

A-31 Autovía de Alicante PK 52, MD



LOCALIZACIÓN



Ministerio de Fomento

SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN CASTILLA - LA MANCHA
UNIDAD DE CARRETERAS EN ALBACETE

DOCUMENTO RESUMEN DEL PROYECTO DE TRAZADO

CLAVE:

39-AB-4610

DOCUMENTO RESUMEN DEL PROYECTO DE TRAZADO
“Aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en
vialidad invernal. A-31 Autovía de Alicante PK 52, MD. Enlace
de Montalvos. Tramo: La Roda-Albacete.”

Provincia de Albacete

TOMO I

SITUACIÓN:

A-31 Autovía de Alicante PK 52, MD

INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO:

D. SANTIAGO GARCÍA GALLARDO

INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:

D^a. GLORIA LÓPEZ OLMEDA

FECHA DE ORDEN DE ESTUDIO:

NOVIEMBRE 2017

FECHA DE REDACCIÓN DEL DOCUMENTO:

SEPTIEMBRE 2019

PBL (Sin IVA):

2.697.895,19 €

ÍNDICE:

1. MEMORIA.....	2	1.3.16. OBRAS COMPLEMENTARIAS.....	16
1.1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO.....	2	1.3.16.1. CERRAMIENTO.....	16
1.1.1. ANTECEDENTES TÉCNICOS.....	3	1.3.16.2. ILUMINACIÓN.....	16
1.2. OBJETO DEL PROYECTO.....	3	1.3.17. COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS.....	16
1.3. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS.....	3	1.3.18. EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES.....	17
1.3.1. CERTIFICADO DEL CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN FOM/3317/2010.....	3	1.3.19. REPOSICIÓN DE SERVICIOS.....	17
1.3.2. CARTOGRAFÍA, TOPOGRAFÍA Y REPLANTEO.....	3	1.3.20. PLAN DE OBRAS.....	17
1.3.3. GEOLOGÍA Y PROCEDENCIA DE LOS MATERIALES.....	4	1.3.21. ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD.....	17
1.3.3.1. MARCO GEOLÓGICO GENERAL.....	4	1.3.22. CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA.....	18
1.3.3.2. ESTUDIO DE PROCEDENCIA DE MATERIALES.....	5	1.3.23. JUSTIFICACIÓN DE PRECIOS.....	18
1.3.4. EFECTOS SÍSMICOS.....	5	1.3.24. VALORACIÓN DE ENSAYOS.....	18
1.3.5. CLIMATOLOGÍA, HIDROLOGÍA Y DRENAJE.....	6	1.3.25. GESTIÓN DE RESIDUOS.....	18
1.3.5.1. HIDROLOGÍA.....	6	1.3.26. SEGURIDAD VIAL.....	19
1.3.5.2. DRENAJE.....	6	1.4. PRESUPUESTO.....	19
1.3.6. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.....	6	1.5. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL resumen del proyecto de trazado.....	20
1.3.7. TRÁFICO.....	6	1.6. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.....	20
1.3.8. ESTUDIO GEOTÉCNICO.....	7	1.6.1. DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA.....	20
1.3.9. TRAZADO GEOMÉTRICO.....	8	1.6.2. PROPUESTA DE APROBACIÓN.....	20
1.3.10. MOVIMIENTO DE TIERRAS.....	10	2. ANEJOS.....	21
1.3.11. FIRMES Y PAVIMENTOS.....	10	ANEJO Nº 08. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.....	22
1.3.12. SOLUCIONES PROPUESTAS AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS.....	11	ANEJO Nº 11. TRAZADO, REORDENACIÓN DE ACCESOS Y REPOSICIÓN DE CAMINOS.....	28
1.3.13. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS.....	12	ANEJO Nº 22. EXPROPIACIONES.....	49
1.3.13.1. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL.....	12	ANEJO Nº 23. REPOSICIÓN DE SERVICIOS.....	67
1.3.13.2. SEÑALIZACIÓN VERTICAL.....	12	3. PLANOS.....	75
1.3.13.3. SISTEMAS DE CONTENCIÓN.....	13	4. RESUMEN DEL PRESUPUESTO.....	76
1.3.14. ESTRUCTURAS.....	14	4.1. RESUMEN DEL PRESUPUESTO.....	77
1.3.14.1. NAVE DE FUNDENTES.....	14		
1.3.14.2. MUELLE DE CARGA DE FUNDENTES.....	14		
1.3.15. ORDENACIÓN ECOLÓGICA, ESTÉTICA Y PAISAJÍSTICA.....	15		
1.3.15.1. MEDIO BIÓTICO.....	15		
1.3.15.2. APROVECHAMIENTO DE LA TIERRA VEGETAL.....	15		
1.3.15.3. RESTAURACIÓN DE LA CUBIERTA HERBÁCEA: TALUDES E ISLETAS.....	15		
1.3.15.4. RESTAURACIÓN DE LA CUBIERTA ARBÓREA Y ARBUSTIVA: TERRAPLENES Y GLORIETA.....	15		

1. MEMORIA

1. MEMORIA

1.1.OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objeto del presente documento es la realización de un extracto del proyecto de trazado "Aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en vialidad invernal. A-31 Autovía de Alicante PK 52, MD." aprobado provisionalmente con fecha 29 de Mayo de 2019, al objeto de someter a información pública el documento de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y con el art. 12.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Dicha información pública lo será a efectos de la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación referidos a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y la reposición de servicios afectados. Durante el plazo de información pública se podrán aportar los oportunos datos y alegaciones para rectificar los posibles errores de la relación publicada u oponerse, por razones de fondo o forma, a la necesidad de ocupación. En este caso se indicarán los motivos por los que deba considerarse preferente la ocupación de otros bienes o la adquisición de otros derechos distintos y no comprendidos en la relación, como más convenientes al fin que persiguen. También se informa el documento a efectos de notificación a los interesados en la reordenación de accesos que realiza el proyecto con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial (Art. 36 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras).

Con fecha 24 de noviembre de 2017, se redacta la propuesta de Orden de Estudio para el "Proyecto de Construcción. Aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en vialidad invernal. Autovía A-31. P.k. 52,00, margen derecha. Enlace de Montalvos. Tramo: La Roda-Albacete. Provincia de Albacete", mediante la siguiente justificación.

La Autopista de peaje AP-36 Ocaña-La Roda, las Autovías A-30 Autovía de Murcia y A-31 Autovía de Alicante y la carretera convencional N-301 de Madrid a Cartagena, son las principales vías de conexión del Centro con el Levante y Sureste de la Península y en ellas se producen restricciones al tráfico en periodos de vialidad invernal.

"Cuando las condiciones meteorológicas por temporales de nieve impiden el transito normal de vehículos pesados y articulados por las citadas vías se procede al desvío de los mismos a los aparcamientos en zonas de servicio y polígonos industriales de La Roda, La Gineta, Albacete y Chinchilla. La capacidad de almacenamiento de esta zona es limitada puesto que no está concebida para tal fin. También se utilizan como almacenamiento la propia carretera convencional N-301 una vez superada la población de Albacete capital, cuando discurre sensiblemente paralela a la A-30 llegando a tener varios kilómetros de longitud y en algún caso el carril derecho de la propia autovía A-30 en la Variante de Albacete.

La sucesión de episodios descritos, con restricciones de circulación de vehículos pesados y articulados por temporales de nieve se han venido produciendo en los últimos años y en especial la pasada campaña de vialidad invernal 2016-2017.

Al objeto de conseguir una correcta ordenación del tráfico y el establecimiento controlado de vehículos en las citadas circunstancias meteorológicas y puesto que en esta provincia no se dispone de ningún aparcamiento de emergencia de vialidad invernal, se propone la presente orden de estudio:

Colindante con la zona de servicio de "Los Abades de La Gineta", existe una parcela de titularidad privada en la margen derecha de la A-31 a la altura del p.k. 52,000 del término municipal de La Gineta, destinada a cultivo de cereal seco, polígono 2 parcela 168, del citado termino municipal, que en aproximadamente los 53.100 m2 más próximos a la A-

31 se considera la localización más adecuada para el aparcamiento de emergencia que nos ocupa, con las siguientes características:

- *Capacidad aproximada: 400 camiones.*
- *Plazas de aparcamiento de 4 m de ancho y 15 m de largo, con esviaje de 45°.*
- *Acceso: se propone el enlace del p.k. 52,000 de la A-31 con el Camino de Montalvos, cerrando la glorieta partida existente y aumentando sus dimensiones al tener 6 conexiones, dando acceso a ella además de la vía de servicio y camino de servicio, a la zona de servicio de los "Abades de La Gineta" y al propio aparcamiento*
- *Viales interiores: los viales de circulación de sentido único.*
- *Firme aparcamiento: se propone firme de hormigón por su mayor resistencia a las maniobras de los vehículos pesados y articulados.*
- *Iluminación: se propone la iluminación del aparcamiento al disponer en las proximidades de una línea eléctrica que abastece a la zona de servicio de "Los Abades de la Gineta".*
- *Traslado de la instalación de vialidad invernal existente en este enlace y que consisten en un almacén de fundentes al enlace de la Gineta-Este, en un terreno de titularidad del Ministerio de Fomento, situado en esta misma margen de la A-31, a la altura del p.k. 58,000".*

La propuesta de Orden de Estudio está suscrita por D. Isidoro Picazo Valera, Ingeniero Jefe de la Unidad de Carreteras en Albacete, y D. Javier González Cabezas, Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras de Estado en Castilla La Mancha.

Con fecha 02 de febrero de 2018, se remite a la Unidad de Carreteras del Estado en Albacete, la aprobación de la propuesta de la orden de estudio, por la que la Dirección General propone que sea redactado el Proyecto de Construcción con las siguientes características:

- **Provincia:** Albacete.
 - **Tipo:** Proyecto de Construcción.
 - **Situación:** Autovía A-31, p.k. 52+000, margen derecha. Enlace de Montalvos.
 - **Clase:** Mejora funcionales.
 - **Título Complementario:**
 - Construcción de aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en enlace en p.k. 52+000 de la A-31, margen derecha, incluyendo iluminación del mismo.
 - Traslado de instalación de vialidad invernal existente en enlace en p.k. 52+000 de la A-31.
 - Adecuación de viales del enlace en p.k. 52+000 de la A-31 a las nuevas instalaciones.
 - **Incidencia:** El proyecto contempla expropiaciones.
 - **Presupuesto aproximado:** Se estima como presupuesto de licitación sin IVA: 3.925.619,83 €. IVA (21%): 824.380,17€.
- En cumplimiento de la orden FOM /3317/2010, si durante la redacción del proyecto se estima que el presupuesto inicialmente autorizado va a superarse, deberá solicitarse una modificación de la Orden de Estudio

exponiendo las razones que justifican el aumento de cada partida de forma desglosada y estableciendo el nuevo presupuesto que se propone.

- **Programación del proyecto:** Seis (6) meses.

1.1.1. Antecedentes técnicos

Para la elaboración del presente proyecto, se ha seguido la normativa vigente y las indicaciones realizadas por el Director del Contrato.

De entre la documentación considerada para la redacción de este proyecto se destaca la siguiente:

- Nota de Servicio 9/2014 de 4 de diciembre de 2014. Recomendaciones para la redacción de los proyectos de construcción de carreteras.
- Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento (BOE del 23 de diciembre de 2010).
- Orden Circular 37/2016, de 29 de enero. Base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras.
- Guía de nudos viarios. Orden Circular 32/2012.
- Norma 3.1-IC. "Trazado" (Orden FOM/273/2016 de 19 de febrero de 2016).
- Norma 6.1-IC "Secciones de Firme" (Orden FOM/3460/2003 de 28 de noviembre).
- Orden Circular 35/2014 sobre Criterios de Aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos.
- Anexo "Señalización de los aparcamientos de emergencia" a las Instrucciones a tener en cuenta para la mejora de la vialidad invernal en las carreteras de la Red del Estado, de 30 de octubre de 2017.

1.2. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto de este Proyecto de Construcción es definir las obras necesarias para:

- la construcción de un aparcamiento de vialidad invernal en las proximidades del enlace de Montalvos, en el p.k. 52+000 de la autovía A-31
- la remodelación de dicho enlace para mejorar los accesos al aparcamiento y al área de servicio existente
- la demolición de la nave de fundentes existente junto a dicho enlace, y su reubicación junto al enlace del pk 58 de la autovía A-31

cumpliendo lo dispuesto en la normativa vigente, especialmente en la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento (Orden FOM/3317/2010), en la Norma de Trazado 3.1. -IC (Orden FOM/273/2016), en la Guía de Nudos Viarios (O.C. 32/2012), y en el R.D. 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

1.3. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Las obras contemplan tres actuaciones diferenciadas: la ejecución de la plataforma del aparcamiento y sus instalaciones, la remodelación de la zona sur del enlace de Montalvos, situado en el p.k. 52+000 de la autovía A-31, y la nueva construcción de una nave de fundentes en el p.k. 58 de dicha autovía, así como la demolición de la nave existente en el enlace de Montalvos.

Las obras afectan al término municipal de La Gineta (Albacete).

La plataforma del nuevo aparcamiento se sitúa en una parcela junto al enlace de Montalvos, ocupando una superficie aproximada de 48.200 m². El aparcamiento tiene capacidad para 400 vehículos pesados. Las dimensiones de las plazas son 16 x 3,50 metros.

La plataforma del aparcamiento dispone de una pendiente transversal al eje de replanteo para facilitar la evacuación de las aguas de lluvia. Además, dispone de iluminación mediante báculos perimetrales y columnas en el interior del recinto. Todas las luminarias serán luces tipo LED. El aparcamiento contará con una barrera de contención y un cerramiento perimetral, y una puerta para regular el acceso al mismo desde la glorieta.

La remodelación del enlace de Montalvos implica la construcción de una nueva glorieta de 35 m de radio exterior, eliminando la actual glorieta partida, de forma que se mejore la capacidad de maniobra de los vehículos pesados. Esta nueva glorieta hace necesario modificar el acceso a la misma de los ramales existentes, así como crear un acceso directo al aparcamiento. Se mantienen todas las conexiones existentes del enlace con vías de servicio y caminos.

Tanto la superficie del aparcamiento como los ramales y la nueva glorieta del enlace dispondrán de firmes flexibles.

La nave de fundentes situada en las proximidades del enlace de Montalvos será demolida. En su lugar, se levantará otra de iguales dimensiones y características en las proximidades del enlace del p.k. 58 de la autovía A-31, junto a la población de La Gineta. Las nuevas instalaciones ocuparán una superficie aproximada de 5.400 m², contarán con un cerramiento perimetral, y tendrán acceso desde los ramales del enlace.

1.3.1. Certificado del cumplimiento de la orden FOM/3317/2010

En el anejo nº 3 "Certificado del cumplimiento de la orden FOM/3317/2010" se realiza una comprobación del cumplimiento, de este Proyecto de Construcción, de la Instrucción sobre medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos, publicada en el BOE de 23 de diciembre de 2010.

1.3.2. Cartografía, topografía y replanteo

Para definir la zona de actuación se ha partido de una cartografía proporcionada por Unidad de Carreteras en Albacete, perteneciente a la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, cuyas características son:

- Proyección Universal Transversa Mercator (U.T.M), con referencia al elipsoide Internacional de Hayford en su huso 30.
- Sistema de coordenadas planimétricas, Datum europeo ED-50, con punto fundamental en Potsdam y con origen de longitudes en Greenwich.
- Cotas referenciadas al nivel medio del mar definido por el mareógrafo fundamental de Alicante.

Consideraciones a tener en cuenta sobre la cartografía:

- El Real Decreto 1071/2007 de 27 de julio (BOE número 207 de 29 de agosto de 2007) ha modificado el Sistema Oficial Geodésico de referencia, habiendo pasado del Sistema ED50 al Sistema ETRS89.
- NOTA DE SERVICIO 2/2010 DE LA SUBDIRECCIÓN DE PROYECTOS SOBRE LA CARTOGRAFÍA A INCLUIR EN LOS PROYECTOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS: "1. Los proyectos que actualmente se encuentren en redacción deberán presentar la cartografía final y todos los listados con coordenadas en el sistema ETRS89. Para realizar el cambio de coordenadas del sistema ED50 a ETRS89 se realizará una transformación de acuerdo con la rejilla NTV2 que el CNIG (Centro Nacional de Información Geográfica)".

Aun estando las coordenadas en el sistema ED-50, nos ha servido para delimitar la zona donde posteriormente se ha levantado un taquimétrico

Los trabajos topográficos de campo realizados son los siguientes:

- Toma de datos para realizar un levantamiento topográfico.
- Implantación de bases de replanteo.

Se ha optado por el Sistema de Posicionamiento por Satélite (G.N.S.S.- RTK), como método utilizado para el levantamiento topográfico y la implantación de bases.

El acceso a los datos en tiempo real se realiza a través del Caster NTRIP (Networked Transport of RTCM vía Internet Protocol) de la Red GNSS del Instituto Geográfico Nacional.

El sistema geodésico de referencia es ETRS89. La Proyección UTM, huso 30.

El equipo utilizado es de la marca Trimble R8 GNSS

Las precisiones proporcionadas por el equipo empleado son las siguientes:

Precisión (e.m.c.) con tiempo real RTK: Horizontal: 8 mm + 0.5 ppm

Vertical: 15 mm + 0.50ppm

Se toman todos los elementos necesarios para definir la realidad del estado actual de la zona:

- Levantamiento topográfico de la zona, se toman datos de aceras, farolas, postes telefónicos y eléctricos, pozos y arquetas, límites de parcelas y puntos de relleno que nos servirán para obtener las curvas de nivel.
- Carretera C-10 (Acceso a Montalvos) Glorieta y accesos a la Autovía A-31, los datos que se toman son:
 - Líneas blancas que definen la calzada, isletas....
 - Arcenes.
 - Bermas.
 - Bordillos.
 - Barreras de seguridad.
 - Cunetas.
 - Bajantes.
 - Obras de drenaje.

Terminado el trabajo de campo, las fases de cálculo son:

- Descarga de datos, mediante el programa informático correspondiente.
- Importación de los archivos de puntos del levantamiento para su tratamiento mediante el programa MDT e ISPOL.
- La elaboración de la cartografía, comprende los trabajos de edición, curvado del terreno y de la elaboración de simbología.

El proceso en la obtención del plano final es el siguiente:

- Generar los ficheros con el formato compatible y volcarlos en el programa informático para elaborar el MDT.
- A partir de esa nube de puntos se genera una triangulación mediante la inserción de líneas de contorno y ruptura. Estas líneas de ruptura son indispensables para poder curvar el terreno.
- Una vez triangulada la nube de puntos, se obtiene el curvado de la superficie.

La nube de puntos ha sido tratada por los programas MDT e ISPOL para su interpretación planimétrica y altimétrica.

La Red Básica Topográfica del proyecto se ha formado por una serie de puntos, materializados de manera estable en el terreno, sobre los que se han realizado observaciones topográficas precisas, con instrumentación GPS para determinar sus coordenadas planimetrías y altitudes ortométricas en el sistema de referencia del proyecto, ETRS89.

Se han empleado como vértices de la Red un total de 5 vértices señalizados en todos los casos con clavos tipo geopunt o clavos Hilti.

Mediante el cálculo mecanizado, se ha procedido a determinar los datos necesarios para poder replantear desde dos bases determinadas, cada punto de la traza. Los datos de cada pareja de bases y los datos calculados para cada punto del eje a replantear son los siguientes.

1.3.3. Geología y procedencia de los materiales

1.3.3.1. Marco geológico general

La zona en estudio se encuadra dentro de la hoja número 765 "La Gineta", del mapa geológico de España, escala 1:50.000 editado por el IGME. Dicha Hoja se encuentra situada en el sector norte de la provincia de Albacete.

Morfológicamente, pertenece casi exclusivamente al sector oriental de la Llanura Manchega; ésta es una gran depresión rellena de sedimentos neógenos y cuaternarios que dan lugar a una espectacular planicie cuya diferencia altimétrica máxima, entre los extremos NO. y SE es de la Hoja es de 30 metros.

Hacia el oeste se vislumbran relieves suaves correspondientes a los materiales mesozoicos de la Plataforma Morfoestructural de Campo de Montiel, que disminuyen su cota progresivamente al aproximarse a la Llanura, hasta sumergirse bajo los depósitos terciarios; aquéllos sólo tienen representación dentro de la Hoja en sus límites O. y SO.

Desde un punto de vista hidrológico, la totalidad de la Hoja se halla integrada dentro de la cuenca del Júcar, no existiendo ningún curso de agua continuo, pero sí varios centros endorreicos. El río más cercano es el citado Júcar, que se aproxima al límite nororiental sin rebasarlo y que ha protagonizado los acontecimientos más recientes de la historia de la Hoja.

La cartografía geológica se ha tomado directamente de la realizada por el IGME, en la segunda edición del Mapa Geológico de España, escala 1:50.000. En la siguiente figura, se muestra un recorte de la hoja 765 (24-30): "La Gineta". En dicho mapa se han señalado las zonas de proyecto, y las formaciones que aparecen en dichas zonas.

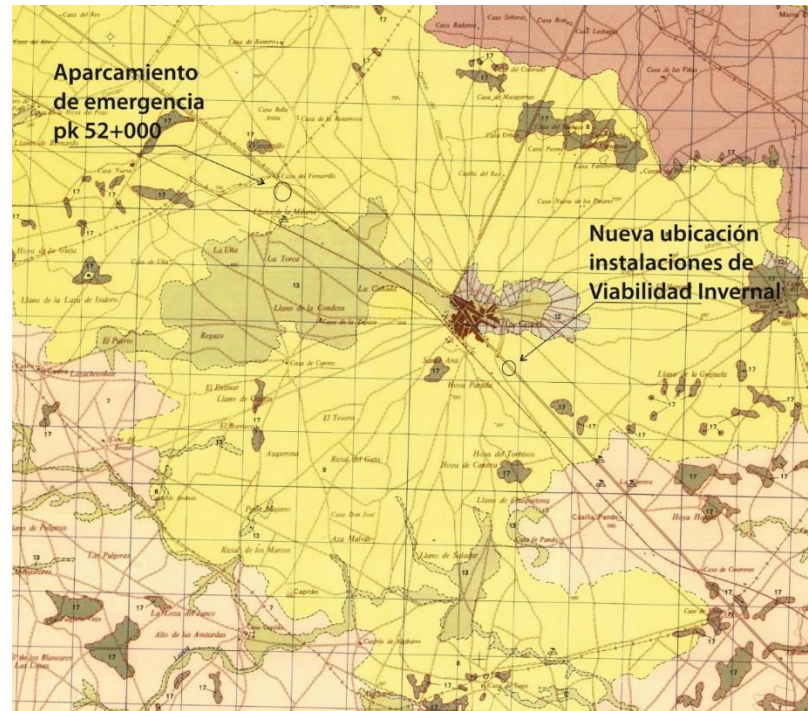


Figura 1. Recorte de la Hoja 765, del Mapa Geológico de España, a escala 1:50.000 editado por el IGME

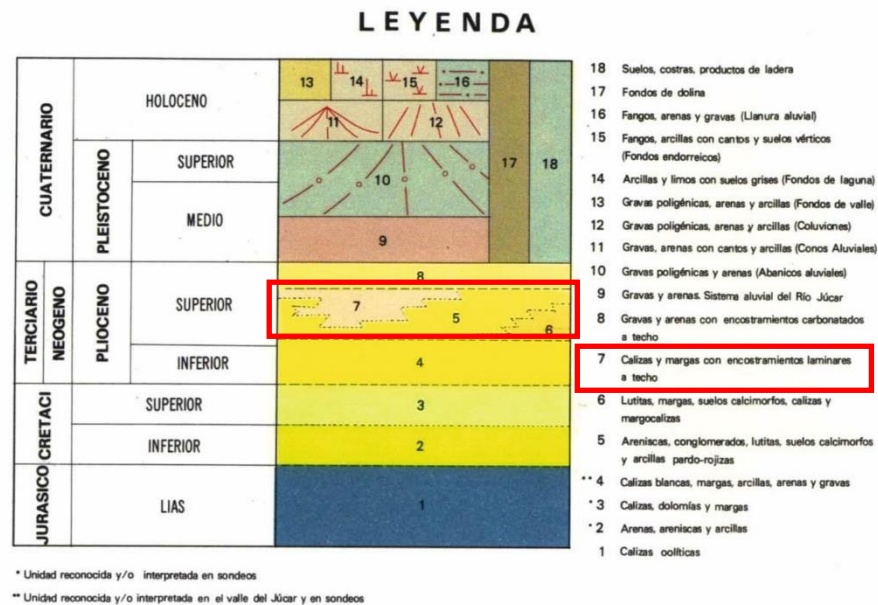


Figura 2. Leyenda de la Hoja 765, del Mapa Geológico de España, a escala 1:50.000 editado por el IGME

1.3.3.2. Estudio de procedencia de materiales

Según artículo 330.4 del PG-3, las muestras analizadas, los cuales corresponden a la formación Pliocena de Gravas y arenas con encostramientos carbonatados a techo, **pueden ser utilizados como relleno de terraplén en cemento,**

núcleo, coronación y espaldones, ya que se trata de suelos SELECCIONADOS, con índice CBR superior a 5, para condiciones de compactación de puesta en obra de 95% PROCTOR o superior. Además se trata de suelos NO EXPANSIVOS NI COLAPSABLES según artículo 330.4.4. Tampoco presentan ningún otro problema por contenido en materia orgánica, yesos u otras sales solubles.

Con objeto de identificar posibles suministradores de materiales de calidad a la obra, en caso de que sea necesario, se han inventariado algunas canteras o graveras que se consideran representativas del entorno.

A continuación se enumeran las distintas Graveras y Plantas de áridos que se encuentran próximas al proyecto:

ARIDOS Y EXCAVACIONES NAVARRO:

Tipo de material: Árido, zahorra natural y artificial, gravas y arenas de distintos calibres.

Ubicación de la cantera: A 3 km de la obra.

ÁRIDOS Y EXCAVACIONES PÉREZ SIMARRO.

Tipo de material: Zahorra natural y artificial, gravas y arenas de todos los calibres.

Ubicación de las canteras:

-Fuensanta: a 11 Km de la obra.

- La Roda: a 10 km de la obra.

NOTA: También suministran hormigón, contando con planta en Albacete y en La Roda.

ÁRIDOS Y EXCAVACIONES ARRIBAS NIETO.

Tipo de material: Gravillas de varias medidas. Zahorra natural y Zahorra artificial, arena para mortero, arena para hormigón y arena para drenajes.

Ubicación de la cantera: En la Roda, a unos 4 – 5 km de la obra.

1.3.4. Efectos sísmicos

La peligrosidad sísmica del territorio nacional se define por medio del mapa de peligrosidad sísmica de la figura 2.1. Mapa de Peligrosidad Sísmica de la NCSE-02 Dicho mapa suministra, expresada en relación al valor de la gravedad, g, la aceleración sísmica básica, ab -un valor característico de la aceleración horizontal de la superficie del terreno- y el coeficiente de contribución K, que tiene en cuenta la influencia de los distintos tipos de terremotos esperados en la peligrosidad sísmica de cada punto.

El proyecto se emplaza en el p.k. 52+000 de la A-31 en el municipio de La Gineta en la provincia de Albacete. Esta zona corresponde con la que presenta una peligrosidad sísmica con un valor de aceleración sísmica básica esperable para un periodo de retorno de quince años inferior a 0,04 g.

De acuerdo con el citado mapa, para el emplazamiento correspondiente al presente Proyecto el valor de la aceleración sísmica básica adopta un valor inferior a 0,04-g.

Según el desarrollo realizado en este Anejo, el valor de la aceleración sísmica básica es inferior a 0,04-g para el emplazamiento del Proyecto, por lo que no será necesario considerar las acciones sísmicas en el cálculo de los elementos incluidos en el mismo.

1.3.5. Climatología, hidrología y drenaje

Los datos expuestos en el anejo de climatología, hidrología y drenaje se han obtenido de:

- Servicio integral de asesoramiento al regante de Castilla-La Mancha

La evolución de las temperaturas medias a lo largo del año revela una distribución en la que se alcanzan los valores máximos en los meses de entre junio, julio y agosto, y los mínimos en los de diciembre, enero y febrero.

En general, los veranos resultan ser calurosos y los inviernos fríos. Se trata por tanto de un clima que resulta muy suave en verano presentando unas temperaturas bastante bajas en invierno.

Las precipitaciones mensuales medias registradas en el período de estudio alcanzan un valor de **24,28** mm/año. La distribución temporal de las precipitaciones presenta un descenso en los meses de entre junio y octubre, salvo en julio, sin embargo, este se incluye, dado que la precipitación de este mes, casi totalmente es relativa a un solo día.

En cuanto al número medio mensual de días de precipitación igual o mayor de 1 mm, este valor resulta ser de **46,2** días.

1.3.5.1. Hidrología

La orografía de la zona objeto del proyecto se encuentra en una localización donde no existen desniveles apreciables, existiendo incluso un punto bajo dentro de nuestra obra a ejecutar.

Debe tenerse en cuenta que la actuación prevista no introduce ninguna modificación que pudiere afectar a la validez del cálculo original realizado para el dimensionamiento, proyecto y construcción de las obras de fábrica que constituyen los elementos de drenaje transversal existente en la A-31.

Las principales actuaciones a ejecutar serán las que se indican a continuación:

- Se procederá a prolongar, manteniendo sección y pendiente actual, de aquellas obras de drenaje transversal que se vean afectadas por las obras a ejecutar en los ejes 4 y 5, además de la glorieta, donde también se procederá a la demolición de la arqueta actual de recogida de aguas, situada en el anillo interior, para, posteriormente prolongar la ODT hasta el interior de la nueva glorieta y posterior ejecución de arqueta de recogida de dimensiones similares a la existente.
- Las cunetas o colectores que forman parte del drenaje longitudinal previo a la ejecución de las obras, y que se vean afectados por la actuación proyectada, se repondrán con las mismas condiciones a las actuales.

El proyecto prácticamente no modifica la orografía de los ramales y glorieta, por lo que no se considera el dimensionamiento de los elementos de drenaje existente en éstos. Sin embargo, para lograr una correcta evacuación de las aguas pluviales del aparcamiento de vialidad se dispondrá de una balsa de retención, cuyo objetivo principal es la de permitir la adecuada gestión de esas aguas.

En el siguiente cuadro se incluyen las diferentes precipitaciones máximas diarias con los diferentes periodos de retorno:

Perido de retorno (años)	2	5	10	25	50	100	300	500
Pt (mm)	50,52	68,86	82,21	100,16	115,40	130,58	147,53	169,91

Para el cálculo del caudal se ha considerado, de acuerdo con el método hidrometeorológico, que el caso más desfavorable es aquel en que el aguacero tiene una duración igual a la del tiempo de concentración.

En el caso que nos ocupa, se ha considerado un periodo de retorno de **25** años.

Los resultados obtenidos, para las cuencas que constituyen la explanada del aparcamiento son los siguientes:

Cuenca	Tc (min)	Superficie (m2)	Pd (mm)	Id=Pd/24	It (mm)	T (años)	C	Q (l/s)	Q acumulado (l/s)	Q acumulado (m3/s)
NW	10,14	10857,78	100,16	4,17	169,393264	25	1	510,898554	510,8985535	0,51
NE	9,71	12572,58						591,586212	1102,484765	1,10
SW	10,14	12657,53						595,583422	1698,068187	1,70
SE	9,58	9879,46						464,864993	2162,93318	2,16

Del mismo modo cada cuenca se ha dividido en subcuencas para posteriormente dimensionar las bajantes a colocar.

1.3.5.2. Drenaje

Debido a la orografía del terreno, la zona del aparcamiento de emergencia queda deprimido sin posibilidad de desagüe natural, formando un punto bajo. Con el fin de desaguar correctamente, las aguas pluviales que se recogerán en el aparcamiento y no afectar a las parcelas colindantes ni a la obra, se dispondrá de una zanja drenante en todo el perímetro.

Para ejecutar dicha zanja drenante, se procederá a la excavación, colocación de geotextil, colocación de escollera, cierre de geotextil y relleno de material filtrante.

Las dimensiones de esta zanja drenante serán 2,20 metros de anchura y altura. La altura se distribuirá en 2,10 metros de escollera y 0,10 metros de material filtrante. La cota de la base de la zanja drenante se mantendrá constante a lo largo del perímetro del aparcamiento de emergencia.

Existe una zona (camino de servicio), donde la zanja drenante no es posible ejecutarla, por lo que en éste tramo no se ejecutará la misma.

Del mismo modo para encauzar el agua proveniente del aparcamiento, se dispondrá de un bordillo perimetral en todo el aparcamiento, colocando bajantes prefabricadas cada 25 metros, evacuando de este modo a la zanja drenante.

1.3.6. Planeamiento urbanístico

La zona prevista para la implantación del aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en viabilidad invernal se localiza en el espacio ocupado para labores agrarias, mientras que la prevista para la ubicación de la nueva nave de fundentes se localiza en terrenos de Ministerio de Fomento, estando ambos clasificados como suelo rústico, de acuerdo con los planos de ordenación contenidos en el Plan General de Ordenación.

La actuación proyectada para el aparcamiento de emergencia se encuadra dentro de Suelo No Urbanizable de Protección Estructural, y la actuación prevista para la nave de fundentes se encuadra dentro de Suelo Rústico de Reserva, por lo que las actuaciones proyectadas se ajustan al Planeamiento de La Gineta.

1.3.7. Tráfico

Como datos de tráfico de partida, se tomarán las estaciones de aforo más cercanas de la zona de estudio. Éstas son:

NOMBRE ESTACIÓN	PROPIEDAD	CARÁCTER	LOCALIZACIÓN
E-405-0	Ministerio de Fomento	Primaria	54+000

E-407-0	Ministerio de Fomento	Primaria	61+000
---------	-----------------------	----------	--------

Los datos incluidos en el la página web del Ministerio de Fomento de las estaciones de aforo indicadas anteriormente son los siguientes:

ESTACION	AÑO	IMD	% pesados	IMDp	Tasa crecimiento interanual
E-405-0	2017	27898	14,99%	4183	1,06%
	2016	25902	15,20%	3937	1,06%
	2015	24867	14,96%	3720	1,13%
	2014	23394	14,03%	3282	-
E-407-0	2017	34198	13,81%	4723	1,06%
	2016	32104	13,90%	4462	1,07%
	2015	30695	13,59%	4171	1,08%
	2014	29840	12,98%	3873	-

Como año de puesta en servicio se ha considerado el 2021, teniendo en cuenta los plazos necesarios para la licitación, adjudicación y ejecución de las obras.

Considerando un incremento anual acumulativo del 1,44 % a partir del año 2017, de conformidad con la ORDEN FOM/3317/2010 de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento, se comprueban las categorías de tráfico obtenidas:

ESTACION	AÑO	IMD	% pesados	IMDp	Tasa crecimiento interanual	Categoría
E-407-0	2021	36211	14,62%	5001	1,15%	T00
	2020	35697	14,42%	4930	1,13%	T00
	2019	35190	14,21%	4860	1,12%	T00
	2018	34690	14,01%	4791	1,10%	T00
	2017	34198	13,81%	4723	1,09%	T00
	2016	32104	13,90%	4462	1,07%	T00
	2015	30695	13,59%	4171	1,08%	T00
	2014	29840	12,98%	3873	-	T0

Según la Norma de Secciones de Firme 6.1-IC, la estructura del firme se deberá adecuar entre otros factores a la acción prevista del tráfico pesado durante la vida útil del firme, es decir, depende de la intensidad media diaria de vehículos pesados (IMDp) que se prevea en el año de puesta en servicio, que en el presente proyecto es el año 2021.

Los datos de tráfico de pesados y la categoría de tráfico para el tronco de la autovía, obtenidos para el año de puesta en servicio, son los siguientes:

AÑO	IMD	% pesados	IMDp	Tasa crecimiento interanual	Categoría
2021	36211	14,62%	5001	1,15%	T00

Para la obtención de la categoría de tráfico del ramal y glorieta, se tienen en cuenta las siguientes consideraciones

- El nº de pesados que saldrán de la A-31 en dirección Madrid, y circularán por la glorieta para acceder al Área de Servicio o al aparcamiento de vialidad invernal, será un 35% del IMDp.
- El nº de pesados que saldrán de la A-31 en dirección Albacete, y circularán por la glorieta para acceder al Área de Servicio o al aparcamiento de vialidad invernal, será un 35 % del IMDp.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, el máximo de vehículos pesados día que soportará la glorieta y/o alguno de los ramales será de 1.750 vehículos pesados día, por lo tanto, para los ramales y glorieta, la categoría de tráfico será T1.

Para evaluar el tráfico del aparcamiento y establecer, en consecuencia, el firme necesario para el mismo, resulta necesario establecer el número de usos que, previsiblemente, tendrá el aparcamiento.

En este sentido, de la página web de la Agencia Estatal de Meteorología se analizan los días de nieve que se ha dado en la zona más próxima con datos a la localización de proyecto, siendo ésta la Base Aérea de Albacete. De este análisis, se desprende que nieva 4,3 veces al año de media. Para el dimensionamiento del firme se considerarán 16 días yendo del lado de la seguridad y mantenimiento de éste.

Considerando que cada vez que se produce un corte, por la sección de entrada al aparcamiento cada vehículo pesado transitará dos veces (una al entrar y otra al salir), el valor de la intensidad media de vehículos pesados sería, para un total de 400 plazas de aparcamiento:

$$\text{IMDp} = (2 \times 400 \times 16) / 365 = 35 \text{ veh. pesados / día.}$$

Por tanto, de acuerdo con la Norma 6.1-IC, para el dimensionamiento del firme del aparcamiento sería necesario considerar una categoría de tráfico pesado T41 (inferior a 50 vehículos pesados/día y superior a 25 vehículos pesados/día).

1.3.8. Estudio geotécnico

Para el reconocimiento geotécnico de los terrenos en los que se ubican las obras objeto de este proyecto, se ha procedido a realizar una campaña geotécnica definida en el Anejo 10 "Estudio geotécnico".

Dicha campaña constó de la ejecución de catas, sondeos mecánicos y ensayos de penetración dinámica, según figura en el plano incluido en el anejo. Además, se tomaron muestras "in situ" y se realizaron los ensayos de laboratorio necesarios para caracterizar los terrenos.

Se han realizado ensayos de laboratorio necesarios para clasificar los materiales encontrados en las calicatas, para su uso como rellenos de terraplén, según artículo 330.3.3 del PG-3. Todos los materiales pueden clasificarse como suelo seleccionado.

No se ha detectado ningún nivel de agua en el interior del sondeo, las calicatas, ni de los ensayos de penetración dinámica, en la fecha de realización de los mismos.

Las unidades geotécnicas que han aparecido en la zona son las siguientes:

NIVEL 0: TIERRAS VEGETAL Y RELLENO ANTRÓPICO

En la zona de Montalvo aparece un nivel superficial compuesto por tierra vegetal o tierras de labor, de color marrón oscuro, con arenas y gravas, restos de raíces y acumulación de materia orgánica. Estos materiales aparecen a profundidades variables entre 0,65 y 0,80 m.

En la zona de La Gineta aparece un nivel superficial de relleno antrópico, compuesto por tierra con gravas y arenas, y restos de tierra vegetal. Estos materiales aparecen hasta 0,80 m.

NIVEL 1: GRAVAS Y ARENAS CON FINOS, PARCIALMENTE CEMENTADOS

Debajo del nivel de tierras de labor y relleno antrópico, aparece un nivel formado por gravas con arenas y finos, de color marrón rojizo, con nódulos calcáreos. Estos materiales presentan distintos grados de cementación, llegando a formar costras calcáreas. Localmente se denomina a estos materiales "tosca".

En la zona de la salida de La Gineta, estos materiales aparecen en el sondeo hasta 4,7 m de profundidad. A partir de 4,7 m y hasta los 6,0 m, el terreno cambia a unas gravas con arenas parcialmente cementadas. Aunque geológicamente se trata de distintos materiales, desde el punto de vista geotécnico, se trató el conjunto como un suelo granular de compacidad variable, entre media y compacta.

En la zona de la salida de Montalvo, estos materiales aparecen por debajo de la tierra vegetal, y hasta el final de las calicatas. Presentan distintos grados de cementación, llegando a formar costras calcáreas, difícilmente excavables mediante cuchara en calicata estrecha. Posiblemente en excavación abierta si se podría excavar mediante cuchara, con maquinaria pesada.

Para la caracterización geotécnica del nivel 1, se propone adoptar un N_{spt} medio =22. Se ha tenido en cuenta los golpes obtenidos en los ensayos SPT, así como las penetraciones dinámicas correlacionando $N_{spt}=N_{20} \cdot 3/2$.

Las granulometrías realizadas indican que predomina la fracción gruesa, con más del 65% en todos los casos, siendo la fracción fina inferior al 35%, por lo que se trata de un suelo granular. La fracción fina presenta una baja o nula plasticidad. El suelo se clasifica de tipo GM o GC, según S.U.C.S.

La **cota de cimentación recomendada** es la siguiente, en cada una de las zonas investigadas:

- Área de La Gineta: a partir de **0,8 m de profundidad**, respecto de la superficie actual del terreno.
- Área de Montalvos: a partir de **0,65 m de profundidad**, respecto de la superficie actual del terreno.

La cota de cimentación recomendada está condicionada a la total eliminación del nivel 0, tierras de labor y relleno antrópico, y a la aparición del nivel 1: Gravas con arenas y finos, de color marrón – rojizo, con distintos grados de cementación, en toda la superficie de apoyo de la cimentación.

A continuación se expresan de manera resumida los parámetros geotécnicos de los distintos niveles diferenciados:

CONCLUSIONES FINALES			
NIVEL FREÁTICO	NO ENCONTRADO		
RIPABILIDAD/EXCAVABILIDAD	DIFICULTAD MEDIA-ALTA		
EXPANSIVIDAD DEL TERRENO	NO EXPANSIVO		
AGRESIVIDAD DEL TERRENO	NO AGRESIVO		
CIMENTACIÓN	NIVEL 0	NIVEL 1	
COTA DE CIMENTACIÓN	Se debe eliminar totalmente	Zona de La Gineta	Zona de Montalvos
		-0,80 m	-0,65

TIPO DE CIMENTACIÓN RECOMENDADO	No se debe cimentar sobre este nivel	Zapatas
TENSIÓN ADMISIBLE	-	2,2 kg/cm ²
COEFICIENTE DE BALASTO K_{30}	60 MN/m ³	
PERMEABILIDAD DEL TERRENO	$k = 10^{-5} \cdot 10^{-7} \text{m/s}$	
ACELERACIÓN SÍSMICA DE CÁLCULO	$a_c = <0,04g$	

1.3.9. Trazado geométrico

La definición geométrica del eje del aparcamiento y de los viales que conforman la remodelación del actual enlace de Montalvos de la autovía A-31 se ha efectuado sobre cartografía digitalizada a escala 1/1.000, mediante el programa informático ISTRAM. Este programa permite la actuación interactiva sobre la cartografía digitalizada, el ajuste del trazado en planta y alzado y la elaboración de mediciones de movimiento de tierras.

En el anejo 11 "Trazado, reordenación de accesos y reposición de caminos" se presentan los listados de definición geométrica de los ejes proyectados, tanto en planta como en alzado.

Los ejes considerados en este proyecto son los siguientes:

- Eje 1: Correspondiente al borde exterior de la glorieta nueva.
- Eje 2: Representa el eje central del ramal bidireccional del enlace existente.
- Eje 3: Eje central del ramal bidireccional del acceso al Área de Servicio de La Gineta.
- Eje 4: Eje representado en el margen izquierdo del Ramal de salida de la Autovía.
- Eje 5: Representa el eje central de un carril bidireccional que define la conexión con la Vía de Servicio.
- Eje 6: Eje central para el Acceso al aparcamiento
- Eje 7: Consiste en un eje central del ramal bidireccional Acceso a la instalación del salero y al camino que discurre paralelo a la Autovía.
- Eje 8: Ramal de entrada a la Autovía definido en el borde derecho.
- Eje 9: Eje del aparcamiento el cual se define a través de su diagonal.

TRAZADO EN PLANTA

La glorieta diseñada tiene un radio exterior de 35 m, con dos carriles de 4 m cada uno. Se han diseñado las conexiones de la carretera y ramales de enlace con la glorieta, mediante radios entre 15 y 30 m.

La glorieta se ha diseñado desplazándola hacia la parcela del parking de vialidad invernal, ya que para alojar todos los accesos de forma que guarden distancias entre sí, adaptándose a la Norma de Trazado 3-1-IC de 2016, y sea de esta forma más adecuada desde el punto de vista de seguridad vial.

Los ramales se han realizado con los radios que permite el trazado actual, para conectar con la nueva glorieta.

El resto de ejes son los caminos de conexión, y accesos al parking de vialidad invernal y a las instalaciones de vialidad invernal de Aullasa.

El eje del aparcamiento se ha definido con la diagonal del recinto previsto.

TRAZADO EN ALZADO

Se han proyectado pendientes máximas del 5,9% en el ramal bidireccional, inferior al 7% recomendado. La rasante de la glorieta tiene un +/-1,11% de pendiente máxima, con parámetros de acuerdo vertical de 3587m.

La pendiente mínima recogida por la instrucción es de 0,5%. Sin embargo, y excepcionalmente, se permite establecer pendientes inferiores a 0,5%. Dichas pendientes deben ser superiores a 0.2% y su combinación con los elementos de trazado en planta debe garantizar que la línea de máxima pendiente de la plataforma sea de al menos el 0,75%.

El aparcamiento se ha proyectado con una alineación recta a la cota 703,484 m con pendientes transversales del 0.5 % para la evacuación de las aguas.

DEFINICIÓN GEOMÉTRICA DE LAS DISTINTAS SECCIONES TIPO

A continuación se describen las secciones tipo para cada uno de los viales proyectados.

a) RAMAL UNIDIRECCIONAL DE UN CARRIL

El ramal unidireccional presenta una única calzada con un carril de 3,5 m más sobrecanchos (mínimo de 4,0 m) y arcenes interior y exterior de 1,0 y 2,5 m, respectivamente.

Eje de replanteo en planta y alzado: Línea blanca de arcén derecho.

Para los sobrecanchos en curvas con radio inferior a 250 m, se empleará la fórmula de la Norma 3.1-IC:

$$S_a = 3,5 + \frac{l^2}{2 \cdot R_h}$$

Siendo l la longitud del vehículo tipo, y Rh el radio del eje en la curva horizontal.

b) EJES BIDIRECCIONALES DE DOS CARRILES

Los ejes bidireccionales de dos carriles tienen una sección de una calzada de dos carriles de 3,5 m cada uno, arcenes laterales de 1,5 m y bermas de 1,0 m. Para los sobrecanchos en curvas con radio inferior a 250 m, se empleará la fórmula descrita anteriormente.

Eje de replanteo en planta y alzado: Eje de Calzada.

c) GLORIETA

La glorieta proyectada consta de una calzada con dos carriles de 4,0 m de ancho, arcén interior de 0,5 m y exterior de 1,0 m, con berma de 1,0 m.

Eje de replanteo en planta y alzado: Línea blanca de arcén exterior.

d) CAMINOS

El camino se ha proyectado con un ancho de 6,6 m, manteniendo el ancho actual.

Eje de replanteo en planta y alzado: Eje de Calzada.

1.3.10. Movimiento de tierras

Como se desprende del Anejo 5. Geología y Procedencia de los Materiales, los terrenos atravesados por la traza permiten clasificar estos materiales como un suelo SELECCIONADO para el relleno de terraplén, según el PG-3 BOE de 3 de Enero de 2015.

Como se justifica en el Anejo 14. Firmes y Pavimentos, la categoría considerada para la explanada es la E-3.

Para la obtención de la explanada E-3 será necesario disponer de 30 cm de suelo seleccionado y 30 cm de suelo estabilizado EST-3.

Todos los materiales procedentes de las excavaciones del trazado son susceptibles de ser empleados como relleno de tipo terraplén, una vez retirado el nivel de suelo vegetal superficial.

La tierra vegetal se extraerá previamente al movimiento de tierras en espesores que se determinan en el Anejo 5. Geología y Procedencia de los Materiales Con ello se obtienen unos resultados totales de extracción de tierra vegetal de **30.036,31 m³**.

Las cifras totales del movimiento de tierras son:

MOVIMIENTO DE TIERRAS						
Ejes	T. Vegetal m ³	Desmonte m ³	Terraplén m ³	Seleccionado m ³	Explanada EST-3 m ³	Total Sobrante m ³
Eje 1	1.619,40	372,60	928,00	824,90	791,30	-1.346,70
Eje 2	160,51	978,07	1,20	340,40	189,43	787,44
Eje 3	267,10	407,42		179,83	218,90	188,52
Eje 4		546,63		174,75	55,83	490,80
Eje 5	337,20	650,00	10,40	206,84	404,20	235,40
Eje 6	58,90	8,90	58,50	59,00	57,00	-106,60
Eje 7	527,70	229,80	474,80	300,70	304,60	-549,60
Eje 8	292,20	530,00		121,20	216,45	313,55
Eje 9	26.773,30		44.704,70	14.278,70	14.175,70	-58.880,40
TOTAL	30.036,31	3.723,42	46.177,60	16.486,32	16.413,41	-58.867,59

Tanto para el volumen de terraplén como de explanada se ha tenido en cuenta el coeficiente de paso, que es de 1,17.

1.3.11. Firmes y pavimentos

Conforme a lo recogido en el Anejo de Tráfico la categoría de tráfico en cada uno de los tramos de actuación será la siguiente:

- Glorieta y ramales T1
- Vía de servicio y Aparcamiento: T41

El firme a ejecutar en todos los casos debe ser flexible y la categoría de la explanada a ejecutar será E3.

Las secciones de firme adoptadas son las siguientes:

- Glorieta y ramales 131
- Vía de servicio y plataforma del aparcamiento: 4131

siendo la disposición de capas seleccionadas la siguiente:

131

- 6 cm de capa de rodadura AC16 surf BC35/50 S (Dotación mínima de ligante hidrocarbonado en % masa sobre el total de la mezcla: 4,50%; relación ponderal de polvo mineral – ligante: 1,2)
- Riego de adherencia C60B3 ADH

- 6 cm de capa intermedia AC22 bin BC35/50 S (Dotación mínima de ligante hidrocarbonado en % masa sobre el total de la mezcla: 4,00%; relación ponderal de polvo mineral – ligante: 1,1)
- Riego de adherencia C60B3 ADH
- 13 cm de capa base AC32 base BC35/50 G (Dotación mínima de ligante hidrocarbonado en % masa sobre el total de la mezcla: 4,00 %; relación ponderal de polvo mineral – ligante: 1,0)
- Riego de imprimación C50BF5 IMP
- 25 cm de subbase de zahorra artificial

4131

- 5 cm de capa de rodadura AC16 surf BC50/70 S (Dotación mínima de ligante hidrocarbonado en % masa sobre el total de la mezcla: 4,50%; relación ponderal de polvo mineral – ligante: 1,2)
- Riego de adherencia C60B3 ADH
- 5 cm de capa intermedia AC22 bin BC50/70 S (Dotación mínima de ligante hidrocarbonado en % masa sobre el total de la mezcla: 4,00%; relación ponderal de polvo mineral – ligante: 1,1)
- Riego de imprimación C50BF5 IMP
- 20 cm de subbase de zahorra artificial

1.3.12. Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras

La configuración de las obras a ejecutar implica la interferencia permanente durante la ejecución de las obras con el tráfico existente siendo necesaria la realización de desvíos provisionales que permitan liberar las zonas de trabajo más conflictivas por conllevar movimiento de tierras.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores se definen las fases de ejecución que se relacionan a continuación:

Fase 1. Cierre de viales y adecuación de alternativas

Previo a la ejecución de los trabajos en la nueva glorieta, se llevará a cabo, varios cortes en las vías que acceden al enlace, redirigiendo el tráfico por vías alternativas.

Al realizar el corte de la vía de acceso a las parcelas ubicadas al Este del enlace, se adecuará un vial provisional, que permitirá la circulación de maquinaria agrícola, y vehículos de obra. El vial se ejecutará en la parcela donde se ubicará el aparcamiento de vialidad invernal. Se prevé, para tal situación, que previamente se hayan finalizado, al menos, los trabajos del movimiento de tierras para conformar la plataforma del aparcamiento en dicha área. Este desvío se define con una plataforma de 4,00 m de ancho con un firme constituido por 30 cm de zahorra artificial sobre 30 cm de suelo adecuado.

El empalme del vial con la glorieta de conexión de la carretera AB-100 con el área de servicio de los Abades de la Gineta, se realizará en una intersección en "T".

Fase 2. Ejecución del enlace en zonas libres de tráfico

Una vez realizados los cortes, se realizarán los primeros movimientos anulando tres cuartos de la glorieta, permitiendo la circulación únicamente por el eje central, y el cuadrante sureste. La rotonda de acceso a la estación de servicio servirá para realizar el cambio de sentido anulado en la glorieta principal.

La conexión de la AB-100 con el ramal de acceso a la A-31 dirección Valencia, se realizará cruzando por el interior de la glorieta, aprovechando la superficie pavimentada existente en la parte norte. Para adecuar este movimiento, se anularán las marcas viales existentes y se repintará con pintura amarilla el carril provisional de conexión.

En el tramo inicial del ramal de acceso a la A-31, el carril se desplazará hacia la izquierda de la calzada, ocupando el carril izquierdo, y parte del carril actual, hasta completar un ancho de 3.50 m. El resto de la calzada se dejará libre para la ejecución de las obras.

En la calzada de la AB-100, entre la glorieta existente y el paso elevado, se desplazarán los dos carriles de circulación hacia la izquierda de la calzada, ocupando el arcén izquierdo y parte de los dos carriles, hasta alcanzar un ancho total de 6.50 m.

En la vía de servicio que accede a la glorieta, toda la circulación se desviará por el carril izquierdo con un ancho de 3.30 m y se orientará directamente a la AB-100, antes de llegar a la glorieta de acceso al área de servicio.

Aprovechando los espacios libres de circulación, se ejecutará la zona noreste de la nueva glorieta y los ramales de conexión, liberados. En las calzadas en las que se han desplazado los carriles de circulación, se ejecutarán los trabajos en las zonas liberadas.

En esta fase se ejecutarán trabajos de fresado, demolición y excavación de los viales existentes, y se ejecutará la plataforma, parte del paquete de firmes y el sistema de drenaje

Fase 3. Ejecución del cierre de la glorieta en la zona norte y sur

Una vez ejecutados los trabajos de la Fase 2, se realizarán unos nuevos movimientos para redirigir el tráfico, por las nuevas calzadas ejecutadas.

La carretera AB-100, se redirigirá por la parte este de la nueva glorieta ejecutada, continuando en dirección al paso elevado, esta vez por el lado derecho de la calzada. Se ocupará el arcén derecho, parte del carril derecho de nueva ejecución, y parte de la calzada existente hasta alcanzar un ancho total de 6.50 m.

El ramal de acceso a la A-31, se redirigirá por el nuevo ramal ejecutado, pasando por la nueva glorieta. En el tramo inicial del ramal, el carril de circulación se desplazará hacia la derecha, ocupando el arcén derecho y parte del central ya ejecutados.

En la vía de servicio, se desviará el tráfico por el carril derecho ya ejecutado, y continuará en su tramo final por el mismo desvío que en la fase 2.

La vía de acceso a las parcelas existentes al este del enlace, se reabrirá ya conectada a la parte de la nueva glorieta ya ejecutada, y el desvío provisional ejecutado en la fase 1, se anulará.

Se abrirá para el aparcamiento de emergencia para vehículos pesados, un ramal de conexión desde la glorieta.

El ramal de salida 52 de la A-31, a pesar de estar ejecutado, permanecerá cerrada para poder ejecutar la parte noroeste de la nueva glorieta.

En esta fase se continuará con los trabajos de fresado, demolición y excavación de los viales existentes, y se ejecutará la plataforma, parte del paquete de firmes y el sistema de drenaje

Fase 4. Ejecución de los tramos despejados en los ramales

En esta Fase, se rematarán los tramos de los ramales que han quedado por ejecutar debido a la existencia de desvíos.

El ramal de salida de la A-31 en el PK 52, se abrirá al tráfico con un ancho de 4.00 m.

Tras el cierre de la glorieta en la fase anterior, se permitirá el giro completo para efectuar el cambio de sentido, con dos carriles de 4m de ancho. El carril exterior de la glorieta, se desviará por el ramal de salida de la AB-100 dirección Montalvos, de 3.30 m de ancho.

En los ramales norte y sur de la AB-100, los dos carriles quedarán separados, al desplazarlas hacia el borde de la calzada, formando carriles independientes de 3,30 m de ancho. De este modo se dejará la parte central liberada, para realizar los trabajos. A su vez, el carril dirección Montalvos del ramal de salida norte de la AB-100, realizará un leve desvío a la salida de la glorieta, para liberar un área donde se ejecutará parte de la obra.

Por último, en el ramal de acceso a la vía de servicio, se realizará un leve desvío de 3.30 m de ancho para dejar despejada un tramo de ramal que se ejecutará en esta fase.

En esta fase finalizarán los trabajos de fresado, demolición y excavación de los viales existentes, y se finalizará la plataforma, todo del paquete de firmes y se rematará el sistema de drenaje.

Una vez terminados los trabajos, se colocará la señalización horizontal y vertical definitiva, y se abrirá el enlace al tráfico.

1.3.13. Señalización, balizamiento y defensas

En el *Anejo 16. Sistemas de contención, señalización y balizamiento*, se recogen los criterios y normativa utilizada para la definición de la señalización horizontal y vertical, y los sistemas de contención de vehículos necesarios en el diseño proyectado para la adecuación de la señalización existente en la autovía A-31, la modificación del enlace de Montalvos, y la señalización del aparcamiento.

El objeto del estudio es el establecimiento de una señalización clara, uniforme y sencilla, fundamentalmente en las intersecciones, donde el tráfico se incorpora o sale de la corriente principal, y es necesario que todos los movimientos sean fluidos y sobre todo, seguros.

1.3.13.1. Señalización horizontal

Para la disposición de las marcas viales se han seguido las instrucciones que se dictan en las normas vigentes.

En todos los casos las marcas viales a emplear serán permanentes de color blanco y, en función de sus propiedades de retrorreflexión, de tipo II (RR), diseñada específicamente para mantener la retrorreflexión en seco, con humedad y con lluvia.

Marcas longitudinales continuas

- Para borde de calzada en vías con $VM \leq 100$ km/h se empleará la marca vial M-2.6 con los siguientes anchos dependiendo del ancho del arcén:
 - Ancho: 0,15 m. (arcén $\geq 1,5$ m.)
 - Ancho: 0,10 m. (arcén $< 1,5$ m.)

- Contorno isletas infranqueable con el ancho correspondiente con la marca para borde de calzada en que esté situada

Marcas transversales

- Línea de detención del tipo M-4.1, continúa de ancho 0,40 m.
- Línea de ceda el paso del tipo M-4.2 y sus dimensiones son las siguientes:
 - Ancho: 0,40 m.
 - Trazo: 0,80 m.
 - Vano: 0,40 m.

Flechas, inscripciones y otras marcas

Se disponen flechas de dirección, tipo M-5.1, M-5.2 y M-5.3, y símbolos de ceda el paso tipo M-6.5 y de STOP, tipo M-6.4.

Asimismo, para incrementar la visibilidad en las zonas de pavimento excluidas a la circulación, se han dispuesto cebreados dentro del aparcamiento del tipo M-7.2.

Para delimitación de zonas de aparcamiento se empleará la marca vial M-7.4 con ancho 0,10 m.

Línea de borde de calzada.

M-2.6. Línea blanca continúa de 0,15 m de ancho para arcén $\geq 1,5$ m de vías con $Vm \leq 100$ km/h.

M-2.6. Línea blanca continua de 0,10 m de ancho en arcén $< 1,5$ m de vías con $Vm \leq 100$ Km/h.

1.3.13.2. Señalización vertical

En cuanto a la señalización vertical, para determinar las señales necesarias, así como el punto de localización de cada una de ellas, se ha cumplido con lo establecido en la Norma de la Dirección General de Carreteras Instrucción 8.1.IC. "Señalización vertical".

En los planos de planta correspondientes recogidos en el Documento nº 2: Planos, se han dibujado las señales en el punto donde deben instalarse, indicando su código según el Catálogo de señales verticales de circulación de la Dirección General de Carreteras.

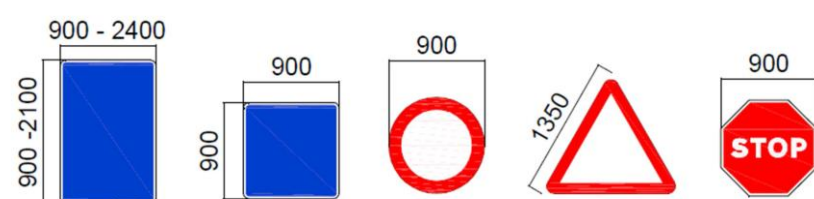
Las características de los materiales a emplear están definidas en los artículos correspondientes del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

De acuerdo a la tabla anterior las señales y carteles dispuestos tendrán las siguientes retrorreflexiones:

- Carteles: clase RA3-ZB
- Señales verticales: clase RA2.

Los paneles complementarios tendrán la misma clase de reflectancia que la señal o cartel al que acompañen.

Se indican a continuación las dimensiones que la Norma 8.1 IC establece para carretera convencional con arcén.



SEÑALIZACIÓN APARCAMIENTO VIALIDAD INVERNAL

El aparcamiento de emergencia existente en la Red de Carreteras del Estado se señalizará siguiendo las prescripciones que se indican en este apartado.

Se dispondrá en todo caso un único cartel de preaviso de aparcamiento de emergencia, el cual se intercalará entre los carteles de preaviso de salida dispuestos a 500 y 1000 m. En caso de que en ese tramo exista también un cartel de preaviso de servicios, el cartel de preaviso del aparcamiento de emergencia se colocará entre el de preaviso de servicios y el de salida de 500 m.

Se dispondrá una señal de servicio con panel complementario intercalado entre el cartel de preaviso de salida a 500 m y el de salida inmediata. Siempre que sea posible, en función de las posibles señales existentes (cartel de servicios, señales de carriles, paneles de aproximación a salida S-26), se instalará aproximadamente entre 300 y 150 m antes del cartel de salida inmediata, y a una distancia de al menos 100 m de cualquier otra señal existente.

Una vez fuera del tronco de la vía, se mantendrá en todo caso la continuidad en la señalización desde la salida de la vía hasta el acceso al aparcamiento de emergencia. Esto supondrá disponer los carteles flecha necesarios en glorietas o cualquier otro tipo de nudo. También se utilizarán carteles de servicio con panel complementario en ramales o viales cuando sean necesarios para mantener la continuidad requerida, sin caer en un exceso de señalización que pueda ser contraproducente. Asimismo, se dispondrá el pictograma correspondiente en los carteles de preseñalización de glorietas. Las dimensiones de dicho pictograma se adaptarán al diseño del cartel.

Los carteles flecha se utilizarán únicamente fuera del tronco de la autovía, no debiendo instalarse en la nariz de la salida correspondiente.

1.3.13.3. Sistemas de contención

Una vez seleccionados los parámetros adecuados en cada caso: Clase de contención, nivel de contención, anchura de trabajo, deflexión dinámica y severidad de impacto según la Orden Circular 35/2014, se elegirá el sistema de contención a instalar.

Se deja abierta la opción de utilizar cualquier producto que cumpla dichos parámetros, siempre que el fabricante acredite que sus sistemas han superado los correspondientes ensayos y cumplen la normativa vigente.

Todos los sistemas de contención deberán poseer el correspondiente marcado CE y cumplir los ensayos marcados por la Norma UNE-EN-1317. En aquellos casos en los que no sea de aplicación el marcado CE, el sistema de contención de vehículos dispondrá del correspondiente certificado de conformidad, emitido por un organismo acreditado a tal fin, en el que se especifique el grado de cumplimiento de dicho sistema en su conjunto, con la norma que le sea de aplicación.

De acuerdo con los criterios de implantación indicados en la Orden Circular 35/2014, se han considerado riesgos de accidente **Normal** o **Alto**, en función de los elementos o situaciones potenciales de riesgo y del eje en cuestión:

El tipo de barrera a disponer será **barrera metálica simple** y cumplirá los parámetros que se indican a continuación para cada tramo con diferente tipología:

TIPOLOGÍA BMS H2-W3 D=1,00m

Destaca la existencia de un paso superior aproximadamente a 55m del P.K.0+000 del eje2, el cual conlleva una situación potencial de riesgo grave asimilable al tipo “b.3) Caída desde estructuras y obras de paso (...)”

Según la Tabla 6 de la O.C. 35/2014 el Nivel de contención recomendado para barreras sería H1 y para pretiles sería H2.

A fin de dar continuidad al nivel de contención que se recomendaría para el pretil del paso superior, se considera para la barrera que converge con el mismo el Nivel de contención H2.

- Clase de contención: **Alta**
- Nivel de contención: **H2 (400 ≤ IMDp < 2000)**.
- Anchura de trabajo: **W3**
- Deflexión dinámica: **1,0 m**
- Severidad ante el impacto: **Clase A**

TIPOLOGÍA BMS H1-W3 D=1,00m

Se ha considerado para protección frente a árboles, elementos de sustentación de carteles de señalización y en terraplenes con altura cercana o mayor a los 3m.

- Clase de contención: **Alta**
- Nivel de contención: **H1 (400 ≤ IMDp < 2000)**
- Anchura de trabajo: **W3**
- Deflexión dinámica: **1,0 m**
- Severidad ante el impacto: **Clase A**

TIPOLOGÍA BMS H1-W3 D=0,70m

Se ha considerado como reposición de la existente en el eje 5, Vía de servicio, en el tramo afectado por las obras, para protección frente a árboles, elementos de sustentación de carteles de señalización y en terraplenes con altura cercana o mayor a los 3m.

- Clase de contención: **Alta**
- Nivel de contención: **H1 (400 ≤ IMDp < 2000)**
- Anchura de trabajo: **W3**
- Deflexión dinámica: **0,7 m**
- Severidad ante el impacto: **Clase A**

TIPOLOGÍA BMS N2-W3 D=0,70m

Como elemento de ordenación del tráfico en el aparcamiento.

- Clase de contención: **Normal**
- Nivel de contención: **N2 (400 ≤ IMDp < 2000)**
- Anchura de trabajo: **W3**
- Deflexión dinámica: **0,7 m**
- Severidad ante el impacto: **Clase A**

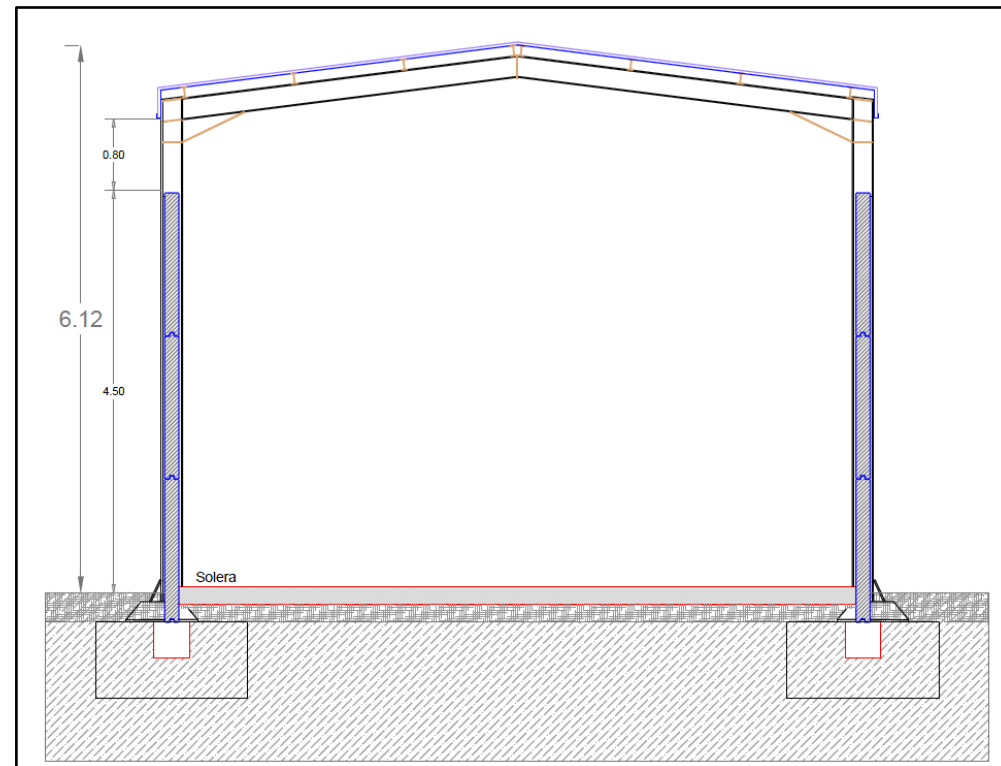
1.3.14. Estructuras

En las instalaciones de viabilidad invernal situadas en el p.k. 52+000 de la A-31 en el Término Municipal de La Gineta (Albacete), existe una Nave de fundentes que se prevé trasladar a las instalaciones situadas en el p.k. 58+000 también en el Término Municipal de La Gineta.

Los paneles prefabricados de la fachada de la Nave actual se van a reutilizar para la fachada de la nueva nave que se va a ejecutar. Por tanto su cálculo no es objeto de este Anejo.

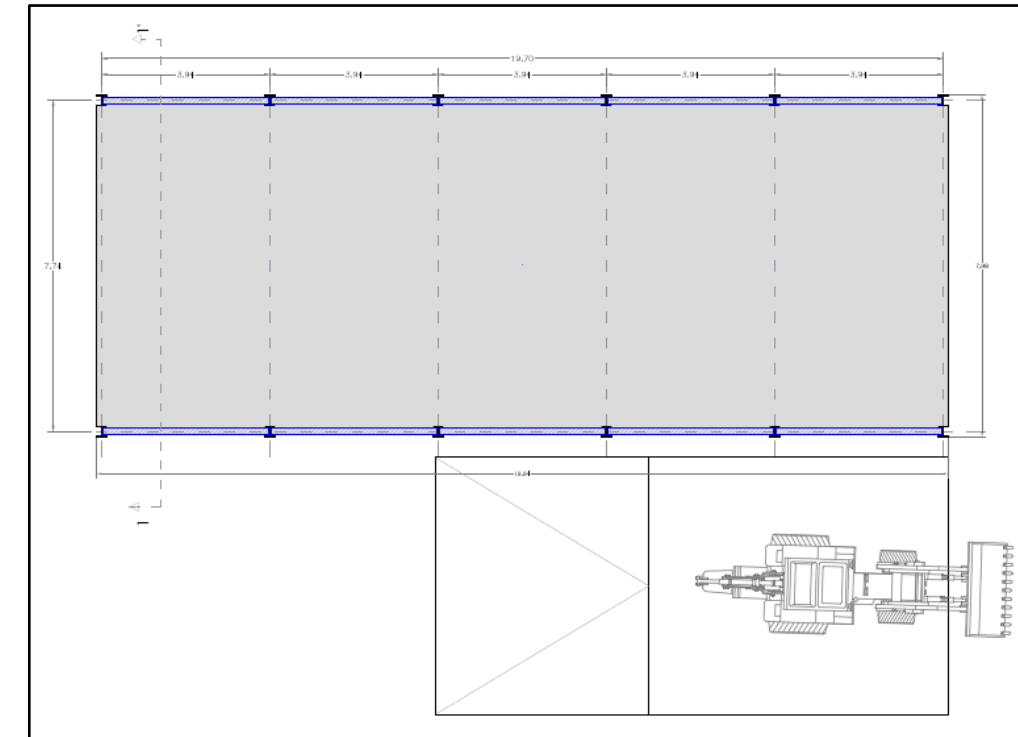
1.3.14.1. Nave de Fundentes

La nave se trata de una estructura metálica formada por cuatro pórticos metálicos de acero S 275 JR de intereje 3,94 m y una altura de 6,30 m. La cubierta es a dos aguas.



El cerramiento de la nave está compuesto por paneles prefabricados de un espesor de 16 cm que apoyaran en una cimentación continua. La nave presenta cerramiento en la fachada longitudinal, y en los testeros está abierta por completo para permitir el acceso a la maquinaria.

Para la carga de la sal, se utilizará un muelle de carga formado por unos muros y una solera situada entre dichos muros y apoyada en un relleno que contienen los muros.



Cimentación

Para el diseño de la cimentación se ha partido del Informe Geotécnico que se adjunta en el Anejo nº 10 Estudio Geotécnico de este Proyecto. El estudio geotécnico ha sido elaborado por la empresa SINERGEA. Los datos del terreno se resumen en el apartado 5. *Características del terreno* de este documento.

La solución adoptada ha sido una cimentación superficial con zapatas aisladas para cada uno de los pilares y, vigas de atado/centradoras. Las vigas de atado longitudinales servirán de apoyo de los paneles prefabricados que forman parte del cerramiento de la fachada longitudinal de la nave.

La cota superior de la zapata será aproximadamente la actual del terreno, y la cota inferior de cimentación se encontrará a partir de los 0,80 m de profundidad que es la cota a partir de la cual se encuentra el estrato resistente donde se tiene que apoyar la cimentación.

Para la cimentación se ha considerado ambiente IIa puesto que se supone que va a estar protegida por la solera que sí que es ambiente IIa+F.

1.3.14.2. Muelle de carga de fundentes

Para la carga de las sales fundentes se prevé ejecutar un muelle de carga.

El muelle de carga formado por unos muros y una solera situada entre dichos muros y apoyada en un relleno que contienen los muros.

El muro se ha calculado teniendo en cuenta que se trata de un muro ménsula que va a contener el relleno que existe debajo de la solera. Por tanto estarán solicitados por los empujes del relleno y por la carga de tráfico pesado (10 kN/m²).

1.3.15. Ordenación ecológica, estética y paisajística

El proyecto no se encuentra incluido en ninguno de los supuestos del Anexo I, Proyectos sometidos a la evaluación ambiental ordinaria regulada en el título II, capítulo II, sección 1ª, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Así mismo, las actuaciones contenidas en el proyecto no se sitúan sobre espacios protegidos de la Red Natura 2000, por lo que tampoco es necesario someterlo a evaluación de impacto ambiental simplificada según el Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

1.3.15.1. Medio Biótico

El principal uso del suelo del ámbito de estudio y, en concreto, de la parcela que será ocupada por el futuro aparcamiento es agrícola, tanto de secano como de regadío. En secano se cultiva casi exclusivamente cebada, siendo anecdótico el cultivo de centeno, trigo o leguminosas. Tradicionalmente se seguía un ciclo de barbecho-siembra-resiembra pero en la actualidad se suele hacer siembra-barbecho. El regadío se hace por pivots o por aspersión fija. Los cultivos suelen ser trigo, cebada, maíz y alfalfa, también se cultivan ajos, cebollas y adormidera. No hay prácticamente cultivos leñosos en la zona, salvo vid en la zona norte.

La vegetación natural ha sido prácticamente eliminada, quedando tan sólo dentro de la zona alguna agrupación boscosa formada por pino carrasco (*Pinus halepensis*), piñonero (*Pinus pinea*) y encina (*Quercus ilex*) y la vegetación de ribera del río Júcar, pero muy alejadas de la actuación. También existen parcelas agrícolas forestadas, fundamentalmente con pino carrasco.

La especies faunísticas presentes en el ámbito más cercano a la obra son las típicas de cultivos cerealísticos. De entre todas ellas, podemos destacar la potencial presencia de las siguientes especies de aves por su especial grado de protección:

- *Milvus milvus* (milano real)
- *Falco naumanni* (cernícalo primilla)
- *Tetrax tetrax* (sisón común)
- *Otis tarda* (avutarda común)
- *Pterocles alchata* (ganga ibérica)

No existen bienes de carácter etnográfico (color rosa) ni zonas de protección de yacimientos arqueológicos (en color azul) en las parcelas dónde se desarrolla el proyecto.

En las obras correspondientes al aparcamiento de emergencia se va a llevar a cabo una restauración ecológica, estética y paisajística mediante la plantación de especies autóctonas en la zona perimetral de la actuación y taludes de los accesos. (Ver plano 12. Medidas integración ambiental)

Esta medida disminuirá notablemente el impacto visual y ayudará a la recuperación ambiental de los elementos afectados por las obras. Los taludes originados serán oportunamente tratados con hidrosiembra para estabilizar el suelo, favorecer la revegetación y prevenir la erosión del terreno estableciendo una cubierta vegetal.

Para la consecución de estos fines se tendrá en cuenta las especies a implantar y la tipología de las diferentes plantaciones.

1.3.15.2. Aprovechamiento de la tierra vegetal

Esta actuación resulta muy importante, ya que se recogerá el suelo vegetal junto con la propia broza de las zonas que se vayan a excavar o a tapar para la instalación de la traza de la autovía.

Esta tierra vegetal, aparte de ser suelo fértil originado "in situ" y, por consiguiente, similar al existente en los alrededores y colonizable por la vegetación autóctona, posee una gran cantidad de semillas y microfauna simbiótica, con un elevado poder de autocolonización.

El procedimiento adecuado para su correcto **aprovechamiento y reutilización** es el siguiente:

Se procederá a la excavación de modo selectivo de la capa superficial del suelo en una profundidad máxima de 30-40 centímetros. Estos materiales de excavación se trasladarán a la zona de acopios, donde permanecerán a la espera de su reutilización sobre las superficies a restaurar.

1.3.15.3. Restauración de la cubierta herbácea: taludes e isletas

Para la restauración de los taludes y de las isletas se plantean las siguientes medidas:

1. Demolición del pavimento existente con el fin de llevar a cabo una restauración adecuada del ámbito afectado.
2. Aportación y extendido de tierra vegetal, que facilite la implantación de la posterior hidrosiembra.
3. Hidrosiembra

La hidrosiembra consiste en una técnica por la que se proyecta sobre el terreno una mezcla de semillas, agua, abonos y aditivos. La mezcla proyectada, a diferencia de las siembras tradicionales, queda adherida al terreno y por ello este tipo de siembra es apropiado para condiciones de mayor dificultad de lo normal, especialmente en lo que se refiere a la pendiente y calidad del sustrato.

Se realizará en los taludes previstos en el proyecto, tanto en desmontes como en terraplenes, para lograr la perfecta estabilización preferentemente durante los meses de marzo y abril. A medida que los taludes vayan estando totalmente preparados se procederá a su hidrosiembra.

Para las isletas entre los nuevos viales, también se ha previsto este tratamiento.

1.3.15.4. Restauración de la cubierta arbórea y arbustiva: terraplenes y glorieta

En este apartado se especifican las acciones propuestas para la buena ejecución de plantaciones arbóreas y arbustivas en la rotonda ejecutada en el proyecto.

Previamente a la realización de las plantaciones, se procederá a la **demolición del pavimento existente**, y al **extendido de la tierra vegetal** previamente acopiada.

Plantación en taludes de terraplén

Los terraplenes se han diseñado con una pendiente 3H: 2V. Para conseguir su estabilización a corto plazo y su posterior integración ambiental, es necesario proceder a su revegetación. Como complemento a la hidrosiembra descrita en el anterior apartado, se procederá a la plantación de arbustos en el 70 % de la superficie de terraplén, con una densidad de plantación de 1.000 pl/ha.

Las plantaciones de arbustos se integrarán en manchas o agrupaciones mono y pluriespecíficas de formas irregulares y dispuestas a distintas alturas en los taludes, de forma aleatoria y de acuerdo con los criterios que marque la Dirección de Obra. Se dispondrán de forma que no mermen la visibilidad con la que se han diseñado los

viales y garanticen la distancia de visibilidad de parada. Para ello se evitará plantar especies arbustivas a menos de 1,5 m del borde de la arista superior del terraplén.

Las especies seleccionadas son : *Lavandula stoechas*, *Genista hirsuta*, *Cistus salvifolius* y *Thymus vulgaris*.

Plantación en glorieta

Tras el aporte de tierra vegetal, se realizará una plantación de especies arbustivas y arbóreas con el fin de mejorar la integración ambiental de la nueva glorieta. La distribución de las plantaciones propuesta es la siguiente:

- 3 ejemplares de *Pinus halepensis* en el centro de la glorieta
- 4 superficies de aproximadamente 90 m² ocupadas por las siguientes especies: *Lavandula stoechas*, *Genista hirsuta* y *Cistus salvifolius*, con una densidad de plantación de 1.000 plantas/ha.

El espacio más cercano a la calzada se dejará sin vegetación leñosa para facilitar la visibilidad por parte de los vehículos.

1.3.16. Obras complementarias

1.3.16.1. Cerramiento

El cerramiento se colocará en todo el perímetro del aparcamiento de vialidad, disponiendo un portón de acceso al mismo desde la glorieta, restringiendo de esta manera el acceso al mismo, ya que se trata de un aparcamiento de emergencia, no de uso habitual.

De igual manera, se colocará un cerramiento perimetral en la nueva ubicación de las instalaciones para la nave de fundentes, en el enlace situado en el p.k. 58 de la autovía A-31. Se dispondrá de un portón de acceso a los ramales del enlace.

La valla de cerramiento estará formada por malla y postes. La malla será de alambre de acero de simple torsión que conforma un enrejado en rombo. La altura de la valla será de 1,50 m por encima del terreno. Entre la parte inferior de la malla y el terreno deberán quedar de 2 a 5 cm a fin de evitar el contacto con el terreno húmedo.

1.3.16.2. Iluminación

El aparcamiento dispondrá de iluminación mediante báculos perimetrales y columnas en el interior del recinto. Todas la luminarias serán luces tipo LED.

La energía eléctrica se suministra a la tensión de 230/400 V y 50 Hz procedente desde un centro de transformación próximo, mediante línea subterránea hasta el cuadro de mando y protección del alumbrado proyectado.

Los sistemas de accionamiento deberán garantizar que las instalaciones de alumbrado exterior se enciendan y apaguen con precisión a las horas previstas cuando la luminosidad ambiente lo requiera, al objeto de ahorrar energía.

Toda instalación de alumbrado exterior con una potencia de lámparas y equipos auxiliares superiores a 5 Kw, como es nuestro caso, deberá incorporar un sistema de accionamiento por reloj astronómico o sistema de encendido centralizado.

Además de los sistemas de encendido automáticos, se prevé un sistema de accionamiento manual mediante conmutador rotativo de 3 posiciones (0 – manual – automático), para poder maniobrar la instalación en caso de avería o reposición de los citados elementos.

Las luminarias irán sujetas sobre columnas de forma tronco-cónica de 12,00 m. de altura, de acero galvanizado, con una cruceta de 4 brazos a 90º y 1 m de longitud, o báculo troncocónico de igual altura, que se ajustarán a la normativa vigente

El diseño de la columna no deberá permitir la entrada de agua de lluvia ni la acumulación del agua de condensación. Los soportes, sus anclajes y cimentaciones, se dimensionarán de forma que resistan las sollicitaciones mecánicas, particularmente teniendo en cuenta la acción del viento, con un coeficiente de seguridad no inferior a 2,5.

Las columnas irán provistas de puertas de registro de acceso para la manipulación de sus elementos de protección y maniobra, por lo menos a 0,30 m. del suelo, dotada de una puerta o trampilla con grado de protección IP 44 según UNE 20.324 (EN 60529) e IK10 según UNE-EN 50.102, que sólo se pueda abrir mediante el empleo de útiles especiales. En su interior se ubicará una tabla de conexiones de material aislante, provista de alojamiento para los fusibles y de fichas para la conexión de los cables.

La sujeción a la cimentación se hará mediante placa de base a la que se unirán los pernos anclados en la cimentación, mediante arandela, tuerca y contratuerca.

1.3.17. Coordinación con otros organismos

En el Anejo 21 “Coordinación con otros Organismos” se enumeran los contactos mantenidos con los distintos Organismos y compañías de servicios con el fin de obtener datos para la definición del Proyecto así como para la reposición de los servicios afectados por la construcción del enlace. Los Organismos y Compañías con los que se ha contactado son los que se definen a continuación:

ORGANISMOS PÚBLICOS:

- Ayuntamiento de La Gineta

EMPRESAS DE SERVICIOS Y OTROS ORGANISMOS:

- Infraestructuras del Agua de C-LM
- Aguas de Albacete
- Nedgia Cast. Mancha, SA
- Enagás, SA
- Inkolan
- Orange España Telecomunicaciones Fijas, SLU
- Prov. Serv. Bas. y Mayorista Centro
- Iberdrola, SA
- Dirección General de Tráfico
- Alsa Grupo, S.L.U.

A su vez, dado que el tramo está incluido en un tramo de autovía concesionado (programa de autovías de primera generación), para la redacción del proyecto ha sido preciso contactar con AULLASA, Autovía de Los Llanos S.A., para comprobar la compatibilidad de la actuación y de sus posibles interferencias con el contrato de concesión en vigor. Desde la misma, indican que el traslado de las instalaciones de vialidad invernal existentes en el enlace de Montalvos

es compatible con su contrato siempre y cuando, entre otros, se contemple la construcción de un elemento similar en la nueva ubicación.

1.3.18. Expropiaciones e indemnizaciones

La ejecución de las obras proyectadas dará lugar a diversas afecciones a terrenos situados en el Término Municipal de La Gineta.

Esta afección corresponde a 56.624,92 m² que son de propiedad privada. Existe una ocupación de 8.861,20 m² correspondientes a suelos de propiedad pública, de los cuales 45,55 m² corresponden a imposición de servidumbres y 710,52 m² a ocupaciones temporales.

1.3.19. Reposición de servicios

Durante la redacción del Proyecto de Construcción se han establecido contactos con las compañías suministradoras para conocer el trazado de las redes afectadas y consensuar su reposición.

Los contactos mantenidos con las compañías suministradoras así como la documentación recibida se incluyen en el Anejo 21 "Coordinación con otros Organismos".

Reposición de la red de la DGT

En la zona de actuación del aparcamiento y enlace, se localizan actualmente instalaciones de la DGT, en concreto una canalización subterránea con sus correspondientes arquetas y cruce, tal y como se aprecia en la página siguiente.

Dicha canalización discurre en paralelo a los viales actuales, por lo que se verá afectada por el cambio de trazado de los mismos, quedando parte de la canalización, varias de sus arquetas y un cruce bajo los nuevos viales. En concreto debido a las actuaciones sobre:

- Ramal del carril de aceleración de la A-31 en el KM52 sentido Albacete. Este ramal sufrirá un cambio de trazado en su entronque con la isleta, de acuerdo al trazado del eje 8 de proyecto.
- Glorieta partida del enlace de la A-31 en el KM52 en su margen derecha, sentido Albacete. Ésta se sustituirá por una nueva glorieta, de acuerdo al trazado del eje 1 de proyecto.
- Caminos de vía de servicio y de acceso a Área de servicio, de la A-31 en el KM52 en su margen derecha, sentido Albacete. Estos caminos sufrirán un cambio de trazado en su entronque con la glorieta, de acuerdo al trazado de los ejes 7 y 3 de proyecto respectivamente.

Al aumentar la cota de la rasante de los nuevos viales en la zona, se podría considerar la protección de la línea mediante losas, pero dada la longitud de la canalización y su trazado en curva con arquetas y cruces, dicha solución no sería viable de cara al mantenimiento de la misma y de las redes que aloja.

Por ello se proyecta la ejecución de una nueva canalización en sustitución de la afectada. Dicha canalización se sustituirá desde la arqueta existente inmediatamente anterior a la zona de obras del eje 8, hasta la arqueta existente previa al área de servicio. Dicha actuación afectará a:

- 285.51 ml de canalización subterránea, y 1 cruce bajo el camino de vía de servicio.
- 7 arquetas, de las cuales se han de sustituir cinco.
- Y a las líneas que aloja dicha canalización.

A su vez, será necesaria la ejecución de un nuevo cruce bajo el vial del acceso al aparcamiento.

Las características más relevantes de la nueva red serán:

- Canalización de dos tubos de Ø160, Arquetas de 60x60x80 cm de fábrica de ladrillo, con tapa. Así mismo, será precisa la de las líneas en esta nueva canalización, las cuales serán de idénticas características a los de las líneas existentes

1.3.20. Plan de obras

Las actividades principales de la obra, que se han considerado para obtener el programa de trabajo, son las siguientes:

- Movimiento de tierras (excavaciones, terraplenes y capas de zahorras)
- Ejecución de firmes (capas de mezclas bituminosas, riegos, etc.)
- Ejecución del drenaje (ejecución de zanja drenante y colocación de elementos prefabricados)
- Señalización, balizamiento y defensas
- Ejecución de obras complementarias (cerramiento e iluminación)
- Ejecución de estructuras (nave de fundentes del pk 58)
- Ordenación ecológica

En función de estas actividades, se ha establecido un plazo de ejecución de las obras de **DOCE (12) MESES**

1.3.21. Estudio de seguridad y salud

El Estudio de Seguridad y Salud pretende establecer y valorar las medidas de prevención de riesgos de accidentes y enfermedades profesionales, derivadas como consecuencia tanto de la ejecución de las obras como de los trabajos de reparación, conservación y mantenimiento de los equipos necesarios para su ejecución, así como las instalaciones preceptivas de higiene y bienestar de los trabajadores.

Por tanto los objetivos de este Estudio son:

- Precisar las normas de seguridad y salud aplicables a la obra.
- Contemplar la identificación de los riesgos laborales que puedan ser evitados, así como la relación de los riesgos laborales que no puedan eliminarse.
- Especificar las medidas preventivas y protecciones técnicas tendentes a controlar y reducir dichos riesgos valorando su eficacia. En su caso, se tendrá en cuenta cualquier otro tipo de actividad que se lleve a cabo en la obra, conteniendo medidas específicas relativas a los trabajos que impliquen riesgos especiales para la seguridad y la salud de los trabajadores.

Con ello, servirá para dar unas directrices básicas a la Empresa Constructora para llevar a cabo sus obligaciones en el campo de la prevención de riesgos profesionales, facilitando su desarrollo bajo el control de la Dirección Facultativa.

Por tanto, en cumplimiento del Real Decreto 1627/1997 de 24 de octubre por el que se implanta la obligatoriedad de la inclusión de un Estudio de Seguridad y Salud en los trabajos de construcción y/o ingeniería civil, se ha redactado el correspondiente Estudio de Seguridad y de Salud cuyo presupuesto de ejecución material asciende a la cantidad de **VEINTITRÉS MIL TRESCIENTOS VEINTIOCHO EUROS CON VEINTITRÉS CÉNTIMOS (23.328,23 €)**.

1.3.22. Clasificación del contratista

En el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (Real Decreto 1098/2001 de 12 de Octubre) se recogen las normas para la clasificación de los contratistas de Obras del Estado.

La exigencia de la clasificación requerida por la Administración se basa en el artículo 36 del R.G.L.C.A.P. y el Real Decreto 773/2015 de 28 de Agosto por el que se modifican determinados preceptos de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

La clasificación del Contratista se ha calculado en función del Presupuesto de Contrata de las Obras y el Plazo de Ejecución de las mismas, según tipifica el Reglamento General de la Ley Contratos de las Administraciones Públicas.

Se propone la siguiente clasificación del contratista:

❖ Grupo A. Movimiento de tierras y perforaciones

- Subgrupo 2. Explanaciones.

❖ Grupo G. Viales y pistas

- Subgrupo 4. Con firmes de mezclas bituminosas

1.3.23. Justificación de precios

En la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento, se indica que “los precios unitarios de las unidades de obra utilizadas en los proyectos corresponderán, como máximo, a los recogidos en el Cuadro de Precios de Referencia de la Dirección General de Carreteras, que será actualizado anualmente”.

Para la valorar las obras que son objeto de este estudio se ha utilizado la Orden Circular 37/2016 “Base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras”.

La descomposición de los precios considerados en el documento nº 4 “Presupuesto” figura en el Anejo 26 “Justificación de precios”, así como los precios auxiliares, los costes horarios de la mano de obra, los costes horarios de la maquinaria y los costes de adquisición de los materiales utilizados en su cálculo.

1.3.24. Valoración de ensayos

Para la determinación de los ensayos a prever para las unidades de obra fundamentales que componen el proyecto se seguirán las especificaciones definidas en las “Recomendaciones para el control de Calidad en obras de carreteras” y las especificadas en el PG-3.

Con las mediciones de proyecto se define el número de ensayos necesarios, y con los precios de mercado el presupuesto de ensayos de contraste que asciende a la cantidad de **VEINTIDÓS MIL QUINIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS CON NOVENTA Y TRES CÉNTIMOS (22.595,93 €)** importe inferior al 1% del Presupuesto de Ejecución Material, por lo que será abonado en su totalidad por la empresa contratista de las obras.

1.3.25. Gestión de residuos

El Anejo 29 de Estudio de Gestión de Residuos tiene como objetivo principal racionalizar la gestión para poder minimizar la producción y fomentar la valorización, minimización y selección de residuos originados en las obras. Se redacta en cumplimiento del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. (BOE núm. 38, miércoles 13 de febrero de 2008).

La estimación de las cantidades de cada tipo de residuo que se generará en obra, se realizará en toneladas (peso) y metros cúbicos (volumen), y en función de las siguientes categorías:

- ✓ RCDs de Nivel I: Residuos generados por el desarrollo de las obras de infraestructura de ámbito local o supramunicipal contenidas en los diferentes planes de actuación urbanística o planes de desarrollo de carácter regional, siendo resultado de los excedentes de excavación de los movimientos de tierra generados en el transcurso de dichas obras. Se trata, por tanto, de las tierras y materiales pétreos, no contaminados, procedentes de obras de excavación.
- ✓ RCDs de Nivel II: no incluidos en los de Nivel I; generados principalmente en las actividades propias del sector de la construcción, de la demolición, de la reparación domiciliaria y de la implantación de servicios

El cálculo de la cantidad de los principales residuos obtenidos que provienen de las demoliciones previstas (material procedente de fresado y demolición de pavimento y restos de la estructura metálica de la actual nave de fundentes), se han obtenido a partir de las mediciones de proyecto y teniendo en cuenta una densidad tipo para realizar la transformación a toneladas.

Para el cálculo del volumen del resto de residuos que en su mayoría procederán de la actividad de construcción, se han manejado parámetros estimativos a partir de bibliografía en la materia, adaptándolo a la realidad de una obra como la que nos ocupa. Por la superficie construida prevista, se ha estimado un total de 20 toneladas.

Con el dato estimado del total de RCD generados en la construcción y en base a los estudios realizados de la composición en peso de los RCD que van a sus vertederos plasmados en el Plan Nacional de RCD 2001-2006, se obtienen los volúmenes en función de la tipología de residuo tal y como se expresa en la siguiente tabla.

Todos los cálculos aportados son estimaciones que deben ser adecuadamente revisadas antes del comienzo de la obra, y actualizadas durante la realización de las mismas. Se ofrece también una previsión de la posible obtención de residuos peligrosos, aunque dada la naturaleza de las obras se esperan que dichos residuos no sean más que envases de pinturas o disolventes o tubos fluorescentes de la nave de fundentes a desmontar.

En el plano de Medidas de integración ambiental del anejo nº 19, Integración ambiental aparece la zona propuesta para instalaciones auxiliares y acopios dónde también se procederá al almacenamiento, manejo, separación y, en su caso, otras operaciones de gestión de los residuos de construcción y demolición dentro de la obra. Posteriormente, y tal y como indica el Real Decreto 105/2008, los planos podrán ser objeto de adaptación a las características particulares de la obra y sus sistemas de ejecución, previo acuerdo de la dirección facultativa de la obra.

Esta zona se ha seleccionado asegurándose de salvaguardar las áreas de mayor interés ambiental del ámbito del proyecto, y sobre una superficie que ya cuenta con impermeabilización del suelo y se sitúa cercana a las obras.

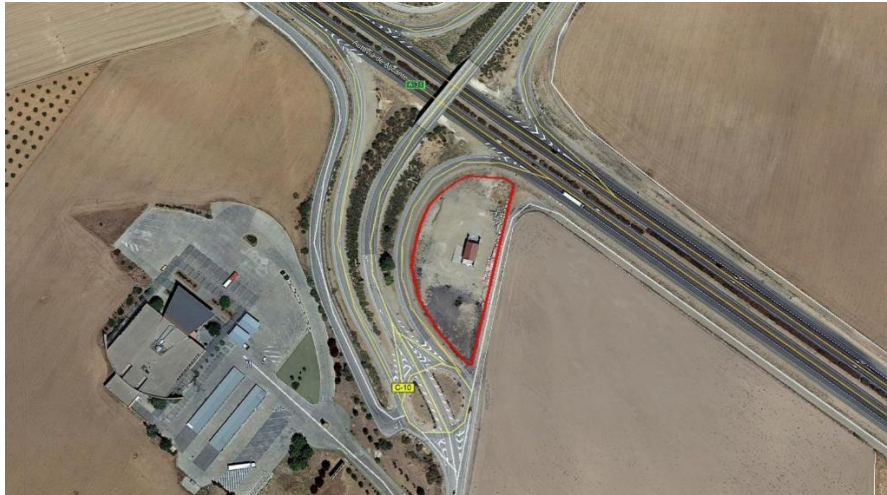


Imagen 1. Localización de instalaciones para la gestión de residuos

En la obra se realizarán los acopios de materiales como paso previo a su reutilización o transporte a planta de valorización. Para ello se establecerá un Punto Limpio.

1.3.26. Seguridad vial

El Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994 de 2 de septiembre, establece en su artículo 27 que en los anejos a la memoria de los Proyectos de Construcción se incluirán, entre otros, todos los datos de Seguridad Vial que justifiquen el trazado, las características y el proceso constructivo elegido.

La obligatoriedad del anejo es una manera de asegurar que las condiciones y los estudios relativos a la seguridad de la circulación figuren expresamente en los proyectos que se redacten.

En este proyecto se incluye el Anejo 12 "Seguridad Vial", que tiene por objeto detallar las consideraciones previas, los criterios aplicados y las soluciones adoptadas en el proyecto, en todos y cada uno de los aspectos relacionados con la Seguridad Vial.

1.4. PRESUPUESTO

Aplicando a las mediciones el cuadro de precios se obtienen los presupuestos para las obras de ejecución del aparcamiento de vialidad invernal diseñadas.

El Presupuesto de Ejecución Material del proyecto asciende a 2.267.138,81 €.

Incrementando el presupuesto de ejecución material en el 13% de gastos generales y el 6% de beneficio industrial, se obtiene el Presupuesto Base de Licitación sin I.V.A. de 2.697.895,19 € y sobre el anterior se incrementa el 21% de I.V.A. se obtiene el Presupuesto Base de Licitación con I.V.A. de 3.264.453,18 €.

A continuación se incluye el resumen por capítulos y por actuaciones del presupuesto:

CAPÍTULO	RESUMEN	IMPORTE
01	CAPÍTULO 01. EXPLANACIONES Y DEMOLICIONES	484.586,35
02	CAPÍTULO 02. DRENAJE.....	214.677,09
03	CAPÍTULO 03. FIRMES Y PAVIMENTOS	897.136,83
04	CAPÍTULO 04. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS	102.015,19
05	CAPÍTULO 05. SOLUCIONES AL TRÁFICO.....	88.280,49
06	CAPÍTULO 06. NAVE DE FUNDENTES P.K. 58	88.386,88
07	CAPÍTULO 07. ORDENACIÓN ECOLÓGICA	20.283,71
08	CAPÍTULO 08. OBRAS COMPLEMENTARIAS	300.397,96
09	CAPÍTULO 09. REPOSICIÓN DE SERVICIOS	10.536,17
10	CAPÍTULO 10. GESTIÓN DE RESIDUOS	21.609,91
11	CAPÍTULO 11. SEGURIDAD Y SALUD	23.328,23
12	CAPÍTULO 12. LIMPIEZA Y TERMINACIÓN DE LAS OBRAS.....	15.900,00
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		2.267.138,81
13,00 % Gastos generales		294.728,05
6,00 % Beneficio industrial		136.028,33
Suma.....		430.756,38
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN SIN I.V.A.		2.697.895,19
21% I.V.A.		566.557,99
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN CON I.V.A.		3.264.453,18

1.5. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL RESUMEN DEL PROYECTO DE TRAZADO

MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA

ANEJOS

- ANEJO 8 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
- ANEJO 11 TRAZADO, REORDENACIÓN DE ACCESOS Y REPOSICIÓN DE CAMINOS
- ANEJO 22 EXPROIACIONES E INDEMNIZACIONES
- ANEJO 23 REPOSICIÓN DE SERVICIOS

PLANOS

RESUMEN DEL PRESUPUESTO

1.6. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

1.6.1. Declaración de obra completa

El presente Proyecto cumple los requisitos de Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, y del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Decreto 1098/2001, de 12 de octubre.

En cumplimiento de los artículos 125 y 127 del Reglamento se hace constar de forma expresa, que la obra es completa y susceptible de ser entregada al uso general, una vez concluida, sin perjuicio de las ulteriores ampliaciones de que posteriormente pueda ser objeto, y comprende todos y cada uno de los elementos que son precisos para su utilización.

1.6.2. Propuesta de aprobación

Con todo lo expuesto anteriormente y con los documentos que integran el presente proyecto (enumerados en el punto 1.5), se consideran cumplimentadas las condiciones impuestas en la modificación de la Orden de Estudio del Proyecto de Construcción de clave 39-AB-4610: *"Aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en vialidad invernal. A-31 Autovía de Alicante PK 52, MD. Enlace de Montalvos. Tramo: La Roda-Albacete. Provincia de Albacete"*, de fecha 19 de enero de 2018, por lo que el presente Proyecto se eleva a la superioridad para su aprobación.

Albacete, septiembre de 2019

LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO

Fdo.: D^a Gloria López Olmeda

Fdo.: D. Santiago García Gallardo

2. ANEJOS

:

ANEJO Nº 08. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

ÍNDICE

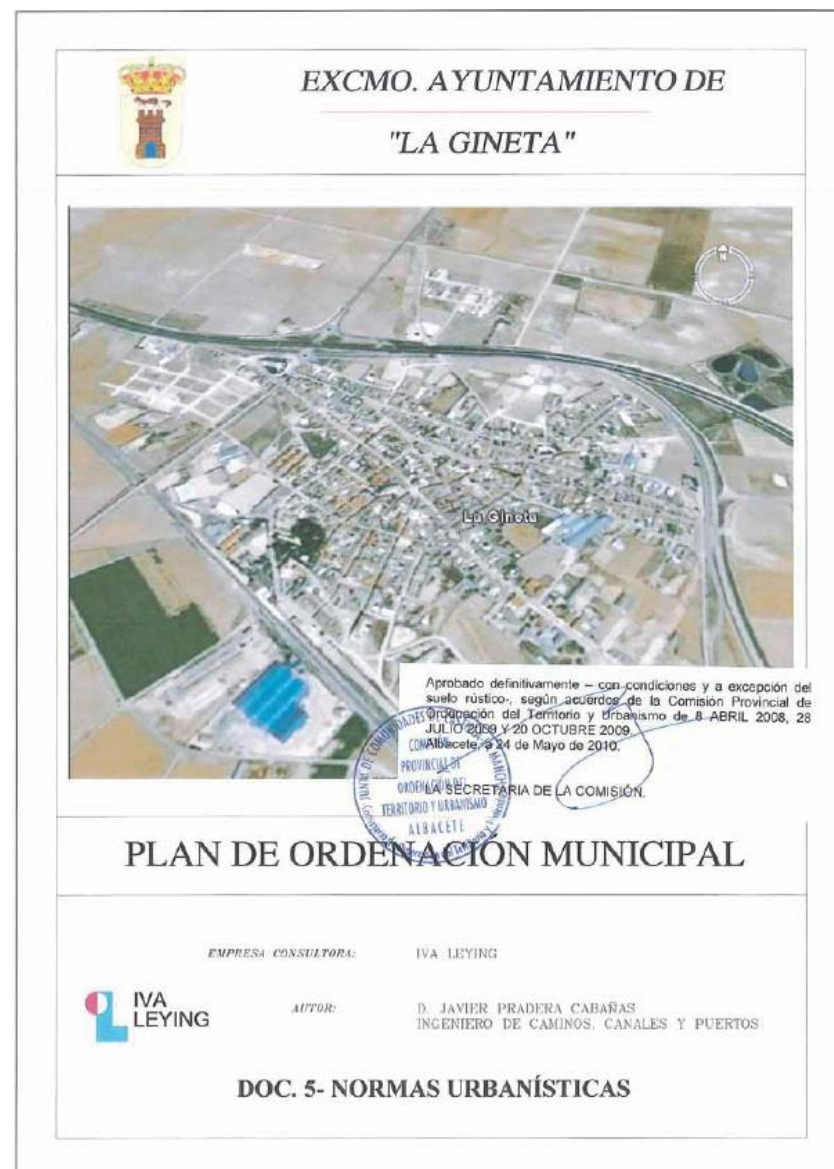
1. INTRODUCCIÓN.....	24
2. SITUACIÓN ADMINISTRATIVA DEL PLANEAMIENTO.....	24
3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE LA ZONA DE IMPLANTACIÓN	24
4. ANÁLISIS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN EN EL AMBITO DEL PROYECTO	25
5. CONCLUSIÓN.....	25
ÁPENDICE 1. PLANO PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ZONA IMPLANTACIÓN	26

1. INTRODUCCIÓN

En el presente anejo se analiza la posible incidencia del "Proyecto de Construcción. Aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en vialidad invernada. Autovía A-31. P.k. 52,00, margen derecha. Enlace de Montalvos. Tramo: La Roda-Albacete. Clave: 39-AB-4610", tiene sobre el planeamiento de la localidad de La Gineta en la provincia de Albacete, donde se desarrollará íntegramente la actuación.

2. SITUACIÓN ADMINISTRATIVA DEL PLANEAMIENTO

En el citado concejo rige en la actualidad el Plan de Ordenación Municipal del Excelentísimo Ayuntamiento de La Gineta, aprobado definitivamente con condiciones y a excepción del suelo rústico, según acuerdos de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 8 abril 2008, 28 julio 2009 y 20 octubre 2009. Suscrito en Albacete, a 24 de mayo de 2010 por la Secretaria de la Comisión.



3. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE LA ZONA DE IMPLANTACIÓN

La zona prevista para la implantación del aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en viabilidad invernada se localiza en el espacio ocupado para labores agrarias, mientras que la prevista para la ubicación de la nueva nave de fundentes se localiza en terrenos de Ministerio de Fomento, estando ambos clasificados como suelo rústico, de acuerdo con los planos de ordenación contenidos en el Plan General de Ordenación, cuyo plano correspondiente se adjunta en el *Apéndice 1. Plano Planeamiento Urbanístico de la zona de implantación* del presente documento y cuya vista en detalle se muestra en la siguiente imagen.



4. ANÁLISIS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO

El Plan de Ordenación Municipal del Excelentísimo Ayuntamiento de La Gineta considera dentro de la categoría de Suelo No Urbanizable de Protección Estructural todos aquellos terrenos que presentan una alta potencialidad de aprovechamiento por razón de su carácter agrícola.

En el punto 3.3.1.3. Condiciones de uso, se establece que para este tipo de suelo, se consideran usos compatibles, entre otros el de : *“Los vinculados al establecimiento, mantenimiento o mejora de los servicios públicos, las infraestructuras y las estaciones para el suministro de carburantes”*, entendiéndose que la actuación desarrollada en el presente Proyecto, en relación al aparcamiento de emergencia, queda englobada dentro de tales supuestos al tratarse de una actuación asociada y necesaria para el servicio de la autovía A-31 en condiciones de vialidad invernial.

El Plan de Ordenación Municipal del Excelentísimo Ayuntamiento de La Gineta considera dentro de la categoría de Suelo Rústico de Reserva las zonas de suelo rústico que no han sido adscritas a ninguna categoría de suelo rústico urbanizable de especial protección.

En el punto 3.2.2.-. Condiciones de uso, se establece que para este tipo de suelo, se consideran usos permitidos, entre otros los de: *“Usos dotacionales de titularidad pública. Obras e instalaciones requeridas por las infraestructuras y servicios públicos de titularidad pública, estatal, autonómica o local siempre que precisen localizarse en el suelo rústico. En particular: Elementos fijos pertenecientes al sistema viario de comunicaciones y de transportes en todas sus modalidades” y “Usos dotacionales de equipamientos: Elementos fijos pertenecientes al sistema viario de comunicaciones y de transportes en sus modalidades”*, entendiéndose que la actuación desarrollada en el presente Proyecto, en relación a la nueva nave de fundentes, queda englobada dentro de tales supuestos al tratarse de una actuación asociada y necesaria para el servicio de la autovía A-31 en condiciones de vialidad invernial.

5. CONCLUSIÓN

A la vista de lo expuesto en el desarrollo de este Anejo, de acuerdo con el contenido del Plan de Ordenación Municipal del Excelentísimo Ayuntamiento de La Gineta, las actuaciones proyectadas se encuadran dentro de Suelo No Urbanizable de Protección Estructural o Suelo Rústico de Reserva, por lo que las actuaciones proyectadas se ajustan al Planeamiento de La Gineta.

:

APÉNDICE 1. PLANO PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ZONA IMPLANTACIÓN

ANEJO Nº 11. TRAZADO, REORDENACIÓN DE ACCESOS Y REPOSICIÓN DE CAMINOS

ÍNDICE

1. OBJETO.....	30
2. SOLUCIÓN PROPUESTA.....	30
2.1. NORMATIVA UTILIZADA.....	30
2.2. DESCRIPCIÓN DE LAS SOLUCIONES ADOPTADAS	30
2.3. TRAZADO EN PLANTA	30
2.4. TRAZADO EN ALZADO	30
APÉNDICE A. LISTADO DE ALINEACIONES.....	32

1. OBJETO

Tal y como se indica en la Orden de Estudio incluida en el Anejo 2.- Ajuste a la Orden de Estudio, el objeto del proyecto, es el de construir un aparcamiento de vialidad invernal en el p.k. 52+000, debido a que cuando las condiciones meteorológicas de nieve, el tránsito normal de vehículos pesados y articulados por la vía, se procede al desvío de los mismos a los aparcamientos en zonas de servicio y polígonos industriales de La Roda, La Gineta, Albacete y Chinchilla. La capacidad de almacenamiento de esta zona es limitada puesto que no está concebida para tal fin, además de almacenar el tráfico de la N-301 una vez superada la población de Albacete capital.

Para realizar esta actuación se utilizarán los viales existentes de acceso y salida de la A-31 hacia el Área de Servicio de Loa Abades de La Gineta, aumentando la plataforma de la glorieta existente, además de modificar el ramal que da acceso a la vía de servicio, con el fin de adecuarlo a la normativa actual.

En los siguientes puntos se indica la definición de cada eje necesario para el desarrollo del proyecto, y se incluyen los listados de trazado en planta y alzado para cada eje.

2. SOLUCIÓN PROPUESTA

2.1. NORMATIVA UTILIZADA

Para el diseño de la planta, alzado y sección transversal de los diferentes ejes que engloba esta actuación se han tenido en cuenta las siguientes Instrucciones, Normas, Recomendaciones y Órdenes Circulares:

- Instrucción de Carreteras. Norma 3.1-IC. Trazado, de Marzo de 2016

2.2. DESCRIPCIÓN DE LAS SOLUCIONES ADOPTADAS

Eje 1: Correspondiente al borde exterior de la glorieta nueva.

Eje 2: Representa el eje central del ramal bidireccional del enlace existente.

Eje 3: Eje central del ramal bidireccional del acceso al Área de Servicio de La Gineta.

Eje 4: Eje representado en el margen izquierdo del Ramal de salida de la Autovía.

Eje 5: Representa el eje central de un carril bidireccional que define la conexión con la Vía de Servicio.

Eje 6: Eje central para el Acceso al aparcamiento

Eje 7: Consiste en un eje central del ramal bidireccional Acceso a la instalación del salero y al camino que discurre paralelo a la Autovía.

Eje 8: Ramal de entrada a la Autovía definido en el borde derecho.

Eje 9: Eje del aparcamiento el cual se define a través de su diagonal.

2.3. TRAZADO EN PLANTA

La glorieta diseñada tiene un radio exterior de 35 m, con dos carriles de 4 m cada uno. Se han diseñado las conexiones de la carretera y ramales de enlace con la glorieta, mediante radios entre 15 y 30 m.

La glorieta se ha diseñado desplazándola hacia la parcela del parking de vialidad invernal, ya que para alojar todos los accesos de forma que guarden distancias entre sí, adaptándose a la Norma de Trazado 3-1-IC de 2016, y sea de esta forma más adecuada desde el punto de vista de seguridad vial.

Los ramales se han realizado con los radios que permite el trazado actual, para conectar con la nueva glorieta.

El resto de ejes son los caminos de conexión, y accesos al parking de vialidad invernal y a las instalaciones de vialidad invernal de Aullasa.

El eje del aparcamiento se ha definido con la diagonal del recinto previsto.

2.4. TRAZADO EN ALZADO

Se han proyectado pendientes máximas del 5,9% en el ramal bidireccional, inferior al 7% recomendado. La rasante de la glorieta tiene un +/-1,11% de pendiente máxima, con parámetros de acuerdo vertical de 3587m.

La pendiente mínima recogida por la instrucción es de 0,5%. Sin embargo, y excepcionalmente, se permite establecer pendientes inferiores a 0,5%. Dichas pendientes deben ser superiores a 0,2% y su combinación con los elementos de trazado en planta debe garantizar que la línea de máxima pendiente de la plataforma sea de al menos el 0,75%.

El aparcamiento se ha proyectado con una alineación recta a la cota 703,484 m con pendientes transversales del 0.5 % para la evacuación de las aguas.

DEFINICIÓN GEOMÉTRICA DE LAS DISTINTAS SECCIONES TIPO

A continuación se describen las secciones tipo para cada uno de los viales proyectados.

a) RAMAL UNIDIRECCIONAL DE UN CARRIL

El ramal unidireccional presenta una única calzada con un carril de 3,5 m más sobrecanchos (mínimo de 4,0 m) y arcenes interior y exterior de 1,0 y 2,5 m, respectivamente.

Eje de replanteo en planta y alzado: Línea blanca de arcén derecho.

Para los sobrecanchos en curvas con radio inferior a 250 m, se empleará la fórmula de la Norma 3.1-IC:

$$S_a = 3,5 + \frac{l^2}{2 \cdot R_h}$$

Siendo l la longitud del vehículo tipo, y Rh el radio del eje en la curva horizontal.

b) EJES BIDIRECCIONALES DE DOS CARRILES

Los ejes bidireccionales de dos carriles tienen una sección de una calzada de dos carriles de 3,5 m cada uno, arcenes laterales de 1,5 m y bermas de 1,0 m. Para los sobrecanchos en curvas con radio inferior a 250 m, se empleará la fórmula descrita anteriormente.

Eje de replanteo en planta y alzado: Eje de Calzada.

c) GLORIETA

La glorieta proyectada consta de una calzada con dos carriles de 4,0 m de ancho, arcén interior de 0,5 m y exterior de 1,0 m, con berma de 1,0 m.

Eje de replanteo en planta y alzado: Línea blanca de arcén exterior.

d) CAMINOS

El camino se ha proyectado con un ancho de 6,6 m, manteniendo el ancho actual.

Eje de replanteo en planta y alzado: Eje de Calzada.

APÉNDICE A. LISTADO DE ALINEACIONES

PLANTA

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 1: Glorieta

 =====
 * * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *
 =====

DATO TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1 CIRC.	219.911	0.000	583214.265	4332220.558	-35.000		0.0000	583179.265	4332220.558
		219.911	583214.265	4332220.558			0.0000		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 2: Bidireccional enlace

 =====
 * * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *
 =====

DATO TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1 CIRC.	38.919	0.000	583122.212	4332348.796	-100.000		220.8387	583216.903	4332316.644
CLOT.	10.667	38.919	583117.094	4332310.462		40.000	196.0618	583116.957	4332326.457
2 CIRC.	19.207	49.586	583118.444	4332299.890	-60.000		187.0076	583177.199	4332312.050
CLOT.	26.667	68.793	583125.255	4332282.019		40.000	166.6287	583141.828	4332261.203
3 RECTA	20.451	95.460	583141.828	4332261.203			152.4816	0.6790135	-0.7341258
		115.910	583155.714	4332246.189			152.4816		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 3: Bidireccional Zona Servicio

 =====
 * * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *
 =====

DATO TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1 RECTA	16.950	0.000	583175.845	4332149.793			0.9317	0.0146343	0.9998929
2 CIRC.	19.514	16.950	583176.093	4332166.742	80.000		0.9317	583256.085	4332165.571
		36.465	583178.744	4332186.027			16.4608		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 4: Ramal Salida Autovía

* * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *

DATO	TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1	CIRC.	19.830	0.000	583093.843	4332308.611	-130.000		190.7652	583222.477	4332327.403
	CLOT.	19.231	19.830	583098.192	4332289.284		50.000	181.0545	583104.728	4332271.203
2	RECTA	9.241	39.060	583104.728	4332271.203			176.3458	0.3630691	-0.9317622
	CLOT.	18.000	48.302	583108.084	4332262.592		30.000	176.3458	583108.084	4332262.592
3	CIRC.	11.532	66.302	583115.602	4332246.266	-50.000		164.8866	583158.187	4332272.467
	CLOT.	18.000	77.834	583122.719	4332237.225		30.000	150.2037	583136.823	4332226.083
4	CIRC.	14.211	95.834	583136.823	4332226.083	20.000		138.7446	583125.389	4332209.674
			110.045	583144.759	4332214.654			183.9792		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 5: Camino Servicio

* * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *

DATO	TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1	CIRC.	47.033	0.000	583080.777	4332311.750	-110.000		194.5499	583190.374	4332321.155
2	CIRC.	44.953	47.033	583094.544	4332267.151	100.000		167.3298	583007.425	4332218.055
3	CIRC.	60.017	91.986	583107.223	4332224.416	-30.000		195.9478	583137.162	4332226.325
			152.004	583151.372	4332199.903			68.5867		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 6: Acceso Parking

* * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *

DATO	TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1	RECTA	31.921	0.000	583212.634	4332210.139			119.6053	0.9529539	-0.3031152
			31.921	583243.053	4332200.464			119.6053		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 7: Acceso Instal. sal

 =====
 * * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *
 =====

DATO TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1 RECTA	7.933	0.000	583205.486	4332308.525			215.0535	-0.2342622	-0.9721734
2 CIRC.	16.608	7.933	583203.627	4332300.813	-25.000		215.0535	583227.932	4332294.956
CLOT.	9.000	24.541	583205.185	4332284.583		15.000	172.7610	583209.867	4332276.911
CLOT.	9.000	33.541	583209.867	4332276.911		15.000	161.3019	583209.867	4332276.911
3 CIRC.	32.184	42.541	583214.548	4332269.240	25.000		172.7610	583191.801	4332258.866
		74.725	583208.122	4332239.929			254.7165		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 8: Ramal Entrada Autovia

 =====
 * * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *
 =====

DATO TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1 CIRC.	10.661	0.000	583188.760	4332254.253	30.000		317.4999	583196.904	4332283.127
2 RECTA	16.468	10.661	583179.223	4332258.890			340.1229	-0.8078808	0.5893459
CLOT.	12.500	27.129	583165.919	4332268.596		25.000	340.1229	583165.919	4332268.596
3 CIRC.	47.264	39.629	583156.143	4332276.371	50.000		348.0806	583190.416	4332312.776
CLOT.	13.176	86.893	583140.837	4332319.245		40.000	8.2589	583151.554	4332349.242
4 CIRC.	12.220	100.069	583144.007	4332332.009	85.000		21.5816	583224.169	4332303.743
		112.289	583148.883	4332343.203			30.7342		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 9: explanación

```

=====
* * * LISTADO DE LAS ALINEACIONES * * *
=====

```

DATO TIPO	LONGITUD	P.K.	X TANGENCIA	Y TANGENCIA	RADIO	PARAMETRO	AZIMUT	Cos/Xc/Xinf	Sen/Yc/Yinf
1 RECTA	388.133	0.000	583405.689	4331976.815			371.6957	-0.4301000	0.9027813
		388.133	583238.753	4332327.214			371.695		

ALZADO

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 1: Glorieta

=====

* * * ESTADO DE RASANTES * * *

=====

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT. (m.)	DIF.PEN (%)
			PK	Z	PK	Z	PK	Z		
(%)	(m.)	(kv)								
					-19.928	703.090				
1.113815	79.911	3587.275	35.049	703.702	-4.906	703.257	75.005	703.257	0.223	-2.228
-1.113815	79.912	3587.291	145.005	702.477	105.049	702.923	184.961	702.923	0.223	2.228
1.113815	79.911	3587.275	254.961	703.702	215.005	703.257	294.917	703.257	0.223	-2.228
-1.113815							309.939	703.090		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 1: Glorieta

=====

* * * PUNTOS DEL EJE EN ALZADO * * *

=====

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
0.000	KV -3587	703.308	0.9771 %
20.000	KV -3587	703.448	0.4195 %
35.049	Punto alto	703.480	0.0000 %
40.000	KV -3587	703.476	-0.1380 %
60.000	KV -3587	703.393	-0.6955 %
75.005	tg. salida	703.257	-1.1138 %
80.000	Pendiente	703.202	-1.1138 %
100.000	Pendiente	702.979	-1.1138 %
105.049	tg. entrada	702.923	-1.1138 %
120.000	KV 3587	702.787	-0.6971 %
140.000	KV 3587	702.703	-0.1395 %
145.005	Punto bajo	702.700	0.0000 %
160.000	KV 3587	702.731	0.4180 %
180.000	KV 3587	702.871	0.9755 %
184.961	tg. salida	702.923	1.1138 %
200.000	Rampa	703.090	1.1138 %
215.005	tg. entrada	703.257	1.1138 %
219.911	KV -3587	703.308	0.9771 %

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 2: Bidireccional enlace

=====

* * * ESTADO DE RASANTES * * *

=====

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT.	DIF.PEN
			PK	Z	PK	Z	PK	Z		
(%)	(m.)	(kv)							(m.)	(%)
					-0.267	707.689				
-5.879506	40.000	5486.948	24.004	706.262	4.004	707.438	44.004	705.232	0.036	0.729
-5.150503	23.353	705.073	79.041	703.427	67.365	704.029	90.718	703.213	0.097	3.312
-1.838384	22.756	591.923	104.339	702.962	92.961	703.171	115.718	703.190	0.109	3.844
2.006097							116.718	703.211		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 2: Bidireccional enlace

=====

* * * PUNTOS DEL EJE EN ALZADO * * *

=====

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
0.000	Pendiente	707.673	-5.8795 %
4.004	tg. entrada	707.438	-5.8795 %
20.000	KV 5487	706.521	-5.5880 %
40.000	KV 5487	705.440	-5.2235 %
44.004	tg. salida	705.232	-5.1505 %
60.000	Pendiente	704.408	-5.1505 %
67.365	tg. entrada	704.029	-5.1505 %
80.000	KV 705	703.491	-3.3584 %
90.718	tg. salida	703.213	-1.8384 %
92.961	tg. entrada	703.171	-1.8384 %
100.000	KV 592	703.084	-0.6493 %
103.843	Punto bajo	703.071	0.0000 %
115.718	tg. salida	703.190	2.0061 %
115.910	Rampa	703.194	2.0061 %

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 3: Bidireccional Zona Servicio

=====

* * * ESTADO DE RASANTES * * *

=====

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT.	DIF.PEN
			PK	Z	PK	Z	PK	Z		
(%)	(m.)	(kv)							(m.)	(%)
					-0.023	702.474				
0.300000	8.612	2212.905	6.674	702.494	2.368	702.481	10.980	702.524	0.004	0.389
0.689152	12.500	5047.916	17.230	702.567	10.980	702.524	23.480	702.594	0.004	-0.248
0.441528	12.500	765.195	29.730	702.622	23.480	702.594	35.980	702.752	0.026	1.634
2.075090							36.980	702.772		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 3: Bidireccional Zona Servicio

=====

* * * PUNTOS DEL EJE EN ALZADO * * *

=====

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
0.000	Rampa	702.474	0.3000 %
2.368	tg. entrada	702.481	0.3000 %
10.980	tg. salida	702.524	0.6892 %
10.980	tg. entrada	702.524	0.6892 %
20.000	KV -5048	702.578	0.5105 %
23.480	tg. salida	702.594	0.4415 %
23.480	tg. entrada	702.594	0.4415 %
35.980	tg. salida	702.752	2.0751 %
36.465	Rampa	702.762	2.0751 %

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 4: Ramal Salida Autovía

=====

* * * ESTADO DE RASANTES * * *

=====

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT.	DIF.PEN
			PK	Z	PK	Z	PK	Z		
(%)	(m.)	(kv)							(m.)	(%)
					-0.800	703.409				
0.300000	30.000	1801.492	27.267	703.494	12.267	703.449	42.267	703.289	0.062	-1.665
-1.365286	8.586	882.946	80.758	702.763	76.465	702.822	85.051	702.746	0.010	0.972
-0.392832	12.500	824.764	91.301	702.722	85.051	702.746	97.551	702.792	0.024	1.516
1.122752	12.500	682.522	103.801	702.862	97.551	702.792	110.051	702.818	0.029	-1.831
-0.708690							111.051	702.811		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 4: Ramal Salida Autovía

=====

* * * PUNTOS DEL EJE EN ALZADO * * *

=====

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
0.000	Rampa	703.412	0.3000 %
12.267	tg. entrada	703.449	0.3000 %
17.671	Punto alto	703.457	0.0000 %
20.000	KV -1801	703.455	-0.1293 %
40.000	KV -1801	703.318	-1.2395 %
42.267	tg. salida	703.289	-1.3653 %
60.000	Pendiente	703.047	-1.3653 %
76.465	tg. entrada	702.822	-1.3653 %
80.000	KV 883	702.781	-0.9649 %
85.051	tg. salida	702.746	-0.3928 %
85.051	tg. entrada	702.746	-0.3928 %
88.291	Punto bajo	702.740	0.0000 %
97.551	tg. salida	702.792	1.1228 %
97.551	tg. entrada	702.792	1.1228 %
100.000	KV -683	702.815	0.7639 %
105.214	Punto alto	702.835	0.0000 %
110.045	KV -683	702.818	-0.7077 %

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 5: Camino Servicio

 =====
 * * * ESTADO DE RASANTES * * *
 =====

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT. DIF. PEN	
(%)	(m.)	(kv)	PK	Z	PK	Z	PK	Z	(m.)	(%)
					-0.047	703.399				
-1.021226	20.000	1513.746	28.610	703.107	18.610	703.209	38.610	703.137	0.033	1.321
0.300000	25.000	2290.657	57.524	703.193	45.024	703.156	70.024	703.094	0.034	-1.091
-0.791390	6.674	1724.074	123.364	702.672	120.027	702.699	126.701	702.659	0.003	0.387
-0.404288	14.111	603.976	144.646	702.586	137.591	702.615	151.701	702.723	0.041	2.336
1.932052	1.000	35.294	153.201	702.752	152.701	702.742	153.701	702.747	0.004	-2.833
-0.901200	1.000	64.096	154.201	702.743	153.701	702.747	154.701	702.746	0.002	1.560
0.658800	0.000	64.100	154.701	702.746	154.701	702.746	154.702	702.746	0.000	0.000
0.659000	0.000	64.103	154.701	702.746	154.701	702.746	154.702	702.746	0.000	-0.000
0.658800							154.731	702.746		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 5: Camino Servicio

 =====
 * * * PUNTOS DEL EJE EN ALZADO * * *
 =====

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
0.000	Pendiente	703.399	-1.0212 %
18.610	tg. entrada	703.209	-1.0212 %
20.000	KV 1514	703.195	-0.9294 %
34.069	Punto bajo	703.130	0.0000 %
38.610	tg. salida	703.137	0.3000 %
40.000	Rampa	703.141	0.3000 %

45.024	tg. entrada	703.156	0.3000 %
51.896	Punto alto	703.166	0.0000 %
60.000	KV -2291	703.152	-0.3538 %
70.024	tg. salida	703.094	-0.7914 %
80.000	Pendiente	703.016	-0.7914 %
100.000	Pendiente	702.857	-0.7914 %
120.000	Pendiente	702.699	-0.7914 %
120.027	tg. entrada	702.699	-0.7914 %
126.701	tg. salida	702.659	-0.4043 %
137.591	tg. entrada	702.615	-0.4043 %
140.000	KV 604	702.610	-0.0054 %
140.032	Punto bajo	702.610	0.0000 %
151.701	tg. salida	702.723	1.9321 %
152.701	tg. entrada	702.742	1.9321 %
153.383	Punto alto	702.749	0.0000 %
153.701	tg. salida	702.747	-0.9012 %
153.701	tg. entrada	702.747	-0.9012 %
154.279	Punto bajo	702.745	0.0000 %
152.004	Pendiente	702.762	-0.9012 %

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 6: Acceso Parking

***** ESTADO DE RASANTES *****

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT.	DIF.PEN
			PK	Z	PK	Z	PK	Z		
(%)	(m.)	(kv)							(m.)	(%)
					-0.951	703.214				
-2.006069	12.500	1011.187	6.299	703.068	0.049	703.194	12.549	703.020	0.019	1.236
-0.769904	12.500	1141.077	18.799	702.972	12.549	703.020	25.049	702.855	0.017	-1.095
-1.865360	2.970	2205.506	26.534	702.828	25.049	702.855	28.018	702.798	0.000	-0.135
-2.000003							31.921	702.720		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 6: Acceso Parking

***** PUNTOS DEL EJE EN ALZADO *****

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
0.000	Pendiente	703.195	-2.0061 %

0.049	tg. entrada	703.194	-2.0061 %
12.549	tg. salida	703.020	-0.7699 %
12.549	tg. entrada	703.020	-0.7699 %
20.000	KV -1141	702.938	-1.4229 %
25.049	tg. salida	702.855	-1.8654 %
25.049	tg. entrada	702.855	-1.8654 %
28.018	tg. salida	702.798	-2.0000 %
31.921	Pendiente	702.720	-2.0000 %

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 7: Acceso Instal. Sal

=====
* * * ESTADO DE RASANTES * * *
=====

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT.	DIF.PEN
			PK	Z	PK	Z	PK	Z		
(%)	(m.)	(kv)							(m.)	(%)
					-0.893	702.494				
-0.300000	15.000	629.944	15.478	702.445	7.978	702.467	22.978	702.601	0.045	2.381
2.081162	12.500	733.800	55.728	703.282	49.478	703.152	61.978	703.306	0.027	-1.703
0.377704	12.500	797.602	68.228	703.329	61.978	703.306	74.478	703.451	0.024	1.567
1.944897							75.478	703.470		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 7: Acceso Instal. Sal

=====
* * * PUNTOS DEL EJE EN ALZADO * * *
=====

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
0.000	Pendiente	702.491	-0.3000 %
7.978	tg. entrada	702.467	-0.3000 %
9.868	Punto bajo	702.464	0.0000 %
20.000	KV 630	702.546	1.6084 %
22.978	tg. salida	702.601	2.0812 %
40.000	Rampa	702.955	2.0812 %
49.478	tg. entrada	703.152	2.0812 %
60.000	KV -734	703.296	0.6473 %
61.978	tg. salida	703.306	0.3777 %
61.978	tg. entrada	703.306	0.3777 %
74.478	tg. salida	703.451	1.9449 %
74.725	Rampa	703.456	1.9449 %

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 8: Ramal Entrada Autovía

 =====
 * * * ESTADO DE RASANTES * * *
 =====

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT.	DIF.PEN
			PK	Z	PK	Z	PK	Z		
(%)	(m.)	(kv)							(m.)	(%)
					-0.090	703.465				
-0.337905	0.000	0.000	0.596	703.463	0.596	703.463	0.596	703.463	0.000	-0.192
-0.529986	0.000	0.000	2.611	703.452	2.611	703.452	2.611	703.452	0.000	-0.218
-0.748241	1.000	85.696	3.500	703.445	3.000	703.449	4.000	703.436	0.001	-1.167
-1.915300	1.000	32.662	4.500	703.426	4.000	703.436	5.000	703.432	0.004	3.062
1.146413	12.500	393.620	12.250	703.515	6.000	703.443	18.500	703.388	0.050	-3.176
-2.029248	12.500	834.787	24.750	703.261	18.500	703.388	31.000	703.228	0.023	1.497
-0.531856	1.639	5145.500	31.820	703.224	31.000	703.228	32.639	703.220	0.000	0.032
-0.500000	40.000	5000.000	87.015	702.948	67.015	703.048	107.015	703.008	0.040	0.800
0.299999							112.289	703.024		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 8: Ramal Entrada Autovía

=====

* * * PUNTOS DEL EJE EN ALZADO * * *

=====

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
0.000	Pendiente	703.465	-0.3379 %
0.596	tg. entrada	703.463	-0.3379 %
0.596	tg. salida	703.463	-0.5300 %
2.611	tg. entrada	703.452	-0.5300 %
2.611	tg. salida	703.452	-0.7482 %
3.000	tg. entrada	703.449	-0.7482 %
4.000	tg. salida	703.436	-1.9153 %
4.000	tg. entrada	703.436	-1.9153 %
4.626	Punto bajo	703.430	0.0000 %
5.000	tg. salida	703.432	1.1464 %
6.000	tg. entrada	703.443	1.1464 %
10.512	Punto alto	703.469	0.0000 %
18.500	tg. salida	703.388	-2.0292 %
18.500	tg. entrada	703.388	-2.0292 %
20.000	KV 835	703.359	-1.8496 %
31.000	tg. salida	703.228	-0.5319 %
31.000	tg. entrada	703.228	-0.5319 %
32.639	tg. salida	703.220	-0.5000 %
40.000	Pendiente	703.183	-0.5000 %
60.000	Pendiente	703.083	-0.5000 %
67.015	tg. entrada	703.048	-0.5000 %
80.000	KV 5000	703.000	-0.2403 %
92.015	Punto bajo	702.985	0.0000 %
100.000	KV 5000	702.992	0.1597 %
107.015	tg. salida	703.008	0.3000 %
112.289	Rampa	703.024	0.3000 %

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 9: explanación

=====
 * * * ESTADO DE RASANTES * * *
 =====

PENDIENTE	LONGITUD	PARAMETRO	VÉRTICE		ENTRADA AL ACUERDO		SALIDA DEL ACUERDO		BISECT.	DIF.PEN
(%)	(m.)	(kv)	PK	Z	PK	Z	PK	Z	(m.)	(%)
0.000000					-6.055	703.484	390.316	703.484		

Istram 18.06

PROYECTO: ENCAJE DEL ENLACE MONTALVOS CON PARKING VIAL. INVERNAL

EJE: 9: explanación

=====
 * * * PUNTOS DEL EJE EN ALZADO * * *
 =====

P.K.	TIPO	COTA	PENDIENTE
-6.053	Horizontal	703.484	0.0000 %
0.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
20.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
40.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
60.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
80.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
100.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
120.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
140.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
160.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
180.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
200.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
220.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
240.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
260.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
280.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
300.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
320.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
340.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
360.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
380.000	Horizontal	703.484	0.0000 %
388.133	Horizontal	703.484	0.0000 %

ANEJO Nº 22. EXPROPIACIONES

ÍNDICE

1. MEMORIA	51
1.1. OBJETO DEL ANEJO.....	51
1.2. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	51
1.3. AFECCIONES.....	51
1.3.1. EXPROPIACIONES.....	51
1.3.2. OCUPACIÓN TEMPORAL	52
1.3.3. SERVIDUMBRES.....	52
1.4. PLANOS PARCELARIOS	52
1.5. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS DE AFECTADOS	52
1.5.1. METODOLOGÍA	52
2. BIENES Y DERECHOS AFECTADOS	54
2.1. DETERMINACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS.....	54
2.2. RELACIÓN CONCRETA E INDIVIDUALIZADA DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS.....	54
2.3. FICHAS INDIVIDUALIZADAS DE FINCAS, CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS AFECTADOS	54
APÉNDICE 1: COORDENADAS LÍMITE DE EXPROPIACIÓN	55
APÉNDICE 2: LISTADOS DE PROPIETARIOS	58
APÉNDICE 3: FICHAS INDIVIDUALIZADAS DE FINCAS.....	60
APÉNDICE 4: PLANOS.....	66

1. MEMORIA

1.1.OBJETO DEL ANEJO

Con el presente anejo, se cumplen los requisitos necesarios que debe de reunir todo proyecto para cumplimentar el trámite de su aprobación definitiva, de conformidad con la legislación vigente y además debe de servir de base de partida para la incoación y subsiguiente tramitación de los expedientes se deriven de la ocupación de terrenos por la ejecución de las obras de este proyecto.

Por lo cual en este anejo se describen los trabajos necesarios para valorar la expropiación de los terrenos cuya ocupación se necesita para la ejecución de las obras, mediante la definición de planos parcelarios y relación individualizada de los bienes y derechos que se afectan por el Aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en vialidad invernal. A-31 Autovía de Alicante PK 52, MD. Enlace de Montalvos. Tramo: La Roda-Albacete. La redacción de este anejo se desarrolla según lo especificado según la legislación vigente:

- Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954. (Consolidada con fecha 27/06/2008). 01.08. Real Decreto 817/2009 de 8 de Mayo
- Reglamento de la Ley de Expropiación Forzosa. Decreto de 26 de abril de 1957
- Ley de Suelo. Real Decreto legislativo 2/2008, de 30 de junio
- Orden Circular 1/2009. Expropiaciones. Relación de bienes y derechos afectados

Se incluye a continuación la metodología empleada para la elaboración del anejo de expropiaciones.

La línea de expropiación, de acuerdo con la Ley de Carreteras se ha definido:

- 3 m a partir de la arista de explanación en la carretera.
- 1 m a partir de la arista de explanación para la Glorieta y ramales de acceso.

Para el aparcamiento se expropiará el terreno estrictamente necesario para ello.

La línea de expropiación se ha trazado según una poligonal circunscrita a las superficies anteriormente definidas. En el Apéndice 1 del mismo anejo se recogen los listados con las coordenadas de los puntos que definen la poligonal límite de expropiación. En el Apéndice 4 se adjunta planos

Se ha incluido en la expropiación aquellos restos de fincas muy pequeños o sin acceso, dejando sin expropiar los restos de mayor superficie y a los que no se haya imposibilitado el acceso, para que el propietario solicite, si lo estima oportuno, de acuerdo con la Ley de Expropiación Forzosa, la expropiación total.

Para la delimitación de propiedades y relación de bienes afectados por el presente proyecto, se ha llevado a cabo una recopilación de la documentación existente en la Gerencia Territorial del Catastro.

En el Apéndice 2, se incluye la relación individualizada de las afecciones. Cada una de las parcelas se identifica con los siguientes conceptos:

- Nº de orden (por Término Municipal)
- Referencia catastral, que incluye número de polígono y número de parcela.
- Nombre y domicilio del titular afectado.
- Tipología de los terrenos

- Naturaleza
- Aprovechamiento
- Superficies de expropiación, servidumbre de paso y ocupación temporal

La numeración de las parcelas expropiadas se ha llevado a cabo identificando cada parcela con un número de expediente, procurando mantener en lo posible el orden en que aparecen en los planos de planta.

Además en la etiqueta identificativa de cada parcela se indica el número de polígono y el número de parcela.

1.2.DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Los terrenos afectados se refieren al proyecto de construcción el Aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en vialidad invernal. A-31 Autovía de Alicante PK 52, MD. Enlace de Montalvos. Tramo: La Roda-Albacete

TERMINO MUNICIPAL	PROVINCIA	COMUNIDAD AUTÓNOMA	P.K. ORIGEN/ P.K. FINAL	HOJA ORIGEN /HOJA FINAL
LA GINETA	ALBACETE	CASTILLA - LA MANCHA	PK 52+000	1 / 1

Los planos catastrales así como la base de datos de los mismos se han obtenido de la Dirección General del Catastro.

1.3.AFECCIONES

Para la correcta ejecución de las obras contenidas en un proyecto, se suelen definir tres tipos de afección: la expropiación propiamente dicha, la ocupación temporal y la imposición de servidumbres:

1.3.1. EXPROPIACIONES

Se expropia el pleno dominio de las superficies que ocupen la explanación de la glorieta y accesos a la misma (Ramales de entrada y salida de la autovía, carretera C-10 y caminos), sus elementos funcionales y las instalaciones permanentes que tengan por objeto una correcta explotación, así como los elementos y obras anexas o complementarias definidas en el proyecto, y en todo caso las superficies que sean imprescindibles para cumplimentar la normativa legal vigente, para este tipo de obras.

Así mismo se expropia la superficie necesaria de las parcelas, para ubicar el aparcamiento de emergencia y la nueva nave de fundentes

La fijación de la línea perimetral de la expropiación con relación a la arista exterior de la explanación, queda definida en los planos que se incluyen al final de este apartado, dicha línea perimetral se establece en función del Reglamento General de Carreteras. También se define la línea de expropiación de la parcela

El criterio de expropiación seguido se ha explicado en el apartado 1.

La expropiación de los terrenos resultantes de la aplicación de los criterios y parámetros de la citada Ley afecta a una superficie de **64.730,05 m²**, catalogados como suelo rústico.

El desglose de las superficies objeto de expropiación en el proyecto se detalla en el siguiente cuadro de clases de suelo:

Término Municipal	Rústico (M2)	Urbano, Sin edificar (m2)	Otros (m2)	Totales (m2)
LA GINETA	64.730,05	0	0	64.730,05

1.3.2. OCUPACIÓN TEMPORAL

Se definen de este modo aquellas franjas de terrenos que resultan estrictamente necesarios ocupar, para llevar a cabo la correcta ejecución de las obras contenidas en el proyecto y por un espacio de tiempo determinado, generalmente coinciden con el periodo de finalización de ejecución de las mismas.

Dichas zonas de ocupación temporal se utilizarán, entre otros usos, principalmente para instalaciones de obra, caminos provisionales para acceso a las obras, y en general para todas cuantas instalaciones o cometidos que serían necesarios para la correcta ejecución de las obras contempladas o definidas en el presente Proyecto.

Para el presente proyecto, y de acuerdo a las distintas fases de ejecución de las obras, es necesario ocupar 710,25m² de la parcela 5064 del polígono 2, para llevar a cabo la correcta ejecución de las obras, aparte de la expropiación del proyecto. A su vez, y de acuerdo a las distintas fases de ejecución de las obras, las instalaciones pueden ocupar la zona que se expropia en la parcela 168 del polígono 2.

La superficie de Ocupación Temporal asciende a **710,52 m²** con el siguiente desglose por municipios:

Término Municipal	Objeto	Rústico(m2)	Urbano, Sin edificar (m2)	Otros (m2)	Totales (m2)	Duración (meses)
LA GINETA	Varios por ejecución de las obras	710,52	0	0	710,52	12

1.3.3. SERVIDUMBRES

Se define como imposición de servidumbre las franjas de terreno sobre las que es imprescindible imponer una serie de gravámenes al objeto de limitar el ejercicio del pleno dominio del terreno en beneficio de compatibilizar el uso del mismo con el de la carretera proyectada o las instalaciones complementarias derivadas de la ejecución de la misma.

De cara a la reposición de instalaciones, para servicios de la DGT, es necesario en el presente proyecto definir una franja de servidumbre para éstas.

Dicha franja comprende la ocupación del subsuelo por los cables conductores, a la profundidad y con las demás características geométricas y constructivas que requiera dicha instalación, todo ello incrementado en las distancias de seguridad necesarias, y teniendo en cuenta que la misma comprenderá un ancho suficiente para la construcción, vigilancia, conservación y reparación de las correspondientes instalaciones si fuera necesario, considerándose a tales efectos 5m. de ancho para la misma.

La superficie total de servidumbre es de **45,55 m²**. Siendo en desglose por municipios el siguiente:

Término Municipal	Rústico(m2)	Urbano, Sin edificar (m2)	Otros (m2)	Totales (m2)
LA GINETA	45,55	0	0	45,55

1.4. PLANOS PARCELARIOS

El presente Anejo de Expropiaciones incluye una colección de planos parcelarios en los que se definen todas y cada una de las parcelas catastrales afectadas por la ejecución de las obras contenidas en el proyecto, cualquiera que sea su forma de afección (Apéndice 4).

Los referidos planos parcelarios se han confeccionado sobre la base cartográfica y taquimétrico realizado en exclusiva para la redacción del presente proyecto, habiéndose realizado la correspondiente identificación catastral de las parcelas afectadas y sus propietarios con la ayuda de los planos catastrales de rústica y urbana de los respectivos Centros de Gestión Catastral de las correspondientes Delegaciones Provinciales de Hacienda, de las informaciones recabadas y facilitadas por los Ayuntamientos afectados y por último de los trabajos y apoyos de campo realizados por el equipo de la empresa consultora contratada para su redacción.

Los planos parcelarios se han confeccionado a escala 1/1000, suficiente como para permitir identificar la posición de las parcelas catastrales en el terreno y efectuar mediciones fiables tanto de la longitud de linderos o distancias como de la superficie de las parcelas.

En general las parcelas catastrales se han delimitado en toda su extensión, al objeto que, del examen del plano, se pueda deducir el tipo y la forma de afección en relación al resto de parcela no afectada.

Se han delimitado con manchas de color los diversos tipos de afección: la expropiación de color amarillo, la imposición de servidumbres de color azul y las ocupaciones temporales de color verde. Dichos colores no ocultan los detalles topográficos ni de representación de la obra (eje, desmontes, terraplenes, etc...).

La identificación de las parcelas se realiza mediante un identificador subdividido en dos partes, en la parte superior contiene el número de orden con la letra "X", y compuesto por dos dígitos correspondiente al código provincial (02 para la provincia de Albacete) y los cuatro dígitos de su código Municipal (352 para el Término Municipal de La Gineta), por último se recoge una cifra de cuatro dígitos correspondientes al orden correlativo de la parcela dentro de la expropiación. La parte inferior está subdividida en dos partes, la izquierda refleja el número de polígono y la derecha el número de parcela. Cada una de ellas se enumera según el catastro y según su orden dentro del expediente de expropiación.

1.5. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS DE AFECTADOS

1.5.1. METODOLOGÍA

De la consideración de los parámetros socioeconómicos, que gravitan sobre los diferentes tramos en donde radican los terrenos y derechos afectados por el proyecto, juntamente con las características intrínsecas, agronómicas y urbanísticas de las fincas que se pretenden valorar, así como de la legislación específica de valoración en materia de expropiación forzosa, se estima:

A. Valoración del suelo

Los parámetros apuntados anteriormente se han de aplicar y armonizar de conformidad con R.D. 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo.

A efectos de expropiación, las valoraciones de suelo se efectuarán con arreglo a los criterios establecidos en el Título III de la Ley, cualquiera que sea la finalidad que la motive y la legislación, urbanística o de otro carácter, que la legitime.

Las valoraciones, cuando se aplique la expropiación forzosa, se entenderán referidas al momento de iniciación del expediente de justiprecio individualizado.

Valoración en el Suelo Rural

Los terrenos se tasarán mediante la capitalización de la renta anual real o potencial, la que sea superior, de la explotación según su estado en el momento al que se refiera dicha valoración.

La renta potencial se calcula atendiendo al rendimiento del uso, disfrute o explotación de que sean susceptibles los terrenos conforme a la legislación que les sea aplicable y utilizando los medios técnicos normales para su producción, incluyendo como ingresos las subvenciones que se otorguen a los cultivos con carácter estable y descontando los costes necesarios para su explotación.

El valor del suelo rural así obtenido podrá ser corregido al alza hasta un máximo del doble en función de factores objetivos de localización, accesibilidad a núcleos de población o a centros de actividad económica o la ubicación en entornos de singular valor ambiental o paisajístico, justificándolo en el correspondiente expediente de valoración. (Ar.23, del RDL 2/2008)

Valoración en el Suelo Urbanizado

Si no está edificado, o la edificación es ilegal, se considerarán como uso y edificabilidad de referencia los atributos a la parcela por la ordenación urbanística, incluida en su caso la vivienda sujeta a algún régimen de protección. Si los terrenos no tienen asignado edificabilidad o uso privado por la ordenación urbanística, se les atribuirá la edificabilidad media y el uso mayoritario. Se aplicará a dicha edificabilidad el valor de repercusión del suelo según el uso correspondiente, determinado por el método residual estático.

Cuando se trate de suelo edificado o en curso de edificación, el valor de tasación será el superior del:

- Determinado por la tasación conjunta del suelo y de la edificación existente por el método de comparación, aplicado a los usos de la edificación existente o la construcción ya realizada.
- Determinado por el método residual del apartado anterior aplicado al suelo sin considerar la edificación existente o la construcción ya realizada.

Para suelo urbanizado sometido a actuaciones de reforma o renovación, el método residual anteriormente mencionado considerará los usos y edificaciones atribuidos por la ordenación en su situación de origen. (Ar.24, del RDL 2/2008)

En ninguno de los casos previstos anteriormente podrán considerarse expectativas derivadas de la asignación de edificabilidades y usos por la ordenación territorial o urbanística que no hayan sido aun plenamente realizados.

B. Valoración del Vuelo y demás Instalaciones Afectadas:

Tal y como establece el artículo 22 del R.D. 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del suelo:

Las edificaciones, construcciones e instalaciones, los sembrados y las plantaciones en suelo rural, se tasarán con independencia de los terrenos, siempre que se ajusten a la legalidad al tiempo de la valoración, sean compatibles con el uso o rendimiento considerado en la valoración, sean compatibles con el uso o rendimiento considerado en la valoración del suelo y no hayan sido tenidos en cuenta en dicha valoración por su carácter de mejoras permanentes.

En el suelo urbanizado, las edificaciones, construcciones e instalaciones que se ajusten a la legalidad se tasarán conjuntamente con el suelo de la forma prevista en el apartado 2 del artículo 24 de la citada Ley.

La valoración de las edificaciones o construcciones tendrá en cuenta su antigüedad y su estado de conservación. Si han quedado incursadas en la situación de fuera de ordenación, su valor se reducirá en proporción al tiempo transcurrido de vida útil.

Las indemnizaciones por razón de arrendamientos u otros derechos, se tasarán con arreglo a los criterios de las Leyes de Expropiación Forzosa y de Arrendamientos Rústicos.

Por consiguiente, la valoración de las obras, instalaciones y edificaciones y demás servicios afectados se ha optado por considerar el denominado "Valor de reposición" frente a la preconizado "Valor de mercado" o "Valor en venta" aplicado en la determinación del valor del Suelo afectado.

Para la tasación de las plantaciones, esto es el denominado "Valor del Vuelo", se ha adoptado el criterio establecido por la numerosa jurisprudencia del Tribunal Supremo en el sentido que "... el justiprecio de los árboles estimando su valor por el de todos sus productos vendidos en el mercado es el más equitativo y justo, sin poderse incrementar con el valor de tales árboles como leña .." S. 14 de junio de 1907.

C. Valoración de las servidumbres:

Se valoran en función del tipo de gravamen o grado de limitación del pleno dominio impuesto sobre el bien o parcela afectada. En general se valora teniendo en cuenta la diferencia entre el valor en venta que poseía la parcela inicialmente a la imposición de la servidumbre y el valor en venta que poseerá como consecuencia de la carga o gravamen que se pretende imponer. Se estima esta diferencia en un 60% del valor de los terrenos afectados, siendo necesario analizar cada caso en función del perjuicio que se realiza a la parcela, pudiendo variar de 10 al 100%. Al valor calculado por servidumbre del suelo se le añade el 100% del valor del vuelo.

D. Valoración de las ocupaciones temporales:

Su tasación se ha realizado de conformidad con lo que establece la vigente Ley de Expropiación Forzosa, es decir "... Se referirán siempre a la apreciación de los rendimientos que el propietario haya dejado de percibir por las rentas vencidas durante la ocupación, sumando, además los perjuicios estimados que se causen a la finca o los gastos que supongan restituirla a su estado primitivo...", obviamente con la salvedad de que los perjuicios irrogados en ningún caso puedan ser superiores al valor del bien, en cuyo caso se optará por su expropiación.

Teniendo en cuenta la duración prevista de las obras, se ha estimado que la indemnización correspondiente a la ocupación temporal de los terrenos se debe valorar en el 10% del valor del terreno afectado por cada año de ocupación del mismo. Al valor calculado por ocupación del suelo se le añade el 100% del valor del vuelo.

2. BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

2.1. DETERMINACIÓN DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

A los efectos de lo establecido en el artículo 17 de la vigente LEF y concordantes de su Reglamento, de 26 de Abril de 1957, se incluye en el presente Anejo la preceptiva relación concreta e individualizada en la que se describen todos los aspectos, materiales y jurídicos, de los bienes y derechos cuya expropiación (y ocupación temporal o servidumbre, cuando procedan) es necesaria.

Dicha relación comprende, la forma ordenada y a modo de resumen, de todas las fincas afectadas con expresión de las superficies afectadas, así como el nombre, apellidos, dirección y demás datos identificativos del titular o titulares catastrales, y la naturaleza del suelo afectado.

Toda la información necesaria para elaborar la referida relación se ha obtenido a través de los Órganos municipales de los Ayuntamientos afectados, del Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria y de la inspección realizada "in situ".

2.2. RELACIÓN CONCRETA E INDIVIDUALIZADA DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS.

En el Apéndice 2 se incluye la preceptiva relación concreta e individualizada de los bienes y derechos cuya expropiación (y ocupación temporal o servidumbre, cuando procedan) se considera necesaria.

2.3. FICHAS INDIVIDUALIZADAS DE FINCAS, CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS AFECTADOS

Para cada una de las parcelas afectadas por el proyecto, se realiza una ficha en la que se hace constar:

- Todos los titulares de derechos viales sobre la parcela, arrendatarios, aparceros, inquilinos, usufructuarios, censatarios, etc.
- Bienes afectados: aprovechamiento existente
- Características y estado de las construcciones afectadas (en caso de existir)
- Las fichas individualizadas se adjuntan en el Apéndice 3.

APÉNDICE 1: COORDENADAS LÍMITE DE EXPROPIACIÓN

Nº	LÍMITE PARCELA 02.0352-1	
	X	Y
1	X=583178.8532	Y=4332116.8427
2	X=583409.8848	Y=4331967.4359
3	X=583442.7700	Y=4332180.7595

Nº	LÍMITE PARCELA 02.0352-2	
	TRAMO 1	
	X	Y
1	X=583153.2402	Y=4332344.5309
2	X=583155.7427	Y=4332338.9767
3	X=583152.7113	Y=4332331.0552
4	X=583152.7113	Y=4332331.0552
5	X=583151.1338	Y=4332327.4006
6	X=583151.1338	Y=4332327.4006
7	X=583151.1338	Y=4332327.4006
8	X=583150.0602	Y=4332322.5909
9	X=583149.9560	Y=4332322.3115
10	X=583149.9560	Y=4332322.3115
11	X=583149.4464	Y=4332319.0663
12	X=583149.3189	Y=4332318.1383
13	X=583149.2281	Y=4332317.3992
14	X=583149.0406	Y=4332315.6107
15	X=583148.7958	Y=4332313.8145
16	X=583148.6031	Y=4332312.2308
17	X=583148.6040	Y=4332309.2935
18	X=583146.5319	Y=4332307.4051
19	X=583146.5623	Y=4332307.0547
20	X=583146.7797	Y=4332305.2866
21	X=583147.0466	Y=4332303.6237
22	X=583147.4361	Y=4332302.1673
23	X=583148.1917	Y=4332300.4546
24	X=583148.7534	Y=4332298.5273
25	X=583149.3555	Y=4332296.7766
26	X=583149.9187	Y=4332294.9821
27	X=583150.2014	Y=4332294.1801
28	X=583151.7602	Y=4332293.1363
29	X=583153.7563	Y=4332289.5519
30	X=583154.1201	Y=4332289.0672
31	X=583154.3000	Y=4332288.1585
32	X=583154.5519	Y=4332287.7453
33	X=583155.3941	Y=4332286.5987
34	X=583156.6501	Y=4332285.0553
35	X=583157.2165	Y=4332284.4022
36	X=583157.7871	Y=4332283.7738
37	X=583159.1223	Y=4332282.3769
38	X=583159.5686	Y=4332281.8393

Nº	LÍMITE PARCELA 02.0352-2	
	TRAMO 1	
	X	Y
39	X=583161.2059	Y=4332282.4605
40	X=583164.0258	Y=4332280.2786
41	X=583165.5001	Y=4332279.0671
42	X=583166.9534	Y=4332277.8830
43	X=583168.4471	Y=4332276.7047
44	X=583169.9887	Y=4332275.5079
45	X=583171.0183	Y=4332274.7167
46	X=583171.8284	Y=4332273.5894
47	X=583173.0798	Y=4332271.8416
48	X=583173.9582	Y=4332270.6147
49	X=583176.1471	Y=4332269.3315
50	X=583179.3120	Y=4332267.4773
51	X=583179.6924	Y=4332267.2491
52	X=583180.2790	Y=4332266.8637
53	X=583181.1263	Y=4332266.3031
54	X=583183.3312	Y=4332264.8229
55	X=583188.1243	Y=4332261.8784
56	X=583189.8641	Y=4332261.5667
57	X=583192.2251	Y=4332261.0021
58	X=583192.6226	Y=4332260.8825

Nº	LÍMITE PARCELA 02.0352-2	
	TRAMO 2	
	X	Y
59	X=583202.5082	Y=4332309.2420
60	X=583194.9723	Y=4332311.0579
61	X=583193.1629	Y=4332303.1393
62	X=583192.6609	Y=4332300.3921
63	X=583192.3587	Y=4332297.5705
64	X=583192.2410	Y=4332293.8054
65	X=583194.2926	Y=4332291.0321
66	X=583194.9003	Y=4332286.8742
67	X=583195.4474	Y=4332284.2428
68	X=583196.1522	Y=4332281.7211
69	X=583196.4380	Y=4332280.8476
70	X=583196.4992	Y=4332280.6951

Nº	LÍMITE PARCELA 02.0352-3	
	X	Y
1	X=583097.4380	Y=4332251.2927
2	X=583094.7579	Y=4332250.2662
3	X=583095.1736	Y=4332249.1808
4	X=583095.4087	Y=4332248.5669
5	X=583096.6062	Y=4332244.4476
6	X=583096.7214	Y=4332239.6992
7	X=583097.1043	Y=4332237.6009
8	X=583097.6119	Y=4332234.8185
9	X=583098.3994	Y=4332230.2489
10	X=583098.9178	Y=4332225.6877
11	X=583099.0520	Y=4332223.8104
12	X=583099.3049	Y=4332221.3319
13	X=583099.7319	Y=4332218.8236
14	X=583100.3237	Y=4332216.3486
15	X=583101.0820	Y=4332213.9175
16	X=583102.0028	Y=4332211.5441
17	X=583103.0780	Y=4332209.2469
18	X=583104.2907	Y=4332207.0264
19	X=583105.6537	Y=4332204.8709
20	X=583107.1809	Y=4332202.8179
21	X=583108.8435	Y=4332200.8820
22	X=583110.6338	Y=4332199.0786
23	X=583112.5285	Y=4332197.4006
24	X=583114.5365	Y=4332195.8497
25	X=583116.6459	Y=4332194.4446
26	X=583118.8337	Y=4332193.1904
27	X=583121.5729	Y=4332191.8435
28	X=583124.2391	Y=4332191.7358
29	X=583125.8283	Y=4332191.2110
30	X=583126.1198	Y=4332191.1147
31	X=583126.6037	Y=4332191.0034
32	X=583127.5522	Y=4332190.1333
33	X=583128.8423	Y=4332189.8549

Nº	LÍMITE PARCELA 02.0352-4	
	X	Y
1	X=587473.1544	Y=4329140.4379
2	X=587464.4630	Y=4329144.0352
3	X=587457.7898	Y=4329147.5820
4	X=587454.0874	Y=4329151.2101
5	X=587453.4001	Y=4329155.1329
6	X=587453.9544	Y=4329159.6756
7	X=587456.1271	Y=4329163.2529
8	X=587468.1037	Y=4329170.0430

Nº	LÍMITE PARCELA 02.0352-5	
	X	Y
1	X=587468.1037	Y=4329170.0430
2	X=587469.1409	Y=4329170.6310
3	X=587483.3075	Y=4329176.8303
4	X=587498.8487	Y=4329180.7632
5	X=587511.4413	Y=4329182.6129
6	X=587525.8961	Y=4329184.6962
7	X=587538.5109	Y=4329186.2206
8	X=587551.0440	Y=4329187.2250
9	X=587558.9836	Y=4329187.2250
10	X=587558.9836	Y=4329116.7264
11	X=587532.9462	Y=4329118.2118
12	X=587516.7621	Y=4329120.2443
13	X=587506.8964	Y=4329123.1407
14	X=587494.2817	Y=4329130.5391
15	X=587484.1278	Y=4329135.8237
16	X=587473.5970	Y=4329140.2547
17	X=587473.1544	Y=4329140.4379

APÉNDICE 2: LISTADOS DE PROPIETARIOS

PROYECTO DE CONSTRUCCION: Aparcamiento de emergencia de vehículos pesados en vialidad invernal. A-31 Autovía de Alicante PK 52, MD. Enlace de Montalvos. Tramo: La Roda-Albacete

TERMINO MUNICIPAL: LA GINETA (Albacete)

Nº DE ORDEN	REFERENCIA CATASTRAL	POLÍGONO	PARCELA	TITULAR ACTUAL	SUPERFICIE CATASTRAL (m2)	AFECCIONES (m2)					NATURALEZA	
						SUB	CALIFICACIÓN FISCAL	APROVECHAMIENTO	EXPROPIACIÓN	IMPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES		OCUPACIÓN TEMPORAL
02.0352-1	020035A002001680000DQ	2	168	Francisco Jimenez Garcia	97.570	0 0	C E	Labor o Labradío secoano Pastos	56.010,91	0,00	0,00	RÚSTICO
02.0352-2	020035A002050640000DO	2	5064	Ministerio de Fomento	7.058	0	C	Labor o Labradío secoano	2.670,34	45,55	710,52	RÚSTICO
02.0352-3	000800200WJ83A0001DJ	000800200WJ83A0001DJ		Los Abades de la Gineta SLU	91.812		I	Improductivo	614,01	0,00	0,00	RÚSTICO
02.0352-4	02035A008090050000DE	02035A008090050000DE		Ministerio de Fomento	217.975		I	Improductivo	350,37	0,00	0,00	RÚSTICO
02.0352-5	02035A008090030000DI	02035A008090030000DI		Ministerio de Fomento	193.110	0	VT	Vía de comunicación de dominio público	5.084,42	0,00	0,00	RÚSTICO

TOTAL AFECCIONES (m2)	64.730,05	45,55	710,52
------------------------------	------------------	--------------	---------------

APÉNDICE 3: FICHAS INDIVIDUALIZADAS DE FINCAS

FICHA DE DATOS DE LA PARCELA AFECTADA

PROYECTO:	APARCAMIENTO DE EMERGENCIA DE VEHÍCULOS PESADOS EN VIALIDAD INVERNAL A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE PK 52+000, MD. ENLACE DE MONTALVOS.			FECHA:	
TRAMO:	Tramo: La Roda-Albacete				
MUNICIPIO:	0352 - LA GINETA	PROVINCIA:	02-ALBACETE		
COMUNIDAD AUTÓNOMA:	CASTILLA-LA MANCHA	Nº DE ORDEN:	02.0352-1		

TITULARIDAD					
DATOS DEL TITULAR					
NOMBRE:	Francisco Jimenez Garcia				
DNI/CIF	---				
DOMICILIO:					
CIUDAD:					
CÓDIGO POSTAL:					
TELÉFONO:					

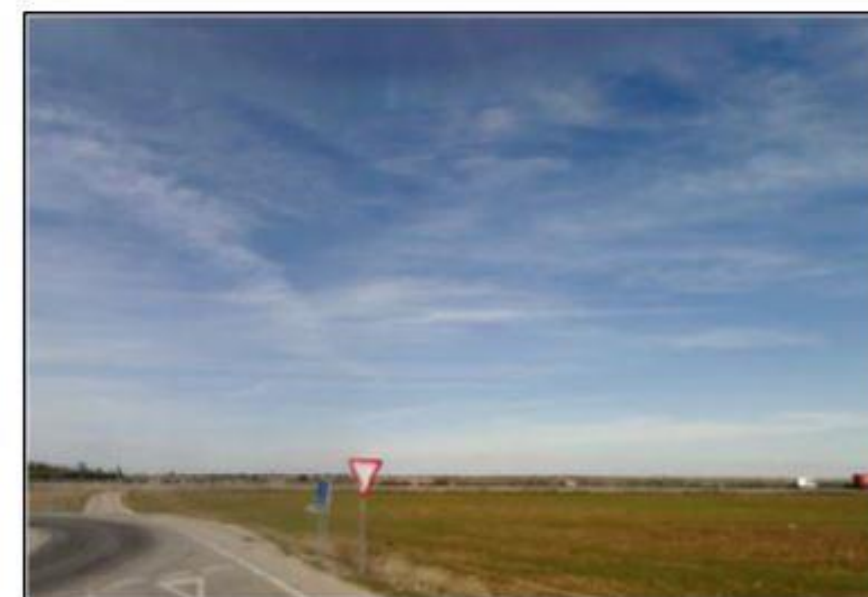
DATOS DEL REGISTRO					
REGISTRO:					
FINCA:		TOMO:	SECCIÓN:	LIBRO:	
INSCRIPCIÓN:					

DATOS CATASTRALES					
Paraje:	Superficie (m2):	97.570			
	Valor catastral:	5.063,73 €	Calif. Fiscal:	Suelo sin edificar	
Polígono:	2	C. Urbanística:	RUSTICO		
Parcela:	168				

CARACTERÍSTICAS DE LA FINCA					
NATURALEZA:	RUSTICO				
APROVECHAMIENTO ACTUAL:	Labor o Labradío seco				
FORMA Y CONFIGURACIÓN:	LINDEROS				
	Norte: Camino de la Roda				
	Sur: Parcela-173				
	Este: Parcelas-169, 170 y 172				
	Oeste: Glorieta y Accesos A-31(MF)				

BIENES AFECTADOS						
Subparcela	Aprovechamiento	Unidad	Expropiación Definitiva	Servidumbre	Ocupación Temporal	Total Afección
	Labor o Labradío secan	m2	56.010,91	0,00	0,00	56.010,91
TOTAL BIENES AFECTADOS:			56.010,91	0,00	0,00	56.010,91

AFECCIONES			
TIPO	CANTIDAD	(m2- - m - ud)	

PLANO DE SITUACIÓN**FOTO**

FICHA DE DATOS DE LA PARCELA AFECTADA

PROYECTO:	APARCAMIENTO DE EMERGENCIA DE VEHÍCULOS PESADOS EN VIALIDAD INVERNAL A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE PK 52+000, MD. ENLACE DE MONTALVOS.			FECHA:		
TRAMO:	Tramo: La Roda-Albacete					
MUNICIPIO:	0352 - LA GINETA	PROVINCIA:	02-ALBACETE			
COMUNIDAD AUTÓNOMA:	CASTILLA-LA MANCHA	Nº DE ORDEN:	02.0352-2			
TITULARIDAD						
DATOS DEL TITULAR						
NOMBRE:	Ministerio de Fomento					
DNI/CIF:						
DOMICILIO:						
CIUDAD:						
CÓDIGO POSTAL:						
TELÉFONO:						
DATOS DEL REGISTRO						
REGISTRO:		TOMO:		SECCIÓN:	LIBRO:	
FINCA:						
INSCRIPCIÓN:						
DATOS CATASTRALES						
Paraje:		Superficie (m2):	7.058			
		Valor catastral:	0,00 €	Calif. Fiscal:	C	
Polígono:	2	C. Urbanística:	0			
Parcela:	5064					
CARACTERÍSTICAS DE LA FINCA						
NATURALEZA:	0					
APROVECHAMIENTO ACTUAL:	Labor o Labradío seco					
FORMA Y CONFIGURACIÓN:	Irregular					
		LINDEROS				
		Norte:	Autovía A-31			
		Sur:	Glorieta y Accesos A-31			
		Este:	Camino de la Roda			
		Oeste:	Acceso A-31			
BIENES AFECTADOS						
Subparcela	Aprovechamiento	Unidad	Expropiación	Servidumbre	Ocupación	Total
			Definitiva		Temporal	Afección
	Labor o Labradío seco	m2	2.670,34	45,55	710,52	3.426,41
TOTAL BIENES AFECTADOS:			2.670,34	45,55	710,52	3.426,41
AFECCIONES						
	TIPO		CANTIDAD		(m2 - m - ud)	

PLANO DE SITUACIÓN**FOTO**

FICHA DE DATOS DE LA PARCELA AFECTADA

PROYECTO:	APARCAMIENTO DE EMERGENCIA DE VEHÍCULOS PESADOS EN VIALIDAD INVERNAL A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE PK 52+000, MD. ENLACE DE MONTALVOS.			FECHA:	
TRAMO:	Tramo: La Roda-Albacete				
MUNICIPIO:	0352 - LA GINETA	PROVINCIA:	02-ALBACETE		
COMUNIDAD AUTÓNOMA:	CASTILLA-LA MANCHA	Nº DE ORDEN:	02.0352-3		

TITULARIDAD					
DATOS DEL TITULAR					
NOMBRE:	Los Abades de la Gineta SLU				
DNI/CIF					
DOMICILIO:					
CIUDAD:					
CÓDIGO POSTAL:					
TELÉFONO:					

DATOS DEL REGISTRO					
REGISTRO:					
FINCA:	TOMO:	SECCIÓN:	LIBRO:		
INSCRIPCIÓN:					

DATOS CATASTRALES					
Paraje:	Superficie (m2):	91.812			
	Valor catastral:	1.029.410,16 €	Calif. Fiscal:	J	
Polígono:	518	C. Urbanística:	RUSTICO		
Parcela:	000800200WJ83A0001DJ				

CARACTERÍSTICAS DE LA FINCA					
NATURALEZA:	RUSTICO				
APROVECHAMIENTO ACTUAL:	Improductivo				
FORMA Y CONFIGURACIÓN:	Irregular				
			LINDEROS		
			Norte:	Parcela-17 y 18, Pol-36 La Roda	
			Sur:	Parcela-168	
			Este:	Glorieta y Accesos a la A-31 (MF)	
			Oeste:	Parcela-163 y 20182	

BIENES AFECTADOS						
Subparcela	Aprovechamiento	Unidad	Expropiación Definitiva	Servidumbre	Ocupación Temporal	Total Afección
	Improductivo	m2	614,01	0,00	0,00	614,01
TOTAL BIENES AFECTADOS:			614,01	0,00	0,00	614,01

AFECCIONES			
TIPO	CANTIDAD	(m2- - m - ud)	

PLANO DE SITUACIÓN**FOTO**

FICHA DE DATOS DE LA PARCELA AFECTADA

PROYECTO:	APARCAMIENTO DE EMERGENCIA DE VEHÍCULOS PESADOS EN VIALIDAD INVERNAL A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE PK 52+000, MD. ENLACE DE MONTALVOS.			FECHA:		
TRAMO:	Tramo: La Roda-Albacete					
MUNICIPIO:	0352 - LA GINETA	PROVINCIA:	02-ALBACETE			
COMUNIDAD AUTÓNOMA:	CASTILLA-LA MANCHA	Nº DE ORDEN:	02.0352-4			
TITULARIDAD						
DATOS DEL TITULAR						
NOMBRE:	Ministerio de Fomento					
DNI/CIF:						
DOMICILIO:						
CIUDAD:						
CÓDIGO POSTAL:						
TELÉFONO:						
DATOS DEL REGISTRO						
REGISTRO:						
FINCA:		TOMO:	SECCIÓN:	LIBRO:		
INSCRIPCIÓN:						
DATOS CATASTRALES						
Paraje:	Superficie (m2):	217,975				
	Valor catastral:	0,00 €	Calif. Fiscal:	1		
Polígono:	8					
	C. Urbanística:	RUSTICO				
Parcela:	02035A008090050000DE					
CARACTERÍSTICAS DE LA FINCA						
NATURALEZA:	RUSTICO					
APROVECHAMIENTO ACTUAL:	Improductivo					
FORMA Y CONFIGURACIÓN:	Irregular					
	LINDEROS					
	Norte: Varias parcelas					
	Sur: Varias parcelas					
	Este: Varias parcelas					
	Oeste: Varias parcelas					
BIENES AFECTADOS						
Subparcela	Aprovechamiento	Unidad	Expropiación	Servidumbre	Ocupación	Total
	Improductivo	m2	Definitiva	0,00	Temporal	Afección
			350,37	0,00	0,00	350,37
TOTAL BIENES AFECTADOS:			350,37	0,00	0,00	350,37
AFECCIONES						
	TIPO		CANTIDAD		(m2 - - m - ud)	

PLANO DE SITUACIÓN**FOTO**


FIGHA DE DATOS DE LA PARCELA AFECTADA

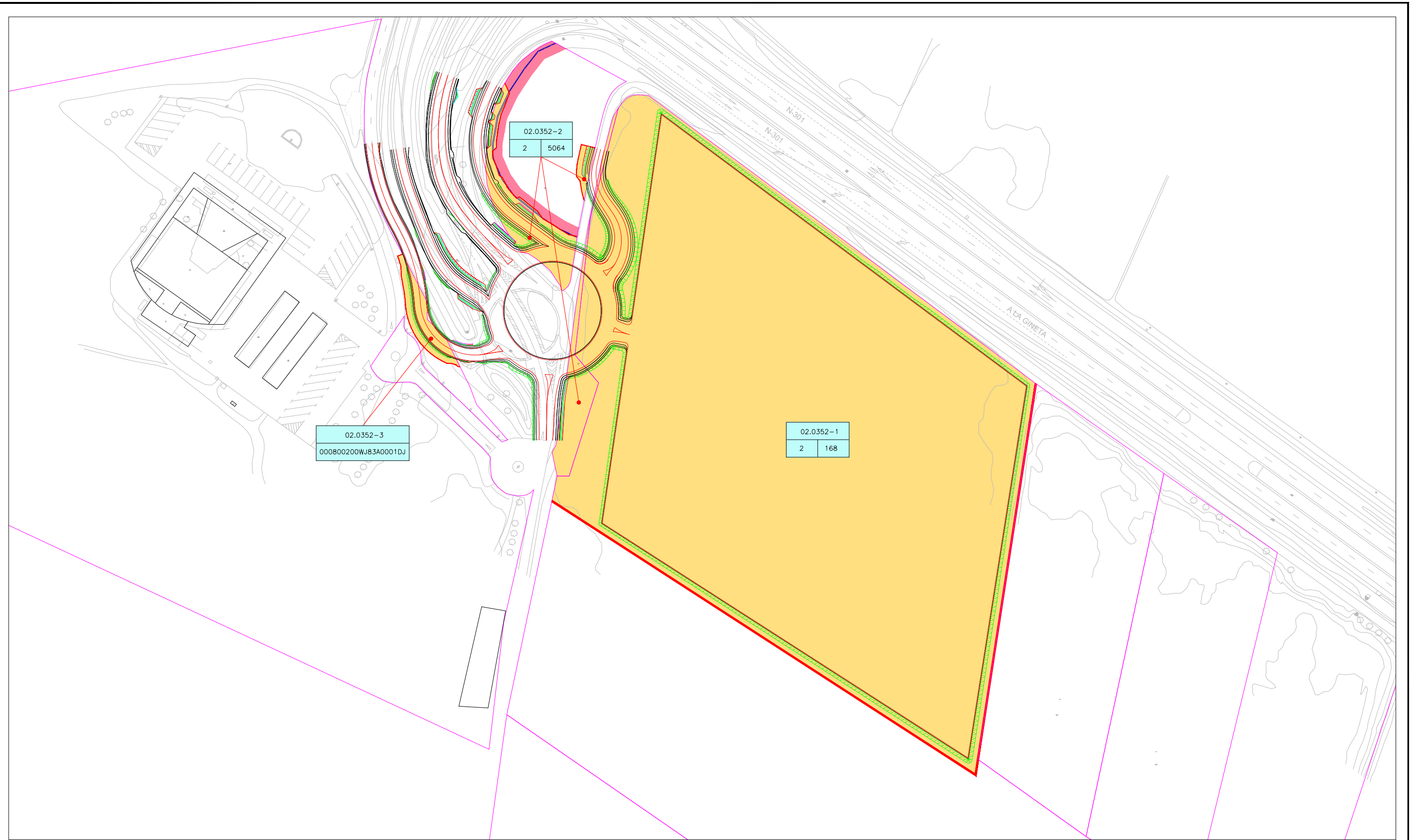
PROYECTO: APARCAMIENTO DE EMERGENCIA DE VEHÍCULOS PESADOS EN VIALIDAD INVERNAL A-31 AUTOVÍA DE ALCANTE PK 52+000, MD. ENLACE DE MONTALVOS.		FECHA:				
TRAMO: Tramo: La Roda-Albacete						
MUNICIPIO: 0352 - LA GINETA		PROVINCIA: 02-ALBACETE				
COMUNIDAD AUTÓNOMA: CASTILLA-LA MANCHA		Nº DE ORDEN: 02.0352-5				
TITULARIDAD						
DATOS DEL TITULAR						
NOMBRE: Ministerio de Fomento						
DNI/CIF						
DOMICILIO:						
CIUDAD:						
CÓDIGO POSTAL:						
TELÉFONO:						
DATOS DEL REGISTRO						
REGISTRO:						
FINCA:		TOMO:	SECCIÓN:			
INSCRIPCIÓN:		LIBRO:				
DATOS CATASTRALES						
Paraje:	Superficie (m2):	193.110				
	Valor catastral:	0,00 €	Calif. Fiscal: VT			
Polígono: 8	C. Urbanística:	RUSTICO				
Parcela: 02035A008090030000DI						
CARACTERÍSTICAS DE LA FINCA						
NATURALEZA: RUSTICO						
APROVECHAMIENTO ACTUAL: Vía de Comunicación de dominio público						
FORMA Y CONFIGURACIÓN: Irregular		LINDEROS				
		Norte: Varias parcelas				
		Sur: Varias parcelas				
		Este: Varias parcelas				
		Oeste: Varias parcelas				
BIENES AFECTADOS						
Subparcela	Aprovechamiento	Unidad	Expropiación	Servidumbre	Ocupación	Total
			Definitiva		Temporal	Afección
	Vía de Comunicación de dominio público	m2	5.084,42	0,00	0,00	5.084,42
TOTAL BIENES AFECTADOS:			5.084,42	0,00	0,00	5.084,42
AFECCIONES						
TIPO		CANTIDAD	(m2 - m - ud)			

PLANO DE SITUACIÓN**FOTO**

APÉNDICE 4: PLANOS



	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO	EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO	ESCALAS:	TÍTULO DEL PROYECTO:	CLAVE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS			S/E	APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL, A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)	39-AB-4610		EXPROPIACIONES MUNICIPIOS AFECTADOS	AGOSTO 2018
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS			ORIGINAL A-1 GRÁFICA					
	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA	D.ª GLORIA LÓPEZ OLMEDA	D. ISIDORO PICAZO VALERA						HOJA 1 DE 1



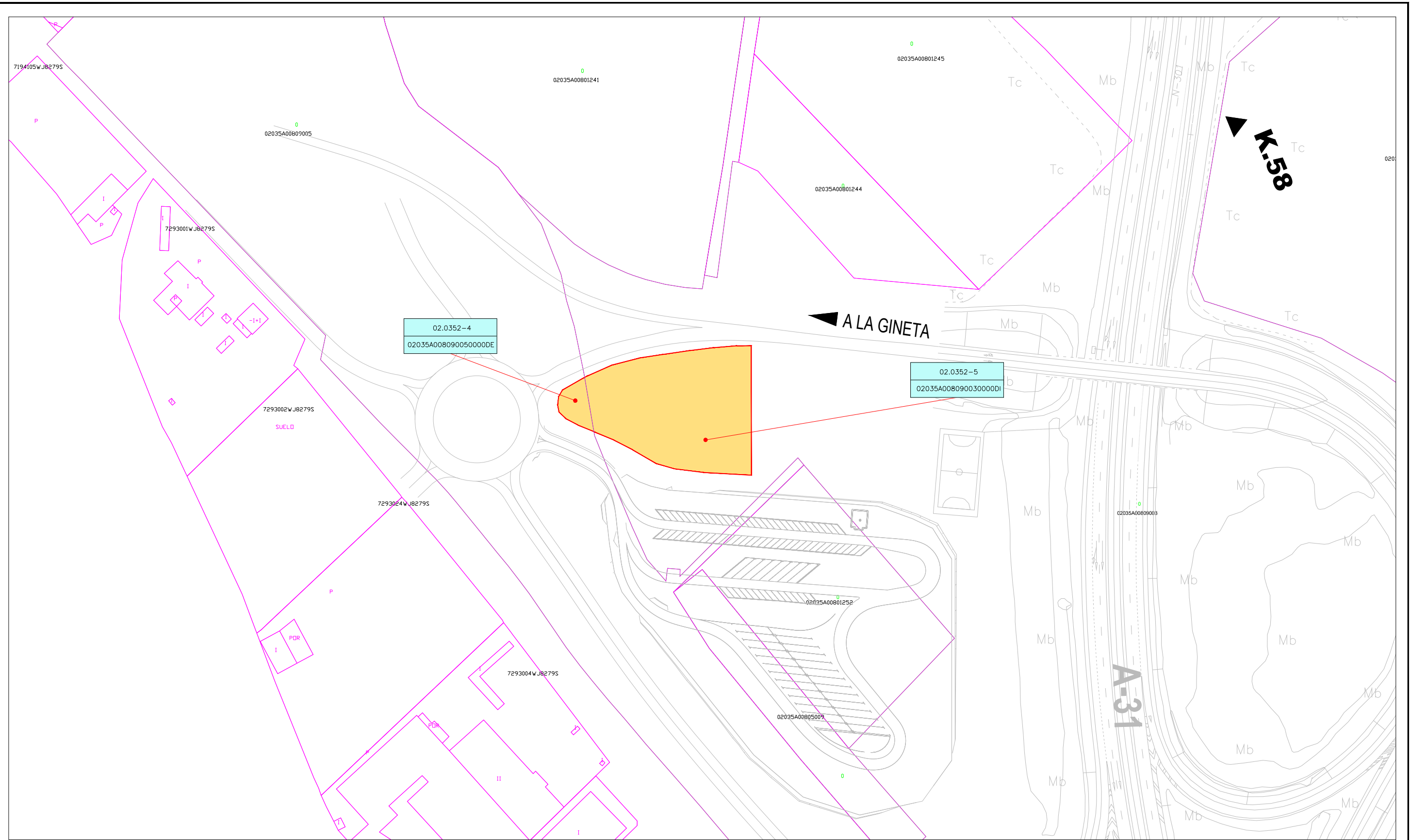
02.0352-2
2 5064

02.0352-3
000800200WJ83A0001DJ

02.0352-1
2 168

Nº PROVINCIA	Nº T. MUNICIPAL	
	AA.BBBB-XX	Nº ORDEN EN EXPROPIACIÓN
Nº POLIGONO DE CATASTRO	xx xx	Nº PARCELA DE CATASTRO

- SUPERFICIE A EXPROPIAR (SE)
- ZONA DE SERVIDUMBRE (SS)
- OCUPACIÓN TEMPORAL (SOT)
- LIMITE DE EXPROPIACIÓN
- LIMITE DE PARCELA
- LIMITE DE SUBPARCELA
- LIMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE POLIGONO



02.0352-4
02035A008090050000DE

02.0352-5
02035A008090030000DI

N° PROVINCIA	AA	N° T. MUNICIPAL	BB
N° POLIGONO DE CATASTRO	xx	N° ORDEN EN EXPROPIACIÓN	XX
		N° PARCELA DE CATASTRO	xx

- SUPERFICIE A EXPROPIAR (SE)
- ZONA DE SERVIDUMBRE (SS)
- OCUPACIÓN TEMPORAL (SOT)
- LIMITE DE EXPROPIACIÓN
- LIMITE DE PARCELA
- LIMITE DE SUBPARCELA
- LIMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL
- LIMITE DE POLIGONO

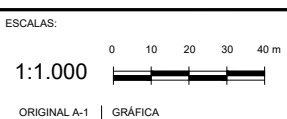


SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO
D.ª GLORIA LÓPEZ OLMEDA

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO
D. ISIDORO PICAZO VALERA

ESCALAS:
1:1.000
ORIGINAL A-1 | GRÁFICA



TÍTULO DEL PROYECTO:
APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)

CLAVE:
39-AB-4610

N° PLANO:

DESIGNACIÓN:
PLANTA DE EXPROPIACIONES

FECHA:
AGOSTO 2018
HOJA 2 DE 2

ANEJO Nº 23. REPOSICIÓN DE SERVICIOS

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	69
2. REDES DE LA DGT	69
3. REDES DE TELECOMUNICACIONES	73
LÁMINA 1. REDES DE TELEFÓNICA E IBERDROLA	74

1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es definir las actuaciones previstas para la reposición de servicios en el área de actuación del aparcamiento de emergencia.

De acuerdo a la información recabada en el Anejo 21.- Coordinación con otros organismos, se detecta la afección en las áreas de ocupación del proyecto sobre redes o instalaciones de la DGT.

Cabe destacar, aunque no se vaya a ver afectada por las obras, la presencia de una arqueta de Telefónica en el entorno del *Eje 5 – Vía de servicio*. Dicha vía comunica las áreas de servicio de los KM 51 y KM 52 de la A-31 en su margen derecha.

2. REDES DE LA DGT

En la zona de actuación del aparcamiento y enlace, se localizan actualmente instalaciones de la DGT, en concreto una canalización subterránea con sus correspondientes arquetas y cruce, tal y como se aprecia en la página siguiente.

Dicha canalización discurre en paralelo a los viales actuales, por lo que se verá afectada por el cambio de trazado de los mismos, quedando parte de la canalización, varias de sus arquetas y un cruce bajo los nuevos viales. En concreto debido a las actuaciones sobre:

- Ramal del carril de aceleración de la A-31 en el KM52 sentido Albacete. Este ramal sufrirá un cambio de trazado en su entronque con la isleta, de acuerdo al trazado del eje 8 de proyecto.
- Glorieta partida del enlace de la A-31 en el KM52 en su margen derecha, sentido Albacete. Ésta se sustituirá por una nueva glorieta, de acuerdo al trazado del eje 1 de proyecto.
- Caminos de vía de servicio y de acceso a Área de servicio, de la A-31 en el KM52 en su margen derecha, sentido Albacete. Estos caminos sufrirán un cambio de trazado en su entronque con la glorieta, de acuerdo al trazado de los ejes 7 y 3 de proyecto repectivamente.

Al aumentar la cota de la rasante de los nuevos viales en la zona, se podría considerar la protección de la línea mediante losas, pero dada la longitud de la canalización y su trazado en curva con arquetas y cruces, dicha solución no sería viable de cara al mantenimiento de la misma y de las redes que aloja.

Por ello se proyecta la ejecución de una nueva canalización en sustitución de la afectada. Dicha canalización se sustituirá desde la arqueta existente inmediatamente anterior a la zona de obras del eje 8, hasta la arqueta existente previa al área de servicio. Dicha actuación afectará a:

- 285.51 ml de canalización subterránea, y 1 cruce bajo el camino de vía de servicio.
- 7 arquetas, de las cuales se han de sustituir cinco.
- Y a las líneas que aloja dicha canalización.

A su vez, será necesaria la ejecución de un nuevo cruce bajo el vial del acceso al aparcamiento.

Las características más relevantes de la nueva red serán:

- Canalización de dos tubos de Ø160, Arquetas de 60x60x80 cm de fábrica de ladrillo, con tapa. Así mismo, será precisa la de las líneas en esta nueva canalización, las cuales serán de idénticas características a los de las líneas existentes

PROYECTO:	APARCAMIENTO DE EMERGENCIA DE VEHÍCULOS PESADOS EN ENLACE EN P.K. 52	FECHA:	17/08/2018
TRAMO:	P.K. 52		
MUNICIPIO:	LA RODA-MONTALVOS-LAGINETA	PROVINCIA:	ALBACETE
COMUNIDAD AUTÓNOMA:	CASTILLA-LA MANCHA	PLANO:	

FOTOGRAFÍA**ESTADO ACTUAL**

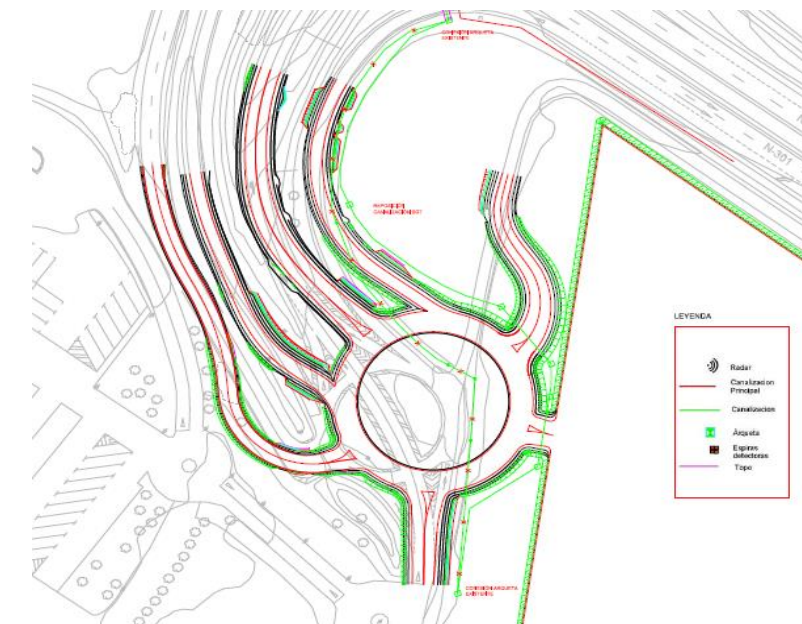
Dicha canalización discurre en paralelo a los viales actuales, por lo que se verá afectada por el cambio de trazado de los mismos, quedando parte de la canalización, varias de sus arquetas y un cruce bajo los nuevos viales. En concreto debido a las actuaciones sobre:

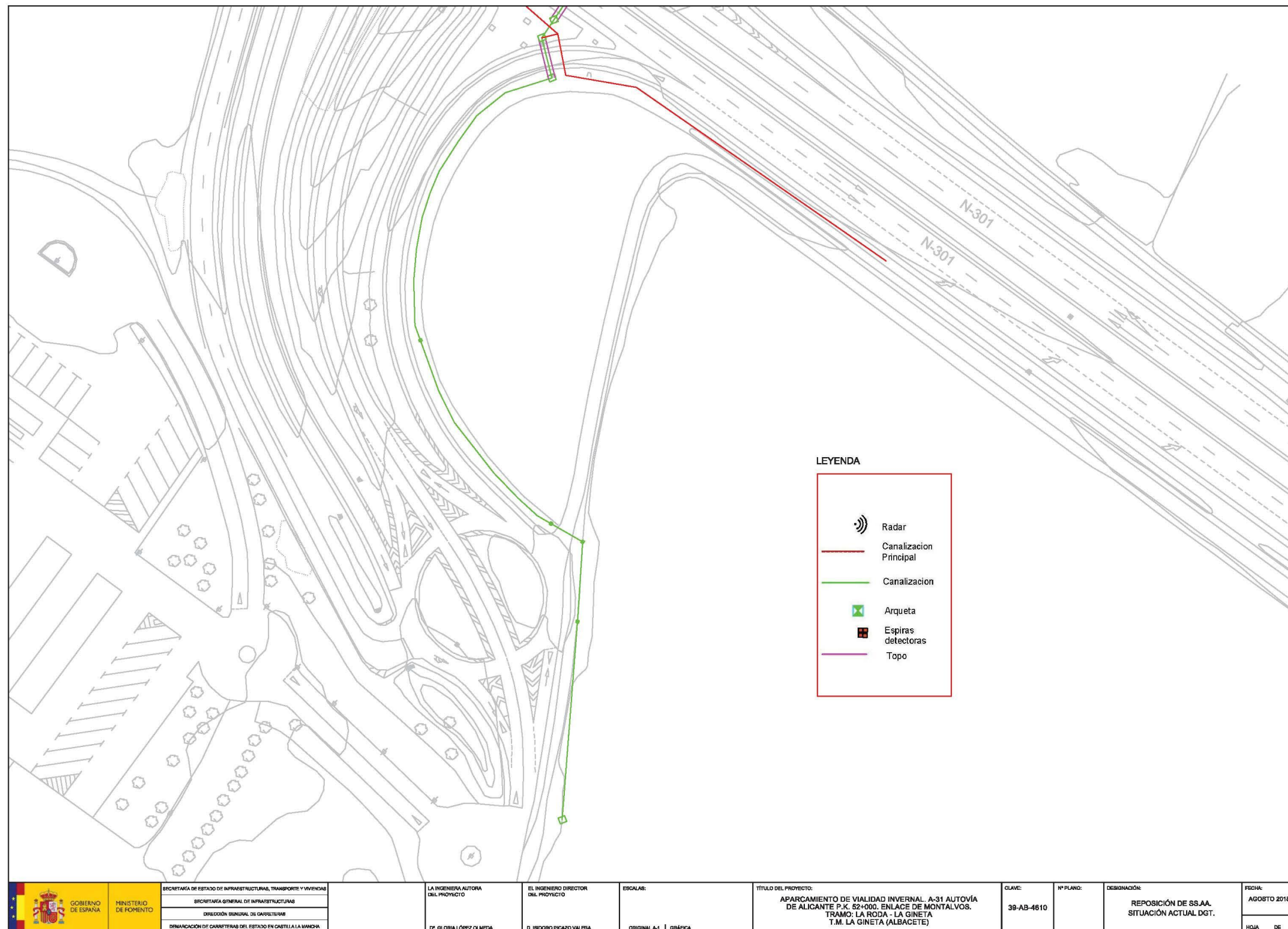
- Ramal del carril de aceleración de la A-31 en el KM52 sentido Albacete. Este ramal sufrirá un cambio de trazado en su entronque con la isleta, de acuerdo al trazado del eje 8 de proyecto.
- Glorieta partida del enlace de la A-31 en el KM52 en su margen derecha, sentido Albacete. Ésta se sustituirá por una nueva glorieta, de acuerdo al trazado del eje 1 de proyecto.
- Caminos de vía de servicio y de acceso a Área de servicio, de la A-31 en el KM52 en su margen derecha, sentido Albacete. Estos caminos sufrirán un cambio de trazado en su entronque con la glorieta, de acuerdo al trazado de los ejes 7 y 3 de proyecto respectivamente.

SOLUCIÓN PROPUESTA

Por ello se proyecta la ejecución de una nueva canalización en sustitución de la afectada.
Dicha canalización se sustituirá desde la arqueta existente inmediatamente anterior a la zona de obras del eje 8, hasta la arqueta existente previa al área de servicio


TITULAR O CONCESIONARIO	DATOS DEL RESPONSABLE DEL AREA
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO Jefatura de Tráfico de Albacete	NOMBRE: JEFATURA DE TRÁFICO DE ALBACETE DOMICILIO: C/Alcalde José María de Miguel, nº1 CIUDAD: ALBACETE CODIGO P: 2071 TELEF:
CLASE DE SERVICIO AFECTADO	TIPO DE AFECCION
CANALIZACIÓN DE TRANSMISIÓN DE DATOS	AFECTADO
TITULO O DENOMINACION DEL SERVICIO AFECTADO	PK:
CANALIZACIÓN DE TRANSMISIÓN DE DATOS	ACCESO A LA URBANIZACIÓN
AFECCION	
Longitud	285,51 M
PRESUPUESTO:	10.536,17 €

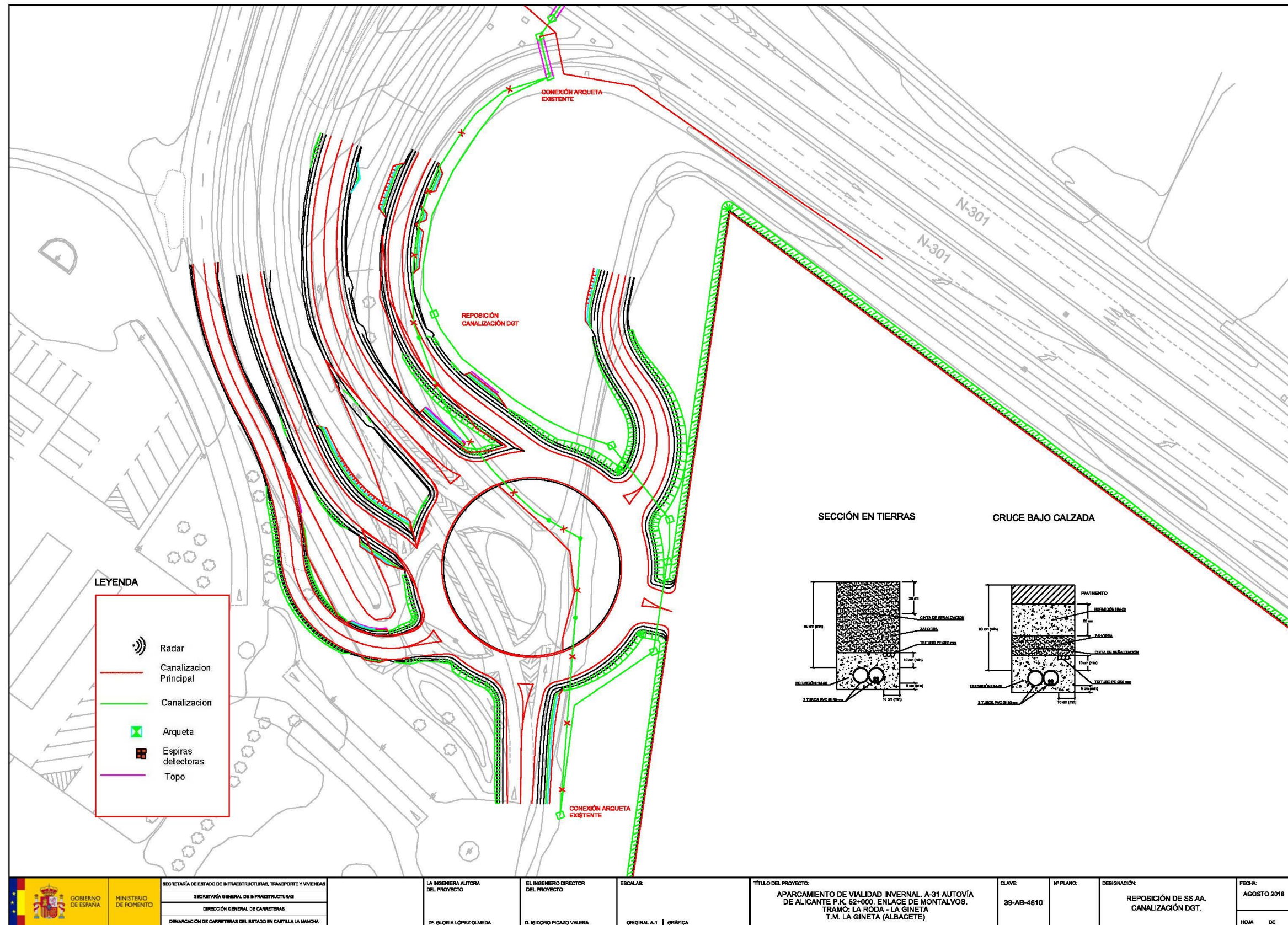
CROQUIS



LEYENDA

-  Radar
-  Canalización Principal
-  Canalización
-  Arqueta
-  Espiras detectoras
-  Topo

 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO	EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO	ESCALAS:	TÍTULO DEL PROYECTO:	CLAVE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	D.ª GLORIA LÓPEZ OLMEDA	D. ISIDORO PICAZO VALERA	ORIGINAL A-1 GRÁFICA	APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)	39-AB-4610		REPOSICIÓN DE SS.AA. SITUACIÓN ACTUAL DGT.	AGOSTO 2018
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS								HOJA DE
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA								



3. REDES DE TELECOMUNICACIONES

Próxima a la zona de actuación sobre la vía de servicio, se localiza una arqueta de Telefónica.



Dicha arqueta no se ve afectada por las obras, tal y como se puede observar en la Lámina 1. Redes de Telefónica e Iberdrola.

Dada su proximidad al entorno de actuación, se ha de considerar su posible balizamiento y/o protección durante las obras, en caso de que se prevea que alguna de las actividades sobre la vía de servicio pueda acabar afectando a la misma.

LÁMINA 1. REDES DE TELEFÓNICA E IBERDROLA

ALINEACIONES Y LEYENDAS DE SIMBOLOS DE LAS REDES DE TELEFONICA E IBERDROLA SEGUN INFORMACION CAD REMITIDA POR INKOLAN.

LEYENDA



COLORES

- ALTA TENSION
- MEDIA TENSION
- BAJA TENSION
- CLIENTE

TRAZO DE LINEA

- LINEA AEREA
- LINEA SUBTERRANEA

SIMBOLOGIA

STR	MANIOBRAS	GALERIA
CTD INTERIOR	EMPALME C.S.	CAJA GENERAL B1
CTD EXTERIOR	BOTELLA	CAJA GENERAL B2
CTC INTERIOR	EMPALME	CAJA SECCIONADORA
CTC EXTERIOR	CANALIZACION	TUBO
ARQUETA	APOYO HORMIGON	
CRUZAMIENTO	APOYO PORTICO	
CANALIZACION VACIA	APOYO DOBLE	
APOYO METALICO	PUESTA A TIERRA	
APOYO MADERA	ARQUETA OTROS SERV.	



*CR N° CAMARA DE REGISTRO

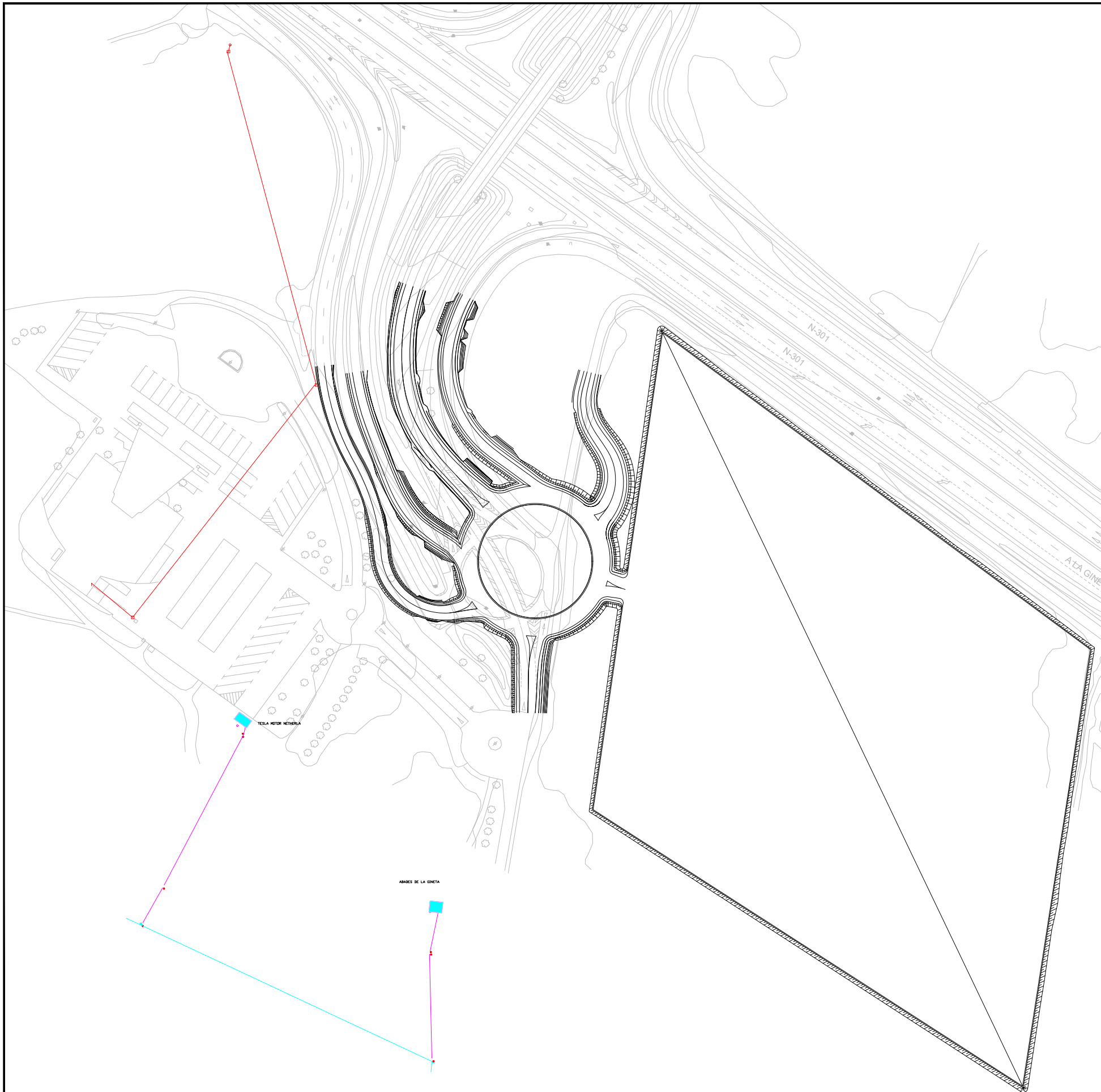
*ARQ N° ARQUETA

TRAZADO PRISMA CANALIZACION

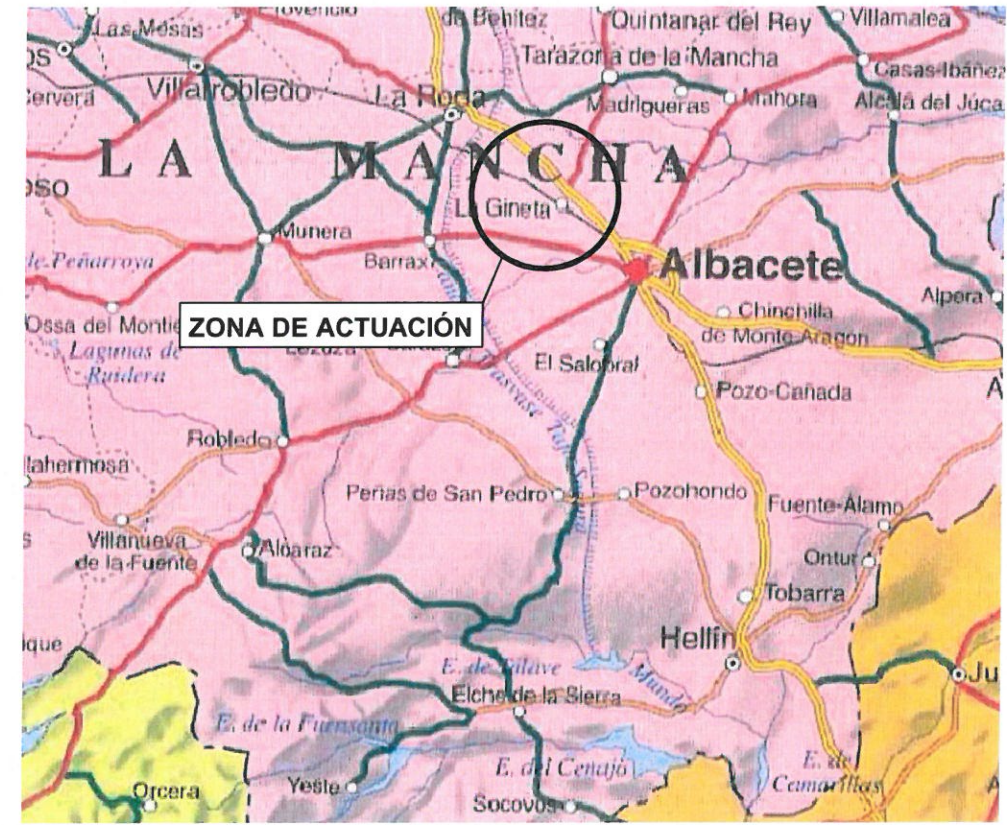
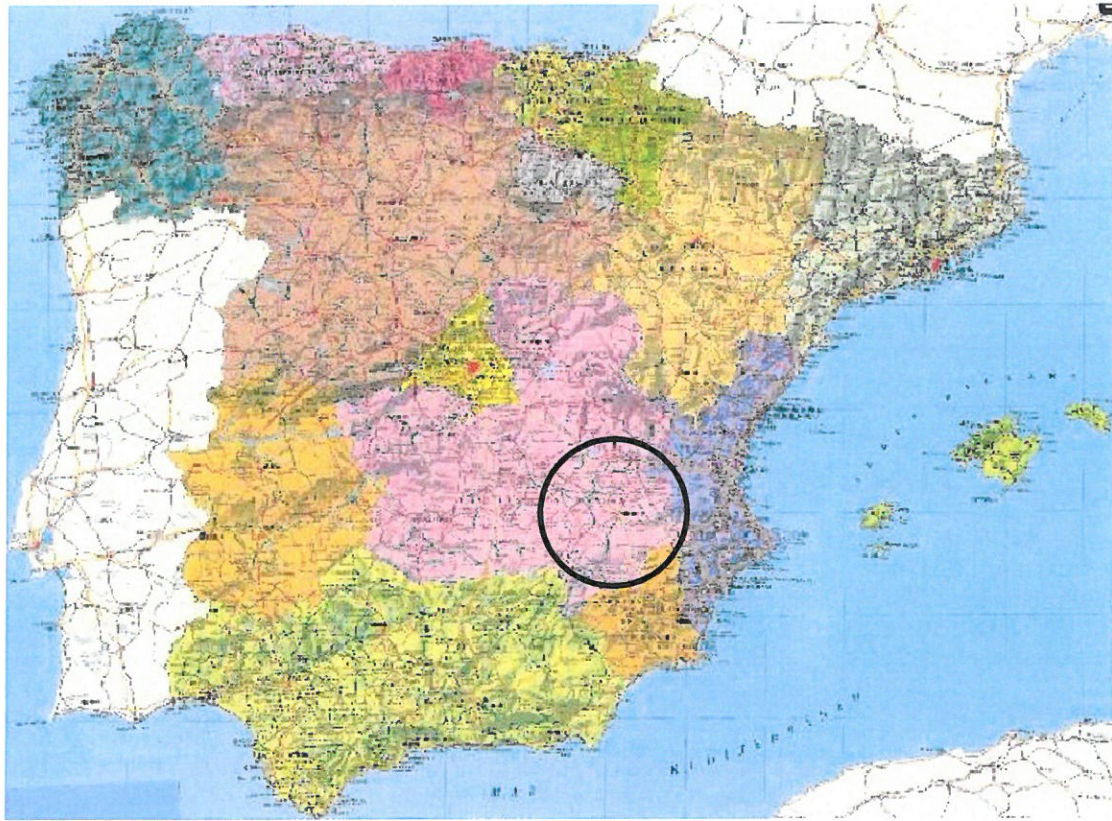
M PEDESTAL HORMIG. PARA ARMARIO

O POSTE

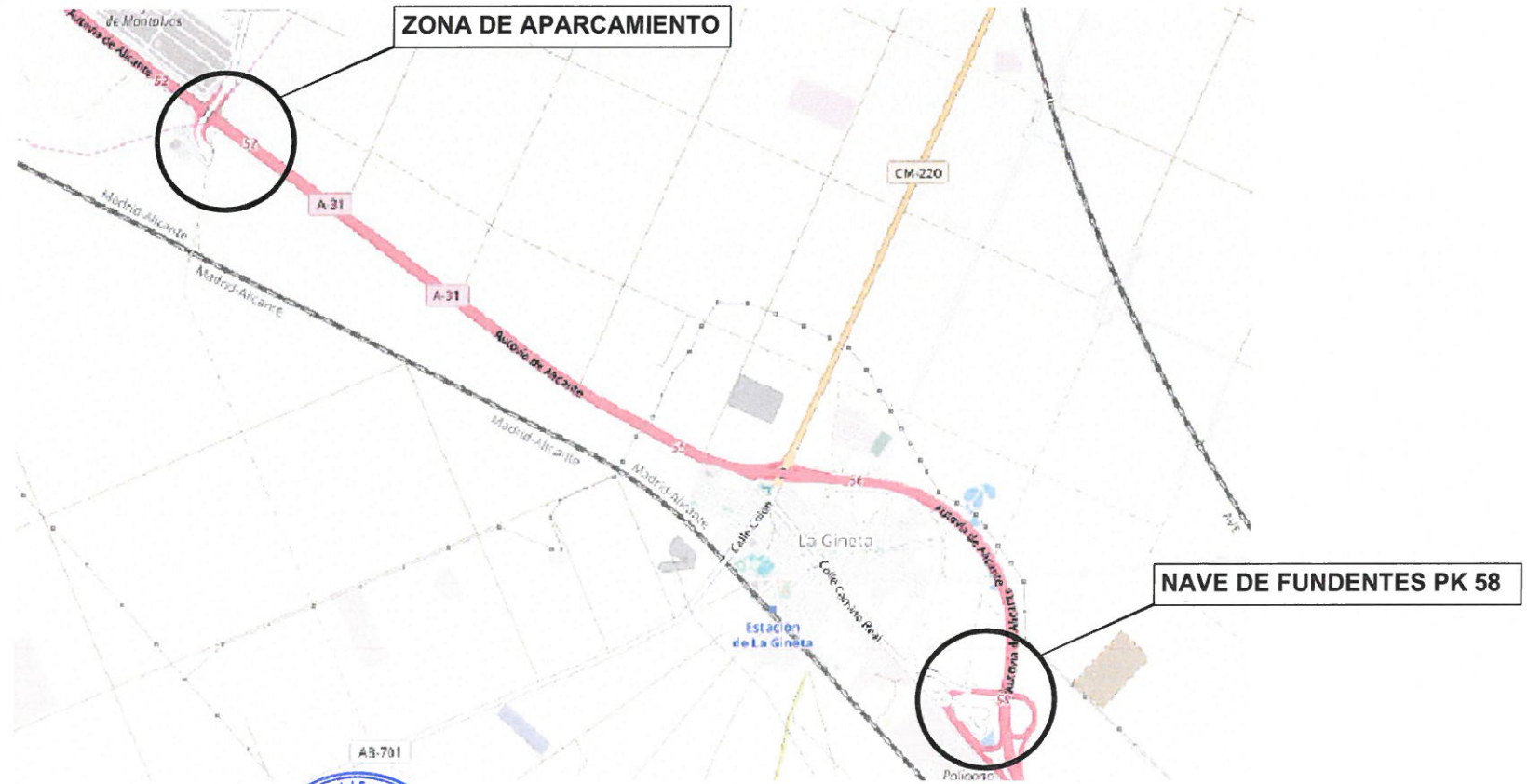
NOTA:
SI ESTA SIMBOLOGIA APARECE EN TRAZO GRUESO O DISCONTINUO ES QUE ESTA PROPUESTA O EN PROYECTO DE REALIZAR



3. PLANOS

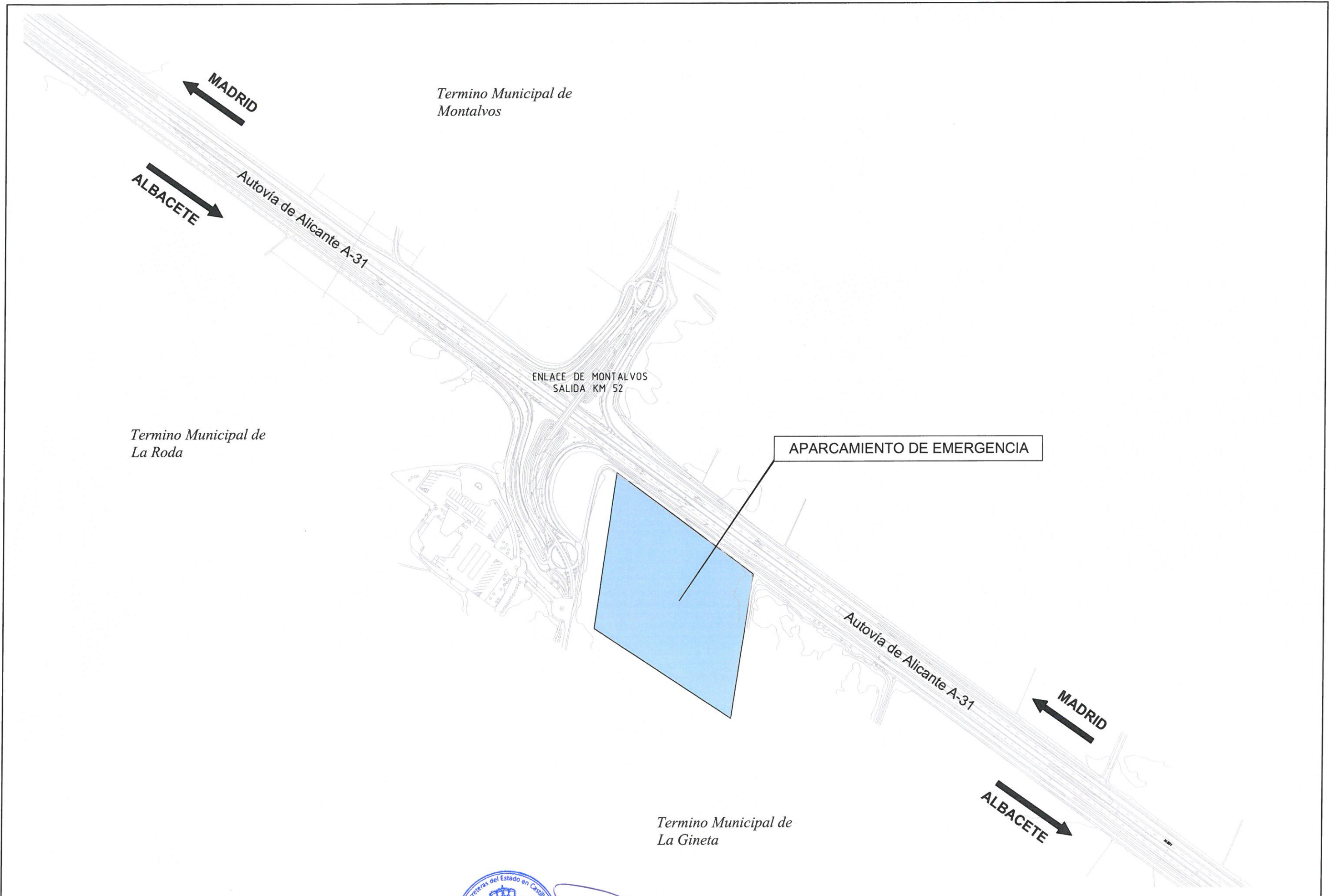




PLANO DE SITUACIÓN
SIN ESCALA

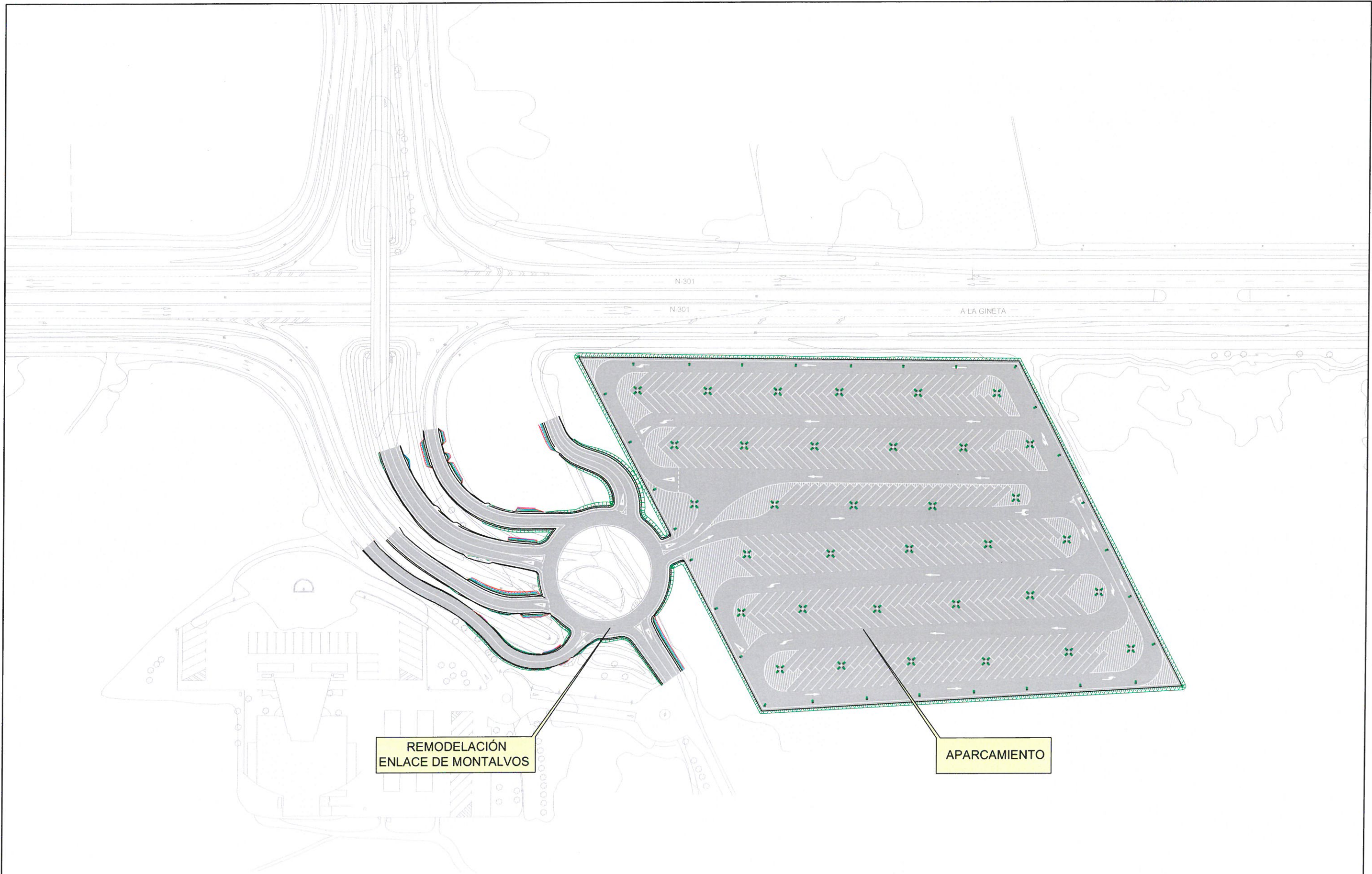


PLANO DE EMPLAZAMIENTO
SIN ESCALA

 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	 LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO D. GLORIA LÓPEZ OLIVERA	EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO D. ISIDORO PIÑAZO VALERA	ESCALAS:	TÍTULO DEL PROYECTO: APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)	CLAVE:	Nº PLANO: 1	DESIGNACIÓN: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS			SIN ESCALA		AGOSTO 2018			
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS			ORIGINAL A-1 GRÁFICA					
	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA					HOJA 1 DE 1			



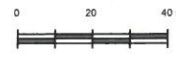


 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS		LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO	EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO	ESCALAS:	TÍTULO DEL PROYECTO: APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)	CLAVE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS		DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	D. GLORIA LÓPEZ QUESADA	D. ISIDORO PICAZO VALERA		1 : 2.500	39-AB-4610	2	LOCALIZACIÓN
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA				ORIGINAL A-1	GRÁFICA					HOJA 1 DE 1



REMODELACIÓN
ENLACE DE MONTALVOS



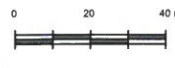
APARCAMIENTO

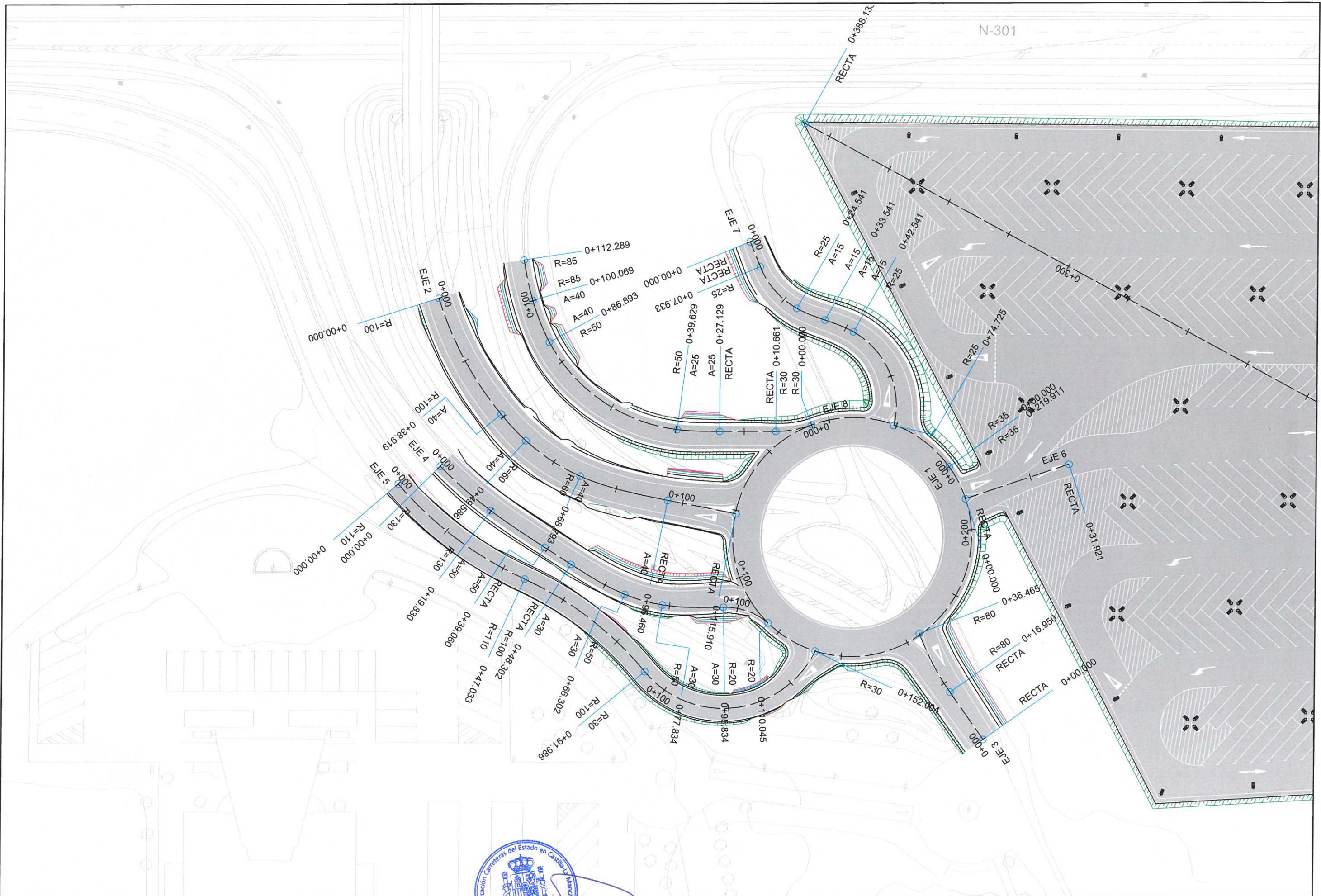
 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA</p>	<p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	 <p>LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO</p> <p>D. GLORIA LÓPEZ OLMEIDA</p>	<p>EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO</p> <p>D. ISIDORO PIGAZO VALERA</p>	<p>ESCALAS:</p> <p>1 : 1000</p>  <p>ORIGINAL A-1 GRÁFICA</p>	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p>APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)</p>	<p>CLAVE:</p> <p>39-AB-4610</p>	<p>Nº PLANO:</p> <p>3.1</p>	<p>DESIGNACIÓN:</p> <p>PLANTA GENERAL ENLACE Y APARCAMIENTO</p>	<p>FECHA:</p> <p>AGOSTO 2018</p>
		SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS								<p>HOJA 1 DE 1</p>
		DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS								
		DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA								






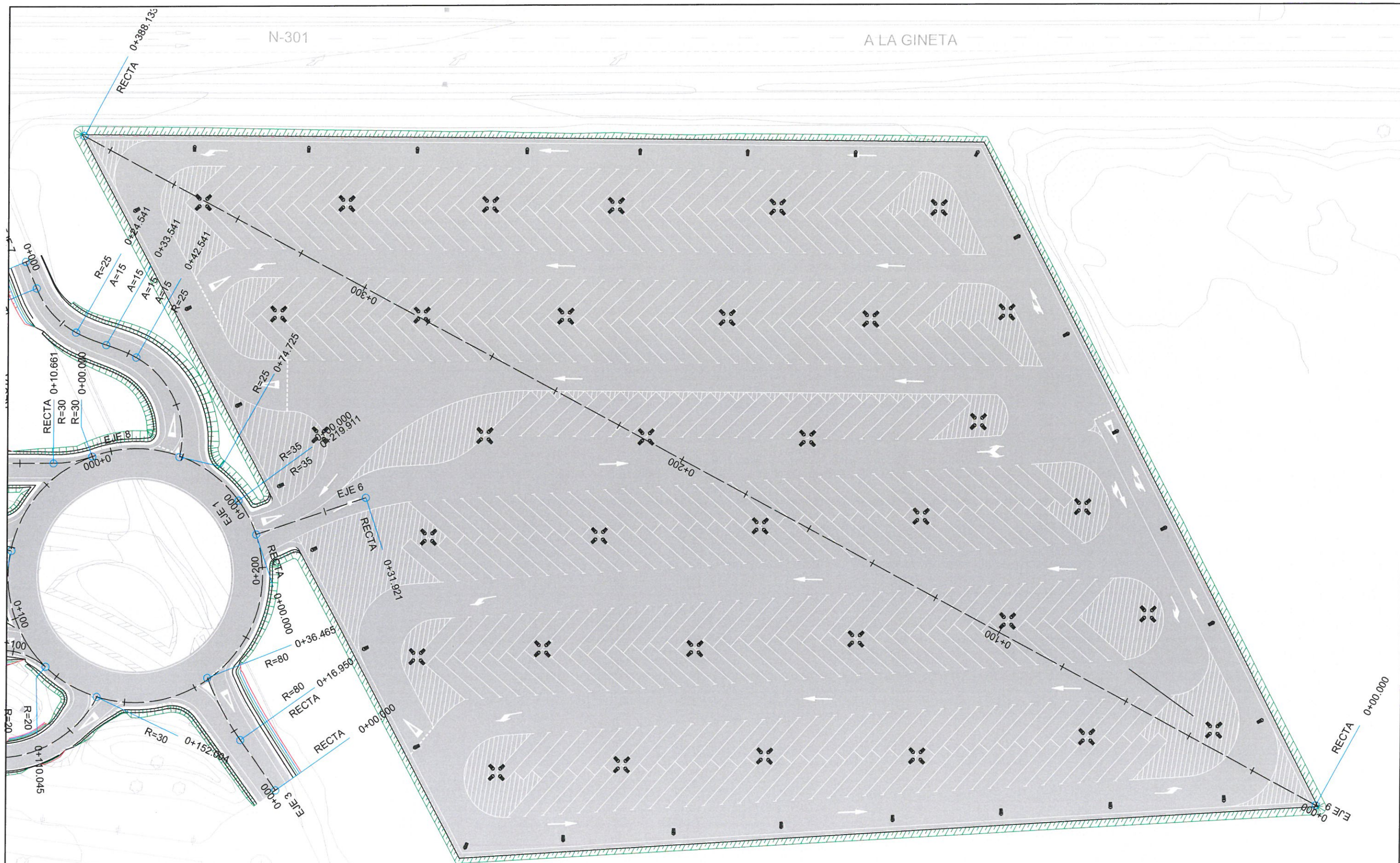
REMDELACIÓN
ENLACE DE MONTALVOS

APARCAMIENTO

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA</p> <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	 <p>LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO</p> <p>D. GLORIA LÓPEZ OLIVERA</p> <p>EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO</p> <p>D. ISIDORO PICAZO VALERA</p>	ESCALAS:	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p>APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)</p>	CLAVE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS		1 : 1000		39-AB-4610	3.2	PLANTA GENERAL. ORTOFOTO ENLACE Y APARCAMIENTO	AGOSTO 2018
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS							
	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA		ORIGINAL A-1		GRÁFICA			



 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	 LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO D. GLORIA LÓPEZ OLMEDA	EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO D. ISIDORO PÉREZ VALERA	ESCALAS: 1 : 500  ORIGINAL A-1 GRÁFICA	TÍTULO DEL PROYECTO: APARCAMIENTO DE VIALIDAD INTERNA. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)	CLAVE: 39-AB-4610	Nº PLANO: 4	DESIGNACIÓN: PLANTA DE REPLANTEO ENLACE Y APARCAMIENTO	FECHA: AGOSTO 2018
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS								SECRETARÍA GENERAL DE CARRETERAS



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

LA INGENIERA AYUDANTE DEL PROYECTO
 D. GLORIA LÓPEZ OVEDA

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO
 D. ISIDORO PÉREZ VALERA

ESCALAS:
 1: 500
 ORIGINAL A:1
 GRÁFICA

TÍTULO DEL PROYECTO:
 APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)

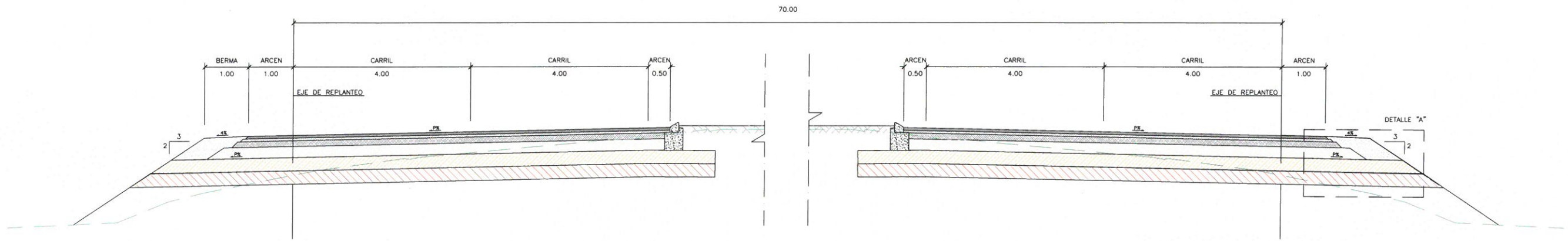
CLAVE:
 39-AB-4610

Nº PLANO:
 4

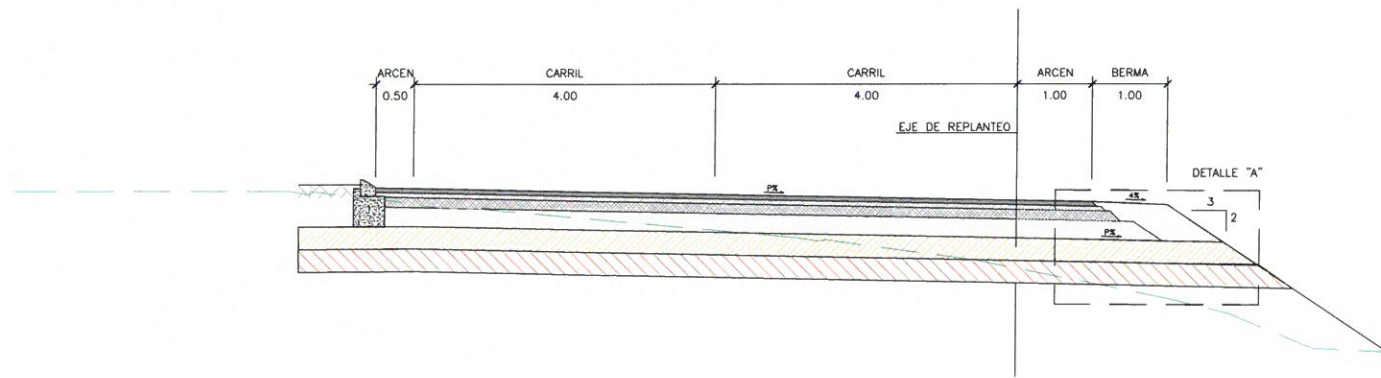
DESIGNACIÓN:
 PLANTA DE REPLANTEO ENLACE Y APARCAMIENTO

FECHA:
 AGOSTO 2018
 HOJA 2 DE 2

SECCIÓN TIPO GLORIETA EJE 1
E:1/50

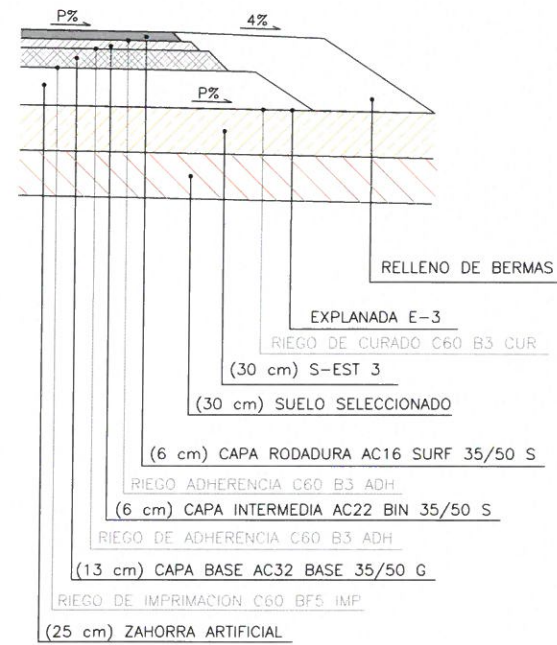


SECCIÓN TIPO GLORIETA EJE 1
E:1/50

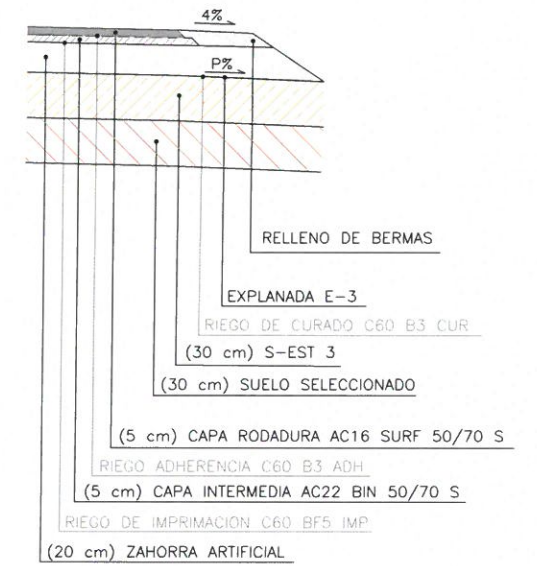


* Los valores de peralte P% se indican en las distintas hojas del plano de Perfiles Longitudinales para cada uno de los ejes.

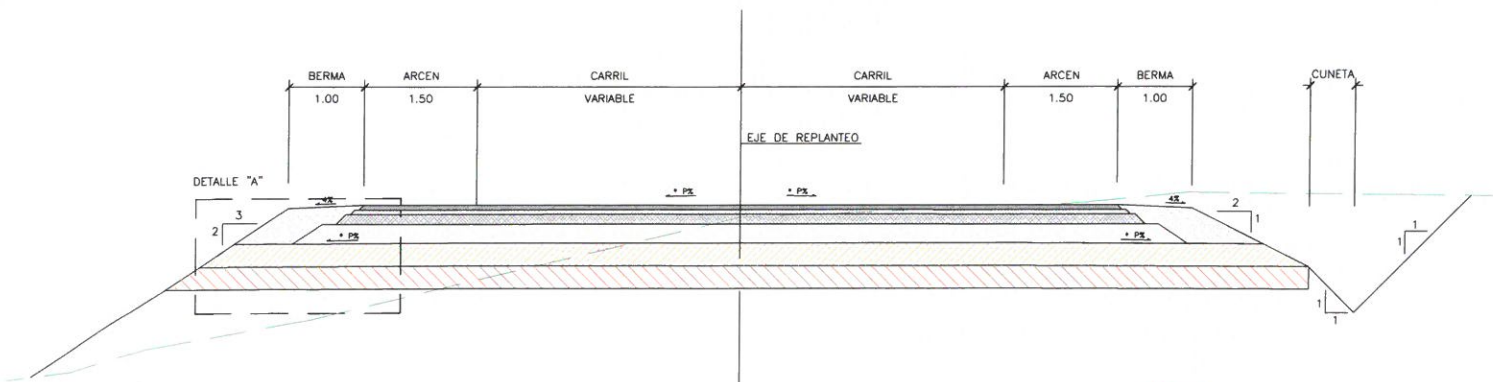
DETALLE A
E:1/25



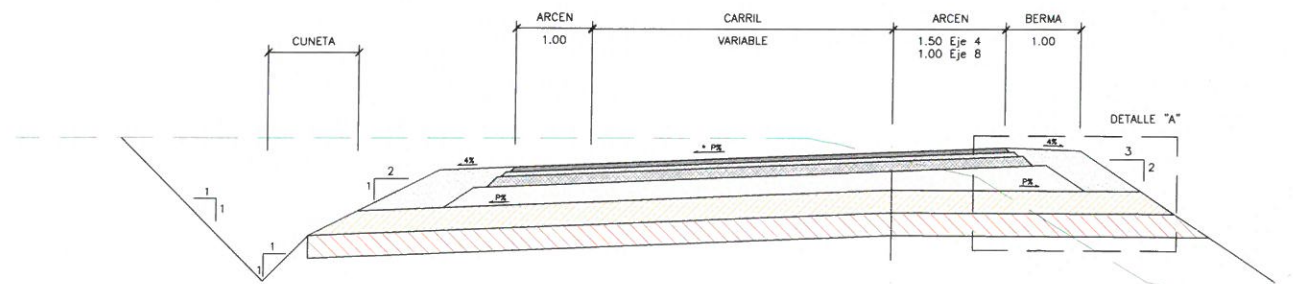
DETALLE B
E:1/25



SECCIÓN TIPO EJE 2, EJE 3, EJE 6 Y EJE 7
E:1/50

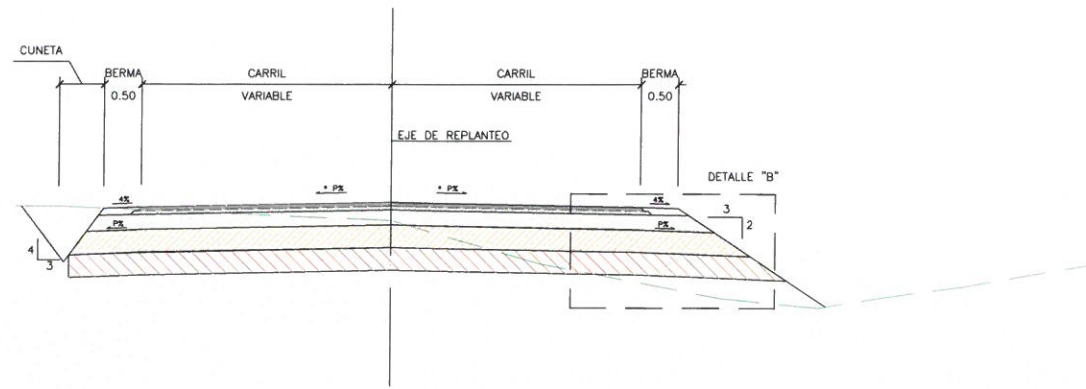


SECCIÓN TIPO EJE 4 Y EJE 8
E:1/50



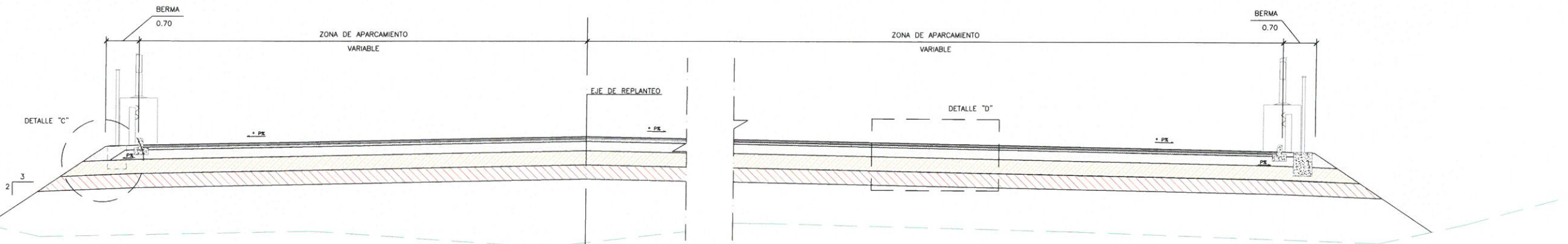
<p>GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO</p>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	<p>LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO D^a GLORIA LÓPEZ-OLMEDA</p>	<p>EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO D. ISIDORO PÉREZ VALERA</p>	ESCALAS: INDICADAS	<p>TÍTULO DEL PROYECTO: APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)</p>	<p>CLAVE: 39-AB-4610</p>	<p>Nº PLANO: 6</p>	<p>DESIGNACIÓN: SECCIONES TIPO</p>	FECHA: AGOSTO 2018
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA			ORIGINAL A-1 GRÁFICA					HOJA 1 DE 2

SECCIÓN TIPO EJE 5
E:1/50

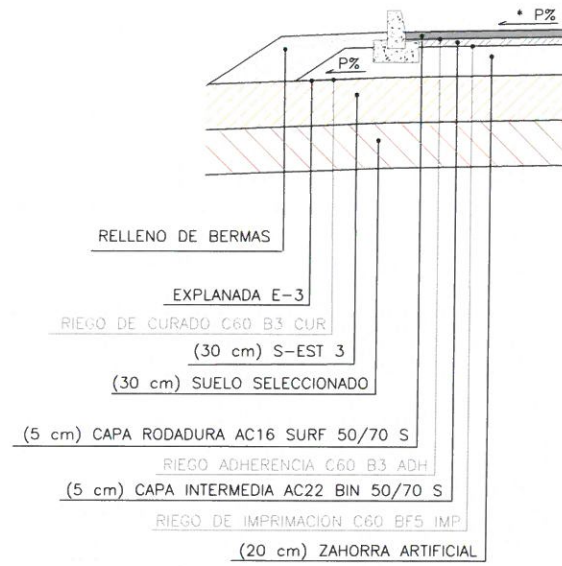


* Los valores de peralte P% se indican en las distintas hojas del plano de Perfiles Longitudinales para cada uno de los ejes.

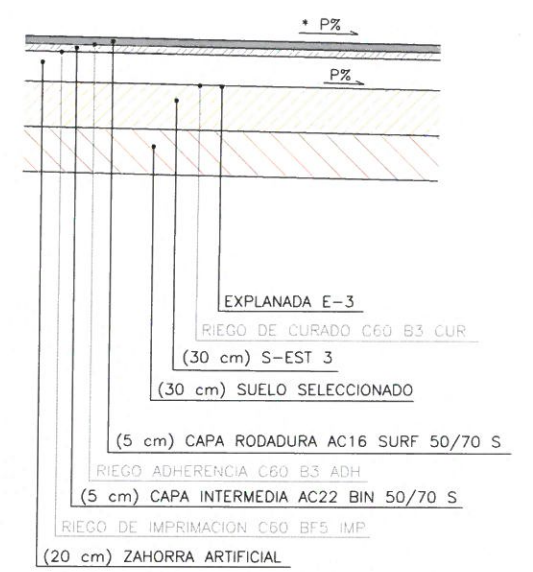
SECCIÓN TIPO PLATAFORMA DE APARCAMIENTO
E:1/50



DETALLE C
E:1/25



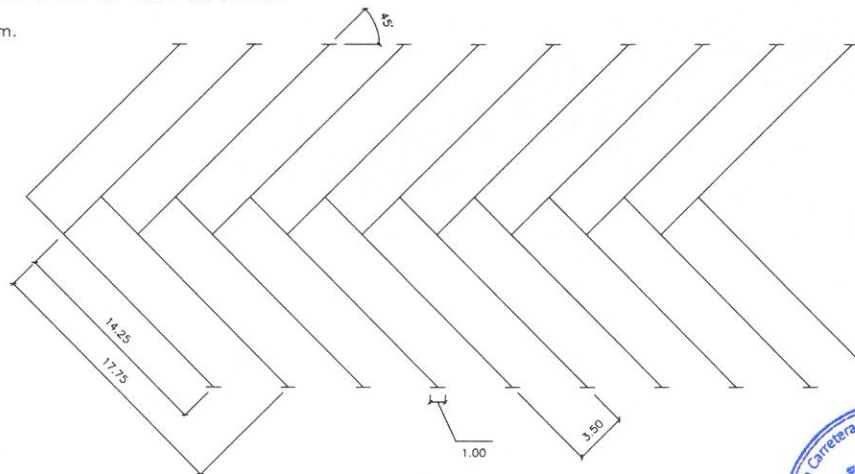
DETALLE D
E:1/25



DETALLE DE ESTACIONAMIENTO. BATERIA EN ESPINA
E:1/250

Marcas viales M-7.4 de 10cm de anchura

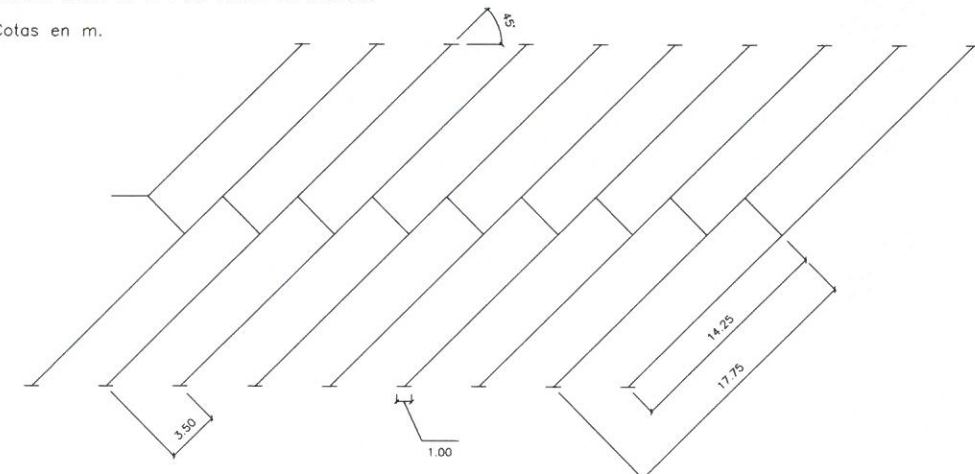
Cotas en m.

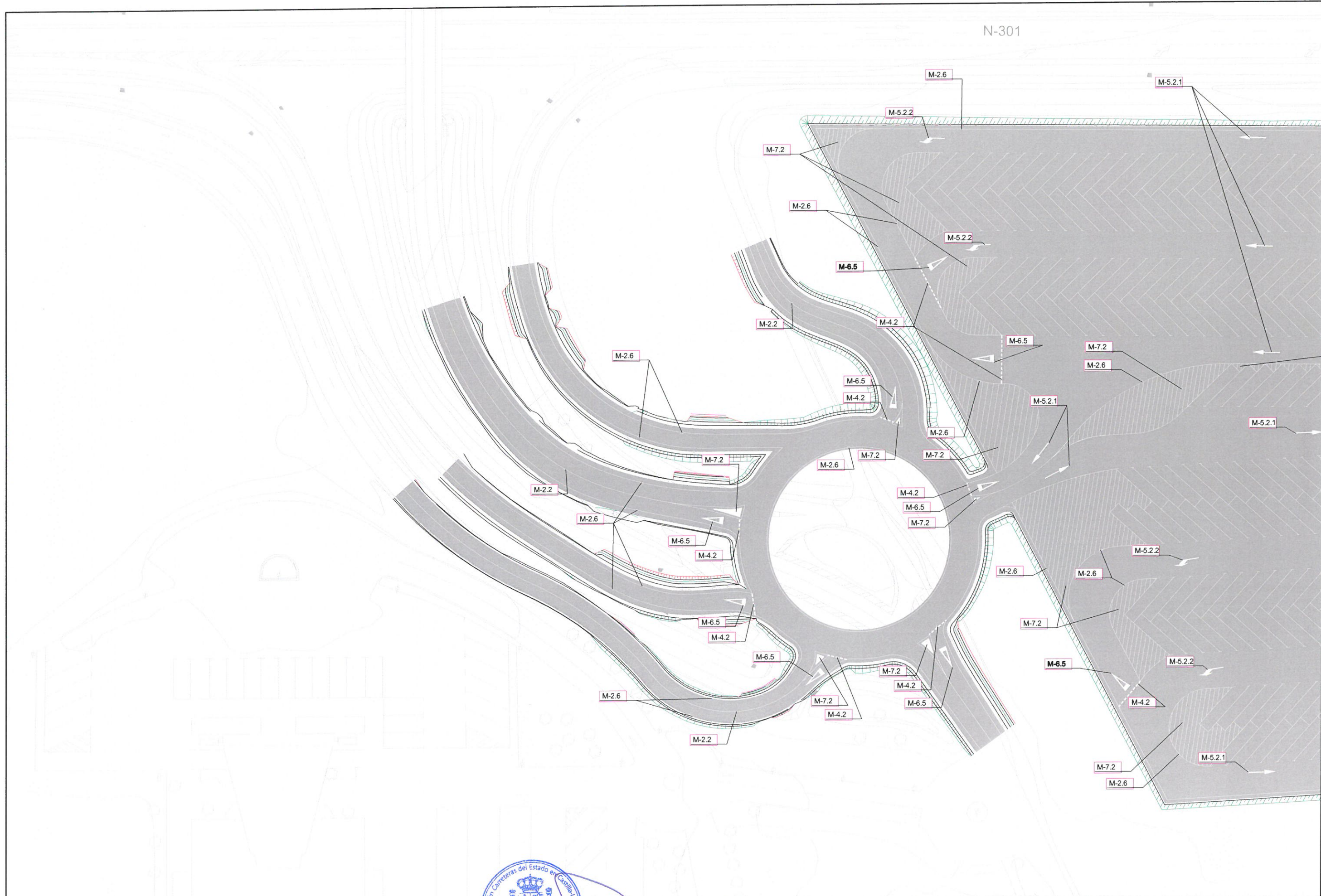


DETALLE DE ESTACIONAMIENTO. BATERIA EN DIENTE DE SIERRA
E:1/250

Marcas viales M-7.4 de 10cm de anchura

Cotas en m.





SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO
 D. GLORIA LÓPEZ OLIVERA
 EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO
 D. ISIDORO PINO VALERA

ESCALAS:
 1: 500
 ORIGINAL A-1 GRÁFICA

TÍTULO DEL PROYECTO:
 APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)

CLAVE:
 39-AB-4610

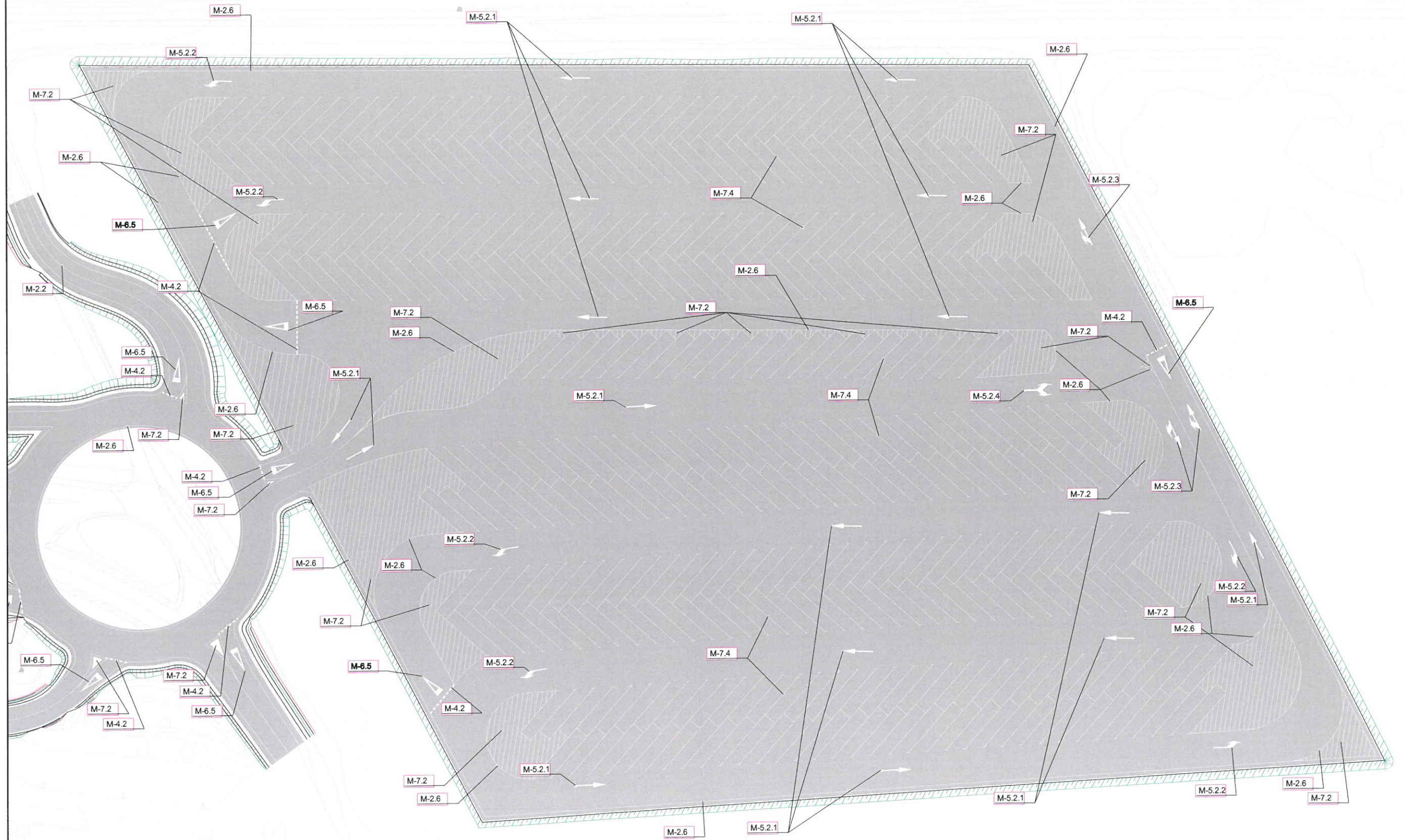
Nº PLANO:
 9.1

DESIGNACIÓN:
 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
 SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL ENLACE Y APARCAMIENTO

FECHA:
 AGOSTO 2018
 HOJA 1 DE 2

N-301

A LA GINETA



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO
 D.ª GLORIA LÓPEZ OLIVERA

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO
 D. ISIDORO LOPEZ VALERA

ESCALAS:
 1 : 500

ORIGINAL A-1 GRÁFICA

TÍTULO DEL PROYECTO:
 APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)

CLAVE:
 39-AB-4610

Nº PLANO:
 9.1

DESIGNACIÓN:
 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
 SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL ENLACE Y APARCAMIENTO

FECHA:
 AGOSTO 2018

HOJA 2 DE 2



N-301

A LA RODA

N-301

A LA GINETA

N-301



SOLAPA CON HOJA 2



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO
Gloria López Ocmeda
 D. GLORIA LÓPEZ OCMEDA

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO

 D. ISIDORO PIZARRO VALERA

ESCALAS:
 1 : 1.000

 ORIGINAL A-1 | GRÁFICA

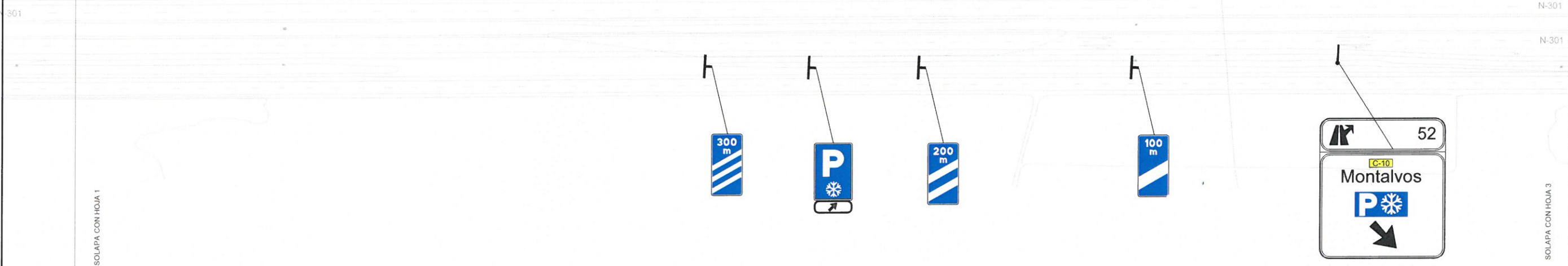
TÍTULO DEL PROYECTO:
 APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)

CLAVE:
 39-AB-4610

Nº PLANO:
 9.2

DESIGNACIÓN:
 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
 SEÑALIZACIÓN VERTICAL
 TRONCO AUTOVÍA

FECHA:
 AGOSTO 2018
 HOJA 1 DE 6



MINISTERIO DE FOMENTO
 SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO
 D. GLORIA LÓPEZ CUMED
 EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO
 D. ISIDORO RICALVALERA



ESCALAS:
 1 : 1.000
 ORIGINAL A-1 GRÁFICA

TÍTULO DEL PROYECTO:
 APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)

CLAVE: 39-AB-4610
 Nº PLANO: 9.2

DESIGNACIÓN:
 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
 SEÑALIZACIÓN VERTICAL
 TRONCO AUTOVÍA

FECHA: AGOSTO 2018
 HOJA 2 DE 6

DETALLE



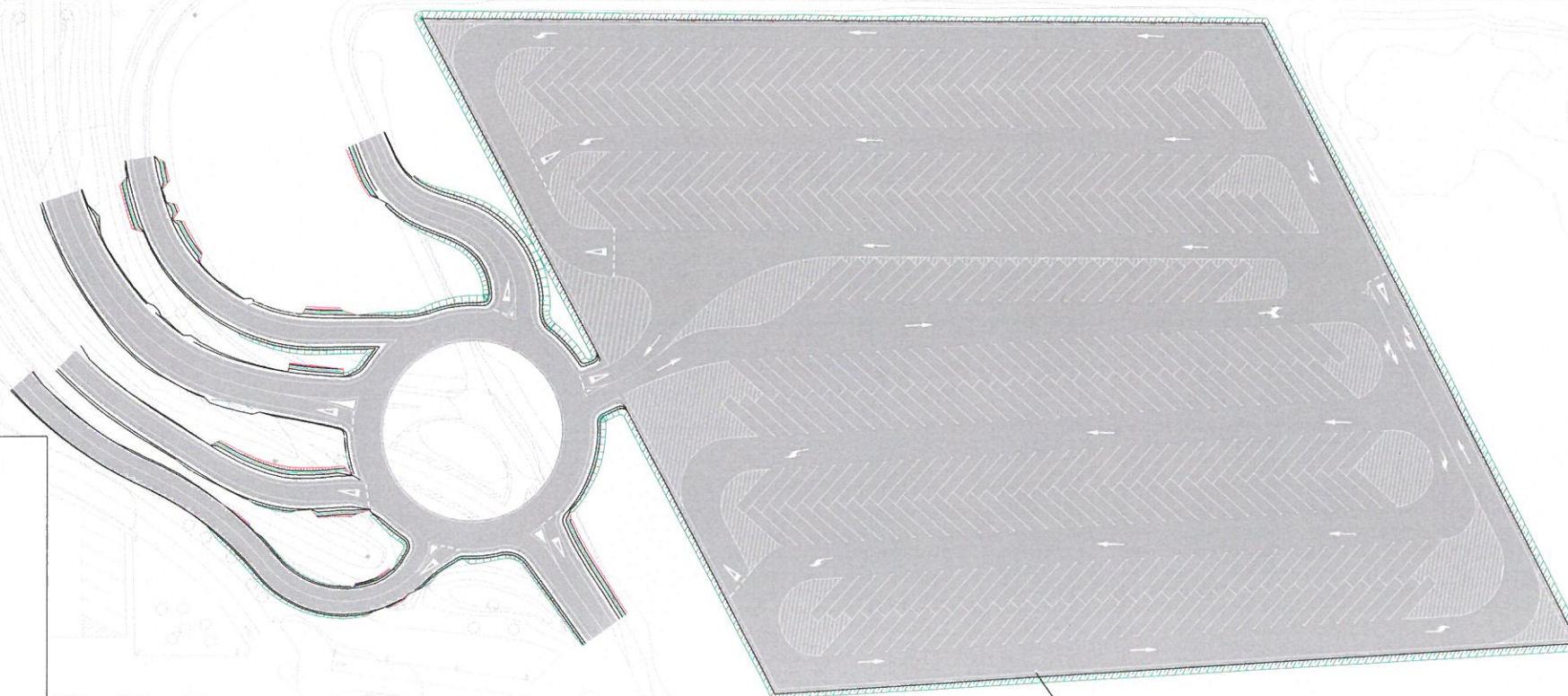
N-301

N-301

A LA GINETA

SOLAPA CON HOJA 2

SOLAPA CON HOJA 4



APARCAMIENTO DE EMERGENCIA

A LA GINETA



DETALLE



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO
 D. GLORIA LÓPEZ OLMEDA
 EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO
 D. ISIDORO PÉREZ VALERA
 MINISTERIO DE FOMENTO
 Dirección General de Carreteras en Castilla-La Mancha

ESCALAS:
 1 : 1.000
 0 10 20 30 40 50 m
 ORIGINAL A-1 GRÁFICA

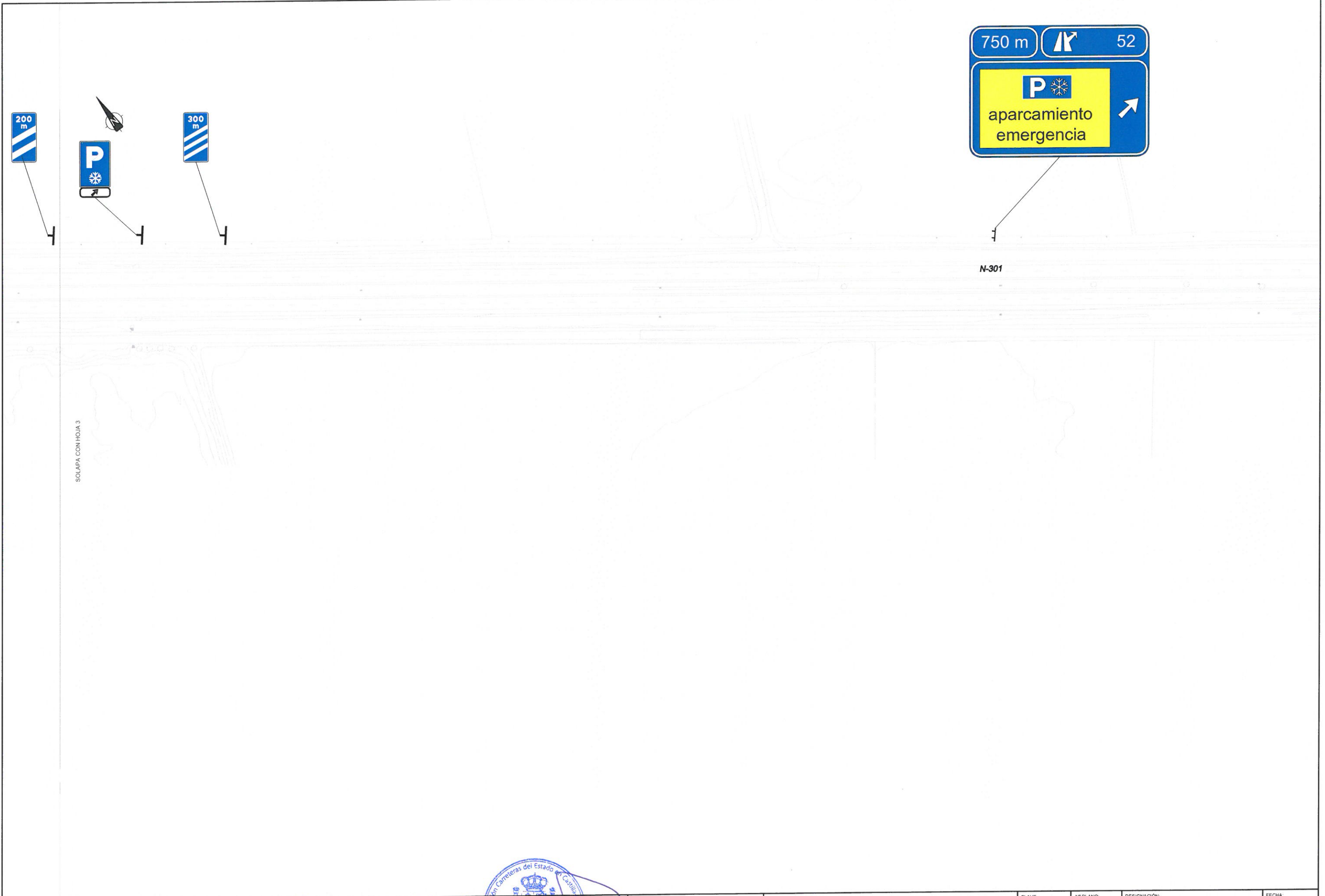
TÍTULO DEL PROYECTO:
 APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)

CLAVE:
 39-AB-4610

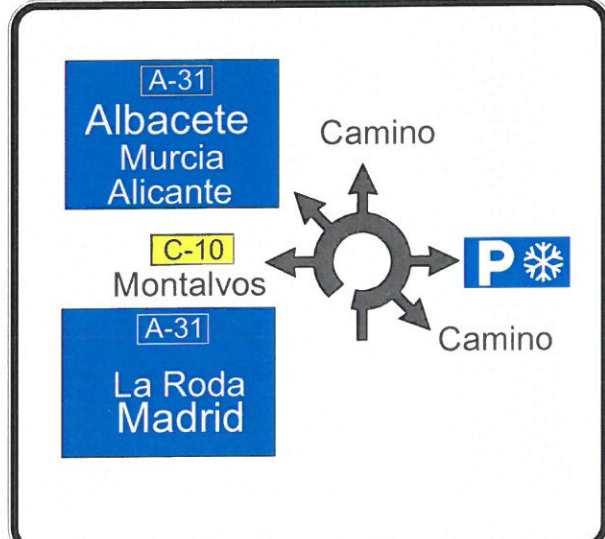
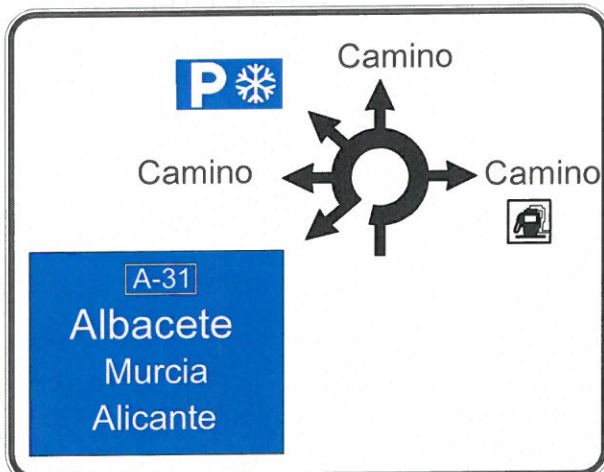
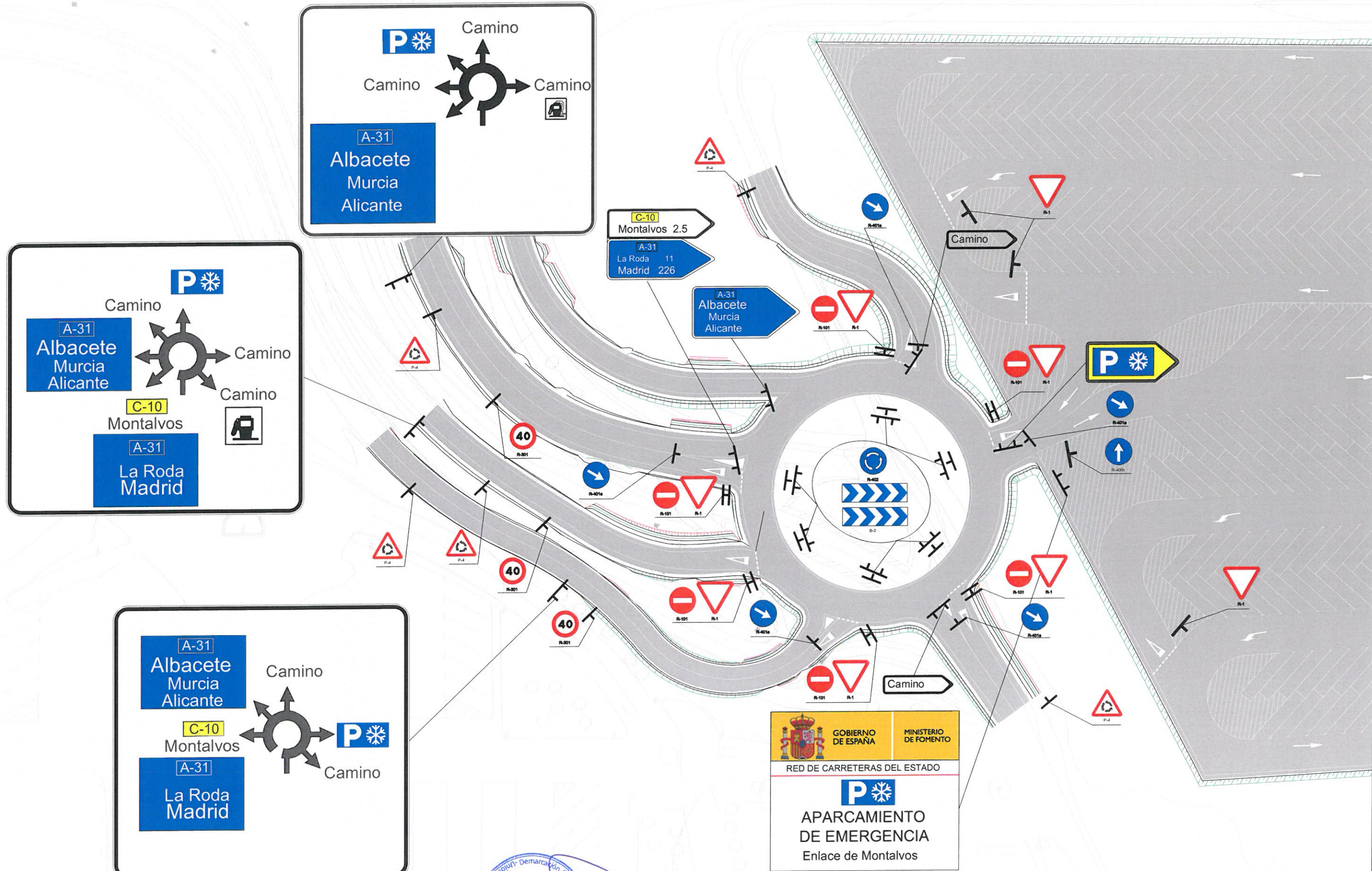
Nº PLANO:
 9.2

DESIGNACIÓN:
 SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS
 SEÑALIZACIÓN VERTICAL
 TRONCO AUTOVÍA

FECHA:
 AGOSTO 2018
 HOJA 3 DE 6



SOLAPA CON HOJA 3



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
RED DE CARRETERAS DEL ESTADO


P (snowflake)
APARCAMIENTO DE EMERGENCIA
Enlace de Montalvos



LA GINETA

NUEVA UBICACIÓN
NAVE DE FUNDENTES


PK 58

 GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO	EL INGENIERO JEFE DEL PROYECTO	ESCALAS:	TÍTULO DEL PROYECTO:	CLAVE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	<i>Gloria López Olmeda</i>	<i>Isidro Plaza Valera</i>	S/E	APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)	39-AB-4610	10.1	NAVE DE FUNDENTES PLANTA DE UBICACIÓN	AGOSTO 2018
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS	D. GLORIA LÓPEZ OLMEDA D. ISIDRO PLAZA VALERA		ORIGINAL A-1 GRÁFICA					HOJA 1 DE 2
	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA								



CERRAMIENTO PERIMETRAL
Ver plano 11.1 Obras Complementarias. Cerramiento

NAVE DE FUNDENTES
Ver plano 10.2 Estructura

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA</p> <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS</p> <p>SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS</p> <p>DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA</p>	<p>LA INGENIERÍA AUTORA DEL PROYECTO</p> <p><i>Gloria López Olmedo</i></p> <p>D. GLORIA LÓPEZ OLMEDO</p>	<p>EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO</p> <p><i>Isidoro Muñoz Valera</i></p> <p>D. ISIDORO MUÑOZ VALERA</p>	<p>ESCALAS:</p> <p>1 : 500</p> <p>0 4 8 12 16 20 m</p> <p>ORIGINAL A-1 GRÁFICA</p>	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p>APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)</p>	<p>CLAVE:</p> <p>39-AB-4610</p>	<p>Nº PLANO:</p> <p>10.1</p>	<p>DESIGNACIÓN:</p> <p>NAVE DE FUNDENTES PLANTA GENERAL</p>	<p>FECHA:</p> <p>AGOSTO 2018</p>
									<p>HOJA 2 DE 2</p>

N-301

LEYENDA

CERRAMIENTO
 PUERTA

PUERTA

CERRAMIENTO



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA

LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO
D.ª GLORIA LÓPEZ G. REDA

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO
D. ISIDORO RÍO VALERA

ESCALAS:
1 : 500

ORIGINAL A-1 | GRÁFICA

TÍTULO DEL PROYECTO:
APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)

CLAVE:
39-AB-4610

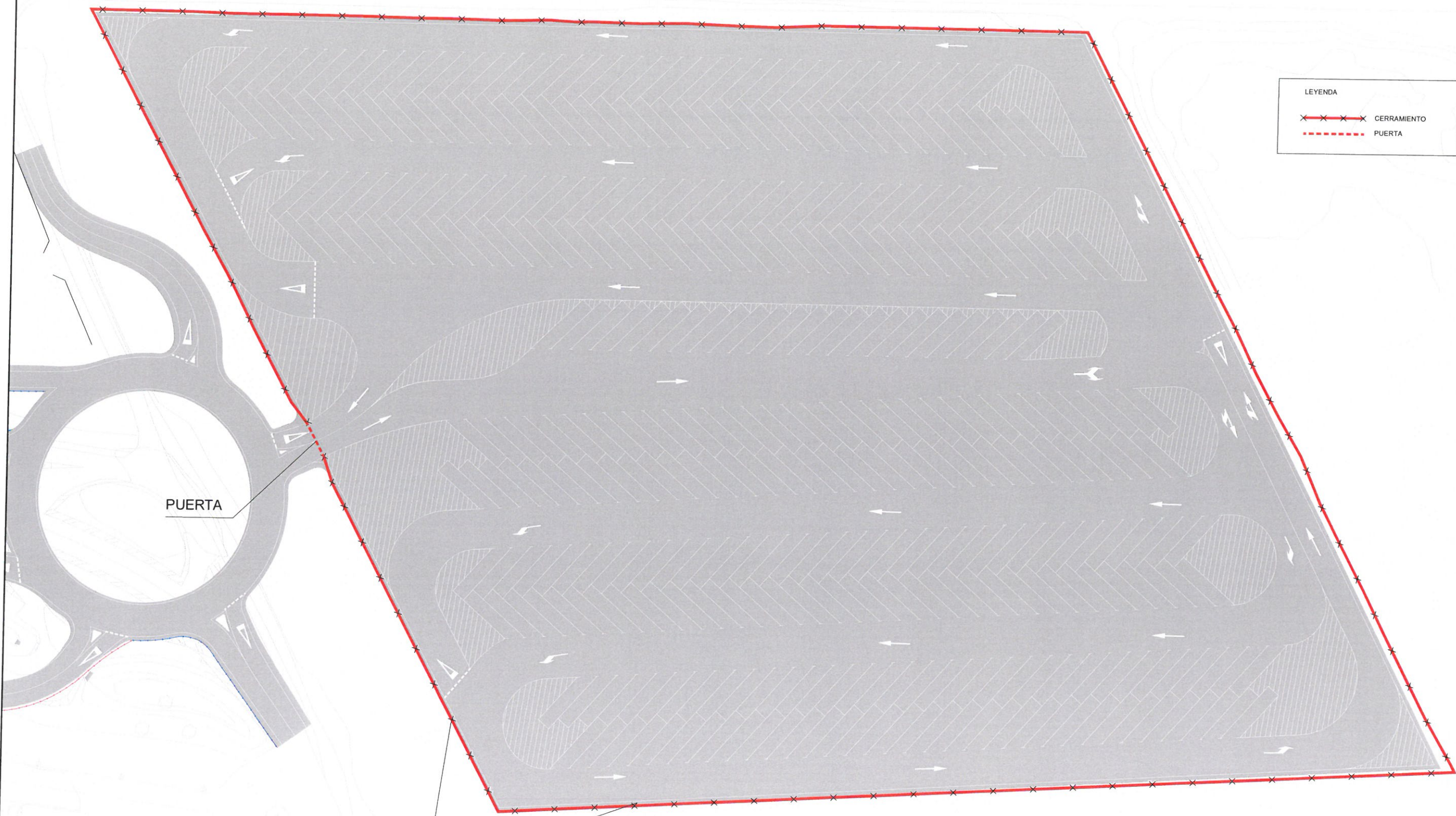
Nº PLANO:
11.1

DESIGNACIÓN:
OBRAS COMPLEMENTARIAS CERRAMIENTO

FECHA:
AGOSTO 2018
HOJA 1 DE 4

N-301

A LA GINETA




LEYENDA

—x—x—x—x— CERRAMIENTO

----- PUERTA

PUERTA

CERRAMIENTO

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA</p> <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS</p> <p>SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</p> <p>DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS</p> <p>DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA</p>	<p>LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO</p> <p><i>Gloria López Olmedo</i></p> <p>D.ª GLORIA LÓPEZ OLMEDEO</p>	<p>EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO</p> <p><i>Isidoro Pizarro Valera</i></p> <p>D. ISIDORO PIZARRO VALERA</p>	<p>ESCALAS:</p> <p>1 : 500</p> <p>ORIGINAL A-1 GRÁFICA</p>	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p>APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)</p>	<p>CLAVE:</p> <p>39-AB-4610</p>	<p>Nº PLANO:</p> <p>11.1</p>	<p>DESIGNACIÓN:</p> <p>OBRAS COMPLEMENTARIAS CERRAMIENTO</p>	<p>FECHA:</p> <p>AGOSTO 2018</p>
	<p>HOJA 2 DE 4</p>								





LEYENDA

— x — x — x — x — CERRAMIENTO








- - - - - PUERTA

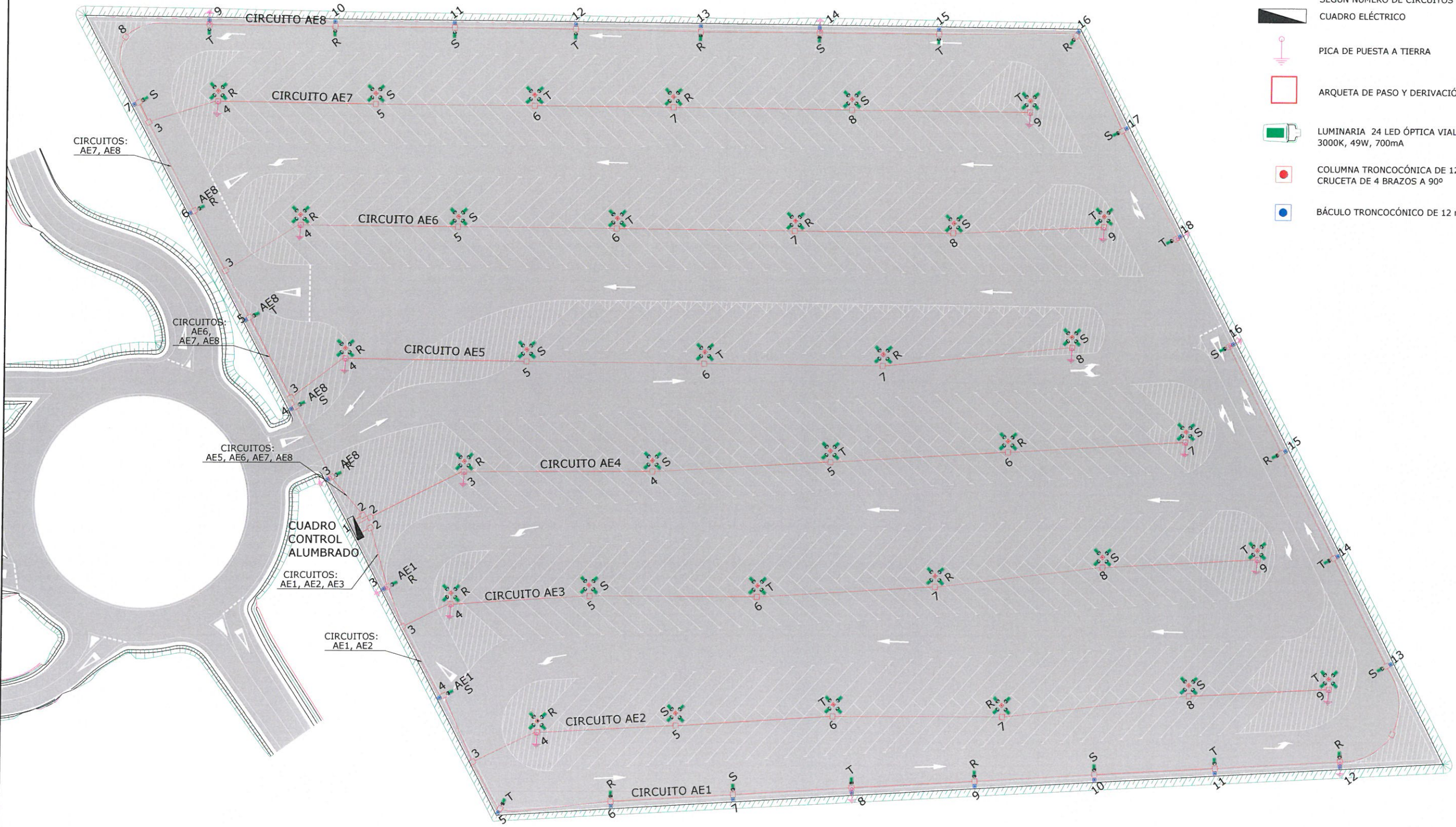
PUERTA

CERRAMIENTO

 <p>GOBIERNO DE ESPAÑA</p> <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS	 <p>LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO:</p> <p>D.ª GLORIA LÓPEZ SÁNCHEZ</p> <p>EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO:</p> <p>D. ISIDORO PICAZO VALERA</p>	ESCALAS:	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p>APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL, A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000, ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)</p>	CLAVE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS		1 : 500		39-AB-4610	11.1	OBRAS COMPLEMENTARIAS	AGOSTO 2018
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		ORIGINAL A-1 GRÁFICA				CERRAMIENTO	
	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA						NAVE DE FUNDENTES	HOJA 3 DE 4

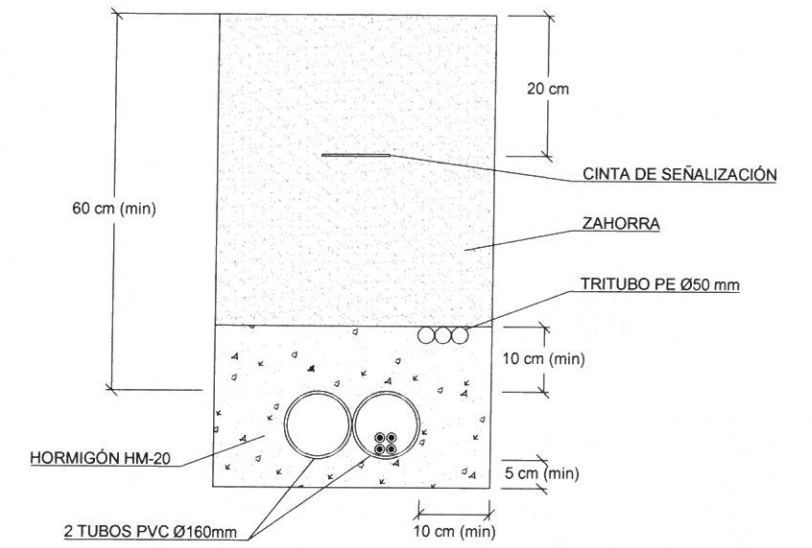
LEYENDA

-  ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA ENTERRADA EN TUBOS 2XØ110, 3XØ110 o 4XØ110 SEGÚN NÚMERO DE CIRCUITOS
-  CUADRO ELÉCTRICO
-  PICA DE PUESTA A TIERRA
-  ARQUETA DE PASO Y DERIVACIÓN
-  LUMINARIA 24 LED ÓPTICA VIAL FRONTAL J, 3000K, 49W, 700mA
-  COLUMNA TRONCOCÓNICA DE 12 m CON CRUCETA DE 4 BRAZOS A 90°
-  BÁCULO TRONCOCÓNICO DE 12 m



SECCIÓN TIPO DE CANALIZACIÓN

S/E
COTAS EN cm



	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDAS		LA INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO	ESCALAS:	TÍTULO DEL PROYECTO:	CLAVE:	Nº PLANO:	DESIGNACIÓN:	FECHA:
	SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS		EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO	INDICADAS	APARCAMIENTO DE VIALIDAD INVERNAL. A-31 AUTOVÍA DE ALICANTE P.K. 52+000. ENLACE DE MONTALVOS. TRAMO: LA RODA - LA GINETA T.M. LA GINETA (ALBACETE)	39-AB-4610	11.2	OBRAS COMPLEMENTARIAS ILUMINACIÓN CONEXIÓN A C.T.	AGOSTO 2018
	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		MINISTERIO DE FOMENTO	ORIGINAL A-1 GRÁFICA					HOJA 4 DE 4
	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA LA MANCHA		D. GLORIA LÓPEZ OLMEC						

4. RESUMEN DEL PRESUPUESTO

4.1. RESUMEN DEL PRESUPUESTO

Aplicando a las mediciones el cuadro de precios se obtienen los presupuestos para las obras de ejecución del aparcamiento de vialidad invernal diseñadas.

El Presupuesto de Ejecución Material del proyecto asciende a 2.267.138,81 €.

Incrementando el presupuesto de ejecución material en el 13% de gastos generales y el 6% de beneficio industrial, se obtiene el Presupuesto Base de Licitación sin I.V.A. de 2.697.895,19 € y sobre el anterior se incrementa el 21% de I.V.A. se obtiene el Presupuesto Base de Licitación con I.V.A. de 3.264.453,18 €.

A continuación se incluye el resumen por capítulos y por actuaciones del presupuesto:

CAPÍTULO	RESUMEN	IMPORTE
01	CAPÍTULO 01. EXPLANACIONES Y DEMOLICIONES	484.586,35
02	CAPÍTULO 02. DRENAJE.....	214.677,09
03	CAPÍTULO 03. FIRMES Y PAVIMENTOS	897.136,83
04	CAPÍTULO 04. SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS	102.015,19
05	CAPÍTULO 05. SOLUCIONES AL TRÁFICO.....	88.280,49
06	CAPÍTULO 06. NAVE DE FUNDENTES P.K. 58	88.386,88
07	CAPÍTULO 07. ORDENACIÓN ECOLÓGICA	20.283,71
08	CAPÍTULO 08. OBRAS COMPLEMENTARIAS	300.397,96
09	CAPÍTULO 09. REPOSICIÓN DE SERVICIOS	10.536,17
10	CAPÍTULO 10. GESTIÓN DE RESIDUOS	21.609,91
11	CAPÍTULO 11. SEGURIDAD Y SALUD	23.328,23
12	CAPÍTULO 12. LIMPIEZA Y TERMINACIÓN DE LAS OBRAS.....	15.900,00
	PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	2.267.138,81
	13,00 % Gastos generales	294.728,05
	6,00 % Beneficio industrial	136.028,33
	Suma.....	430.756,38
	PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN SIN I.V.A.	2.697.895,19
	21% I.V.A.	566.557,99
	PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN CON I.V.A.	3.264.453,18