

ANEJO Nº 13. OBRAS COMPLEMENTARIAS

ÍNDICE

ÍNDICE	1
1.- Introducción	1
2.- Pasos de Mediana	2
2.1.- Descripción	2
2.2.- Situación	2
2.3.- Actuaciones necesarias	2
3.- Cerramiento	3
3.1.- Descripción general.....	3
3.2.- Ubicación	3
4.- Limpieza de Obra.....	4

1.- Introducción

El objeto del presente anejo es describir las obras complementarias que se han proyectado para la implantación del carril Bus-VAO en su Fase III:

- Pasos de mediana. Se ha analizado la ubicación de los pasos de mediana existentes, concluyéndose que no es estrictamente necesaria la apertura de ningún paso más.
- Cerramiento. Se han localizado los puntos donde es necesario retirar vallado y reponerlo posteriormente con motivo del acceso a puntos de la obra de maquinaria y personal.
- Zonas de instalaciones auxiliares y punto limpio, en los anejos de integración ambiental y de gestión de residuos se describe el tratamiento de dichas zonas.
- Limpieza de obra. De acuerdo a la O.C. 15/2003, se establece una partida presupuestaria para la limpieza de las obras, una vez finalizadas.
- Canalización de telecomunicaciones. Las canalizaciones de las instalaciones nuevas, se integran en el capítulo de ITS y señalización variable correspondiente.
- Delimitación de la propiedad. No se ha estimado la necesidad, ya que no hay previstas nuevas ocupaciones
- Estaciones de aforo. No se ha previsto, ni se afecta a ninguna estación existente.

2.- Pasos de Mediana

2.1.- Descripción

Los pasos de mediana existentes tienen una longitud libre de entre cuarenta metros (40 m) y 107 m, y no siempre están abocinados a ambos lados.

En los casos de pasos de mediana en zonas de anchura estricta (tramo 4+300 a 15+000 aproximadamente), el hueco existente entre los tramos de barrera rígida no está pavimentado.

En general, el sistema de contención de los pasos de mediana consiste en una barrera desmontable, sino que es una barrera metálica de doble cara, con postes fijos cimentados en el terreno.

2.2.- Situación

Los pasos de mediana se ubican a una distancia promedio de 3,3 kilómetros, aproximadamente.

Su ubicación es la siguiente:

- P.K. 4+730; longitud 40 m. Está en un tramo de mediana estricta con barrera única de hormigón, de doble cara. No está pavimentado.
- P.K. 6+055; longitud 103,60 m. Está en un tramo de mediana estricta con barrera única de hormigón, de doble cara. No está pavimentado.
- P.K. 7+910; longitud 107,70 m. Está en un tramo de mediana estricta con barrera única de hormigón, de doble cara. No está pavimentado.
- P.K. 9+850, longitud 35,00 m. Está en un tramo de mediana estricta con barrera única de hormigón, de doble cara. No está pavimentado.
- P.K. 15+900, longitud aproximada de 40,00 m, con abocinamientos asimétricos a ambos lados (el primero, en sentido de avance de PPKK, de 28 m de longitud aproximada; el segundo, de 36 m aproximadamente). Tiene barrera metálica de doble cara no normalizada como

desmontable para paso de mediana, aunque sí permite que se pueda retirar desatornillándola y extrayendo los postes.

2.3.- Actuaciones necesarias

No es necesario actuar sobre los pasos de mediana existentes.

3.- Cerramiento

3.1.- Descripción general

El objetivo del cerramiento es la protección mutua de márgenes y carretera como limitador, ordenador y encauzador de accesos. El tramo sobre el que se actúa dispone actualmente de un cerramiento que debido a las actuaciones es necesario retirar y reponer en algún punto.

Con este objetivo se ha previsto la disposición de una valla de cerramiento metálica similar a la existente, formada por una malla metálica de 2,0 m de altura, anudada y galvanizada, de 1,95 mm y $\varnothing 2,45$ mm en orillos. Esta valla se dispondrá sobre postes metálicos de acero galvanizado en caliente, distinguiéndose los siguientes:

- Postes Intermedios.- 48 mm de diámetro y 1,5 mm de espesor, separados entre sí 4 metros, y anclados al terreno mediante cimentaciones de cilindros de hormigón tipo HM-20 de 30 cm de diámetro y 40 cm de altura.
- Postes Principales.- 48 mm de diámetro y 1,5 mm de espesor, arriostrados por postes de 42 mm de diámetro y 1,5 mm de espesor, separados entre sí 48 metros, y anclados al terreno mediante cimentaciones de cilindros de hormigón tipo HM-20 de 30 cm de diámetro y 40 cm de altura.
- Postes Extremo.- 48 mm de diámetro y 1,5 mm de espesor, arriostrados por poste de 42 mm de diámetro y 1,5 mm de espesor, con pletinas de 20x3 mm, y anclados al terreno mediante cimentaciones de cilindros de hormigón tipo HM-20 de 30 cm de diámetro y 40 cm de altura.

Entre poste y poste se realizará una pequeña explanación, con pendiente uniforme en la dirección del cerramiento, con el fin de que no queden huecos por debajo de la malla, ni que la parte inferior de ésta quede doblada sobre el terreno. En el caso de que el terreno sea accidentado, se disminuirá convenientemente la distancia entre postes, al objeto de evitar el efecto comentado.

3.2.- Ubicación

La zona en la que el cerramiento existente se interrumpe por las actuaciones es:

- A la altura del p.k. 9+000 del trazado, en sentido Madrid, debido a la colocación de un poste para cámara de CCTV será necesario levantar el vallado actual y reponerlo una vez terminados los trabajos.



4.- Limpieza de Obra

Se adjunta a continuación la Orden circular 15/2003



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

ORDEN CIRCULAR 15/2003 SOBRE SEÑALIZACIÓN DE LOS TRAMOS AFECTADOS POR LA PUESTA EN SERVICIO DE LAS OBRAS. — REMATES DE OBRAS —

Se viene observando que con la puesta en servicio de determinadas obras, tanto de nuevos tramos de autovías como de variantes de población, en los tramos contiguos al que se pone en servicio, o afectados por esa puesta en servicio, en mayor o menor medida, no se modifica su señalización o no se tiene en cuenta el nuevo tramo, lo que está originando confusión o falta de información a los usuarios de las carreteras con las consiguientes repercusiones, tanto desde el punto de vista de la circulación como de la seguridad vial.

Además, y para conseguir un mejor nivel de calidad en la terminación de las obras, es necesario insistir en los remates y limpieza de las obras terminadas. Por ello, esta Dirección General ha dispuesto:

PRIMERO: Se procederá a repasar la señalización en la antigua carretera o dentro de zona urbana, si es el caso, y adecuarla a la nueva situación. Para ello es conveniente que se realice, a ser posible, con personal que preferiblemente no conozca la zona. (Personal de otra Demarcación). Igualmente se procederá a retirar los carteles informativos de obra (p. e. "Trabajamos a tres turnos" etc.), antes de haber transcurrido un mes después de la puesta en servicio.

SEGUNDO: que por el Jefe de Demarcación correspondiente, se emita informe sobre la señalización de las carreteras que inciden en los tramos que se van a poner en servicio y la retirada de señalización provisional. Este informe deberá ser conocido por esta Dirección con anterioridad a su puesta en servicio, a fin de poder adoptar las medidas adecuadas.

TERCERO: el Jefe de Demarcación correspondiente, con anterioridad a la recepción de la obra, emitirá otro informe a esta Dirección General, sobre los aspectos de terminación de las obras, específicamente en lo señalado en el punto 9º de la OM 8.3—IC, "Una vez terminada la obra, y antes de su recepción provisional, se procederá su limpieza general ... Esta limpieza se extenderá a las zonas de dominio..." y expresados, en los siguientes conceptos:

Drenaje:

- Dar salida a las aguas en las cunetas de los caminos.
- Dar salida a las aguas de los cauces naturales y limpiarlos 50 m. aguas arriba y aguas abajo del paso.

Ministerio de Fomento

Limpieza:

- Limpiar el interior de las obras de drenaje pasos inferiores etc.
- Limpiar las zonas de pie de terraplén de tierra vegetal.
- Limpiar los restos de hormigón, ferralla, firme antiguo, anclajes de bionda antiguos no utilizados, latiguillos, berenjenos, etc.

Ataluzados:

- Acondicionar las cabezas de los taludes del desmonte.
- Perfilar los conos de tierras en los estribos de las obras de fábrica.
- Revisar el ataluzado en terraplenes, desmontes y en el revestimiento de los taludes con tierra vegetal, corrigiendo los defectos o cárcavas, en caso de producirse.
- Acondicionar, una vez utilizados, los préstamos, vertederos y las ocupaciones temporales.
- Extender la tierra vegetal acopiada y no utilizada.

Estructuras:

- Revisar el acabado en paramentos de obras de fábrica, corrigiendo los posibles defectos en caso de producirse.

Señalización:

- Tapar las zapatas de carteles y señales para que no sea visible el hormigón y ejecutarlas conforme a la definición de los planos.

Caminos:

- Acondicionar los caminos de obra, nivelando, compactando y perfilando las cunetas para dar salida a las aguas.

Cerramiento:

- Revisar y reparar, en su caso, todos los cerramientos

Además se recuerda la obligación de ejecutar las unidades de obra conforme a los proyectos, cuando así se definan:

Drenaje:

- Prolongar, canalizando con hormigón, la salida de aguas de las obras de drenaje y de las cunetas hasta su conexión con los cauces naturales.
- Hormigonar las conexiones de las cunetas de caminos con las obras de drenaje, pozos, pasos salvacunetas etc.
- Dar salida a las aguas de las isletas interiores.
- Trasdosar las boquillas de salida de las obras de drenaje.
- Proteger los cauces de aguas con encachado de piedra cuando el caudal previsto lo justifique.
- Colocar tubos salvacunetas en accesos y en los puntos bajos de los caminos.

Señalización:

- Proteger con bionda las obras de fábrica en ambos lados de los caminos.
- Poner los números de los hectómetros en los hitos de arista.

Ministerio de Fomento

Plantaciones:

- Realizar las plantaciones en la época adecuada.

En la finalización de las obras, la ejecución de la señalización horizontal y remates de obra se realizarán, en las zonas próximas a calzadas en servicio, en último lugar, para evitar al usuario posibles confusiones al interpretar que las obras están acabadas.

Para la ejecución de esta limpieza general se dispondrá de la partida alzada de "limpieza y terminación de las obras" a la que se refiere el apartado 10º de la Orden 8.1-IC, con la que no se deberá tratar de suplir la correcta terminación de las unidades de obra, que estarán bien definidas en los correspondientes Pliegos de Prescripciones, y su abono incluido en los precios asignados.

Al efectuar la recepción de las obras el facultativo designado por la Administración examinará la ejecución de los conceptos señalados y hará constar en el Acta si se ha dado cumplimiento satisfactorio, o no, a lo dispuesto en el artículo 9 de la O. M. y actuando a este respecto conforme a lo establecido para la recepción de obras en el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

La cuantía de la partida de abono íntegro para la "limpieza y terminación" se establecerá en función del presupuesto, tipo y extensión de las obras, siendo, lógicamente mínimo para obras que sólo afecten a la plataforma, o de extensión reducida, y máxima para obras con gran movimiento de tierras o extensión.

En principio, no se exigirá especial justificación cuando el importe de la partida, en ejecución material, esté comprendido entre los límites que se indican a continuación:

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL				LIMPIEZA Y TERMINACIÓN			
De	600.000 €	a	1.200.000 €	3.000	a	9.000 €	
De	1.200.000 €	a	3.000.000 €	4.800	a	18.000 €	
De	3.000.000 €	a	6.000.000 €	12.000	a	30.000 €	
De	6.000.000 €	a	12.000.000 €	18.000	a	42.000 €	
De	12.000.000 €	a	30.000.000 €	27.000	a	54.000 €	
De	30.000.000 €	a	60.000.000 €	36.000	a	60.000 €	
	Mayor	de	60.000.000 €	48.000	a	72.000 €	

CUARTO: Esta Orden Circular anula la O.C. 300/89 P.P.

Madrid, 13 de Octubre de 2003
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS.


Fdo: Antonio J. Alonso Burgos.