GILBERTO GALINDO ALVARADO
INGENIERO EN TRANSPORTE Y VIAS
M.P. 01193-0214

Yopal, 12 de noviembre de 2024

Ingeniero
MIGUEL ANGEL TORRES PAIPA
R/L. CONSORCIO INFRAESTRUCTURA 2024

Ref. Contrato de Interventoria No. 3004 de 2024 cuyo objeto es "INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA ATENDER SITIOS CRÍTICOS DE LA RED TERCIARIA A CARGO DE INVIAS, A TRAVÉS DEL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE, EN VÍAS A CARGO DE LA DIRECCIÓN TERRITORIAL CASANARE EN EL DEPARTAMENTO DE CASANARE.".

Asunto: Respuesta a oficio DT – CAS – CI2024 – 003 de fecha 2 de noviembre de 2024

Cordial Saludo

Por medio de la presente, la Interventoria de la referencia se permite dar respuesta al oficio DT – CAS – CI2024 – 003, del contrato obra con objeto "ATENDER SITIOS CRÍTICOS DE LA RED TERCIARIA A CARGO DE INVIAS, A TRAVÉS DEL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE, EN VÍAS A CARGO DE LA DIRECCIÓN TERRITORIAL CASANARE EN EL DEPARTAMENTO DE CASANARE", donde es evidente que se requiere de la señalización inicialmente planteada por Uds. en prevención para la zona de la caída de la banca, en el sector de Sabanalarga, teniendo en cuenta el anexo técnico del proceso y con referencia al Manual de Señalización Vial de Colombia, Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial, 2024.

Teniendo en cuenta dichos documentos, esta Interventoria considera que se debe complementar dicha señalización, de acuerdo al capítulo 3, numeral 3.22 de dicho manual, por cuanto uno de los mayores riesgos a que suceda un accidente es precisamente la entrada al tramo de vía reconstruido y sin pavimentar, por falta total de visibilidad y por lo que se debe garantizar la reducción de la velocidad de los vehículos, con dispositivos más persuasivos, que obliguen a los vehículos a disminuir efectivamente su marcha, considerando que las señales propuestas SP-24, SP-31, SP-31 y SR-30 son necesarias, pero insuficientes, y por lo que exhortamos a tener en cuenta los siguientes numerales del capítulo 3, numeral 3,22 Demarcación de aproximación a obstrucciones del Manual de Señalización Vial de Colombia y que tiene en cuenta lo siguiente:

3.22. Demarcación de aproximación a obstrucciones

"…Previo a la demarcación de obstrucciones, el profesional idóneo revisará las alternativas de tratamiento para el manejo de este tipo de obstáculos, para lo cual puede revisar los documentos técnicos que ha dispuesto el Gobierno nacional sobre el particular. Las obstrucciones dentro de la vía pueden estar ubicadas de tal manera que el tránsito deba

pasar por su derecha, o izquierda, o por ambos costados.

Dicha obstrucción constituye un riesgo potencial para todos los actores viales, por lo que debe suprimirse. Sin embargo, cuando dichas obstrucciones no se puedan eliminar por ser preponderantes, sobrevinientes o esenciales, en la infraestructura de la vía o de la zona, se debe advertir su presencia a los conductores y demás usuarios con suficiente antelación, para que su circulación por ese punto se realice de forma segura; para ello, se deben demarcar líneas en el pavimento que indiquen la aproximación a la obstrucción, complementando estas con el dispositivo pertinente (ej. Marcador de obstáculo) y con un sistema de contención vehicular (SCV) de tipo amortiguador de impacto16

(Ver numeral
5.4.1. Marcador de obstáculo vertical).
En el primer caso, cuando se deba pasar por el costado derecho del obstáculo en vías bidireccionales, la demarcación debe estar dada por un par de líneas longitudinales continuas e inclinadas, de color amarillo, con un ancho mínimo igual al doble de la línea central que la precede. Dichas líneas se deben iniciar a partir de la línea central, en puntos localizados a una distancia L, anterior y posterior al obstáculo, y con extremos en puntos localizados a una distancia lateral a la obstrucción de entre 30 y 60 cm, según se indica en el primer caso de la Figura 3-67. Aproximación a obstrucciones.

En el segundo caso, cuando se deba pasar por alguno de los dos costados del obstáculo en vías unidireccionales, la demarcación debe estar dada por un par de líneas longitudinales continuas e inclinadas, de color blanco, con un ancho mínimo igual al doble de la línea central que la precede. Dichas líneas se deben iniciar a partir de la línea central en puntos localizados a una distancia L, anterior y posterior al obstáculo, y con extremos en puntos localizados a una distancia lateral a la obstrucción de entre 30 y 60 cm, según se indica en el segundo caso de la Figura 3-67. Aproximación a obstrucciones.
Como complemento, y con el objeto de aumentar la visibilidad del obstáculo, el espacio entre las líneas longitudinales inclinadas debe demarcarse con diagonales del mismo color, inclinadas en un ángulo de 30° con respecto al eje de la vía, en la misma dirección que debe seguir el conductor para evitar el obstáculo. El ancho de estas líneas puede variar entre 60 cm y 100 cm, y su separación debe corresponder como mínimo, al doble del ancho seleccionado y como máximo a cuatro veces el ancho seleccionado. La longitud L, de la demarcación inclinada está dada por las expresiones:

- $L = \frac{A * V}{1,6}$; en vías cuya velocidad máxima permitida sea mayor de 50 km/h.

- $L = \frac{A * V^2}{150}$; en vías cuya velocidad máxima permitida sea igual o menor a 50 km/h.

Donde:

L = longitud de transición en metros. Nunca debe ser menor a 10 m.

A = desplazamiento de la línea de eje en metros.

V = velocidad máxima permitida en km/h.

GILBERTO GALINDO ALVARADO
INGENIERO EN TRANSPORTE Y VIAS
M.P. 01193-0214

La demarcación de aproximación a obstrucciones se puede reforzar con demarcaciones elevadas, del mismo color, o con delineadores tubulares simples de color amarillo, blanco o anaranjado (en zonas de obra), siempre que se deba resaltar la ubicación del obstáculo en la vía por baja visibilidad, con el fin de eliminar riesgos para la seguridad vial de todos los usuarios…"

Por otra parte, teniendo en cuenta en su oficio la "…***Nota 1:*** *se recomienda cambiar el ítem delineador tubular simple por defensa metálica, teniendo en cuenta las condiciones de seguridad de la zona…"* esta Interventoria considera que es más conveniente instalar la defensa metálica antes y después del tramo sin pavimentar, ya que da una mayor visibilidad y canalización del tránsito y no se toma el riesgo de instalarlo sobre la zona de caída de la banca donde probablemente se presenten nuevos desplazamientos y se arrastre dicha baranda metálica, sin que presente ninguna utilidad.

Anexo imagen de demarcación horizontal (pintura) sugerida



Agradeciendo la atención a la presente

Atentamente

GILBERTO GALINDO ALVARADO
C.C 6.773.569 de Tunja
Contratista interventoría

C:C Ing. Mónica Lorena Montenegro- Supervisora INVIAS

CR 29 17 59 BL L INT 3 Yopal– Casanare Tel: 3123979455
gilbert569@hotmail.com