

# ANEJO Nº 5. COORDINACIÓN CON EL SECTOR DE CONSERVACIÓN INTEGRAL

**ÍNDICE**

<b>5. ANEJO Nº 5. COORDINACIÓN CON EL SECTOR DE CONSERVACIÓN INTEGRAL .....</b>	<b>3</b>
<b>5.1. OBJETO DEL ANEJO.....</b>	<b>3</b>
<b>5.2. IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR DE CONSERVACIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>5.3. INFORMACIÓN SUMINISTRADA.....</b>	<b>3</b>
5.3.1. ACCIDENTALIDAD.....	3
5.3.2. ESTADO DEL FIRME.....	3
5.3.3. OBRAS DE CONSERVACIÓN.....	3
5.3.4. INVENTARIO DE ELEMENTOS.....	4

## 5. ANEJO Nº 5. COORDINACIÓN CON EL SECTOR DE CONSERVACIÓN INTEGRAL

### 5.1. OBJETO DEL ANEJO

Según se establece en la Nota de Servicio 1/2019 sobre “Instrucciones para la redacción de los proyectos supervisados por la Subdirección General de Conservación”, se considera fundamental que el equipo redactor del proyecto mantenga contactos con el Sector de Conservación Integral del tramo en el que se ubica la actuación proyectada, con el objeto de que se establezca la correcta coordinación en lo relativo a cartografía, estado de los elementos de la vía que se afectan, trabajos de conservación realizados en el tramo afectado, comportamiento de los usuarios y el tráfico en la zona de actuación, junto con los accidentes e incidentes de todo tipo detectados por el sector de conservación.

### 5.2. IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR DE CONSERVACIÓN

Se ha mantenido un estrecho contacto con el Sector B-4 de Conservación de la provincia de Barcelona, en el que están adscritos los viales afectados en el Proyecto.

El principal vial afectado es el tramo de la autovía A-2 entre los PP.KK. 579+500 y 585+000 (términos municipales de Esparreguera y Abrera), incluidos los ramales de conexión con otras vías, como la autovía B-40, las carreteras C-55 y N-IIa, y otros viales del entorno de la A-2. Todos los viales están actualmente en servicio.

El resumen de las actuaciones que se van a llevar a cabo:

- Mejora del trenzado de acceso desde la B-40 a la A-2 en sentido Lérida.
- Ampliación a dos carriles de acceso desde la A-2 (sentido Barcelona) a la B-40 en sentido Tarrasa.
- Prolongación del carril de acceso al tronco de la A-2 y mejora del ramal de entrada del Enlace Esparreguera Sur.
- Prolongación del carril de salida a Can Amat en la salida 585.
- Refuerzo de firme entre los PP.KK. 580+000 a 585+000 de la A-2.
- Demolición y nueva ejecución de paso superior de la carretera C-55 sobre la autovía A-2 en su P.K. 583+500
- Ejecución de pasarela peatonal en el P.K. 580+000 de la A-2, en el municipio de Esparreguera

### 5.3. INFORMACIÓN SUMINISTRADA

#### 5.3.1. ACCIDENTALIDAD

El Sector de Conservación ha suministrado datos de los accidentes con víctimas correspondientes al tramo afectado de la autovía A-2 entre las fechas de abril de 2015 y marzo de 2020.

Con estos y otros datos, incluida la observación “in situ” del tráfico de los viales en estudio, se ha elaborado el anejo nº 15, “Estudio de accidentalidad y seguridad vial”. En él se describen y ubican los puntos conflictivos existentes, y se proponen las medidas necesarias para atenuar la accidentalidad.

#### 5.3.2. ESTADO DEL FIRME

Se han proporcionado datos con el estado actual del firme, recientemente rehabilitado, pues en el tramo en estudio se han completado los trabajos descritos en los siguientes proyectos:

- “Proyecto de construcción: Rehabilitación Superficial del Firme en la Autovía A-2 entre los PP. KK 580,000 Y 604,435. CLAVE: 32-B-4600”. En el proyecto se actúa en ambas calzadas, incluidos los arcenes, y los trabajos han consistido en el fresado de los 4 cm de la capa de rodadura existente y su sustitución por una nueva capa de rodadura de 3 cm, compuesta por una mezcla bituminosa discontinua en caliente tipo BBTM 11 B.
- “Proyecto de Construcción: Rehabilitación Superficial y Puntualmente Estructural del Firme en la Autovía A-2. CLAVE: 32-B-4900”. El objeto del proyecto es definir la rehabilitación superficial del firme de la autovía entre los PP.KK. 530,722 y 580,000. Los trabajos han consistido en la rehabilitación del carril lento (estructural en los tramos en peor estado, y fresado y reposición con mezcla bituminosa de alto modulo en la capa intermedia en los tramos menos afectados). En todo el ancho de la calzada se plantea una rehabilitación superficial con el recrecido de 3 cm mediante el extendido de una nueva capa de rodadura con mezcla BBTM 11B.
- También se han aportado los datos de las medidas de deflexiones efectuadas en 2019 por la empresa EUROCONSULT, entre los PP.KK. 530 y 604 de la autovía A-2.

#### 5.3.3. OBRAS DE CONSERVACIÓN

El Sector de Conservación ha informado de los trabajos de conservación realizados recientemente, con medios propios o ajenos, de modo rutinario o para resolver algún trabajo de emergencia. Son destacables en este sentido los trabajos ejecutados y descritos en los siguientes proyectos:

- “Proyecto de construcción de Adaptación a la normativa vigente de los sistemas de contención en la red de carreteras del estado en la provincia de Barcelona. Clave 39-B-4940.” Con el proyecto se ha mejorado la seguridad vial en algunas carreteras de la provincia de Barcelona, sustituyendo sistemas de contención que estaban en mal estado o incumplían normativa. La ejecución de las obras ha permitido una mejora previa de la seguridad en el tramo de la autovía A-2 que nos ocupa.

- “Obra de emergencia para la reparación y acondicionamiento de capacidad hidráulica de la obra de fábrica OF 584+000, situada bajo la autovía A-2, en el municipio de Abrera (provincia de Barcelona). Clave OEM 130/16 y 130.A/17”. Con estos trabajos (un cajón hincado), se amplió la capacidad de esta obra de drenaje transversal, ubicada en el P.K. 584 de la A-2. En las cercanías de esta obra de fábrica se procederá a ampliar el margen derecho del tronco de la autovía A-2.

#### 5.3.4. INVENTARIO DE ELEMENTOS

El Sector B-4 de Conservación de Barcelona ha proporcionado un inventario detallado relativo a la señalización existente a través de los datos incluidos en el sistema de información “InCa”.

El “InCa Carreteras” es un sistema de información geográfico (G.I.S.) para la gestión de elementos de la carretera, señalización, balizamiento, barreras, drenaje, etc., diseñado específicamente para las necesidades de conservación de la señalización e infraestructuras viarias en carreteras. Permite mantener el inventario histórico de los elementos, tanto gráfico (sobre cartografía y/u ortofotos), como alfanumérico. Es el GIS utilizado por la Dirección General de Carreteras para gestionar la señalización vertical de los 25.000 Km de la Red de Carreteras del Estado desde los 159 centros de conservación repartidos por la geografía española.