

Mejorando el tránsito en la zona

La ejecución de la obra comenzó en agosto de 2016 (contractual), con un avance a la fecha de más del 61%. “Se tiene planeado culminarla en setiembre. En el pico de realización se ha contado con 790 colaboradores: 537 en construcción civil más 253 de soporte”, declaró el ingeniero Heredes. El proyecto sigue una serie de reglas nacionales e internacionales como las Normas Técnicas de Levantamientos Geodésicos – Instituto Geográfico Nacional (IGN), Manual de Diseño Geométrico de Carreteras (DG-2013), Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, y Manual de Ensayos de

Materiales para Carreteras EM 2000. “De igual modo se tomó en cuenta el Manual de Carreteras, Suelos, Geología, Geotecnia y Pavimentos 2013. Sección ‘Suelos y Pavimentos’; Especificaciones Técnicas Generales para la Construcción de Carreteras (EG-2013); el Manual de Hidrología, Hidráulica y Drenaje de Carreteras – MTC; la Norma E.030 (Diseño Sismo resistente); la AASHTO Guide for Design of Pavement Structures, 1993; la AASHTO LRFD Bridge Design Specifications; la Norma Vigente HL-93; y la Norma Técnica ASTM E 1318. Asimismo, están el Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE), Normas ACI (American Concrete

Institute), así como la Norma IEC 60669 – 1 y 60884-1”, señaló.

La obra recibirá la atención de ICCGSA mientras esté bajo el plazo de ejecución. “Entre estos servicios se han considerado los mantenimientos rutinario, periódico y de emergencias”, agregó. Finalmente, el ingeniero dijo que este emprendimiento mejorará la transitableidad y seguridad de los usuarios de la vía en la interconexión entre la costa y la sierra del Perú. “Estamos hablando del enlace entre la ciudad de Tacna con Puno, Cusco y Arequipa, que facilitará el traslado de personas, la producción agraria y dinamizará el turismo regional”, manifestó.

La obra, que comenzó en agosto del 2016, planea culminarse en setiembre del presente año.



De acuerdo al DG-2013 fue necesario dimensionar los elementos geométricos de la carretera en planta, perfil y sección transversal, en forma tal que pueda ser recorrida con seguridad a la velocidad máxima asignada a cada uno de dichos elementos geométricos.

La velocidad máxima con que fue abordado cada elemento geométrico, es la velocidad específica, además la velocidad de diseño se identifica con la velocidad específica mínima del conjunto de elementos que forman el tramo.

Para asegurar la mayor homogeneidad posible en la velocidad específica de curvas y tangentes, lo que necesariamente se traduce en mayor seguridad para los usuarios, requiere que las velocidades específicas asignadas a los elementos que integran un tramo homogéneo:

- Sean iguales a la velocidad de diseño del tramo o no superen esta velocidad en más de 20 km/h.
- Consideren el sentido en que el vehículo recorre la carretera.
- Tenga en cuenta la velocidad específica de los elementos del segmento anterior.

Sobre la base de la velocidad específica se evalúan:

- Peraltes de curvas circulares, y
- Necesarias distancias visuales de detención y adelantamiento. ■

Ficha Técnica

Proyecto: Integración Vial Tacna - La Paz: Tramo Tacna - Collpa
(frontera con Bolivia).

- Snip: 1249
- Costo: S/ 642.6 millones
- Beneficiarios: 268, 313 personas

Rutas PE-40 y PE-40 A. Provincias de Tacna y Tarata.

Sub tramo: km 43+610 – km 94+000: 52.3 km

- Obras de rehabilitación y mejoramiento.
- Contratista: Ingenieros Civiles y Contratistas Generales SA. – ICCGSA.
 - Contrato de ejecución de obra N°092-2016-MTC/20 del 26 de julio del 2016.
- Supervisión: HOB Consultores SA.
 - Contrato de supervisión de obra N°095-2016-MTC/20 del 27 de julio del 2016.
- Situación actual:
 - Inicio de obra: 23 de agosto del 2016.
 - Término estimado: Setiembre del 2018
 - Avance físico: 60,25% ejecutado.
 - Inversión actual: S/ 266,2 millones (obra más supervisión, adicionales y deductivos).