

DIRECTRIZ DE DISEÑO NUMERO 407

Uso del bloque de madera o plástico en el “National Highway System (NHS)”

Página 1/2[®]

Es política de la Autoridad de Carreteras y Transportación que los planos modelo y directrices de diseño sobre temas relacionados con las barreras metálicas de seguridad se preparen a partir de los criterios del “National Cooperative Highway Research Program 350” (NCHRP 350). Por lo que se ha estado respondiendo a los cambios en la reglamentación en la medida en que han ocurrido. Dichos cambios se incorporan a los documentos de la agencia para que contengan los estándares más recientes. Este fue el caso del sistema MELT que al no satisfacer los criterios del NCHRP 350 se dieron de baja los detalles y referencias en nuestros planos modelo y directrices de diseño.

La Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés) le informó a la ACT que el bloque de metal (“w-beam guard rail blockout”) que se utiliza en las barreras metálicas de seguridad (“guard rail”) no cumplió los criterios establecidos en el NCHRP 350 en su prueba 3-11 (“test 3-11”). Razón por lo que, **se instruye al diseñador que en instalaciones nuevas en el sistema NHS (“National Highway System”) no se utilizará el bloque de metal. En su lugar se usarán los bloques de madera o plástico que han pasado la prueba del NCHRP 350 en dichas aplicaciones.**

Las especificaciones del bloque de madera se incluyen en el plano modelo MB6A/28: “W-beam Strong-Post timber blockout details”. Las especificaciones del bloque de plástico se incluyen en el plano modelo MB6C/28: “W-beam Strong-Post plastic blockout details”. **El diseñador hará la referencia adecuada al plano modelo una vez determine si la(s) carretera(s) incluida(s) en su proyecto pertenece(n) al NHS.**

El sistema NHS lo componen las siguientes carreteras o tramos de éstas:

- PR-1, desde su intersección con la PR-25 hasta su intersección con la PR-52 y la PR-18
- PR-1, desde su intersección con la PR-20 hasta su intersección con la PR-30
- PR-2, desde su intersección con la PR-22 en Hatillo hasta su intersección con la PR-52 en Ponce
- PR-2, desde su intersección con la PR-1 (Expreso Muñoz Rivera) hasta su intersección con la PR-165 (al Sur de Dorado)
- PR-3, desde su intersección con la PR-26 en Carolina hasta su intersección con la PR-53 en Fajardo
- PR-3, desde la Base Roosevelt Road hasta su intersección con la PR-60 en Humacao

DIRECTRIZ DE DISEÑO NUMERO 407

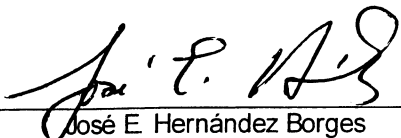
Uso del bloque de madera o plástico en el "National Highway System (NHS)"

Página 2/2[®]

- PR-10, en toda su longitud.
- PR-14, desde su intersección con la calle Comerío (Sur de Ponce) hasta su intersección con la PR-52.
- PR-17, en toda su longitud.
- PR-18, en toda su longitud.
- PR-20, en toda su longitud.
- PR-21, desde su intersección con la PR-1 hasta su intersección con la PR-18
- PR-22, en toda su longitud.
- PR-25, en toda su longitud.
- PR-26, en toda su longitud.
- PR-28, en toda su longitud.
- PR-30, en toda su longitud.
- PR-52, en toda su longitud.
- PR-53, en toda su longitud.
- PR-66, en toda su longitud.
- PR-107, en toda su longitud.
- PR-165, en toda su longitud.
- PR-181, en toda su longitud.
- PR-194, desde su intersección con la PR-195 hasta su intersección con la PR-3 (al Noroeste de Fajardo)
- PR-195, desde su intersección con la PR-194 hasta su intersección con la Calle Cometa en Fajardo
- PR-503, desde su intersección con la PR-10 (al Norte de Ponce) hasta su intersección con la PR-10 (al Sur de Ponce)

En **carreteras que no pertenecen al NHS**, el bloque metálico se mantendrá en todas las aplicaciones.

Esta directriz entra en vigor inmediatamente.



José E. Hernández Borges
Director Area de Diseño



Fecha