



I-270 Reemplazos de puentes críticos Entrega alternativa

Reunión Pública/Industria (Virtual)
Junio 7, 2022 | 5:30 p.m. - 6:30 p.m.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Preguntas y respuestas

Las siguientes preguntas fueron enviadas durante el seminario web, respondidas verbalmente, con excepción a las preguntas que se indican con **.

¿Cuál es el marco de tiempo para este proyecto?

El cronograma completo se determinará en función de la aprobación de la comisión de Transportes de Colorado. En general, necesitaremos aproximadamente un año de diseño y un par de años de construcción para completar estos puentes. A la espera de la aprobación, queremos rápidamente pasar a la fase de adquisición, que generalmente es un proceso de cuatro a cinco meses para este método de entrega. -AP

Si la carretera se va a ensanchar, ¿esto va a suceder antes o al mismo tiempo?

Agregar capacidad no es un objetivo de este proyecto crítico de reemplazo de puentes. Esto es simplemente una necesidad de restaurar estos puentes a los estándares de seguridad modernos de alto funcionamiento. Incluirá arcones de ancho estándar, pero el objetivo de este proyecto no es agregar capacidad al corredor en este momento. No sabemos exactamente cuál será el alcance total del ancho de los puentes o la carretera. Nuestro enfoque en este momento es reemplazar estos puentes para aumentar la seguridad de este corredor debido a las fallas de este puente. Nuestro objetivo es conseguir un diseñador, un gerente de construcción, que nos ayuden con las fases de construcción de estos puentes, el ancho de estos puentes, qué tipo de enfoques necesitamos. No estamos buscando agregar capacidad con el proyecto de puentes críticos, estamos aquí para tratar los puentes estructurales ineficientes en este corredor. - AP

**** ¿Puede definir qué es un "defecto fatal" con respecto a la matriz de selección de entrega?**

Esta respuesta escrita se proporcionó después de la reunión:

Un buen ejemplo de una falla fatal sería si un proyecto tiene fondos que tienen restricciones de hitos que un determinado método de entrega no podría cumplir debido a la progresión típica de ese modelo de entrega, entonces ese método de entrega se consideraría fatalmente defectuoso. - Diputado

Usted mencionó que actualmente se está llevando a cabo una investigación geotécnica que continuará. ¿Es esta una investigación de referencia o una investigación completa que apoyará el diseño final y la construcción? ¿Una sola empresa geotécnica completará las investigaciones geotécnicas para todos los puentes, o habrá múltiples contratos geotécnicos? ¿Los contratos geotécnicos estarán separados del equipo de diseño, o deberían las empresas geotécnicas buscar oportunidades de trabajo en equipo con los equipos de diseño?

Hemos realizado una investigación geotécnica preliminar para la comprensión de todo el corredor. Es probable que no sea suficiente para lo que necesitamos para el diseño final. Se detallará en la RFP cuando se desarrolle y salga cómo estaríamos procurando el soporte para completar ese trabajo geotécnico. La investigación geotécnica final será parte del contrato de diseño en la parte CNDC. Comenzaremos a asociarnos con posibles diseñadores cuando este método de entrega alternativo sea aprobado por la comisión de transporte. Esperamos avanzar con eso en los próximos meses. - AP



Se requieren que dos carriles se mantengan abiertos en ambas direcciones. Los puentes existentes parecen ser dos carriles de 12' con arcenes de 4' y 8'. ¿Cuál es el ancho mínimo previsto de carril y arcen durante la construcción? ¿Se prevé que los nuevos puentes sean más amplios y se adapten a la expansión futura? ¿Cuántos carriles futuros se anticipan en cada dirección? ¿Se anticipa alguna realineación en la I-270 para acomodar la construcción de nuevos puentes y minimizar las fases?

La evaluación medioambiental no se ha completado, por lo que no conocemos la acción propuesta en este momento. Todavía tenemos que pasar por más divulgación pública y comentar sobre eso. Lo que nos gusta hacer es procurar al diseñador para esto y durante esa fase de diseño a medida que nos acercamos al 30% de diseño, esperamos tener respuestas que serán hacia finales de este año, esperamos tener algunas respuestas que influyan en el diseño en ese momento. En este momento, la respuesta es que no sabemos el ancho de esos puentes, realmente depende mucho incluso de cómo funcionaría la fase de construcción en esos puentes. Muchas veces tienes que construir puentes en exceso por el bien del mantenimiento del tráfico, esas son cosas que se determinarán. -AP

¿Cuál es el cronograma para el proyecto de Reemplazos críticos de puentes y cómo se prevé que se superposicione con el cronograma para la expansión propuesta? ¿Cuál es el cronograma para la EA?

En este momento, no podemos decir que haya ninguna superposición porque actualmente estamos terminando la EA y buscando la financiación completa de ese proyecto. En este momento solo estamos procediendo con la construcción de los puentes y luego el calendario de EA se estará consolidando durante el resto de este año. -AP

¿Cuál es el cronograma para la publicidad de los servicios de ingeniería para el CM/GC?

Esperamos tener un RFP poco después de la aprobación de TC y pronto depende de muchos factores. Solo esté atento este verano, definitivamente tendremos notificaciones a la industria para obtener una vista previa de cuándo creemos que saldrá. -AP

¿Hay planes para hacer mejoras al resto de la I-270?

Creo que todo el mundo es consciente de que el corredor está sobrepasado y necesita modernización y algunas mejoras para todos. Así que sí, hay mejoras que se están estudiando a través de la evaluación ambiental en curso, que es para todo el corredor de seis millas y había algunos enlaces en las diapositivas anteriores que pueden guiarlo al sitio web que habla sobre el proceso que estamos buscando y estudiando cuáles serán esas mejoras, que algunos de los elementos incluyen muchas conexiones multimodales, todo tipo de mejoras a lo largo de todo el corredor. -AP

¿Qué van a implicar los muros de contención? Este proyecto es específico solo para puentes, ¿algún plan para incluir la adición de más carriles en 270 para aliviar el volumen?

Hay un estudio en curso para abordar algunos de esos problemas más grandes relacionados con el corredor, pero este proyecto es simplemente reemplazos de puentes. Este alcance se limitaría a la eliminación y sustitución de los puentes. Los muros de contención ocasionalmente se topan con los apoyos, que es una especie de los extremos de los puentes que ocasionalmente necesitan tener paredes unidas a ellos para que las cosas encajen, ahí sería donde estarían los muros de contención. -AP

¿Se establecerán objetivos de DBE como parte de este proyecto / proceso o se les dará a todos los subcontratistas una oportunidad justa de participar?

En este momento estamos echando un vistazo a los objetivos de DBE. Los objetivos de DBE están asociados con fondos federales, en este momento no hay fondos federales dentro de los proyectos del puente crítico, las fuentes de financiamiento en este momento son de la empresa de puentes y túneles y el proyecto de ley 267 del Senado, que es dinero estatal. Si sigue siendo financiado solo por el estado, podemos explorar un programa ESB y no necesariamente un programa federal DBE que no podamos cumplir, con falta de fondos federales. Es algo que vamos a analizar en los próximos meses, dicho esto, anticipamos oportunidades de pequeñas empresas tanto en el lado del diseño como en el de la construcción a lo largo del proyecto. Es una cuestión de cómo establecemos qué objetivo y cómo los determinamos y avanzamos. -KS

¿Consideró los reemplazos de losa y las rehabilitaciones en lugar de los reemplazos completos?



Estas estructuras no solo tienen más de 50 años, sino que los arcones son deficientes para los vehículos de emergencia, hay muchas razones para no invertir más dinero en ellas. Es una especie de mala inversión invertir en estos puentes a su edad. -AP

¿Ha considerado arreglar la alineación de la avenida 60 que está en la llanura de inundación de Sand Creek y los puentes de 9' de despeje? Esta carretera se verá afectada significativamente durante la construcción.

Por el momento, especialmente con estos proyectos de reemplazo de puentes, no estamos hablando de ningún cambio en los ferrocarriles en sí, no estamos tocando sus líneas o puentes ferroviarios en el ámbito actual. Sin embargo, sabemos que debemos considerar formas en que podemos proteger esos puentes de baja altura, para que nuestra construcción no los moleste. No se prevé que la Avenida 60 sea reconstruida como parte de este proyecto de reemplazo de puentes arriba en los pasos elevados. Podemos esperar que estos nuevos puentes elevados probablemente tengan menos tramos vanos que los que hay hoy en día, que los puentes modernos tienden a tener tramos más largos que serían menos tramos, pero veremos cómo sale el diseño. -AP

¿Hay alguna disciplina de diseño que CDOT esté planeando auto-realizar?

No lo creo en este momento. CDOT realmente busca oportunidades para hacer diseño combinado, pero creo que lo veremos, dado el tamaño, el alcance, los desafíos y la velocidad que estamos buscando, no he escuchado nada que CDOT diseñaría cuando se trata de los puentes. Ocasionalmente hacemos nuestro propio trabajo de especialidad y se detallará en la RFP. -AP

¿El resultado de este paquete predetermina el método de entrega para las mejoras de capacidad en el futuro? En otras palabras, ¿CDOT completará un PDSM para el proyecto más grande o continuará utilizando CM / GC?

Sería un reinicio, el corredor sí y cuando entremos en una reconstrucción de un proyecto de corredor más grande no estaría conectado al PDSM que hicimos aquí A TRAVÉS de un nuevo proceso, un nuevo ejercicio. -AP

¿Puede describir el nivel de coordinación y cooperación de los ferrocarriles hasta la fecha, y alguna preocupación de esa coordinación hasta el momento?

Hicimos coordinación a nivel conceptual con los ferrocarriles y hasta ahora no ha habido ninguna bandera roja. Como muchos de ustedes saben, nunca es una luz verde hasta que superen la ronda final de revisiones con los ferrocarriles. Está bien proceder es lo que tenemos en este momento. -AP

¿El diseño preliminar está lo suficientemente bien avanzado y el propio CDOT ha analizado alguno de los puentes para una constructibilidad compatible con ABC?

Estamos tempranos y CDOT tiene un nivel muy conceptual. No creo que se haya determinado ni predeterminado nada, estábamos buscando algo de experiencia para ver el alcance completo de las opciones, las formas en que podemos hacer mejor este proyecto. -AP

Puede parecer una pregunta simple, pero ¿qué es lo que más te entusiasma de este proyecto?

Solo haciendo algunas mejoras de las que el corredor realmente se beneficiará. Sería un problema solo tener un puente que necesitara reparaciones, pero tenemos todo un conjunto de ellos muy cerca y que realmente las probabilidades de problemas cuando tienes tantas estructuras defectuosas seguidas, son realmente altas. Esperamos hacer mejoras en el corredor y hacerlo más confiable para su uso. Desde una perspectiva holística de CDOT, realmente estábamos teniendo algunos problemas con estos puentes, cada vez que tenemos que cerrar carriles, hacer reparaciones a los baches o agujeros en la losa que se están formando en estos puentes, afecta el tráfico. Hemos visto algunos impactos tremendos arriba y abajo de este corredor en los últimos años, una de las cosas que tenemos que hacer es sacar esos puentes estructurales ineficientes de nuestro sistema. Repararlos, limitar los cierres en la I-270. La I-270 ya está congestionada, por lo que cuando tomamos uno o dos carriles causa impactos en los corredores 270. Estamos emocionados de sacar estos puentes de nuestro sistema y reemplazarlos y entregar un corredor más confiable al público. -AP, KS

¿Se impedirá que la empresa geotécnica que complete la investigación preliminar lleve a cabo la RFP de diseño?

No lo serán. -KS



Informe del formulario de comentarios

El formulario de comentarios permaneció abierto hasta las 5 p.m. viernes 27 de mayo. Las preguntas y respuestas proporcionadas por CDOT se enumeran a continuación:

¿Continuará el equipo de EA con el diseño para CM/GC?	El equipo de diseño para el proyecto CM/GC se determinará a través de una RFP y un proceso de selección competitivo.
¿Cómo afectará la selección de CM/GC para esta parte del proyecto a la entrega del proyecto en general?	El futuro alcance del proyecto de reconstrucción completa del corredor se está desarrollando como parte de la Evaluación Ambiental del Corredor I-270 y eventualmente requerirá la finalización de un taller PDSM nuevo y separado para determinar el método de entrega más apropiado para el proyecto o proyectos futuros.
CDOT posee algunos puentes modulares Acrow. ¿Se considerarán los puentes temporales de desvío?	Estos detalles de diseño son inciertos en este momento y se abordarán durante la fase de diseño.
Gracias por esta información. ¿Se puede hacer el reemplazo y ensanchamiento del puente al mismo tiempo?	La ampliación de la I-270 para carriles adicionales se está estudiando en el EA y se implementaría como parte de un proyecto futuro.
¿Puedo obtener la presentación, lo siento, me perdí el comienzo? Gracias	La presentación se distribuirá a todos los asistentes.
¿Cuál sería el costo de construcción esperado? Solo el número aproximado está bien.	El costo de construcción es incierto en este momento y se describirá con más detalle dentro de una futura RFP.
En cuanto a las paredes de apuntalamiento, ¿alguna idea de si serían clavos de tierra o amarrar el apuntalamiento o es pronto aún para saberlo?	Todavía es demasiado pronto para conocer estos detalles de diseño que se abordarán durante la fase de diseño.

Seguimiento de la reunión

El Resumen de la reunión y el aviso de la reunión pública / industrial se publicaron en el sitio web del Programa de Entrega Alternativa de CDOT y todos los inscritos en la reunión fueron dirigidos a este sitio web para obtener esta información.