

TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA ESTUDIOS DE INGENIERIA PRELIMINAR

1 ANTECEDENTES

1.1 ANTECEDENTES GENERALES

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, MTOP, en respuesta a la problemática vial del país y con el objeto de proceder a ampliar y modernizar la infraestructura vial y el servicio que prestan los principales corredores de la Red Vial Estatal, ha decidido emprender un Programa Nacional de Carreteras que, en el contexto de los objetivos del actual Plan Nacional Para el Buen Vivir sirvan como red principal de enlace entre los grandes centros urbanos, nodos logísticos y las Zonas Especiales de Desarrollo Económico y Social, ZEDES, conformados por: puertos, aeropuertos, ciudades principales, parques industriales, pasos internacionales principales, entre los más relevantes.

La Empresa Consultora deberá conocer y aplicar en todo lo pertinente los principales aspectos de la Política Nacional del Sector Transporte legales con el fin de alinear aspectos básicos como la profundidad, orientación general, y resultados de los estudios de cada área de trabajo dentro del Proyecto. El Director Responsable del equipo de consultoría será el encargado de coordinar de manera efectiva todas las actividades concernientes a objetivos generales y específicos planteados en estos Términos de Referencia, buscando asegurar que los resultados, recomendaciones, diseños, trazados y demás elementos de los Informes y/o Entregables, cumplan con los objetivos y normativas de la Política Nacional antes señalado.

A continuación se explica, al respecto, los principales aspectos a considerar por todo el Equipo Consultor en el desarrollo del estudio.

- Constitución de la República (RO 449; 20-oct 2008)

Especial atención al Capítulo V: Sectores Estratégicos, Servicios y Empresas Públicas. Especial atención al artículo 314 el cual dispone que el Estado será responsable, de acuerdo a los principios establecidos en el mismo, de la provisión de servicios públicos entre los que se incluyen Vialidad; y al artículo 316 el cual señala que el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de los servicios públicos.

Especial atención a la Sección Novena: Gestión del riesgo, artículo 389 el cual dispone que el Estado protegerá a las personas, las colectividades y la naturaleza frente a los efectos negativos de los desastres de origen natural o antrópico mediante la prevención ante el riesgo, la mitigación de desastres, la recuperación y mejoramiento de las condiciones sociales, económicas y ambientales, con el objeto de minimizar la condición de vulnerabilidad.

- Plan Nacional Para el Buen Vivir 2009-2013, PNBV

Especial atención al Capítulo 7; Objetivos Nacionales Para el Buen Vivir así como el Capítulo 8, Estrategia Territorial Nacional; considerar principalmente los numerales 8.2.2: Espacio Geográfico Ecuatoriano; 8.2.3: Hacia la Reconfiguración del Territorio Nacional; el 8.5: Jerarquizar y Hacer Eficiente la Infraestructura de Movilidad, Energía y Conectividad; y el 8.6.4: Gestión Integral y Reducción de Riesgos.

- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (RO 395; 4 -ago 2008)

Especial atención podrá prestarse a la Sección II: Sobre la Contratación de Consultoría, del Capítulo I parte del Título III

- Reglamento de La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (RO 399; 8 -ago 2008)

Revítese la Sección I: Normas Comunes a Todos los Procedimientos de Contratación de Consultoría constante en el Capítulo II, Título 3

- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (RO 351; 29-dic 2010)

Revítese sus capítulos principales y entre ellos el artículo 5, el cual indica que el Estado generará las condiciones para promover la eficiencia del Transporte bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal; el artículo 100 que señala que, de manera excepcional, el Estado podrá delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria la provisión de los servicios públicos, entre ellos, la vialidad.

- Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (RO 306: 22-oct 2010)

Considerar principalmente el Libro I De la Planificación Participativa para el Desarrollo.

- Normas para la Inclusión de Programas y proyectos en los Planes de Inversión Pública, AM; (RO 365; 18-ene 2011)

El objetivo de este acuerdo es normar aspectos principales del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa y el Sistema Nacional de Finanzas Públicas diseñado en el Código Orgánico señalado en el punto 6 anterior.

- Ley Orgánica de Participación Ciudadana (RO 20-abr 2010)

Especial atención puede otorgarse al artículo 34: De la Cogestión y los Proyectos de las Organizaciones Sociales.

- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización 2009-2013, COOTAD, (RO 303: 19-oct 2010)

Refiérase el Capítulo 4: Del Ejercicio de las Competencias Constitucionales, especialmente el art. 129: Ejercicio de la Competencia de Vialidad, el cual norma la planificación vial de las regiones, provincias y unidades metropolitanas, incorporando la planificación territorial, y otros principios de autonomía y participación de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, GADs.

- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- Decretos Ejecutivos: 451, 4 de agosto 2010 y 810, 5 de julio 2011.

DE 451: Desarrolla la normativa que deberá aplicar, en materia de contratación pública de ejecución vial, la administración pública central e institucional.

DE 810: Contiene el Reglamento de aplicación del régimen excepcional de delegación de servicios públicos de transporte.

1.2 GENERALIDADES DEL PROYECTO

Estos Términos de Referencia definen objetivos, alcances y actividades principales que realizará la compañía consultora sobre el proyecto XXXX

1.3 UBICACIÓN

El proyecto se emplaza dentro de las Provincias XXXX. Donde, la Empresa Consultora deberá garantizar la conectividad entre las ciudades del Sur y Región Costa del país con las ciudades del Norte del país como los grandes centros urbanos sin desatender los nodos logísticos y las Zonas Especiales de Desarrollo Económico y Social, ZEDES, en el desarrollo del Proyecto. Ver anexo croquis de ubicación.

1.4 CONDICIONES EXISTENTES

La topografía por la que atravesará la carretera, corresponde a XXXX con presencia de varios accidentes hidrográficos y topográficos a salvar con el diseño de obras de arte mayor (puentes), menor y túneles.

1.5 CARACTERÍSTICAS GENERALES PROPUESTAS

Características generales

PROPUESTA	
Longitud total:	XXXX
Tipo de vía:	XXXX
Tipo de terreno:	XXXX
Sección transversal (*)	XXXX
Número de carriles	
Ancho de espaldones externos	XXXX
Ancho de espaldones internos	XXXX
Parterre central	XXXX
Tipo de capa de rodadura	Pavimento flexible y rígido
Velocidad de Diseño Mínimo:	
Terreno llano:	XXXX
Terreno Ondulado:	XXXX
Terreno Montañoso:	XXXX
Gradiente longitudinal Máximo:	XXXX
Puentes (cruce de ríos)	XXXX
Pasos inferiores y superiores	XXXX
Intercambiadores a desnivel	XXXX
Pasos para semovientes	XXXX

Túnel

XXXX

Nota: Las características generales propuestas son el resultado de los análisis realizados en el Estudio de Prefactibilidad previamente realizado.

(*) La sección típica adjunta, es esquemática, el Consultor analizará y recomendará una sección transversal de acuerdo a las necesidades del proyecto especialmente en el ancho de las bermas las mismas que estarán considerando el tipo de suelo y topografía; de ser necesario incluirá carriles de servicio, barreras de separación medianas o tipo Jersey, protección vial y peatonal, etc., en los tramos que lo ameriten, a fin de que los carriles centrales tengan una circulación libre y fluida.

1.6 DESCRIPCIÓN

El estudio a realizar contempla la etapa de:

- Estudio Preliminar.

RECOMENDACIONES:

Los parámetros del trazado geométrico para la carretera, se considerarán en base a las normas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) para clase RI-RII, normas Coorpecuador R1-R2, Normas Internacionales American Association State Highway Transportation Officials (AASHTO) 2004, Highway Capacity Manual (HCM) entre otras, tomando en consideración la topografía y zona pobladas cercanas al proyecto. Los criterios para el diseño se deben considerar para vías integrales establecidas en el Decreto Ejecutivo 451 y de las políticas SIGOB.

Los anchos libres de calzada para los puentes deben considerar el ancho de los carriles de la vía más el ancho de los espaldones, norma recomendada por el MTOP.

La vía en estudio deberá integrarse y considerar a las demás carreteras en diseño, así como a las infraestructuras y servicios existentes tales como carreteras, anillos viales y demás obras conectando las grandes ciudades y tomando en consideración los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, parques industriales y centros de producción agropecuaria, así como las futuras zonas especiales de desarrollo económico (ZEDES), entre las más relevantes y que requieran de infraestructura especial o adicional a la indicada.

Las cantidades de obra deben presentarse en unidades técnicas cuantitativas y justificadas (utilizando el sistema métrico decimal universal).

1.7 OBJETO DE LOS SERVICIOS DE CONSULTORÍA

El objetivo principal de los servicios de consultoría a contratar es contar con la elaboración de un documento que defina el trazado, incluyendo todos los datos que identifiquen al trazado, las características elegidas la reposición de servidumbres y los servicios afectados. Entre los anejos figurarán los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras y la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, con la descripción material de los mismos en el plano parcelario. Se determinará por tanto con exactitud el terreno a ocupar por la carretera y sus elementos funcionales. Se realizará también un presupuesto de las obras.

El Equipo Consultor será responsable de todos los trabajos y estudios que realice en cumplimiento de los presentes términos de referencia y de acuerdo a los términos planteados por la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y su reglamento general

aprobada en agosto del 2008.

2 ALCANCE Y PROFUNDIDAD DE LOS SERVICIOS DE CONSULTORÍA

Estudios de factibilidad a nivel preliminar de ingeniería de la Solución Vial, consiste en cartografía, exploración geológica, estudios geotécnicos, estudios de hidrología-hidráulica de obras de arte mayor y menor, afinado al estudio ambiental, estudio económico, estudio y análisis financiero, elaboración de proyectos de ingeniería y pre-diseños de obras de arte mayor, actualización de costos de construcción, flujos de efectivo, incorporación de información nueva como parte de la evaluación financiera, y demás estudios descritos en estos Términos de Referencia.

Los entregables finales serán:

- Estudio preliminar de la alternativa seleccionada.
- Documento Expropiatorio.
- Estudio de Servicios.
- Estudio de la Concesión.

3 ESTUDIO PRELIMINAR DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

3.1 OBJETIVO

El objetivo de esta fase es, con una ruta definida ya escogida, realizar el diseño geométrico, diseño de pavimentos, anteproyectos estructurales, estudio hidrológico-hidráulico de obras de arte mayor y menor, determinar las condiciones geológicas, etc. Con este mayor nivel de estudios realizados, así como una mejor evaluación de los costos de construcción, operación y mantenimiento, se deberá profundizar los criterios de evaluación: económicos, financieros, técnicos, ambientales, sociales y demás criterios evaluados en la etapa de prefactibilidad.

3.2 DEFINICIÓN CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS

A CONTINUACIÓN SE PLANTEA UN EJEMPLO DEL CONTENIDO POSIBLE:

La vía deberá constar como mínimo 4 carriles, dos en cada sentido, mediana o separador de sentidos, accesos controlados, carriles de servicio en zonas pobladas o donde el estudio los considere necesarios. El diseño de la vía deberá considerar elementos propios de una vía de alta velocidad bajo régimen de concesión, como:

- Zonas de descanso cada 50 km
- Paraderos y áreas de parqueo para vehículos livianos y pesados
- Conexiones con vías alimentadoras
- Sistema de monitoreo y seguridad
- Sistemas SOS
- Zonas de Oficinas, talleres, parqueo de ambulancia
- Zonas de peajes, estaciones de pesajes, etc.

De no poder lograrse este alcance, por motivos técnicos, económicos o de capacidad de tráfico,

el consultor propondrá una nueva sección o geometría, debidamente sustentada antes de la entrega del reporte de Prefactibilidad. Así mismo ciertas obras podrán, por motivos económicos y su costo, ser diferidas en el tiempo, para ser construidas cuando los tráficos puedan sustentar la inversión. Siendo la intención del Gobierno, lograr llevar la vía a los estándares mencionados durante el periodo de concesión.

El alcance de los anejos incluidos en la presente fase de Estudio Preliminar será idéntico a la que se dará en la fase de Diseño Definitivo. Los anejos que se incluyen buscan principalmente la determinación de la ocupación del terreno, la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados información pública y la definición de la concesión con riesgos de obra transferidos.

Aprobación: El Ministerio deberá dar una aprobación al estudio preliminar para que este sea considerado valido. De no ser aprobado, este será devuelto a la Empresa Consultora para ampliaciones y/o correcciones que se considere relevantes.

3.3 DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL ESTUDIO

El Estudio de Ingeniería Preliminar constará de los siguientes documentos:

3.3.1 DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA Y ANEJOS

La Memoria tendrá carácter informativo. Recogerá:

- necesidades a satisfacer;
- exposición de los antecedentes, objeto y solución adoptada debidamente justificada,
- factores de todo orden a tener en cuenta: económicos, sociales, administrativos, estéticos, justificación de la solución adoptada (aspectos técnicos y económicos), características de todas y cada una de las obras proyectadas, acciones sísmicas.

Se indicarán los datos previos, métodos de cálculo y ensayos efectuados de forma descriptiva incluyendo los detalles y desarrollo en anejos.

3.3.1.1 ANEJOS A LA MEMORIA

En ellos se incluirán todos los datos de tráfico, topográficos, hidrológicos, hidráulicos, geológicos, geotécnicos, territoriales, ambientales, y otros cálculos y estudios que se hubieran utilizado en su elaboración.

Su metodología y contenido se describen en apartados posteriores en detalle. A continuación se incluye su relación.

- ANEJO Nº 0. Antecedentes
- ANEJO Nº 1. Cartografía y topografía
- ANEJO Nº 2. Geología y procedencia de materiales
- ANEJO Nº 3. Efectos sísmicos
- ANEJO Nº 4. Climatología e hidrología
- ANEJO Nº 5. Planeamiento
- ANEJO Nº 6. Tráfico

- ANEJO N° 7. Estudio geotécnico del corredor
- ANEJO N° 8. Trazado geométrico
- ANEJO N° 9. Movimiento de tierras
- ANEJO N° 10. Firmes y pavimentos
- ANEJO N° 11. Drenaje
- ANEJO N° 12. Estudio geotécnico preliminar para la cimentación de estructuras y para los túneles
- ANEJO N° 13. Tipología de Estructuras y Túneles
- ANEJO N° 14. Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras.
- ANEJO N° 15. Señalización, balizamiento y defensas
- ANEJO N° 16. Integración Ambiental
- ANEJO N° 17. Obras complementarias
- ANEJO N° 18. Replanteo
- ANEJO N° 19. Coordinación con otros organismos y servicios
- ANEJO N° 20. Reposición de caminos
- ANEJO N° 21. Expropiaciones e indemnizaciones
- ANEJO N° 22. Reposición de servicios
- ANEJO N° 23. Plan de obras
- ANEJO N° 24. Análisis de mantenimiento rutinario y periódico
- ANEJO N° 25. Estimación de precios
- ANEJO N° 26. Presupuesto

3.3.2 DOCUMENTO N° 2. PLANOS

Los planos tendrán carácter contractual y, por tanto, deberán estar firmados.

Los planos -de conjunto y de detalle- deberán definir perfectamente la obra, con la precisión suficiente para poderse ejecutar en su totalidad a excepción de las estructuras y túneles.

A partir de los planos deberá ser posible deducir las mediciones.

Asimismo, en los planos se incluirán las características resistentes de los materiales.

La numeración será la siguiente:

- 2.1 Índice
- 2.2 Plano de situación

- 2.3 Plano de conjunto con alzado esquemático (planta a escala 1:5000) (De implantación)
- 2.4 Planta de trazado y replanteo (planta a escala 1:1000, con todos los ejes proyectados, tanto del tronco como del resto de viales, y con las bases de replanteo).
- 2.5 Planta general y perfil longitudinal del tronco (planta a escala 1:1000, donde se representarán obras de tierras, estructuras, túneles y obras de drenaje. Perfil longitudinal con guitarra de parámetro de trazado)
- 2.6 Planta y perfil longitudinal de intercambiadores y vías de servicio.
- 2.7 Secciones tipo
 - 2.7.1 Tronco, ramales de intercambiadores, vías de servicio, etc.
 - 2.7.2 Reposición de carreteras y caminos.
 - 2.7.3 Estructuras
 - 2.7.4 Túneles
- 2.8 Perfiles transversales
- 2.9 Estructuras y túneles
 - 2.9.1 Túnel 1
 - 2.9.1.1 Planta general
 - 2.9.1.2 Secciones tipo
 - 2.9.1.3 Método constructivo
 - 2.9.1.4 Prediseño Instalaciones
 - 2.9.2 Puente o Viaducto 1
 - Planta, alzado y sección tipo
 - 2.9.3 Paso superior 1
 - 2.9.6 Paso inferior 1
 - 2.9.8 Muro 1
- 2.10 Drenaje
 - 2.10.1 Planta de drenaje
 - 2.10.2 Obras de drenaje
 - 2.10.3 Detalles
- 2.11 Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras
 - 2.11.1 Planta y perfil longitudinal
 - 2.11.2 Secciones tipo
 - 2.11.3 Perfiles transversales
 - 2.11.4 Señalización
- 2.12 Señalización, balizamiento y defensa
 - 2.12.1 Planta de señalización, balizamiento y defensa (planta a escala A1 1:1000).
 - 2.12.2 Detalles
- 2.13 Integración ambiental
 - 2.13.1 Plano de zonas excluidas, restringidas y admisibles.
 - 2.13.2 Planta de actuaciones preventivas y correctoras.
 - 2.13.3 Detalles de actuaciones preventivas y correctoras.
- 2.14 Obras complementarias
 - 2.14.1 Iluminación
 - 2.14.2 Cerramientos
 - 2.14.3 Postes S.O.S.
 - 2.14.3 Áreas de servicio
- 2.15 Reposición de servidumbres y servicios afectados
 - 2.15.1 Reposición vial, camino, cañada 1

- 2.15.1.1 Planta, perfil longitudinal y sección tipo.
- 2.15.1.2 Perfiles transversales
- 2.15.1.3 Señalización del vial repuesto
- 2.15.3 Reposición de abastecimiento de agua, acequia u obra de riego
 - 2.15.3.1 Planta
 - 2.15.3.2 Detalles
- 2.15.5 Reposición de conducto de saneamiento
 - 2.15.5.1 Planta y perfil longitudinal
 - 2.15.5.2 Detalles
- 2.15.7 Reposición de línea eléctrica
 - 2.15.7.1 Planta y perfil longitudinal tendido
 - 2.15.7.2 Detalles
- 2.15.9 Reposición de línea telefónica
 - 2.15.9.1 Planta
 - 2.15.9.2 Detalles

3.3.3 DOCUMENTO Nº 3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES

Por su carácter contractual, deberá estar firmado.

Deberá describir las obras y regular su ejecución: características de los materiales (procedencia, ensayos), normas para la elaboración de las distintas unidades de obra, instalaciones exigibles y precauciones a adoptar.

Deberá detallar las formas de medición y valoración (unidades de obra y partidas alzadas), estableciendo el plazo de garantía, y especificando las normas y pruebas previstas para las recepciones.

Se describirán las partidas alzadas a justificar o de abono integro, indicando la forma de medición y abono de las mismas.

La descripción de las obras atenderá fundamentalmente a la forma en que éstas se deban construir, con expresión de la secuencia y enlace entre las distintas unidades, y cualquier aspecto no cubierto por los planos.

Existirá coherencia total en la definición de los materiales y unidades de obra incluidos en el Pliego, en los Planos y en el Presupuesto, especialmente en los Cuadros de Precios de este último.

En los apartados dedicados a la "Ejecución de las obras" y "Programación de los trabajos", se tendrán muy en cuenta las posibles limitaciones temporales o espaciales derivadas de posibles afecciones consecuencia del Impacto Ambiental.

En particular, deberá explicitarse lo siguiente:

- La conservación del tramo objeto del proyecto durante la ejecución de las obras correrá a cargo del Contratista adjudicatario de las mismas;
- En el caso de que la excavación, a efectos de su abono, sea clasificada, sólo se considerará como "excavación en roca" cuando las características del material a remover exijan el empleo de explosivos.

3.3.4 DOCUMENTO Nº 4. ESTIMACIÓN DE PRESUPUESTO

En primer lugar, figurará el estado de mediciones y los detalles precisos para su valoración,

incluyendo todos los datos necesarios para que la comprobación pueda hacerse sin consultar los planos. Se incorporarán mediciones de todas las unidades y capítulos incorporados en el Proyecto.

A continuación, se incluirán los Cuadros de Precios, y seguidamente se obtendrán los presupuestos parciales de cada capítulo, obtenidos como producto del n° de cada unidad por su precio unitario y sumando las partidas alzadas.

Las mediciones y el presupuesto se organizarán en capítulos y subcapítulos agrupados en las diferentes partes de la obra en las que se pueda dividir ésta (Desmonte 1, 2, ... N, Terraplén 1, 2, ... N, ODT 1, 2, ... N, Estructura 1, 2, ... etc.) de acuerdo con las distintas actividades consideradas en la planificación de la misma, salvo indicación contraria por parte del MOTP.

Como norma general, la organización de capítulos del presupuesto será la siguiente:

1. Explicación
2. Drenaje
3. Firmes
4. Estructuras
5. Señalización, Balizamiento y defensa
6. Integración ambiental
7. Obras complementarias
8. Reposición de servidumbres y servicios
9. Seguridad y Salud

Se proseguirá, obteniendo el presupuesto global como suma de todos los presupuestos parciales.

Por su carácter contractual, los Cuadros de Precios y el Presupuesto deberán ir firmados.

3.4 CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

3.4.1 INTRODUCCIÓN

Se divide el contenido en cuatro apartados: vuelo, trabajos de campo para la obtención de cartografía 1/1.000, restitución y otros trabajos topográficos de campo. Entendiendo que la precisión general de la cartografía a emplear será 1/1.000 complementándose en puntos concretos con topografía a escalas mayores.

3.4.2 VUELO

3.4.2.1 Descripción

Cobertura fotográfica estereoscópica con cámara calibrada de las zonas determinadas por la Administración; a escala 1/5.000 para su realización con cámaras analógicas y para su realización con cámaras digitales con un tamaño de píxel a escala de suelo GSD (Ground Sample Distance) de 10 cms.

3.4.2.2 Condiciones del avión

El avión a utilizar estará equipado y debidamente acondicionado para la ejecución de los trabajos encomendados. La cámara se montará de tal modo que se atenúen los efectos de las vibraciones del avión, y que los tubos de escape no empañen sus lentes.

3.4.2.3 Tipos de cámaras fotogramétricas

Para la obtención de las fotografías aéreas necesarias para la ejecución de los trabajos, podrán utilizarse cámaras aéreas analógicas, o cámaras aéreas digitales de formato matricial, indistintamente de acuerdo con las especificaciones que se detallan a continuación

3.4.2.4 Especificaciones técnicas para los vuelos realizados con cámaras fotogramétricas analógicas

3.4.2.4.1 Condiciones de las cámaras fotogramétricas analógicas

3.4.2.4.1.1 Condiciones generales

- Será una cámara fotogramétrica calibrada.
- Tendrá un objetivo gran angular 150+5 mm. , y el formato de los negativos será de doscientos cuarenta y uno por doscientos cuarenta y un milímetro (24,1 cm x 24,1 cm), siendo el formato útil de veintitrés por veintitrés centímetros (23 x 23 cm).
- Estará equipada con los dispositivos necesarios para que la película se mantenga plana en el momento de la exposición. La flecha será inferior a trece micras (13 μ m).
- El marco de apoyo del fotograma poseerá las correspondientes marcas de referencia, y el ángulo formado por las rectas que unen las situadas en los lados opuestos, cuya intersección define el llamado centro fiducial de la imagen, será de cien grados centesimales (100 $^{\circ}$), con una tolerancia de un minuto centesimal en más o en menos (+ 0,01 $^{\circ}$). El segmento definido por el centro fiducial y el pie del eje del objetivo de la cámara en el plano de la imagen se verá, desde el centro de la pupila de salida del objetivo, bajo un ángulo inferior a un minuto centesimal (0,01 $^{\circ}$).
- Deberá estar provista de un sistema de navegación y adquisición de datos soportado por sistema de posicionamiento Global GPS (Global Positioning System) en modo cinemático, con el fin de proporcionar datos espaciales. Este sistema debe garantizar:
 - a) Navegación de alta precisión.
 - b) Posibilidad de tomas fotográficas en coordenadas predeterminadas.
 - c) Cálculo automático de la deriva, velocidad y altura.
 - d) Registro automático de las posiciones de cada fotograma.

3.4.2.4.1.2 Especificaciones del sistema GPS:

El sistema GPS utilizado podrá recibir en sus canales las portadoras de fase L1 y L2, y sus correspondientes códigos. Tendrá un mínimo de 12 canales de seguimiento continuo. Deberá de reconstruir la portadora L2 de forma completa.

La máscara de elevación estará fijada en un mínimo de 5 $^{\circ}$ de altura

El indicador de precisión por la posición de los satélites PDOP (Position Dilution of Precision) será inferior a 5 en todo momento para garantizar la precisión en la navegación

La antena de alta calidad estará instalada en el exterior del avión en un lugar que asegure la recepción continua de la señal de los satélites y esté libre de interferencias de otros equipos del

avión y de efectos “multiphat” o multitrayectoria.

3.4.2.4.1.3 Calidad del objetivo

La máxima distorsión radial en el negativo será de una centésima de milímetro (0,01 mm).

La resolución del objetivo será, como mínimo, de sesenta (60) líneas por milímetro en el centro del fotograma, y de diez (10) líneas por milímetro en sus bordes.

La pérdida de luminosidad en el plano de la imagen, medida por la pérdida de los bordes respecto de la del centro, será inferior al veinte por ciento (20 %).

Solamente se podrán utilizar filtros construidos por la casa fabricante de la cámara.

3.4.2.4.1.4 Obturador de la cámara

Deberá utilizarse un obturador que reúna los requerimientos combinados de imagen y apertura óptima en las condiciones de iluminación que existan en el momento de la toma.

El obturador de la cámara permitirá, como mínimo, un tiempo de exposición de un trescientosavo de segundo ($1/300$ s).

Todas las marcas fiduciales serán perfectamente visibles en todos los fotogramas sin excepción.

3.4.2.4.1.5 Corrección de la deriva

La cámara irá provista de los mecanismos necesarios para la corrección continua de la deriva.

3.4.2.4.1.6 Calibración de la cámara

La cámara a emplear habrá sido calibrada a una temperatura que no exceda de veinte grados Celsius (20° C) de la que existirá durante la realización del vuelo.

El Consultor estará obligado a suministrar el certificado de calibración de la cámara emitido por el fabricante o centro autorizado por él y con antigüedad inferior a dos años, la cámara habrá sido calibrada con los filtros utilizados en la ejecución del trabajo.

3.4.2.4.2 Condiciones de la película

3.4.2.4.2.1 Soporte de la emulsión

El soporte de la emulsión será de poliéster, y poseerá una gran estabilidad dimensional, asegurando un coeficiente de expansión lineal térmico menor de 0.002% por °C y un cambio lineal permanente menor que +0.016% entre la película pre-procesada y la post-procesada.

Su deformación permanente será del mismo orden de magnitud en cualquier dirección y será inferior al dos por diez mil (0,02 %).

3.4.2.4.2.2 Emulsión

La emulsión de la película será de grano fino.

Su graduación, contrastada sin ser dura.

La película en blanco y negro deberá de ser película pancromática con un rango espectral entre

400nm y 750nm.

La película en color deberá tener el rango espectral con la máxima sensibilidad en las bandas 430nm (azul) 550nm (verde) y 650nm (rojo) aproximadamente.

La conservación de la película deberá de ser la recomendada por el fabricante de la misma y expuesta antes de que venza el período recomendado por el fabricante.

Su poder de resolución será, como mínimo, de sesenta (60) líneas por milímetro.

3.4.2.4.2.3 Tamaño de la imagen

La película proporcionará imágenes de veintitrés por veintitrés centímetros (23 cm x 23 cm) por cada exposición.

3.4.2.4.2.4 Revelado, proceso y secado de la película

El revelado, fijado, lavado y secado de la película expuesta se realizará de forma que los negativos obtenidos estén exentos de manchas, huellas digitales o cualquier otro defecto, ofreciendo tonos de color uniforme y con el contraste necesario para discriminar los distintos detalles de las zonas fotografiadas.

La película, en principio, se revelará de la forma y con el tipo de revelado que aconsejen sus fabricantes.

Para mantener la calidad de los colores o la gama de grises, la película expuesta será procesada lo antes posible con un plazo máximo a temperatura ambiente de 15 días para el B/N y 7 días para el color.

Estos procesos no afectarán a la estabilidad dimensional en más del tres por diez mil (0,03 %), en las distancias entre marcas fiduciales, ni en más del ocho por diez mil (0,08 %), en la escala del total del formato.

Se prohíbe el secado en alcohol.

3.4.2.4.3 Condiciones del vuelo con cámaras fotogramétricas analógicas

3.4.2.4.3.1 Líneas de vuelo

Las áreas a fotografiar serán cubiertas por una o varias pasadas paralelas, entendiéndose por tales aquellas cuyos ejes presenten desviaciones relativas inferiores a cinco grados centesimales (5°).

Cada una de dichas pasadas estará compuesta única y exclusivamente de tramos rectos, en los cuales se verificará que el ángulo en el punto principal de cada fotograma subtendido entre los homólogos de los puntos principales de los fotogramas precedentes y siguientes ha de estar comprendido entre ciento noventa y cinco y doscientos cinco grados centesimales (195 a 205 °).

Las líneas de vuelo se proyectarán de forma que quede asegurada la cobertura estereoscópica del total de la zona. Todas las pasadas corresponderán a vuelos ininterrumpidos, y los últimos fotogramas de cada tramo recto se superpondrán a los primeros del tramo siguiente.

En caso de ser necesario interrumpir una pasada, al reanudarla, la nueva pasada solapará al menos tres fotogramas con la interrumpida.

3.4.2.4.3.2 Recubrimientos fotográficos

Los recubrimientos, con un error del cinco por ciento, en más o en menos (+ 5 %), serán los siguientes:

- Longitudinal: Sesenta por ciento (60 %)
- Transversal: Veinticinco por ciento (25 %)

Siempre que exista un cambio de dirección en las líneas de vuelo, el par estereoscópico que corresponda al principio de la nueva sección, se solapará totalmente (100 %), con el último par de la anterior.

3.4.2.4.3.3 Condiciones meteorológicas

Los vuelos se realizarán cuando el cielo esté despejado, puedan obtenerse imágenes bien definidas, y el terreno a fotografiar ofrezca una situación normal, sin nieve o zonas inundadas.

3.4.2.4.3.4 Deriva

La máxima deriva será inferior a cinco grados centesimales (5°). Se rechazarán las tiras de negativos en las que la deriva media exceda de tres grados centesimales (3°).

3.4.2.4.3.5 Velocidad de vuelo

La velocidad del avión deberá ser tal que, combinada con el tiempo de exposición, asegure un error de arrastre en la imagen inferior a una centésima de milímetro (0,01 mm).

Los desplazamientos de imagen debidos al movimiento de la cámara durante la exposición no deberán exceder de 25 micras, siendo necesario la utilización de un mecanismo compensador del desplazamiento del avión FMC (Forward Motion Compensation).

3.4.2.4.3.6 Informe de vuelo

Se presentará un informe completo de los vuelos realizados, en el que además de las observaciones que se estime pertinente incluir, se reseñarán los siguientes extremos:

- Condiciones meteorológicas
- Fecha del vuelo
- Situación del vuelo
- Altura del vuelo
- Hora de comienzo y término de la toma de fotografías
- Descripción y referencia de las cámaras empleadas
- Fecha y número de los fotogramas obtenidos

3.4.2.4.4 Fotogramas con cámaras fotogramétricas analógicas

3.4.2.4.4.1 Escala aproximada

En ningún caso el denominador de la escala aproximada de los fotogramas que se obtengan será inferior en más del diez por ciento (10 %) del de la escala específica.

3.4.2.4.4.2 Verticalidad

La inclinación de cada fotograma será inferior a dos grados centesimales (2^0).

3.4.2.4.4.3 Formato e información complementaria

El formato útil de los fotogramas será de veintitrés por veintitrés centímetros (23 cm x 23 cm).

Cada fotograma, además de tener claramente señalados las correspondientes marcas de referencia marginales, incluirá, en uno de sus bordes, la siguiente información:

- Número de referencia del trabajo
- Número del fotograma
- Día y hora en que se tomó la fotografía
- Altitud media
- Número de fabricación de la cámara
- Distancia focal de la cámara

3.4.2.4.4.4 Rotulación de los negativos

Cada negativo se rotulará claramente con caracteres de, aproximadamente, cinco milímetros (5 mm) de altura, señalando el número de rollo de la película y el que corresponde al negativo, comenzando con la primera exposición y continuando, en serie ininterrumpida, hasta la última.

3.4.2.4.5 Condiciones de las copias fotográficas con cámaras fotogramétricas analógicas

Las copias fotográficas se obtendrán de los correspondientes negativos por contacto.

Las copias sobre papel fotográfico tendrán como soporte papel blanco semimate, de peso doble y grano fino, cuya contracción diferencial será inferior al dos por mil (0,2 %).

Sus dimensiones serán de veintitrés por veintitrés centímetros (23 cm x 23 cm) y todas las copias de un mismo vuelo se realizarán en el mismo tipo y marca de papel fotográfico.

El proceso empleado en su consecución dará como resultado copias de densidad uniforme, y de tal tono de color y grado de contraste, que se muestren claramente todos los detalles de los respectivos negativos.

Todas las copias serán claras y limpias, y estarán exentas de manchas, defectos, ralladuras, arrugas o cualquier otro defecto que pueda disminuir su utilización.

En todo caso, cada copia incluirá la información indicada en el apartado 3.1.2.4.4.3

3.4.2.4.6 Condiciones de los gráficos de vuelo con cámaras fotogramétricas analógicas

3.4.2.4.6.1 Contenido

El Consultor proporcionará los gráficos necesarios para mostrar, esquemáticamente, la situación relativa de cada una de las fotografías obtenidas.

En dichos gráficos deberá aparecer la posición aproximada de los focos de cada fotograma, y estarán numerados aquellos cuya situación coincida con un múltiplo de diez (10), se marcará el contorno de la zona que corresponda a cada negativo.

Además en la representación de las fotografías que definan el principio y el final de cada línea de vuelo, se señalará el número de pasada y el número del negativo correspondiente.

3.4.2.4.6.2 Escala y formato

Los gráficos se realizarán a escala 1:50.000 o 1:25.000 sobre planos 1:50.000 o 1:25.000 del Mapa Topográfico Nacional e incluirán, la designación del Proyecto, la escala, la altura media de vuelo y la situación del Norte geográfico, las hojas del Mapa Topográfico Nacional en que se encuentra y el nombre de la empresa que lo ha realizado.

3.4.2.4.6.3 Documentos a entregar con cámaras fotogramétricas analógicas

- Informe
- Negativos originales sin contrastar
- Dos (2) colecciones de copias por contacto en papel de peso doble
- Gráfico de vuelo a escala 1:50.000 o 1:25.000.
- Coordenadas de los focos obtenidos del GPS
- Certificado de calibración de la cámara.

3.4.2.5 Especificaciones técnicas para los vuelos realizados con cámaras fotogramétricas digitales

3.4.2.5.1 Condiciones de las cámaras fotogramétricas digitales

3.4.2.5.1.1 Condiciones generales mínimas

- Cámara fotogramétrica digital calibrada.
- El sensor pancromático de la cámara deberá tener una resolución de al menos 5.000 columnas y 10.000 filas, y los sensores multispectrales una resolución mínima como máximo 5 veces inferior.
- Resolución radiométrica del sensor de al menos 12 bits por banda.
- El campo de visión transversal será mayor de 50° y menor de 80° sexagesimales.
- La resolución espectral del sensor será:
 - a) 1 banda situada en el pancromático.

- b) 4 bandas situadas en azul, verde, rojo, e infrarrojo cercano.
- Control de exposición automático.
- Deberá estar provista de un sistema de navegación y adquisición de datos soportado por sistema GPS en modo cinemático, con el fin de proporcionar datos espaciales. Este sistema debe garantizar:
 - b) Navegación de alta precisión.
 - c) Posibilidad de tomas fotográficas en coordenadas predeterminadas.
 - d) Cálculo automático de la deriva, velocidad y altura.
 - e) Registro automático de las posiciones de cada fotograma.
- Deberá estar provista de un sistema de medida inercial IMU/INS (Inertial Measurement Unit/ Inertial Navigation System).
- La cámara deberá estar montada sobre plataforma giroestabilizada que permita mantener su verticalidad.
- La cámara estará dotada de un mecanismo compensador del desplazamiento del avión (FMC), admitiéndose también el método de la compensación del avance del avión por medio de TDI (Time Delay Integration)

3.4.2.5.1.2 Especificaciones del sistema GPS-INERCIAL

El sistema GPS utilizado podrá recibir en sus canales las portadoras de fase L1 y L2, y sus correspondientes códigos. Tendrá un mínimo de 12 canales de seguimiento continuo. Deberá de reconstruir la portadora L2 de forma completa.

La máscara de elevación estará fijada en un mínimo de 5° de altura

El indicador de precisión por la posición de los satélites (PDOP) será inferior a 5 en todo momento para garantizar la precisión en la navegación

La antena de alta calidad estará instalada en el exterior del avión en un lugar que asegure la recepción continua de la señal de los satélites y esté libre de interferencias de otros equipos del avión y de efectos "multipath" o multitrayectoria.

La unidad de medición del sistema inercial compuesta por giróscopos y acelerómetros debe ir alojada sobre el eje de la cámara en el lugar establecido por el fabricante de la misma.

La deriva debe ser menor a 0,1 sexagesimales/hora

La frecuencia de datos de registro debe ser > 200 Hercios

El sistema GPS/INS registrará la posición y orientación de la cámara en el momento del disparo

3.4.2.5.1.3 Calibración de la cámara

La cámara a emplear habrá sido calibrada a una temperatura que no exceda de veinte grados Celsius (20°C) de la que existirá durante la realización del vuelo.

El Consultor estará obligado a suministrar el certificado de calibración de la cámara emitido por el fabricante o centro autorizado por él y con antigüedad inferior a dos años, la cámara habrá sido calibrada con los filtros utilizados en la ejecución del trabajo.

3.4.2.5.2 Condiciones del vuelo con cámaras fotogramétricas digitales

3.4.2.5.2.1 Líneas de vuelo

Las áreas a fotografiar serán cubiertas por una o varias pasadas paralelas, entendiéndose por tales aquellas cuyos ejes presenten desviaciones relativas inferiores a cinco grados centesimales (5°).

Cada una de dichas pasadas estará compuesta única y exclusivamente de tramos rectos, en los cuales se verificará que el ángulo en el punto principal de cada fotograma subtendido entre los homólogos de los puntos principales de los fotogramas precedentes y siguientes ha de estar comprendido entre ciento noventa y cinco y doscientos cinco grados centesimales (195 a 205 °).

Las líneas de vuelo se proyectarán de forma que quede asegurada la cobertura estereoscópica del total de la zona. Todas las pasadas corresponderán a vuelos ininterrumpidos, y los últimos fotogramas de cada tramo recto se superpondrán a los primeros del tramo siguiente.

En caso de ser necesario interrumpir una pasada, al reanudarla, la nueva pasada solapará al menos tres fotogramas con la interrumpida.

3.4.2.5.2.2 Recubrimientos fotográficos

Los recubrimientos, con un error del cinco por ciento, en más o en menos (+ 5 %), serán los siguientes:

- Longitudinal: Sesenta por ciento (60 %)
- Transversal: Veinticinco por ciento (25 %)

Siempre que exista un cambio de dirección en las líneas de vuelo, el par estereoscópico que corresponda al principio de la nueva sección, se solapará totalmente (100 %), con el último para de la anterior.

3.4.2.5.2.3 Condiciones meteorológicas

Los vuelos se realizarán cuando el cielo esté despejado, puedan obtenerse imágenes bien definidas, y el terreno a fotografiar ofrezca una situación normal, sin nieve o zonas inundadas.

3.4.2.5.2.4 Informe de vuelo

Se presentará un informe completo de los vuelos realizados, en el que además de las observaciones que se estime pertinente incluir, se reseñarán los siguientes extremos:

- Condiciones meteorológicas
- Fecha del vuelo
- Situación del vuelo
- Altura del vuelo

- Hora de comienzo y término de la toma de fotografías
- Descripción y referencia de las cámaras empleadas
- Fecha y número de los fotogramas obtenidos

3.4.2.5.3 Fotogramas con cámaras fotogramétricas digitales

3.4.2.5.3.1 Escala del vuelo

La altura de las pasadas del vuelo se calculara de tal forma que se cumpla:

- a) El tamaño del píxel medio para toda la pasada a escala de suelo (GSD) será el solicitado \pm el diez por ciento (10 %).
- b) No habrá más de un diez por ciento (10%) de fotogramas en cada pasada con píxel medio del fotograma a escala de suelo (GSD) superior al solicitado \pm el diez por ciento (10 %).

3.4.2.5.3.2 Verticalidad

La inclinación de cada fotograma será inferior a dos grados centesimales (2°).

3.4.2.5.3.3 Formato e información complementaria

Una vez procesadas las imágenes recogidas por la cámara, el formato de los fotogramas será TIFF 6 (Tagged Image File Format) sin compresión, con máxima resolución geométrica después del proceso de generación de imágenes multiespectrales de alta resolución partiendo de la imagen pancromática de alta resolución y de las imágenes multiespectrales de baja resolución (pansharpening) y con profundidad de color de 8 bits por banda.

También se entregara una versión de cada fotograma, a plena resolución, comprimido en formato ECW (Enhanced Compressed Wavelet).

En un fichero en formato ASCII se entregara para cada fotograma la siguiente información:

- Número de referencia del trabajo
- Pasada
- Número del fotograma
- Fecha y hora GPS de la toma (Marca de Evento)
- Coordenadas X Y del centro de proyección en WGS84
- Altura elipsoidal y altura ortométrica del centro de proyección
- Ficheros de Giros (Omega, Phi y Kappa)
- Desviaciones estándar a priori en coordenadas y giros

3.4.2.5.4 Condiciones de las copias fotográficas en papel con cámaras fotogramétricas digitales

Las copias fotográficas se obtendrán de las correspondientes imágenes por filmación en papel fotográfico con impresión láser RGB, con una resolución mínima de 300 puntos por pulgada.

Las copias sobre papel fotográfico tendrán como soporte papel blanco semimate, de peso doble y grano fino, cuya contracción diferencial será inferior al dos por mil (0,2 %).

Sus dimensiones se adaptarán a los formatos estándar de papel fotográfico existente (DIN A4, 30X24, 25X20, etc....) de tal manera que la escala de impresión sea aproximadamente la de la escala de vuelo 1/5.000 solicitada para el caso de realizarse con cámara analógica. Todas las copias de un mismo vuelo se realizarán en el mismo tipo y marca de papel fotográfico.

El proceso empleado en su consecución dará como resultado copias de densidad uniforme, y de tal tono de color y grado de contraste, que se muestren claramente todos los detalles de los respectivos negativos.

Todas las copias serán claras y limpias, y estarán exentas de manchas, defectos, ralladuras, arrugas o cualquier otro defecto que pueda disminuir su utilización.

En todo caso, cada copia obtenida incluirá la información:

- a) Identificación de la zona volada
- b) Fecha y hora de realización del vuelo
- c) Pasada y número de fotograma
- d) Cámara que ha realizado el vuelo
- e) Resolución del píxel a escala de suelo (GSD)
- f) Focal
- g) Altura del vuelo
- h) Escala aproximada de impresión

3.4.2.5.5 Condiciones de los gráficos de vuelo con cámaras fotogramétricas digitales

3.4.2.5.5.1 Contenido

El Consultor proporcionará los gráficos necesarios para mostrar, esquemáticamente, la situación relativa de cada una de las fotografías obtenidas.

En dichos gráficos deberá aparecer la posición aproximada de los fotocentros de cada fotograma, y estarán numerados aquellos cuya situación coincida con un múltiplo de diez (10), se marcará el contorno de la zona que corresponda a cada negativo.

Además en la representación de las fotografías que definan el principio y el final de cada línea de vuelo, se señalará el número de pasada y el número de la imagen correspondiente.

3.4.2.5.2 Escala y formato

Los gráficos se realizarán a escala 1:50.000 o 1:25.000 sobre planos 1:50.000 o 1:25.000, si fuera posible, e incluirán, la designación del Proyecto, la escala, la altura media de vuelo y la situación del Norte geográfico, y el nombre de la empresa que lo ha realizado.

3.4.2.5.6 Documentos a entregar con cámaras fotogramétricas digitales

- Informe.
- Imágenes digitales en formato TIFF.
- Imágenes digitales en formato ECW.
- Dos (2) colecciones de copias impresas en papel de peso doble.
- Datos de los fotocentros obtenidos del sistema mixto GPS/Inercial (GPS/IMU/INS).
- Gráfico de vuelo a escala 1:50.000 o 1/25.000, si es posible.
- Certificado de calibración de la cámara.

3.4.3 TRABAJOS DE TOPOGRAFÍA DE CAMPO PARA LA OBTENCIÓN DE CARTOGRAFÍA 1/1.000

3.4.3.1 Descripción de los trabajos de topografía de campo para la obtención de cartografía 1/1.000

Se realizarán trabajos topográficos de campo para obtener las coordenadas de los puntos de apoyo necesarios para la restitución fotogramétrica, para ello previamente se realizará una Red Básica que estará enlazada con el marco de referencia WGS84 materializado mediante la Red Nacional de Geodesia (RENGEO) y que posteriormente (en otras fases del trabajo) será la base de partida para la confección de la Red de Bases de Replanteo que permitirá: la realización del replanteo, la obtención de perfil longitudinal, la obtención de perfiles transversales y la realización de levantamientos topográficos complementarios.

3.4.3.2 Formación de la Red Básica

Se establecerá una Red Básica doble (planimétrica y altimétrica), referida UTM (WGS 84/PSAD 56) y a la red RENGEO, que servirá para materializar el sistema de coordenadas que se utilizará en el trabajo en planimetría y en altimetría.

Para ello se enlazará en planta con los vértices de la Red RENGEO utilizando metodología de observación para la obtención de datos posicionales desde satélites GNSS (Global Navigation Satellite System), y se les transmitirá cota ortométrica a partir de la Red RENGEO.

Se describirá en la memoria de los trabajos de topografía con toda exactitud el procedimiento utilizado para la obtención de las coordenadas y cotas de los vértices de la Red, dibujándose la Red Básica en planos 1:50.000 o 1:25.000. En uno de estos planos se representarán todas las baselíneas medidas mediante G.P.S., tanto las de unión a la Red RENGEO como las propias de la red planimétrica y altimétrica así como las de enlace con los tramos adyacentes. En otro plano aparte, se representarán los anillos de nivelación con los itinerarios reales realizados en campo. Igualmente se describirá en la memoria la existencia de otros tramos anteriores o posteriores al del proyecto, y realizados con anterioridad, con los que se deba enlazar en caso necesario.

Se dejará constancia en el terreno de los vértices de la Red Básica mediante hitos

prefabricados, clavos de hierro recibidos con hormigón u otro medio que garantice su permanencia. De cada uno de ellos se realizará una reseña y se incluirán en el Proyecto, conteniendo cada una de ellas un croquis de campo con la representación del entorno y además, se indicarán las referencias a tres puntos fijos del entorno, el acceso, el emplazamiento, sus coordenadas, cota y una fotografía en color que se incluirán en el Proyecto. La descripción de los vértices en las reseñas debe ser lo suficientemente detallada de forma que permita su localización sin necesidad de replantear su posición por coordenadas.

3.4.3.3 Sistema de referencia

El sistema de referencia planimétrico que se utilizará en los trabajos es el oficial en la cartografía ecuatoriana:

- Sistema de Proyección: Universal Transversa Mercator (UTM) (WGS 84/PSAD 56)

El sistema de referencia altimétrico que se utilizará en los trabajos es el oficial en la cartografía ecuatoriana.

3.4.3.4 Metodologías de trabajo para la formación de la Red Básica

Para la realización de la Red Básica solamente se podrá utilizar metodología GPS y nivelación geométrica, con las limitaciones que se detallan en los siguientes apartados. El establecimiento de la Red Básica se compone de las siguientes tareas:

- Enlace al marco de referencia UTM (WGS 84/PSAD 56),
- Establecimiento de la Red Básica Planimétrica
- Enlace a la red RENGEO
- Establecimiento de la Red Básica Altimétrica

La red planimétrica y la red altimétrica referidas a la red RENGEO, estarán relacionadas además mediante baselíneas de enlace, de forma que toda la Red Básica constituye un bloque que definirá el marco de referencia global para el apoyo y los demás trabajos de topografía y cartografía del proyecto.

No se admiten para la realización de la Red Básica otras técnicas de observación GPS diferentes del posicionamiento estático relativo con postproceso. Por tanto, no son válidas las metodologías clásicas de poligonación, observaciones GPS con receptores monofrecuencia, observaciones de GPS en tiempo real RTK(Real Time Kinematic), bien sea mediante radio enlace o mediante enlace por módem con protocolo (General Packet Radio Service), etc.

El tiempo de observación GPS debe ser el suficiente para fijar las ambigüedades de fase en L1 Y L2, aunque este tiempo depende de gran número de parámetros (longitud de la baselínea, número y configuración de los satélites que se reciben durante la medición, tipo de receptor, etc.) con carácter general se establecen los siguientes tiempos de observación mínimos y las longitudes máximas de baselíneas a medir salvo justificación especial:

Longitud baselínea \leq 10 km	10 km < longitud baselínea < 25 km
Tiempo mínimo de Observación: 10 minutos	10 minutos + 1 min/km adicional

Se fija una longitud máxima de base línea de 25 km. Asegurando la recepción de, al menos, 4 satélites durante el tiempo de observación con una máscara de elevación de 15 grados de altura. La configuración de la constelación de satélites tiene que ser tal que se tenga un indicador de precisión por la posición de los satélites (PDOP) igual o inferior a 5 durante toda la observación.

La utilización de nuevas tecnologías no incluidas en este Pliego quedan supeditadas a su aprobación por escrito por parte de la Dirección de los trabajos, previa presentación para su aprobación de la suficiente documentación técnica que justifique que la metodología utilizada mantiene o mejora las precisiones obtenidas con los métodos descritos.

3.4.3.4.1 Enlace con el marco de referencia UTM (WGS 84/PSAD 56),

El marco de referencia WGS84 está materializado por los vértices de la Red RENGEO. Además las nuevas redes de tecnología para la obtención de datos posicionales desde satélites (GNSS) disponen de coordenadas referidas a este mismo sistema de referencia, por tanto pueden integrarse dentro del mismo marco siempre y cuando las coordenadas procedan de un cálculo realizado por un organismo oficial (Instituto Geofísico Nacional, Instituto Geográfico Militar).

Para la georreferenciación planimétrica del proyecto, se enlazarán mediante GPS al menos a dos vértices geodésicos de la red RENGEO o estaciones fijas de referencia de redes GNSS con coordenadas publicadas por organismos oficiales.

Este enlace se realizará desde al menos dos puntos fijos de la Red Básica, de forma que los dos vértices geodésicos o GNSS quedarán como mínimo birradiados, con el fin de detectar base líneas erróneas, no pudiendo enlazarse a vértices o GNSS situados a una distancia del trazado superior a la longitud máxima de la base línea (25 km).

Posteriormente, en la fase de cálculo, se incluirán como marco de referencia WGS84 todos los vértices de la Red RENGEO que se consideren necesarios de intervenir con el fin de que circunscriban la zona de trabajo, y como mínimo cuatro. Entre estos vértices RENGEO se incluirán también los empleados por los tramos adyacentes en sus respectivos cálculos con el fin de emplear un marco de referencia común y garantizar la continuidad entre tramos.

Se calculará una transformación Helmert de siete parámetros, para el paso de coordenadas geodésicas WGS84 con alturas elipsoidales, a la proyección UTM en el sistema WGS84 con alturas ortométricas referidas a las referencias oficiales en Ecuador. Este paso resolverá la planimetría y altimetría de forma independiente, de modo que se emplearán como puntos fijos planimétricos los vértices de la Red RENGEO y/o GNSS así como los vértices enlazados de los tramos adyacentes que cumplan las tolerancias establecidas, y en la altimetría se fijarán igualmente los vértices de la Red RENGEO y/o GNSS situados a una distancia del tramo mayor de 2 km, vértices de los tramos adyacentes, así como todos los vértices de la Red Básica Altimétrica con cota procedente de nivelación geométrica a partir del enlace a la red. Los pequeños errores residuales que se obtengan de la aplicación de esta transformación serán distribuidos de forma que las coordenadas resultantes de los puntos fijos transformados deberán ser coincidentes con las originales que figurarán en la reseña oficial de los mismos.

Se indicará claramente en la memoria la relación de vértices empleados, haciendo distinción entre los vértices observados en campo con GPS y los que solamente han intervenido en el cálculo de la transformación, indicando aquellos que han sido rechazados en el cálculo. En ningún caso, se podrán rechazar en el cálculo la totalidad de los vértices geodésicos o GNSS enlazados en campo, en cuyo caso sería necesario volver a realizar las observaciones del enlace a la red RENGEO en el campo.

3.4.3.4.2 Establecimiento de la Red Básica Planimétrica

Se establecerá una red planimétrica de aproximación al trazado mediante técnicas GPS, compuesta por al menos tres vértices que deberá cubrir la zona que ocupe el proyecto, de forma que la distancia máxima entre los vértices de la Red Básica será de 4000 m. Por otra parte, la Red Básica tampoco deberá desviarse del trazado una distancia superior a 4000 m.

Esta red servirá de base para el apoyo y posteriores trabajos de topografía. Por tanto sus vértices deberán emplazarse en lugares accesibles, con horizonte despejado libre de obstáculos y que garanticen su permanencia y estabilidad, de forma que si en alguna de las fases del proyecto se detecta la desaparición de más del 25% de sus vértices, éstos deberán reponerse en su totalidad.

La metodología de trabajo se basará en el posicionamiento GPS en modo estático relativo con postproceso. Los tiempos y condiciones de la observación serán los indicados en el apartado 3.1.3.4. con carácter general.

El cálculo y compensación de la trilateración, que configura la Red Básica, se realizará por el método de mínimos cuadrados.

Las tolerancias en el error medio cuadrático de los incrementos de coordenadas medidas (en las tres dimensiones, ΔX , ΔY , ΔZ) en las observaciones serán de 30 mm.

Para garantizar la fiabilidad de la Red Básica es fundamental la redundancia de datos para el cálculo de las baselíneas en el elipsoide WGS84, con esta filosofía el método de trabajo para la creación de la Red Básica recomendado es la triangulación con técnicas GPS.

Toda la zona objeto del trabajo debe quedar cubierta por una triangulación formada por las baselíneas que unan entre sí los vértices de la Red Básica. A cada vértice de la Red Básica deben llegar al menos tres baselíneas, excepto los dos vértices extremos de la triangulación, que podrán tener solamente dos baselíneas.

Esta red de aproximación al proyecto, deberá estar rodeada de un marco de referencia geodésico materializado por al menos 4 vértices pertenecientes a la red RENGEO o GNSS que circunscriban toda la zona de trabajo, de los cuales al menos dos deberán enlazarse mediante dos baselíneas (birradiación GPS) desde dos vértices de la Red Básica, no pudiendo quedar los Vértices de la Red Básica exteriores al polígono formado por los vértices geodésicos y GNSS.

La longitud máxima de cualquier baselínea queda limitada a 25 km. Dadas las características de la Red Básica triangulada es recomendable la utilización de al menos tres equipos GPS midiendo de forma simultánea lo que garantiza la redundancia de las observaciones.

En todas las metodologías descritas cuando se habla de unir o enlazar con un mínimo de baselíneas de observación, se sobreentiende que estas baselíneas de unión deben haber sido todas admitidas en el proceso de cálculo, siendo necesario repetir o enlazar con otros tantos vértices como los rechazados en el cálculo, para conseguir el mínimo requerido en cada caso.

En caso de realizarse una comprobación de la Red Básica Planimétrica desde los Vértices Geodésicos el 100% de los vértices comprobados presentará diferencias menores de 10 cm en las coordenadas originales respecto a las coordenadas obtenidas en la comprobación.

3.4.3.4.3 Enlace con la Red RENGEO

La transmisión de cota ortométrica a la Red Básica Altimétrica se realizará mediante una nivelación geométrica doble a partir de la Red RENGEO.

La tolerancia para esta nivelación geométrica es:

- error en cota $< 10.(k)^{1/2}$ mm; siendo k=longitud del itinerario en km.

En caso de existir una línea de nivelación del IGN en las proximidades del trazado (3-4 km) que discorra sensiblemente paralela a éste y conserve una densidad de clavos suficiente (un clavo cada 2 km), podrá emplearse como Red Básica Altimétrica. Se indicará en la memoria los clavos que la conforman, se entregará su reseña oficial y se enlazarán cada uno de ellos mediante GPS a la red planimétrica con la metodología descrita anteriormente.

En ningún caso, la red altimétrica podrá estar constituida por clavos NAP pertenecientes a diferentes líneas de nivelación sin comprobación del enlace entre éstas mediante nivelación geométrica.

Todos aquellos clavos de la Red Básica, que no hayan sido nivelados geoméricamente en una línea de nivelación continua en esta fase de los trabajos no podrán emplearse en la posterior nivelación de la red de bases de replanteo para el cierre de anillos aislados.

3.4.3.4.4 Establecimiento de la Red Básica Altimétrica

Paralelamente a la Red Básica Planimétrica se establecerá una red de clavos de nivelación de al menos 3 puntos, próxima al trazado (3-4 km) que constituirá el marco de referencia altimétrico para el proyecto.

La metodología de observación de esta red será una nivelación geométrica doble (ida y vuelta), continua, que discorra a lo largo del trazado, materializándose con al menos un vértice cada 2 km. Además, cada vértice de la Red Básica Altimétrica deberá enlazarse al menos a dos vértices de la Red Básica Planimétrica mediante observaciones GPS con la metodología anteriormente descrita (apartado 2.1.3.4.), de forma que todos los clavos de la red altimétrica tendrán además coordenadas planimétricas promediadas y ajustadas en bloque con el resto de observaciones del conjunto global del proyecto.

Podrán formar parte de esta red altimétrica aquellos vértices de la red planimétrica que se incluyan en los anillos de nivelación realizados y se les transmita cota ortométrica mediante nivelación geométrica.

Al igual que la red planimétrica, se dejará constancia en el terreno de los vértices de la red mediante hitos prefabricados, clavos de hierro recibidos con hormigón u otro medio que garantice su permanencia y estabilidad. De cada uno de ellos se realizará una reseña y se incluirán en el Proyecto, conteniendo cada una de ellas un croquis de campo con la representación del entorno y además, se indicarán las referencias a tres puntos fijos del entorno, el acceso, el emplazamiento, sus coordenadas, cota y una fotografía en color. La descripción de los vértices en las reseñas debe ser lo suficientemente detallada de forma que permita su localización sin necesidad de replantear su posición por coordenadas.

Con el fin de garantizar la permanencia de la Red Básica Altimétrica, no se admitirán redes altimétricas con más del 50% de sus clavos materializados sobre asfalto. En cualquier caso, si en alguna de las fases del proyecto se detecta la desaparición de más del 50% de sus vértices, éstos deberán reponerse.

En caso de realizarse una comprobación de la Red Básica Altimétrica, el 100% de los vértices comprobados presentará diferencias en cota menores de $20.(k)^{1/2}$ mm; siendo k=longitud del itinerario en km en las cotas originales respecto a las cotas obtenidas en la comprobación.

3.4.3.4.5 Enlace con posibles tramos adyacentes en proyecto

En el caso de que el proyecto forme parte de un itinerario y existan tramos adyacentes en fase de diseño, con el fin de garantizar la continuidad planimétrica y altimétrica entre tramos, se enlazarán con al menos dos vértices del tramo anterior y dos vértices del tramo siguiente,

Este enlace se realizará mediante GPS desde al menos dos puntos fijos de la Red Básica, de forma que los dos puntos de los tramos adyacentes quedarán como mínimo birradiados.

En la fase de cálculo, se realizará un ajuste previo de la red propia del proyecto con los vértices de la red RENGEO/GNSS observados como puntos fijos que definen el marco de referencia y se contrastarán las coordenadas obtenidas de este cálculo con las facilitadas por los tramos adyacentes.

En caso de que las diferencias observadas cumplan las tolerancias establecidas,

$$dXY < 10 \text{ cm} \quad ; \quad dH \leq 20 \cdot (k)^{1/2} \text{ mm}$$

se realizará un el cálculo definitivo según lo descrito en el apartado 3.1.3.4.1.: Se calculará una transformación Helmert de siete parámetros, resolviendo la planimetría y altimetría de forma independiente, de modo que se emplearán como puntos fijos planimétricos los vértices de la Red RENGEO y/o GNSS así como los vértices enlazados de los tramos adyacentes que cumplan la tolerancia planimétrica, y en la altimetría se fijarán igualmente los vértices de la Red RENGEO y/o GNSS situados a una distancia del tramo mayor de 2 km, vértices de los tramos adyacentes que cumplan la tolerancia altimétrica, así como todos los vértices de la Red Básica Altimétrica con cota procedente de nivelación geométrica.

En la memoria de los trabajos quedarán reflejadas las diferencias encontradas con los tramos adyacentes, así como se indicará qué vértices se han considerado fijos en planimetría y/o altimetría.

3.4.3.5 Trabajos de apoyo de campo

Los trabajos de apoyo de campo comprenderán la toma de datos en campo que se requieran para determinar la posición planimétrica y altimétrica de los puntos de apoyo necesarios para la restitución fotogramétrica de las fotografías aéreas verticales obtenidas. Para la obtención de sus coordenadas se partirá de la Red Básica realizada.

Dada la posibilidad de realizar vuelos analógicos y vuelos digitales en los que existen datos de un sistema mixto GPS/ Inercial (GPS/IMU), se plantean varias alternativas para la realización del apoyo de campo:

3.4.3.5.1 Apoyo de campo para vuelos analógicos

El apoyo se efectuará con un mínimo de 5 puntos por par estereoscópico. En las zonas de mayor dificultad topográfica, previa justificación, se podrá reducir a 4.

En una colección de copias por contacto de los fotogramas correspondientes, se pincharán los puntos de apoyo y los vértices de la Red Básica que queden incluidos en el fotograma; se pincharán en el fotograma en que su identificación sea más clara (cuyo número y pasada junto con el croquis se indicará en la reseña del punto de apoyo), enmarcando su posición en los demás fotogramas en los que aparezca. En el anverso de las copias, los puntos pinchados se enmarcarán mediante círculos o triángulos equiláteros, al objeto de localizar su posición.

La posición de los puntos de apoyo en los fotogramas será lo bastante próxima a las esquinas

de los fotogramas para que la zona a restituir quede en el interior del polígono formado por los puntos, quedando recubierto por el citado polígono al menos el 70% del fotograma en la dirección de avance de la pasada.

Las coordenadas planimétricas y altimétricas de los puntos de apoyo se obtendrán por radiación desde los vértices de la Red Básica, bien sea por procedimientos clásicos (teodolito y distanciometro) o por radiación con técnicas GPS.

Para la obtención de las coordenadas de los puntos de apoyo por procedimientos clásicos, se limitará la longitud entre el vértice de la Red Básica utilizada para radiar y el punto radiado a 1 Km., limitándose esta longitud de radiación con el fin de obtener unas precisiones respecto a la Red Básica iguales o mejores de 0.10m tanto en planimetría como en altimetría.

En caso de utilizarse tecnología GPS podrá utilizarse el método estático relativo con las limitaciones siguientes:

Recepción de, al menos, 4 satélites durante el tiempo de observación con una máscara de elevación de 15 grados de altura.

Longitud base línea ≤ 10 km $10 \text{ km} < \text{longitud base línea} < 25 \text{ km}$

Tiempo mínimo de Observación: 10 minutos + 1 min/km adicional

La configuración de la constelación de satélites tiene que ser tal que dispongamos de un indicador de precisión por la posición de los satélites (PDOP) inferior a 5 durante toda la observación.

Para la radiación de los puntos de apoyo también podrá utilizarse tecnología RTK, bien sea mediante radio enlace, o mediante enlace por módem con protocolo GPRS (General Packet Radio Service), quedando limitada la longitud de las base líneas a 10 Kms, y siempre que se garantice una precisión respecto a la Red Básica igual o mejor que 10 cm.

En caso de realizarse una comprobación de los puntos de apoyo desde la Red Básica el 90% de los puntos comprobados presentará diferencias menores de 20 cm en las coordenadas y cotas originales respecto a las coordenadas y cotas obtenidas en la comprobación.

3.4.3.5.2 Apoyo de campo para vuelos digitales

Por tener los vuelos digitales realizados con sistemas mixtos GPS/Inerciales (GPS/IMU) una mayor información que los vuelos analógicos, el apoyo de campo podrá realizarse con dos metodologías distintas.

3.4.3.5.2.1 Apoyo de campo continuo para vuelos digitales

En este caso el apoyo se realiza igual que en los vuelos analógicos, con un mínimo de 5 puntos por par estereoscópico. En las zonas de mayor dificultad topográfica, previa justificación, se podrá reducir a 4.

En una colección de copias positivas de los fotogramas correspondientes, se pincharán los puntos de apoyo y los vértices de la Red Básica que queden incluidos en el fotograma; se pincharán en el fotograma en que su identificación sea más clara (cuyo número y pasada junto con el croquis se indicará en la reseña del punto de apoyo), enmarcando su posición en los demás fotogramas en los que aparezca. En el anverso de las copias, los puntos pinchados se enmarcarán mediante círculos o triángulos equiláteros, al objeto de localizar su posición.

La metodología de trabajo para la obtención de los puntos de apoyo es exactamente igual que la descrita en el punto anterior para los vuelos analógicos.

3.4.3.5.2.2 Apoyo de campo con aerotriangulación para vuelos digitales

Siempre que los datos del sistema mixto GPS/Inercial (GPS/IMU) se hayan medido correctamente durante el vuelo, se puede realizar el apoyo mediante una aerotriangulación analítica en la que intervengan estos datos obtenidos más los puntos de apoyo obtenidos en campo de acuerdo con las normas siguientes:

- a) Se obtendrán 2 puntos de apoyo desdoblados en el primer modelo y último de cada pasada, y un punto más desdoblado cada ocho modelos (los puntos se deben desdoblar por la menor definición que tienen los fotogramas positivos de los vuelos digitales y que dificulta mucho el pinchado y puede inducir a error en la identificación de los puntos)
- b) Los puntos en este primer y último modelo deben estar a una distancia de la esquina del fotograma no inferior a 1,5 cm y no superior de 4 cm.
- c) Si no se puede cumplir los requisitos anteriores en el primer o último modelo, éstos se apoyarán con 4 puntos de apoyo hasta que en un modelo se puedan cumplir los requisitos anteriores.
- d) Se dará un punto de control altimétrico complementario cada 4 modelos en zonas de posado fiable, especialmente en carreteras o plataformas que aparezcan en el vuelo, las coordenadas de estos puntos no se incluirán en el cálculo de la aerotriangulación, sino que servirán para verificar las diferencias entre las coordenadas que les asigne el cálculo de la aerotriangulación y sus coordenadas obtenidas en campo.
- e) Siempre en todas las pasadas debe haber al menos un punto de apoyo en el interior de la pasada.
- f) Si durante el proceso de cálculo de la aerotriangulación los datos del sistema mixto GPS/Inercial (GPS/IMU) fuesen rechazados, deberá realizarse al apoyo de forma continua.

Obviamente los programas de cálculo de aerotriangulación utilizados debe incluir los datos del sistema mixto GPS/Inercial (GPS/IMU) de la cámara en el proceso de cálculo.

Los programas que se utilicen para la obtención de los valores de los parámetros de orientación externa de las imágenes se basarán en el ajuste de los bloques por haces, permitiendo combinar los datos de los puntos de apoyo, los datos GPS, los datos inerciales y los datos fotogramétricos.

Los programas que se utilicen para la obtención de los valores de los parámetros de orientación externa de las imágenes incluirán en su proceso de cálculo de algoritmos de detección automática y eliminación de errores groseros.

Se observarán un mínimo de 12 puntos de enlace (2 en cada zona de Von Grüber) conectando los modelos, en caso de existir más de una pasada paralela se dará como mínimo 1 punto de conexión entre pasadas. La medición de estos puntos puede realizarse de forma automática por correlación o bien de forma manual.

La empresa informará del software que se utilice para este proceso, así como de la idoneidad para la realización de este trabajo.

Las precisiones del ajuste, los puntos de apoyo y control que intervengan en el cálculo serán:

- Desviación típica a posteriori de las medidas de fotocoordenadas (Precisión interna): Error medio cuadrático < 5 micras.
- Error medio cuadrático de los errores residuales planimétricos en los puntos medidos (Precisión interna planimétrica final) < 10 cm.
- Error medio cuadrático de los errores residuales altimétricos en los puntos medidos (Precisión interna altimétrica final) < 10 cm.
- Error residual máximo planimétrico en los puntos de apoyo utilizados < 10 cm.
- Error residual máximo altimétrico en los puntos de apoyo utilizados < 15 cm.
- Error máximo altimétrico en cada punto de control < 15 cm.

3.4.3.6 Documentos a entregar de la Red Básica y del apoyo de campo

3.4.3.6.1 Red Básica:

La documentación mínima a entregar de esta fase del trabajo es:

- Informe en el que se contenga al menos:
 - a) Enlace a la red geodésica: vértices geodésicos de enlace para la transformación de sistemas de coordenadas.
 - b) Instrumentación.
 - c) Métodos topográficos empleados.
 - d) Indicación expresa de haber alcanzado las precisiones exigidas en el Especificaciones Técnicas para la realización del Proyecto.
 - e) Proyección cartográfica empleada.
- Gráfico de las baselíneas de la Red Básica sobre planos 1:50.000 o 1:25.000.
- Gráfico de nivelación geométrica sobre planos 1:50.000 o 1:25.000.
- Listado de baselíneas.
- Reseñas de vértices geodésicos o GNSS .
- Reseñas de vértices de la Red Básica Planimétrica y Red Básica Altimétrica
- Reseñas de puntos auxiliares de nivelación (empleados en el cierre de anillos y que no pertenezcan a la Red Básica).
- Cálculo de Red Básica, nivelación geométrica y enlace altimétrico con listado de las coordenadas definitivas.
- Enlace con tramos adyacentes (en caso de que los haya).

En los cálculos de GPS se entregarán los listados de la compensación por mínimos cuadrados, que incluirán al menos los siguientes parámetros:

a) Residuos de las observaciones después de la compensación:

Correcciones que se aplican a las distancias y los desniveles después de la compensación.

b) Error medio cuadrático de las observaciones (distancias)

c) Error medio cuadrático de determinación de las coordenadas, x, y, z, finales, compensadas de la red.

d) Elipses de error de determinación de la posición de los vértices de la red, definidas por los semiejes mayor y menor.

e) Precisión de ajustes de la Red Básica con la Red RENGEO

f) Listado de coordenadas de la Red Básica en el sistema WGS84 .

3.4.3.6.2 Apoyo de campo:

3.4.3.6.2.1 Apoyo de campo continuo

La documentación mínima a entregar de esta fase del trabajo es:

- Cálculo de puntos de apoyo.
- Reseñas de puntos de apoyo (con croquis de campo, número de punto, coordenadas, número de fotograma y pasada).
- Colección de fotogramas positivos pinchados.
- Gráfico de situación de los puntos de apoyo sobre los planos 1:50.000 o 1:25.000.
- Los cuadernos de campo con la relación de los ángulos y distancias en caso de realizarse por metodología tradicional.
- Los listados de baselíneas en caso de realizarse por métodos GPS.

3.4.3.6.2.2 Apoyo de campo con aerotriangulación en vuelos digitales

La documentación mínima a entregar de esta fase del trabajo es:

- Cálculo de puntos de apoyo de campo.
- Reseñas de puntos de apoyo (con croquis de campo, número de punto, coordenadas, número de fotograma y pasada).
- Colección de fotogramas positivos pinchados.
- Los cuadernos de campo con la relación de los ángulos y distancias en caso de realizarse por metodología tradicional.
- Los listados de baselíneas en caso de realizarse por métodos GPS.

- Listados de cálculo de la aerotriangulación, donde se ponga de manifiesto los errores residuales del proceso de cálculo, así como los puntos rechazados en el cálculo.
- Ficheros de orientaciones absolutas de los pares fotogramétricos obtenidos de la aerotriangulación.
- Diferencias obtenidas entre la cota obtenida en el cálculo y la obtenida en campo de los puntos complementarios de control altimétrico.
- Gráfico de situación de los puntos de apoyo sobre los planos 1:50.000 o 1:25.000, en el que se incluyan los puntos obtenidos en campo y los puntos de control altimétrico, diferenciándose claramente mediante distintos símbolos.

3.4.4 RESTITUCIÓN

3.4.4.1 Descripción

La restitución se hará a escala 1:1.000, con curvas de nivel a 1 m de equidistancia salvo indicación expresa en contra de la Dirección del Proyecto o de la Subdirección General de Proyectos. La franja a ambos lados del futuro eje será lo suficientemente amplia para que dé una idea completa del terreno circundante y edificios o lugares necesarios a ubicar en la planimetría. Los planos recogerán la toponimia local de poblaciones, caseríos, ríos, etc.

La restitución será analítica, ya que se pretende realizar un modelado de los elementos reales, identificando las entidades discretas que la forman con elementos lineales que las representan, y almacenándolas georreferenciadas en formato digital; es decir todos los elementos estarán representados por las coordenadas de los puntos que los definan incluidos los textos que tendrán un punto de inserción y una orientación para su correcta representación gráfica.

Se presentarán en un formato que guarde la información tridimensional tanto de la planimetría como de la altimetría.

La restitución se realizará en aparatos analíticos o digitales correctamente calibrados, no siendo admisible la utilización de aparatos analógicos a los que se acoplen codificadores. Se indicará el tipo de aparato empleado y su precisión, adjuntándose los correspondientes certificados de calibración. En el caso de utilizar aparatos digitales se adjuntará el certificado de calibración del escáner fotogramétrico usado así como el detalle de su precisión y resolución geométrica. También se indicará el sistema gráfico original de captura y el formato original de los ficheros magnéticos obtenidos en la restitución.

Los errores residuales máximos de los puntos de apoyo en la orientación de los modelos serán:

- En planimetría: 25 cm.
- En altimetría: 25 cm.

El error medio cuadrático máximo residual de los puntos de apoyo en la orientación tanto en planimetría como en altimetría será: 10 cm.

3.4.4.2 Sistema de coordenadas

Los mapas de una misma área se referirán a un sólo sistema de coordenadas, especialmente si un trabajo se desarrolla en dos husos diferentes, se representará en un único huso, que será el que comprenda la mayor parte del trabajo.

En caso de ser imprescindible la utilización de cartografía en dos husos distintos en un mismo proyecto, será necesaria la autorización explícita del Director de los Trabajos que dictará en su caso las normas necesarias para garantizar la continuidad del proyecto al cambiar el huso.

Se dibujarán los vértices de una red de cuadrados de diez centímetros (10 cm) de lado, orientados según el sistema de coordenadas; en cada hoja de la cartografía aparecerán las coordenadas de al menos dos de estos vértices, para tener así definidas de forma gráfica las coordenadas de cualquier punto de la hoja.

En todas las hojas se indicará la posición del norte del sistema de coordenadas mediante un símbolo fácilmente identificable.

3.4.4.3 Puntos bien definidos en planimetría

La posición del noventa por ciento (90 %) de los puntos bien definidos, no diferirá de la verdadera en más de cinco décimas de milímetro (0,5 mm) a la escala del mapa.

Los mapas deberán reflejar todos los detalles planimétricos del terreno y de las construcciones que puedan aparecer en el mismo, con dimensión mínima mayor de quince décimas de milímetro (1,5 mm).

Serán de interés los ríos, lagos y embalses; las zonas de arbolado y de cultivo; los caminos, carreteras, ferrocarriles, canales, puertos, embarcaderos y aeropuertos; las líneas aéreas de transporte de energía o de comunicaciones; y demás elementos visibles similares.

Los edificios y demás construcciones se representarán a escala, siempre que sus dimensiones equivalentes resulten superiores a dos milímetros y medio (2,5 mm).

En mapas de zonas urbanas se exigirán únicamente las manzanas de casas, pero no los patios interiores.

3.4.4.4 Puntos bien definidos en altimetría

3.4.4.4.1 Definición

En los mapas deberán figurar las cotas altimétricas de todos aquellos elementos que, por su situación o condiciones, convenga definir, tales como vértices geodésicos identificables en los fotogramas, la superficie del agua de los lagos, depósitos y lagunas; vértices de montañas, collados y puertos; depresiones y vaguadas; intersecciones de carreteras; líneas de ferrocarril en las estaciones; extremos de los ejes de viaductos, puentes y estructuras análogas, etc.

3.4.4.4.2 Precisión altimétrica

Las cotas del noventa por ciento (90 %) de los puntos bien definidos, no diferirán de las verdaderas en más de un cuarto (1/4) del valor de la equidistancia entre curvas de nivel.

3.4.4.4.3 Precisión de las curvas de nivel

Las curvas de nivel, en terreno no enmascarado por vegetación, se dibujarán con una exactitud tal, que el noventa por ciento (90 %) de las cotas obtenidas por interpolación de aquellas, no diferirá de las verdaderas en más de la mitad (1/2) de la equidistancia.

En zonas enmascaradas por vegetación, las curvas de nivel se dibujarán con trazo discontinuo, aceptándose entonces, una tolerancia igual a la equidistancia, que se logrará sin modificación alguna del presupuesto, por métodos terrestres, si fuera preciso.

3.4.4.5 Toponimia mínima a incluir en los planos

Para la localización e identificación de las distintas zonas del trazado, es fundamental la información que aporta a los planos la incorporación de la toponimia adecuada, como mínimo se incorporará a la cartografía realizada:

- Nombre de todos los tramos de las carreteras representadas, incluyendo sus Puntos Kilométricos.
- Toda la toponimia de la zona restituida existente en la cartografía 1/25.000, de forma especial:
 - a) Parajes significativos.
 - b) Accidentes geográficos significativos.
 - c) Caminos con nombre propio.
 - d) Hidrónimos.
 - e) Poblaciones que aparezcan en la cartografía aunque no tengan Municipio (pedanías, barrios, Municipios, etc.)
 - f) Nombre de todos los Términos Municipales que figuran en cada hoja de cartografía (deben incluirse los límites de término municipal que figuran en los planos 1/25.000)
 - g) Elementos urbanos representativos aunque estén en ocasiones fuera del casco urbano, especialmente cementerios y ermitas.
- Toda la toponimia relacionada con el Estudio de Prefactibilidad y del Estudio de Impacto Ambiental (incluyendo -en su caso- los elementos arqueológicos representativos).

3.4.4.6 Documentos a entregar de la cartografía 1/1.000

El Consultor incluirá en el proyecto los planos plateados junto con un gráfico de distribución de hojas que proporcione una visión de conjunto de la cartografía restituida.

La documentación mínima a entregar de la cartografía 1/1.000 es:

- Informe, que contendrá al menos:
 - a) Instrumentos empleados.
 - b) Sistema gráfico original de captura: formato original de los ficheros magnéticos.
 - c) Librería de códigos utilizados:
Código – elemento – tipo de línea.
 - d) Certificado de calibración del instrumento de restitución o escáner fotogramétrico, si se utilizan equipos digitales con vuelo analógico.
 - e) Partes de orientación en los que queden reflejados los puntos de

apoyo utilizados en cada par estereoscópico, los parámetros de orientación y los residuos de la orientación absoluta alcanzados en los P.A.

f) Gráfico de distribución de hojas.

- Colección de planos plotados en color a escala 1/2.000 en formato reducido (reducción de los planos originales a escala 1/1.000).
- Se deberá indicar en los planos junto a la escala gráfica la escala numérica a la estaría el plano en caso de plotearse en formato original.
- Ficheros sobre soporte magnético en CD de la cartografía tridimensional y del gráfico de distribución de hojas en uno de los formatos estándar de intercambio (DXF, DWG, DGN, ASCII DIGI, etc.), y un fichero de texto en el que se detallen los códigos utilizados para cada uno de los elementos del fichero y el tipo de línea y color usado en su representación gráfica en papel.

3.4.5 ORTOFOTOGRAFÍA DIGITAL

3.4.5.1 Descripción

La ortofotografía al ser una imagen proyectada ortogonalmente, a partir de las imágenes cónicas de los vuelos fotogramétricos y de carácter métrico, permite la superposición de las imágenes vectoriales correspondientes a la cartografía y/o el proyecto, recuperándose de esta forma la información visual que se perdería en caso de utilizar solamente la cartografía, y que además de dar una clara visión general del proyecto, proporciona una información muy valiosa en diferentes tareas como afecciones, impacto ambiental, información pública, expropiaciones, etc.

Una vez realizada la cartografía a escala 1:1.000 se realizará una ortofotografía digital de toda la zona incluida en la restitución fotogramétrica con una resolución de 10 cm, con las normas que se definen a continuación.

3.4.5.2 Imágenes digitales del vuelo fotogramétrico.

Dado que existe la posibilidad de la utilización de vuelos analógicos o digitales, en caso de haberse utilizado para la ejecución del trabajo fotogramas analógicos, debe realizarse el escaneo de las imágenes como paso previo al comienzo del trabajo.

Se realizará un escaneo fotogramétrico a 20 micras de los negativos del vuelo. El escaneo se realizará con un escáner plano de tipo fotogramétrico capaz de diferenciar 256 tonos para cada uno de los tres colores básicos, incluyendo en el escaneo toda la superficie enmarcada por las marcas fiduciales y ellas mismas.

La precisión del escáner deberá ser igual o menor a tres micras, siendo los movimientos mecánicos menores que una micra y el tamaño del píxel mínimo igual o inferior a 10 micras. Su calibración deberá ser realizada con los protocolos específicos del fabricante, entregándose un certificado de calibración con menos de un año de antigüedad.

El escaneo deberá ser realizado con una resolución de 20 micras, lo que supone para la escala de vuelo especificada 0.10 metros píxel. No admitiéndose la obtención de esta resolución por interpolación de escaneos de menor resolución.

Para cada píxel y cada banda de color RGB (Red, Green, Blue), se realizará lectura del valor

cromático entre 0-255. Estos 256 niveles de color se registrarán con 24 bits.

Se comprobará siempre que la saturación de la imagen no supere el 1% permitiéndose un máximo del 0.5% a cada lado del histograma, que las marcas fiduciales sean visibles y la apariencia visual correcta (adecuadas a la realidad, es decir, tonos del terreno semejantes deben dar valores digitales semejantes) y sin defectos (evitar en lo posible la existencia de cuerpos extraños tales como polvo, fibras textiles,...)

3.4.5.3 Confección del Modelo Digital del Terreno

Para la realización del Modelo Digital de Terreno (MDT), se partirá de los datos obtenidos de la restitución fotogramétrica, confeccionándose un Modelo Digital de Terreno con una Red irregular de triángulos TIN (Triangulated Irregular Network) a partir de las curvas de nivel, de los puntos de cota y de las líneas de rotura representadas en la cartografía.

En la generación del Modelo Digital de Terreno (MDT) se prestará especial cuidado en las zonas de puentes, viaductos, bocas de túneles,...modificando manualmente el Modelo Digital de Terreno con el fin de evitar deformaciones en los elementos lineales de las ortofotos.

3.4.5.4 Ortorrectificación

A partir de las imágenes digitales obtenidas, el Modelo de Terreno y las orientaciones de los fotogramas se realizará la ortorrectificación para pasar de la perspectiva cónica propia de las imágenes a una perspectiva ortogonal de carácter métrico.

La ortorrectificación se realizará en un sólo paso evitando remuestreos posteriores en las siguientes fases del proceso y se realizarán directamente con un tamaño de píxel a escala de suelo (GSD) de 10 cm.

Para el proceso de remuestreo se utilizará la interpolación bicúbica.

La rectificación se realizará obteniendo la cota del Modelo Digital de Terreno con un espaciado entre píxeles que sea adecuada para cada fotograma. En caso de que haya puentes o cambios de pendiente bruscos, este espaciado se reducirá según sea necesario de tal forma que los elementos rectificadas tengan la precisión final que se pretende.

A las imágenes ortorrectificadas, se les realizará un control visual para asegurar que no existen zonas duplicadas, estiramientos de píxeles o errores geométricos producidos por errores del Modelo Digital de Terreno o por una mala elección del espaciado de píxeles de consulta del Modelo Digital de Terreno a la hora de rectificar.

En caso de que existan errores producidos por el Modelo Digital de Terreno, éste se corregirá y se volverá a realizar el proceso de rectificación en aquellos fotogramas que se vean afectados por estos errores.

En caso de que los errores vengan producidos por la elección del espaciado de píxeles de consulta del Modelo Digital de Terreno, se repetirá el proceso de rectificación disminuyendo dicho espaciado.

La precisión planimétrica del proceso será tal que el error medio cuadrático de la posición de los píxeles sea menor de 20 cm (2 veces el GSD). Esta comprobación se realizará con un número representativo de puntos (al menos 30 puntos por imagen) entre puntos de apoyo y control, y puntos que se obtengan por superposición con la cartografía

3.4.5.5 Ajuste radiométrico y formación del mosaico

Los fotogramas ortorrectificados, deben tener una apariencia visual similar, y por tanto es necesario homogeneizar todos los fotogramas que integran el trabajo para conseguir obtener una ortofoto continua.

En el proceso de formación del mosaico se unirán las distintas imágenes obtenidas de la ortorrectificación, tras el primer equilibrado de color se deben definir las líneas de corte y unión; estas líneas podrán obtenerse automáticamente mediante la utilización de algoritmos de mínimos cambios radiométricos o por líneas definidas manualmente siguiendo accidentes naturales que eviten las diferencias tonales en la unión, de tal manera que la transición entre distintos fotogramas resulte imperceptible.

En la confección del mosaico deben intervenir todas las fotografías del vuelo.

Las imágenes resultantes se dividirán en bloques que permitan su utilización y manejo de forma razonable.

3.4.5.6 Control de calidad

Se llevará a cabo un control de calidad sobre las ortofotos en el que se verificará la precisión planimétrica de la imagen resultante, la ausencia de defectos internos y la continuidad geométrica y radiométrica con las ortofotos colindantes.

Precisión planimétrica: para su comprobación se utilizarán los puntos de aerotriangulación, las líneas de corte y los elementos expresamente restituidos para este control. La diferencia entre unas y otras coordenadas nunca debe ser superior a 0.20 m.

Defectos internos: se realizará un control visual de las ortofotos en busca de defectos tales como:

- Desplazamientos de píxeles debido a defectos del Modelo Digital de Terreno.
- Elementos quebrados.
- Duplicados.
- Estiramiento de píxeles en puentes.
- Zonas con huecos por falta de información en la imagen (proyecciones de elementos, etc....).

Continuidad geométrica y radiométrica: Cada ortofoto se comprobará con sus colindantes. Las entidades que se extienden más allá de una hoja lo harán con un error máximo de 2 píxeles.

Las ortoimágenes contiguas han de tener el color continuo, salvo las diferencias producidas por las condiciones de toma del propio vuelo. La comprobación radiométrica a realizar en esta fase, consiste en verificar la correspondencia radiométrica entre la ortofoto realizada y la imagen original escaneada con la que se realizó. Los parámetros estadísticos radiométricos de ambas: histogramas, saturación, media, desviación, etc....deben ser similares.

3.4.5.7 Toponimia mínima a incluir en los fotoplanos ploteados

Para la localización e identificación de las distintas zonas del trazado, es fundamental la información que aporta a los planos la incorporación de la toponimia adecuada, por lo que se

incluirá en los fotoplanos toda la información toponímica solicitada a la cartografía realizada a escala 1/1.000.

3.4.5.8 Sistema de coordenadas de los fotoplanos

Los fotoplanos de un misma área se referirán a un sólo sistema de coordenadas, especialmente si un trabajo se desarrolla en dos husos diferentes, se representará en un único huso, que será el que comprenda la mayor parte del trabajo.

En caso de ser imprescindible la utilización de fotoplanos en dos husos distintos en un mismo proyecto, será necesaria la autorización explícita del Director de los Trabajos que dictará en su caso las normas necesarias para garantizar la continuidad del proyecto al cambiar el huso.

Se dibujarán los vértices de una red de cuadrados de diez centímetros (10 cm) de lado, orientados según el sistema de coordenadas; en cada hoja del fotoplano aparecerán las coordenadas de al menos dos de estos vértices, para tener así definidas de forma gráfica las coordenadas de cualquier punto de la hoja.

En todas las hojas se indicará la posición del norte del sistema de coordenadas mediante un símbolo fácilmente identificable.

3.4.5.9 Documentación a entregar de las ortofotografías

- Memoria técnica del proceso de rectificación, formación del mosaico y ajuste radiométrico donde se especificará la metodología instrumentación, software y cálculo empleados de las ortofotografías de resolución 10cm.
- DVD con los ficheros en formato TIFF (sin tiles y sin comprimir) de las ortofotografías de resolución 10cm.
- DVD con los ficheros en formato comprimido JPG de las ortofotografías de resolución 10cm
- Ficheros para la georreferenciación de los anteriores ficheros de imagen, empleando como sistema de referencia WGS84 .
- DVD con los ficheros de las ortofotos correspondientes a la banda de cartografía restituída con resolución de 10 cm. en formato JPG georreferenciadas, para que en cualquier fase de los diseños se pueda realizar el montaje sobre la ortofotografía del dibujo del trazado.
- Colección de fotoplanos ploteados con el montaje de la ortofotografía más el trazado en color a escala 1/2.000 en formato reducido (reducción de los planos originales a escala 1/1.000), se exigirá su actualización en caso de existir modificaciones del trazado, para cada una de las fases del diseño.
- Se deberá indicar en los planos junto a la escala gráfica, la escala numérica a la estaría la ortofoto en caso de plotearse en formato original.

3.4.6 TRABAJOS TOPOGRÁFICOS DE CAMPO ADICIONALES

Se realizarán trabajos topográficos de campo para la realización del replanteo, obtención de perfil longitudinal, obtención de perfiles transversales, levantamientos taquimétricos y la realización de levantamientos topográficos complementarios.

3.4.6.1 Red de bases de replanteo

Partiendo de los vértices de la Red Básica, se establecerán redes de bases de replanteo para la aproximación al trazado definitivo y desde las que se realizarán el replanteo y los trabajos topográficos complementarios, sirviendo además como un control permanente de planimetría y altimetría, para las fases posteriores de replanteo y construcción de la obra.

Para la obtención de sus coordenadas planimétricas se pueden utilizar las metodologías siguientes:

- Realizar poligonales de precisión por metodología clásica (teodolito y distanciómetro) encajadas en los vértices de la Red Básica.
- En caso de realizarse la red de bases de replanteo por topografía clásica, las coordenadas planimétricas se obtendrán mediante la realización de poligonales de precisión cerradas y compensadas encuadradas entre los vértices de la Red Básica, debiendo ser los errores de cierre de la poligonal inferiores a las tolerancias máximas admitidas.
- Las poligonales se realizarán con un teodolito de 1 segundo centesimal de apreciación y un distanciómetro electro-óptico o electromagnético de precisión igual o mejor de $\pm 10\text{mm} + 5\text{ ppm}$. Los ángulos se medirán con anteojo normal e invertido (Regla de Bessel), no debiendo existir entre las dos lecturas divergencias de más de 10 segundos. La medida de las distancias se realizará tres veces, no pudiendo existir entre ellas diferencias mayores de 3cm.
- Confección de una Red Triangulada que se apoye en los vértices de la Red Básica y obtenida con la misma metodología de trabajo descrita para la Red Básica.
- Birradiación desde la Red Básica utilizando técnicas GPS para así poder tener una comprobación de las coordenadas obtenidas, realizando un promedio de las coordenadas siempre y cuando la diferencia entre ellas no supere 0.05m, repitiéndose las mediciones en caso de existir diferencias mayores. Para realizar las radiaciones el receptor GPS fijo se ha de situar al menos en dos bases de la Red Básica diferentes, con esta metodología puede utilizarse equipos GPS en RTK (tanto mediante radio enlace, como con enlace mediante tecnología GPRS).

Los vértices de la red de bases de replanteo se nivelarán geométricamente para darles cota desde los puntos nivelados geométricamente en la Red Básica.

Se situarán a distancias que permitan su uso satisfactorio para las necesidades de las obras (distancia media del orden de unos 200 m), de forma que permitan su utilización como bases de replanteo del trazado por bisección o polares, una vez definido éste, y al mismo tiempo sirvan para realizar los levantamientos topográficos para obtener la cartografía de detalle necesaria para la correcta definición de elementos concretos del Proyecto, tales como estructuras, obras de fábrica, encauzamientos, intersecciones, cruces con servicios y servidumbres, etc.

Las bases de replanteo se situarán fuera de la zona de obras y de forma que el replanteo por bisección no produzca ángulos inferiores a 15° . Se representarán en los planos de planta del trazado junto con los ejes y la línea que delimita la explanación.

Las bases de replanteo se señalarán con el sistema más adecuado, en función de la zona de su implantación, pero siempre de forma tal que se garantice su permanencia, empleando hitos prefabricados, clavos de hierro recibidos con hormigón u otro medio que garantice su

permanencia. De cada uno de ellos se realizará una reseña con un croquis de detalle con la representación del entorno y su acceso, y además se tomarán referencias a tres puntos fijos, sus coordenadas, cota y una fotografía en color que se incluirá en el Proyecto.

Se describirá en la memoria de los trabajos de topografía con toda exactitud el procedimiento utilizado para la obtención de las coordenadas y cotas de los vértices de Red de Bases de replanteo, especialmente la metodología usada y los puntos utilizados para su enlace con la Red Básica, dibujándose la Red de bases de replanteo y los vértices utilizados de la Red Básica en planos 1:25.000. En estos planos se representarán las visuales realizadas en caso de utilizarse topografía clásica o las baselíneas medidas en caso de utilizarse metodología G.P.S.

La precisión del trabajo (tolerancias) en planimetría será la siguiente:

En caso de utilizar Poligonales de Precisión:

- Error angular $< 40. (N)1/2$ segundos centesimales , siendo $N=N^{\circ}$ de vértices
- Error lineal (después de compensación angular) $< 100. (K)1/2$ mm; siendo

k = longitud del itinerario en km.

En caso de utilizar una Red Triangulada GPS:

- Las tolerancias en el error medio cuadrático de las observaciones será < 4 cm.

En caso de birradiar las bases utilizando tecnología GPS:

- Diferencia máxima en las distintas determinaciones del mismo punto 5 cm.

En caso de realizarse una comprobación planimétrica de las Bases de Replanteo desde la Red Básica, el 90% de las bases comprobadas presentará diferencias menores de 10 cm en las coordenadas originales respecto a las coordenadas obtenidas en la comprobación.

La precisión del trabajo (tolerancias) en altimetría será la siguiente:

- error en cota $< 15 (k)1/2$ mm, siendo k =longitud del itinerario en km.

En caso de realizarse una comprobación altimétrica de las Bases de Replanteo, en el 90% de las bases comprobadas las diferencias de cota existentes entre las cotas originales y las de comprobación serán inferiores que $30 (k)1/2$ mm, siendo k =longitud del itinerario en km.

3.4.6.2 Replanteo del eje y obtención del perfil longitudinal

Desde la Red de bases de replanteo debidamente niveladas, se realizará el replanteo y estaquillado del eje cada 20 m y obtención del perfil longitudinal, una vez obtenido este longitudinal y tras su comparación con el perfil obtenido de la restitución, se realizará la corrección de las rasantes si fuera necesario.

En caso de realizarse una comprobación planimétrica del estaquillado, las diferencias entre las coordenadas del 90% de los puntos comprobados del proyecto y las de comprobación serán menores de 20 cm.

En caso de realizarse una comprobación altimétrica del estaquillado, las diferencias entre las cotas del 90% de los puntos comprobados del perfil longitudinal obtenido en campo y las de comprobación serán menores de 20 cm.

3.4.6.3 Obtención de perfiles transversales

Se realizará la obtención de los perfiles transversales en cada punto replanteado, con la longitud necesaria en función de la zona de ocupación.

Siempre que los perfiles transversales no se obtengan por metodología clásica estacionando en la estaca que materializa el trazado, para su realización con estación total o con tecnología GPS deben utilizarse programas de ayuda que permitan en tiempo real comprobar que los puntos tomados en campo están en la alineación del perfil, evitando los errores ocasionados por la falta de perpendicularidad del perfil respecto al eje replanteado o la falta de alineación de los puntos en el perfil.

En el caso de tener que realizarse perfiles transversales en carreteras o autovías en las que sean necesarios obtener los datos del peralte, los procedimientos GPS no dan la suficiente precisión para obtenerlo, para estos casos se podrán obtener los datos por nivelación geométrica, o con el procedimiento de radiación de los puntos de línea blanca o borde de aglomerado con estaciones totales a distancias no superiores a 150 m, desde las bases de replanteo niveladas, para obtener de esta forma puntos con una precisión altimétrica en torno a 1 cm.

Para este tipo de trabajos pueden ser especialmente útiles las estaciones sin prisma, dado que en las autovías en que se deban obtener los perfiles transversales puede ser muy complicado la realización de cortes de carril para poder trabajar sobre la calzada mientras ésta se encuentra en servicio.

Otra posibilidad para la obtención de perfiles y peraltes es la utilización de Laser Scan terrestre, especialmente por la posibilidad de utilizarlo sobre un vehículo, ya que aunque la precisión planimétrica es inferior a la obtenida por topografía clásica desde las bases de replanteo, la medición de peraltes puede llegar a tener la misma precisión. Para utilizar esta tecnología, sería necesario una calibración previa del equipo que nos permita comprobar la medida del peralte de una calzada con el laser scan móvil y con estación total, verificando que la diferencia de cota que obtenemos entre los bordes de la calzada con los sistemas no difiere en más de 2 cm cada 10m.

En caso de realizarse una comprobación altimétrica de las cotas obtenidas en los perfiles transversales las diferencias existentes en el 90% de los perfiles entre las cotas del perfil y las de la comprobación serán en todos sus puntos menores de 50 cm.

En caso de realizarse una comprobación altimétrica de las diferencias de cotas correspondientes a los bordes de calzada que definan el peralte de una sección, las diferencias en el 90% de los peraltes comprobados no deben superar los 3 cm en 10 m.

3.4.6.4 Levantamientos taquimétricos

Se realizarán levantamientos taquimétricos en todos los trabajos que debido a sus exigencias métricas no sean susceptibles de realizarse por fotogrametría (levantamientos de detalle a escalas 1/200 y 1/500), y/o en las zonas que por no existir vuelo o por no ser perfectamente visible en el vuelo las zonas objeto de nuestro interés requieran, un levantamiento topográfico in situ de detalle.

Para la obtención de las coordenadas de los puntos del levantamiento, se partirá de la Red Básica o la Red de bases de replanteo. En caso de no ser posible la radiación directa de los puntos necesarios para efectuar el levantamiento desde los vértices de las citadas redes, se llevará el sistema coordenadas hasta la zona objeto del levantamiento, bien usando metodología clásica (realizando poligonales de aproximación a la zona con teodolito y

distanciómetro o usando estación total), o bien mediante las técnicas GPS que se han descrito para la red de bases de replanteo.

Las coordenadas de los puntos necesarios para definir el levantamiento se obtendrán por radiación utilizando metodología clásica (teodolito y distanciómetro o estación total), por radiación con técnicas GPS, o mediante la utilización de estaciones de Laser Scan terrestre.

En caso de utilizarse el método Cinemático OTF (On The Fly) con el equipo GPS, se debe tener la precaución de ir tomando los puntos en anillos, es decir, de tal forma que para terminar una sesión de toma de puntos se vuelva a medir un punto inicial ya medido que sirve de referencia, comprobándose en el postproceso la correspondencia de las coordenadas tomadas al principio y al final de la sesión para el mismo punto, lo que confirma que no ha habido ningún error grosero de pérdida de señal.

3.4.6.5 Trabajos topográficos de campo complementarios

Además de los trabajos expuestos anteriormente, el Consultor deberá realizar los siguientes trabajos de campo y gabinete:

1. Levantamientos parciales a escala 1:1.000 en caso de que la cartografía ejecutada deje sin restituir zonas.
2. Revisión y actualización de la cartografía que aporte la Administración en caso de ser esta facilitada.
3. Levantamientos taquimétricos a escalas 1:200 o 1:500 de las zonas donde se vayan a emplazar obras de fábrica o drenaje, estructuras o túneles.
4. Levantamiento de perfiles longitudinales y transversales en las zonas en que haya de actuarse en las conexiones con vías rurales, provinciales y estatales, a los efectos del diseño de las intersecciones o enlaces.
5. Fijación, en los planos, de los servicios afectados, a fin de estudiar su modificación si es preciso.
6. Situación sobre la cartografía, de señales kilométricas (hitos o placas) existentes en la carretera actual.
7. Obtención, mediante coordenadas de puntos de su eje, de las alineaciones en planta y alzado de las carreteras, caminos u otras infraestructuras con las que se conecte, sobre las que se pase, o de las que hayan de cruzar por encima; asimismo, se obtendrán las coordenadas de los edificios o cualquier elemento próximo al trazado que pueda afectar a éste, así como de los trabajos geotécnicos de campo.

3.4.6.6 Tolerancias en trabajos topográficos complementarios de campo

Las tolerancias que se fijen para estos trabajos topográficos complementarios, serán las adecuadas para asegurar las exigencias planimétricas y altimétricas de los diferentes trabajos necesarios, pudiendo tomarse para los levantamientos a escala 1/1000 la misma tolerancia que se exige a la cartografía, y para el resto de los trabajos la correspondiente a una radiación de longitud inferior a 200m desde las bases de replanteo y que se limita a 5 cm tanto en planimetría como en altimetría.

3.4.6.7 Obtención de datos batimétricos en los ríos importantes

En los ríos más importantes será necesario realizar un levantamiento batimétrico para la determinación de las coordenadas x, y, z del fondo. La utilización de metodología GPS posibilitará la obtención de los datos de planimetría y altimetría de forma conjunta.

3.4.6.8 Documentos a entregar de los trabajos topográficos

3.4.6.8.1 Documentación a entregar de las bases de replanteo:

- Gráfico de la Red de bases de replanteo sobre el Mapa a escala 1/25.000 incluyendo las poligonales desde la Red Básica si se ha realizado por topografía clásica o las baselíneas en caso de metodología GPS.
- Cálculo y compensación de la red de bases haciendo constar errores de cierre y longitud de la poligonal en caso de topografía clásica, o residuos de las observaciones, error medio cuadrático de las coordenadas compensadas, elipses de error en la determinación de la posición de los vértices de la red en caso de utilizar metodología GPS.
- Coordenadas de los vértices de la Red Básica usados en la realización de la Red de bases de replanteo (incluso los utilizados para orientar en caso de poligonales de topografía clásica).
- Reseñas, con croquis, fotografías de las bases y referencias.
- Listado de coordenadas de las bases de replanteo.
- Gráfico de los anillos de nivelación sobre el Mapa a escala 1/25.000. Cálculo y compensación de los anillos, haciendo constar los errores de cierre obtenidos y la longitud de los anillos.
- Libretas de campo. Datos informáticos con estacionamiento y cota o baselíneas (en caso de usar metodología GPS).
- Planos de planta a escala 1/2.000 con los límites de los movimientos de tierras y las bases de replanteo representadas.
- Enlace con otros tramos en caso de existir.

3.4.6.8.2 Documentación a entregar del replanteo del eje y obtención del perfil longitudinal:

- Cotas del perfil longitudinal.
- Relación de diferencias entre la cartografía y los datos obtenidos en el replanteo.
- Estado de alineaciones y listado de puntos cada 20m.

Toda la documentación de este apartado se entregará tanto en formato papel como archivos informáticos en formato ASCII en formato digital.

3.4.6.8.3 Documentación a entregar de los perfiles transversales obtenidos en campo:

- Perfiles transversales de campo, en formato digital.

3.4.6.8.4 Documentación a entregar de los levantamientos taquimétricos

- Planos ploteados de los levantamientos taquimétricos y en formato digital.

3.4.6.8.5 Documentación mínima a entregar de otros trabajos topográficos:

- Listados de cálculo de los puntos utilizados en los trabajos.
- Relación de coordenadas de los puntos utilizados en los trabajos.
- Planos en los que se representen los trabajos realizados (en caso de ser un trabajo topográfico que necesite su representación mediante plano).

Toda la documentación de este apartado se entregará tanto en formato papel como archivos informáticos en formato ASCII en formato digital.

3.5 GEOLOGÍA Y PROCEDENCIA DE MATERIALES

Las canteras, préstamos o vertederos que se estudien en el proyecto tendrán en general carácter informativo. Por lo tanto, no tendrán el carácter de previsto o exigido, debiendo el Contratista de las obras gestionar la búsqueda y adquisición de los materiales necesarios para la ejecución de las obras. Por lo tanto, el contratista tendrá la libertad para obtener los materiales naturales que las obras precisen de los puntos que tenga por conveniente, siempre que los mismos reúnan las condiciones exigidas por las Especificaciones Técnicas del Contrato. Esta circunstancia deberá quedar reflejada expresamente en los documentos contractuales.

3.5.1 ESTUDIO GEOLÓGICO

El estudio geológico de los terrenos atravesados por la traza se realizará tomando como base la información bibliográfica y cartográfica disponible. Se incluirán los planos geológicos existentes, a escala 1:200.000 y 1:50.000, así como cualquier otra que estuviese disponible.

Esta información se completará con un estudio de fotogeología de la zona, que deberá incluirse en el Proyecto, y una campaña de apoyo sobre el terreno con el fin de determinar con exactitud los siguientes datos:

- a. geomorfología;
- b. espesores y características de los mantos de alteración y materiales de recubrimiento;
- c. litología, estratigrafía e historia geológica;
- d. geología estructural y tectónica, haciendo especial hincapié en la detección de paleodeslizamientos y otros riesgos geológicos en su caso;
- e. hidrogeología;
- f. sismicidad.

Con toda la información procedente de los estudios y reconocimientos efectuados se confeccionará un plano de planta geológica a escala 1:5.000, con un ancho de banda mínimo de 500 m. Estos planos, que deben presentar total coherencia con el perfil que se refiere el apartado de Geotecnia del Corredor, deberán incluir:

- Representación de la obra. Incluirá la representación de los ejes de tronco y ramales con referencias a sus distancias al origen, las calzadas con las ocupaciones de desmontes y terraplenes según los taludes definidos en el proyecto, posición de las estructuras y túneles indicando su denominación.
- Representación geológica. Se indicarán con colores las diferentes unidades geológicas del sustrato, separando, siempre que sea posible, diferentes litologías existentes dentro de cada una de ellas. Se indicarán con diferente tono las zonas de afloramientos sanos de las zonas cubiertas por suelos de alteración. En este último caso se harán referencias puntuales sobre los espesores de suelos existentes según las observaciones de campo. Lo mismo es aplicable a las formaciones de recubrimiento cuaternarias. Cada unidad geológica o formación superficial diferenciada tendrá asociada una sigla, tanto en planos como en leyenda.
- Representación hidrogeológica. Se representarán mediante simbología adecuada los cursos de agua permanentes, lagunas y charcas. Se indicarán además las zonas húmedas o de aparición de freatofitas. Se deberán marcar los manantiales y pozos. En los primeros se indicará el caudal aproximado, mientras que en los segundos se indicará la profundidad a la que aparece el agua.
- Representación geomorfológica. Se representará mediante simbología las diferentes formas del terreno, utilizando diversos colores para cada uno de los agentes morfogenéticos (fluvial, gravitacional, cárstico, antrópico...). Se prestará una especial atención a aquellos procesos que dependiendo de su intensidad puedan afectar a la obra. En particular, se cartografiarán de manera diferenciada los paleodeslizamientos, que deberán ubicarse en planta y para los que habrá de definirse su profundidad y cubicación de modo aproximado.
- Representación de los reconocimientos realizados con la simbología adecuada a cada uno de ellos.

3.5.2 PRÉSTAMOS, YACIMIENTOS GRANULARES Y CANTERAS

Se incluirá un estudio específico y detallado relativo a las posibles procedencias de materiales, actualizando y completando la existente.

Para cada préstamo, yacimiento o cantera, se describirá con detalle su ubicación en los planos 1:50.000, y forma de acceso mediante el correspondiente croquis, realizándose, además, otro a escala 1:500 ó 1:1.000, según convenga, donde queden reflejados los límites previsibles del préstamo, yacimiento o cantera, así como la localización de los reconocimientos realizados para su investigación, indicando en cada punto donde se conozca el espesor mínimo aprovechable para el uso que se prevea, así como el espesor de suelo de recubrimiento a desechar. El número de reconocimientos a realizar y su distribución será el adecuado para conocer las características del préstamo, yacimiento o cantera, y para obtener una cubicación fiable de los mismos. Como mínimo se efectuará el número de reconocimientos que resulte más exigente de entre estos dos criterios:

- Cada cincuenta mil metros cúbicos (50.000 m^3) o fracción, en cada uno de los préstamos o yacimientos cuyos materiales de excavación se propongan para la ejecución de rellenos o explanadas.
- Cada siete mil quinientos metros cuadrados (7.500 m^2) o fracción, en cada uno de los préstamos o yacimientos previstos.

En el caso de yacimientos granulares o canteras activos, se podrá sustituir la investigación por datos de ensayos suministrados por sus explotadores, que habrá que complementar en el proyecto con ensayos de contraste.

Se incluirán, junto al croquis de préstamos, yacimientos o canteras, la planta y el corte de todos los reconocimientos efectuados con la identificación y clasificación de los suelos o litologías en todos los niveles diferenciados en el mismo. Las profundidades y ubicaciones en planta de las muestras recogidas en los reconocimientos deben ser suficientemente representativas dentro de cada uno de los préstamos, yacimientos o canteras.

Asimismo se incluirán los correspondientes partes de reconocimiento (sondeos, calicatas, ensayos geofísicos, penetrómetros, etc.) que se hubiesen realizado, acompañados de la testificación o interpretación pertinente.

Con el material proveniente de cada uno de los reconocimientos se realizarán ensayos de identificación y caracterización completa del material. Estos ensayos permitirán asegurar que el material reúne las características exigidas para cada empleo específico.

Las prospecciones, los ensayos de laboratorio y los de campo deberán sujetarse en su definición y realización a las normas vigente sobre los mismos, siendo las condiciones concretas de ejecución de algunos de ellos (cuando presenten posibilidades alternativas de ejecución) las que indique el Director del Contrato.

La omisión de la realización de alguno de estos ensayos implica que la caracterización efectuada no resulta completa, y la clasificación que del suelo que se obtenga a partir de ella, puede resultar errónea:

- En el caso de suelos que el proyecto proponga emplear como materiales tipo relleno, deben realizarse ensayos de:
 - Granulometría ~~(UNE 103101)~~
 - Plasticidad: límites de Atterberg ~~(UNE 103103 y 103104)~~
 - Contenido de materia orgánica ~~(UNE 103204)~~
 - Contenido de sales solubles ~~(UNE 103205)~~
 - Contenido de yeso ~~(UNE 103206)~~
 - Ensayo de hinchamiento libre en edómetro ~~para condiciones de ensayo definidas en el apartado 330.4.4.2 del PG-3, incluso curvas (UNE 103601)~~
 - Ensayo de colapso ~~para condiciones de ensayo definidas en el apartado 330.4.4.1 del PG-3, incluso curvas (UNE 103406)~~
 - Índice CBR ~~(UNE 103502)~~
 - Ensayo Próctor normal ~~(UNE 103500)~~
 - Ensayo Próctor modificado ~~(UNE 103501)~~
 - Humedad natural ~~(UNE 103300)~~
- En el caso de suelos que el proyecto proponga emplear como materiales para rellenos tipo pedraplén o todo-uno, deben realizarse ensayos de:
 - Granulometría ~~(UNE 103101)~~
 - Estabilidad frente al desmoronamiento en agua ~~(UNE 146510)~~
 - Estabilidad frente a los ciclos humedad-sequedad ~~(UNE 146511)~~
 - Propiedades químicas: sulfatos ~~(UNE 1744-1)~~
 - Contenido de materia orgánica ~~(UNE 103204)~~
 - Contenido de sales solubles ~~(UNE 103205)~~
 - Contenido de yeso ~~(UNE 103206)~~
- En el caso yacimientos granulares o materiales de cantera que el proyecto proponga emplear como zahorras deben seguirse los criterios adecuados a este tipo de materiales.
- En el caso de materiales granulares que el proyecto proponga destinar a la fabricación

Comentario [PSE1]: ¿Tenemos correspondencia con Ecuador?

de suelo-cemento deben seguirse los adecuados a este tipo de materiales.

- En el caso de yacimientos granulares o materiales de cantera que el proyecto proponga emplear como áridos en hormigones estructurales, deben seguirse los criterios adecuados a este tipo de materiales.
- En el caso de yacimientos granulares o materiales de cantera que el proyecto proponga emplear como áridos en pavimentos de hormigón o en hormigón magro vibrado deben seguirse los criterios adecuados a este tipo de materiales.
- En el caso de yacimientos granulares o materiales de cantera que el proyecto proponga emplear como áridos de mezclas bituminosas, los criterios adecuados a este tipo de materiales.

La campaña de reconocimientos y ensayos de laboratorio de préstamos, yacimientos o canteras deberá estar integrada en la campaña de estudio geotécnico del corredor. El diseño y aceptación de la campaña se someterá al Director del Estudio.

Con los datos obtenidos para cada préstamo, yacimiento o cantera, se realizará una cubicación, que se incluirá en el croquis referido al principio de este epígrafe, debiendo describirse asimismo la forma de explotación (todo-uno, cribado y clasificación, lavado, machaqueo, etcétera), así como los datos sobre su explotación (explotado previamente, activos, inactivos, etc.) y de la propiedad.

Se tomarán fotografías en color del conjunto de cada préstamo, yacimiento o cantera, así como de las calicatas o cajas de sondeos, mostrando el corte general y el material obtenido en su excavación y detalle de, al menos, una de las caras interiores de la cata, eligiendo aquella que sea más representativa del material encontrado.

En el estudio de los préstamos del proyecto, se considerarán en primer lugar aquellos que cuentan con una declaración de impacto favorable realizada en la evaluación de ambiental del estudio informativo del proyecto. En caso de que no exista una evaluación ambiental previa de los préstamos o sea necesario proponer préstamos no contemplados en el estudio informativo, se estudiará la tramitación ambiental que sea necesario realizar para disponer de los préstamos.

En el proyecto se analizarán los impactos ambientales que surgirán de la explotación de préstamos, yacimientos y canteras propuestos, proyectándose las medidas de integración ambiental que sea necesario realizar tras su explotación (plantaciones, explanación, etc.).

3.5.3 INSTALACIONES DE SUMINISTRO

Se investigarán y documentarán las instalaciones de suministro de materiales que pudieran emplearse en las obras: fábricas de cemento, plantas de machaqueo de áridos, plantas de hormigón y de productos y mezclas asfálticas.

De cada una de ellas se indicará su naturaleza, tipo y tamaño de las instalaciones, capacidad de producción, canteras y yacimientos granulares de que se abastecen. También se recogerá la información de los ensayos de control de materiales y productos acabados disponibles. El Consultor deberá realizar ensayos de contraste de los ensayos de control suministrados por los propietarios de las instalaciones.

3.5.4 PROCEDENCIA DE MATERIALES

Toda la información relativa a la procedencia de materiales, se resumirá en un mapa de localización de préstamos, yacimientos, canteras e instalaciones de suministro a escala 1:50.000, en el que se ubicarán todos los puntos de aprovechamiento detectados, con

indicación expresa del tipo de material existente (préstamos, yacimientos granulares, canteras) y las instalaciones de suministro localizadas (fábricas de cemento, plantas de áridos, plantas de hormigón y plantas asfálticas).

Sobre la base de las características geotécnicas y la ubicación de las distintas fuentes de materiales (desmontes, canteras, préstamos, etc) y en coordinación con el anejo de movimiento de tierras del proyecto, se realizará una propuesta razonada de la procedencia de los materiales del proyecto, y en función de su distancia a la zona de obras, se determinará el coste del transporte que debe incluirse dentro de la justificación de los distintos precios unitarios. También se estudiará en la justificación de los precios unitarios de los materiales naturales el importe del canon a abonar por la explotación de préstamos, yacimientos granulares o canteras. En ningún caso podrán figurar, dentro de los Cuadros de Precios, unidades de obra cuya ejecución exija el empleo de materiales cuya procedencia no haya sido debidamente justificada.

3.6 EFECTOS SÍSMICOS

En el caso de que la ubicación y/o características de las obras proyectadas así lo exijan, deberán considerarse las acciones sísmicas en los cálculos del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente.

Si se han de considerar las acciones sísmicas, deben preverse las medidas y disposiciones constructivas de carácter general que van a adoptarse en las obras: topes sísmicos, vinculaciones entre elementos, tipo de apoyos, etcétera.

El análisis sísmico de la infraestructura se realizará de acuerdo con el código ASSHTO.

3.7 CLIMATOLOGÍA E HIDROLOGÍA

El estudio climatológico e hidrológico de la zona objeto del Estudio tiene por finalidad conocer las condiciones climáticas e hidrológicas del entorno afectado por las obras.

El estudio climatológico se orientará a la definición de los principales rasgos climáticos de la zona, para establecer, basándose en ellos, la incidencia que éstos tendrán en la obra, determinando los coeficientes medios de aprovechamiento de días laborables para la realización de las principales unidades de obra, así como la definición de los índices agroclimáticos que servirán de partida para el diseño de las plantaciones a realizar con los acabados de la obra. Este estudio deberá servir de apoyo al proyecto de señalización y a la definición del plan de mantenimiento de la carretera durante su explotación.

El estudio hidrológico tiene por finalidad, previo análisis del régimen de precipitaciones y del resto de las características hidrológicas de la zona objeto del Proyecto y de las cuencas afectadas por la traza, determinar los caudales generados en éstas.

3.7.1 CLIMATOLOGÍA

3.7.1.1 .Datos de partida

Se consultarán las estaciones hidrométricas y meteorológicas existentes en el área, operadas por el INAMHI u otras entidades, en lo referente a los datos climáticos de la zona. En el caso de que la obra esté situada en un lugar donde algunos de los datos recogidos en dichas publicaciones no sean representativos por estar basados en estaciones climatológicas alejadas de la traza, se elaborará un estudio específico partiendo de los datos disponibles.

Será preceptiva la incorporación de los datos originales suministrados, así como el proceso seguido para su selección, en el que se tendrán en cuenta condiciones de proximidad a la traza,

número de años con datos completos y altitud de la estación de registro.

Se elaborará un cuadro resumen con las estaciones seleccionadas, con indicación expresa del código de identificación, cuenca hidrográfica en la que se localiza, tipo de estación (pluviométrica, termopluviométrica, etcétera), nombre, coordenadas, altitud, número de años con datos y número de años con datos completos. Además, sobre un plano a escala adecuada, se reflejará la posición de dichas estaciones, indicando su nombre y código, así como la traza objeto del Proyecto.

3.7.1.2 Contenidos mínimos

El estudio se estructurará en tres apartados:

- a) Obtención, mediante estudio estadístico, de las principales variables climáticas.
- b) Clasificación e índices climáticos.
- c) Determinación del número de días aprovechables en la ejecución de las obras.

Dentro del apartado de las variables climáticas, se obtendrán las siguientes:

- 1) precipitaciones:
 - precipitación media mensual y anual;
 - precipitación máxima en 24 horas (por meses y anual);
 - precipitación máxima mensual;
 - número de días de lluvia;
 - número de días de nieve;
 - número de días de granizo;
 - número de días de tormenta;
 - número de días de niebla;
 - número de días de rocío;
 - número de días de escarcha;
- 2) temperaturas:
 - temperatura media mensual y anual;
 - temperatura media de las mínimas (mensual y anual);
 - temperatura media de las máximas (mensual y anual);
 - temperatura mínima absoluta (mensual y anual);
 - temperatura máxima absoluta (mensual y anual);
 - oscilación de las temperaturas extremas medias mensuales;
 - oscilación verano-invierno de las temperaturas medias;
 - oscilación máxima de las temperaturas;
- 3) otros datos de interés:
 - humedad media relativa;
 - evaporación media diaria;
 - número medio anual de días de sol;
 - número medio anual de días despejados;
 - número medio de días con heladas;
 - análisis de los vientos dominantes (dirección, recorrido, velocidad, etcétera).

Siempre que sea posible se presentarán los resultados en forma de gráficos con la especificación de los valores más representativos.

En el apartado de clasificación e índices climáticos, se obtendrán los usuales (Aridez de

Martonne, termo-pluviométrico de Dantin-Revenga, pluviosidad de Lang, clasificaciones agroclimáticas de Köppen o Papadakis, etcétera) que hacen referencia a la influencia del clima sobre la vegetación y los cultivos. Se incorporarán los diagramas ombrotérmicos de Walter-Gausson de cada una de las estaciones seleccionadas donde queden reflejados los períodos secos y húmedos a lo largo del año.

3.7.2 HIDROLOGÍA

El apartado de hidrología incluirá una descripción general de la hidrología de la zona, sobre la base de los datos disponibles de la geología y las visitas realizadas a la traza, con especificación de los cursos de agua atravesados, surgencias, manantiales, rías, marismas, pozos, etcétera, localizados en el ámbito del proyecto y que afecten directa o indirectamente a la traza. Esta descripción servirá de base para estimar los estudios que se desarrollarán posteriormente y los datos necesarios a recopilar para ello.

3.7.2.1 Datos de partida

Además de los datos pluviométricos disponibles de las estaciones hidrométricas y meteorológicas existentes en el área, operadas por el INAMHI u otras entidades, que deberán tener el mismo tratamiento descrito para los datos climatológicos, se deberán mantener los contactos necesarios con los organismos afectados (administración hidráulica competente) para recabar la información disponible (aforos de cursos de agua, zonas inundables, deslinde de dominio público hidráulico o marítimo-terrestre, carreras de mareas, etcétera), así como los condicionantes que afectarán en el diseño posterior de las obras de drenaje necesarias o interferencias con otros proyectos en desarrollo.

3.7.2.2 Contenido

El objetivo fundamental de los trabajos de hidrología es garantizar la continuidad de los cauces naturales interceptados por la carretera, mediante su eventual acondicionamiento y la construcción de obras de drenaje transversal o puentes.

Con carácter general, se determinarán los caudales de referencia de los cauces interceptados a partir de la información sobre caudales máximos asociados a distintos períodos de retorno que, en su caso, pueda tener la Administración Hidráulica.

En caso de no disponer de la información de caudales aludida en el párrafo anterior, o en el caso de que las circunstancias lo aconsejen, se deberá realizar un estudio hidrológico específico.

En el caso de cuencas pequeñas, con superficie menor a cincuenta kilómetros cuadrados (50 km^2) se podrá aplicar el método hidrometeorológico. Para cuencas mayores, el método de cálculo deberá basarse principalmente en el análisis estadístico de los datos de caudal medidos en las estaciones de aforos próximas a la zona de estudio, bien mediante la estimación directa del caudal de referencia si la estación está cercana, bien para la calibración de los posibles métodos hidrometeorológicos que se empleen. En todo caso, no es aconsejable el empleo del método hidrometeorológico para cuencas con más de quinientos kilómetros cuadrados (500 km^2).

3.7.2.2.1 Estudio de las precipitaciones máximas previsibles

Se calcularán las precipitaciones máximas previsibles en 24 horas para períodos de retorno de 2, 5, 10, 25, 50, 100 y 500.

Como contraste, se estudiarán los datos sobre precipitaciones máximas diarias en las estaciones pluviométricas seleccionadas. Se generarán series de precipitaciones máximas en 24 horas, con

indicación del año y mes de ocurrencia, sobre las que se ajustarán las distribuciones de probabilidad de Gumbel y $SQRT-ET_{m\acute{a}x}$. Se representará gráficamente en papel de probabilidad las funciones de distribución de Gumbel y $SQRT-ET_{m\acute{a}x}$ junto con los datos de la muestra y se realizarán test estadísticos, con el objetivo de comprobar la bondad del ajuste.

Se asignará la precipitación de cálculo desde las estaciones pluviométricas seleccionadas a las cuencas en que se emplee el método hidrometeorológico, justificándose el método empleado (media aritmética, isohietas, polígonos de Thiessen, etc.)

Se realizará un cuadro resumen con las precipitaciones máximas diarias adoptadas para las distintas cuencas del proyecto en que se emplee el método hidrometeorológico, en función de los periodos de retorno considerados, justificándose adecuadamente los valores finalmente adoptados en el cálculo.

3.7.2.2.2 Estudio de cuencas por el método hidrometeorológico

Se delimitarán las distintas cuencas vertientes a la traza sobre planos a escala 1:1.000 y 1:5.000; las cuencas que por su superficie no se observasen a estas escalas se deberán estudiar a escalas menores. Estos planos dispondrán de la toponimia y curvas de nivel suficientes para apreciar el correcto trazado de las divisorias.

De cada cuenca se obtendrán las características físicas necesarias para el cálculo de los caudales en ella generados, realizándose los cuadros resúmenes necesarios donde se especifiquen, al menos, las siguientes características de cada cuenca:

- nomenclatura;
- obra de drenaje prevista;
- superficie de la cuenca hasta el punto de cruce con la traza;
- longitud de la cuenca siguiendo el recorrido posible de la escorrentía;
- desnivel entre la cabecera de la cuenca y el punto de incidencia en la traza;
- pendiente media resultante;
- umbral de escorrentía, en función del uso de la tierra, la pendiente, las características hidrológicas y el tipo de suelo. Salvo en el caso de cuencas de superficie muy reducida, con superficie menor a diez kilómetros cuadrados (10 km^2), podrán utilizarse los mapas de umbrales de escorrentía en condiciones medias de humedad que existan en bibliografía al efecto.

3.7.2.2.3 Cálculo de los caudales por el método hidrometeorológico

Para el cálculo de los caudales generados por las cuencas se seguirán las recomendaciones de las publicaciones específicas para el cálculo de caudales máximos en cuencas naturales, métodos y aplicaciones informáticas sancionadas por la práctica.

En caso de utilizar aplicaciones informáticas se deberá incluir un resumen del procedimiento de cálculo realizado por la aplicación, así como una descripción y análisis de los parámetros empleados en el proceso.

Una vez calculados los caudales de las distintas cuencas se elaborará un cuadro resumen con la especificación de:

- nombre de la cuenca;
- obra de drenaje prevista;
- área de la cuenca;
- tiempo de concentración;
- coeficiente de uniformidad de la cuenca;
- intensidad media diaria de precipitación en mm/h para los periodos de retorno considerados;

- factor de torrencialidad;
- intensidad media de precipitación del aguacero de cálculo en mm/h para los periodos de retorno considerados;
- umbral de escorrentía en condiciones medias de humedad y coeficientes correctores;
- coeficiente de escorrentía medio de la cuenca para los periodos de retorno considerados;
- caudales para períodos de retorno de 2, 5, 10, 25, 50, 100 y 500 años.

3.7.2.2.4 Otros estudios necesarios

En función de las características particulares de la traza, serán necesarios estudios o especificación de datos particulares de carreras de mareas, caudales de aliviaderos en presas, niveles de agua en embalses, aforos de ríos y estimación de caudales máximos en ellos, aforos de manantiales y surgencias, etcétera, que se deberán llevar a cabo de acuerdo con las especificaciones del Director y los criterios y condiciones que impongan las Administraciones hidráulicas afectadas y los demás organismos competentes.

Una vez completado el anejo se remitirá una copia del mismo a la Administración hidráulica afectada por la traza para recabar su aprobación al estudio y el informe de las obras de drenaje previstas sobre cauces públicos.

3.8 PLANEAMIENTO

Se recopilará la información relativa al planeamiento urbanístico vigente en cada uno de los términos municipales atravesados por la traza del tramo objeto de estudio y se indicará su adaptación al mismo, evaluándose las posibles interferencias con las zonas calificadas como suelo urbano, urbanizable, o de aprovechamiento industrial.

La información recopilada se plasmará en mapas a escala suficiente para comprobar la situación relativa entre las zonas de afección del trazado propuesto y el alcance previsto para las zonas de suelo urbano, urbanizable y de uso industrial, de acuerdo con el planeamiento urbanístico vigente en cada uno de los municipios afectados. Si fuera precisa alguna actuación no incluida en el planeamiento, el Consultor preparará la documentación necesaria para legitimar dicha actuación.

En particular, un trazado nuevo deberá respetar la distancia definida por la legislación ecuatoriana entre el límite exterior de las zonas previstas como urbanizables o de uso industrial en el planeamiento urbanístico vigente en los municipios afectados.

3.9 TRÁFICO

3.9.1 ANÁLISIS DE TRÁFICO

Se recopilarán todos los estudios de tráfico existentes. Si los estudios de tráfico recopilados no se considerasen adecuados debido, bien a su antigüedad, bien a que se estime que no están correctamente realizados, o que no contengan el detalle necesario para el diseño de los distintos elementos del Estudio, se procederá a hacer un nuevo estudio con la recogida de información necesaria, conforme a la metodología expuesta en los Estudios de Prefactibilidad.

Las categorías vehiculares a considerar tanto en la determinación del TPDA existente como las previsiones de demanda futura serán:

- Livianos: Automóvil y camioneta.
- Buses

- Camiones de: 2 ejes, 3 ejes, 4 ejes, 5 ejes y 6 ejes.

3.9.1.1 Datos de partida

Serán los deducidos en los estudios comentados en el párrafo anterior.

3.9.1.2 Cálculo de la TPDA. en el año actual

A la vista de los datos básicos anteriores, y si la longitud o características del tramo así lo aconsejara, se dividirá éste en varios subtramos, seleccionando para cada uno de ellos un dato de aforo representativo del mismo.

El cálculo de la TPDA correspondiente al año actual se hará, para cada uno de los tramos obtenidos.

3.9.1.3 Previsión de la demanda futura

La prognosis de tráfico se realizará analizando los datos incluidos en los estudios anteriores, corrigiéndolos justificadamente si se considerase necesario, o actualizándolos si el tiempo transcurrido desde su realización así lo aconsejara.

Los resultados se recogerán en un cuadro resumen, en el que se indicará, para cada tramo y para cada una de las hipótesis de crecimiento medio anual estimados, la TPDA correspondiente a cada año hasta el año horizonte. Se resaltarán especialmente los valores correspondientes a los años 10 y 20 desde la entrada en servicio de la carretera.

Se justificará (en función de los crecimientos pasados del tráfico en el corredor y de la tendencia actual, de las perspectivas de crecimiento futuro, de los estudios de inducción y captación de tráfico, etc.) la intensidad del tráfico finalmente adoptada para la hora de proyecto en el año horizonte.

3.9.1.4 Capacidad y niveles de servicio

Para cada uno de los subtramos individualizados en el análisis del tráfico, se realizará un estudio de capacidad y niveles de servicio a lo largo de la vida del proyecto en la hora de proyecto considerada y con el crecimiento, inducción y captación del tráfico adoptados, siguiendo los criterios del HCM (2000).

3.9.1.5 Secciones y elementos especiales

Serán objeto de estudio independiente, desde el punto de vista de la capacidad de cada tramo, aquellos segmentos de características geométricas especiales susceptibles de tratamientos individualizados para la mejora de la circulación:

- Túneles;
- Rampas y pendientes pronunciadas: necesidad de carriles adicionales;
- Intercambiadores: carriles y cuñas de cambio de velocidad, trenzados, lazos y ramales, carriles centrales de giro a la izquierda, glorietas, etc.

3.10 ESTUDIO GEOTÉCNICO DEL CORREDOR

El estudio geotécnico del corredor tiene por finalidad definir todas aquellas cuestiones de naturaleza geológica y geotécnica, relacionadas con las obras objeto del Estudio.

Entre otros aspectos deberá abordar de forma expresa las cuestiones relacionadas con la naturaleza de los materiales a excavar, modo de excavación y utilización de los mismos, los

taludes a adoptar en los desmontes, la capacidad de soporte del terreno para cimentar los rellenos, la forma de realizarlos, sus taludes, los asentamientos que puedan producirse y el tiempo necesario para que se produzcan, los coeficientes de seguridad adoptados, las medidas a tomar para incrementarlos, caso de no ser aceptables, y las medidas a tomar para disminuir los asentamientos y/o acelerarlos, etc.

La campaña de investigación geotécnica se diseñará de forma que sirva simultáneamente para el corredor (rellenos, desmontes y préstamos) y el estudio inicial de los túneles previstos y de las cimentaciones de las estructuras.

Comprenderá las siguientes fases:

1. El Consultor elabora la propuesta de campaña geotécnica del corredor (y de caracterización de los materiales de préstamos, yacimientos y canteras) a efectuar.
2. Remisión de la propuesta de campaña para su seguimiento y control a la Administración del Estudio.
3. Aceptación de la campaña por la Administración.
4. Realización de las prospecciones de campo y toma de muestras tras la aceptación de la campaña.
5. Realización de los ensayos de laboratorio.
6. Preparación de la documentación, que debe comprender la testificación e interpretación de las prospecciones y los ensayos, en su caso.
7. Redacción del anejo de geotécnico del corredor (incluirá un apartado de conclusiones y recomendaciones). El anejo del estudio geotécnico del corredor se elaborará partiendo de los datos básicos recogidos en el estudio geológico (apartado 3.5.1), y se complementará con la información obtenida en la campaña geotécnica.

El Consultor deberá especificar en su oferta las empresas que realizarán los sondeos, ensayos y el estudio geotécnico, si no los realizara con medios propios.

En cualquier caso el Consultor deberá aportar la acreditación de los equipos de trabajos de campo y de ensayos de laboratorio.

La propuesta de campaña geotécnica debe prever, como mínimo:

- Prospecciones y ensayos de campo y laboratorio que se consideren más adecuados.
- Estaciones geomecánicas.
- Otros reconocimientos.
- Técnicos encargados de la realización de los reconocimientos.
- Maquinaria para la realización de las prospecciones y los ensayos
- Laboratorio acreditado para la realización de los ensayos sobre las muestras del terreno.
- Técnicos encargados de la elaboración del informe geotécnico.

La localización de todos los reconocimientos previstos debe quedar reflejada en un plano de planta y perfil longitudinal del trazado.

El número y el tipo de reconocimientos que finalmente se efectúen, así como sus características, y prelación en su orden de ejecución, deberá justificarse adecuadamente en el informe geotécnico del corredor.

3.10.1 ESTABLECIMIENTO DE LA CAMPAÑA GEOTÉCNICA A REALIZAR: RELLENOS, DESMONTES Y PRÉSTAMOS

La totalidad de la traza se tramificará en desmontes, rellenos y secciones a media ladera (excepción hecha de los túneles y las estructuras).

En el Estudio se deberá realizar una caracterización completa y suficiente de cada uno de ellos, no debiendo quedar ninguno, independientemente de su longitud, sin reconocer y clasificar. Dicha caracterización debe referirse en todos los casos a los siguientes aspectos:

- **Materiales** necesarios para su ejecución o derivados de la misma:
 - Caracterización y procedencia de los materiales necesarios para la ejecución de los rellenos.
 - Caracterización y destino de los excedentes de excavación de desmontes o saneos, en su caso.
- Condiciones de **estabilidad** de los rellenos y los desmontes.
- Condiciones de **excavabilidad** de los desmontes.
- Condiciones resistentes del **terreno de apoyo**: características de los fondos de los desmontes y los cimientos de los rellenos.

Deberá tratar de obtenerse la máxima información posible de cada una de las prospecciones o ensayos, siendo válidos la mayoría de ellos para más de uno de los fines enumerados en la relación anterior.

3.10.1.1 Materiales

La caracterización de los materiales para **rellenos** no podrá omitir ninguno de los ensayos necesarios para su clasificación, por lo que deberá ser siempre completa, de acuerdo con los criterios especificados en el mismo. En ningún caso una muestra podrá clasificarse conforme a los criterios de aptitud especificados, si previamente no se han efectuado en la misma todos y cada uno de los ensayos referidos¹, según el tipo de relleno de que se trate.

Tipo de relleno	Criterio de clasificación
Terraplenes (*)	Granulometría Plasticidad (límites de Atterberg) Contenido de materia orgánica Colapsabilidad Expansividad (hinchamiento libre en edómetro) Contenido de sales solubles Contenido de yeso Índice CBR Curvas Próctor normal y modificada
Pedraplenes Rellenos todo-uno	Inadecuación de forma (granulometría) Calidad del material: <ul style="list-style-type: none"> - Rocas evolutivas (estabilidad frente al desmoronamiento en agua y ciclos humedad-sequedad) - Rocas con sulfuros oxidables (propiedades químicas: sulfatos) - Rocas con minerales solubles (contenido de sales solubles y de yeso) - Rocas con minerales combustibles (materia orgánica)

En cada uno de los rellenos (o secciones a media ladera) en que se divida la traza se determinará la procedencia de los materiales que lo constituyen, identificando de modo expreso los desmontes de la traza o los préstamos de donde provengan.

Deberá efectuarse al menos una clasificación completa en origen, es decir, por cada préstamo o desmonte. El número mínimo de clasificaciones en origen se determinará aplicando de entre los siguientes criterios, el que dé lugar a un número mayor de ellas, siendo las profundidades y ubicaciones en planta de las muestras suficientemente representativas dentro de cada uno de dichos préstamos o desmontes:

- Cada cincuenta mil metros cúbicos (50000 m³) o fracción, en cada uno de los préstamos o desmontes cuyos materiales de excavación se propongan para la ejecución de rellenos.
- Cada siete mil quinientos metros cuadrados (7500 m²) o fracción, en cada uno de los préstamos previstos.

Las prospecciones necesarias para las correspondientes tomas de muestra se efectuarán mediante sondeos o calicatas, según proceda en cada caso concreto.

Los **excedentes de excavación**, tanto si se trata de tierras sobrantes provenientes de la ejecución de los desmontes, como si se trata de saneos de la traza, se identificarán, asimismo, de acuerdo con los mismos criterios definidos para rellenos: según su procedencia, y dentro de ésta por lotes de cincuenta mil metros cúbicos (50000 m^3) o fracción.

3.10.1.2 Condiciones de estabilidad de los rellenos y los desmontes

Los reconocimientos y ensayos que permiten determinar la estabilidad de los materiales que constituyen los rellenos y los desmontes, son conceptualmente los mismos (triaxiales, corte directo, grado de alteración de las rocas, etc.... con sus respectivas variantes en función de la situación analizada). No obstante, conviene diferenciar entre uno y otro caso:

Rellenos

Salvo casos excepcionales, debidamente justificados, las pautas básicas serán las siguientes:

- Los rellenos tipo terraplén deberán ejecutarse con taludes 3H:2V ó 2H:1V. Cuanto se trate de rellenos con núcleo confinado (suelos marginales en el interior) o ubicados sobre suelos blandos, tanto el talud de los espaldones como el interno de la zona encapsulada en su caso, deberá ser el 2H:1V.
- Los rellenos tipo pedraplén o todo uno, podrían tener un talud más vertical, previo estudio basado en ensayos específicos.

Desmontes

Las prospecciones y ensayos a efectuar serán diferentes en función de la altura (o profundidad¹), longitud del desmonte y naturaleza de los materiales que lo componen.

- Para desmontes de menos de cuatro metros de altura máxima ($H_{\text{máx}} < 4 \text{ m}$), independientemente de la longitud (L) del mismo, la prospección podrá efectuarse mediante calicatas.

Se realizará una prospección (calicata) al menos cada cien metros (100 m) de longitud o fracción, que deberá caracterizar un mínimo de unos tres metros (3 m) por debajo de la cota de fondo de excavación del desmonte, siempre que no aparezca un sustrato de roca a profundidad inferior, en cuyo caso la prospección se detendrá haciendo constar dicho aspecto.

En cada calicata se realizarán al menos dos (2) ensayos de resistencia al corte de los suelos.

- Para desmontes de altura máxima igual o superior a cuatro metros ($H_{\text{máx}} \geq 4 \text{ m}$), la prospección deberá acometerse con carácter general mediante sondeos² que deberán caracterizar un mínimo de unos cinco metros (5 m) por debajo de la cota de fondo de excavación del desmonte.

Además, deberán distinguirse varios casos, en función de la longitud total (L) del desmonte en cuestión:

¹ Altura o profundidad de un desmonte en un determinado perfil transversal: diferencia de cotas entre el punto más alto del terreno natural y el más bajo de la excavación que se proponga.

Debe entenderse que esta diferencia de cotas no tiene por qué producirse en el eje del trazado, sino que puede darse en cualquier punto de la sección transversal en cuestión.

² Constituye una regla de buena práctica efectuar uno de los sondeos en el punto alto del desmonte (si este destacase claramente) y comenzar a medir las distancias relativas entre sondeos, a ambos lados del mismo

- En los desmontes de hasta de cien metros de longitud total ($L \leq 100$ m) deberá realizarse al menos un sondeo mecánico.
- En los desmontes de longitud total comprendida entre cien y doscientos cincuenta metros ($100 \text{ m} < L \leq 250$ m) deberán realizarse al menos dos sondeos mecánicos.
- En desmontes de longitud superior a doscientos cincuenta metros ($L > 250$ m) deberán efectuarse, al menos: dos sondeos, y otro más por cada doscientos cincuenta metros (250 m) o fracción de longitud adicional del desmonte.

Número mínimo de sondeos en desmontes ($H_{\text{máx}} \geq 4$ m)

L (m)	n_{min} (ud)
$L \leq 100$ m	$n \geq 1$
$100 \text{ m} < L \leq 250$ m	$n \geq 2$
$L > 250$ m	$n \geq 2 + (L - 250) / 250$

- Se efectuarán lecturas de nivel piezométrico en al menos la mitad (50 %) de los sondeos de cada desmonte, con arreglo a los siguientes criterios de periodicidad:
 - Dichas mediciones deberán tener al menos carácter estacional, es decir como mínimo se efectuarán cuatro (4) lecturas anuales, tomadas al final de cada estación meteorológica.
 - Desde la primera lectura, los sondeos deberán permanecer accesibles y permitir la realización de mediciones en su interior, el mayor número de veces que resulte posible, y en todo caso hasta la finalización del Proyecto.

Independientemente de la realización de los sondeos recién mencionados, la parte del desmonte con altura inferior a cuatro metros ($H < 4$ m), podrá investigarse mediante calicatas, según la sistemática descrita para los desmontes de altura máxima inferior a cuatro metros ($H_{\text{máx}} < 4$ m).

A la hora de determinar los ángulos estables de las formaciones, se contará con los testigos de los sondeos o muestras procedentes de las calicatas, que se analizarán por unidades litológicas. En el caso de los suelos se efectuarán ensayos de resistencia al corte y en el de las rocas se evaluará su grado de alteración, su estructura y sus características geomecánicas.

Si se desconociera el número y la potencia de las unidades litológicas (lo que únicamente podría ocurrir antes de la realización de los sondeos) o bien se considerasen éstas totalmente homogéneas, deberán preverse al menos, el siguiente número de ensayos de resistencia al corte, en función de la longitud de testigo (L^t).

Número mínimo de ensayos de resistencia al corte (n), en función de la longitud de testigo (L^t).

L^t (m)	n
$L^t \leq 10$	$n \geq 2$
$10 < L^t \leq 20$	$n \geq 3$
$L^t > 20$	$n \geq 3 + (L^t - 20) / 10$

- Cuando se trate de materiales tipo suelo, estos ensayos serán de tipo triaxial³ en al menos la mitad (50%) de los casos, pudiendo ser el resto de tipo corte

³ Se elegirá el ensayo triaxial o de corte directo más adecuado a las características del terreno y la obra a ejecutar. Si no se dispusiera de información en este sentido, podrán adoptarse los siguientes repartos porcentuales para cada tipo de ensayo (triaxiales o de corte directo):

- Tipo UU ≥ 50 % del total de ensayos triaxiales
- Tipo CD ≥ 35 % del total de ensayos triaxiales
- Tipo CU: Resto

- directo, o de molinete (vane test) cuando fuera posible.
- Cuando se trate de materiales tipo roca se determinará la resistencia a compresión simple de modo directo (mediante tallado y rotura de probetas) en al menos la mitad (1/2) de las muestras, pudiendo utilizarse en el resto de los casos correlaciones a través del ensayo PLT

Una vez identificadas las correspondientes unidades litológicas y sus profundidades relativas en los sondeos, se deberá aprovechar la información disponible para la ubicación de las bermas intermedias, en su caso.

En aquellos casos en que se considerase conveniente a la vista de los resultados de los sondeos, la realización de prospecciones geofísicas, éstas se efectuarán preferiblemente según el eje del desmonte.

- Sísmica de refracción:
 - Resulta especialmente indicada para:
 - Definir en un perfil longitudinal, los contactos entre una zona constituida por capas suprayacentes de suelo o roca blanda, e infrayacentes de roca más o menos dura.
 - Determinar la potencia y excavabilidad potencial (véase epígrafe siguiente) de estas formaciones.
 - Resulta contraindicada:
 - Cuando se sucedan a muro capas más blandas y a techo otras más duras.
 - Puede dar lugar a interpretaciones erróneas, por ejemplo cuando las capas a reconocer resulten de poco espesor, o los macizos aún siendo sanos presenten grietas abiertas rellenas de materiales tipo suelo, entre otros casos.
- Sondeos eléctricos verticales: resultan especialmente indicados para definir ciertos aspectos relacionados con la presencia de niveles piezométricos, cavidades (huecas o rellenas de agua), etc.

3.10.1.3 Condiciones de excavabilidad de los desmontes

Íntimamente relacionado con los aspectos anteriores se encuentra lo relativo a la excavabilidad de los desmontes, que presenta particular incidencia a la hora de la elección del procedimiento constructivo, determinando la necesidad de voladuras o definiendo incluso las características mínimas de la maquinaria necesaria.

La observación directa de los testigos procedentes de los sondeos y el análisis de los correspondientes partes, junto con la determinación de resistencias a compresión simple de las rocas en su caso y la realización de prospecciones sísmicas de refracción, debe dar una aproximación suficiente al problema.

En consecuencia se considera que la excavabilidad potencial de los desmontes en materiales rocosos, y la elección de su procedimiento de ejecución, debe definirse como mínimo a través de:

- Ensayos de resistencia a compresión simple de las rocas (determinaciones directas y correlaciones a través del ensayo PLT), en una cuantía mínima indicada en el epígrafe: Condiciones de estabilidad de los rellenos y los desmontes de este documento
- Prospección sísmica de refracción, que debe extenderse a la totalidad de la longitud de los desmontes en roca.

3.10.1.4 Condiciones resistentes del terreno de apoyo

Rellenos

La profundidad de reconocimiento necesaria para el proyecto de los cimientos de los terraplenes debe ser tal que abarque la zona de rotura de posibles inestabilidades globales. Esa profundidad será la menor de las tres siguientes:

- Profundidad igual al ancho de la zona de apoyo, cuando se trata de suelos blandos.
- Hasta encontrar un terreno de resistencia suficiente para garantizar la estabilidad global.
- Hasta encontrar roca suficientemente sana.

Para determinar la «resistencia suficiente» indicada en b) pueden ser necesarios cálculos previos de estabilidad.

Se entiende por roca «suficientemente sana» aquella cuyo grado de alteración es inferior o igual al grado II definido en la tabla.

TABLA ESCALA DE METEORIZACIÓN DE LA ROCA (ISRM)		
GRADO	DENOMINACIÓN	CRITERIO DE RECONOCIMIENTO
I	Roca sana o fresca	La roca no presenta signos visibles de meteorización, pueden existir ligeras pérdidas de color o pequeñas manchas de óxidos en los planos de discontinuidad.
II	Roca ligeramente meteorizada	La roca y los planos de discontinuidad presentan signos de decoloración. Toda la roca ha podido perder su color debido a la meteorización y superficialmente ser más débil que la roca sana.
III	Roca moderadamente meteorizada	Menos de la mitad del material está descompuesto a suelo. Aparece roca sana o ligeramente meteorizada de forma continua o en zonas aisladas.
IV	Roca meteorizada a muy meteorizada	Más de la mitad del material está descompuesto a suelo. Aparece roca sana o ligeramente meteorizada de forma discontinua.
V	Roca completamente meteorizada	Todo el material está descompuesto a un suelo. La estructura original de la roca se mantiene intacta.
VI	Suelo residual	La roca está totalmente descompuesta en un suelo y no puede reconocerse ni la textura ni la estructura original. El material permanece «in situ» y existe un cambio de volumen importante.

En casos especiales pueden ser necesarios reconocimientos más profundos. Por razones de asiento de la cimentación, y aún en el caso de suelos blandos, rara vez será necesario profundizar los reconocimientos más allá de la profundidad indicada en a). No obstante lo anterior, este extremo habrá de confirmarse en cada caso, dependiendo de las condiciones locales (suelos especialmente blandos en profundidades grandes por ejemplo).

El tipo de prospección más adecuada en cada ubicación concreta debe determinarse en función de la altura del relleno en dicho punto, de acuerdo con el siguiente criterio general

- *Rellenos sobre suelos, de hasta cinco metros de altura*⁴ ($H_R \leq 5 \text{ m}$): las prospecciones se sustanciarán en forma de calicatas, en cuyo interior (preferiblemente) o aledaños inmediatos (en su defecto), deberá realizarse al menos un ensayo de penetración dinámica⁵ (DPSH, DPH, Borro...) que alcance una profundidad mínima igual al triple de la

⁴ Medidos desde el terreno natural o la eventual cota de saneo en su caso hasta la rasante de la capa de rodadura de la carretera

⁵ Por defecto y en ausencia de información específica a priori sobre la presencia de suelos blandos, puede suponerse la realización de un ensayo de penetración dinámica. Del mismo podría derivarse a su vez la necesidad de complementarlo con otro de penetración estática, en su caso.

altura del relleno ($z \geq 3 H_R$).

- *Rellenos sobre suelos, de altura comprendida entre cinco y diez metros de altura*⁶ ($5 m < H_R \leq 10 m$): las prospecciones se sustanciarán en forma de calicatas, en cuyo interior (preferiblemente) o aledaños inmediatos (en su defecto), deberá realizarse al menos un ensayo de penetración dinámica⁷ (DPSH, DPH, Borro...) que alcance una profundidad mínima igual a dos veces y media la altura del relleno ($z \geq 2,5 H_R$).
- *Rellenos sobre suelos, de altura superior a diez metros ($H_R > 10 m$)*: las prospecciones se sustanciarán en forma de sondeos que alcancen al menos el doble de profundidad que la altura del relleno ($z \geq 2 H_R$), en cuyo interior deberán realizarse:
 - Al menos un ensayo⁸ de penetración tipo SPT, cada tres metros (3 m) de profundidad de la prospección.
 - Lecturas de nivel piezométrico con igual frecuencia y periodicidad que en el caso de los desmontes.
- *Rellenos sobre roca*: independientemente de su altura, bastará con constatar la presencia de la roca sana en profundidad, lo que podrá sustanciarse mediante calicatas, sondeos y sísmica de refracción⁹ en su caso.

En el caso particular de que el terreno de apoyo esté constituido por suelos cohesivos blandos, complementariamente a lo anterior se efectuará en cada una de las calicatas o sondeos (o aledaños inmediatos), como mínimo:

- Un ensayo de penetración estática (piezocono) con al menos cinco (5) ensayos de disipación por vertical prospectada.
- Ensayos de resistencia al corte sin drenaje (de molinete o triaxiales UU), con un mínimo de:
 - Un ensayo por litología.
 - Cuatro (4) en cada vertical prospectada
 - La del estrato que pueda suponerse rígido e indeformable
 - Tres veces la altura del relleno ($z \geq 3 H_R$)

Complementariamente a todo lo anterior e independientemente de las resistencias a la penetración obtenidas, deberá efectuarse una estimación de los **asientos** en el terreno de apoyo en formaciones tipo suelo, por la ejecución de los rellenos, que se efectuará partir de las prospecciones y muestras tomadas en cada emplazamiento. Los ensayos a realizar dependen del tipo de terreno de que en cada caso se trate:

- En terrenos cohesivos la deformabilidad del terreno de apoyo se determinará mediante ensayos edométricos, a partir de muestras representativas de una profundidad igual al doble de la altura del relleno ($z \geq 2 H_R$). Se tomará al menos una muestra por litología con un mínimo por emplazamiento que depende de la altura del relleno:
 - Tres (3) muestras para $H_R > 5m$
 - Dos (2) muestras para $H_R \leq 5m$
- En terrenos granulares el asiento podrá estimarse a partir de los datos del ensayo SPT evaluados cada dos o tres metros (2 - 3 m) de profundidad de la prospección.

⁶ Medidos desde el terreno natural o la eventual cota de saneo en su caso hasta la rasante de la capa de rodadura de la carretera

⁷ Por defecto y en ausencia de información específica a priori sobre la presencia de suelos blandos, puede suponerse la realización de un ensayo de penetración dinámica. Del mismo podría derivarse a su vez la necesidad de complementarlo con otro de penetración estática, en su caso.

⁸ Por defecto y en ausencia de información específica a priori sobre la presencia de suelos blandos, puede suponerse la realización de un ensayo de penetración dinámica. Del mismo podría derivarse a su vez la necesidad de complementarlo con otro de penetración estática, en su caso.

⁹ En caso de que se opte por este tipo de prospección geofísica la longitud a considerar debe ser al menos, la del relleno en cuestión.

Desmontes

Debe caracterizarse el fondo de los desmontes a efectos de determinar su capacidad de soporte. El número mínimo de prospecciones necesarias serán las que se especifican en el epígrafe: *Condiciones de estabilidad de los rellenos y los desmontes* de este documento, debiendo efectuarse en ellas los siguientes ensayos in situ:

- En sondeos: En cada sondeo -que debe alcanzar una cota en torno a cinco o seis metros (5 - 6 m) bajo el teórico fondo de desmonte-, deberán realizarse al menos tres (3) ensayos de penetración estándar (SPT), al alcanzarse la cota del fondo de desmonte y a dos y cuatro metros (2 - 4 m) por debajo de dicha cota.
- En calicatas: En cada una de ellas (o aledaños inmediatos) deberá realizarse al menos un ensayo de penetración dinámica¹⁰ (DPSH, DPH, Borro...) o estática (piezocono), según el tipo de terreno de que en cada caso se trate. La profundidad de estos ensayos de penetración debe alcanzar una cota en torno a cinco o seis metros (5 - 6 m) bajo el teórico fondo de desmonte.

Además de lo anterior, podrá procederse a la realización de ensayos geofísicos, que busquen un mayor grado de detalle en la caracterización del fondo de los desmontes.

El número de muestras a tomar y los tipos y mediciones de los ensayos de laboratorio a realizar (provenientes de calicatas y sondeos), se determinará conforme a los criterios indicados en el epígrafe: *Condiciones de estabilidad de los rellenos y los desmontes* de este documento

3.10.2 PREPARACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

Se realizarán los planos necesarios a escala adecuada que incluyan la situación de la investigación geotécnica realizada y los datos más significativos y representativos de los mismos (columnas estratigráficas en sondeos y calicatas, gráficos de prospecciones sísmicas y eléctricas, golpes en ensayos de penetración, principales parámetros en los piezoconos, estaciones geomecánicas, etc). En el caso particular las prospecciones se indicarán sus tres coordenadas (boca del sondeo, ubicación del equipo penetrométrico...) y su distancia al eje del trazado.

Se confeccionará un gráfico resumen de cada prospección que deberá contener toda la información necesaria para que, se tenga una clara idea de las características del terreno investigado.

En el caso particular de los sondeos, como mínimo se reflejarán todos los datos geotécnicos de los partes de campo confeccionados por el técnico especialista, incluyendo las coordenadas de la boca, la testificación litológica, el porcentaje de recuperación de testigo, el índice RQD, los resultados (y ubicación sobre la columna) de los ensayos "in situ" que se hayan efectuado.

Las descripciones que se incluyan deberán estar contrastadas y ser coincidentes con los ensayos de laboratorio que se hayan efectuado. Además se acompañarán las fotos en color de las cajas de los sondeos, que previamente habrán sido rotuladas a intervalos regulares de profundidad.

En relación con los ensayos de campo y laboratorio, deben presentarse en forma de tabla resumen y paralelamente incluirse los correspondientes partes completos. Al menos deberán reflejarse los siguientes aspectos:

¹⁰ Por defecto y en ausencia de información específica sobre la presencia de suelos blandos, puede suponerse la realización de un ensayo de penetración dinámica. Del mismo podría derivarse a su vez la necesidad de complementarlo con otro de penetración estática en su caso.

- Partes de ensayo:
 - Deben hacer mención a la denominación completa (numeración, título y fecha) de la norma con arreglo a la que se han ejecutado.
 - Habrán de responder a los modelos de parte recogidos en cada norma de ensayo, que podrán complementarse si se requiriese información adicional.
 - Identificarán el lugar de procedencia de la muestra o ensayo in situ (PK, coordenadas UTM,...).
 - Cada parte de ensayo llevará un código de identificación (único y diferente de los demás) que posteriormente se trasladará a la hoja resumen.
 - Los partes de ensayo se dispondrán correlativamente, atendiendo a un criterio de clasificación lógico derivado del código de identificación del parte de ensayo anteriormente referido (alfabético, numérico...)
- Hoja resumen:
 - Se reflejarán los resultados que en cada caso procedan, adecuados a la finalidad específica que se persiga.
 - Se especificará el lugar de procedencia de cada muestra o ejecución de ensayo in situ (PK, coordenadas UTM...)
 - Cada resultado (o conjunto de ellos correspondiente a una misma muestra o ensayo in situ) irá precedida del código (o códigos) de identificación del parte del cual provenga.
 - Cuando de los resultados anteriores se derive una determinada categoría o clasificación, y excepcionalmente no se hayan realizado todos y cada uno de los ensayos precisos para su obtención (por ejemplo un suelo al que excepcionalmente le faltara por realizar alguno de los ensayos de caracterización completa), dicha clasificación será incompleta y este aspecto se reflejará asimismo, de forma expresa, en la hoja resumen.

3.10.3 REDACCIÓN DEL ESTUDIO GEOTÉCNICO DEL CORREDOR

Sobre la base de la información geológica, las observaciones de campo y la investigación geotécnica de detalle, tanto de campo como de laboratorio, se redactará el anejo de estudio geotécnico del corredor.

3.10.3.1 Perfil geotécnico

Sobre la base de la información geológica y geotécnica obtenida se realizará el perfil geotécnico de la traza a escala H. 1: 5.000 y V. 1: 500.

El perfil longitudinal debe resultar consecuente con la planta contenida en el estudio geológico. Sobre dicha planta se superpondrá, a partir de las conclusiones del estudio fotogeológico, la ubicación de los paleodeslizamientos u otros fenómenos de inestabilidad de ladera que se hubieran detectado.

En dicho perfil se representarán la rasante de la traza y las obras a realizar: obras de paso superiores e inferiores, viaductos, puentes y túneles, así como la situación de las prospecciones e investigaciones realizadas; catas, penetraciones y sondeos, perfiles geofísicos, etc, que se anotarán con su proyección en el eje, su profundidad y la distancia al eje indicando si es a la derecha o a izquierda de la progresiva.

Al pie del perfil longitudinal se representará una "guitarra" con la siguiente información:

- a) indicación, por tramos, del espesor de la tierra vegetal;
- b) en los desmontes: en suelo, se indicarán los porcentajes de suelo inadecuado, marginal, tolerable, adecuado o seleccionado para la formación de rellenos; en desmontes en roca, la aptitud del material excavado para la formación de todo-uno o pedraplenes; se tramificarán las características del material de fondo de desmonte como cimientto de la

explanada del firme; también se indicará si el material es excavable mediante medios mecánicos, con o sin ripado, o si es necesario el uso de explosivos, en función de la profundidad;

- c) en los rellenos o zonas de tránsito de terraplén a desmonte: el espesor de material a sustituir por saneo, adicional al espesor de tierra vegetal, para la cimentación del relleno o de la propia explanada;
- d) emplazamiento de las calicatas y de los sondeos mecánicos efectuados, con indicación simplificada de los materiales encontrados y su clasificación, y los gráficos simplificados de las penetraciones Y prospecciones geofísicas.

Finalmente, se preparará un resumen en el que se incluirán los principales problemas geotécnicos del corredor, su localización y sus soluciones. Tanto en los Planos, como en las Especificaciones Técnicas Particulares y en el Presupuesto se recogerán estas soluciones.

3.10.3.2 Desmontes

Se estudiará para cada uno de los desmontes la estabilidad del mismo con indicación expresa de los taludes a adoptar, en ambos márgenes de la carretera, en función de las características geotécnicas de los materiales a excavar. Para ello se efectuará previamente la caracterización geomecánica de las formaciones afectadas.

El coeficiente de seguridad al deslizamiento (estabilidad global) mínimo a adoptar, salvo justificación, será:

- Situaciones persistentes: 1.5.
- Situaciones transitorias o de corto plazo 1.3
- Situaciones accidentales: 1.1

En desmontes importantes se definirán los anchos de bermas a pie de talud e intermedias, necesarias para asegurar una eficaz protección a la vía frente a desprendimientos y la conservación de los taludes. En el caso de las bermas intermedias, tendrán preferiblemente las siguientes características:

- Procurará dividir el talud en diferentes zonas accesibles de forma independiente para los equipos de conservación que transiten por las mismas.
- Anchura mínima de 5 ó 6 m para permitir el acceso de maquinaria.
- Pendiente transversal hacia el interior del talud del 4 %.
- Pendiente longitudinal entre el 2 % y el 4 %, independientemente de la pendiente de la rasante de la carretera.
- Cunetas revestidas de hormigón para el encauzamiento de las aguas de escorrentía del talud y de la propia berma.
- En caso de que sea posible, se aprovecharán contactos litológicos subhorizontales para su establecimiento ubicándose sobre horizontes competentes. En otras circunstancias se establecerán a intervalos relativamente regulares, empezando su cómputo desde la cota de fondo de desmonte.

Se clasificarán los materiales procedentes de la excavación, para su uso en la formación de rellenos y explanadas, de la forma indicada en la ejecución del perfil geotécnico. Se realizarán recomendaciones sobre el procedimiento de ejecución, junto con la utilización de los materiales en la formación de rellenos, y se definirán los coeficientes de paso.

En los desmontes en roca se definirán los correspondientes procedimientos de voladura, indicando expresamente la necesidad de hacer precorte y su justificación.

Además se tendrán en cuenta las cuestiones relacionadas con:

- Capacidad de soporte del fondo
- Drenaje superficial y subterráneo

- Interacción con las laderas alledañas, presentando especial atención a los paleodeslizamientos y otros fenómenos similares
- Transición con los rellenos alledaños

Se preparará un cuadro resumen con indicación por distancia al origen de todos y cada uno de los desmontes con los taludes recomendados en ambos márgenes y las posibles medidas a tomar.

3.10.3.3 Rellenos

Se fijarán, a la vista de las características geotécnicas de los terrenos atravesados por la traza, y del material para la construcción de rellenos, los taludes recomendados, adoptando siempre valores conservadores compatibles con la mínima afección al entorno de las obras.

Salvo casos excepcionales, debidamente justificados, las pautas básicas serán las siguientes:

- Los rellenos tipo terraplén deberán ejecutarse con taludes 3H:2V ó 2H:1V. Cuando se trate de rellenos con núcleo confinado (suelos marginales en el interior), tanto el talud de los espaldones como el talud interno de la zona encapsulada deberá ser el 2H:1V.
- Los rellenos tipo pedraplén o todo uno, podrían tener un talud más vertical que el 3H:2V, previo estudio basado en ensayos específicos.

Se estudiará la forma de ejecución, teniendo en cuenta los materiales que se obtendrán de los desmontes y préstamos, sus características y la forma de su excavación.

En caso de aparición de roca en los desmontes que permita usarla para pedraplenes se indicará su idoneidad para este uso, la forma de ejecutarlos y el tamaño de la fragmentación de la roca.

Se analizarán, en aquellos rellenos sobre terrenos blandos y en los de altura superior a 10 m, los asientos previsibles y el tiempo necesario para alcanzar un determinado porcentaje de consolidación, compatible con que no se produzcan daños en el firme. Se estudiarán las medidas a adoptar para acelerar y/o disminuir los asientos. En especial se estudiarán los asientos de los rellenos en el trasdós de las obras de fábrica, para estudiar la mejor forma de ejecución de los estribos y la aparición de rozamiento negativo, caso de que estos hayan de ser pilotados.

Se analizarán aquellos rellenos a media ladera en los que la naturaleza del cimiento y/o la pendiente transversal del terreno recomiende la adopción de medidas especiales, con indicación razonada de aquellas que se adopten.

El proyecto de la cimentación de cada relleno debe tener una justificación expresa de la estabilidad global de la obra.

El coeficiente de seguridad al deslizamiento del conjunto relleno-terreno (estabilidad global) mínimo a adoptar, salvo justificación, será:

- Situaciones persistentes: 1.5.
- Situaciones transitorias o de corto plazo: 1.3
- Situaciones accidentales: 1.1

Se establecerá un cuadro resumen con referencia al eje de la traza (PK, DO,...) de todos y cada uno de los rellenos, especificando su tipología e incluyendo los taludes recomendados, así como las medidas especiales a adoptar.

3.10.4 ESTUDIO DE SUELOS DE SUBRASANTE CADA 500 METROS.

Estudio de suelos de subrasante c/500 m, incluye muestreo, ensayos, diseño de pavimentos e informe, para la determinación de espesores de pavimento.

Partiendo de los datos obtenidos del estudio Geotécnico, se seleccionarán unidades homogéneas de diseño de cada una.

Se tomará muestras de las diversas capas de suelos encontrados en apiques y sondeos, los cuales se someterán a ensayos de humedad natural, granulometría, límites de consistencia, peso específico y compactación. Con los datos de granulometría y límites, se clasificarán los suelos por los métodos AASTHO y SUCS y se dibujará el perfil de suelos de sub-rasante a lo largo del proyecto, mismo que si coincide con el pavimento existente, se determinará la densidad de las capas constitutivas y el ensayo de cono de penetración dinámico (DCP) a nivel de sub-rasante.

Cuando un suelo se presente repetidamente en varios apiques debido a la homogeneidad de la zona, se podrá omitir, con base en el criterio del Director del Estudio, la toma de muestras para el ensayo de granulometría, límites, peso específico y compactación, pero se determinarán las humedades naturales y la densidad en el terreno.

En caso de que se detecten situaciones especiales, como la presencia de suelos orgánicos o expansivos, se deberá indicar claramente su ubicación y se darán recomendaciones concretas sobre el tratamiento que deban recibir durante la construcción.

Con toda esta información se dibujará un perfil estratigráfico referido al eje del proyecto y se determinarán los materiales predominantes que conforman la subrasante.

Se realizarán ensayos de CBR y DCP a cada material representativo del perfil (mínimo 3 por cada tipo de suelo), se determinará el CBR de Diseño y conjuntamente con los datos obtenidos en la zona de préstamos y el tráfico previsto, se hará el diseño de la estructura del pavimento, utilizando el método de la AASTHO del año 1993.

También se indicará el tratamiento necesario, en caso de que los materiales que conforman la subrasante, sean expansivos o cuando se estime conveniente incrementar la capacidad portante del terreno.

3.11 DISEÑO Y DIBUJO PROYECTO HORIZONTAL Y VERTICAL DEFINITIVOS, INCLUYE FAJA TOPOGRÁFICA

El Consultor estudiará y propondrá para aprobación del MTOP la velocidad directriz, distancias de visibilidad de parada y sobrepaso, y las secciones de diseño, en concordancia con la clasificación de la carretera, la demanda proyectada, el tipo de topografía, los suelos, el clima, etc., según sea lo más conveniente de acuerdo al Manual de Diseño de carreteras Ecuatorianas MOP-001-E-1974, La ejecución de estos trabajos estará en concordancia con lo señalado en el capítulo III del Manual de Diseño Geométrico MOP-001-E 1974

Los parámetros del trazado geométrico para la carretera, se considerarán en base a las normas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) para clase I, normas Coorpecuador R1-R2, Normas Internacionales American Association State Highway Transportation Officials (AASHTO) 2004, Highway Capacity Manual (HCM) entre otras, tomando en consideración la topografía y zona pobladas cercanas al proyecto.

Los anchos libres de calzada para los puentes deben considerar el ancho de los carriles más el ancho de los espaldones, norma recomendada por el MTOP.

El diseño tendrá en cuenta los niveles y límites de las edificaciones existentes. En caso de ser necesario expropiar viviendas o terrenos para que la carretera mantenga las condiciones de diseño, el Consultor marcará estas propiedades en su plano de forma tal de individualizarlas perfectamente.

El Consultor debe contemplar la solución a las interferencias al diseño, en lo que respecta a las obras existentes o proyectadas de servicio público (postes, cables, tuberías, buzones de alcantarillado, etc) Para el efecto coordinará con los Concejos Municipales, comunidades y/o Entidades de servicio público correspondientes.

La definición del trazado incluirá los siguientes datos generales:

- radios en planta, máximos y mínimos;
- parámetros de clotoide, máximos y mínimos;
- pendientes y rampas, máximos y mínimos;
- parámetros de acuerdo vertical, máximos y mínimos;
- análisis de visibilidad en planta y alzado;
- secciones transversales tipo;
- gálidos;
- definición de sobreanchos y peraltes;
- tipología de intercambiadores (previo análisis técnico y económico de las alternativas que conduzcan a la solución óptima).

En la definición de alineaciones y de rasantes, los datos deberán aparecer con la máxima precisión posible, que no podrá ser inferior en ningún caso a una cienmilésima parte de unidad, con el fin de que si es necesario rehacer el cálculo, o modificar ligeramente el trazado o la forma de definición de sus elementos, se introduzcan los mínimos errores posibles.

Para las coordenadas de los puntos equidistantes en planta y las cotas de los puntos equidistantes del perfil longitudinal, así como los datos de replanteo, se redondearán las distancias, cotas y coordenadas a milímetros, y los ángulos a segundos centesimales.

3.11.1 TRAZADO EN PLANTA

3.11.1.1 Estado de alineaciones

Se incluirá la definición correspondiente a los elementos de trazado en planta, para lo cual se tomará como punto de partida el origen del proyecto, al que se le podrá asignar una Distancia al Origen (D.O.) arbitraria, que a su vez se verá aumentada con las longitudes de los distintos elementos del trazado, determinando así las D.O. crecientes del mismo.

Se utilizarán únicamente tres tipos de elementos:

- alineación recta;
- alineación circular;
- curva de transición tipo clotoide.

La definición de cada uno de los elementos integrantes del estado de alineaciones se hará de la siguiente manera:

PLANTA			
TIPO ALINEACIÓN	DATOS INTRÍNSECOS	DATOS CARTESIANOS	
		Coordenadas y acimut origen elemento	Centro circunferencia o punto de inflexión clotoide
RECTA	D. Origen/D.O. = Radio/R = infinito Longitud/L =	Xo = Yo = Az =	
CLOTOIDE	D. Origen/D.O. = Parámetro/A = Longitud/L =	Xo = Yo = Az =	Xi = Yi = AZ =
CIRCUNFERENCIA	D. Origen/D.O. = Radio/R = Longitud/L =	Xo = Yo = Az =	Xc = Yc =

3.11.1.2 Definición en planta cada 20 m

Se definirán las coordenadas de los puntos del trazado en planta cada 20 m sobre el eje, así como las de todos los puntos singulares del estado de alineaciones:

- en las alineaciones rectas, se definirán las coordenadas cartesianas (X,Y) de cada punto, y el azimut de la recta;
- en las alineaciones circulares, se definirán las coordenadas cartesianas (X,Y) y el azimut de cada punto, así como el radio de la circunferencia;
- en las curvas de transición tipo clotoide se definirán las coordenadas cartesianas (X,Y), el azimut (Az) y el radio de curvatura (R) en cada punto, así como el parámetro de la clotoide.

3.11.2 TRAZADO EN ALZADO

3.11.2.1 Estado de rasantes

Se incluirá la definición correspondiente a los elementos de trazado en alzado, partiendo del origen del proyecto, cuya D.O. se habrá establecido al definir el trazado en planta.

Se utilizarán únicamente dos tipos de elementos:

- rasantes de inclinación uniforme (rectas);
- curvas de acuerdo vertical (parábolas de 2º grado).

Los elementos del trazado en alzado se definirán de la siguiente manera:

ALZADO			
TIPO ELEMENTO	DATOS INTRÍNSECOS	COTAS	
RECTA	D. Origen/D.O. = Pendiente/P(%) =	Longitud/L	Zo =
ACUERDO VERTICAL	D. Origen elemento/DOe = D. Origen vértice/DOv =	Longitud/L = Bisectriz/B = Parámetro/Kv =	Zo = Zv =

3.11.2.2 Definición de puntos en alzado cada 20 m

Se definirán las cotas de los puntos del trazado en alzado cada 20 m sobre el eje, así como las de todos los puntos singulares del estado de rasantes.

El listado incluirá la D.O. de cada punto, su cota y la inclinación de la rasante correspondiente,

con su signo (positivo para las rampas, negativo para las pendientes).

3.11.3 ESTUDIO DE VISIBILIDAD EN PLANTA Y ALZADO

Se realizará un estudio de visibilidad en planta y alzado, determinando los retranqueos de obstáculos y los parámetros geométricos mínimos que proporcionen una visibilidad superior a la distancia de parada. Se analizarán, en su caso, las zonas donde no pueda cumplirse lo indicado anteriormente, adoptando las medidas complementarias necesarias para mantener la seguridad vial.

3.11.4 SECCIONES TRANSVERSALES TIPO

Se incluirá la descripción y representación de todas las secciones tipo de los diversos viales proyectados, incluyéndose las dimensiones de sus elementos. En el caso de secciones tipo con previsión de ampliación del número de carriles se analizará la situación futura por si ésta pudiera condicionar la inicialmente proyectada.

3.11.5 INTERCAMBIADORES Y VÍAS DE SERVICIO

La definición geométrica del trazado de intercambiadores o vías de servicio se hará de la misma forma en que se ha descrito en los apartados anteriores.

A tales efectos, se individualizarán tantos ejes como sean necesarios para definir perfectamente las obras proyectadas, y cada uno de ellos será objeto de un estudio por separado, definiendo sus distintos elementos de trazado, tanto en planta como en alzado, y las coordenadas de los puntos equidistantes, de la misma forma que si del eje principal se tratase.

Asimismo, se definirán con exactitud los puntos de intersección de los distintos ejes que concurren en una intersección o enlace, con objeto de facilitar el replanteo de los mismos. En especial se determinarán las longitudes y puntos singulares de los carriles de cambio de velocidad.

Para el estudio en planta y la definición de los peraltes, se preparará un plano de planta a escala 1:500, como mínimo, en el que se definan las coordenadas de los puntos singulares de las mismas, los correspondientes radios y acuerdos, los anchos de carriles y sobrecanchos, en su caso, así como los peraltes de cada uno de los ramales.

Cuando el radio de las alineaciones curvas sea inferior a 150 m, o el parámetro de los acuerdos verticales sea inferior a 1.000 m, la definición de los puntos equidistantes del eje se hará cada diez (10) metros.

3.11.6 PERFILES TRANSVERSALES

Se incluirán perfiles transversales, al menos cada 20 m, de cada uno de los viales proyectados. Se tendrá en cuenta la proximidad entre viales cuyas explanaciones puedan interferirse, así como la existencia de estructuras.

3.12 MOVIMIENTOS DE TIERRAS

3.12.1 CLASIFICACIÓN DE LAS EXCAVACIONES

Atendiendo a los resultados de la campaña de reconocimiento geotécnico de los terrenos, se clasificarán los materiales procedentes de las excavaciones de la traza según su mayor o menor facilidad para ser removidos.

Esta clasificación se reflejará tanto en las Especificaciones Técnicas Particulares como en el Presupuesto, que incluirán la definición precisa de las distintas unidades de obra que integren el capítulo de explanaciones, sus precios correspondientes y los presupuestos parciales a que den lugar.

3.12.2 COMPENSACIÓN DE LAS EXPLANACIONES

Análogamente, del estudio geotécnico se deducirán los volúmenes de desmonte que deben ser llevados a vertedero por no reunir el material las condiciones necesarias para la construcción de rellenos y el volumen de material de préstamos necesarios para conseguir la explanada tipo (fondo de excavación en desmontes o capa de coronación de rellenos).

Para el estudio de las compensaciones, que prescindirá de los volúmenes anteriormente referidos (volúmenes de desmonte que van a ser transportados a vertedero y volúmenes de relleno que van a proceder de préstamos), se aplicará, a los volúmenes de desmonte restantes, el factor de corrección adecuado, de acuerdo con la naturaleza del material aprovechable de la traza.

Se estudiará en primer lugar la posibilidad de efectuar compensaciones transversales en el caso de que existan tramos cuya sección transversal discorra con perfiles a media ladera.

A continuación, se procederá a realizar un estudio de compensación longitudinal, empleando el método del diagrama de masas, que dará información sobre lo siguiente:

1. volúmenes excavados que se transportan a vertedero, con indicación de las zonas de origen y el vertedero de destino;
2. volúmenes de relleno que se realizan con préstamos, con indicación del préstamo origen y las zonas donde se emplean;
3. distancias de transporte para los distintos volúmenes transportados.

El estudio de la compensación longitudinal irá acompañado del correspondiente estudio de costes de transporte, determinando las distancias medias de transporte para los volúmenes transportados, en función de la distancia existente entre los centros de gravedad del diagrama de masas en las zonas correspondientes a desmonte y relleno.

3.12.3 PRÉSTAMOS Y VERTEDEROS

Cuando las características del proyecto obliguen a la descompensación de las tierras, o existan materiales en los desmontes del proyecto que no sean económica o técnicamente viables para la construcción de la carretera, se deberá estudiar y proponer (en coordinación con el estudio de Geología y Procedencia de Materiales) los préstamos y vertederos que sean necesarios para satisfacer las necesidades de la obra, en función de las características de los materiales, las reservas y las distancias de transporte.

3.12.4 RESUMEN DE MOVIMIENTO DE TIERRAS

El anejo de movimientos de tierras debe contar con un cuadro resumen donde se especifique:

- El volumen de relleno necesario, desglosando por materiales utilizados (suelos marginales debidamente tratados, tolerables, adecuados o seleccionados; todo-uno; pedraplén), y distinguiendo también su origen (desmontes de la traza y/o préstamos; compensación transversal). Se indicarán las distancias medias de transporte estimadas diferenciando por tipo de material, origen y destino, y los coeficientes de paso adoptados.
- Volumen de materiales para la formación de la explanada y las cuñas de transición en estructuras, desglosando por materiales utilizados (suelos tolerables, adecuados o seleccionados; suelos estabilizados), distinguiendo también su origen (desmontes de la

- traza y/o préstamos). Se indicarán las distancias medias de transporte estimadas diferenciando por tipo de material, origen y destino, y los coeficientes de paso.
- Volumen de excavaciones en desmontes, distinguiendo si es preciso la forma de extracción (medios mecánicos con o sin ripado, voladura) y los materiales que previsiblemente se obtendrán (suelos marginales, tolerables, adecuados o seleccionados; todo-uno; pedraplén; materiales inadecuados), y distinguiendo su destino (compensación transversal, formación de rellenos, cuñas de transición de estructuras, explanadas o vertedero).
 - Volumen de tierra vegetal y eventuales saneos para las cimentaciones de rellenos y estructuras, indicando la parte que podrá ser empleada en las labores de revegetación, y la parte que será llevada a vertedero. Se debe indicar la distancia media de transporte a vertedero, y los coeficientes de paso adoptados.
 - Volumen de material procedente de préstamos, desglosando por material a extraer (suelos tolerables, adecuados o seleccionados; todo-uno o pedraplén) y origen (diferentes préstamos estudiados en fase de proyecto). También se indicará el destino de los materiales (rellenos, explanada, cuñas de transición) y las distancias medias de transporte previstas.
 - Volumen de material a vertedero, indicando su origen (materiales inadecuados, suelos marginales o sobrantes de la excavación de desmontes; tierra vegetal o saneos de cimentación) y su destino (vertederos estudiados en el proyecto). Se indicará también la distancia media de transporte a vertedero.
 - Verificación de la existencia de balance nulo en el conjunto del movimiento de tierras (material excavado/préstamo vs. Material vertido/llevado a vertedero), considerando los coeficientes de paso correspondientes.

Dentro de cada uno de los apartados anteriores, a su vez es aconsejable desglosar las mediciones correspondientes al tronco, de los diferentes intercambiadores, vías de servicio y a reposiciones de caminos.

3.12.5 JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS DE LAS UNIDADES DE OBRA DEL CAPÍTULO DE EXPLANACIONES

Las conclusiones del estudio de compensación de volúmenes del movimiento de tierras, se reflejarán en el Anejo de justificación de precios y en los documentos contractuales del Estudio, incluso en el caso de que se fije un precio único para la excavación en desmonte (sin diferenciación de ningún tipo), combinado con un precio único de relleno (cualquiera que sea su procedencia), modelo que será el normalmente utilizado, salvo justificación expresa en contrario.

En el caso de que sea necesario establecer matizaciones, tales como distinguir varios tipos de terrenos en desmonte, varias procedencias de materiales en el relleno, o incluso varias distancias de transporte (introduciendo el concepto de transporte adicional por encima de una distancia media), deberá ser objeto de una detallada definición contractual.

3.13 DISEÑO DEL PAVIMENTO

En el Diseño de pavimentos de una carretera (flexibles y/o rígido), un propósito fundamental será evitar la saturación de las capas de base, sub-rasante u otros materiales que forman su pavimento (paquete de pavimentos), o su exposición a humedades que sin llegar a la saturación, pueden ser perjudiciales. Consecuentemente, se deberán estudiar grupos de soluciones que pueden controlar o eliminar los problemas causados por la humedad, tales como:

1. Sellar adecuadamente un pavimento y evitar la penetración del agua en las capas que lo conforman:

- a. Sellar juntas de pavimentos rígidos usando materiales con técnicas adecuadas

- y sellar grietas de pavimentos asfálticos.
 - b. Empleo de materiales geosintéticos.
 - c. Impermeabilizar las superficies de rodadura, base, sub-base y espaldones.
 - d. Instalar drenes interceptores para prevenir el ingreso de agua a una sección del pavimento.
2. Emplear materiales inertes a la humedad, que no se afecten por la presencia de la humedad:
- a. Emplear cementantes para estabilizar capas granulares (cal, cemento, bituminosos).
 - b. Seleccionar materiales granulares con bajo contenido de finos y baja plasticidad, que soporten de mejor manera los efectos de la humedad que los materiales bien graduados.
3. Proveer drenaje adecuado, para remover de manera efectiva toda humedad que pudiera ingresar al pavimento, antes de que se inicie el daño:
- a. Diseñar un sistema de drenaje que abata permanentemente el nivel freático por debajo de un pavimento o canalice adecuadamente toda infiltración que pudiera ingresar al sistema de pavimento.
 - b. Usar bases y sub-bases permeables, diseñadas no solo como capas estructurales, sino también como capas de drenaje. El agua que ingresa al pavimento escurrirá horizontalmente hacia afuera de la vía en lugar de infiltrarse en la sub-rasante.
 - c. Añadir drenes longitudinales en las secciones de relleno.

En cuanto a los aspectos técnicos relacionados con los procedimientos de diseño, el Consultor deberá atenerse básicamente a la metodología AASHTO, versión 1993 (para pavimentos flexibles y rígidos) y complementariamente a la del ASPHALT INSTITUTE, edición 1991 para pavimentos flexibles.

Se tomará en cuenta en el diseño de pavimentos la estabilidad de los taludes y las situaciones ambientales de la zona.

Además, de los parámetros requeridos por los métodos antes mencionados, el diseño deberá considerar los siguientes aspectos:

Condiciones ambientales del tramo en estudio.-

Se tomarán datos de clima, altitud, precipitaciones y temperaturas; y de igual manera se evaluarán los registros históricos, según INAMHI, obteniendo finalmente los datos representativos para fines de diseño.

El período de diseño para pavimento flexible será por períodos de 10 años, para estimar el refuerzo adicional será del año 10 al año 20.

El periodo de diseño para pavimentos rígidos será mayor a 20 años.

El índice inicial de servicialidad será de 4.2 para pavimentos flexibles y 4.5 para pavimentos rígidos y el índice final de servicialidad al cabo de 10 años será igual a 2.5 para pavimentos flexibles y de 2.5 para pavimentos rígidos al cabo de 20 años. El nivel de confiabilidad será entre el 80 % y el 95%, dependiendo del número pasadas de ejes equivalentes en el periodo de diseño, siempre y cuando haya justificación económica mediante la corrida del HDM – 4 y Tasa Interna de Retorno mayor al 12 %.

El Consultor estudiará y analizará diferentes alternativas de pavimento, en función de la capacidad soporte de la sub-rasante, del tráfico previsto, de las condiciones ambientales del área (clima, precipitaciones, heladas, altura, etc.) de las alternativas de mantenimiento vial, de los materiales naturales disponibles en la zona, etc; definición del tipo de asfalto, de filler y de mezcla a utilizar y de ser necesario, el uso de aditivos o productos químicos (cemento,

asfalto, etc.)

Deberán seleccionarse diversas estrategias de diseño, desde estructuras construidas para que dure todo el período de diseño, hasta la construcción por etapas con una estructura inicial y colocación de sobrecapas programadas, para el efecto se aplicará el programa HDM.

Se revisará y de ser necesario se ajustará y detallará el diseño de las capas de refuerzo y el programa de mantenimiento en función de los parámetros que se indican en la siguiente tabla, debiendo llegar a determinar el diseño óptimo de rehabilitación y mantenimiento, siempre que sea factible en términos económicos y financieros (HDM – 4).

TPDA	IRI (m / km.)	RESISTENCIA AL DESLIZAMIENTO (Recomendación)
> 8000	< 2.5	> 55
3000-8000	< 2.85	> 55
< 3000	< 3.0	> 50

3.14 DRENAJE

Se realizará el cálculo y la justificación de los elementos de drenaje de la plataforma y márgenes de la carretera (drenaje longitudinal) –tanto superficiales como subterráneos- y del drenaje transversal de los cauces naturales interceptados por la carretera. También se realizará la comprobación, en su caso, de los elementos de drenaje ya existentes.

El anejo de Drenaje debe contener un resumen con los condicionantes que afectan a la definición del drenaje:

- Criterios específicos de las administraciones hidráulicas competentes;
- Condiciones hidrogeológicas;
- Condiciones medioambientales (estudio de impacto ambiental y DIA);
- Facilidad de la conservación y el mantenimiento;
- Otros condicionantes.

3.14.1 CÁLCULO DE CAUDALES

La obtención de los caudales del drenaje transversal (los cauces naturales interceptados por la carretera) se habrá realizado y justificado previamente en el Estudio de Climatología e Hidrología.

En el Estudio de drenaje se debe incorporar el estudio de los caudales del drenaje de la plataforma y márgenes de la carretera, y de las superficies vertientes hacia ellos. Se considerarán elementos de la plataforma y márgenes de la carretera:

- Medianas;
- Superficies de la plataforma pavimentadas (calzadas, arcenes);
- Superficies de la plataforma no pavimentadas (bermas, etc.);
- Taludes de desmontes;
- Espaldones de rellenos;
- Zonas interiores de enlaces e intersecciones (isletas, lazos, etc.) o entre viales de la carretera (entre tronco y vía de servicio, etc.);
- Zonas de estacionamiento, áreas de descanso, de servicio, etc;
- Lechos de frenado;
- Estructuras, muros y túneles;

Si existen registros de caudales en la corriente, éstos se analizarán estadísticamente para

generar los caudales de diseño en los períodos de recurrencia aceptados. Se aplicará también, si fuese posible, la teoría del hidrograma unitario real.

Cuando no existan registros directos de la corriente, la determinación de los caudales de diseño se llevará a cabo utilizando los datos de lluvia, estableciendo sus magnitudes por medio de hidrogramas unitarios sintéticos, aplicación de fórmulas plenamente válidas para la región de ampliación y estudios regionales de exactitud aceptable.

Para la determinación de los caudales máximos, el Consultor deberá obtener utilizando por lo menos dos metodologías y para cuencas de áreas extensas se aplicará el proceso de traslación de caudales generadas por las subcuencas previamente identificadas en la información topográfica disponible.

3.14.2 DRENAJE DE LA PLATAFORMA Y MÁRGENES (LONGITUDINAL)

El drenaje de la plataforma y márgenes de la carretera comprende la recogida, conducción y desagüe de los caudales procedentes de la escorrentía superficial de las mismas y de sus zonas aledañas vertientes.

Para definir la red de drenaje de la plataforma y márgenes se han de tener presentes las características del sistema hidrológico de la zona y la Declaración de Impacto Ambiental, cuando exista, evitando en cualquier caso el vertido directo accidental de las aguas de escorrentía de la plataforma de la carretera a los cursos de agua permanentes.

El proyecto de los elementos que forman la red de drenaje de plataforma y márgenes incluye las siguientes fases:

- Determinación de las áreas vertientes.
- Cálculo de los caudales y asignación de estos por tramos.
- Definición de los elementos de drenaje (cuneta, caces, bajantes, colectores, etc.) y dimensionamiento hidráulico.
- Comprobaciones: capacidad hidráulica; riesgo de erosión o aterramiento; continuidad geométrica e hidráulica; no introducción de caudales a los elementos de drenaje subterráneo, etc.
- Definición de puntos y caudales de desagüe.

Se utilizarán preferentemente dispositivos superficiales –caces y cunetas-, cuyos coste de construcción y conservación son inferiores a los dispositivos enterrados (sumideros, colectores).

En general, se proyectarán salidas de las cunetas y caces con una distancia máxima de 500 m. Las salidas se resolverán mediante arquetas de hormigón con arenero, desagües por medio de bajantes, o bien a través de obras transversales para drenaje longitudinal (O.T.D.L.) habilitadas o colectores. También será admisible el vertido a una obra de drenaje transversal, mediante la arqueta correspondiente, debiéndose analizar, en estos casos, la incidencia en la ejecución de las obras y el funcionamiento posterior de la obra de drenaje transversal.

Se proyectarán los detalles precisos para pasar de un tipo de dispositivo de drenaje a otro, tales como empalmes en arquetas, partidores, etc, de forma que se asegure la continuidad de la red.

Se proyectarán cunetas de guarda en la coronación de los taludes en los desmontes y de pie en los espaldones de terraplenes para proteger estos elementos allí donde la escorrentía superficial del terreno se dirija hacia ellos. En estas cunetas se preverá el proyecto de rampas rugosas para el escape de la fauna pequeña.

Se intentará evitar que la carretera intercepte vaguadas en desmonte o trinchera (vaguadas

colgadas). En caso de que no sea posible, el caudal a considerar para dimensionar los elementos de desagüe (bajante en el punto bajo de la coronación de desmonte, cunetas y colectores) es el correspondiente a 100 años de periodo de retorno. En las bajantes que conducen sus aguas al drenaje longitudinal de la trinchera (cuneta o colector) se procurará:

- Que los caudales unitarios por metro de ancho no excedan de $1 \text{ m}^3/\text{s}$.
- Que para alturas de caída superiores a 3 m, la bajante sea escalonada, siguiendo una inclinación más tendida que el talud de desmonte para crear un cuenco de recogida en cabecera que concentre la entrada de agua a la bajante.

Se consideran singularmente problemáticas aquellas bajantes con caudales superiores a $1 \text{ m}^3/\text{s}$ o aquellas que presenten quiebras, que serán proyectadas detalladamente.

Una vez definida la red completa de drenaje de la plataforma y márgenes de la carretera, se elaborará un cuadro resumen de las obras de drenaje (cunetas, tubos pasacunetas, caces, colectores longitudinales, obras transversales de drenaje longitudinal, arquetas, etcétera), en el que se indicará la ubicación de cada obra (D.O.), sus dimensiones geométricas (sección transversal, longitud, etcétera) la función que realiza dentro del conjunto de la red y el dimensionamiento de la misma.

La sección tipo de las cunetas, así como los restantes detalles de los elementos que integren el sistema de drenaje de la plataforma y márgenes, se definirán con toda exactitud en los planos del Proyecto.

En el caso de que la posición de cunetas, colectores y otros elementos del drenaje de la plataforma y márgenes no pueda ser deducida del replanteo de las calzadas del proyecto, los planos del proyecto definirán los perfiles longitudinales, plantas y cuadros de replanteo que definan geoméricamente estos elementos.

3.14.3 DRENAJE TRANSVERSAL

El objetivo del drenaje transversal es la restitución de la continuidad de la red de drenaje natural del terreno (vaguadas, cauces, arroyos, ríos) interceptada por la carretera. Las obras de drenaje transversal también pueden ser útiles para el desagüe de la red de drenaje de la plataforma y márgenes de la carretera, o para el paso de la fauna o la reposición de servicios.

En general, cabe distinguir dos grupos en el drenaje transversal:

- Las pequeñas obras de drenaje, de sección cerrada, fundamentalmente tubos o marcos. Se denominan en general Obras de Drenaje Transversal (ODT).
- Obras de paso de grandes dimensiones, tales como puentes y viaductos, y que se estudian con técnicas de hidráulica fluvial.

3.14.3.1 Datos de campo

Para la implantación del drenaje transversal de la carretera debe realizarse:

- Cartografía de detalle mediante taquimetría del emplazamiento previsto de las obras de drenaje transversal y de la vegetación de las riberas, así como del cauce natural en una distancia suficiente para su correcta modelización hidráulica. También debe hacerse inventario de represas y obstáculos, así como de escarpes o indicios de erosión, para que puedan ser tenidos en cuenta en el diseño del drenaje.
- Toma de datos de las obras de drenaje existentes actualmente en las inmediaciones de la carretera y que pueden influir en el drenaje de la carretera (situación, tipología, características geométricas). Estudio especial de aquellas que, en el caso de realizarse el aprovechamiento de una carretera existente, sean susceptibles de ser utilizadas en el drenaje del nuevo proyecto mediante rehabilitación, ampliación, etc.
- En zonas urbanas y periurbanas deben inventariarse y recogerse datos del sistema de alcantarillado de los núcleos de población (sumideros, colectores, estanques de tormenta, etc), por la incidencia que podría tener en el proyecto del drenaje de la carretera.

3.14.3.2 Implantación de las ODT

La implantación de las obras de drenaje transversal se realizará evitando las situaciones que se indican a continuación:

- apoyos heterogéneos del cuerpo de la obra;
- salidas mediante bajadas escalonadas apoyadas en el relleno;
- trasvase de agua de una cuenca principal a otra, en general;
- soleras escalonadas, en lo posible;
- cambios bruscos de alineación, en especial en régimen rápido.
- entradas en pozo, cuando sea conveniente que las obras de drenaje sirvan como paso de fauna.

3.14.3.3 Dimensionamiento de las ODT

En el dimensionamiento de las obras y elección de su tipología se tendrán en cuenta los costes de construcción y conservación, evitando en lo posible obras multicelulares por el peligro de obstrucción.

En todos los casos se procurará, dentro de lo posible, dimensionar cada obra de fábrica, de manera que la sección de control del flujo esté a la entrada de la misma y que la altura de agua que se produce en el remanso respecto a la cota de la solera en la entrada de la obra de drenaje sea menor de 1,2 veces el diámetro del tubo o de la altura libre ($H_E < 1,2 D$), con el fin de evitar la posibilidad de que se produzcan daños materiales a las propiedades colindantes.

Este último aspecto deberá ser tenido en cuenta especialmente en los casos en los que el cauce natural de la escorrentía no exista, o no esté bien definido, y quepa entonces la posibilidad de que no se alcance el régimen uniforme antes de la entrada del flujo en el conducto transversal correspondiente. En estos casos, deberá relacionarse la capacidad de desagüe de la sección (Q) con la altura de energía específica del agua (H_E) inmediatamente antes de la embocadura, que para el caso de que se formen remansos coincidirá, dada la pequeña velocidad de aproximación del agua, con el nivel máximo que alcance la superficie libre con respecto al umbral inferior de la obra de fábrica de desagüe. De esta manera podrá dimensionarse la obra de fábrica para un determinado caudal de cálculo Q , y conocer H_E , que determinará la posible existencia de daños a terceros.

Cuando los niveles de agua a la salida de la ODT, o las características de la ODT (pendiente, longitud, rugosidad) influyen a los niveles de aguas arriba, la altura de agua a la entrada de la ODT deberá ser calculada preferentemente mediante métodos basados en el análisis de las curvas de remanso.

La comprobación hidráulica de la ODT debe comprender:

- Cuando el caudal de proyecto es superior a $20 \text{ m}^3/\text{s}$, o las circunstancias así lo aconsejen, se debe hacer un estudio hidráulico del cauce mediante modelización numérica, teniendo en cuenta el riesgo de obstrucción y haciendo las mismas comprobaciones de la superficie de inundación que las usuales en el estudio de puentes (ver puntos 2.10.3.4 y 2.10.3.5).
- El resguardo entre la lámina de agua aguas arriba y la calzada debe ser superior a 1 m. La ODT debe ser capaz de desaguar el caudal de proyecto, con los resguardos necesarios para tener en cuenta el riesgo de obstrucción y comprobándose que la velocidad media de la corriente es inferior a 6 m/s .
- La ODT no debe entrar en carga para el caudal de proyecto.
- Se estudiará el riesgo de aterramiento y de erosión, y se proyectarán las medidas de protección necesarias.

El proyecto incluirá el cálculo mecánico de las obras de drenaje transversal:

- En el caso de marcos, se abordarán el cálculo de estos elementos en el anejo de estructuras, de conformidad con la normativa vigente.
- En el caso de tubos, cuando la normativa técnica así lo prevea, el anejo de drenaje debe concretar su resistencia mecánica mediante una adecuada elección de la clase resistente. Ésta debe justificarse mediante cálculos que figurarán en el anejo de drenaje.

En el caso de que sea posible las obras de drenaje se pueden adaptar como pasos de fauna.

3.14.3.4 Estudio de las cuencas más importantes

Se realizará un estudio particular de los cauces correspondientes a los cursos de agua principales (ríos, arroyos, etcétera) interceptados por la carretera, normalmente salvados por puentes o viaductos.

El estudio hidráulico se extenderá por el cauce aguas arriba y aguas abajo hasta que se pueda aceptar que las condiciones del cauce no influyen en el funcionamiento hidráulico de la obra de drenaje, ni está en el funcionamiento hidráulico del cauce. La obra de drenaje y el cauce se deberán modelar incluyendo todos los puntos singulares, de cambio de sección, pendiente o alineación en planta.

En el anejo de drenaje se incluirán planos de la obra de drenaje y el cauce en los que se representará la lámina de agua (tanto en planta como en alzado) para el caudal de proyecto y para el caudal de las máximas avenidas ordinarias. Además se representarán los calados de régimen crítico y de la energía específica, y el régimen de velocidades de la corriente. La elección del modelo hidráulico se realizará en función del riesgo de daño catastrófico (riesgo de pérdida de vidas humanas o graves daños personales; afecciones a núcleos poblados o industriales), la configuración de la zona de proyecto y el caudal de cálculo:

- Zona con riesgo de daños catastróficos o caudal $> 50 \text{ m}^3/\text{s}$: Análisis mediante modelo en régimen gradualmente variado en una dimensión (HEC-RAS o similar) o en dos dimensiones en zonas en las que el drenaje de avenidas se produzca por varias obras de drenaje o puentes correspondientes a distintos cauces de aguas bajas o cuando en el entorno de la obra de drenaje o el puente se produzcan confluencias de cauces.
- Zona sin riesgo de daños catastróficos y caudal inferior a $50 \text{ m}^3/\text{s}$: Además de modelos en régimen gradualmente variado, se aceptan metodologías simplificadas.

En zonas de obras de drenaje transversal, encauzamientos o reintegración al cauce natural de los caudales en las que no se hayan podido evitar cambios bruscos de trazado en planta se deberán calcular los calados y sobreelevaciones con modelos numéricos en dos dimensiones en régimen variable o con otros métodos respaldados por la experimentación.

Se definirán con exactitud la tipología de la obra de cruce, dimensiones de la sección transversal, pendiente de la solera, régimen hidráulico de funcionamiento de las obras de drenaje proyectadas, sobreelevación y socavación, tanto la generalizada del cauce como la localizada en la zona de pilas y estribos.

Se realizará el cálculo de las socavaciones, así como de las protecciones necesarias, justificando la adecuación del método de cálculo.

En aquellos casos en los que el estudio de socavación revista especial importancia, puede ser necesario contrastar los cálculos de los modelos numéricos con modelos reducidos de laboratorio.

3.14.3.5 Condiciones de desagüe de puentes y viaductos

- El cauce: es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias. La

determinación de este terreno debe hacerse atendiendo a sus características geomorfológicas, ecológicas y teniendo en cuenta las informaciones hidrológicas, hidráulicas, fotográficas y cartográficas que existan, así como las referencias históricas disponibles. Se define el caudal de la máxima crecida ordinaria como la media de los máximos caudales anuales producidos durante diez años consecutivos representativos del comportamiento hidráulico de la corriente. Este caudal se podrá obtener mediante datos de aforos o mediante los mapas de caudales máximos elaborados por las Administraciones responsables. Cuando no se disponga de estos, se estimarán mediante métodos hidrometeorológicos.

- Márgenes: es el terreno que linda con el cauce.
- Ribera: es la franja lateral del cauce situada por encima del nivel de aguas bajas.
- Zona de servidumbre: Franja de 5 metros de anchura en las márgenes del cauce, destinada a uso público.
- Zona inundable: se consideran zonas inundables las delimitadas por los niveles por las aguas en avenidas de 500 años de periodo de retorno, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como a series de avenidas históricas y documentos o avenidas históricas de las mismas.
- Vía de intenso desagüe: es la zona por la que pasaría la avenida de 100 años de periodo de retorno sin producir una sobreelavación mayor de 0,30 m, respecto a la cota de la lámina de agua que se produciría con esa misma avenida considerando toda la llanura de inundación existente. La autoridad hidráulica competente puede reducir la sobreelavación a 0,10 m cuando el incremento de la inundación pueda producir graves perjuicios, o aumentarla a 0,50 m en zonas rurales o cuando el incremento de la inundación produzca daños reducidos.
- Zona de flujo preferente: Es aquella zona constituida por la envolvente de la unión de la vía de intenso desagüe con aquellas zonas donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes cuando las condiciones hidráulicas de la avenida satisfagan uno o más de los siguientes criterios:
 - Que el calado sea superior a 1 m.
 - Que la velocidad sea superior a 1 m/s.
 - Que el producto de ambas variables sea superior a 0,5 m²/s.

Normalmente, se exige:

- Que los estribos de las estructuras se sitúen en el exterior de la zona de servidumbre.
- Que las pilas situadas dentro de cauce natural se coloquen de 5 a 10 m, según los casos, de la vegetación de ribera.

Normalmente, se exigirán comprobaciones hidráulicas de este tipo:

- Que la infraestructura no altere significativamente la zona inundable previa a la ejecución de las obras. En casos excepcionales, se puede autorizar que no se cumpla la anterior condición si se hace un estudio especial de la posibilidad de daños en la nueva zona inundable, en concreto en la zona de flujo preferente tras las obras.
- Que la infraestructura no altere la vía de intenso desagüe, es decir, que las sobreelavaciones no sobrepasen 0,30 m de las cotas que se producirían en la llanura de inundación con anterioridad a la ejecución de las obras.
- Que exista un resguardo mínimo de 1 m entre la parte inferior del tablero y la lámina de agua de periodo de retorno de 500 años; y de 2 m entre la parte inferior del tablero y la lámina de agua y la lámina de agua para la avenida de 100 años.

Por lo tanto, el encaje de una estructura sobre un cauce público requiere un estudio hidráulico para definir:

- La zona inundada por la máxima crecida ordinaria.
- La zona inundable, establecida para la avenida de 500 años de periodo de retorno.
- La vía de intenso desagüe y la zona de flujo preferente, establecidas normalmente para

la avenida de 100 años de periodo de retorno, y las alteraciones que puede provocar la infraestructura en ellas.

- Los resguardos del tablero respecto a las avenidas de 100 y 500 años de periodo de retorno.

Además, el encaje debe contar con una cartografía de detalle de la vegetación de ribera existente en la zona de cauce donde se implanta la estructura.

3.14.4 DRENAJE SUBTERRÁNEO

El proyecto del drenaje subterráneo se llevará a cabo siguiendo las directrices de la Administración.

En especial debe evitarse en el proyecto del drenaje de la carretera que las aguas del drenaje superficial lleguen a introducirse en los elementos del drenaje subterráneo.

Como criterios de proyecto, deben contemplarse:

- La explanada debe estar a la mayor distancia posible del nivel freático, lo que debe estudiarse desde las primeras fases. Así, en el caso de que el material de cimiento de la explanada sea un suelo seleccionado o una roca, la cota de coronación de la explanada debe estar a un mínimo de 60 cm sobre el nivel más alto del freático; en el caso de **suelos adecuados, debe aumentarse a 80 cm; para suelos tolerables, 100 cm. Para suelos marginales o inadecuados, 120 cm.** Para ello debe optarse siempre que sea posible por la elevación de la rasante, y cuando no, por el rebaje del nivel freático mediante drenes, capas drenantes y geotextiles.
- Se debe evitar la penetración de agua superficial a la explanada por infiltración a través de la calzada, arcenes, bermas y medianas, por lo que debe realizarse un tratamiento correcto de estos elementos de acuerdo con los detalles y especificaciones de las Recomendaciones.
- El diseño debe prever la evacuación de las aguas infiltradas en función del recorrido previsible de éstas en la sección transversal de la carretera, que se preverá según las características de la explanada y el firme. Se proyectarán las zanjas drenantes, drenes y colectores en las ubicaciones en que sean necesarios.
- El diseño también debe considerar los flujos subterráneos longitudinales al trazado de la carretera. En especial, cuando existe una transición de desmonte-trinchera a relleno, el desmonte tiene una longitud de más de 150 m y la pendiente longitudinal de la carretera es igual o superior al 3 %, se proyectarán zanjas drenantes transversales al trazado en la zona de transición.
- El diseño prestará especial atención a los elementos de drenaje subterráneo que resuelvan problemas singulares (captación de fuentes y manantiales, túneles, rebajes del nivel freático, estabilización de taludes, etc).

3.14.5 DEFINICIÓN DE LAS OBRAS DE DRENAJE EN LOS PLANOS

Los planos deberán incluir los datos precisos para definir con toda exactitud la ubicación, orientación, dimensiones y pendiente hidráulica de todos y cada uno de los elementos del drenaje.

Con este objeto, deberán incluirse siempre los siguientes datos:

- coordenadas de situación de las arquetas y embocaduras de obras de fábrica;
- cotas de la solera en las embocaduras de las obras de fábrica;
- definición geométrica de la rasante del vértice inferior de las cunetas de drenaje (pendientes, cotas y coordenadas de los puntos singulares, etcétera), siempre que no se deduzcan directamente de los perfiles longitudinales y secciones tipo de los viales del Proyecto;

- definición geométrica de la solera de los conductos subterráneos de drenaje;
- definición concreta de las dimensiones geométricas, espesores de solera, recubrimientos y especificaciones relativas a la calidad que deben cumplir los materiales a emplear en la construcción de las distintas obras de fábrica, pesos de escollera, etcétera.

Las obras de drenaje transversal, puentes y viaductos deberán definirse sobre planos de topografía de detalle realizada al efecto.

En el caso de puentes, viaductos y grandes obras de drenaje transversal, en la hoja de planta y alzado general de la estructura se representará los límites de cauce público, de la zona inundable y de la zona de flujo preferente, así como la vegetación de ribera cartografiada, lo que permitirá asegurar el correcto encaje de las estructuras en el cauce.

Se incluirán, también, los planos de detalle necesarios para definir y replantear en obra los distintos elementos singulares que se requieran (zanjas drenantes, bajantes escalonadas, reposición de fuentes y manantiales, encauzamientos, etcétera).

3.15 ESTUDIO GEOTÉCNICO PRELIMINAR PARA LA CIMENTACIÓN DE ESTRUCTURAS Y PARA LOS TÚNELES

Para la planificación de la investigación geotécnica de la cimentación de las estructuras y de los túneles se deberá tener en cuenta su carácter de obra puntual, lo que requiere un conocimiento más específico y enfocado a problemas más concretos. Por lo demás, se seguirán las indicaciones que se hicieron en el estudio geotécnico del corredor.

3.15.1 ESTUDIO GEOTÉCNICO PARA LA CIMENTACIÓN DE ESTRUCTURAS

Realizado el estudio geotécnico del corredor, en el que se habrán descrito los trabajos de reconocimiento realizados, y se habrán recopilado los resultados obtenidos, se estudiarán por separado cada una de las estructuras importantes proyectadas, analizando los resultados de su estudio geotécnico y concluyendo sobre el tipo de cimentación más adecuado.

3.15.1.1 Descripción de la estructura

Se indicará su tipología, ubicación y orden de magnitud de la carga que se va a transmitir al cimiento en cada pila o estribo y de los asientos diferenciales que la estructura podrá admitir.

3.15.1.2 Trabajos de reconocimiento

A partir de estos datos se planificará la campaña de campo y ensayos de laboratorio a desarrollar. Como mínimo, salvo justificación técnica detallada, se realizarán los siguientes trabajos:

- 1 sondeo rotativo para el estudio de la cimentación de cada estribo y cada pila de la estructura, con la profundidad que requiera un completo conocimiento del terreno subyacente;
- 1 ensayo S.P.T. en suelos cohesivos cada 3 m, y en suelos granulares cada 1,5 m;
- 1 toma de muestra inalterada cada 3 m, aproximadamente.

Respecto a la ejecución de calicatas, sondeos mecánicos o ensayos de penetración dinámica y ensayos de laboratorio se procederá de la forma indicada en el estudio geotécnico del corredor.

3.15.1.3 Conclusiones

Sobre la base de los datos obtenidos, se proporcionará información sobre:

- tipos de cimentación;
- carga admisible sobre el terreno, con indicación de los parámetros tenso deformacionales de las formaciones afectadas;
- evaluación de los asientos previsible;
- situación del plano de cimentación;
- posibles lagunas en el estudio realizado y sus causas;
- trabajos de reconocimiento complementarios a efectuar durante la ejecución de las obras;
- dimensionamiento, cálculo y procedimiento constructivo de la cimentación;
- en las cimentaciones profundas el tipo de pilote, forma de ejecución, carga admisible por fuste y punta, y posible existencia de rozamiento negativo;
- especificación de la calidad de los materiales a emplear en la construcción de la cimentación.

Se realizará un cuadro resumen del tipo de cimentación y cargas admisibles en las pilas y estribos de cada una de las estructuras, así como de la cota de cimentación. Este cuadro resumen no podrá sustituir en manera alguna al estudio individual de las cimentaciones de todas y cada una de las estructuras.

3.15.1.4 Definición de las cimentaciones en planos

Para cada estructura se realizará una planta y un perfil geotécnico a escala adecuada para representar el corte completo del terreno en el que se apoye, en el que se graficará la situación de las pilas y la de los sondeos, calicatas, ensayos de penetración dinámica, y cualquier otro reconocimiento complementario realizado, tanto en planta como en alzado.

En cada perfil se incluirán los distintos estratos atravesados, indicando su espesor y características geotécnicas, resistencia y compresibilidad.

Los planos del proyecto deberán incluir los datos precisos para definir con exactitud la ubicación del plano de cimentación, de los estribos y pilas de cada estructura proyectada, así como las dimensiones y posición de la cimentación propiamente dicha, y la definición de los taludes de la excavación.

3.15.2 ESTUDIO GEOTÉCNICO PARA LOS TÚNELES

El conocimiento geotécnico de los túneles, requiere por su particularidad, la realización previa de un estudio geológico e hidrogeológico especial.

Los trabajos de reconocimiento para los estudios geológico, hidrogeológico y geotécnico deben estar coordinados. Se hará una planificación conjunta de la ubicación y tipo de prospecciones (geólogo) y del plan de testificación, muestreo y ensayos (geomecánico).

3.15.2.1 Estudio geológico

Para realizarlo se llevarán a cabo, por técnicos especializados, los reconocimientos superficiales necesarios que comprenderán, como mínimo, lo siguiente:

- a. investigación geológica detallada en la zona de las boquillas;
- b. estudio complementario de ámbito general, mediante fotografía desde satélite, fotogeología y posterior comprobación de campo, que permita establecer una corte geológico razonable de los terrenos atravesados por el túnel.

Contendrá la siguiente documentación:

- a. descripción de las características litológicas del terreno y evolución de su competencia o calidad, diferenciando tramos a lo largo del túnel;
- b. historia geológica somera de la zona, que recoja los aspectos más relevantes en relación con la obra que se estudia y en particular los siguientes:
 - posibles tensiones residuales en el macizo rocoso, evaluándolas con base en la información bibliográfica existente;
 - actividad tectónica reciente (neotectónica);
 - eventuales cargas de preconsolidación sufridas por los materiales;
 - paleoclima habido durante el Cuaternario y su influencia en el grado y profundidad de la meteorización;
- c. justificación del trazado desde un punto de vista geológico, una vez tenidos en cuenta los condicionantes generales o locales; se definirán y compararán en líneas generales las posibles alternativas, indicando los criterios que conducen a recomendar el trazado elegido; el resto de los estudios se referirán a este trazado;
- d. zonas que requieren un estudio concreto o detallado, por medios mecánicos o geofísicos, de las que deberán proporcionarse, los cortes de las diversas interpretaciones obtenidos a partir de los datos de superficie que permitan definir las medidas de prospección más idóneas;
- e. características litológicas o estructurales del macizo que deben precisarse con más detalle;
- f. geología en planta, a escala 1/1.000, de la zona de implantación (franja de ancho variable entre 400 y 600 m según la complejidad del terreno) separando formaciones geológicas (litoestratigráficas) y señalando litología (series, tipo y unidades), accidentes estructurales (fallas, fracturas, diques, pliegues, dolinas, etcétera), tectónica, buzamientos observados y demás detalles de interés;
- g. perfil longitudinal ($E_h = 1/1.000$, $E_v = 1/100$) a lo largo de eje del túnel en el que queden reflejados:
 - estructura geológica general;
 - formaciones existentes y sus contactos, observados o supuestos;
 - fallas o fracturas existentes y la amplitud de su milonitización;
- h. esquema geomorfológico que incluya zonas erosivas, de depósito, inestabilidad activa o latente de laderas, etcétera;
- i. perfiles transversales localizados en zonas singulares;
- j. fotografías aéreas y de satélite interpretadas (mosaico);
- k. inventario de posibles explotaciones mineras, activas o abandonadas, canteras, industrias, abastecimientos de agua, edificios que pueden condicionar o resultar afectadas por la ejecución del túnel.

3.15.2.2 Estudio geotécnico

El estudio geotécnico a realizar deberá tener los siguientes objetivos básicos:

- a. complementar los estudios geológico e hidrogeológico (mejorar definición litoestratigráfica, localizar accidentes o zonas problemáticas, determinar discontinuidades, etcétera);
- b. identificar geotécnicamente los materiales (características de rocas o suelos);
- c. caracterizar geomecánicamente el macizo (peso específico, humedad natural, módulo de deformación, coeficiente del Poisson, resistencia de la roca matriz, resistencia al corte);
- d. clasificar geomecánicamente la traza del túnel, utilizando los métodos existentes;
- e. determinar las tensiones residuales y otros aspectos tensionales que pueden afectar al túnel;
- f. fijar la alterabilidad, expansividad y otras propiedades de los materiales;
- g. conocer posibles acciones sísmicas o dinámicas (zonas sísmicas, zonas con vibraciones, voladuras, impactos);

3.15.2.3 Estudio hidrogeológico

El estudio hidrogeológico a realizar deberá tener la intensidad suficiente para definir los siguientes puntos:

- a. localización de los niveles freáticos o artesianos y piezométricos, así como su variabilidad, y carga a lo largo del túnel;
- b. delimitación de acuíferos y sus fuentes de alimentación o recarga; se estudiará la posibilidad de que estén contaminados o transporten aguas agresivas para morteros u hormigones;
- c. localización de barreras o fronteras del flujo subterráneo;
- d. estimación en los diferentes terrenos de la permeabilidad, transmisividad, capacidad de almacenamiento, etcétera (bien por observaciones directas o por comparación con formaciones análogas);
- e. obtención de datos (especialmente caudales afluentes) para el proyecto de medidas de drenaje e impermeabilización y su adecuada previsión al avance de las operaciones constructivas;
- f. prevención de problemas de interceptación de acuíferos, subsidencia, agotamiento de pozos, etcétera;
- g. localización de zonas karstificadas o con fenómenos de disolución o erosión interna, definiendo su posible grado de actividad;
- h. posibles zonas cargadas de agua (diques, bolsas, milonitos, etcétera) con eventual irrupción localizada;
- i. recomendaciones sobre las medidas a adoptar durante la ejecución del

túnel.

- j. proporcionar información sobre determinados tratamientos del terreno a realizar (inyecciones, congelación, etcétera).

Se realizará una prospección de campo específica para explicar los puntos de los estudios geológico e hidrogeológico insuficientemente conocidos y que sean esenciales para la justificación del trazado adoptado.

Se realizará, además, el número de sondeos mecánicos necesarios para obtener, el grado de definición exigido y como mínimo 1 en cada una de las boquillas y 1 cada 150/200 m de comprobación a lo largo de la traza supuesta del túnel. Para su ejecución se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:

- aprovechar al máximo sus posibilidades de manera que sean utilizables para estudios de detalle posteriores;
- profundizar de 5 a 20 m bajo la rasante prevista según la incertidumbre en la posición definitiva de la misma;
- realizar una testificación completa de los sondeos;
- realizar ensayos (down-hole, dilatométricos, etcétera).

Si fueran necesarios pozos de ventilación deberá realizarse, además de una planta topográfica a escala 1/200, un reconocimiento geofísico mediante sondeos electromagnéticos y sondeos mecánicos que permitan estudiar los posibles emplazamientos: la estructura geológica exacta y la importancia de la montera.

Los ensayos de laboratorio serán principalmente de identificación y de tipo geomecánico elemental. Una relación no exhaustiva es la siguiente:

- identificación de suelos: granulometría, peso específico aparente, humedad, sulfatos, carbonatos, materia orgánica;
- identificación de rocas: composición mineralógica, clasificación litológica, textura, fracturación, alteración;
- determinación de la velocidad de propagación de ondas en testigos de roca;
- resistencia a compresión simple de suelos;
- ensayos triaxiales en roca;
- ensayos de corte sobre roca matriz y discontinuidades;
- ensayo de carga puntual en rocas;
- velocidad de propagación de ondas sísmicas longitudinales y transversales;
- ensayos de compresión simple en roca con control deformacional post-rotura.

El informe final del estudio geotécnico contendrá como mínimo los apartados siguientes:

- a. descripción y caracterización geotécnica de los terrenos y cuantificación de sus características geomecánicas, hidráulicas y de alterabilidad;
- b. división del túnel en tramos de características sensiblemente homogéneas estableciendo para cada uno de ellos una previsión del comportamiento y estabilidad de las obras durante la ejecución y la explotación, sobre la base de las características indicadas en el punto anterior;
- c. justificación del trazado o propuesta de variaciones;
- d. propuestas sobre secciones y sostenimientos;

- e. planta a escala 1/1.000 o 1/500, con la implantación de los sondeos realizados u otro tipo de prospecciones;
- f. perfil longitudinal del túnel a la misma escala, que incluya los datos de los estudios geológico e hidrogeológico, completado con los resultados de las prospecciones y la información geomecánica, así como la división en tramos y clasificación del terreno;
- g. columnas de sondeo y otros tipos de prospección;
- h. resultados de ensayos de laboratorio.

3.15.2.4 Resumen y recomendaciones

Los parámetros de proyecto se obtendrán bien directamente mediante caracterización geomecánica del terreno o bien indirectamente a través de clasificaciones empíricas.

Como resultado del conjunto de estudios realizados se presentará un perfil resumen en el que se reúna la información obtenida y las recomendaciones necesarias para el proyecto. Se incluirán al menos los siguientes datos: situación del tramo, litología, estructura, flujos de agua, características geomecánicas, tipo de excavación, tipo de sostenimiento y posibles tratamientos del terreno, incidencias singulares a tener en cuenta, y todos los que se representen gráficamente (situación de sondeos, etc)

3.16 ESTUDIO ESTRUCTURAL

El alcance de la parte estructural, es la ejecución de los Prediseños de las estructuras de arte mayor que formen parte de proyecto en estudio de las siguientes tipos de estructuras

3.16.1 Prediseños estructurales para cruces de ríos y esteros

Determinar el tipo de estructura técnica, económica y socialmente más conveniente implantar en el cruce de ríos o esteros y valorar con un 80% de aproximación al proyecto definitivo.

Entregar al MTOP, el informe y los planos de los anteproyectos estructurales en el cual se incluyan las geometrías, especificaciones de los materiales más relevantes a utilizar entre otros, para lo cual se tomarán en cuenta las normas AASHTO LRFD, estudio topográfico de la vía, tres perfiles longitudinales del sector a implantarse y estudio geofísico.

Trabajos que el consultor debe realizar.-

3.16.1.1 Estudio topográfico

Se utilizará el trabajo ejecutado topografía auxiliar para puentes

3.16.1.2 Elaboración de perfiles longitudinales

El consultor en concordancia con el especialista estructural, obtendrá tres perfiles longitudinales del sitio del puente, uno en el posible eje y los dos restantes a 20 metros del eje, tanto aguas arriba como aguas abajo. En estos ejes se colocará el posible nivel de máxima creciente obtenido en campo. Se utilizará equipos de precisión.

3.16.1.3 Estudio geofísico

Se utilizará el trabajo descrito en el numeral 3.10 sobre sismica de refracción, para la ubicación

de las líneas sísmicas se coordinará con el especialista estructural y la información de los perfiles longitudinales, de tal forma que los resultados concuerden con los niveles globales del proyecto.

3.16.1.4 Cantidades de obra y presupuesto aproximado

El consultor entregará el cálculo de las cantidades de obra con las cuales obtiene el presupuesto, el presupuesto en forma parcial para cada estructura y total del proyecto, la definición de la estructura más conveniente dentro del anteproyecto lo realizará el consultor y el presupuesto de esa estructura será tomado en cuenta para el presupuesto final.

3.16.1.5 Documentos que el consultor debe entregar al MTOP

El informe del anteproyecto estructural para el cruce de ríos y esteros, en la que debe constar: antecedentes, información obtenida, descripción de trabajos realizados, cantidades de obra y presupuesto, conclusiones y recomendaciones se incluirá en el Anejo 13 Tipología de estructuras y túneles.

3.16.1.6 Planos estructurales de los dos anteproyectos, en forma independiente.

La información debe estar en impreso y en forma magnética y se incluirá en el Documento Planos.

3.16.2 Prediseños estructurales para cruces de vías (pasos inferiores o superiores)

Determinar la ubicación y el tipo de estructura técnica, económica y socialmente más conveniente implantar en el sitio de cruce con vías para pueblos y valorar con un 80% de aproximación al proyecto definitivo.

3.16.3 Prediseños estructurales para intercambiadores

Determinar la ubicación y el tipo de estructura técnica, económica y socialmente más conveniente implantar en el sitio de estudio y valorar con un margen de 80% de aproximación al proyecto definitivo.

Entregar al MTOP, el informe y los planos de dos anteproyectos estructurales en el cual se incluya las geometrías, cantidades de obra, especificaciones de los materiales más relevantes, para lo cual se tomará en cuenta las normas AASHTO LRFD, estudio topográfico de la vía, tres perfiles longitudinales del sector a implantarse y estudio geofísico.

Este tipo de estructuras se estudiará para conectarse con poblaciones relevantes o cuando se requiera desviar de la carretera un flujo de tráfico importante.

3.16.4 Prediseños estructurales para viaductos

Es un tipo de estructura de arte mayor, por lo cual debe contener todas las condiciones requeridas en estos pliegos, a excepción del estudio hidrológico-hidráulico.

Está previsto la colocación viaductos, en los cruces de vías, para lo cual se debe considerar un gálibo vertical no menor 6.00 m. y el galibo horizontal lo requerido por la sección horizontal de la vía y lo considerado por el consultor.

En caso de sitios que como alternativa se pudiera considerar viaducto, en primer lugar se debe agotar todas las soluciones disponibles técnicamente, para que el consultor pueda proponer como alternativa al MTOP, un viaducto como una Solución Vial.

3.16.5 Prediseños estructurales para pasos de semovientes

Determinar los sitios necesarios donde se debe ubicar una estructura deprimida para el paso de semovientes, elaborar un anteproyecto de estructura tipo y valorarla, la misma servirá para la cuantificación global en el costo del proyecto.

Entregar al MTOP, el informe global de todos los pasos y un plano tipo del anteproyecto.

3.16.6 Prediseños de muros de contención

En los lugares en donde sea necesario construir muros de sostenimiento, sea para completar el ancho de la vía o por razones de protección de alguna estructura, en base a la información topográfica y el diseño geométrico tanto horizontal como vertical, se deberá determinar la longitud y altura del muro; con el análisis correspondiente se pre-diseñara el tipo de muro: a gravedad, en cantiléver o anclados.

La selección del tipo de muro a pre-diseñarse estará supeditada, a las necesidades técnicas requeridas, las disponibilidades de materiales de construcción y al análisis económico respectivo.

Se utilizará la topografía de la zona de implantación de la obra para obtener todos los parámetros de pre-diseño, posteriormente con los datos que se obtengan de los estudios geotécnicos se procederá a pre-diseñar el muro más conveniente.

3.16.7 Prediseños de Pasos peatonales

Determinar los sitios necesarios donde se debe ubicar una estructura elevada para el paso de personas, elaborar dos anteproyectos de estructura tipo y valorarla, la misma servirá para la cuantificación global en el costo del proyecto.

Para elaborar el anteproyecto, el consultor deberá tomar en cuenta criterios de estética, amplitud y comodidad, de tal manera que el paso peatonal sea visto como un real elemento de servicio y seguridad.

Concebido de esta manera, el anteproyecto debe incluir las estructuras de los accesos que serán las sugeridas por el Consultor.

3.16.8 Normas que se deben aplicar

Para el análisis y diseño estructural se debe utilizar las Normas AASHTO LRFD 2010 o última edición.

Para las especificaciones Generales, se debe tomar las siguientes:

- Especificaciones Generales para la Construcción de Vías y Puentes, MOP-001-F-2002 o última edición.
- Última edición AWS para soldaduras.
- Normas ecuatorianas de construcción NEC 11.

Para las especificaciones Especiales, que son las que no constan en las Generales, es obligación del Consultor realizar estas especificaciones para todos y cada uno de los rubros que contengan el proyecto.

Las cargas vivas que se debe aplicar son las HL-93 y HS-MOP a más de estas cargas de frecuencia normal, se debe verificar para un camión extra-pesado de 175 t, de frecuencia

esporádica y que pase un camión a la vez por las estructuras de arte mayor. Los diseños deberán contener las recomendaciones de reforzamiento para tomarlas en cuenta en el momento que sean necesarias.

Para el uso de normas internacionales u otras normas, para el análisis y diseño de ciertos elementos especiales, será de común acuerdo con el Supervisor de la parte estructural, este tema está ampliado cuando se habla en forma general.

3.16.9 Especificaciones de materiales

El consultor propondrá y recomendará a la Supervisión Estructural, la utilización de materiales actuales probados, que garanticen una mayor vida útil, menor grado de mantenimiento y de fácil construcción, es responsabilidad del consultor uniformizar el tipo de materiales en las diferentes obras de arte mayor, clasificando por luces u otro tipo, sin embargo para el diseño de los distintos elementos que formen parte de las estructuras de arte mayor, se utilizarán materiales con las siguientes especificaciones como mínimo:

3.16.9.1 Hormigones

$f'c$	Elemento
180 kg/cm ² 18 MPa	replantillos
240 kg/cm ² 24 MPa	en infraestructura: estribos, muros de ala, pilas
240 kg/cm ² 24 MPa	en superestructura: protecciones, veredas, losa diafragmas y vigas
280 kg/cm ² 28 MPa	en tableros sobre vigas metálicas
>350 kg/cm ² >35 MPa	en superestructura: vigas de hormigón postensado.

3.16.9.2 Acero

El acero de refuerzo tendrá un límite a la fluencia de 4200 kg / cm² (420 MPa) en forma de varillas milimetradas y corrugadas.

El acero de preesfuerzo (en el caso de existir) debe ser del llamado grado 270 de baja relajación cuyo límite de fluencia alcance los 16000 kg / cm² (1600 MPa) y la resistencia máxima no deberá exceder los 18900 kg / cm² (1890 MPa).

Los elementos de acero estructural, en caso de ser usados, deben ser del grado 50, del tipo ASTM A-588, con un límite de fluencia de 3500 kg / cm² (350 MPa).

3.16.10 Análisis y diseño estructural

3.16.10.1 Anteproyectos.-

Es obligación del Consultor presentar como mínimo 2 alternativas estructurales para cada uno de las obras de arte mayor, con sus correspondientes ventajas y desventajas desde el punto de vista técnico, económico, social, paisajístico, constructivo y ambiental entre otros, mediante una matriz de decisiones. El consultor analizará las alternativas y recomendará la mejor de ellas

al ministerio.

Como resultado del análisis y pre-diseño estructural el Consultor deberá entregar el informe de al menos 2 anteproyectos conteniendo la siguiente información: planos de anteproyecto, cantidades de obras estimadas, presupuesto referencial, cronogramas de trabajo y documentos de respaldo (solución de trazado vial, datos hidrológicos-hidráulicos, geotécnicos, de impacto ambiental...) en impreso y en forma magnética.

El MTOP aprobará una de las soluciones propuestas.

3.16.10.2 Sección transversal.-

Una de las condiciones básicas para la geometría de las estructuras de puentes y viaductos es la adaptación en cada una de las estructuras de la sección transversal, considerando: ancho de calzada, ancho de la vía incluyendo espaldones externos e internos y separadores centrales. El Consultor pondrá en consideración la sección transversal de las estructuras de arte mayor al MTOP para su definición.

3.16.10.3 Pre-diseño estructural.-

Una vez concebido el ante proyecto estructural, se actualizara la geometría de sus elementos, hasta que exista una armonía entre las cargas actuantes y elementos resistentes, de acuerdo a las normas y regulaciones American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)– Load Resistance Factor Design (LRFD) Bridge Design Specifications, 2010.

Las estructuras deberán pre-diseñarse tomando como parámetros de referencia los siguientes:

3.16.10.4 Cargas

Peso propio de los elementos

Carga vehicular (HL-93, HS-MOP y Camión extra-pesado, Propuesto en los términos anteriormente indicados)

Empuje de tierras, estáticas, dinámicas (Mononobe Okabe)

Cargas sísmicas (análisis dinámico e iteración suelo-estructura)

Frenado, fuerza centrífuga, retracción por fraguado, variación de temperatura entre otros.

Zona sísmica

Fallas geológicas activas

Estudios que presenten características afines a las citadas en los ítems anteriores.

En lo posible se estandarizará su estructuración y tipo de material de los puentes a utilizarse, luego de un análisis técnico, económico, constructivo, ambiental y paisajista entre otros.

Utilizará la topografía ejecutada en el estudio preliminar de la vía.

El ingeniero estructural, obtendrá tres perfiles longitudinales del sitio del puente, uno en el posible eje y los dos restantes a 20 metros del eje, tanto aguas arriba como aguas abajo. En

estos ejes se colocará el posible nivel de máxima creciente obtenido en campo. Se utilizarán equipos de precisión.

3.17 DISEÑO DE TÚNELES

3.17.1 Sísmica de refracción para portales (Incluye nivelación de geófonos, correlación a una coordenada obtenida por un GPS de precisión)

Con el fin de complementar la información respecto a la identificación de los estratos geológicos del suelo y roca para la implantación de los portales, como en la estabilización de los taludes de los mismos, se incluirá una exploración del subsuelo en base a prospección sísmica, con líneas definidas, de acuerdo a las necesidades del sitio.

Las pruebas o ensayos sísmicos, se ejecutarán observando las especificaciones que rigen para este tipo de ensayos.

El número de disparos será mínimo de cinco para cada perfil, base o implantación. Se realizará el respectivo levantamiento topográfico de los perfiles (coordenadas y cotas).

Los sismogramas tendrán su respaldo tanto magnético como físico.

Se medirán tanto las velocidades longitudinales (V_p) como las transversales (V_s).

Se procederá a procesar los datos de campo, para lo cual, se utilizarán los métodos actuales más avanzados que operan con técnicas y algoritmos de tipo tomográfico y proporcionan como resultado final secciones sísmicas con la distribución continua de los valores de V_p . Representadas estas secciones mediante campos de color o mediante isolíneas convenientemente seleccionadas constituyen una imagen muy detallada e inmediata relativa a ciertas características geotécnicas del subsuelo.

De igual manera, se obtendrán los parámetros físicos-mecánicos de los suelos o rocas, a saber: módulo elástico dinámico (E), coeficiente de Poisson (μ), densidad, cohesión, ángulo de fricción interna, correlaciones con el N (SPT), resistencia a la compresión simple, y otros. Los mismos que permitirán calcular los parámetros geotécnicos que se requieren para los diseños de los taludes en los portales.

3.17.2 Exploración geotécnica en base a perforaciones mecánicas (en todo tipo de material, incluye transporte, muestreo, ensayos e informe)

Con el objeto de caracterizar de una manera preliminar geo-mecánicamente al macizo por donde atravesará el túnel, se realizará una exploración semi-directa con perforaciones mecánicas a rotación percusión, las mismas que deberán considerar un diámetro apropiado y alcanzar el nivel de subrasante del túnel.

Las perforaciones atravesarán todo tipo de material, por lo que cuando sea posible se realizaran ensayos de penetración estándar y recuperación de muestras alteradas, en caso de tener capas blandas se recuperarán muestras inalteradas con tubos de pared delgada (shelby), en caso de roca se determinará el RQD, y todos los índices necesarios para su clasificación.

En este rubro se considera de manera global; además del transporte del equipo a los lugares predeterminados para la exploración también el muestreo tanto alterado como inalterado, los ensayos que se recomiendan serán como mínimo los de clasificación de suelos, el peso unitario, la compresión simple y los de permeabilidad tipo LUGEON, también se determinará el nivel freático.

Los sitios de los sondeos serán ubicados y nivelados con cotas IGM. Se determinará la naturaleza del subsuelo, por medio de la clasificación de los suelos o rocas encontrados y recuperados durante la ejecución de los sondeos mecánicos a fin de elaborar perfiles geotécnicos que permitan visualizar la disposición de los diferentes estratos de geomaterial y la posición del nivel freático. Todos los sondeos, tomas de muestras y ensayos serán realizados conforme a las normas ASTM. Se elaborará un informe para el diseño del túnel

3.17.3 Prediseño estructural de túneles (incluye recopilación de datos, análisis, resultados, informes, planos, cantidades de obra, especificaciones técnicas entre otros.)

El análisis y diseño estructural del túnel, los resultados obtenidos, la factibilidad constructiva, el informe técnico, los planos generales, planos de construcción, cantidades de obra y otros, serán de exclusiva responsabilidad del consultor, a continuación se indican ciertos lineamientos que se deben considerar para este trabajo.

El especialista en análisis y diseño estructural del túnel formará parte, en las inspecciones y ensayos de campo, de todas las especialidades.

El análisis y diseño estructural del túnel se realizará para la sección recomendada por el consultor, ya sea de una o de varias bóvedas.

Se tomará muy en cuenta dentro del proceso constructivo la seguridad Civil, protección para la salud, protección contra incendios, en general protección en túneles y obras subterráneas, para lo cual se elaborarán los respectivos manuales de protección; para que lo aplique en forma obligatoria el constructor.

Para el Análisis y diseño estructural, se regirá a las normas y Códigos pertinentes, en la que se incluya las Normas AASHTO, 2004.

El proceso constructivo debe prver que no se cree inestabilidad dentro de la cavidad o fuera de ella.

El análisis y diseño estructural del túnel se realizara solamente si es aceptado por el MTOP, dentro de la selección de ruta.

Los pasos para el análisis y diseño estructural del túnel en una forma macro será el siguiente:

- Una vez definidos la ruta, el diseño vial, la sección transversal; realizados los estudios geológicos, la investigación geotécnica, ensayos geofísicos, ensayos de laboratorio, entre otros; se efectuarán las clasificaciones geomecánicas del terreno en cada tramo y sitios del estudio de acuerdo a técnicas actuales.
- Tomando en cuenta el proceso constructivo, las propiedades de la estructura del suelo y/o rocas, la geometría de la sección transversal y longitudinal del túnel, se predimensionarán los elementos de sostenimiento de la excavación, y se actualizarán las fases constructivas.
- Se realizará un modelo matemático tridimensional utilizando los paquetes computacionales actuales especializados en el análisis y diseño de obras subterráneas (Flac, Plaxis, UEDC, Midas, etc.), obteniendo la mayor ganancia en la especialidad de cada uno, como son la determinación automática de geometrías, estratigrafías del terreno, sección transversal del túnel, cambio de dimensiones en las mallas donde se requiera, sostenimientos y revestimientos entre otros, de la sección sin excavar.
- Introducir las diferentes propiedades de los estratos del terreno, como elementos estructurales de sostenimiento, revestimiento, carga, revestimiento y condiciones de borde.

- Se efectúan las corridas que sean necesarias del programa, actualizando las condiciones en el modelo hasta alcanzar un equilibrio interno y externo de todo el túnel.
- Se simula el proceso de excavación y se colocan los sostenimientos definitivos, y se chequearán las deformaciones, esfuerzos, plastificaciones, desplazamientos, etc., hasta completar la sección transversal y longitudinal.
- El proceso será analizado con los diferentes resultados, a fin de que la estructura sea estable y cumpla con los diferentes factores de seguridad, con las cargas, combinaciones de carga, que recomienden los códigos pertinentes, en la que se incluya análisis dinámico para el efecto sísmico.
- Se analizará para las cargas finales como son, revestimientos, y no aportarán a la estabilidad, cargas vivas, obras de drenaje, acabados en general.
- Todo este proceso se repite hasta la culminación de todo el túnel.
- Se chequeara, el comportamiento de algunos elementos en forma particular, ampliando la información como son, bulones, anclajes, pórticos, andamios provisionales, etc.
- Toda esta información de entrada y resultados obtenidos, se plasmará en una memoria técnica, en planos de construcción, especificaciones técnicas especiales, de tal forma que el constructor, tenga la mayor información para ejecución de la obra sin contratiempos.

Análisis y diseño estructural definitivo de túneles de toda la sección transversal, (en la que se incluya la recopilación de datos, análisis, diseño, resultados, informes, planos, cantidades de obra, especificaciones técnicas, entre otros)

3.17.4 Informe del diseño preliminar del túnel (Incluye memoria técnica y planos)

En base a los datos de la exploración e investigación geofísica, se definirá la clasificación geomecánica en base al RMR (Bieniawski) y se diseñara el túnel utilizando los métodos conocidos como el Q (Barton), el NATM, y otros.

El informe de exploración geotécnica, de manera general contendrá lo siguiente

- Generalidades: Antecedentes, Objetivo, Alcance, trabajos de campo, laboratorio y gabinete.
- Planos de ubicación y localización tanto del túnel como de los sondeos.
- Aspectos generales sobre: Topografía, geología y geotecnia
- Perfiles de correlación estratigráfica del túnel, tanto longitudinales como transversales.
- Resumen de pruebas de campo y laboratorio (longitudes de perforación.
- Recomendaciones para la construcción, es decir, se señalará el método de excavación.
- Presupuesto de las obras para el túnel, incluido iluminación y ventilación.

3.17.5 Informe Preliminar del Túnel

El consultor presentará el informe que contenga en forma compendiada toda la información técnica del túnel, que incluya cantidades de obra y presupuesto. Una vez aprobado este informe entrará a formar parte del anejo 13 Tipología de estructuras y túneles

3.18 SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

Cuando la ejecución de las obras afecte, en todo o en parte, a algún tramo de la calzada existente que deba mantenerse en servicio, se adoptarán las medidas necesarias para que la

interferencia entre las obras y el tráfico de la carretera sea mínima durante las distintas fases del proyecto constructivo.

En consecuencia, se estudiará la factibilidad de adoptar alguna de las soluciones indicadas a continuación y sus fases correspondientes.

La valoración económica de estos desvíos se incluirá en los correspondientes capítulos del Presupuesto.

3.18.1 DESVÍO GENERAL A TRAVÉS DE ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Cuando la magnitud de la afección entre las obras y la circulación de la carretera sea elevada (voladuras, interrupción total del tráfico, etcétera), o bien cuando se afecte a toda la longitud del tramo y no sea posible la ejecución por el sistema de medias calzadas, se estudiará la posibilidad de habilitar temporalmente un itinerario alternativo.

Cuando la diferencia entre el volumen de tráfico habitual que circule por el itinerario alternativo y el tráfico inducido por el desvío sea importante, y éste se efectúe durante un período largo de tiempo, se evaluará la incidencia de aquel en el deterioro del estado de conservación del firme, y se incluirán dentro del presupuesto del Estudio las correspondientes partidas que recojan los trabajos de conservación ordinaria, renovación superficial y, eventualmente, refuerzo del firme del itinerario elegido.

3.18.2 DESVÍOS PROVISIONALES

3.18.2.1 Desvío provisional de la calzada actual

Cuando las características de las obras a realizar así lo exijan (obras de fábrica, modificaciones de trazado en alzado, entronque de variantes con la carretera actual, etcétera), deberán habilitarse desvíos provisionales para el tráfico, indicando las prescripciones necesarias respecto a su señalización, balizamiento, limpieza, defensa y terminación.

La ubicación, el trazado y la sección estructural del firme en los citados desvíos provisionales deberá figurar en los documentos del Estudio, y los terrenos necesarios para su ejecución deberán figurar expresamente en las Expropiaciones e Indemnizaciones.

3.18.2.2 Desvío provisional de otros viales o caminos interceptados

Cuando sea preciso habilitar desvíos provisionales de otros viales, caminos o cualquier otra servidumbre de paso afectada, serán objeto de definición precisa en los documentos, y se incluirán dentro de las Expropiaciones e Indemnizaciones los terrenos necesarios para su construcción.

En el caso de estructuras se debe solucionar adecuadamente el ingreso y salida vehicular estudiando los accesos como una conjunción entre carretera y estructura.

3.19 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS

El Consultor deberá efectuar el estudio y diseño de la señalización tanto vertical (preventiva, reglamentaria, informativa y turística) como horizontal de la vía, de acuerdo a las Normas INEN de Señalización vigente, basada en el reglamento Técnico Ecuatoriano para Señalización Vial (RTE INEN 004), Parte 1 (señalización vertical) y Parte 2 (señalización horizontal).

3.19.1 SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

En los planos se incluirán las plantas generales de señalización y los detalles, así como las dimensiones de cada una de las marcas viales utilizadas: longitudinales, transversales, flechas, isletas, etcétera.

En el diseño de la señalización horizontal se tendrán en cuenta, principalmente, las siguientes indicaciones:

- se asegurará la coherencia entre la señalización horizontal y vertical;
- el dimensionamiento de las marcas viales estará en función del tipo de vía o de la velocidad máxima (VM) que las características del proyecto permitan.
- Se prestará especial atención a la señalización horizontal de:
 - carriles de cambio de velocidad;
 - carriles adicionales para circulación lenta o rápida;
 - bifurcaciones;
 - tramos con visibilidad reducida; prohibición de adelantamiento.

En el Estudio se deben fijar:

- La clase del material de las marcas viales (pinturas, termoplásticos aplicados en frío o en calientes, marcas prefabricadas), que ha de estar justificada en función del "factor de desgaste" esperado. Se definirá la necesidad de aplicar marcas de tipo II (con resaltos) siempre que lo requiera una mejora de la seguridad vial, y en general, donde el número medio de días de lluvia al año sea mayor de cien (100).
- Dosificación de la mezcla (pintura, microesferas de vidrio) y calidad de los materiales a emplear.
- Métodos y maquinaria de ejecución. Controles de calidad.
- Condiciones de medición y abono: cuando las marcas viales sean de ancho constante se abonarán por metros realmente aplicados. Cuando no, por metros cuadrados ejecutados.

Para pinturas de señalamiento de tráfico, se deberá tomar en cuenta la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN

3.19.2 SEÑALIZACIÓN VERTICAL

En los planos de planta correspondientes se dibujarán las señales, indicando el punto donde deben instalarse.

En el diseño de la señalización vertical se tendrán en cuenta, principalmente, las siguientes indicaciones:

- a. se asegurará la uniformidad entre tramos de carreteras del mismo itinerario;
- b. velocidad máxima (VM) en función de las características geométricas y de la visibilidad disponible;
- c. se prestará especial atención a la señalización de:
 - tramos de visibilidad reducida;
 - tramos de fuerte curvatura;
 - bifurcaciones y divergencias;
 - tramos de prohibición de adelantamiento;
 - carriles adicionales para circulación lenta o rápida;

- tramos afectados frecuentemente por nieblas, heladas, vientos de cierta importancia y frecuencia, etcétera;
 - conexiones temporales con la red viaria existente. Paso de doble calzada a única con circulación en los dos sentidos;
 - túneles;
 - desvíos de tráfico por obras.
- En las vías de menos de 50 kilómetros de longitud, el Consultor deberá diseñar Letreros informativos (sección 6 m x 2 m), que serán colocados al inicio y final del proyecto, además, 2 letreros (1 por sentido) cada 8 kilómetros. (Requerimiento señalado en oficio INCOP No DE-5423-2010, suscrito por el Subsecretario de Imagen, Publicidad y Promoción, de la Presidencia de la República) **(Se adjunta copia).**
 - En las vías mayores a 50 kilómetros de longitud, el Consultor deberá diseñar Letreros Informativos (sección 6m x 2 m), que serán colocados al inicio y final del proyecto, además, 2 letreros (1 por sentido) cada 10 kilómetros. (Requerimiento señalado en oficio INCOP No DE-5423-2010, suscrito por el Subsecretario de Imagen, Publicidad y Promoción, de la Presidencia de la República).

Estos Letreros Informativos deben contener mínimo la siguiente información: Nombre del Proyecto, Monto, Plazo, Obras Esenciales y Partes Contratantes.

Los Diseños y Mensajes de las vallas serán proporcionados y aprobados por el Ministerio del Transporte y Obras Públicas y la Subsecretaría de Imagen, Publicidad y Promoción.

- La ubicación de cada una de las señales se definirán de manera exacta por abscisas y deberán ser georeferenciadas, conforme la recomendación de las Normas INEN.
- El diseño de estructuras y anclaje de la señalización vertical e informativa y de los elementos de seguridad serán los determinados en las Normas INEN.

Las Especificaciones Técnicas Particulares del proyecto debe fijar:

- Las características del material de sustrato (aluminio o acero galvanizado) y de los materiales retrorreflectantes.
- El nivel de retrorreflexión, en función del tipo de señal y del tipo de vía.
- El valor mínimo del coeficiente de retrorreflexión de las señales y carteles verticales, así como las coordenadas cromáticas y el factor de luminancia de las zonas reflectantes y no reflectantes.
- El periodo de garantía.
- Las condiciones de medición y abono. Las señales verticales se abonarán por unidades, incluido en el precio sus elementos de sustentación, anclaje y cimentación. Los carteles verticales se abonarán por metros cuadrados, siendo independiente la medición y abono de los elementos de sustentación, anclajes y cimentaciones.

En los planos de detalles se indicarán las dimensiones y el texto de los carteles verticales.

Se incluirán los cálculos de los pórticos y banderolas y de sus cimentaciones

3.19.3 **BALIZAMIENTO**

Además de la señalización horizontal y vertical se diseñarán los correspondientes elementos de balizamiento, y en particular se estudiará la conveniencia de:

- a) colocar hitos kilométricos y miramétricos, complementados con los hitos

- delimitadores del hectómetro correspondiente;
- b) instalar captafaros reflectantes en los arcones del tronco de la traza, en las intersecciones, en los enlaces, en las curvas de radio menor de 250 m y sobre la barrera de seguridad semirrígida;
 - c) instalar hitos de arista, para balizamiento con captafaros reflectantes;
 - d) instalar balizas flexibles e hitos de vértice como complemento a los hitos y captafaros, en zonas de divergencias y bifurcaciones;
 - e) la implantación de marcas viales sonoras en los bordes exteriores de las calzadas;
 - f) instalar paneles direccionales en tramos de fuerte curvatura;
 - g) instalar mangas catavientos y pantallas antideslumbrantes, cuando sea preciso;
 - h) instalar elementos luminosos de balizamiento en los desvíos de tráfico por obras, cuando la situación de peligro persista durante las horas nocturnas o en ocasiones de reducida visibilidad.
 - i) De manera general antes de las zonas pobladas, con el objeto de reducir la velocidad de los vehículos, el Consultor diseñará "bandas transversales de alerta", en base a lo señalado en el Acuerdo Ministerial No. 020 de fecha 07-07-2010, suscrito por la Ministra de Transporte y Obras Públicas. (se adjunta copia de dicho Acuerdo).

La disposición de los distintos elementos que componen el balizamiento vendrá reflejada en los planos de planta correspondientes. El dimensionamiento se definirá en los planos de detalles.

Las características de los materiales a emplear se definirán en el apartado correspondiente de las Especificaciones Técnicas Particulares.

En el diseño del balizamiento en su conjunto se prestará atención a las zonas siguientes:

- bifurcaciones y divergencias;
- tramos de visibilidad reducida;
- conexiones temporales con la red viaria existente; paso de doble calzada a única con circulación en los dos sentidos;
- tramos de fuerte curvatura;
- túneles;
- desvíos de tráfico por obras.

3.19.4 BARRERAS DE SEGURIDAD

La disposición de los distintos elementos que componen los sistemas de contención de vehículos vendrá reflejada en los planos de planta de señalización, balizamiento y defensas, indicando el tipo de sistema empleado en cada zona o tramo.

En los planos de detalle se definirán los distintos elementos utilizados (posición longitudinal y transversal, dimensiones y cimentaciones, transiciones, etcétera).

Las Especificaciones Técnicas Particulares deben fijar:

- Las características de los materiales a emplear.
- Los medios y maquinaria para su ejecución.
- El periodo de garantía.
- Las condiciones de medición y abono. Las barreras de seguridad y pretiles se medirán y abonarán por metros lineales, incluyendo el precio de su colocación y puesta en obra. Los abatimientos o piezas de remate de los extremos de las barreras se medirán y

abonarán por unidades.

En el diseño de las defensas en su conjunto se prestará especial atención a los casos siguientes:

- medianas, en carreteras de calzadas separadas;
- zonas donde otros viales discurran en paralelo y muy próximos a la calzada principal (vías colectoras, vías de servicios, etcétera);
- zonas donde los vehículos circulen próximos a obstáculos laterales (pilas de pasos superiores, edificaciones, soportes de pórticos y banderolas, pantallas antirruído, etcétera);
- zonas especiales: acceso a puentes, viaductos, obras de paso o túneles; vías de giro en intersecciones y ramales en enlaces; "Narices" en salidas, bifurcaciones y divergencias; comienzo de mediana.

3.20 INTEGRACIÓN AMBIENTAL

Con base en el Estudio de Impacto Ambiental, deberán proyectarse las medidas correctoras de la incidencia de las obras proyectadas, tanto en la fase de construcción, como en la de explotación, de manera que se consiga la integración ambiental de la carretera y la reducción de los impactos. Para ello se incluirá en el Estudio el Plan de manejo Ambiental y el Programa de Seguimiento y Monitoreo del Proyecto.

3.20.1 PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Es el conjunto de programas, proyectos y actividades, necesarios para prevenir, mitigar, corregir y compensar los impactos generados por el proyecto durante las diferentes etapas. Para cada impacto negativo identificado, debe formularse las respectivas medidas de manejo.

Toda medida deberá ser estructurada de acuerdo a lo establecido en las Especificaciones Generales para la construcción de caminos y puentes MOP-F-2002, y los Lineamientos que para el efecto cuenta la Unidad de Gestión Ambiental del MTOP. Si es necesario se creará especificaciones y rubros particulares y especiales.

El PMA debe contener como mínimo: objetivos, medida, descripción, impactos a controlar, tipo de medida, acciones a desarrollar (figuras y detalles), lugar de aplicación, mecanismos y estrategias participativas, personal requerido, indicadores de seguimiento y monitoreo (cualificables y cuantificables), responsable de la ejecución, cronograma y presupuesto.

Se sugiere contemplar – en caso de que aplique para el manejo de los impactos identificados – los siguientes programas para cada uno de los medios:

- Programas de manejo del recurso suelo

Manejo y disposición de materiales sobrantes de excavación

- Manejo de taludes.
- Manejo de Escombreras (Incluir diseños, capacidad de recepción, análisis de sísmica, geológico e hidráulico) información requerida de manera individual.
- Manejo de fuentes de materiales.
- Manejo de plantas de trituración, concreto y asfalto.
- Manejo de patios de almacenamiento y talleres de mantenimiento.
- Manejo de explosivos y ejecución de voladuras.
- Manejo de materiales y equipos de construcción.
- Manejo de residuos líquidos peligrosos.
- Manejo de residuos sólidos domésticos, industriales y especiales.
- Manejo morfológico y paisajístico.

- Programa de manejo del recurso aire.
 - Manejo de fuentes de emisiones y ruido.
- Programas de manejo del suelo.
 - Manejo de remoción de cobertura vegetal y descapote.
 - Manejo de flora.
 - Manejo de fauna.
 - Manejo del aprovechamiento forestal.
- Programa de protección y conservación de hábitats.
- Programa de revegetalización y/o reforestación.
- Programa de conservación de especies vegetales y faunísticas en peligro crítico en veda o aquellas que no se encuentren registradas dentro del inventario nacional o que se cataloguen como posibles especies no identificadas.
- Programa de educación y capacitación al personal vinculado al proyecto.
- Programa de información y participación comunitaria.
- Programa de reasentamiento de la población afectada.
- Programa de capacitación, educación y concientización a la comunidad aledaña al proyecto.
- Programa de Señalización.
- Programa de seguridad industrial y salud ocupacional.
- Programa de arqueología preventiva.
- Programa de compensación social y Afectaciones (Expropiaciones) : En caso de afectación a los componentes social, económico y cultural (infraestructura o actividades individuales o colectivas), la compensación debe orientarse a la reposición, garantizando iguales o mejores condiciones de vida de los pobladores asentados en el área de influencia directa con la inclusión de listados de afectados, áreas a ser afectadas, y precios según los avalúos y catastros actuales se anexarán planos con los detalles descritos.

De acuerdo a la realidad del proyecto, del tipo de impactos ambientales detectados así como de las posibilidades de prevenir, controlar, mitigar y/o compensar, la Consultoría Ambiental definirá la estructura de Programas, Proyectos y Actividades a estructurarse dentro del Plan de manejo Ambiental.

3.20.2 PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO DEL PROYECTO

El consultor debe realizar un programa de seguimiento y monitoreo y debe cumplir como mínimo con lo indicado en cada uno de los programas y medidas establecidos en el plan de manejo ambiental.

Este programa persigue mantener un control de los elementos ambientales en forma específica, agua, suelo, aire, y otros elementos sensibles que puedan ser identificados a lo largo del estudio, para lo cual se deberá seguir con los siguientes procedimientos.

Los sitios de muestreo deben georreferenciarse y justificar su representatividad para establecer el monitoreo que permita el seguimiento de los parámetros ambientales según se describe en la línea base.

3.20.2.1 Parámetros a medirse

Emisiones atmosféricas, calidad de aire, ruido y vibraciones.

Cuerpos Hídricos relacionados con el proyecto

Capas de suelo expuestas a algún tipo de contaminación

3.20.2.2 Plan de contingencias

3.20.2.2.1 Análisis de riesgos

Debe incluir la identificación de las amenazas o siniestros de posible ocurrencia, el tiempo de exposición del elemento amenazante, la definición de escenarios, la estimación de la probabilidad de ocurrencia de las emergencias y la definición de los factores de vulnerabilidad que permitan calificar la gravedad de los eventos generadores de emergencias en cada escenario. Esta valoración debe considerar los riesgos tanto endógenos como exógenos. Se debe presentar la metodología utilizada.

Durante la evaluación de la vulnerabilidad se deben considerar, al menos los siguientes factores:

- **Víctimas:** número y clase de víctimas, así como también el tipo y gravedad de las lesiones.
- **Daño ambiental:** evalúa los impactos sobre el agua, fauna, flora, aire, suelos y comunidad, como consecuencia de una emergencia.
- **Pérdidas materiales:** representadas en infraestructura, equipos, productos, costos de las operaciones del control de emergencia, multas, indemnizaciones y atención médica, entre otras.

Los resultados del análisis se deben llevar a mapas de amenaza, vulnerabilidad y riesgo, en escala 1:25.000 o menor y 1:10.000 o mayor según corresponda al área de influencia indirecta o directa, respectivamente.

3.20.2.2.2 Plan de contingencia

Con base en el análisis de riesgos, se debe estructurar el Plan de Contingencia mediante el diseño de planes estratégicos, consistentes en la elaboración de programas que designen las funciones y el uso eficiente de los recursos para cada una de las personas o entidades involucradas; planes operativos donde se establezcan los procedimientos de emergencia, que permitan la rápida movilización de los recursos humanos y técnicos para poner en marcha las acciones inmediatas de la respuesta; y un sistema de información, que consiste en la elaboración de una guía de procedimientos, para lograr una efectiva comunicación con el personal que conforma las brigadas, las entidades de apoyo externo y la comunidad afectada.

Este plan de contingencia debe contemplar: emergencias y contingencias durante la construcción y los lineamientos para la operación.

Deben cartografiarse las áreas de riesgo identificadas, las vías de evacuación y la localización de los equipos necesarios para dar respuesta a las contingencias.

3.20.2.3 PLAN DE ABANDONO Y RESTAURACIÓN FINAL

Para las áreas e infraestructura intervenidas de manera directa por el proyecto, debe:

- Presentar una propuesta de uso final del suelo en armonía con el medio circundante.
- Señalar las medidas de manejo y reconfiguración morfológica que garanticen la estabilidad y restablecimiento de la cobertura vegetal y la reconfiguración paisajística, según aplique y en concordancia con la propuesta del uso final del suelo.

- Presentar una estrategia de información a las comunidades y autoridades del área de influencia acerca de la finalización del proyecto y de la gestión social.

El consultor presentará los cronogramas valorados, presupuestos, rubros a las cuales se aplica, análisis de precios unitarios, especificaciones técnicas y matriz lógica.

Cabe indicar que la responsabilidad del Consultor cubre hasta obtener la aprobación definitiva de la Autoridad Ambiental correspondiente (MAE).

3.21 OBRAS COMPLEMENTARIAS

El Estudio incluirá la descripción de las obras accesorias o complementarias que, aunque no sean indispensables, sí resulten convenientes de cara a la conservación y explotación de las obras proyectadas (iluminación, cerramientos, accesos, áreas de descanso, etcétera).

3.21.1 ILUMINACIÓN

Se estudiará la conveniencia de proyectar la iluminación de todo o parte del tramo, de forma que la circulación nocturna se realice con la seguridad y comodidad adecuada. Ello ha de estar justificado por la alta intensidad de circulación o la peligrosidad de la zona.

Para ello se definirán los siguientes apartados:

- a) calidad luminotécnica;
 - nivel de iluminación;
 - control de deslumbramiento, comodidad visual;
 - visibilidad ambiental;
 - enlaces e intersecciones;
 - zonas de adaptación o transición;
- b) diseño geométrico;
 - guiado visual, guiado óptico;
 - alturas de montaje;
 - tipos de implantación;
 - puntos especiales, curvas, cruces o bifurcaciones, etcétera;
 - especificaciones sobre la situación de los puntos de luz;
- c) diseño de la instalación eléctrica;
 - suministros, acometidas;
 - centros de transformación (ubicaciones);
 - dimensionamiento de la red eléctrica, red de tierra;
 - exigencias básicas;
 - tipo de luminarias;
 - sistemas de encendido;
 - cruzamientos;
- d) diseño de instalaciones especiales;

- túneles;
- iluminación con postes de gran altura (> 20 m);
- pasos peatonales subterráneos y al nivel de calzada.

En los planos de proyecto se incluirán las plantas generales de iluminación y los detalles.

Las características de los materiales a emplear y de la instalación de los distintos elementos que componen la iluminación, serán objeto de definición en el apartado correspondiente de las Especificaciones Técnicas Particulares.

3.21.2 CERRAMIENTOS

Se dispondrá el cerramiento de la calzada principal a lo largo de todo el trazado como factor coadyuvante a la protección mutua de márgenes y carretera y como limitador, ordenador y encauzador de accesos.

Se definirán, en las plantas generales correspondientes y planos de detalles, además de los tipos de vallas necesarios, las puertas de acceso y los dispositivos de escape para mamíferos.

Las características de los materiales a emplear se especificarán en los apartados correspondientes de las Especificaciones Técnicas Particulares.

3.21.3 POSTES S.O.S.

Si en el Estudio se estableciese la necesidad de la instalación de una red de postes S.O.S., se incluirán plantas generales y planos de detalles. Se definirán, al menos, los siguientes elementos:

- infraestructura civil para las canalizaciones longitudinal y transversal;
- cimentaciones de los postes;
- señalización de su emplazamiento.

Las características de los materiales a emplear se especificarán en los apartados correspondientes a las Especificaciones Técnicas Particulares.

3.21.4 ÁREAS DE SERVICIO

Si en el Estudio se estableciese la necesidad de la creación de áreas de servicio, se incluirán los accesos del área de servicio y en su caso la explanación.

La ubicación y definición de los accesos y en su caso la explanación del área de servicio deberá figurar en los documentos contractuales del Estudio y los terrenos necesarios para su ejecución deberán figurar expresamente en las Expropiaciones.

3.22 REPLANTEO

3.22.1 BASES DE REPLANTEO

El diseño y la materialización de las bases de replanteo se han establecido en el punto 3.4.6.1 de este Pliego. La documentación sobre ellas figurará en el Anejo nº 1: Cartografía y topografía.

3.22.2 REPLANTEO DEL EJE CADA 20 METROS

Se adjuntarán los listados para el replanteo de los distintos ejes necesarios para definir completamente el trazado proyectado, de tal forma que posibiliten el uso de los distintos métodos para el replanteo de los puntos de la traza (por bisección, polares, referencia al Norte, etcétera).

Los listados de replanteo deberán contener, como mínimo, los siguientes datos:

- - coordenadas, cota y coeficiente de anamorfosis de cada base y situación relativa entre cada par de bases de replanteo;
- - distancia al origen (D.O.), coordenadas y cota del punto a replantear;
- - distancia y acimut (respecto al vector que une las dos bases) del punto a replantear, con respecto a cada una de ellas.

Los datos de replanteo corresponderán a los puntos equidistantes del eje, como máximo cada 20 m, y a todos los puntos singulares del trazado en planta.

En las alineaciones curvas de radio igual o inferior a 150 m los datos de replanteo corresponderán a los puntos equidistantes del eje 10 m entre sí, como máximo.

3.22.3 REPLANTEO DE LAS ESTRUCTURAS

Se adjuntarán también los listados de replanteo correspondientes a todas y cada una de las estructuras proyectadas, incluyendo:

- cotas del plano de cimentación;
- coordenadas de replanteo de las esquinas de las zapatas o encepados de pilas o estribos;
- coordenadas y cotas de apoyo de vigas;
- coordenadas para la definición geométrica de elementos curvos.

3.23 COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS Y SERVICIOS

Durante la redacción del Estudio se establecerán contactos con todos aquellos organismos, entidades y empresas concesionarias de servicios, bien sea por resultar directamente afectados por la ejecución de las obras, o bien por disponer de información de utilidad referente a la zona objeto de estudio.

A tales efectos, el MTOP otorgará al Consultor las credenciales precisas para contactar y obtener la información necesaria para el correcto y adecuado diseño de las obras proyectadas.

Se incluirá la documentación correspondiente a los contactos establecidos.

3.24 REPOSICIÓN DE CAMINOS

El trazado y número de reposiciones de carreteras, caminos agrícolas, vías pecuarias, vías verdes, carriles ciclistas, etc, así como el cruce sobre la carretera objeto del proyecto, deberá ser estudiado junto con los diferentes organismos encargados de su mantenimiento para consensuar necesidades y resolver su reposición de la forma más adecuada a los distintos intereses.

3.24.1 CRITERIOS GENERALES

El Estudio debe asegurar el mantenimiento del nivel existente de permeabilidad transversal del

territorio y estudiará la reposición de caminos, provisionales o permanentes, para lograr este objetivo.

También con carácter general, se deberán reponer todos los caminos que cuenten con pasos sobre o bajo las infraestructuras existentes que discurren paralelas y cercanas al trazado de la carretera.

Como regla general, se intentará localizar los cruces de caminos en aquellos puntos del trazado en los que la diferencia de cotas entre el perfil longitudinal del terreno y la rasante proyectada permita habilitar el cruce mediante obras de paso de coste menor.

Cuando sea necesario, se deberán diseñar los tramos de caminos para conectar entre sí los distintos caminos interceptados a través de las obras de paso proyectadas. Si es necesario diseñar caminos paralelos a la traza de la carretera objeto de proyecto, se situarán preferentemente fuera de la zona de dominio público de la carretera para su cesión posterior a los organismos titulares de la conservación de los caminos.

El trazado y la sección transversal de la reposición de caminos se ajustarán a las necesidades de cada uno de ellos.

El Estudio de reposición de caminos debe contener:

- Estudio de la ordenación de márgenes, de modo que se resuelvan los problemas de los accesos a fincas, modificando las conexiones que resulten peligrosas para el tráfico o, teniendo en cuenta la limitación de accesos, proyectando los pasos y los caminos necesarios en ambas márgenes.
- Estudio de la continuidad de las carreteras, vías pecuarias y caminos agrícolas interceptados, tanto durante la construcción como durante la explotación. Para ello los pasos localizados en áreas rurales y destinados a permitir la continuidad de las actividades agrícolas serán lo suficientemente amplios como para permitir el paso de la maquinaria agrícola.
- Contactos mantenidos con los responsables de la explotación de los caminos, carreteras y vías pecuarias, así como con los Municipios afectados, para promover la autorización a la reposición de caminos prevista y consensuar su posterior cesión a los titulares de estas infraestructuras.
- Definición del trazado de la reposición de caminos: ejes en planta y alzado, y sección transversal.
- Planos de planta con la reposición de caminos proyectada, que deben tener una anchura de banda suficiente como para permitir comprobar la accesibilidad de las fincas afectadas. Planos con plantas, perfiles longitudinales y perfiles transversales de cada uno de los caminos diseñados. Estos planos se incluirán también en el documento Planos.

3.25 EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES

3.25.1 RELACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

Se delimitarán con la mayor precisión posible los bienes y derechos afectados por la ejecución de todas las obras comprendidas en el proyecto, incluidas las zonas anexas necesarias para el buen funcionamiento, conservación y explotación de la carretera. Se preverá la expropiación necesaria para la reposición de los servicios afectados y las ocupaciones temporales para préstamos, vertederos e instalaciones, así como para cualquier otro uso que requiera la obra.

3.25.2 CONTENIDO DE LOS EXPEDIENTES DE LAS EXPROPIACIONES

El Consultor, en coordinación con los Municipios de Zona, realizará el levantamiento de las expropiaciones, de la franja que vaya a ser ocupada con la ampliación de la carretera.

En los planos, las parcelas se deberán delimitar, siempre que sea posible, en su totalidad.

Igualmente en el plano deberán delimitarse con tramas los diferentes tipos de afectación, esto es, los terrenos de expropiación, imposición de servidumbre y ocupaciones temporales. Asimismo, se deberá indicar el norte geográfico o magnético, los límites provinciales y municipales, las carreteras, los caminos, los cauces públicos, los accidentes geográficos más significativos, las edificaciones y cualquier otro aspecto que contribuya a la identificación y acceso a cada una de las parcelas afectadas.

La superficie de cada parcela (expropiación, servidumbre u ocupación temporal) será objeto de medición y determinación en campo o sobre plano, siempre que reúna las condiciones de escala y precisión adecuadas.

Toda la información se concretará en una relación individualizada de los bienes y derechos afectados, para cada Municipio, realizada sobre la base de unas fichas individualizadas con los siguientes datos:

- Municipio donde radica la parcela
- Número de orden identificativo de la parcela
- Titular/es:
 - Nombre
 - Dirección
 - Teléfono
- Representante del Titular si lo hubiera:
 - Nombre
 - Dirección
 - Teléfono
- Datos o características físicas:
 - Naturaleza
 - Aprovechamiento actual
 - Delimitación (linderos)
 - Forma
 - Superficie total
- Afecciones (superficie):
 - Longitud (m)
 - Expropiación (m²)
 - Servidumbre (m²)
 - Ocupaciones temporales (m²)
 - Total afectación (m²)
- Tipo de afectación:
 - Total o parcial
 - Forma de afectación
 - Derechos o gravámenes que pesan sobre la finca
- Construcciones afectadas (m²):
 - Viviendas
 - Instalaciones agrícolas o pecuarias
 - Cobertizos o anejos
 - Recintos industriales
 - Instalaciones deportivas

Industrias
Otras construcciones e instalaciones
Servicios afectados (tuberías, acequias, pozos de riego, etc.)

En el supuesto de que se afecte algún tipo de construcción o servicio de que esté dotada la finca o parcela afectada se realizará una descripción detallada con especificación de los materiales utilizados, su antigüedad, estado actual, mediciones, las unidades de obra y en general todos aquellos detalles constructivos que se estime conveniente para su definición.

Las construcciones afectadas se habrán de levantar en primer lugar por su perímetro exterior y por plantas independientes, debiéndose detallar su distribución interior, así como el uso presumible de cada recinto.

- Reportaje fotográfico de la parcela o finca afectada:
 - Vista panorámica de la parcela
 - Detalle de cultivos
 - Edificaciones y servicios afectados

Tomando como base los datos existentes en las fichas individuales relativos a las fincas o parcelas, deberán confeccionarse los siguientes cuadros:

- Cuadro de aprovechamientos por municipios
- Cuadro de edificaciones por municipios
- Cuadro de precios unitarios por aprovechamientos

La confección de los cuadros se realizará de acuerdo con las directrices que marque el MTOP.

3.25.3 PRESUPUESTOS

3.25.3.1 Expropiaciones e indemnizaciones

Se realizará una estimación del posible coste de las expropiaciones de fincas y/o edificaciones afectadas, así como de los demás bienes y derechos objeto de la expropiación a los que habrá que añadir las posibles indemnizaciones en concepto de rápida ocupación.

Para realizar la valoración se tendrán en cuenta los precios medios aplicables en la y las diferentes categorías de los cultivos y las construcciones.

3.25.3.2 Servicios afectados

Se incluirán en este apartado los presupuestos estimados para la reposición de servicios y servidumbres solamente en el caso de que su reposición no se contemple en otros documentos del Estudio.

Salvo justificación expresa en contrario, la reposición de todos y cada uno de los servicios o servidumbres afectados será objeto de un estudio específico, con definición exacta de las distintas unidades de obra a ejecutar y su valoración correspondiente, que se incorporará al presupuesto general del Estudio, dentro de un capítulo específico que se titulará REPOSICIÓN DE SERVICIOS.

3.25.4 CONTENIDO DEL EXPEDIENTE DE EXPROPIACIONES A INCLUIR EN EL ESTUDIO

El Expediente de expropiaciones contendrá los siguientes documentos:

- Memoria

Relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados por municipios

- Presupuesto
- Fichas individualizadas

Planos parcelarios

- Separata de valoración individualizada de los bienes y derechos afectados
- Soporte fotográfico e informático

Todos los documentos se integrarán en el Anejo "Expropiaciones e Indemnizaciones", excepto la separata con la valoración individualizada, que se entregará en tomo independiente.

La Memoria describirá brevemente el objeto de la expropiación, las diferentes formas de afectación, las limitaciones que comporta la propiedad, los tipos de cultivos, aprovechamientos y edificaciones afectadas, la estructura y el régimen de explotación y los criterios de valoración utilizados.

La valoración se habrá de basar en los cuadros de superficies afectadas por aprovechamientos y edificaciones, y en los precios unitarios establecidos.

3.26 REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES Y SERVICIOS

Se incluirán dentro de este concepto todos aquellos servicios y servidumbres afectados por la ejecución de las obras, y cuya restitución se proyecte y se incluya en el presupuesto del Estudio.

Salvo justificación expresa en contrario, todos los servicios, servidumbres de paso, riego, etcétera, se estudiarán dentro del presente apartado, diseñándose los correspondientes elementos y obras accesorias para la correcta reposición de los mismos.

Se incluirán también en este Anejo las afecciones a servicios estatales y públicos, sujetos o no a concesión, que se afecten, y cuya modificación esté sujeta a procedimiento especial. Se estimará, asimismo, el coste de modificaciones y reposiciones y su coordinación con el plan de obras.

3.26.1 IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE SERVICIOS AFECTADOS

Una vez definido el trazado geométrico de las obras proyectadas, y las dimensiones y características de las estructuras y obras de fábrica más importantes, se replanteará la situación sobre el terreno, identificando y señalando la ubicación de los distintos servicios y servidumbres afectadas, entre los que se citan, sin exhaustividad, los siguientes:

- líneas eléctricas, telegráficas y telefónicas;
- redes de riego, abastecimiento de aguas o saneamiento;
- oleoductos y gasoductos;

La ubicación de todos y cada uno de los posibles servicios afectados se reflejará con claridad en los planos correspondientes.

3.26.2 DISEÑO DE REPOSICIONES

Una vez localizados e identificados, se realizará, en los casos en que la reposición lo requiera, un levantamiento topográfico local en el entorno del punto de intercepción, determinando con exactitud las coordenadas y cotas de los diferentes elementos del trazado afectado (postes de

apoyo, tendidos aéreos, etcétera).

Toda la información anterior se reflejará sobre planos de planta y alzado a escala adecuada, los cuales serán remitidos a la Entidad o Empresa propietaria o concesionaria del servicio en cuestión, recabando información relativa a los condicionantes existentes y características técnicas que deben cumplir las obras de reposición.

El Estudio de reposición de cada uno de los servicios afectados correrá a cargo del Consultor, el cual podrá elaborarlo por sí mismo, o bien por intervención de otros técnicos especialistas, o bien asesorado por la propia Entidad afectada.

En cualquier caso, la solución adoptada deberá contar con la aprobación expresa de la Entidad o Empresa titular del servicio en cuestión, y con la conformidad del MTOP.

3.26.3 DEFINICIÓN Y VALORACIÓN DE LAS REPOSICIONES EN LOS DOCUMENTOS CONTRACTUALES DEL PROYECTO

Toda la información recogida y proyectada, relativa a los servicios afectados, se sintetizará en unas fichas resumen que se incorporarán al Anejo "Reposición de Servicios", con independencia del resto de la documentación (Planos, comunicaciones, etc) general y justificativa de los Servicios Afectados por las Obras.

3.26.3.1 Planos

Los planos integrantes de los distintos estudios de reposición de servicios pasarán a formar parte de los planos del Estudio.

3.26.3.2 Especificaciones Técnicas Particulares

El P.P.T.P. del Estudio incluirá la definición exacta de todas y cada una de las unidades de obra necesarias para la ejecución material de las restituciones proyectadas, las especificaciones de calidad que deben de cumplir los materiales empleados, así como la forma de medición y abono, haciendo referencia expresa a los precios del Cuadro de Precios Nº 1 que sean de aplicación en cada caso.

3.26.3.3 Cuadros de Precios

El Cuadro de Precios Nº 1 deberá incluir los precios unitarios de ejecución material correspondientes a todas y cada una de las unidades de obra incluidas en los proyectos de reposición de servicios y el Cuadro de Precios Nº 2 reflejará su descomposición reglamentaria correspondiente.

3.26.3.4 Presupuestos

Los distintos presupuestos de reposición de los diferentes servicios afectados se incorporarán como presupuestos parciales dentro del Capítulo General de Reposición de Servicios, cuyo importe total se incorporará al resto de los capítulos del Presupuesto del Estudio.

3.27 PLAN DE OBRAS

Se elaborará un Programa de Trabajos, haciendo constar el carácter meramente indicativo que tendrá esta programación.

El plan de trabajos se confeccionará teniendo en cuenta las actividades correspondientes a las unidades de obra más importantes, los equipos más adecuados para su ejecución y sus

rendimientos medios previsible, y la lógica del proceso de construcción de las obras.

Se adjuntará un diagrama de barras representativo del desarrollo de las obras, justificativo del plazo total estimado para la terminación de las mismas, con indicación de las inversiones previstas en cada actividad y mes durante todo el plazo de ejecución.

3.28 ANÁLISIS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIÓDICO

Las actividades de mantenimiento rutinario de corto plazo, deben ser incorporadas en los contratos de rehabilitación del programa para un período de 2 años, a partir de la terminación de los trabajos de rehabilitación. El primer año con costos a cargo del contratista y los dos años con costos estimados por el diseñador.

3.28.1 OBJETO:

Descripción de trabajos, alcance, metodología, cálculos, planos, conclusiones y recomendaciones que se deben adelantar para programar las diferentes actividades de mantenimiento rutinario con horizonte de diseño de tres años (limpieza de obras de arte mayor, menor y derrumbes; roza a mano y/o roza a máquina dentro de derecho de vía; inspección y mantenimiento de puentes; bacheo y sellado de grava o asfalto; recapeo mínimo local; reposición de relleno; reconformación de rasante; señales y demarcación; sello de fisuras y otras actividades) para la red vial, tanto asfaltadas como de grava y de tierra, tomando en cuenta los nuevos Términos de Referencia de **SAMR**, preparados por el MTOP y que se hallan en estado de implementación.

3.28.2 ALCANCE DE TRABAJO:

Recopilación y análisis de información respecto a (según la característica de cada proyecto y los criterios del Consultor):

- Fechas de construcción de la vía y diseño del pavimento original
- Fechas de las obras de rehabilitación emergente, incluyendo drenaje, refuerzos, controles de los materiales y mezclas utilizadas
- Volúmenes de tránsito, composición vehicular y estacionalidad
- Características geológicas, geotécnicas, topográficas, climáticas, hidrología-drenaje y ambientales
- Fuentes locales de materiales disponibles para mantenimiento rutinario
- Equipo mecánico necesario y sus costos de operación para el mantenimiento rutinario
- Registro histórico de costos unitarios y de costos actuales de mantenimiento rutinario.

3.28.3 EVALUACIÓN AMBIENTAL

Se deberá formular un Plan Ambiental de mantenimiento, el cual estará orientado a prevenir, mitigar y corregir los posibles impactos ambientales y sociales que el desarrollo del proyecto pueda generar.

Se presentará el presupuesto específico para el desarrollo de las medidas ambientales del proyecto, de forma tal que se integre al presupuesto general del proyecto.

3.28.4 CANTIDADES DE OBRA Y ESPECIFICACIONES

Calcular las cantidades de obra anuales para las diferentes actividades de mantenimiento

rutinario, para cada tramo y agregadas para cada carretera del proyecto, dado el nivel de tránsito y las condiciones actuales de la red vial.

Elaborar las especificaciones particulares, cuando los trabajos a realizar no estén cubiertos por las especificaciones y normas generales vigentes, o cuando las características especiales de la actividad lo requieran.

Los documentos finales deben incluir los procedimientos para el control de calidad y las instrucciones específicas a realizarlo.

3.28.5 PLANES Y CRONOGRAMA DE MANTENIMIENTO

Preparar planes a nivel de la red vial y a nivel de proyecto incluyendo el cronograma de las diferentes actividades de mantenimiento rutinario en términos de cantidades de obra y el presupuesto requerido, con el objeto de garantizar el acceso adecuado, minimizar los inconvenientes al tránsito en general y evitar sobrecoseos. Así mismo, deberá determinarse la frecuencia más aconsejable para la realización de dichas actividades de mantenimiento rutinario.

El Consultor presentará un Informe final de mantenimiento e incluirá en el Presupuesto del Estudio el costo del mantenimiento rutinario del primer año.

3.29 ESTIMACIÓN DE PRECIOS

El anejo de Estimación de Precios carecerá de carácter contractual y su objeto será acreditar ante la Administración la situación del mercado y servir de base para la confección de los Cuadros de Precios números 1 y 2.

En este anejo se presentará la justificación del cálculo de los precios adoptados, las bases fijadas para la valoración de las unidades de obra y de las partidas alzadas propuestas.

El cálculo de precios de las distintas unidades de obra se basará en la determinación de los costes precisos para su ejecución, sin incorporar, en ningún caso, el importe del IVA. Los costes a determinar serán los siguientes:

1) directos:

- mano de obra, con consideración del rendimiento: se calcularán los jornales por trabajador, según las distintas categorías, de acuerdo con lo que dispongan los convenios colectivos provinciales vigentes del sector de la construcción;
- materiales a pie de obra, considerando el precio de origen y los gastos de transporte;
- gastos de personal, combustible, energía, etcétera, relacionados con el funcionamiento de la maquinaria e instalaciones, considerándose el rendimiento;
- gastos de amortización y conservación de la maquinaria e instalaciones, indicando los costes para los diferentes tipos de maquinaria a emplear en la ejecución de las obras;

2) Indirectos:

- oficinas a pie de obra;
- comunicaciones;

- edificios temporales;
- personal técnico y administrativo, adscrito exclusivamente a la obra y que no intervenga directamente en la ejecución de unidades concretas;
- imprevistos.

Los costes indirectos se cifrarán en un porcentaje de los costes directos, igual para todas las unidades de obra, que adoptará, en cada caso, el Consultor a la vista de la naturaleza de la obra proyectada. El valor del porcentaje que corresponde a costes indirectos será como máximo del 6, 7 u 8 por 100, según se trate de obra terrestre, fluvial o marítima.

El valor del coeficiente representativo de los costes indirectos estará compuesto por dos sumandos:

$$K = K1 + K2$$

El primero, K1, es el porcentaje que resulta de la relación entre la valoración de los costes indirectos y la de los costes directos:

$$K1 = \text{Coste indirecto} / \text{Coste directo}$$

El segundo, K2, es el porcentaje correspondiente a la incidencia de los imprevistos, que será función del tipo y situación de las obras proyectadas.

Una vez determinados los costes directos de las distintas unidades de obra (Cd) y establecido el porcentaje correspondiente a los costes indirectos (K), se obtendrán los precios de ejecución material (P) de todas las unidades de obra que intervengan en el proyecto mediante la expresión:

$$P = Cd \cdot (1+k/100)$$

En el caso de que en el presupuesto figuren partidas alzadas se incluirá en el mismo anejo el estudio de las mismas, indicando su necesidad o conveniencia y los criterios que se han seguido para su estimación y forma de pago. Será preciso distinguir las partidas alzadas "a justificar", cuyo abono se hará mediante precios del proyecto, de las de "abono íntegro", que tendrán el carácter de nuevos precios, y, por tanto, deberán figurar como tales en los Cuadros de Precios números 1 y 2.

3.30 PRESUPUESTO

Se especificará en este Anejo el resumen de los capítulos del Presupuesto Directo de Construcción y se obtendrá el Presupuesto Referencial de Construcción, que englobará los siguientes conceptos:

- PRESUPUESTO DIRECTO DE CONSTRUCCIÓN
- TRAMITACIÓN DE LICENCIA AMBIENTAL
- FISCALIZACIÓN DE LAS OBRAS (2% PDC excepto equipamiento)
- EXPROPIACIÓN E INDEMNIZACIONES
- COSTOS POR IMPREVISTOS GENERALES (5% S/Todos los capítulos excepto 7% Trabajos Previos y Explanación y Movimiento de Tierras)

4 ESTUDIO DE LA CONCESIÓN

4.1 DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL ESTUDIO

El estudio de la Concesión contendrá los siguientes documentos:

- Costos totales de la solución vial seleccionada
- Identificación, cuantificación y valoración de beneficios
- Evaluación económica
- Indicadores económicos de la evaluación del proyecto
- Evaluación final de la solución vial (factibilidad)

4.2 COSTOS TOTALES DE LA SOLUCIÓN VIAL SELECCIONADA

El objetivo de esta parte del estudio, es determinar el monto total de costos de la solución elegida. Estos costos serán ajustados y actualizados por cada especialista de forma de integral estos cambios a un resumen propiamente homogéneo y de conjunto para la etapa constructiva y de vida útil del proyecto. De esta manera los costos incluirán:

- Costos totales de obras civiles básicas, con indicación de valores por fases y otros detalles.
- Costos de reinversiones y costos recurrentes como programas de rehabilitación o mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario y demás.
- Costos de mitigación y protección ambiental, durante la etapa de construcción y durante la vida útil de las infraestructuras viales.
- Costos de obras concurrentes o costos de obras adicionales y complementarias: tramos de ciclo vías, pasos elevados, vías de servicio, refugios, otros.
- Costos de expropiaciones y afectaciones.
- Otros rubros de costos.

En base a los datos obtenidos anteriormente se preparará un cuadro de vaciado de toda la información, separando aquellos en que se incurran durante el periodo de construcción del resto de los costos que solo podrán surgir en la etapa de operación.

Las actividades a desarrollar para llegar a determinar un presupuesto referencial de mantenimiento son, en un calendario anual durante la vida útil del proyecto, deberán definirse las condiciones de la infraestructura y las exigencias a la que está sometida por los tráficoes que soporta, la calidad de los materiales, y demás características relevantes.

Realizados los trabajos anteriores, el Equipo Consultor especializado deberá realizar una presupuestación similar para la Solución Vial, pero mucho más ajustada con la incorporación de todas las variables pertinentes a través de HIGHWAY DEVELOPMENT & MAINTENANCE (HDM-4), última versión disponible.

Debe tenerse presente que los cálculos de costos de construcción y mantenimiento deben ser:

- En términos Financieros (precio de mercado)
- En Términos Económicos (precios sin imposiciones fiscales, aranceles y sumado los subsidios)

- El presupuesto se cuantificará de acuerdo a rubros y unidades según la especificaciones del MTOP y además deben estar expresados en unidades requeridas como datos de entrada para la aplicación del Modelo, HDM-4

4.3 IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE BENEFICIOS

En la cuantificación de los beneficios se considerará el valor total de beneficios directos. Entre los principales se encuentran:

- Costo evitado o ahorro en costos de operación de vehículos.
- Ahorro en el valor del tiempo de viaje empleado por los usuarios de la vía.
- Valor total por reducción del costo de fletes.
- Valor o costo ahorrado por la disminución de número y gravedad de los accidentes

El grupo especialista también deberá agregar -bajo *identificación (1)*, *cuantificación (2)* y *una valoración (3)* razonada y suficientemente soportada- montos adicionales por los beneficios exógenos o indirectos. Entre éstos se podrá incorporar ventajas como:

- Aumento de producción por mayores aéreas de cultivo,
- Valor agregado adicional causado por nuevas actividades económicas,
- Empleo incremental,
- Mejoramientos en niveles de productividad sistémica,
- Otros que se consideren relevantes en tanto impacto futuro general del proyecto.

Todos los trabajos anteriores serán realizados bajo soporte de la herramienta HDM-4

Los beneficios serán cuantificados en términos económicos.

4.4 EVALUACIÓN ECONÓMICA

En esta fase, se hará un análisis tanto de los costos --en términos económicos a precios de escasez según las condiciones del mercado nacional, como de los beneficios-- tanto como de los valores de impactos positivos llamados beneficios económicos para el país (usuarios de las vías, MTOP y otros grupos).

Su objetivo central es lograr una medida, en términos monetarios, del valor actual de todos los costos necesarios así como del valor actual de los beneficios que se proyecta generar, de forma de compararlos y realizar un análisis objetivo de la viabilidad y de la medida de sus eventuales ventajas. Los resultados de la evaluación económica deben permitir:

- Definir los parámetros numéricos e indicadores de evaluación y análisis como Valor Actual Neto (VAN) a una tasa media de costo del capital público (WACC); Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE); Relación Costo-Beneficio (RCB); otros. Se utilizará una tasa de actualización del 12%.
- Realizar el análisis técnico-económico que sea pertinente.
- Mostrar que la SVS en estudio cumpla a cabalidad que su tasa de rentabilidad social – hecho el más exigente de los escenarios de análisis de sensibilidad- está por arriba del **12 por ciento anual**.

Bajo tales objetivos, especial consideración debe hacerse a la participación de especialistas con experiencia que puedan colaborar en la tarea de re-expresar los costos corrientes, que deben actualizarse a una sola fecha, homogeneizarse, y transformarse, con bases justificadas, en

precios de escasez relativa (costos económicos) en el Ecuador.

4.5 INDICADORES ECONÓMICOS DE LA EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Con los beneficios económicos totales y los costos expresados en términos de **costo-país** que genera el proyecto se realizará la evaluación económica. Para esto se utilizará, tal como ya se ha expresado, el modelo HDM-4 con beneficios exógenos calculados en forma separada y en los cálculos y para el análisis necesario se utilizará una tasa de actualización igual al costo medio ponderado de los recursos públicos en el Ecuador.

Además se realizará un análisis de sensibilidad con el siguiente esquema:

- Aumentando, bajo justificación separada por ítems, los costos de construcción en un rango 10 y 25%.
- Disminuyendo, en forma similar a lo anterior, los beneficios en ciertas líneas hasta un rango entre el 10 y el 25 %.
- Aumentando la tasa de actualización, en dos escenarios.

Como es conocido, la SVS en estudio es rentable económicamente, desde el punto de vista del MTOP y de los intereses del país, si la TIRE (TIR) en términos económicos, es mayor a la tasa media ponderada de costo de los recursos del Estado y además supera este indicador, en el escenario más exigente de las diferentes alternativas de sensibilidad. De esta forma el grupo Consultor debe mostrar que se cumple la siguiente inecuación:

$$VA_{s_j}^C < VA_{s_j}^B, \text{ donde}$$

$VA_{s_j}^C$ = Valor Actual, en dólares, de los costos totales, C, necesarios para construir y mantener durante toda la vida útil, la Solución Vial "j"

$VA_{s_j}^B$ = Valor Actual, en dólares, de los beneficios económicos, B, directos e indirectos generados por la implementación y uso de la Solución Vial "j"

4.6 EVALUACIÓN FINAL DE LA SOLUCIÓN VIAL (FACTIBILIDAD)

Es esta etapa el Equipo Consultor deberá realizar la evaluación final de la alternativa, teniendo en cuenta todos los parámetros técnicos, ambientales y económicos. Esta SVS se la compara nuevamente con la solución "0", es decir con la solución existente mejorada. En el caso especial, ya comentado previamente, si la SVS implica la utilización del trazado original, deberá hacerse una comparación entre la Solución Vial Integral tipo carretera vs. La Solución Vial solo mejorada sobre la misma ruta. Todas estas comparaciones requeridas por el MTOP deberán incluir, para que sean soluciones homogéneas, los Costos Totales y Beneficio de mejoramiento, mantenimiento y operación en todo el horizonte temporal de utilización de cada infraestructura.

Como conclusión, el Equipo Consultor deberá definir si la construcción de esta Solución Vial es FACTIBLE y conveniente. De no cumplir estas condiciones, (reducción de niveles de servicio, fases de construcción, disminución de vías de servicio, disminución de intercambiadores o viaductos, y entre otros) debe especificarse cuándo y bajo cuáles otras condiciones llegaría a ser factible y conveniente.

4.7 ANÁLISIS ESPECIAL: ESTUDIO DE LA CONCESIÓN

El propósito principal de esta parte de la consultoría es la profundización del estudio de modelo de concesión con similares temas y mayores alcances descritos en la etapa pre-preliminar. Este

afinamiento se hará en base a la información que se ha actualizado y afinado en esta etapa para que el MTOP pueda disponer de un análisis básico de la factibilidad privada comercial de la concesión en el Corredor y/o en la Red Vial inmediata.

Esto se preparará, bajo el esquema tipo diseño final-construcción-operación y transferencia al Estado (D-C-O-T), mediante el cual se tendrán que valorar todos los costos de estas cuatro fases; los ingresos por recaudaciones por peajes (más los aportes mínimos eventuales del Estado), y agregando todos los elementos que son propios de una Asociación Público-Privada (APP) de esta naturaleza, obtener un esquema de análisis que permita evaluar las alternativas posibles y los escenarios más realistas que puedan viabilizar una concesión de obra y servicio público.

De igual forma que en la Fase I, en ésta el Equipo Consultor deberá completar los costos básicos ya disponibles y agregar - ahora no valores estimados, sino ya ajustados y detallados - entre los principales debido a que es un modelo de concesión, los siguientes:

- Obras civiles adicionales a los fines de la concesión como Estaciones de Peaje y pesajes, edificios administrativos, y de gestión técnico-administrativa, que deberá requerir la **Compañía Concesionaria**.
- Playas de estacionamiento especiales para los vehículos propios del concesionario y de los usuarios de la SVS.
- Carriles adicionales en las zonas de peajes y pesajes
- Equipamientos requeridos para la mejor prestación de los servicios (Básicos y Complementarios).
- Servicios complementarios a los usuarios como seguridad, patrullas, comunicaciones, auxilio mecánico, atención de accidentes, entre otros.
- Costos de gestión técnico-operativa integral.
- Ganancia empresarial del Inversionista-Operador (IO).
- Costos de normativa y control (Interventoría periódica) del ente regulador.
- Gastos de constitución de la Empresa Concesionaria.
- Gastos Legales diversos.
- Gastos de Constitución de Fidecomisos.
- Gastos pre-operativos y costos financieros.

Para el estudio de los costos totales de la concesión (y su proyección para todo el período de explotación) se considerará, además de los costos de la inversión en infraestructuras, todos los costos de mantenimiento y conservación de las vías.

Como ingresos de la concesión se considerarán los aportes del inversionista y operador, las tarifas de peaje y, en casos muy justificados -según la tasa de rentabilidad social del proyecto, TIRE- de aportes complementarios con recursos del Estado.

Respecto de los ingresos o recaudaciones, es importante y debe hacerse un breve estudio de las tarifas de peaje según categorías de vehículos y usuarios, considerando explícitamente los tráficos inducidos por el importante mejoramiento en los índices de calidad y servicio de la nueva vía (Análisis de Sensibilidad Tarifaria).

Agregando todos los elementos que son propios de una APP de esta naturaleza, se podrá obtener un esquema de análisis que permita evaluar las alternativas posibles y los escenarios más realistas que puedan viabilizar la gestión integral del proyecto o corredor bajo los

términos de un contrato de concesión con un IO vial especializado del sector privado.

Para el estudio de los ingresos de la concesión, (y su proyección para todo el período de explotación) se podrá tomar en cuenta, **y solo a título referencial**, el criterio actual de cobro a los usuarios de US\$ 1,00/livianos cada 50 Km, en vías de 2 carriles.

Asimismo, se podrá plantear, en forma justificada, los ingresos netos generados por la implementación de actividades (lícitas, *autorizadas y compatibles* con el servicio vial) los denominados servicios conexos tales como:

- Paradores turísticos.
- Estaciones de combustible.
- Hoteles de camino.
- Restaurants.
- Comercios diversos.
- Y otros servicios de similar naturaleza.

Cuando se trate de sugerir aportes o compensaciones del Estado, se deberá considerar el criterio de aporte cero o de aporte mínimo de tipo subsidiario que haría el Estado sólo en cuanto se demuestre que la tasa TIR de rentabilidad social excede en mucho la tasa TIR de rentabilidad privada, es decir, con mayor precisión, si la TIRE del país es significativamente mayor que la TIRF, la TIR de índole financiero del modelo de negocios del concesionario.

Vistos todos los costos e ingresos, el Grupo Consultor preparará un esquema o Modelo (computarizado) de Equilibrio Económico-Financiero de factibilidad comercial de la concesión conteniendo la presentación de todos los valores anuales de tal manera que permita un cálculo de los parámetros principales del negocio de la concesión: la TIR privada; el VAN a la tasa WACC O tasa media ponderada de costo de los recursos privados; el período o años de recuperación de la inversión inicial; y el valor de máxima exposición.

A los fines de lograr la estructuración de la concesión y la mejor modalidad de factibilidad comercial de la futura concesión, el Equipo Consultor tendrá que definir, por lo menos 3 escenarios, con distintas características de ingresos como:

- Plazos
- Análisis de Riesgos
- Valor de peajes
- Subsidios del Estado
- Fases de concesión: Inversión dependiendo del TPD
- Hipotéticos aportes del Estado.
- Diferentes modalidades de financiamiento y exigencias de TIRF.
- Origen de los fondos
- Ingresos adicionales, por servicios complementarios y conexos

De manera similar, por el lado de los costos se tendrá que probar escenarios como:

- Diferentes costos y cronogramas o fases de inversión
 - Reducción de número de carriles
 - Reducción de obras complementarias: Túneles, puentes, pasos a desnivel, entre otros.

- Clausulas condicionales o de gatillo para definir programa de ampliaciones
- Mantenimiento
- Servicios complementarios, y
- De gestión técnico – operativa integral, y
- Diferentes costos promedio del capital.

El resultado de este análisis se deberá entregar en un Informe Especializado conteniendo los resultados propios de cada escenario y los criterios sobre la selección de la mejor o más realista modalidad de concesión. Si fuere el caso, se deberá mostrar con argumentos sustentatorios y con las cifras pertinentes, las dificultades y/o las formas de riesgo de la concesión.

5 REPRODUCCIONES

5.1 JUEGO DE PLANOS

Los entregables una vez aprobados y legalizados se entregarán debidamente encarpados en original y 2 copias

5.2 INFORMES DEFINITIVOS (INCLUYE CD'S DE INFORMES Y PLANOS)

Una vez que el estudio esté aprobado y previa comunicación del Director de Estudios, deberá entregar en forma impresa y digital en original y seis copias de todos los entregables y estudios realizados.

6 REQUISITOS ADICIONALES DE ESTUDIO

6.1 CANTIDADES DE OBRA, ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Las cantidades de obra, análisis de precios unitarios y especificaciones técnicas se corresponderán estrechamente y estarán compatibilizadas entre sí, en los procedimientos constructivos, métodos de medición y bases de pago.

Los precios unitarios serán calculados para cada rubro, tomando en cuenta los costos de equipo, mano de obra, materiales y productividad.

Las cantidades de obra se efectuarán, considerando los rubros de obra a ejecutarse, la unidad de medida, los diseños propuestos indicados en los planos de planta de perfil longitudinal, secciones transversales, cortes longitudinales, diseños pre-preliminares y preliminares. Además de cuantificarán las cantidades que demande el mantenimiento de la soluciones viales (pre-preliminar) y la Solución Vial (preliminar) dentro del periodo de concesión proyectado.

Los análisis de precios unitarios se efectuarán para cada partida del proyecto, considerando la composición de mano de obra, equipo, materiales y rendimiento correspondientes. Los análisis se efectuarán detallando, tanto para los costos directos, como los indirectos (gastos generales fijos, variables, utilidad). El Presupuesto de obra deberá ser calculado basado en las cantidades de obra y los análisis de precios unitarios, diferenciando los costos directos, indirectos y los impuestos que correspondan.

Para complementar, se deberá incluir la teoría explicada en los capítulos de "Costos Totales" .

Las especificaciones técnicas serán desarrolladas para cada rubro del proyecto, incluyendo el rubro de revisión de los estudios, en términos de especificaciones particulares, tendrán como base las recomendaciones y soluciones formuladas por cada especialista, así como las

Especificaciones para la Construcción de Carreteras de la AASHTO, ASTM, las Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras y Puentes del MOP con sus complementaciones y/o modificaciones. Incluirá las especificaciones para el control de calidad, ensayos durante la ejecución de obra y criterios de aceptación o rechazo; así mismo los controles para la recepción de la obra; también incluirá los aspectos referidos a la conservación del medio ambiente.

Los rubros de las cantidades de obra deben ser presentados de acuerdo las especificaciones generales para la construcción de caminos y puentes MOP-001-F-2002.

6.2 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA OBRA, DE UTILIZACIÓN DE EQUIPOS, MATERIALES Y DE DESEMBOLSOS

El Consultor deberá formular el cronograma de ejecución de obra, (de tiempos y costos monetarios) considerando las restricciones que puedan existir para el normal desenvolvimiento de las obras, tales como lluvias o condiciones climáticas adversas, dificultad de acceso a ciertas áreas, etc. El cronograma se realizará empleando el método PER-CPM y el Software MS Project, identificando las actividades o partidas que se hallen en la ruta crítica del proyecto; también se presentará un diagrama de barras para cada una de las tareas y etapas del proyecto.

El cronograma general del proyecto incluiría la especificación de tiempo para cada parte o componentes tales como

- Fase Constructiva
 - Bajo los criterios actuales la fase constructiva será realizada de formada detallada de manera de asegurar el inicio oportuno, los ritmos (y turnos) más exigente de avance de obra a la presentación de cada planilla, la evaluación expresa de eventuales atrasos e inconvenientes que pudieran presentarse. Todo este debe inscribirse en una visión de disminución de costos, disminución de tiempos de construcción, integralidad de las obras ejecutadas y la entrega final de infraestructura de transporte al más alto nivel
- Fase de Conservación y Mantenimiento
 - El Equipo Consultor deberá tomar las cautelas imprescindibles a fin de garantizar la calidad de la vía a través de una programación de obras de conservación, reforzamiento, mejoramiento, rehabilitación. En términos de mantenimientos, y en forma similar, se tendrá que presentar un cronograma justificado de trabajo de mantenimientos preventivos, rutinarios, periódicos y emergentes, no solo en función del tiempo transcurridos, sino en función de los tráficos que soporte la carretera, la vida útil los materiales, las características climatologías de la zona del trazado, la calidad de diseño y tecnologías constructivas.
 - Además, para los fines de la concesión y con el objetivo de mantener la obra en perfecto estado, se tomarán en cuenta las necesidades de mantenimiento y/o remplazo de las obras propias de la concesión, equipamientos, vehículos para los trabajos de supervisión complementarios y otros de similar naturaleza.

7 DETALLE DE ENTREGABLES POR EL EQUIPO CONSULTOR

El Consultor entregará la documentación de planos e informes en original y dos copias, con el respectivo respaldo magnético y fotografías.

Los entregables finales serán:

- Estudio preliminar de la alternativa seleccionada con el contenido del apartado 3 de estos Términos de Referencia
- Estudio de la Concesión seleccionada con el contenido del apartado 4 de estos Términos

de Referencia

El Consultor deberá entregar el respaldo magnético con los archivos¹¹ correspondientes al Estudio, en una forma ordenada y con una memoria explicativa indicando la manera de reconstruir totalmente el Informe Final.

Así mismo el Consultor entregará los videos y fotografías tomadas a la vía, especialmente de los sitios conflictivos, superficie de rodadura, drenajes, puentes, taludes inestables, etc.

Cada informe será numerado por separado según su contenido y tendrá en su página final una fecha de entrega, un nombre y firma del especialista responsable y las observaciones que sean necesarias.

7.1 PLANOS

Los planos tendrán una presentación y tamaño uniforme, debiendo ser entregados debidamente protegidos en porta planos que los mantengan unidos pero que permitan su fácil desglosamiento.

Deberán estar identificados por una numeración y codificación adecuada y mostrarán la fecha, sello y firma del Director del Proyecto.

7.2 INFORMES

Todos los informes deberán tener un formato de texto homogéneo y contener índice, lista de tabla, y lista de figuras. Todas las páginas deberán estar numeradas. El equipo Consultor podrá adoptar un estilo de formato conocido, tal como APA, MLA, entre otros. Adicionalmente, los textos citados deberán estar bajo los estándares APA o MLA.

7.3 PLAZO Y PROGRAMACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS ESTUDIOS

El Estudio del proyecto hasta el nivel preliminar se ejecutará en un plazo máximo de XXXX (X) MESES calendario. En este plazo no se incluye el período de revisión y subsanación de observaciones al borrador de los informes.

Además el Equipo Consultor presentará:

- Un diagrama de barras, mostrando las tareas a realizar y las metas a cumplir (debe entregarse en la Oferta y deberá ajustarse si es el caso durante los primeros 15 días de adjudicación del contrato).
- Una programación PERT-CPM, mostrando los tiempos de ejecución de las tareas a realizar y la ruta crítica correspondiente.
- Un programa de asignación de recursos tanto de personal como de equipos, materiales y otros necesarios para cada tarea, mostrando el tiempo y oportunidad de utilización de los recursos.

La programación se efectuará utilizando el Software MS Project en base a días calendario e indicará claramente el tiempo de ejecución de cada tarea dentro del plazo establecido. Los plazos de las etapas no podrán ser mayores a los indicados abajo:

¹¹ Los archivos no deben ser de solo lectura

Entrega de informe final para aprobación .

xx días

Se asumirá que la revisión deberá tomar aproximadamente 15 días, si los informes son rechazados en su totalidad y devueltos el tiempo perdido podrá ser sujeto de multa.

8 REVISIÓN DE INFORMES

El MTOP revisará los Informes dentro de los 15 (quince) días laborables siguientes a la recepción de los mismos y comunicará a la Empresa Consultora sus observaciones. El tiempo para subsanar las aclaraciones o correcciones, por parte del Equipo de Consultoría será de acuerdo a lo que se estipule en el Contrato.

Al presentar el Informe Preliminar, el Consultor devolverá al MTOP, toda la documentación recibida para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

La documentación que se genere y se entregue como parte de los informes en las dos fases de ejecución del Estudio constituirá propiedad del MTOP y no podrá ser utilizada para fines distintos a los del Estudio, sin consentimiento escrito del MTOP.

9 RESPONSABILIDAD DEL CONSULTOR

El consultor estará obligado a atender todas las observaciones y recomendaciones que realicen tanto el MTOP como la Autoridad Ambiental-MAE en las diferentes etapas de elaboración revisión y aprobación del Estudio, hasta obtener el permiso y/o licencia ambiental correspondiente.

10 CONTENIDO

1	ANTECEDENTES	1
1.1	ANTECEDENTES GENERALES.....	1
1.2	GENERALIDADES DEL PROYECTO	2
1.3	UBICACIÓN.....	3
1.4	CONDICIONES EXISTENTES	3
1.5	CARACTERÍSTICAS GENERALES PROPUESTAS	3
1.6	DESCRIPCIÓN	4
1.7	OBJETO DE LOS SERVICIOS DE CONSULTORÍA	4
2	ALCANCE Y PROFUNDIDAD DE LOS SERVICIOS DE CONSULTORÍA	5
3	ESTUDIO PRELIMINAR DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA	5
3.1	OBJETIVO	5
3.2	DEFINICIÓN CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS	5

3.3	DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL ESTUDIO	6
3.3.1	DOCUMENTO N° 1. MEMORIA Y ANEJOS	6
3.3.2	DOCUMENTO N° 2. PLANOS	7
3.3.3	DOCUMENTO N° 3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES	9
3.3.4	DOCUMENTO N° 4. ESTIMACIÓN DE PRESUPUESTO	9
3.4	CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA	10
3.4.1	INTRODUCCIÓN	10
3.4.2	VUELO	10
3.4.3	TRABAJOS DE TOPOGRAFÍA DE CAMPO PARA LA OBTENCIÓN DE CARTOGRAFÍA 1/1.000	21
3.4.4	RESTITUCIÓN	31
3.4.5	ORTOFOTOGRAFÍA DIGITAL	34
3.4.6	TRABAJOS TOPOGRÁFICOS DE CAMPO ADICIONALES	37
3.5	GEOLOGÍA Y PROCEDENCIA DE MATERIALES	43
3.5.1	ESTUDIO GEOLÓGICO	43
3.5.2	PRÉSTAMOS, YACIMIENTOS GRANULARES Y CANTERAS	44
3.5.3	INSTALACIONES DE SUMINISTRO	46
3.5.4	PROCEDENCIA DE MATERIALES	46
3.6	EFFECTOS SÍSMICOS	47
3.7	CLIMATOLOGÍA E HIDROLOGÍA	47
3.7.1	CLIMATOLOGÍA	47
3.7.2	HIDROLOGÍA	49
3.8	PLANEAMIENTO	51
3.9	TRÁFICO	51
3.9.1	ANÁLISIS DE TRÁFICO	51
3.10	ESTUDIO GEOTÉCNICO DEL CORREDOR	52
3.10.1	ESTABLECIMIENTO DE LA CAMPAÑA GEOTÉCNICA A REALIZAR: RELLENOS, DESMONTES Y PRÉSTAMOS 53	
3.10.2	PREPARACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN	60

3.10.3	REDACCIÓN DEL ESTUDIO GEOTÉCNICO DEL CORREDOR	61
3.10.4	ESTUDIO DE SUELOS DE SUBRASANTE CADA 500 METROS.	63
3.11	DISEÑO Y DIBUJO PROYECTO HORIZONTAL Y VERTICAL DEFINITIVOS, INCLUYE FAJA TOPOGRÁFICA	64
3.11.1	TRAZADO EN PLANTA.....	65
3.11.2	TRAZADO EN ALZADO	66
3.11.3	ESTUDIO DE VISIBILIDAD EN PLANTA Y ALZADO	67
3.11.4	SECCIONES TRANSVERSALES TIPO	67
3.11.5	INTERCAMBIADORES Y VÍAS DE SERVICIO	67
3.11.6	PERFILES TRANSVERSALES	67
3.12	MOVIMIENTOS DE TIERRAS	67
3.12.1	CLASIFICACIÓN DE LAS EXCAVACIONES	67
3.12.2	COMPENSACIÓN DE LAS EXPLANACIONES	68
3.12.3	PRÉSTAMOS Y VERTEDEROS	68
3.12.4	RESUMEN DE MOVIMIENTO DE TIERRAS.....	68
3.12.5	JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS DE LAS UNIDADES DE OBRA DEL CAPÍTULO DE EXPLANACIONES	69
3.13	DISEÑO DEL PAVIMENTO.....	69
3.14	DRENAJE	71
3.14.1	CÁLCULO DE CAUDALES	71
3.14.2	DRENAJE DE LA PLATAFORMA Y MÁRGENES (LONGITUDINAL)	72
3.14.3	DRENAJE TRANSVERSAL	73
3.14.4	DRENAJE SUBTERRÁNEO.....	77
3.14.5	DEFINICIÓN DE LAS OBRAS DE DRENAJE EN LOS PLANOS	77
3.15	ESTUDIO GEOTÉCNICO PRELIMINAR PARA LA CIMENTACIÓN DE ESTRUCTURAS Y PARA LOS TÚNELES ..	78
3.15.1	ESTUDIO GEOTÉCNICO PARA LA CIMENTACIÓN DE ESTRUCTURAS.....	78
3.15.2	ESTUDIO GEOTÉCNICO PARA LOS TÚNELES.....	79
3.16	ESTUDIO ESTRUCTURAL.....	83
3.16.1	Prediseños estructurales para cruces de ríos y esteros	83
3.16.2	Prediseños estructurales para cruces de vías (pasos inferiores o superiores)	84

3.16.3	Prediseños estructurales para intercambiadores	84
3.16.4	Prediseños estructurales para viaductos	84
3.16.5	Prediseños estructurales para pasos de semovientes	85
3.16.6	Prediseños de muros de contención	85
3.16.7	Prediseños de Pasos peatonales	85
3.16.8	Normas que se deben aplicar	85
3.16.9	Especificaciones de materiales	86
3.16.10	Análisis y diseño estructural	86
3.17	DISEÑO DE TÚNELES	88
3.17.1	Sísmica de refracción para portales (Incluye nivelación de geófonos, correlación a una coordenada obtenida por un GPS de precisión)	88
3.17.2	Exploración geotécnica en base a perforaciones mecánicas (en todo tipo de material, incluye transporte, muestreo, ensayos e informe)	88
3.17.3	Prediseño estructural de túneles (incluye recopilación de datos, análisis, resultados, informes, planos, cantidades de obra, especificaciones técnicas entre otros.)	89
3.17.4	Informe del diseño preliminar del túnel (Incluye memoria técnica y planos)	90
3.17.5	Informe Preliminar del Túnel	90
3.18	SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS	90
3.18.1	DESVÍO GENERAL A TRAVÉS DE ITINERARIOS ALTERNATIVOS	91
3.18.2	DESVÍOS PROVISIONALES	91
3.19	SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS	91
3.19.1	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL	92
3.19.2	SEÑALIZACIÓN VERTICAL	92
3.19.3	BALIZAMIENTO	93
3.19.4	BARRERAS DE SEGURIDAD	94
3.20	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	95
3.20.1	PLAN DE MANEJO AMBIENTAL	95
3.20.2	PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO DEL PROYECTO	96
3.21	OBRAS COMPLEMENTARIAS	98

3.21.1	ILUMINACIÓN	98
3.21.2	CERRAMIENTOS	99
3.21.3	POSTES S.O.S.	99
3.21.4	ÁREAS DE SERVICIO	99
3.22	REPLANTEO	99
3.22.1	BASES DE REPLANTEO	99
3.22.2	REPLANTEO DEL EJE CADA 20 METROS	100
3.22.3	REPLANTEO DE LAS ESTRUCTURAS	100
3.23	COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS Y SERVICIOS	100
3.24	REPOSICIÓN DE CAMINOS	100
3.24.1	CRITERIOS GENERALES	100
3.25	EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES	101
3.25.1	RELACIÓN DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS	101
3.25.2	CONTENIDO DE LOS EXPEDIENTES DE LAS EXPROPIACIONES	102
3.25.3	PRESUPUESTOS	103
3.25.4	CONTENIDO DEL EXPEDIENTE DE EXPROPIACIONES A INCLUIR EN EL ESTUDIO	103
3.26	REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES Y SERVICIOS	104
3.26.1	IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE SERVICIOS AFECTADOS	104
3.26.2	DISEÑO DE REPOSICIONES	104
3.26.3	DEFINICIÓN Y VALORACIÓN DE LAS REPOSICIONES EN LOS DOCUMENTOS CONTRACTUALES DEL PROYECTO 105	
3.27	PLAN DE OBRAS	105
3.28	ANÁLISIS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIÓDICO	106
3.28.1	OBJETO:	106
3.28.2	ALCANCE DE TRABAJO:	106
3.28.3	EVALUACIÓN AMBIENTAL	106
3.28.4	CANTIDADES DE OBRA Y ESPECIFICACIONES	106
3.28.5	PLANES Y CRONOGRAMA DE MANTENIMIENTO	107

3.29	ESTIMACIÓN DE PRECIOS	107
3.30	PRESUPUESTO.....	108
4	ESTUDIO DE LA CONCESIÓN	109
4.1	DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL ESTUDIO	109
4.2	COSTOS TOTALES DE LA SOLUCIÓN VIAL SELECCIONADA	109
4.3	IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE BENEFICIOS.....	110
4.4	EVALUACIÓN ECONÓMICA	110
4.5	INDICADORES ECONÓMICOS DE LA EVALUACIÓN DEL PROYECTO	111
4.6	EVALUACIÓN FINAL DE LA SOLUCIÓN VIAL (FACTIBILIDAD)	111
4.7	ANÁLISIS ESPECIAL: ESTUDIO DE LA CONCESIÓN	111
5	REPRODUCCIONES	114
5.1	JUEGO DE PLANOS.....	114
5.2	INFORMES DEFINITIVOS (INCLUYE CD'S DE INFORMES Y PLANOS)	114
6	REQUISITOS ADICIONALES DE ESTUDIO	114
6.1	CANTIDADES DE OBRA, ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	114
6.2	CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA OBRA, DE UTILIZACIÓN DE EQUIPOS, MATERIALES Y DE DESEMBOLSOS 115	
7	DETALLE DE ENTREGABLES POR EL EQUIPO CONSULTOR.....	115
7.1	PLANOS.....	116
7.2	INFORMES.....	116
7.3	PLAZO Y PROGRAMACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS ESTUDIOS.....	116
8	REVISIÓN DE INFORMES.....	117
9	RESPONSABILIDAD DEL CONSULTOR	117
10	CONTENIDO.....	117