

ANEJO Nº 2: AJUSTE A LA ORDEN DE ESTUDIO

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN	5
2.- CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN DE ESTUDIO	5
2.1.- OBJETIVO DE LA ORDEN DE ESTUDIO.....	5
2.2.- CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE.....	5
2.3.- EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES.....	5
2.4.- PRESUPUESTO	5
2.5.- PROGRAMACIÓN DEL TRABAJO	5
3.- CONCLUSIÓN	5

1.- INTRODUCCIÓN

En el presente anejo se estudia el cumplimiento de la Orden de Estudio de 20 de diciembre de 2017 para la redacción del proyecto de título: "Construcción de glorieta. Carretera N-5, de Madrid a Portugal por Badajoz. P.K. 393+500. T.M. Badajoz. Provincia de Badajoz".

2.- CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN DE ESTUDIO

2.1.- OBJETIVO DE LA ORDEN DE ESTUDIO

El objetivo de la Orden de Estudio es la modificación de la intersección existente en el P.K. 393+500 de la N-5, por los siguientes motivos:

- a) La intersección actualmente existente es una intersección en T sin giros a la izquierda. Esta tipología rompe con la homogeneidad existente en el resto de conexiones que se encuentran resueltas mediante glorietas.
- b) En el conjunto del tramo, tras las obras realizadas en los últimos años por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se ha creído oportuno construir una sucesión de glorietas que permiten concentrar en las mismas los giros a la izquierda. De esta forma, se ha podido realizar una reordenación de accesos global prohibiendo dichos giros en el conjunto de accesos agrícolas existentes en la zona. La actual tipología de la intersección no permite esa función, la construcción de una glorieta supondría una mejora funcional importante en este sentido.
- c) Por otra parte, la sucesión de glorietas lleva una cadencia más o menos constante, localizándose cada 1.000 o 2.000 metros. Este hecho se ve alterado por la excesiva distancia existente entre las ubicadas en el P.K. 395+000 y en el P.K. 392+270. La construcción de una nueva glorieta en el P.K. 393+500 permitiría romper esta excesiva separación, consiguiéndose de esta manera contribuir al "calmado del tráfico" que se trató de conseguir con la continua presencia de glorietas.
- d) Todos los aspectos anteriores (concentración de giros a izquierda, calmado del tráfico, etc.), es de prever que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria.
- e) Por otra parte, está el hecho de la presencia de un centro de salud en las inmediaciones de la intersección del P.K. 393+500. La actual tipología en T no permite realizar giros a la izquierda lo que viene a resultar un gran inconveniente a la hora de acceder al mismo, perjudicándose de este modo la necesaria atención médica inmediata en los casos que fuera necesario.

2.2.- CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE

El proyecto ha sido diseñado según la Norma 3.1-IC, Trazado (Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero).

El drenaje, a efectos de cuantificar su importe para este Proyecto de Trazado, se ha estudiado según la Norma 5.2-IC, Drenaje superficial (Orden FOM/298/2016, de 15 de febrero). Igual ocurre con la señalización vertical, la cual ha sido estudiada según la Norma 8.1-IC, Señalización vertical (Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo), y los sistemas de contención de vehículos, que se han diseñado según la Orden Circular 35/2014, de 19 de mayo.

Para el Anejo nº 21, Tramitación Ambiental se han aplicado La Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, de carácter nacional, y la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

En cumplimiento de lo dispuesto en el R.D. 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, en el Anejo nº 30 del proyecto se ha incluido un estudio de gestión de residuos.

En cumplimiento la Orden FOM 3317/2010 (eficiencia en obras públicas del Ministerio de Fomento), en el Anejo nº 4 del proyecto se realiza un estudio pormenorizado de su cumplimiento.

Para la redacción del Presente Proyecto de Trazado se han seguido los criterios de alcance y recomendaciones establecidas en el apartado nº 3 del documento de Instrucciones de la Subdirección General de Conservación (SGC), con el fin de que pueda ser aprobado provisionalmente por la SGC y pueda someterse a la información pública y trámites de audiencia que resulten preceptivos.

2.3.- EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES

Dado que la obra proyectada ocupa terrenos fuera del dominio público actual de la carretera, es preciso realizar expropiaciones, por lo que en el Anejo nº 25 del proyecto se realiza el estudio de expropiaciones e indemnizaciones.

2.4.- PRESUPUESTO

Según la Orden de Estudio, el presupuesto base de licitación (sin I.V.A.) aproximado del proyecto se estima en 1.200.000 €.

El presupuesto base de licitación (sin I.V.A.) del Proyecto de Trazado ha resultado ser de 692.260,32 €.

2.5.- PROGRAMACIÓN DEL TRABAJO

El plazo previsto en la Orden de Estudio para la redacción del Proyecto es de cuatro (4) meses.

El Proyecto de Trazado ha sido redactado con fecha de diciembre de 2020.

3.- CONCLUSIÓN

Las obras contenidas en el presente proyecto se ajustan en cuanto a su contenido a lo reflejado en la Orden de Estudio sin que se hayan proyectado obras adicionales no amparadas por la misma.

Por la mejora de la seguridad vial que se producirá con las obras proyectadas, por el cumplimiento de la normativa vigente para la redacción del proyecto, por el contenido suficiente como proyecto de trazado, así como por el ajuste presupuestario del mismo, se puede concluir que se ha cumplido la Orden de Estudio.