



euskal trenbide sarea

Proyecto Constructivo de reparación y protección
del viaducto de Mundaka

Anejo – 19

Desvíos Provisionales

Noviembre 2022





Hoja de control de calidad

Documento	Anejo 19: Desvíos Provisionales	
Proyecto	SE7753. Proyecto Constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka	
Código	SE7753-PC-AN-19-DesviosProvisionales-D02.docx	
Autores:	Firma:	ANP
	Fecha:	28/11/2022
Verificado	Firma:	JTS
	Fecha:	28/11/2022

Índice:

1. INTRODUCCIÓN	1
2. AFECCIONES AL TRÁFICO	1
2.1. DESCRIPCIÓN DE LA AFECCIÓN DE LA OBRA AL TRÁFICO	1
3. SEÑALIZACIÓN DE LAS OBRAS	2

Índice de figuras:

Figura 1. Señalización de las obras en la carretera BI-2235	2
---	---

Índice de tablas:

Tabla 1. Marcas viales temporales.....	2
Tabla 2. Señalización provisional de la obra.....	2

Anejo 19.- Desvíos Provisionales

1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es la descripción de las fases de obra y de los desvíos provisionales asociados a las mismas que será necesario habilitar para ejecutar las obras del “Proyecto Constructivo de reparación y protección del viaducto de Mundaka”.

El anejo se estructura de la siguiente manera: primero se describen de manera somera las afecciones que se producen, a continuación se describen las fases de obra planteadas, donde se detallan los desvíos necesarios, y finalmente se analiza la tipología de la señalización a utilizar.

Dado que la carretera BI-2235 es gestionada por la Diputación Foral de Bizkaia (DFB), para el diseño de los desvíos provisionales y fases de obra se seguirá la Orden Circular de la Dirección General de Obras Públicas 1/06 “Instrucciones Técnicas de señalización y afecciones al tráfico en las obras de ampliación de capacidad en autopistas, autovías y vías rápidas de la Red Foral”.

Para el diseño de la señalización a disponer se ha tenido en cuenta lo recogido en el Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas, publicado por el Ministerio de Fomento.

2. AFECCIONES AL TRÁFICO

Según la mencionada Circular 1/06, en horario laboral (7h/22h) se dispondrán como mínimo de 2 carriles/sentido (>3,25 m). También se indica que cuando se lleven a cabo actuaciones fuera del horario anteriormente establecido con una reducción de explotación por la realización de un by pass/desvío, se deberán comunicar al Responsable del Gabinete de Comunicación con 24h de antelación. Igualmente, este tipo de cortes no se podrán realizar cuando se hayan pronosticado fenómenos meteorológicos extremos (lluvias intensas y persistentes, nieve, heladas, niebla).

2.1. DESCRIPCIÓN DE LA AFECCIÓN DE LA OBRA AL TRÁFICO

Para realizar los trabajos de hormigonado del dique se requiere la ubicación de una bomba de hormigón estacionaria en el paseo peatonal al borde de la carretera BI-2235.

Se colocará la tubería de hormigonado desde la carretera BI-2235 hasta el pie del viaducto. La tubería se colocará al inicio de la obra y se mantendrá hasta el final de la misma, momento en el que se retirará. En esta situación provisional se ocupará una parte de la carretera BI-2235. Concretamente se ocupará el paseo peatonal, así como una pequeña parte del carril más próximo al paseo. Será necesario desmontar un tramo de unos 50m de bionda para poder ubicar la bomba de hormigón y estacionar las hormigoneras.

Se notificará y se llevarán a cabo todas las gestiones necesarias con el organismo gestor de la vía, en este caso la Diputación Foral de Bizkaia (DFB), con suficiente antelación al comienzo de los trabajos en esta zona de la obra.

Por tanto, durante esta situación provisional de la obra, será necesario señalar la presencia de las obras, así como garantizar la seguridad de los vehículos que circulen por la vía durante este periodo.

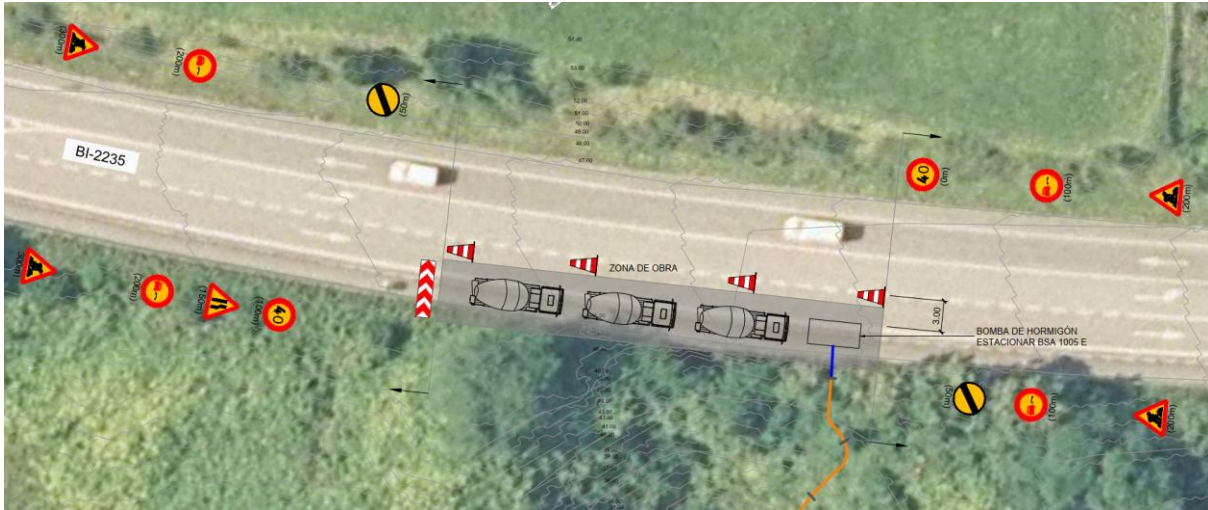


Figura 1. Señalización de las obras en la carretera BI-2235

Una vez finalizadas las labores de hormigonado, podrá retirarse tanto la tubería como la bomba estacionaria y montar la bionda para restituir el tráfico normal de la carretera

3. SEÑALIZACIÓN DE LAS OBRAS

Las marcas viales temporales serán pinturas acrílicas de color amarillo convencionales (tipo I).

CARACTERÍSTICA	BI-2235	
Situación de la marca vial	Bandos-eje	3-4
Textura superficial	Bajo	1
Trazado de la vía y ancho	Calzadas separadas	1
IMD	>20.000	4
FACTOR DESGASTE		9-10

Tabla 1. Marcas viales temporales.

Los elementos de señalización vertical previstos tendrán las siguientes dimensiones:

TIPO	FORMA	DIMENSIÓN	BI-2235
TP	Triangular	Lado	175 cm
TR	Circular	Diámetro	120 cm
TS	Rectangular	Superficie	2,0 m ²
TB-1	Panel direccional	Base x Altura	195x95 cm ²

Tabla 2. Señalización provisional de la obra.

Se dispondrán paneles direccionales con una cascada luminosa para aumentar ostensiblemente la percepción de la zona de obras durante las horas nocturnas incrementando la seguridad.

Como medidas generales para la señalización y balizamiento según la Circular 01/2006 se deberá:

- Repintar, al menos una vez al mes toda la pintura negra y amarilla de la obra.
- En zona de reducción de ancho de carril, las secciones deberán iluminarse.

Adicionalmente, se dispondrán las 24h del día de cascadas destellantes de balizas que guíen el trazado.

Se complementará con elementos de balizamiento a base de captafaros adheridos al pavimento o al sistema de contención (barreras New Jerseys existentes).

Se realizará cada mes, por parte del responsable de Seguridad y Salud de la obra, un informe específico sobre los accidentes de circulación dentro de la obra y del cumplimiento de las medidas apuntadas, así como del balizamiento y señalización de la misma.

Se realizará una revisión/auditoría de seguridad vial, durante la fase de obra, con el fin de evaluar los posibles riesgos que existan para todos los usuarios. Como resultado, se deberán proponer las medidas que eliminarán las posibles deficiencias/carencias existentes. Este proceso de revisión de la señalización de la obra deberá realizarlo un organismo/ente/empresa externa a la encargada de la realización de las obras.

También se realizará, de forma periódica (semanal), una revisión de la situación y estado de la señalización y balizamiento de obra existente en la BI-2235. De esta manera, se evitarán las situaciones en las que se encuentre en mal estado, en situación inadecuada o que no resulte visible. Como medida adicional, en este proceso, se deberá verificar los niveles de retrorreflexión de la señalización (vertical y horizontal) de la obra.