ANEJO 12

REPOSICIÓN DE VIALES

INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO 1

2. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EXISTENTES 1

3. CRITERIOS DE ACTUACIÓN 3

3.1. PASOS TRANSVERSALES 3

3.2. RECTIFICACIÓN DE TRAZADOS 3

4. AFECCIONES DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y SOLUCIONES PROPUESTAS. 4

5. PROPUESTA DE REPOSICIÓN DE VIALES 5

5.1. REPOSICIÓN DEL VIAL CALLE EJE 21 5

6. COMENTARIOS RESPECTO A LA INFORMACIÓN DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID 6

6.1. ÁMBITO CAMPO DE LAS NACIONES 6

6.2. ÁMBITO REJAS 1 7

6.3. ÁMBITO REJAS 2 7

6.4. ÁMBITO SAN FERNANDO DE HENARES 8

APÉNDICES

APÉNDICE 1. INFORMACIÓN RECIBIDA. DEMARCACIÓN CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El objetivo principal de este documento es definir las infraestructuras viarias afectadas por los trazados diseñados en el Estudio Informativo.

Además de la identificación de afecciones, se evalúa el grado de afección del trazado proyectado sobre las vías afectadas y se determina una propuesta de solución para su reposición.

Conviene señalar que las actuaciones se enmarcan dentro del ámbito urbano de los municipios de Madrid y Coslada, con la consiguiente existencia de una red viaria y otras importantes infraestructuras lineales (M-40, M-14, M-21 y M-22), próximas a los trazados analizados.

Evitar en la medida de lo posible la afección a la red existente y mantener la permeabilidad transversal actual, han sido objetivos prioritarios en el análisis de las propuestas de trazado, garantizando la continuidad de todos los viales interceptados

Para la redacción del presente Anejo, se solicitó información referente a las infraestructuras actuales, planificadas o en proceso de ejecución y criterios específicos a considerar en las propuestas de reposición de aquellas instalaciones e infraestructuras que pudieran verse afectadas, a los Ayuntamientos por cuyo término municipal discurre el trazado, así como al resto de organismos responsables de las infraestructuras viarias. Todas las comunicaciones referidas a la coordinación con administraciones y entidades se pueden consultar en el Anejo 15 “Coordinación con otros Organismos”.

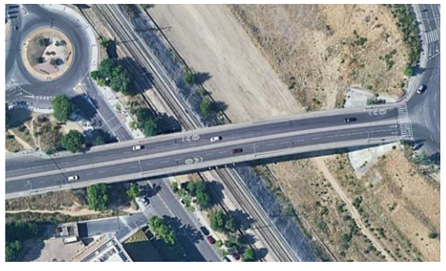
En este proceso se ha recibido respuesta de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid. En el apartado 6 del anejo se incluyen las consideraciones derivadas de dicha comunicación.

2. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EXISTENTES

El ámbito de estudio se caracteriza por la existencia de infraestructuras de transportes de carácter lineal que se cruzan con la línea férrea existente, si bien por sus características técnicas actualmente no se interceptan con la vía férrea, la modificación de trazado tanto en planta como en alzado puede llevar la afección de éstas. Las obras que se han considerado en el estudio son:

ÁMBITO DE CAMPO DE LAS NACIONES

- Avenida de la Ribera del Sena: Paso superior de 3 vanos.



- Avenida del Partenón: Paso superior de 3 vanos.

- Avenida del consejo de Europa: Paso superior de 3 vanos.

AMBITO DE REJAS

- M-14: Paso superior de calzada principal y ramal de conexión a M-40.

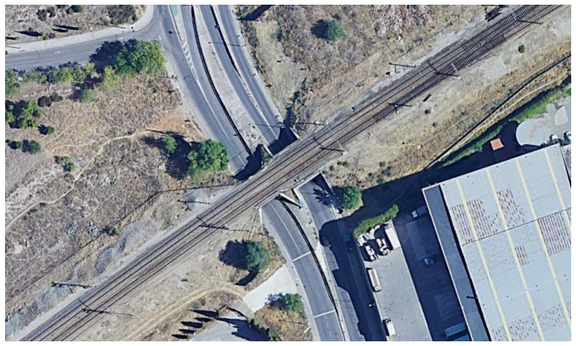
- Calle Campezo: Paso inferior de carretera.

AMBITO DE SAN FERNANDO DE HENARES

- Paso inferior M-22 (C/ La Rioja): Dos marcos de carretera.

- Paso inferior Avda. de la Cañada. En línea de contorno (L200): Tres marcos de carretera.

- Paso inferior Avda. de la Cañada. En corredor Henares (L930): Dos marcos de carretera.



3. CRITERIOS DE ACTUACIÓN

3.1. PASOS TRANSVERSALES

Como ya se ha comentado con anterioridad, en el caso particular de este estudio, al encontrarse en un entorno urbano consolidado y al discurrir la actuación por un corredor ferroviario existente, ya hay pasos transversales para las principales infraestructuras, por lo que principalmente la actuación se centrará en la ampliación de dichos pasos o su reposición con una nueva estructura en caso de que no puedan ser aprovechados. En todo momento se mantendrá la accesibilidad actualmente existente.

Atendiendo a las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyecto de Plataforma IGP-5.1 y la Instrucción de Carreteras 3.1-IC, para el caso de pasos inferiores y la NAP 2-0-0.4, para la determinación del gálibo interior de estructuras en el caso de pasos superiores, siempre que sea posible se tratarán de respetar los siguientes gálibos en los cruces a distinto nivel:

- **Pasos superiores**
  - Gálibo horizontal mínimo: distancia horizontal mínima entre el eje de la vía más cercana y los paramentos de los soportes 5,3 m
  - Gálibo vertical mínimo: 6,5 m al ser la velocidad de diseño inferior a 160km/h
- **Pasos inferiores**
  - Ancho de tablero para vía doble: 14,00 m
  - Gálibo horizontal: será igual al ancho de plataforma (AP) según el tipo de vial y se añadirán 2 metros para completar la sección transversal con dos cunetas pisables de hormigón.
  - Gálibo vertical: GV=5.30 m, podrá rebajarse excepcionalmente a 5.00m en el caso de caminos y cuando causas justificadas así lo requieran

3.2. RECTIFICACIÓN DE TRAZADOS

La implantación de la nueva infraestructura ferroviaria requiere la rectificación del trazado de un camino existente, para reconducir el trazado interceptado por la nueva infraestructura.

Atendiendo a las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de proyecto de Plataforma IGP-5.1 y la Instrucción de Carreteras 3.1-I.C, los criterios de diseño de las reposiciones viarias analizadas en el presente estudio son los siguientes:

Valores geométricos:

- Radio mínimo en planta: 50 m.
- Acuerdo vertical mínimo: 500 m
- Longitud mínima de acuerdo vertical: 40 m
- Pendiente longitudinal máxima: 6 %
- Longitud mínima de rasante: 40 m

Sección transversal:

- Ancho de calzada: 10 m, con un ancho de carril: 3,5 m y arcén de 1,5 metros.
- Bombeo: 2% (con limatesa en la línea de separación de carriles)
- Espesor de paquete de firme: 0,50 m
- Ancho de acera: 2,5 m
- Talud terraplén: 2H / 1V y de desmonte: 3H / 2V
- Cuneta trapezoidal de dimensiones 0,50 m de ancho y 0,35 m de profundidad, con paredes de talud 0,15H / 0,35V

4. AFECCIONES DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y SOLUCIONES PROPUESTAS.

A continuación, se muestran las infraestructuras identificadas

En este apartado se presenta la evaluación de las necesidades de reposición de los viales interceptados en las distintas alternativas de estudio.

Se representa la descripción de forma tabulada de la interceptación del vial indicando el punto de cruce y la denominación, así como la descripción y la solución que se ha determinado en el Estudio.

En el siguiente apartado se detallará las condiciones de longitud y otras observaciones del diseño de la reposición. Además, en los planos de Planta General del Documento Nº2, se muestra la geometría propuesta en planta de las reposiciones.

CAMPO DE LAS NACIONES

ALTERNATIVA 1			
PK	**DENOMINACIÓN**	**DESCRIPCIÓN**	**ACTUACIÓN**
0+730 Vía 1	PS01 Avd. del Partenón	Paso superior existente para cruce con Avenida del Partenón. No se produce afección al disponer el PS de gálibo suficiente	-

ALTERNATIVA 2			
PK	**DENOMINACIÓN**	**DESCRIPCIÓN**	**ACTUACIÓN**
0+200 Vía 1	PS01 Avd. del Partenón	Paso superior existente para cruce con Avenida del Partenón No se produce afección al disponer el PS de gálibo suficiente	-
0+760 Vía 1	PS02 Avd. del Consejo de Europa	Paso superior existente para cruce con Avenida del Consejo de Europa La nueva plataforma ferroviaria intercepta el terraplén del vial.	**PS02.** Ampliación PS existente para albergar la plataforma para cuádruple vía.

REJAS

En la alternativa 1 de ubicación de la estación de Rejas no se intercepta ningún vial existente.

ALTERNATIVA 2			
PK	**DENOMINACIÓN**	**DESCRIPCIÓN**	**ACTUACIÓN**
0+040 Vía 1	PS01 Ramal M-14	Paso superior existente para cruce con Ramal de la M14 No se produce afección al disponer el PS de gálibo suficiente	-
0+060 Vía 1	PS01 M-14	Paso superior existente para cruce con la M14 No se produce afección al disponer el PS de gálibo suficiente	-

SAN FERNANDO DE HENARES

ALTERNATIVA 1			
PK	**DENOMINACIÓN**	**DESCRIPCIÓN**	**ACTUACIÓN**
0+600 Vías 1y 2 de contorno	Calle la Rioja	Vial existente interceptado por la nueva plataforma	**Viaducto 01.** Viaducto sobre vial existente No se afecta al vial.
2+220 Vía 1 de Contorno	Avda. de la Cañada	Paso inferior existente para cruce con Avenida de la Cañada. Las actuaciones en este punto no afectan a la plataforma existente. Por lo que no se produce afección.	-
1+900 a 2+200 Vía 2 de contorno	Calle Eje 21	Vial existente interceptado por la nueva plataforma de las vías 2 y 4 de contorno.	**Reposición del vial**
2+240 Vía 2 de contorno	Avda. de la Cañada	Vial existente interceptado por la nueva plataforma de las vías 2 y 4 de contorno.	**Viaducto 04**. Viaducto sobre vial existente No se afecta al vial.
0+900 Vías 1y 2 de Corredor del Henares	Avda. de la Cañada	Vial existente interceptado por la nueva plataforma de las vías 1 y 2 del Corredor del Henares.	**Paso inferior 03**. Paso inferior bajo vial. El método de ejecución determinará el grado de afección temporal.

ALTERNATIVA 2			
PK	**DENOMINACIÓN**	**DESCRIPCIÓN**	**ACTUACIÓN**
0+600 Vías 1y 2 de contorno	Calle la Rioja	Vial existente interceptado por la nueva plataforma	**Viaducto 01.** Viaducto sobre vial existente No se afecta al vial.
2+220 Vía 1 de Contorno	Avda. de la Cañada	Paso inferior existente para cruce con Avenida de la Cañada. Las actuaciones en este punto no afectan a la plataforma existente. Por lo que no se produce afección.	-
1+900 a 2+200 Vía 2 de contorno	Calle Eje 21	Vial existente interceptado por la nueva plataforma de las vías 2 y 4 de contorno.	**Reposición del vial**
2+240 Vía 2 de contorno	Avda. de la Cañada	Vial existente interceptado por la nueva plataforma de las vías 2 y 4 de contorno.	**Viaducto 04**. Viaducto sobre vial existente No se afecta al vial.
0+900 Vías 1y 2 de Corredor del Henares	Avda. de la Cañada	Vial existente interceptado por la nueva plataforma de las vías 1 y 2 del Corredor del Henares.	**Pérgola 03**. Paso superior sobre vial y vías 1 y 2 de contorno. No se afecta al vial.

5. PROPUESTA DE REPOSICIÓN DE VIALES

Las diferentes actuaciones previstas interceptan viales existentes, si bien las afecciones se resuelven mediante cruces a distinto nivel que salvan el vial mediante estructuras. La sección y definición de estas se incluyen en el Anejo 09 de Estructuras y los planos se incluyen en el Documento 2 del Estudio Informativo.

Como única excepción aparece la afección al vial Calle Eje 21, en el ámbito de la actuación de San Fernando, en la que la nueva plataforma discurre parcialmente sobre el actual vial, por lo que es necesario reponer el mismo.

5.1. REPOSICIÓN DEL VIAL CALLE EJE 21

En el presente apartado se lleva a cabo una descripción de las actuaciones a acometer en el siguiente estudio para cada una de las alternativas.

A continuación, se presenta una tabla a modo de resumen:

ALTERNATIVA	TÉRMINO MUNICIPAL	TIPO ACTUACIÓN Y LONGITUD (M)	P.K. (PROYECCIÓN)	DENOMINACIÓN	COMENTARIOS
SALTO DE CARNERO SAN FERNANDO. ALT. 1 PASO INFERIOR	Coslada	Reposición del vial 300 metros	1+900 a 2+200 Vía 2 de contorno	Calle Eje 21	Reposición de calle que conecta Avenida de la Cañada con Polígono Industrial
SALTO DE CARNERO SAN FERNANDO. ALT. 2 PASO SUPERIOR	Coslada	Reposición del vial 300 metros	1+900 a 2+200 Vía 2 de contorno	Calle Eje 21	Reposición de calle que conecta Avenida de la Cañada con Polígono Industrial

La nueva plataforma ferroviaria que albergará las vías 1 y 3 de la Línea de Contorno, discurre en planta sobre la actual Calle Eje 21, por lo que se considera necesaria la reposición de esta con el fin de seguir manteniendo el transporte viario entre el polígono industrial y la Avenida de la Cañada.

Imagen de la Calle Eje 21. Fuente: Google Maps

Para las alternativas 1 y 2 se considera la misma solución, optando por una reposición en el lado Oeste de la nueva infraestructura ferroviaria mencionada anteriormente y paralela a la misma

La reposición discurre en torno a 300 metros de longitud, uniendo la misma Glorieta que confluye de las Calles Austria, Suiza y Bélgica con la Calle Eje 21, hacia un nuevo punto de conexión en la Avenida de la Cañada, más hacia el sur que la actual.

La solución planteada consiste en mantener el nuevo vial paralelo a la plataforma proyectada de las vías 2 y 4 de la línea de contorno. Con objeto de que en la conexión con la Avenida de la Cañada no se afecte al terraplén existente en la vía 1 del Corredor del Henares actual, el nuevo vial se adosa a la vía 4, y se plantea la ejecución de un muro de hormigón en prolongación del estribo del viaducto 04 sobre la Avenida de la Cañada.

6. COMENTARIOS RESPECTO A LA INFORMACIÓN DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid envía, bajo petición previa mediante oficio, información relativa sobre las posibles afecciones a las carreteras de su titularidad: **M-40, M-14, M-21 y M-22**.

La información enviada, como se puede observar en el Apéndice 1 de este mismo Anejo, detalla la posible interferencia entre el presente Estudio Informativo y las zonas de protección de las carreteras antes mencionadas. Por lo tanto, es objeto de este apartado dar respuesta a cada uno de los puntos según los ámbitos de estudio.

6.1. ÁMBITO CAMPO DE LAS NACIONES

"Paralelismo con M-40 calzada izquierda, PP.KK. 5+600 a 7+600"

Tal y como se muestra en las siguientes imágenes, las alternativas propuestas en el ámbito de Campo de las Naciones no llegan a afectar en ninguna circunstancia a la carretera M-40.

En este sentido cabe señalar que la actuación se ubica preferentemente dentro de los terrenos calificado como uso dotacional para el transporte ferroviario. En paralelo se desarrolla por el margen derecho una franja correspondiente al uso de infraestructura viaria, la calle Ribera del Loira en el caso de ambas alternativas de Campo de las Naciones.

Las actuaciones previstas en ambas alternativas tampoco llegan a afectar a la calle Ribera del Loira, siendo ésta la más cercana a los ámbitos propuestos.

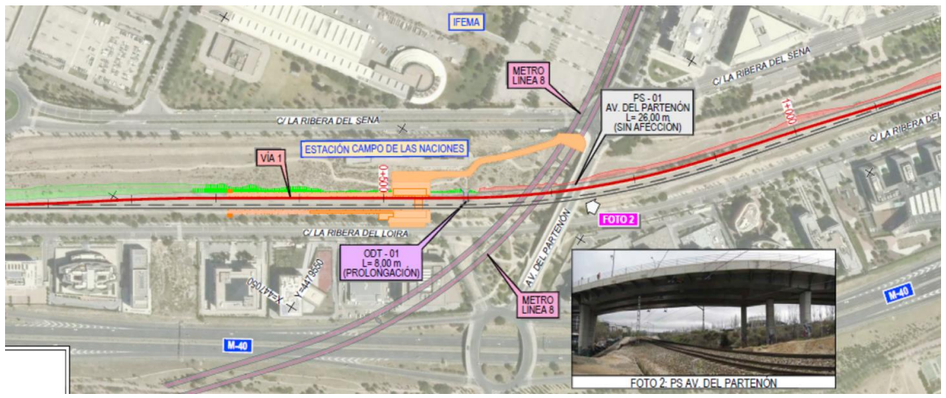


Imagen de la Alternativa 1 en Campo de las Naciones sin afección a M-40

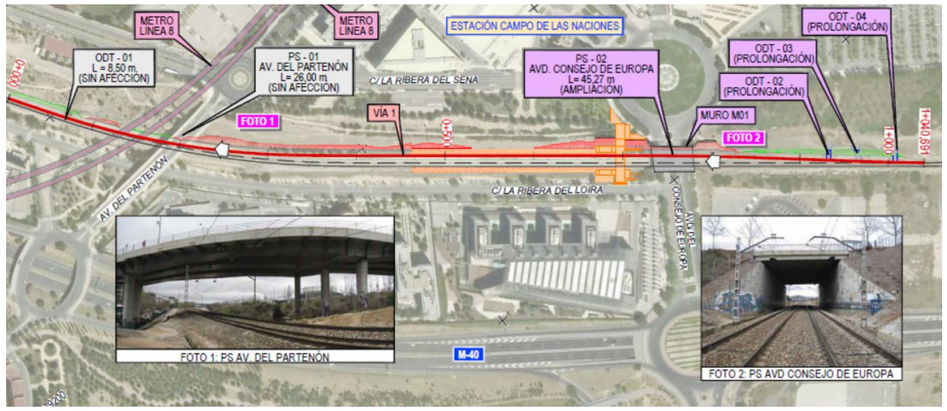


Imagen de la Alternativa 2 en Campo de las Naciones sin afección a M-40

6.2. ÁMBITO REJAS 1

"Paralelismo con M-40 calzada izquierda, PP.KK. 9+300 a 9+600. Además, a la altura del PK 9+400 el ámbito sobrevuela la M-40. En los planos remitidos no se contemplan las obras de las Fases 1 y 2 del Proyecto de reordenación y mejora de accesos al nuevo estadio Wanda Metropolitano. El promotor de las citadas obras es el Ayuntamiento de Madrid, Organismo al que deberá solicitar una copia del proyecto"

La actuación relativa a la pasarela que conecta el ámbito de la Alternativa 1 de Rejas con los accesos al nuevo estadio Wanda Metropolitano, no es una actuación objeto del presente Estudio Informativo.

Por otro lado, cabe señalar que la actuación mayoritariamente se desarrolla en el margen de las vías actuales opuesto a la M-40. Como excepción, el andén que se plantea asociado a la vía 2 actual, se ubica en una trinchera entre las vías actuales y la M-40. Su ejecución, tal como se describe en el anejo de estaciones, se prevé mediante muros tipo ménsula que contengan la excavación. De esta manera, dicho andén queda confinado íntegramente dentro de los límites de terreno de ADIF.

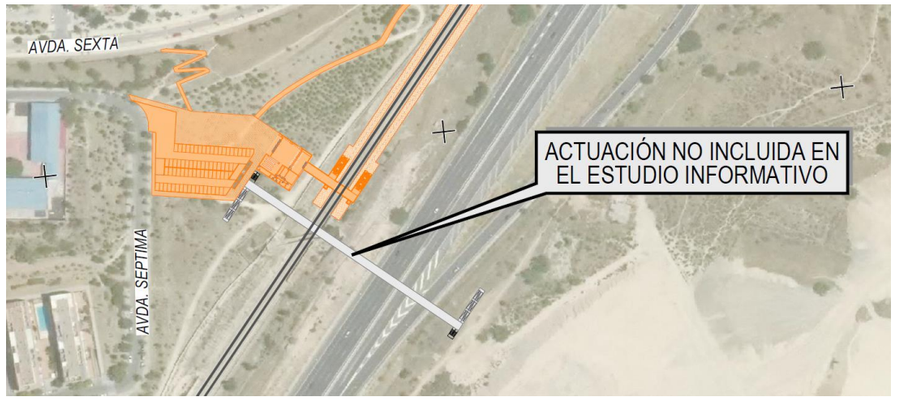


Imagen de la Alternativa 1 en Rejas

6.3. ÁMBITO REJAS 2

"Paralelismo con M-21 calzada izquierda, PP.KK. 0+600 a 1+700. Cruce inferior de M-14, P.K. 0+400, y paralelismo con M-14 calzada derecha, 0+500 a 0+600"

La alternativa relativa al ámbito de Rejas 2 se emplaza en un entorno cercano a las carreteras M-14 y M-21:

- Cabe señalar que la actuación ferroviaria (vías y andenes) mayoritariamente se desarrolla en la plataforma existente de la antigua estación de mercancías y siempre en los límites de uso ferroviario. Por tanto, no se considera que haya ninguna interacción entre la carretera M-21 y la propuesta de actuación de la Alternativa 2 en Rejas.
- Para el desarrollo de las alternativas de trazado se realizó un levantamiento topográfico de las estructuras existentes en el ámbito de la antigua estación con objeto de disponer de información detallada de la posición de las pilas y los gálibos.
  En el caso concreto de cruce bajo la calzada principal de la M-14 y el ramal de conexión con la M-21, las actuaciones previstas (en color rojo en la siguiente imagen) se posicionan más alejadas de las pilas que las vías actuales (en color negro discontinuo), siempre dentro de la plataforma ferroviaria actual. Por ello, se considera que no existe afección.
- En el trazado que discurre paralelo a la M-14, las actuaciones se ubican sobre las vías existentes.

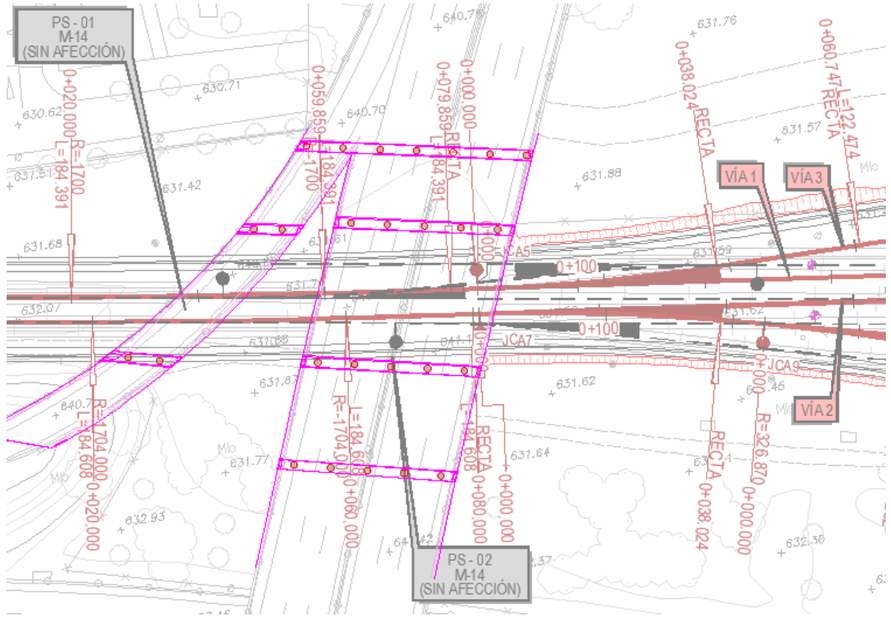
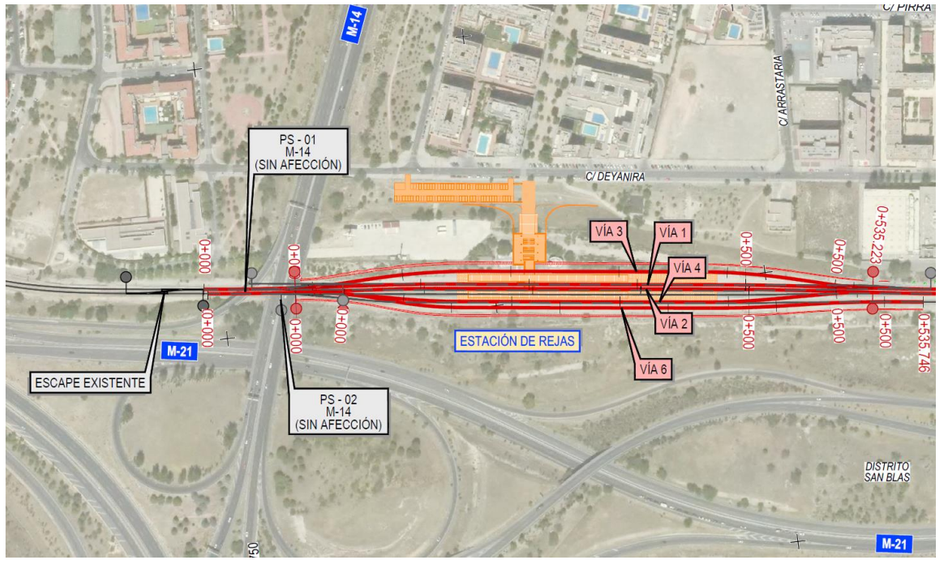


Imagen del paso superior de la carretera M-14. en la Alternativa 2 de Rejas

Se refleja en los planos del Documento 2 la información conjunta del ámbito, como se puede observar en la siguiente imagen:



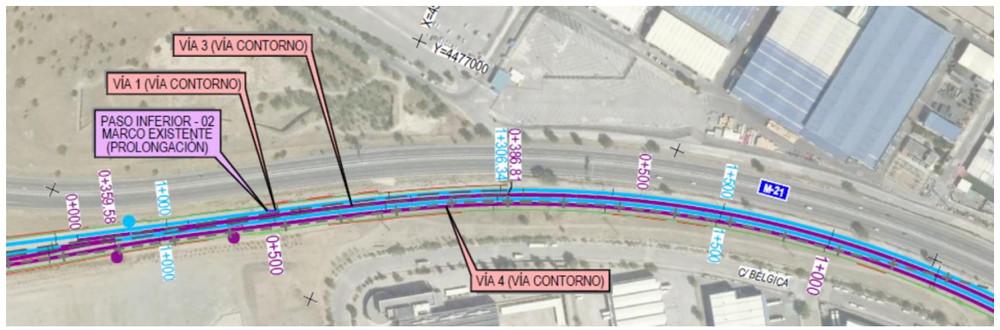
Ámbito de Rejas 2

6.4. ÁMBITO SAN FERNANDO DE HENARES

"Paralelismo con M-21 calzada derecha, PP.KK. 3+000 a 5+700 y cruce posterior de M-22, PK 0+000"

Ambas alternativas propuestas en el ámbito de San Fernando no tienen interacción alguna con la carretera M-21.

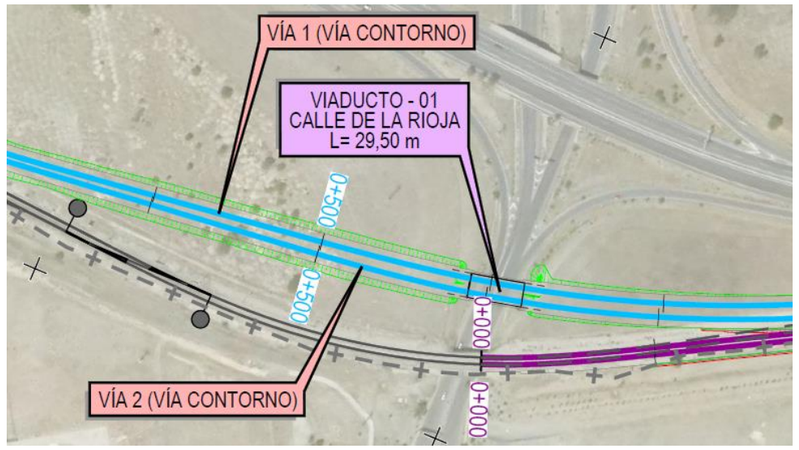
En el tramo que discurre en paralelo a la carretera antes mencionada, la actuación se sitúa en el margen derecho de la plataforma ferroviaria, también paralelo a las vías existentes, con lo que se clarifica que no hay interacción entre la superficie ferroviaria y la del viario.



Trazado en paralelo a la carretera M-21 sin afección. Ámbito San Fernando

Cabe mencionar que el cruce con la carretera M-22 se salva a través de un viaducto, propuesto en las dos alternativas mediante la misma solución.

Dicho viaducto cuenta con una longitud de 29,50 metros, adaptándose a los condicionantes presentes en el cruce con la carretera y sus desvíos, como se muestra en la siguiente imagen extraída de los planos del Documento 2:



Viaducto-01 sobre la carrera M-22. Ámbito San Fernando

APÉNDICES

APÉNDICE 1. INFORMACIÓN RECIBIDA.

DEMARCACIÓN CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARIA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN MADRID

O F I C I O

S/REF.

N/REF. 51-M-0806 – E-2020-2987

FECHA 29/01/2021

ASUNTO SOLICITUD DE INFORMACIÓN PARA LA REDACCIÓN DEL "ESTUDIO INFORMATIVO DE ACTUACIONES EN EL CORREDOR DEL HENARES Y LÍNEA DE CONTORNO".

DESTINATARIO:

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Subdirección General de Planificación Ferroviaria
D. JORGE BALLESTEROS SÁNCHEZ
Plaza Sagrados Corazones, 7
28071 MADRID

Ubicación:

Carretera: M-40, M-14, M-21 y M-22 **P.K.:** 5+600 a 9+600 (M-40) y 0+600 a 5+700 (M-21) **Tramo:** Urbano y no urbano **Término Municipal:** Madrid y Coslada	**Plataforma:** Ambas **Margen:** Ambas **Zona:** Dominio Público, Servidumbre y Afección

En respuesta a su escrito, mediante el que solicita información sobre las posibles afecciones que se pudieran producir en infraestructuras, de titularidad estatal actuales, planificadas o en proceso de ejecución, a tener en cuenta en la redacción del "Estudio Informativo de actuaciones en el Corredor del Henares y Línea de Contorno", así como información sobre las normas, instrucciones o criterios específicos a considerar en las propuestas de reposición de aquellas instalaciones e infraestructuras que a priori puedan considerarse afectadas, se comunica lo siguiente.

Analizados los ámbitos de actuación representados en los planos remitidos, éstos se localizan en las zonas de protección de las carreteras M-40, M-14, M-21 y M-22, dependientes de esta Demarcación de Carreteras:

- Ámbito Campo de las Naciones. Paralelismo con M-40 calzada izquierda, pp.kk. 5+600 a 7+600.

- Ámbito Rejas 1. Paralelismo con M-40 calzada izquierda, pp.kk. 9+300 a 9+600. Además, a la altura del p.k. 9+400 el ámbito sobrevuela la M-40.
  En los planos remitidos no se contemplan las obras de las Fases 1 y 2 del Proyecto de reordenación y mejora de accesos al nuevo estadio Wanda Metropolitano. El promotor de las citadas obras es el Ayuntamiento de Madrid, Organismo al que deberá solicitar una copia del proyecto.

- Ámbito Rejas 2. Paralelismo con M-21 calzada izquierda, pp.kk. 0+600 a 1+700. Cruce inferior de M-14, p.k. 0+400, y paralelismo con M-14 calzada derecha, 0+500 a 0+600.

JOSEFA VALCÁRCEL, 11
28027 MADRID
TEL.: 91 321 51 01
FAX: 91 321 51 08

- Ámbito San Fernando de Henares. Paralelismo con M-21 calzada derecha, pp.kk. 3+000 a 5+700 y cruce superior de M-22, p.k. 0+000.

Las obras a ejecutar deberán ser conformes a lo establecido en la Ley 37/2015, de Carreteras.

En cuanto a las zonas de protección de carreteras estatales, en suelo no urbano se estará a lo dispuesto en los Art. 29, 31 y 32 y en suelo urbano a lo dispuesto en los Art. 29, 31 y 47 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Independientemente del tipo de suelo, será de aplicación lo estipulado en el Art. 33 "Zona de limitación de edificabilidad" de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

En aquellos casos susceptibles de autorización por parte de esta Demarcación de Carreteras, se remitirá escrito de solicitud de autorización, acompañado de un Proyecto de construcción o, al menos, Separata de dicho proyecto que contenga, como mínimo:

- Memoria descriptiva de las obras a realizar.

- Planos de las obras y ocupaciones necesarias en los que queden debidamente acotadas las zonas de protección de la carretera. Estas zonas de protección se encuentran detalladas en los artículos 29 "Zona de dominio público", 31 "Zona de servidumbre", 32 "Zona de afección" y 33 "Zona de limitación de edificabilidad" de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. Dichos planos deben contar con la suficiente calidad como para que las distancias representadas sean apreciables para su estudio y valoración.

- En el caso de la Línea Límite de Edificación, para el término municipal de Madrid, la Línea Límite de Edificación será la fijada en el "Estudio de Delimitación de Tramo Urbano y fijación de la Línea Límite de Edificación (LLE) en el Término Municipal de Madrid", aprobado con fecha 10 de febrero de 2015.

- En caso de afección al tráfico, se remitirá un plano de planta en el que queden representados la ocupación prevista, los cortes y desvíos de tráfico, y la señalización de obra a colocar durante la ejecución de los trabajos (ajustada a la normativa vigente, regulada por la Norma de carreteras 8.3-I.C. "Señalización de obra"), que deberá contar con la conformidad por parte de esta Demarcación.

- Programa de trabajos y plazo de ejecución.

Se acompaña este Oficio con una copia en formato dwg de la cartografía actualizada del Sector M-08, sector al que pertenecen las carreteras M-40, M-14, M-21 y M-22, en cuyas zonas de protección se estudia la ejecución de las actuaciones en el Corredor del Henares y Línea de Contorno.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

LA JEFA DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: GLORIA RAMOS PALOP

JOSEFA VALCÁRCEL, 11
28027 MADRID
TEL.: 91 321 51 01
FAX: 91 321 51 08