



EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE

REPARACIÓN CAMINOS OMBRÍES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)

**SUBVENCIONES Y AYUDAS DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE
ALICANTE A FAVOR DE LOS MUNICIPIOS DE LA PROVINCIA, PARA
INVERSIONES FINANCIERAMENTE SOSTENIBLES DESTINADAS A LAS
REPARACIONES DE INFRAESTRUCTURAS AFECTADAS POR LOS ÚLTIMOS
TEMPORALES (RDL 2/2017), ANUALIDAD 2.017**



**AUTOR: VICENTE JORDÁ GARCÍA
INGENIERO DE CAMINOS, C. Y P.**

SEPTIEMBRE-2017

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN + 21% DE IVA: 38.369,00 Euros

1.- MEMORIA DESCRIPTIVA

MEMORIA DESCRIPTIVA

- 1.- OBJETO DEL PROYECTO
 - 1.1. Antecedentes. Convocatoria. Promotor
 - 1.2. Situación previa
 - 1.3. Necesidades a satisfacer
 - 1.4. Justificación de la solución adoptada
- 2.- SITUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA ZONA.
 - 2.1 Situación y delimitación de la zona
 - 2.2. Vías de comunicación principales en el entorno
- 3.- DESCRIPCIÓN DEL CAMINO.
- 4.- DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS
- 5.- DISPONIBILIDAD DE LOS TERRENOS Y COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS
- 6.- SEGURIDAD Y SALUD
- 7.- GESTION DE RESIDUOS
- 8.- CONTROL DE CALIDAD
- 9.- DURACIÓN DE LAS OBRAS
- 10.- PLAZO DE GARANTÍA DE LAS OBRAS
- 11.-PRESUPUESTO
- 12.-DOCUMENTOS QUE CONSTITUYEN EL PROYECTO
- 13.-DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA
- 14.-CONCLUSIÓN

PROYECTO DE REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)

1.- OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente Proyecto, cuya redacción ha sido encargada por la Excm. Diputación de Alicante al Ingeniero de Caminos, C. y P. D. Vicente Jordá García, colegiado nº10.816, es la definición y valoración de las obras del Proyecto de "Reparación Caminos Ombries y Vernissa en Benigembla (Alicante)".

1.1 ANTECEDENTES. CONVOCATORIA. PROMOTOR

La Excm. Diputación Provincial de Alicante, en sesión plenaria celebrada el día 5 de mayo de 2017, acordó aprobar las Bases de la "Convocatoria de subvenciones y ayudas de la Excm. Diputación Provincial de Alicante a favor de los municipios de la provincia, para inversiones financieramente sostenibles destinadas a la reparación de infraestructuras afectadas por los últimos temporales (RDL 2/2017), anualidad 2.017". Las bases de la convocatoria fueron publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante nº 94, el 19 de mayo de 2.017.

El Ayuntamiento de Benigembla, enterado de la convocatoria, solicita subvención para la REPARACIÓN DE LOS CAMINOS OMBRÍES Y VERNISSA, de titularidad municipal, mediante escrito que identifica el destino de la subvención, el presupuesto estimado de la actuación y documentación anexa para justificar los demás requisitos exigidos en las bases de la convocatoria.

Copia de esta solicitud se adjunta en el ANEJO Nº 1 "PETICIÓN OFICIAL Y FICHA DE LA ACTUACIÓN" de esta memoria.

Estudiada la documentación aportada y la viabilidad del proyecto, la Excm. Diputación Provincial de Alicante, a través del Área de Infraestructuras – Departamento de Carreteras decide aceptar la petición e iniciar el proceso mediante el presente proyecto reducido.

1.2 SITUACIÓN PREVIA

El camino Ombries presenta en sus primeros 1.900 metros un acabado en aglomerado en buenas condiciones. Pero a partir de cierto punto, el camino se presenta muy deteriorado, habiendo perdido prácticamente su capa de aglomerado y con socavaciones en la zahorra que sostiene el firme.

El camino Vernissa presenta en su inicio un aglomerado fisurado y con socavones, pasando pronto a una zona donde ha perdido más del 50% del aglomerado. En su tramo final, que es de bajada al río, es de hormigón, con bastante fisuración, bordes rotos y gran cantidad de arrastres sobre el mismo.

En el ANEJO N° 2 “REPORTAJE FOTOGRÁFICO” se puede observar el estado de deterioro de ambos caminos.

1.3 NECESIDADES A SATISFACER

Con el fin de dar continuidad a un camino que sirve de acceso a varias propiedades y viviendas aisladas, y permite acceder a unos parajes de gran belleza paisajística con abundante arbolado. Se decide actuar en la mejora de 359 metros lineales del camino Ombríes.

En el caso del camino Vernissa, se decide reparar en su totalidad un camino que sirve de acceso a la Partida del mismo nombre y permite la entrada a varias parcelas agrícolas en plena explotación, con un firme de más de 30 años de antigüedad y muy deteriorado por la acción de las lluvias.

El proyecto redactado sirve para acondicionar un tramo del camino Ombríes que ha perdido más del 70% de su firme de aglomerado con el mismo ancho que presenta actualmente (3,50 metros). Y para reparar en su totalidad el camino Vernissa (612 m.l.) también respetando su ancho actual (variable de 2,20 a 3,00 metros), que debido a la antigüedad de su firme y la acción de las lluvias, se encuentra muy deteriorado.

1.4 JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

En el caso del camino Ombríes y dado que el mismo ha perdido el 70% de su superficie de aglomerado, y que debajo del firme de aglomerado presenta una capa de zahorra artificial. Se ha decidido, como actuación más económica y menos invasiva con el medio ambiente, proceder al escarificado y disgregación del material existente en un espesor de unos 20 cms.

Al material obtenido, y con el objetivo de mejorar su calidad como nueva capa de base, se le añadirá y se mezclará adecuadamente, zahorra artificial tipo ZA-25 en una cantidad media de 7 cms de espesor añadido al paquete de base. De esta forma, se obtendrá un nuevo paquete de 25-27 cms. Este material se rasanteará, humedecerá y compactará hasta conseguir una compactación del 98% del Proctor Modificado.

Sobre la nueva base, se procederá a realizar un riego de imprimación con emulsión asfáltica. Tras lo cual se decide extender 5 centímetros de aglomerado asfáltico en caliente tipo AC16 surf S con árido calizo. Pues es el mínimo espesor recomendado en la Instrucción de Carreteras para un camino de este tipo.

Se han detectado tres puntos donde peligra la sección transversal del camino, al haber erosionado las aguas el talud sobre el que se asienta el mismo junto a las dos obras de drenaje transversal existentes hacia el final de la actuación. Por ello, previamente se reparará el talud con ayuda de piedra de escollera.

El camino Vernissa presenta tres zonas de actuación bien diferenciadas. La primera discurre entre su acceso por la carretera CV-719 y un badén de hormigón situado a 316 m.l., la segunda, a partir de este badén (que no se toca) y el inicio del camino en pavimento de hormigón de 146 m.l. Y la tercera zona se corresponde con los 150 m.l. finales del camino de hormigón hasta llegar al río.

En la primera zona del camino Vernissa antes descrita, el aglomerado se presenta muy viejo y con algún punto a parchear, por lo que se ha decidido realizar un bacheo previo en las zonas que así lo requieren con ayuda de aglomerado asfáltico en caliente tipo AC16 surf S con árido calizo, tras un riego de imprimación con emulsión asfáltica.

Sobre el camino bacheado y regularizado, se procederá a realizar un riego de adherencia con emulsión asfáltica. Tras lo cual se decide realizar un refuerzo del firme en toda la extensión del camino reparado de 4 centímetros de aglomerado asfáltico en caliente tipo AC16 surf S con árido calizo. Pues es el mínimo espesor recomendado en la Instrucción de Carreteras para un refuerzo de este tipo.

En la segunda zona del camino Vernissa, se reconstruirá el firme de la misma forma que se hace en el camino Ombríes.

En el tramo final del camino Vernissa, se procede a ejecutar un refuerzo del firme existente de hormigón con el extendido de una capa de 10 cms de hormigón tipo HA-25/B/20/IIa con fibras de polipropileno que admita una resistencia a flexotracción de 4 Nw/mm². Previamente se habrán reparado los bordes rotos que presenta el camino.

2.- SITUACION Y DESCRIPCIÓN DE LA ZONA

2.1 SITUACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA ZONA

El camino Ombríes se sitúa al Sur del municipio de Benigembla y discurre entre las proximidades del núcleo urbano y un paraje de gran belleza como es la umbría (de ahí su nombre) del macizo montañoso (Coll de Rates) que separa Benigembla de Tárben.

El camino asciende desde la carretera CV-720 en la dirección Sur en una longitud de 2,2 kilómetros, y en su último tramo de 900 metros discurre por la ladera hacia el Oeste (dirección Castell de Castells).

El camino Vernissa se sitúa al Noroeste de Benigembla y parte de la carretera CV-719 (Benigembla-Murla). El camino, que discurre en la dirección Oeste, tiene unos 612 m.l. y tras un tramo llano y recto, gira a la derecha para bajar con una fuerte pendiente hasta un afluente del río Gorgos.

2.2 VÍAS DE COMUNICACIÓN PRINCIPALES EN EL ENTORNO

El camino Ombries parte de la carretera CV-720 entre Benigembla y Parcent, girando a la derecha a unos 700 metros de la rotonda situada en el caso urbano de Benigembla.

El camino Vernissa parte de la carretera CV-719 (Benigembla-cruce con la CV-715 (Callosa D'en Sarrià-Pego)), a unos 1.500 metros saliendo de la entrada Norte de Benigembla en dirección Murla. El camino se encuentra a la derecha, unos 300 metros antes de llegar a una urbanización situada a la izquierda.

A la CV-720 se puede acceder en Pedreguer desde las vías N-332 y AP-7. A la CV-715 que une Pego con Callosa D'En Sarrià se puede acceder por la carretera CV-750 en Benissa desde las vías N-332 y AP-7.

3.- DESCRIPCIÓN DEL CAMINO

En la zona sobre la que se actúa del camino Ombries, éste discurre a media ladera con una pendiente variable del 3 al 6%. Presenta una cuneta en algunos tramos y al final del mismo lo cruzan dos obras de drenaje transversal (un caño y un badén de hormigón).

El camino discurre por zona forestal y es de aglomerado sobre zahorra, que se encuentra en buen estado hasta la zona de actuación del presente proyecto, donde ha perdido prácticamente su capa de aglomerado y la zahorra está suelta y muy lavada. El camino presenta un ancho constante de 3,50 metros tanto en su zona en buen estado como en la zona deteriorada.

El camino Vernissa discurre a media ladera por debajo de la carretera CV-719. Inicialmente presenta un tramo recto de unos 460 m.l. con pendiente muy suave y ancho de 2,60 a 3,00 metros. Tras este tramo recto, el camino gira a la derecha y desciende con una pendiente superior al 10% hasta un afluente del río Gorgos con una longitud de 150 m.l.. El camino aquí es de un hormigón en mal estado y presenta un ancho variable de 2,20 a 2,40 metros.

La zona es agrícola, con bancales en producción, y el camino intercepta las aguas que bajan por la ladera.

4.- DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Las obras contempladas en el presente Proyecto incluyen la reparación de un tramo del camino Ombries de 359 metros lineales, con el mismo ancho actual, 3,50 metros. Y la reparación del camino Vernissa entre la CV-719 y su llegada al río (afluente del Gorgos) en toda su longitud (612 m.l.) y respetando también su ancho actual (2,20 a 3,00 mts).

En concreto, las actividades a realizar son las siguientes:

4.1.- TRABAJOS PREVIOS.

Inicialmente se realiza el desbroce de los bordes de ambos caminos y el corte y limpieza de bordes con ayuda de cortadora de aglomerado en los puntos de conexión del nuevo firme con el existente en el caso del camino Ombrías y con un badén de hormigón en el caso del camino Vernissa.

Seguidamente se realizará el escarificado y disgregación del material existente hasta una profundidad de 20 cms en la totalidad de la actuación en el camino Ombrías (ancho 3,50 m.), y en 146 m.l. del camino Vernissa (ancho 2,60 m.).

Se incluye en este capítulo el saneo y relleno con escollera de más de 400 Kg de tres puntos del camino Ombrías donde las aguas han socavado el talud y peligra la sección transversal del camino.

4.2.- PAVIMENTOS.

El material obtenido del escarificado en los caminos Ombrías y Vernissa se mezclará adecuadamente con zahorra artificial tipo ZA-25 en una cantidad media de 7 cms de zahorra de aportación por m² de camino (0,07 m³/m²).

Tras el rasanteo del paquete de material obtenido con ayuda de motoniveladora, se humectará y se compactará la capa de 25-27 cms obtenida hasta el 98% del Proctor Modificado.

Previo a la extensión del aglomerado se procederá a un riego de imprimación con emulsión asfáltica con una dotación de 1 Kg/m².

Finalmente, se ejecuta un firme de aglomerado con mezcla bituminosa en caliente tipo AC 16 surf S, con árido calizo, de 5 cms de espesor. Compactándose el material con medios mecánicos hasta el 98% de la densidad Marshall.

En el tramo del camino Vernissa que presenta un aglomerado desgastado y pequeñas zonas donde ha perdido el aglomerado, Las superficies que requieran bacheo o la extensión de una capa de base de aglomerado porque éste ha desaparecido, se imprimirán con riego de imprimación de emulsión asfáltica con una dotación de 1 Kg/m².

Tras lo cual se procederá a extender una capa de espesor variable (se ha contemplado un espesor medio de 5 cms) en estas superficies de mezcla bituminosa en caliente tipo AC 16 surf S, con árido calizo.

Finalmente, se ejecuta un refuerzo de firme de aglomerado con mezcla bituminosa en caliente tipo AC 16 surf S, con árido calizo, de 4 cms de espesor. Compactándose el material con medios mecánicos hasta el 98% de la densidad Marshall.

Previo a la extensión del refuerzo se barrerá la superficie y se procederá a un riego de adherencia con emulsión asfáltica con una dotación de 0,6 Kg/m².

En el tramo del camino Vernissa que presenta un pavimento de hormigón, se ejecuta un refuerzo de hormigón HA-25/B/20/IIa armado con fibras de polipropileno para conseguir una resistencia a flexotracción de 4 Nw/mm² y de 10 cms de espesor medio. La superficie final se rayará transversalmente y se crearán juntas cada 5,00 m.l.

Previamente se reparará los cuatro puntos donde el camino ha perdido ligeramente su sección con hormigón del mismo tipo, y se limpiará la superficie existente actualmente de hormigón con barredora mecánica autopropulsada.

4.3.- VARIOS

Dentro de los trabajos previstos se encuentran, además, la Seguridad y Salud de las obras, la fabricación y colocación del cartel de Vías y Obras con la información de las obras, y la realización de los ensayos pertinentes para comprobar la correcta ejecución y la calidad de los nuevos firmes ejecutados.

5.- DISPONIBILIDAD DE LOS TERRENOS Y COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS

La ejecución de las obras contempladas en el presente proyecto discurren íntegramente por los caminos Ombries y Vernissa, pertenecientes al Ayuntamiento de Benigembla, tal y como puede consultarse en el ANEJO Nº3 "ESTUDIO DE LA PROPIEDAD Y COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS Y ORGANISMOS"

Por otra parte, las obras no afectan a servicios existentes en la zona, pues se actúa únicamente en la plataforma de ambos caminos y no se han detectado servicios en los alrededores.

La actuación en el camino Ombríes se realiza a unos 2 kilómetros de la carretera CV-720, por lo que no será necesario pedir permisos al titular de la carretera para ejecutar la obra.

La actuación en el camino Vernissa parte de la carretera CV-719, perteneciente a la red de carreteras de la Diputación de Alicante. Por lo que se deberá coordinar los trabajos con el técnico y capataz de carreteras de la Diputación responsables de la misma.

El camino Vernissa termina junto a un afluente del río Gorgos que tiene un curso de agua permanente, por lo que se deberá pedir los permisos oportunos a la Confederación Hidrográfica del Júcar.

6.- SEGURIDAD Y SALUD

En cumplimiento de lo establecido en el Art. 4 del Real Decreto 1627/1997, de 24 de Octubre, por el que se dictan las Disposiciones mínimas de Seguridad y Salud en las Obras de Construcción, se redacta el correspondiente Estudio Básico de Seguridad y Salud, que figura como ANEJO N° 4 a la presente Memoria.

Dado que no se cumple ninguno de los supuestos incluidos en el Real Decreto para la elaboración de un Estudio Completo, se deduce que para este proyecto, es suficiente la elaboración de un Estudio Básico de Seguridad y Salud

Este Estudio Básico, servirá de base para la redacción del Plan de Seguridad y Salud por parte del adjudicatario de las obras, que deberá estar redactado y aprobado antes de iniciarse las mismas.

El Presupuesto estimado para este Capítulo asciende a 326,91 Euros.

7.- GESTIÓN DE RESIDUOS

La aplicación 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, obliga a incluir en el presente Proyecto de ejecución de un Estudio de Gestión de los Residuos que se generarán durante las obras de construcción.

Este Estudio se puede consultar en el ANEJO N°5 "GESTIÓN DE RESIDUOS" de la presente Memoria. Debido a que estas obras prácticamente no van a generar residuos, no se ha contemplado un presupuesto para la gestión de residuos. Considerando que el precio de las diferentes unidades incluyen la correcta gestión de los pequeños residuos que se produzcan durante la ejecución de las diferentes actuaciones.

8.- CONTROL DE CALIDAD

De acuerdo con lo establecido en la cláusula 38 del "Pliego de cláusulas administrativas Generales para la contratación de Obras del Estado" el importe máximo de los ensayos a realizar con cargo al Contratista será del 1% del Presupuesto.

En el ANEJO N°6 "CONTROL DE CALIDAD" se adjuntan los ensayos que se estima será necesario realizar y su coste, superando en 206,53 Euros el citado 1%, por lo que esta cantidad se ha sumado al presupuesto del presente proyecto.

Para la aceptación de los materiales usados en la construcción de la obra se exigirá que cumplen la "Orden de 29 de Noviembre de 2.001, por la que se publican las referencias a las normas UNE que son trasposición de normas armonizadas así como el periodo de coexistencia y la entrada en vigor del mercado CE relativo a varias

familias de productos de construcción” y la “Resolución de 17 de Abril de 2.007, de la Dirección General de Desarrollo Industrial, por la que se amplían los anexos I, II y III de la Orden de 29 de Noviembre de 2.001”, y modificaciones posteriores.

9.- DURACIÓN DE LAS OBRAS

Se estima un plazo de Ejecución de DOS (2) MESES. contados a partir del día siguiente al de la firma del Acta de Comprobación de Replanteo.

10.- PLAZO DE GARANTÍA DE LAS OBRAS

El plazo de garantía será de DOCE (12) MESES, a contar desde la fecha de recepción de las obras.

11.- PRESUPUESTO DEL PROYECTO

Asciende el Presupuesto de Ejecución Material a la cantidad de veintiséis mil seiscientos cuarenta y seis Euros con noventa y nueve Céntimos (26.646,99 Euros). El desglose del Presupuesto de Ejecución Material por Capítulos es el siguiente:

Cap.1- Trabajos previos	2.520,75 Euros
Cap.2- Pavimentos	23.239,46 Euros
Cap.3- Varios	886,78 Euros
TOTAL P.E.M.:	26.646,99 Euros
13% de Gastos Generales:	3.464,11 Euros
6% de Beneficio Industrial:	1.598,82 Euros
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN:	31.709,92 Euros
21% I.V.A.:	6.659,08 Euros
TOTAL:	38.369,00 Euros

Asciende el Presupuesto Base de Licitación con el 21% de I.V.A. del “PROYECTO DE REPARACIÓN CAMINOS OMBRÍES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)”. a la cantidad de TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS (38.369,00 Euros).

12.- DOCUMENTOS QUE CONSTITUYEN EL PROYECTO

DOCUMENTO Nº 1.- MEMORIA

- 1.- Memoria Descriptiva.

DOCUMENTO Nº2.- ANEJOS.

- 1.- Petición oficial y ficha de la actuación.
- 2.- Reportaje fotográfico.
- 3.- Estudio de la propiedad y coordinación con otros servicios.
- 4.- Estudio Básico de Seguridad y Salud.
- 5.- Gestión de residuos.
- 6.- Control de calidad.

DOCUMENTO Nº 3.- PLANOS.

- 1.- Situación y emplazamiento.
 - 1.1.- Camino Ombrías
 - 1.2.- Camio Vernissa
- 2.- Planta de pavimentación.
 - 2.1.- Planta Camino Ombrías.
 - 2.2.- Planta Camino Vernissa.
- 3.- Secciones tipo.
- 4.- cartel de obras.

DOCUMENTO Nº 4.- PRESUPUESTO.

Capítulo I.- Presupuesto de Ejecución Material.

Capítulo II.- Presupuesto Base de Licitación

13.- DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA

En cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 1098/2001 de 12 de octubre por el que se aprobó el Reglamento General de La Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, se hace declaración expresa de que las obras incluidas en el presente proyecto constituyen una obra completa, susceptible de ser entregada al uso a su conclusión, y comprende todos y cada uno de los elementos que son precisos para su utilización, según se indica en el Artículo 125 del citado Reglamento.

14.- CONCLUSIÓN

Con todo lo expuesto en la presente Memoria, así como en el resto de documentos que constituyen el presente Proyecto, se cree suficientemente justificado el contenido del mismo, elevándolo a la consideración de la Excm. Diputación de Alicante para su estudio y aprobación, en caso de que proceda.

Alicante, Septiembre de 2017.
EL INGENIERO DE CAMINOS REDACTOR:

Fdo.: Vicente Jordá García
Colegiado nº 10.816

2.- ANEJOS A LA MEMORIA

**ANEJO N°1 PETICIÓN OFICIAL Y FICHA DE LA
ACTUACIÓN**



AJUNTAMENT DE BENIGEMBLA

Plaça Ajuntament, 5 – 03794 BENIGEMBLA (Alicant)
 C.I.F. P-0302900-F
 Telèfon 96 558 10 67 – Fax 96 558 1096 – E-mail: aytobenigembla@gmail.com



MODELO 1: SOLICITUD GENERAL

D. ROGELIO TAVERNER SENDRA, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Benigembla, en nombre y representación del mismo, enterado de la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, núm 94, de fecha 19 de mayo de 2017, de las Bases que rigen la Convocatoria de subvenciones y ayudas de la Excm. Diputación Provincial de Alicante a favor de los municipios de la provincia, para inversiones financieramente sostenibles destinadas a la reparación de infraestructuras afectadas por los últimos temporales, (RDL 2/2017), anualidad 2017”

EXPONE:

I. Que en el ejercicio de las competencias señaladas en los arts. 25 y 26 de la Ley 7/1985 de 2 de Abril Reguladora de las Bases de Régimen Local, el Ayuntamiento está interesado en concurrir en la presente convocatoria de subvenciones y ayudas aprobada por la Excm. Diputación Provincial de Alicante al amparo del Plan de Inversiones Financieramente Sostenibles para la anualidad 2017 con aplicación del superávit presupuestario correspondiente a la anualidad de 2016, dirigida a la realización de inversiones en obras y reparaciones de cooperación municipal financieramente sostenibles, destinadas a la reparación de infraestructuras afectadas por los últimos temporales, incluidas dentro del ámbito de aplicación del artículo 7 del Real Decreto Ley 2/2017, de 27 de enero, por el que se adoptan medidas urgentes para paliar los daños causados por los últimos temporales.

II.- Que el Ayuntamiento cumple con los requisitos establecidos en las Bases de la Convocatoria para ser beneficiario de las ayudas y subvenciones, por lo que en cumplimiento de dichos fines el Ayuntamiento, solicita subvención para las inversiones que a continuación se detallan.

III.- Que según la Base Cuarta de la Convocatoria, al municipio de Benigembla, le corresponde un presupuesto máximo de 98.352 €, IVA incluido, en función de los 419 habitantes que aparecen en el último censo publicado por el INE.

IV.- Que dentro del importe asignado solicita las siguientes inversiones en las líneas de actuación establecidas, y la subvención provincial no supera el importe máximo subvencionable:

ÁREA ⁽¹⁾	LÍNEA DE ACTUACIÓN ⁽²⁾	SOLICITUD ⁽³⁾ INVERSIÓN	IMPORTE INVERSIÓN ⁽⁴⁾	SUBV. PROV. ⁽⁵⁾	OTRAS SUBV. ⁽⁶⁾ o APORT. MUN.	EJECUTA ⁽⁷⁾ DIP./AYTO.
CARRETERAS	Inversiones en caminos de titularidad municipal	REPARACIÓN CAMINO OMBRIES Y VERNISSA	38.369,00€	98.352,00€	0,00€	DIPUTACION
CARRETERAS	Inversiones en caminos de titularidad municipal	REPARACIÓN CAMINO CARETES	59.983,00€	98.352,00€	0,00€	DIPUTACION
TOTALES ...			98.352,00 €	98.352,00€	0,00€	DIPUTACION

(1) **ÁREA:** Carreteras, Ciclo Hídrico, Cooperación o Medio Ambiente

(2) **LÍNEA DE ACTUACIÓN:**

Inversiones en caminos de titularidad municipal

Inversiones en infraestructuras hidráulicas de abastecimiento de agua en alta.

Inversiones en infraestructuras hidráulicas de abastecimiento de agua en baja.

Inversiones en infraestructuras hidráulicas de Alcantarillado

Urbanización de vías públicas

Cementerios

Rehabilitación de infraestructuras turísticas

Rehabilitación y reparación de infraestructuras e inmuebles afectos al servicio público de competencia municipal

Alumbrado público

Zonas verdes

Restauración forestal

(3) **SOLICITUD INVERSIÓN:** Nombre de la obra o actuación que se solicita.

(4) **IMPORTE INVERSIÓN:** Importe total de la obra o actuación en € (IVA incluido)

(5) **SUBV. PROV.:** Importe de la subvención provincial solicitada en €

(6) **OTRAS SUBV. o APORT. MUN.:** Importe de la subvención solicitada/recibida de otros organismos públicos/privados y/o de la aportación municipal a la obra por superar el presupuesto máximo subvencionable de la base cuarta según el número de habitantes de la entidad local

(7) **EJECUTA DIP/AYTO:** Teniendo en cuenta las bases que rigen la presente convocatoria, poner DIP si se solicita que la adjudicación y ejecución de la obra o actuación sea por la Diputación de Alicante o AYTO si solicita que sea el Ayuntamiento.

V.- Para el supuesto que las inversiones superen el presupuesto máximo subvencionable, el Ayuntamiento se compromete a aportar la cantidad de€, correspondiente al exceso sobre el presupuesto máximo subvencionable superior al asignado.

En virtud de lo expuesto, SOLICITA que sea admitida en tiempo y forma la presente solicitud así como la documentación adjunta que se acompaña a la misma establecida para cada línea de ayudas y, previos los trámites que correspondan, le sea concedida, al amparo de la Convocatoria de que se trata, una ayuda con destino a la inversión o inversiones cuyo objeto y presupuesto han quedado indicados.

Benigembla, a 14 de junio de 2017.

EL ALCALDE,

Rogelio Taverner Sendra



AL ILMO. SR. PRESIDENTE DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE.



OBRA: REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA
Municipio: BENIGEMBLA

Presupuesto adjudicación:	€	Fecha de inicio:
Aportación Diputación:	€	Fecha final:
Adjudicatario:		

El proyecto prevé reparar 1 tramo del camino Ombries que en la actualidad se encuentra con su aglomerado muy deteriorado en una longitud de 359 m.l. y con su ancho actual de 3,50 metros.

Y reparar el camino Vernissa que une la carretera CV-719 con un río próximo. Su longitud es de 612 m.l. de los cuales 462 m.l. son de aglomerado en mal estado y 150 m.l. son de hormigón también muy deteriorado por la acción de las aguas de escorrentía. El ancho del camino es de 2,40 a 3,00 mts.

Se ha previsto en los tramos de aglomerado, el escarificado del firme existente y la adición de zahorra artificial para generar una nueva base donde falta más del 30% del aglomerado, Y el bacheo localizado donde se ha perdido menos del 30% del pavimento.

Tras lo cual se extenderá una nueva capa de rodadura de aglomerado en caliente tipo AC 16 surf S de 4 cms sobre el aglomerado existente y de 5 cms sobre la base de material escarificado y mejorado.

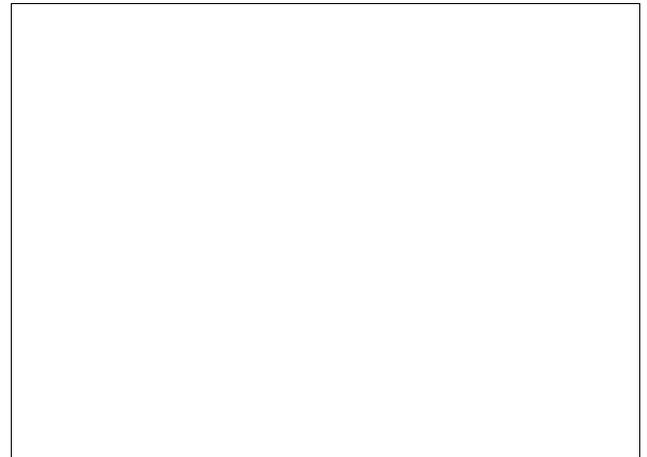
En el tramo del camino Vernissa que baja al río y es de hormigón, se ha previsto una capa de refuerzo de hormigón de 10 cms de espesor de hormigón tipo HA-25 con fibras de polipropileno (4 Nw/mm² a flexotracción).

En el camino Ombries se reparan tres zonas del talud del camino con ayuda de escollera.

CAMINO OMBRIES



Estado anterior

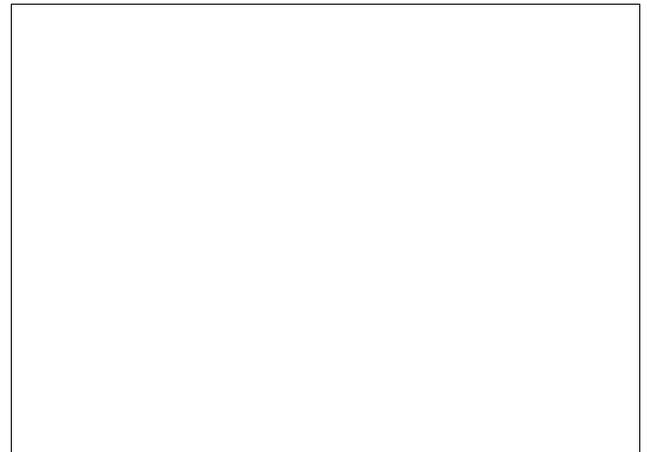


Después de la actuación

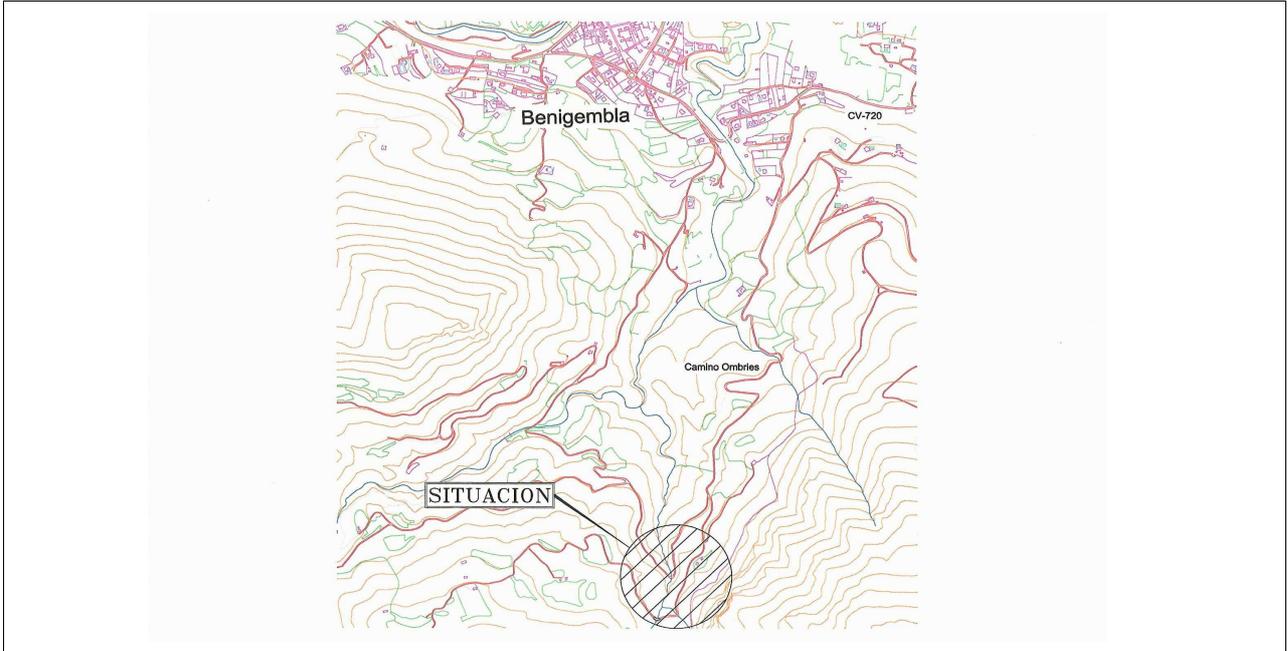
CAMINO VERNISSA



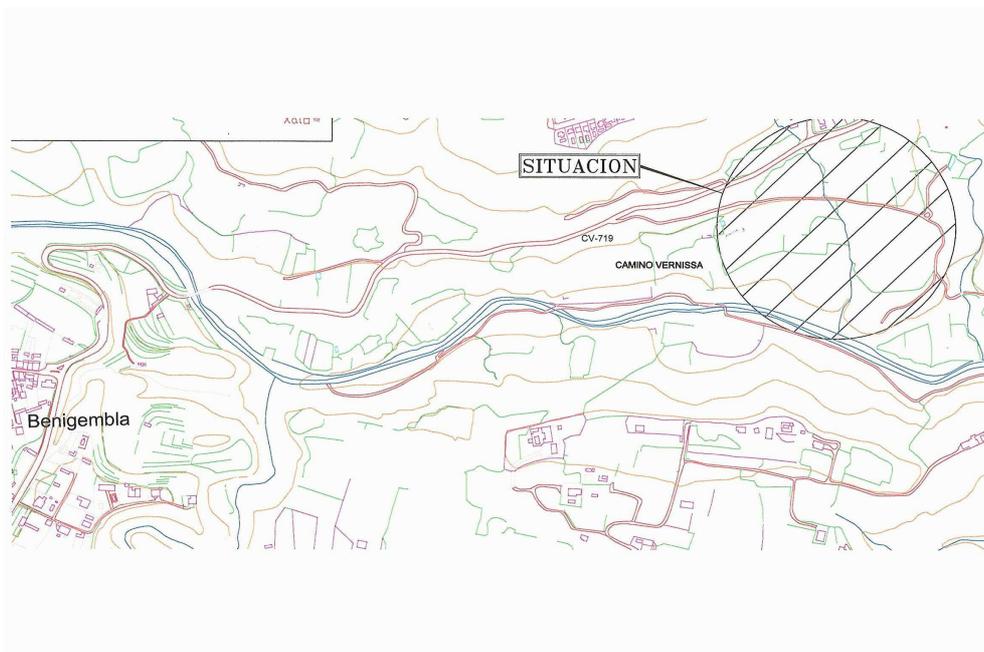
Estado anterior



Después de la actuación



Situación del camino Ombries



Situación del camino Vernissa

ANEJO N°2 REPORTAJE FOTOGRÁFICO



Fotografía n°1: Inicio de la actuación en el camino Ombries en la zona recta de la fotografía.



Fotografía n°2: El camino ha perdido casi todo su aglomerado, quedando la zahorra de la base muy suelta.



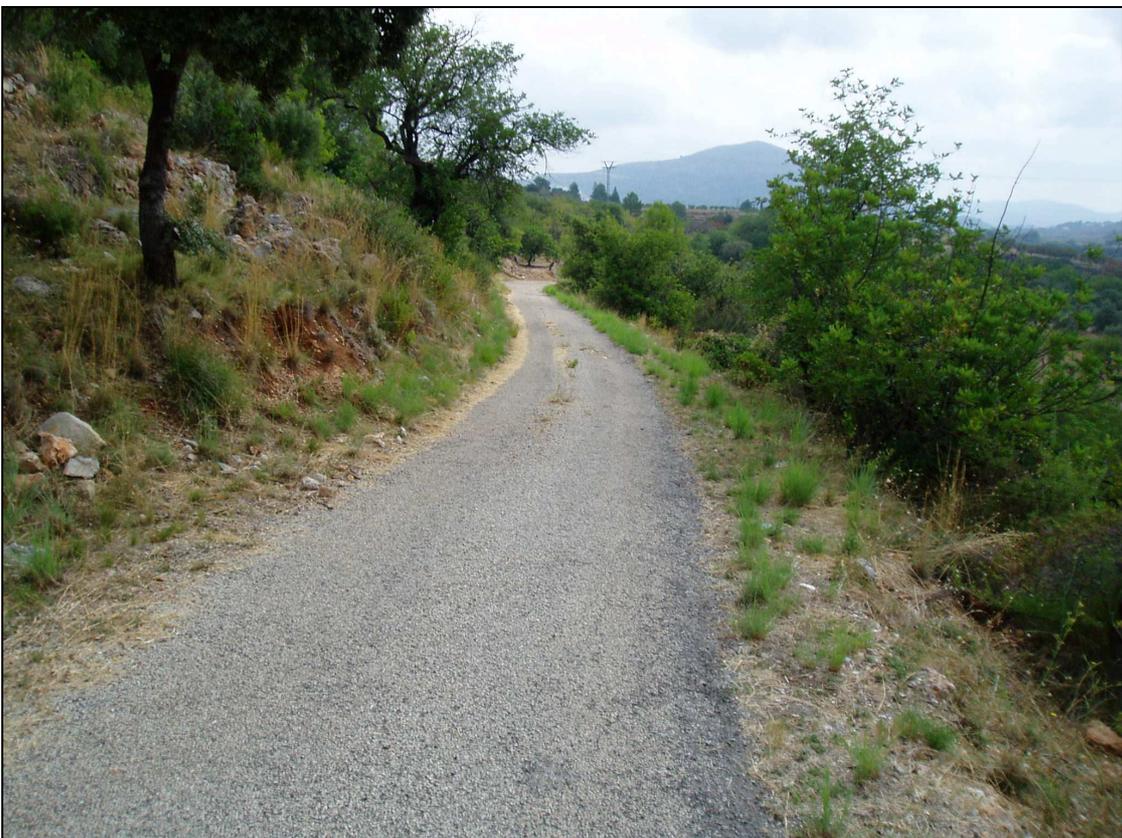
Fotografía nº3: En tres puntos del camino (junto a 2 obras de fábrica) las aguas han socavado el talud, por lo que se empleará escollera para repararlo.



Fotografía nº4: La actuación en el camino Ombrías finaliza en este punto, donde existe un badén de hormigón.



Fotografía nº5: Inicio del camino Vernissa junto a la carretera CV-719.



Fotografía nº6: En sus primeros metros, el camino Vernissa presenta un aglomerado muy desgastado y que necesita pequeños parcheos.



Fotografía nº7: Ejemplo de zona donde previo a la extensión de la nueva capa de rodadura se deberá parchear el aglomerado.



Fotografía nº8: Badén de hormigón situado a la mitad del camino (se deja como está) que marca el paso de la zona de parcheos a la zona donde se debe escarificar todo el firme.



Fotografía nº9: En este segundo tramo, se escarificará el camino, se mejorará el material con adición de zahorra artificial ZA-25 y se generará una nueva base.



Fotografía nº10: Inicio del tercer tramo del camino Vernissa, pavimentado actualmente con hormigón.



Fotografía nº11: El hormigón está muy deteriorado por la acción de las aguas que bajan hacia el río a gran velocidad debido a la pendiente.



Fotografía nº12: Final de la actuación a la salida de la curva y donde termina el hormigón existente, muy cerca del cauce.

**ANEJO Nº 3: ESTUDIO DE LA PROPIEDAD Y
COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS**

1.- PROPIEDAD.

De acuerdo con el Ayuntamiento de Benigembla, la totalidad de los terrenos afectados por las obras, que únicamente actúan sobre los caminos Ombríes y Vernissa, son de titularidad pública.

2.- OTROS ORGANISMOS Y/O COMPAÑÍAS DE SERVICIO.

El camino Vernissa parte de la carretera CV-719 de titularidad de la Excm. Diputación de Alicante, por lo que se deberá coordinar la actuación del presente proyecto con los responsables de carreteras de la Diputación de Alicante.

Por otra parte, este camino finaliza junto a un barranco por el que discurre agua habitualmente y que baja hasta el río Gorgos (Jalón), por lo que se deberá solicitar los permisos oportunos a la Confederación Hidrográfica del Júcar.

El camino Ombríes parte de la carretera CV-720, pero la zona de las obras está muy alejada de este acceso.

No se han detectado servicios en ninguno de los dos caminos.

ANEJO Nº4 ESTUDIO BÁSICO DE SEGURIDAD Y SALUD

SUFICIENCIA DE LA REDACCIÓN DE UN ESTUDIO BÁSICO DE SEGURIDAD Y SALUD EN PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN Y SU JUSTIFICACIÓN PARA ESTE PROYECTO.

Para dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el Capítulo II del R.D. 1627/97, en el que se establece la obligatoriedad del Promotor, durante la Fase del Proyecto, a que se elabore un Estudio de Seguridad y Salud completo y no uno básico, debe darse, al menos, uno de los siguientes supuestos:

- 1.- Que el presupuesto base de licitación del proyecto sea igual o superior a 450.759,08 Euros.
- 2.- Que la duración estimada sea superior a 30 laborales, empleándose en algún momento a más de 20 trabajadores simultáneamente.
- 3.- Que el volumen de mano de obra estimada, entendiéndose por tal la suma de los días de trabajo del total de los trabajadores en la obra sea superior en 500 jornadas.

Dado que no se cumple ninguno de estos supuestos, se deduce que para este proyecto, es suficiente la elaboración de un Estudio Básico de Seguridad y Salud, el cual se desarrolla en el presente documento

ÍNDICE:

- 1.- MEMORIA
- 2.- PRESUPUESTO

I.- ANTECEDENTES

Debido a la redacción del Proyecto: “REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)” que la Excm. Diputación de Alicante encarga al Ingeniero de Caminos, C. y P. D. Vicente Jordá García con fecha de Agosto de 2017, con el fin de ejecutar dichas obras en el T. M. de Benigembla, en la provincia de Alicante. Se hace necesaria la redacción del presente Estudio Básico de Seguridad y Salud.

Este estudio ha sido elaborado por el técnico que ha redactado el proyecto de ejecución, y a la vez que se redactaba el contenido de dicho documento, por lo que se realiza en coherencia con dicho proyecto; analizándose y proponiendo las correspondientes medidas para la problemática de la seguridad y salud en el trabajo que las citadas obras comportarán.

II.- DATOS GENERALES DEL PROYECTO

Promotor de la obra: EXCMA. DIPUTACIÓN DE ALICANTE

Dirección del Promotor: AVENIDA DE LA ESTACIÓN (ALICANTE).

Nombre del Proyecto: “REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)”

Autor del Proyecto D. VICENTE JORDÁ GARCÍA

Autor del Estudio de Seguridad y Salud: D. VICENTE JORDÁ GARCÍA

Dirección del autor: C/ ISAAC PERAL Nº19, ESC-1 3ºDCHA. EL CAMPELLO (ALICANTE). 03560. TFNO: 653663468.

Presupuesto de la Ejecución Material del Proyecto: 26.646,99 Euros

Plazo de ejecución de las obras: DOS (2) MESES

Tipo de obra: demoliciones de pavimentos, zahorras, firmes de aglomerado y hormigón y colocación de escollera.

Dirección de la obra: Camino Ombrías (acceso por CV-720) y Camino Vernissa (acceso por CV-719) en Benigembla (Alicante).

III.- OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El autor de este estudio básico de seguridad y salud al elaborarlo para la obra: “REPARACIÓN DE CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)”, identifica y relaciona los riesgos detectables analizando el proyecto de construcción.

Se pretende sobre el proyecto, crear los acondicionamientos concretos para conseguir una realización de obra sin accidentes ni enfermedades profesionales. Además se pretende evitar posibles accidentes de personas que tienen una presencia discontinua en la obra o que sean ajenas a ella, así como evitar los “accidentes blancos” o sin víctimas, por su gran trascendencia en el funcionamiento normal de la obra, al crear situaciones de parada o estrés en las personas.

Los objetivos de este trabajo técnico son:

A.- Conocer el proyecto a construir, la tecnología, los métodos de trabajo y la organización previstos para la realización de la obra así como el entorno, condiciones físicas y climatología del lugar donde se debe realizar dicha obra, con el fin de poder identificar y analizar los posibles riesgos de seguridad y salud en el trabajo.

B.- Colaborar con el equipo redactor del proyecto para estudiar y adoptar soluciones técnicas y organizativas que eliminen o disminuyan los riesgos.

C.- Identificar los riesgos evitables proponiendo las medidas para conseguirlo, relacionar aquellos que no se puedan evitar identificando las medidas preventivas y de protección adecuadas para controlarlos y reducirlos así como describir los procedimientos, equipos técnicos y medios auxiliares a utilizar.

D.- Proponer las protecciones colectivas, equipos de protección individual y normas de conducta segura así como los servicios sanitarios y comunes a implantar durante todo el proceso de esta construcción.

Valorar adecuadamente los costes de la prevención e incluir los planos y gráficos necesarios para la adecuada comprensión de la prevención proyectada.

E.- Servir de base para la elaboración del plan de seguridad y salud por parte de cada contratista y formar parte, junto al plan de seguridad y salud y al plan de prevención de cada contratista, de las herramientas de planificación e implantación de la prevención de la obra.

F.- definir las actuaciones a seguir en el caso de que fracase la prevención prevista y se produzca el accidente; de tal forma, que la asistencia al accidentado sea la adecuada a su caso concreto y aplicada con la máxima celeridad y atención posibles.

G.- Colaborar a que el proyecto prevea las instrucciones de uso y mantenimiento y las operaciones necesarias para realizarlo en su día e incluir en este estudio básico de

seguridad y salud las previsiones e informaciones útiles para efectuar en las debidas condiciones de seguridad y salud, los previsibles trabajos posteriores, es decir: de reparación, conservación y mantenimiento tanto de la obra en si como de sus instalaciones.

Es obligación de cada contratista disponer los recursos materiales, económicos, humanos y de formación necesarios para conseguir que el proceso de producción de construcción de esta obra sea seguro. Este Estudio Básico de Seguridad y Salud, ha de ser un elemento fundamental de ayuda a cada empresa contratista para cumplir con esta obligación y con ello influir de manera decisiva en la consecución del objetivo principal en materia de seguridad y salud en esta obra: lograr realizar la obra sin accidentes laborales ni enfermedades profesionales.

IV.- CONDICIONES DEL LUGAR Y DATOS DE INTERES

Las obras a ejecutar corresponden básicamente a:

- Demolición y escarificado de firmes.
- Desbroces.
- Colocación de escollera.
- Extensión y compactación de zahorras.
- Extendido de firme de aglomerado.
- Extendido de hormigón en pavimento.

Como circunstancias especiales que puedan originar riesgos laborales se dan los siguientes:

- Los trabajos se realizarán en caminos con tráfico prácticamente inexistente.
- Será necesario ejecutar trabajos de demolición de firme y de escarificado del mismo, lo que obligará a cortar el camino. Esta actividad se reducirá al mínimo tiempo posible y en coordinación con los técnicos municipales.
- Se debe colocar escollera con ayuda de retroexcavadora en un talud desde el camino. Se extremarán las medidas de seguridad con el fin de que no se produzcan caídas por el talud.
- Si el camino queda cortado por la noche se vallará y balizará adecuadamente incluso con ayuda de balizas luminosas.
- Los camiones y vehículos de obra entrarán en el camino desde una carretera en servicio, regulándose esta actividad con ayuda de señalistas con la adecuada experiencia.
- No se han detectado servicios públicos (agua, electricidad, etc.) que se vean afectados por las obras.
- En todo momento deberá permitirse el uso de los accesos al camino desde las propiedades colindantes.
- La principal unidad de obra que es la extensión de aglomerado y hormigón, se realizará con ayuda de señalistas y el balizamiento con

- conos y colocación de la señalización de obras.
- La excesiva pendiente del camino donde se colocará el hormigón obligará a colocar topes en las ruedas de los camiones para evitar que se puedan deslizar durante la operación de descarga.
 - Queda terminantemente prohibido dejar restos de aglomerado sobre la calzada, recurriéndose al barrido de la misma caso de quedar gravilla suelta o algún resto de aglomerado.
 - El terreno es de buena calidad, por lo que no se prevén, en principio, riesgos excepcionales en los trabajos junto a los taludes.
 - No existen unidades de obra especialmente conflictivas para la seguridad de los trabajadores. El principal riesgo surge del trabajo de personal junto a la maquinaria de obras públicas y camiones. Se instruirá adecuadamente al personal para que se mantenga a distancia de seguridad de la maquinaria y camiones.
 - Todo el personal llevará petos reflectantes.
 - Todos los vehículos tendrán su bocina de aviso de marcha atrás. Los de obra pública llevarán sus balizas luminosas encendidas.
 - No se podrá dejar por la noche maquinaria de obra junto a la calzada del camino.
 - No se realizarán trabajos nocturnos ni en días festivos.

Unidades de construcción previstas en la obra:

1. Desbroce de laterales del camino.
2. Demolición y escarificado de firme existente.
3. Extendido y compactación de zahorras.
4. Extendido de firme de aglomerado.
5. Extendido de firme de hormigón.
6. Colocación de escollera.
7. Colocación de cartelería.

Oficios cuya intervención es objeto de la prevención de los riesgos laborales:

1. Peones.
2. Maquinistas.
3. Conductores de camión.
4. Equipo de extendido de aglomerado.
5. Albañiles.

Maquinaria prevista para la realización de la obra:

1. Bañeras de transporte de aglomerado.
2. Camiones de transporte de zahorras.
3. Camiones hormigonera.
4. Extendedora de aglomerado.
5. Rulos de compactación de aglomerado y de zahorras.
6. Ripper.

7. Motoniveladora.
8. Retroexcavadora.
9. Martillos mecánicos.
10. Cortadoras de aglomerado.
11. Herramientas varias.

No se han detectado servicios existentes que pudieran suponer un riesgo para los trabajadores.

V.- UNIDADES DE OBRA QUE INTERESAN A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Determinación del tiempo efectivo de duración de los trabajos:

Se estima que la duración de los trabajos será de DOS MESES

Cálculo mensual del número de trabajadores a intervenir según la realización prevista semana a semana, en el plan de ejecución de la obra:

Para ejecutar la obra en un plazo de 12 meses se utiliza el porcentaje que representa la mano de obra necesaria sobre el presupuesto total.

Presupuesto de Ejecución Material: 26.650,00 Euros

Importe del coste de la mano de obra: 9.000 Euros

Nº medio de horas trabajadas al año: 1.900 horas

Coste global por horas: $1.900 * 16 \text{ Euros/h} = 30.400 \text{ Euros}$

Precio medio hora del trabajador: 16 Euros/hora

Nº medio de trabajadores año: $54.000 / 30.400 = 1,8$

Se considera una media de 4 trabajadores.

Semana	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª
Trabajadores	2	4	4	4	5	5	4	2

Si el plan de seguridad y salud efectúa alguna modificación en la cantidad de trabajadores que se ha calculado que intervengan en la obra, deberá adecuar las previsiones de instalaciones provisionales y protecciones colectivas e individuales a la realidad.

VI.- INSTALACIONES PROVISIONALES

Dado el bajo volumen de trabajadores previsto y el corto tiempo de ejecución de la obra (se ha previsto dos meses, pero los días de trabajo efectivo no serán superiores a 30), no se considera necesario la ubicación de instalaciones provisionales de seguridad y salud.

VII.- FASES CRÍTICAS PARA LA PREVENCIÓN

La fase crítica para la prevención se estima que será el día que se ejecute la extensión del aglomerado y su compactación, por ser el momento de mayor presencia de trabajadores y maquinaria en la obra.

VIII.- IDENTIFICACIÓN INICIAL DE RIESGOS Y MEDIDAS DE PROTECCIÓN DECIDIDAS

VIII.1.- Replanteo y señalización

El equipo encargado de estos trabajos, actuará de acuerdo con la Propiedad y Servicio Técnico correspondiente del ayuntamiento, con el fin de ir reflejando en plano, todos los obstáculos enterrados, desvíos a ejecutar, especialmente los de tráfico rodado y peatones, así como determinar las zonas de cerramiento de las obras.

En los casos que se considere necesario se levantarán acta del estado de los inmuebles y zonas próximas a la obra.

Riesgos:

- Caídas de personas al mismo nivel
- Atropellos por vehículos
- Cortes y golpes
- Electrocuciiones
- Incendios y explosiones

Normas de seguridad:

- Los Topógrafos y Ayudantes conocerán y observarán las normas específicas para trabajos de Topografía.
- Antes de comenzar los trabajos se tendrán la disponibilidad de los terrenos, así como los permisos de los servicios afectados durante la ejecución de los trabajos.
- Los obstáculos enterrados, muy especialmente las acometidas, líneas eléctricas y condiciones peligrosas deben estar perfectamente señalizados en toda la longitud afectada.
- Las conducciones aéreas: líneas aéreas, telefónicas, etc., serán señaladas y protegidas mediante señalización de gálibo.
- La distancia mínima que debe respetarse hasta una línea eléctrica aérea, será de 5 metros.
- Si la línea eléctrica es subterránea, la distancia mínima no será inferior a un metro.
- La señalización se colocará con las debidas precauciones antes de empezar los trabajos y sólo se retirarán cuando estos trabajos hayan terminado totalmente.
- Se situarán en un plano los obstáculos que se van a atravesar

(conducciones, viales, líneas eléctricas, etc.), indicando claramente las características, gálibos profundidad, etc.

- Antes de iniciar los trabajos en calles se solicitará el oportuno permiso al (Ayuntamiento, Jefatura O. Públicas, Diputación, etc.) y se instalarán las señales y balizas que le sean marcadas en las instrucciones entregadas por el Organismo competente, si deciden modificar los croquis que se le presenten.

Protecciones individuales

- Casco
- Ropa de trabajo reflectante de alta visibilidad
- Botas
- Guantes
- Chalecos reflectantes
- Gomados

Protecciones colectivas

- Señales de tráfico
- Valla de limitación
- Cinta de balizamiento
- Balizas reflectantes
- Conos de señalización
- Balizas luminosas
- Orden y limpieza

VIII.2.- Desbroces y escarificado del firme.

Los trabajos de desbroce del camino y el escarificado de pavimentos de aglomerado se realizarán con ayuda de máquinas cortadoras de aglomerado, ripper, retroexcavadora mixta y martillos con compresor.

Riesgos:

- Colisiones
- Desprendimientos
- Caídas de personas al mismo y distinto nivel
- Caídas de máquinas y vehículos
- Atropellos por máquinas y/o vehículos
- Atrapamiento por máquinas y órganos móviles
- Corte y punturas
- Proyección de partículas a los ojos
- Ruido, polvo, vibraciones
- Heridas producidas por objetos punzantes y cortantes
- Caída de materiales
- Electrocutaciones
- Sobreesfuerzos

Normas de seguridad:

- Tener perfectamente marcadas las zonas a desbrozar, demoler y escarificar.
- Señalización y balizamiento con conos reflectantes de la calzada y empleo de señalistas para la canalización del tráfico. Queda terminantemente prohibido el inicio de los trabajos si no están presentes los señalistas y se ha balizado y señalizado adecuadamente la zona de trabajos.
- Establecer un plan cronológico de las operaciones a efectos de evitar que en ningún momento se produzcan trabajos diferentes en la misma zona.
- Prohibición absoluta de la actuación por libre de los componentes del equipo.
- Rodear la obra a demoler mediante vallas resistentes con carteles indicativos de riesgo.
- Los trabajadores permanecerán a distancia de seguridad de la maquinaria y con chalecos reflectantes.
- Toda la maquinaria tendrá avisadores acústicos de marcha atrás y balizas rotatorias luminosas.
- Todo trabajo en altura se efectuará desde andamios o plataformas protegidas con sus correspondientes barandillas. Recurriendo a la protección individual del cinturón solo para trabajos muy puntuales.
- La máquina empleada en el corte de asfalto será manejada por el equipo especializado, si en algún momento necesitan de la ayuda de algún trabajador, ajeno a este equipo, se le explicará de forma clara y concreta la labor a realizar, desde donde debe realizarla, así como los riesgos que pueden derivarse si no cumple las normas indicadas.

Protecciones individuales

- Casco
- Ropa de trabajo
- Calzado de seguridad
- Gafas antiimpacto
- Botas de goma
- Guantes de trabajos varios
- Cinturón antivibratorio
- Mascarillas antipolvo
- Protectores auditivos
- Trajes de agua

Protecciones colectivas:

- Señales de tráfico
- Valla metálica de cerramiento
- Vallas de limitación
- Señales de Seguridad
- Balizas reflectantes

- Balizas luminosas
- Conos de señalización
- Paneles direccionales
- Extintores
- Pórticos en cabinas en máquinas
- Avisadores acústicos de marcha atrás
- Orden y limpieza

VIII.3.- Extendido y compactación de zahorras

En los trabajos de extensión de zahorras se trabajará con camiones de transporte de tierras, compactador de gran tamaño y motoniveladora.

Los riesgos son similares a los de los trabajos de desbroce y escarificado.

Normas de seguridad:

- Son de aplicación a este tajo todas las normas referentes a palas cargadoras, camiones, máquinas de consolidación y motoniveladora.
- Toda la máquina o vehículo estará dotado de pórtico de seguridad o cabina metálica.
- El acercamiento de los vehículos cargados, en marcha atrás será dirigido por una persona situada fuera de la cabina con señales previamente establecidas por el lado del conductor y a 15m del vehículo como mínimo.
- Los vehículos para descargar, nunca se acercarán al mismo borde del terraplén. Cuando fuera preciso, además de dirigir la maniobra, se pondrán tablones u otros obstáculos paralelamente al borde que aperciban al conductor de la distancia peligrosa.
- Toda manipulación sobre órganos que puedan ponerse en movimiento se hará a máquina y motor parado.
- Cuando se efectúa la descarga en taludes donde las piedras puedan rodar, se delimitarán el área de su acción con una señalización o protección adecuada.
- Es imprescindible establecer un orden interior de circulación para las operaciones de carga y descarga en los respectivos tajos, marcando distinto itinerario para personas y máquinas.
- Antes de iniciarse la marcha se comprobará que no hay en la carga piedras sueltas o terrones que pudieran desprenderse.
- Cuando el transporte se realice por carretera o zona urbana los camiones llevarán las trampillas colocadas para evitar pérdidas de carga durante el transporte.
- No permitir que las máquinas de compactado marchen a rueda libre (punto muerto) por una pendiente. No olvidar que los frenos de estas máquinas no son como los de los camiones.
- El conductor del compactador usará protección antirruido si no tiene cabina insonorizada.
- Asegurarse del estado de resistencia del terreno en el que se va a

efectuar el trabajo, especialmente en obras con terraplén lateral, debiendo guardar en todo momento la distancia de seguridad al borde del terraplén.

- Examinar el estado de los taludes y elementos de contención.
- Antes de iniciarse las operaciones de extendido y compactado, deben vallarse y señalizarse todos los huecos.
- Nadie deberá permanecer en el radio de acción de las máquinas trabajando, para evitar ser atropellado.
- Los que señalicen la posición de las estacas a maquinistas de extendedoras u otras máquinas lo harán con un bastón de por lo menos 2m de largo y nunca con la mano lo que obliga a meterse en el radio de la máquina.
- El palista no permitirá que le coloquen los camiones a cargar cerrándole a la máquina el paso, de los vehículos lo llenara de materiales resbaladizos.
- No debe iniciarse la mecha con el volquete levantado.
- Está prohibido el transporte de personas en la máquina o vehículos que no estén autorizados.
- Si la aglomeración de vehículos fuese grande, con desorden y riesgo de colisiones en las maniobras, se colocarán señalistas para la ordenación de las maniobras, en el lugar retirado de las máquinas y con señales previamente establecidas.
- El Encargado del Tajo es responsable del movimiento de los vehículos del Tajo, velando por tanto, que cada conductor cumpla las órdenes de circulación que se han preestablecido.
- Cuidará que nadie entre en el radio de acción de las máquinas de extendido y que se cumplan las normas de seguridad en todo el tajo.
- Dará consignas al maquinista para que no apisione demasiado cerca de los bordes.
- Prohibir terminantemente que alguien suba, cualquiera que sea la razón, sobre la apisonadora en marcha. Para ello, colocar letreros en el tajo o sobre las propias máquinas.
- Debe de asegurarse del estado de resistencia del terreno en el que se va a efectuar el trabajo, especialmente en las carreteras con terraplén lateral.
- No confiar la conducción de estas máquinas mas que a maquinistas experimentados que hayan realizado aprendizaje completo y que se encuentre en buenas condiciones.
- Es responsable del estacionamiento y señalización fuera de las horas de trabajo, tanto de día como de noche. Velará especialmente en carreteras o calles con circulación.
- Velará para que no se duerman durante la conducción; les acondicionará el vehículo para evitarlo.
- La zona por la que se efectúa el regado, estará despejada de vehículos y obstáculos.
- Cuando se proceda al regado de caminos puestos en servicio al tráfico, se ejecutará este por zonas, es decir, habilitando siempre una franja por

la que los vehículos puedan circular en perfectas condiciones de viabilidad sin miedo a peligros de derrapes o deslizamientos.

- Señalizar los caminos recién regados y poner límite de velocidad.
- Cuando esto no sea posible se cerrará el camino al tráfico hasta que sean notorias las condiciones de seguridad en su viabilidad.
- El vehículo tendrá en su parte trasera un cartel “PELIGRO DE DERRAPE”. Si se considera necesario.
- La cuba de agua entraña un gran riesgo de vuelco, especialmente cuando no están llenas por lo que el conductor debe comprobar la nivelación y firmeza del terreno.
- La cuba tendrá un dispositivo que alargue el riego hacia el borde para impedir que el camión tenga que aproximarse a los bordes de taludes o excavaciones.
- Nadie permanecerá en las zonas que están compactando para evitar ser atropellado.
- Asegurarse del estado de resistencia del terreno en el que se va a efectuar el trabajo, especialmente en carreteras con terraplén lateral.
- Los distintos órganos de los camiones estarán en perfecto estado de empleo, especialmente los considerados vitales (dirección, frenos neumáticos, elementos de volteo, etc.).
- Los conductores respetarán en todo momento el código de la circulación así como las señales de obra .
- Estará totalmente prohibido iniciar el levantamiento de volquete, bajo cualquier línea eléctrica o telefónica, si no está señalizada con su gálibo, o el conductor recibe orden expresa del encargado del tajo.
- Antes de comenzar la elevación del volquete el conductor se asegurará de la compactación del terreno y de la buena nivelación del camión.
- No se iniciará la marcha hasta que el volquete esté totalmente abatido.
- Está prohibido la limpieza de la caja subido sobre la misma si ésta no está abatida.
- Toda maniobra de marcha atrás será anunciada de forma acústica.
- Queda expresamente prohibido ir colgado de la cabina o en la caja de máquina o camión.

Antes de la colocación de los vehículos para ser cargados, deberá hacerse los preparativos pertinentes de los mismos, retirado de lonas, cierre de los portales, etc., pero nunca durante la operación de carga.

- Durante la carga el conductor permanecerá en el interior de la cabina si está protegida con tejadillo metálico, o si la carga es tierra suelta ó arena.
- En los demás casos, cuando abandone la cabina, usará el casco y se retirará de la zona de trabajo.
- Esta terminantemente prohibido que el conductor dirija la carga desde la caja del camión o desde las proximidades de las máquinas.
- Los caminos por donde circulen los vehículos de la obra, se mantendrán siempre despejados y en buenas condiciones de circulación.

- El Jefe del Tajo es responsable de que los conductores cumplan las normas sobre palas cargadoras.
- Velará porque el palista en sus operaciones de carga, cumpla las normas sobre palas cargadoras
- Vigilará que se cumplan las normas de circulación y particularmente en los cruces por vías públicas.
- Vigilará que nadie circule con el volquete levantado.
- Vigilará que los camiones cargados lleven siempre la trampilla posterior perfectamente cerrada.

Las protecciones individuales y colectivas son similares a las de los trabajos de desbroce y escarificado del firme.

VIII.4.- Firme de Aglomerado

Los trabajos de extendido de aglomerado serán llevados a cabo únicamente por el equipo especializado contratado a tal efecto.

El equipo constará de camión bituminador, barredora, extendedora de aglomerado, compactador de neumáticos, compactador de rodillo y camiones tipo bañera de descarga trasera.

Normas de seguridad:

Riegos bituminosos:

Antes del Inicio de los trabajos

- Se preparará la señalización necesaria con arreglo a norma.
- Se tendrá previsto el equipo de protección individual para el regador.
- Para encender los mecheros de la bituminadora, se utilizará un hisopo adecuado (no improvisar) si no es eléctrico.
- Se dispondrá de equipo de extinción en la bituminadora, o camión de riego.

Durante los trabajos

- Está terminantemente prohibido que el regador riegue fuera de la zona marcada y señalizada.
- El regador cuidará mucho su posición con relación al viento. Lo recibirá siempre por la espalda.
- El operador del riego de betún debe usar los siguientes elementos de seguridad:
 - Mono de trabajo
 - Casco con pantalla transparente
 - Traje de cuero o como mínimo mandil de cuero
 - Guantes de cuero de manguito largo

- Botas de agua
- Gafas de seguridad
- En días de fuerte viento, cuando el entorno así lo exija porque hayan personas, vehículos o edificaciones cercanas, se bajará la boquilla de riego todo lo cerca del suelo que se pueda para evitar salpicaduras.
- Cuando se cambie el tipo de betún se explicará al operador, para que lo tenga presente, la relación de la temperatura/viscosidad.
- En caso de incendio actuar con tranquilidad y rapidez, utilizando los medios de extinción que dispone el camión cuba.
- Para prevenir este tipo de siniestros, vigilar la temperatura frecuentemente.
- No se permitirá que nadie toque la máquina de riego a no ser personal asignado y que conozca plenamente su funcionamiento.
- El nivel de aglomerado debe estar siempre mantenido por encima de los tubos de calentamiento.
- No dejar la máquina o vehículo en superficies inclinadas si no está parada y calzada perfectamente.
- Para el buen funcionamiento de la máquina y en especial por razones de seguridad, deben efectuarse escrupulosamente las revisiones prescritas por el libro de mantenimiento.
- Cualquier anomalía observada en el normal funcionamiento de la máquina, deberá ponerse inmediatamente en conocimiento de su inmediato mando superior.

Extendido del Aglomerado:

Antes de iniciar los trabajos

- Si la carretera tiene tráfico hay que colocar la señalización reglamentaria. El croquis de dicha señalización, estará autorizado por la Dirección Facultativa.
- Si la carretera es sin tráfico, de nueva traza, antes de iniciar las operaciones de extendido y compactación, deben vallarse o señalizarse todos los huecos, si los hubiera, así como los posibles accesos.

Durante los trabajos

- Las maniobras de acercamiento de los camiones marcha atrás, a la extendidora, serán dirigidas por un ayudante.
- No debe permitirse la circulación o permanencia de persona alguna entre las máquinas de compactación.
- Cuando se trabaje en proximidad al tráfico, la zona de circulación debe quedar claramente diferenciada de la de trabajo por medio de conos, con el fin de encauzar el tráfico y proteger a los operarios del tajo firme.
- Queda terminantemente prohibido iniciar el levantamiento de la caja de los camiones en las proximidades de las líneas eléctricas.

- Las distancias mínimas que deben observarse entre la parte más elevada de la máquina o vehículo y los cables de las líneas eléctricas son de 5m.

Transporte

- Durante el transporte se fijará perfectamente la lona para evitar movimientos de la misma o que ésta pudiera volarse.
- Los camiones esperarán sólo y exclusivamente en la zona que el controlista les indique.
- Estarán perfectamente señalizadas las líneas eléctricas, obras de fábrica, etc., y se le obligará a los camiones a bajar el volquete para cruzar estos puntos peligrosos

Extendido y Compactación

- Está absolutamente prohibido sobrepasar las distancias de seguridad a las líneas eléctricas que será de mínimo 5m.
- Son de aplicación las normas referentes a señalización.
- El maquinista hará las indicaciones pertinentes a los conductores de los camiones para evitar golpes bruscos entre camiones y extendedora.
- El personal estará perfectamente distribuido y entrenado para el cometido encomendado.
- Está totalmente prohibido que durante el extendido haya personal en la pasarela de las extendedoras excepto el maquinista y operarios con una misión concreta.
- Los operarios de la extendedora, están obligados a utilizar los accesos a la misma.
- La extendedora estará dotada de extintores.
- Al término de la jornada está prohibido dejar la llave de contacto puesta.
- El material sobrante de juntas, etc., se paleará al lado en que no se encuentre personal y siempre al lado contrario al tráfico.
- Las máquinas de apisonado guardarán las distancias que les han indicado, con el fin de evitar posibles colisiones entre sí.

Protecciones individuales

- Casco
- Ropa de trabajo reflectante de alta visibilidad
- Calzado de seguridad
- Gafas antiimpacto
- Botas de goma
- Guantes de goma
- Guantes de trabajos varios
- Cinturón antivibratorio
- Mascarillas antigases
- Protectores acústicos

- Plantillas anticalóricas.

Protecciones colectivas

- Pórticos limitadores de alturas
- Señales de tráfico
- Valla metálica de Cerramiento
- Vallas de limitación
- Paneles direccionales
- Señales de seguridad
- Balizas reflectantes
- Balizas luminosas
- Conos de señalización
- Pórticos en cabinas de máquinas
- Avisador acústico de marcha atrás
- Extintores
- Orden de limpieza

VIII.5.- Pavimentaciones de hormigón

Se realizarán trabajos de descarga de hormigón en las obras de pavimentación y varios. Los riesgos son similares a los de los trabajos anteriormente descritos.

Normas de seguridad:

- El hormigonado se hace por vertido directo continuo.
- El recorrido de los camiones estará libre de obstáculos y las personas estarán advertidas de la circulación de los vehículos marcha atrás
- El conductor avisará la presencia del camión mediante cortos e intermitentes toques de bocina.
- El operador que maneja la canaleta lo hará con precaución teniendo en cuenta la situación de los compañeros.
- El camión no circulará con las canaletas bajadas salvo en el caso que el operador que las está manejando se lo indique
- Los vibradores, máquinas de cortar juntas y demás herramientas portátiles tomarán corriente de cuadros protegidos con disyuntor de 30 M.A. y puesta a tierra.
- Todo grupo electrógeno estará conectado en estrella y el neutro puesto a tierra.
- A la salida de los grupos habrá un cuadro protegido con disyuntor de 30 A.M. de que tomarán los distintos receptores.
- Por el ambiente húmedo se prestará la máxima atención a las instalaciones eléctricas.
- El hormigón además de la ropa de trabajo usará botas de goma, guantes, gafas.
- Si la ejecución de los trabajos se hace de forma distinta a la prevista en estas normas, el equipo de obra hará la correspondiente modificación de la norma de seguridad, contando con la ayuda del Servicio de Seguridad si lo considera oportuno.

- Todo trabajo en las proximidades de una línea eléctrica, será ordenado y dirigido por el Jefe del tajo.
- La distancia mínima que debe guardarse ante una línea eléctrica aérea es de 5 m, queda absolutamente prohibido todo trabajo o aproximación de personas u objetos a distancias inferiores a las indicadas.
- Estas distancias se asegurarán mediante la colocación de obstáculos o gálibos cuando exista el menor de que puedan ser invadidas aunque solo sea de forma accidental.
- Si la línea eléctrica es subterránea, no se ejecutarán trabajos mecánicos a distancias inferiores a 1 metro.
- La señalización de obstáculos o gálibos se dispondrá antes de iniciar los trabajos en las proximidades de estas líneas.

Protecciones individuales

- Casco
- Ropa de trabajo
- Calzado de seguridad
- Gafas antiimpacto
- Botas de goma
- Guantes de trabajos varios

Protecciones colectivas

- Señales de tráfico
- Valla metálica de cerramiento
- Vallas de limitación
- Señales de seguridad
- Balizas reflectantes
- Balizas luminosas
- Conos de señalización
- Cinturones de seguridad y antivibratorios
- Interruptores diferenciales y puesta a tierra
- Pórticos en cabinas en máquinas
- Avisador acústico de marcha atrás
- Extintores
- Orden de limpieza

VIII.6.- Colocación de escolleras

La colocación de la escollera se realizará con ayuda de una retroexcavadora de que tendrá que trabajar en un espacio reducido junto. Los camiones descargarán la escollera y la retroexcavadora las colocará una a una.

Riesgos:

- Colisiones
- Desprendimientos
- Caídas de personas al mismo y distinto nivel

- Caídas de máquinas y vehículos
- Atropellos por máquinas y/o vehículos
- Atrapamiento por máquinas y órganos móviles
- Corte y punturas
- Proyección de partículas a los ojos
- Ruido, polvo, vibraciones
- Heridas producidas por objetos punzantes y cortantes
- Caída de materiales
- Emanaciones
- Sobreesfuerzos

Normas de seguridad:

- La zona de obra estará cercada mediante cerramiento metálico que la aisle de la intrusión de terceras personas ajenas a la obra.
- Hay que detectar los posibles servicios enterrados que existan, cables eléctricos, de teléfonos, conducciones de agua, etc.
- Detectado alguno de estos servicios, se debe señalar claramente de manera que nadie tenga duda de que esos puntos no se pueden trabajar, salvo orden del Jefe del tajo que deberá dar instrucciones claras de cómo deben realizarse los trabajos y las precauciones que deben adoptarse.
- Para evitar en lo posible el intrusismo de terceros en los tajos, en cada uno de estos, deben colocarse carteles que claramente señalen la prohibición de pasar, tanto a vehículos como a personal. En el caso de que se trabaje fuera de los cerramientos.
- Todos los caminos se dimensionarán en función de los vehículos que deban circular y se mantendrán en buen estado de conservación.
- Todo trabajo que pueda producir caída de materiales sobre un camino o zona transitable deberá ser señalizada. Si fuera necesario se cortará el tráfico en momentos clave.
- Todos los caminos de servicio y enlaces con carretera, dispondrán de la señalización reglamentaria.
- Los bordes de la excavación se protegerán con malla naranja, vallas o similar.
- Cuando camiones o máquinas, deban de manera esporádica cruzar caminos, carreteras o vías férreas, para su traslado de un tajo a otro, el Jefe del tajo asistirá personalmente a la maniobra, siendo su responsabilidad la organización de estos cruces.
- Cuando de manera continua, los camiones deban cruzar una vía de circulación se dispondrá con anticipación, la señalización necesaria, si como es de suponer, el tráfico es intenso, dispondrá de señalistas que corten el tráfico. Para organizar estos cruces, solicitará la oportuna autorización a las autoridades competentes.
- Los taludes en el frente serán adecuados al tipo de terreno en el que se trabaje.
- El personal se mantendrá alejado de la zona en donde se trabaje con máquinas y usará chalecos reflectantes para su mejor localización.

- Cuando se trabaje a pie de un talud, no se trabajará en el borde superior que debe estar señalizado.
- Los maquinistas y conductores se asegurarán de que las inmediaciones de sus máquinas y vehículos, estén despejadas de personas y cosas.
- El operador subirá y bajará su máquina y vehículo por los accesos dispuestos para estos fines.
- Toda máquina o vehículo estará dotado de pórtico antivuelco o cabina.
- Todo operador de máquina o vehículo no ejecutará trabajo alguno a menos de 5 metros de una línea eléctrica aérea de A.T., se parará y pedirá instrucciones a su Jefe de tajo.
- Toda manipulación sobre máquina o vehículo se hará a máquina a motor parado.
- Está absolutamente prohibido la permanencia de persona dentro del radio de acción de las máquinas trabajando.
- Estará totalmente prohibido iniciar el levantamiento del volquete, bajo cualquier línea eléctrica o telefónica, si no está bien señalizada con su gálibo, o si el conductor no recibe orden expresa del encargado del tajo.
- Antes de iniciar el levantamiento del volquete, el conductor se asegurará de la compactación del terreno y de la buena nivelación del camión.
- No se iniciará la marcha hasta que el volquete esté totalmente abatido.
- Está prohibido la limpieza de la caja subido sobre la misma, si no está bien abatida.
- Antes de iniciarse las operaciones, deben vallarse todos los huecos y bordes.
- Los maquinistas conocerán perfectamente el tipo de conducción, sus riesgos, distancias a las que tienen que suspender los trabajos y estarán advertidos de que ante un imprevisto deben avisar al encargado inmediatamente.
- No se permitirá la presencia de persona alguna en el radios de las máquinas o vehículos cuando estén en movimiento, siendo responsabilidad de los maquinistas y conductores el que esta norma se cumpla y de asegurarse de que las proximidades de su máquina o vehículo están despejadas antes de ponerlo en funcionamiento.
- Antes de iniciar los trabajos se explicará a los maquinistas y conductores los riesgos generales y los puntos de colocación de la piedra.
- Se observarán las normas para cargadora o vehículos de transporte, o retroexcavadoras y escaleras de mano.
- La maquinaria estará dotada de cabina o pórtico antivuelco.
- Cuando un operador haya permanecido durante largo tiempo en su puesto de trabajo de conducción, hará unos ligeros ejercicios en las piernas, hasta asegurarse de que le responden perfectamente, antes de bajar.
- Durante la carga o descarga del camión, el conductor permanecerá en la cabina, si por algún motivo debe abandonar la misma, dejará perfectamente frenado el camión, se alejará de la zona de trabajo y

usará el casco protector.

- Los operadores y conductores no abandonarán sus máquinas o vehículos en funcionamiento, en lugares que puedan estorbar a otra máquina o trabajos, y sin meter los enclavamientos en evitación de que puedan ponerse en marcha de forma fortuita.
- El operador de la máquina subirá a su puesto de trabajo por los accesos dispuestos para este fin. Antes de descender se asegurará de que las piernas le responden perfectamente. Las puertas se mantendrán cerradas o ancladas cuando estén abiertas, para evitar los movimientos bruscos e imprevistos de las mismas.
- La disposición de las máquinas cuando estén trabajando será tal que evite todo tipo de interferencias de unas con otras.
- Si fuera necesario trabajar en horas nocturnas se dispondrá de iluminación suficiente, siendo más intensa en los puntos que se consideren más peligrosos.
- Está terminantemente prohibido excavar socavando el talud.
- Los conductores de los camiones respetarán la señalización que debe estar de acuerdo con las condiciones de los caminos.
- Se comprobará una vez situada la retroexcavadora en su posición de trabajo que no hay riesgo de que ceda el terreno.
- A tal efecto se colocarán topes de madera en los bordes del talud.
- Si por algún motivo algún operario debe ayudar a la máquina a colocar la piedra, usará una línea de vida para evitar caídas y estará situado siempre a la vista del maquinista y alejado del radio de acción de la excavadora.
- Se evitará la caída de piedras por el talud.

Protecciones individuales

- Casco
- Ropa de trabajo
- Calzado de seguridad
- Gafas antiimpacto
- Botas de goma
- Guantes de trabajos varios
- Cinturón antivibratorio
- Mascarillas antipolvo
- Protectores auditivos
- Cinturón de seguridad
- Trajes de agua

Protecciones colectivas

- Pórticos de limitación y apeo
- Señales de tráfico
- Valla metálica de cerramiento
- Vallas de limitación
- Señales de Seguridad

- Balizas reflectantes
- Balizas luminosas
- Conos de señalización
- Paneles direccionales
- Andamios y plataformas de trabajo
- Interruptores diferenciales y puestas a tierra
- Extintores
- Pórticos en cabinas en máquinas
- Avisadores acústicos de marcha atrás
- Orden y limpieza

VIII.7.- Medios auxiliares y maquinaria

VIII.5.1.- Máquinas y camiones

Normas de Seguridad:

- Son de obligado cumplimiento las normas de comportamiento para operadores de las distintas máquinas.
- Todas las máquinas irán provistas de extintor de incendios, excepto los motovolquetes.
- Todas las máquinas, grupos electrógenos, de iluminación, de soldadura y compresores sobre ruedas, irán provistos de elementos de señalización nocturna por reflexión (captafaros, tiras reflectantes, etc.), cuando están en zonas de tránsito fuera de taller.
- Los tractores, palas cargadoras, grúas retroexcavadoras y mototraillas irán provistos de un cartel circular de 30 cm de diámetro, fondo rojo y leyendo "PROHIBIDO PERMANECER EN EL RADIO DE ACCIÓN DE LA MÁQUINA", siendo esta leyenda de color blanco.
- Es obligatorio la utilización de todo el material de protección individual que se le asigne a cada operario.
- Queda totalmente prohibido transportar personal en las máquinas excepto los vehículos destinados expresamente para ello (turismos, furgonetas, land-rover, etc.).
- Todos los operarios de las máquinas están obligados a utilizar los elementos de acceso a los mismos. En ningún caso deberán saltar cuando la máquina o vehículo esté en marcha.
- Está totalmente prohibido quitar o bloquear los dispositivos de seguridad, así como sustituirlos por otros de dimensiones no adecuadas (fusibles de mayor diámetro, grifos más pequeños, etc.).
- Los grupos electrógenos tendrán el neutro puesto a tierra, para que protejan los disyuntores la instalación.
- Al abandonar la máquina, queda totalmente prohibido dejar puesta la llave de contacto en las máquinas.
- En el repostaje de las máquinas deberá pararse el motor durante esta operación. Estará prohibido fumar.
- Cuando una máquina está averiada, es obligatorio colocar el cartel

“MÁQUINA AVERIADA”.

- Antes de poner la máquina en funcionamiento, operador comprobará los órganos fundamentales de la misma (niveles, frenos, embrague, etc.).
- Todos los operadores están obligados a respetar las normas de mantenimiento indicadas en sus correspondientes manuales o dictaminadas por la Empresa.
- Al efectuar el acta de recepción de toda máquina, se exigirá el manual de mantenimiento, si no viene con la máquina se pedirá inmediatamente.
- Los Land-Rover o vehículos similares irán provistos de cinturones de seguridad en los asientos delanteros, siendo obligatorio su empleo.
- Se vigilará la perfecta estanqueidad de los circuitos hidráulicos y muy especialmente los de las plumas de las grúas y demás máquinas de elevación.
- Las máquinas irán provistas de la correspondiente cabina metálica o pórtico antivuelco.
- Bajo ningún concepto se dejará el motor en marcha al bajarse el operador de su puesto de conducción.
- Los conductores de los pequeños Dumpers deben poseer, al menos, el carnet de conducir de clase B. La utilización de estos vehículos estará prohibida a toda persona no autorizada.
- Los grupos de soldadura se revisarán periódicamente dando de baja a los que no ofrezcan las necesarias condiciones de Seguridad.
- El operador a de permanecer en su puesto de conducción cuando la máquina no esté trabajando. Observará rigurosamente el buen funcionamiento y la adecuada posición de todos los dispositivos de seguridad en su máquina, con el fin de evitar desplazamientos imprevistos de la misma o de alguno de sus órganos.
- Todo tipo de manipulación sobre la máquina o cualquiera de sus órganos, se hará obligatoriamente a motor parado y con la máquina debidamente frenada.
- Antes de proceder a elevar todo tipo de carga, se procederá a conocer el punto de desequilibrio de la máquina, si está dotada de los correspondientes limitadores.
- Después de una larga permanencia en su puesto de conducción, todo operador hará ejercicios con sus piernas hasta asegurarse que éstas le responden perfectamente, antes de bajarse de la máquina.
- Instalación y funcionamiento obligatorio del avisador acústico de marcha atrás y bocina distinta para hacerla sonar siempre que se vaya a iniciar un movimiento hacia delante.
- Se prohibirá la presencia de persona alguna en las proximidades de máquinas trabajando.
- Los conductores deben reconocer la zona alrededor de los vehículos antes de iniciar el movimiento de los mismos. Muy especialmente después de largas paradas.
- No se podrá ejecutar trabajo alguno a menos de 4 m de una línea eléctrica de A.T. En casos especiales consultar con el Servicio de

Seguridad.

- La maquinaria para compactación de la Empresa será manejada por operadores del Parque Central.
- Las máquinas de la Empresa o alquiladas de cualquier tipo que puedan llegar a la obra sin operador, quien haya de manejarlas, deberá demostrar su capacidad ante el Jefe de Maquinaria de la obra o de la Dirección.

VIII.8.- Incendios

Para evitar un posible incendio de los materiales almacenados en la obra o en la maquinaria, se utilizarán extintores. Para que un extintor sea eficaz ha de observarse escrupulosamente las tres normas fundamentales siguientes:

- El extintor debe estar situado y perfectamente verificado y mantenido.
- Debe haber siempre personas que conozcan su manejo.
- Su empleo debe ser muy rápido; sólo son eficaces en los primeros conatos de incendio.

El agente extintor se elegirá en función del tipo de fuego a extinguir. Los fuegos se dividen en las siguientes clases:

- Clase A: Fuegos en materias sólidas con formación de brasas
- Clase B: Fuegos de líquidos o sólidos licuables
- Clase C: Fuegos de gases
- Clase D: Fuegos de metales
- Clase E: Fuego en presencia de tensión eléctrica

Generalmente el más empleado es el de polvo polivalente si bien tiene el inconveniente de que puede deteriorar las máquinas e instalaciones muy delicadas. Para casos especiales el agente extintor se elegirá siguiendo las recomendaciones de la casa suministradora.

Los extintores sólo se podrán adquirir y recargar en las casas autorizadas y homologadas por la Empresa.

A nivel orientativo habrá un extintor cada 100 ó 125 m² de forma que la distancia máxima a recorrer desde cualquier punto al extintor más próximo sea de 25 m para fuegos de tipo "A" y 15 m para fuego de tipo "B". La capacidad extintora será según la carga térmica.

Se situarán donde exista mayor probabilidad de incendio, próximo a las salidas y en lugares de fácil acceso y buena visibilidad.

Si el lugar de ubicación no está visible, debe estar señalizado.

Los extintores portátiles (menores de 20 Kg), se colocarán sobre soportes fijados a parámetros verticales quedando la parte superior como máximo a 1.70 m del suelo.

Los extintores que por su situación estén expuestos a daños físicos, químicos o atmosféricos, deben estar protegidos.

En los locales que haya una alta concentración de riesgo de incendio, está absolutamente prohibido fumar y aportar cualquier otra fuente de calor.

En estos locales, se colocará al menos un extintor en el exterior y junto a la puerta de acceso.

Los elementos de seguridad y estanqueidad (válvula de descarga de gas, válvula de tarado, manómetro indicador de presión, etc.), deben estar en buenas condiciones para cumplir su cometido.

Los extintores portátiles deben llevar un dispositivo que pueda interrumpir temporalmente la salida del agente extintor, una vez disparados.

Igualmente deben estar equipados de un dispositivo que permita medir directamente la presión con un aparato de medida independiente, o bien verificar el comprobar la presión.

Este dispositivo debe diseñarse de manera que evite las fugas después de comprobar la presión

Todos los extintores de presión incorporada y botellines, deben someterse a un ensayo de estanqueidad, cuando son cargados o recargados.

Los extintores sólo podrán ser recargados por Empresas autorizadas para este tipo de extintor. Las Direcciones Provinciales del Ministerio de Industria y Energía, tienen registrados los recargadores autorizados.

Periódicamente y como máximo cada tres meses, se verificará por el personal del establecimiento, la situación, accesibilidad y aparente buen estado del extintor y todas sus inscripciones.

Cada seis meses se realizarán las operaciones previstas en las instrucciones del fabricante. Especialmente se verificará su peso y presión.

Cada 12 meses se realizará una verificación de los extintores por personal especializado

Independientemente de estas revisiones, un extintor será recargado cuando se observe una pérdida de presión o peso, bien por pérdida o empleo.

Cada 5 años, se realizará una prueba de presión por el fabricante, que enviará una copia del Acta de prueba de presión al propietario de los extintores y a la Dirección Provincial del Ministerio de Industria y Energía.

El tiempo de utilización de un extintor no sobrepasará los 20 años

Todo extintor deberá ir provisto de una placa de diseño con los siguientes datos grabados:

- Presión de diseño
- Nº de registro del aparato
- Fecha de la Primera Prueba y sucesivas y marca de quien las realiza

La fijación de esta placa será permanente e inamovible.

Además, todos los extintores irán provistos de una etiqueta de características que como mínimo deberán contener los siguientes datos:

- Nombre o Razón Social del fabricante
- Temperatura máxima y mínima de servicio
- Productos contenidos y cantidad de los mismos
- Eficacia del extintor
- Tipos de fuego para los que No debe utilizarse
- Fecha y contraseña correspondiente al registro tipo

Finalmente recordemos las limitaciones de los extintores y tengamos muy a mano el número de los Bomberos. Un minuto de retraso en su llegada puede resultar desastroso.

Las estanterías irán dotadas de escuadras o rigidizadores para evitar el posible hundimiento de la estructura.

Se usarán guantes en el manejo de materiales cortantes y en la carga y descarga.

Se evitará arrojar colillas y otros materiales encendidos sobre materiales fácilmente inflamables.

No se harán fuegos en las inmediaciones del almacén. Se flexionará las piernas y mantendrá la espalda recta en el levantamiento manual de pesos. Se usarán guantes en la manipulación de los combustibles.

VIII.9.- Señalización en los centros de trabajo

El Real Decreto 1403/1986 de 9 de mayo, indica que en los Centros de trabajo se debe establecer un sistema de señalización de Seguridad a efectos de llamar la atención de forma rápida e inteligible sobre objetos y situaciones susceptibles de provocar determinados.

Este decreto nos recuerda que toda señal que empleemos debe ser normalizada tanto en su FORMA, COLOR, SÍMBOLO O ESQUEMA Y DIMENSIONES.

Combinaciones de colores, símbolos, formas y significado:

<i>color principal</i>	<i>color contraste</i>	<i>color esquema señal</i>	<i>forma</i>	<i>significado</i>
Rojo	Blanco	Negro	Circular	Prohibición
Azul	Blanco	Blanco	Circular	Obligación
Amarillo	Negro	Negro	Triangular	Advertencia
Verde	Blanco	Blanco	Rectangular	Salvamento

Para las dimensiones de una señal, se ampliará hasta una distancia de 50m la fórmula:

$$S > L^2 / 2000$$

S= Superficie de la señal en m²

L= Distancia en metros desde la que se puede apercebir la señal.

Queda por tanto absolutamente prohibido el empleo de señales de “FABRICACIÓN CASERA” que no cumplan con la normativa vigente.

La señalización de seguridad no dispensa, en ningún caso, de la adopción de las medidas de prevención que correspondan.

IX.- PROTECCIÓN COLECTIVA A UTILIZAR EN LA OBRA

Del análisis de riesgos laborales que se ha realizado y de los problemas específicos que plantea la construcción de la obra, se prevé utilizar las contenidas en el siguiente listado:

- Cinta de balizamiento.
- Barandilla modular autoportante encadenable tipo ayuntamiento.
- Señales normalizadas.
- Cuerdas auxiliares: de guía segura de cargas.
- Extintores de incendios.
- Interruptor diferencial de 300 mA.
- Valla metálica para cierre de seguridad de la obra (todos los componentes).
- Topes para camiones
- Barandilla modular autoportante
- Balizas nocturnas, conos reflectantes y banderolas

X.- EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL A UTILIZAR EN LA OBRA

Del análisis de riesgos efectuado, se desprende que existe una serie de ellos que no se han podido resolver con la instalación de las protecciones colectivas. Son riesgos intrínsecos de las actividades individuales a realizar por los trabajadores y por el resto de personas que intervienen en la obra. Consecuentemente se ha decidido utilizar las contenidas en el siguiente listado:

- Cascos de seguridad
- Cascos protectores auditivos
- Cinturones portaherramientas
- Gafas de seguridad contra proyecciones e impactos
- Guantes de cuero flor y loneta
- Mascarilla de papel filtrante contra el polvo
- Muñequeras contra las vibraciones
- Botas de seguridad
- Trajes y botas impermeables
- Petos y chalecos y monos reflectantes de alta visibilidad

XI.- SEÑALIZACIÓN DE LOS RIESGOS

La prevención diseñada, para mejorar su eficacia, requiere el empleo del siguiente listado de señalización:

- Señalización de los riesgos del trabajo

Como complemento de la protección colectiva y de los equipos de protección individual previstos, se decide el empleo de una señalización normalizada que recuerde en todo momento los riesgos existentes a todos los que trabajen en la obra.

- Riesgo en el trab. Advertencia de peligro indeterminado. Tamaño mediano.
- Riesgo en el trab. Protección obligatoria cabeza. Tamaño mediano.
- Diferentes señales en función del riesgo existente.

- Balizamiento de las zanjas y zonas de especial peligrosidad

Se balizarán y señalizarán adecuadamente con cintas y vallas las zanjas abiertas y las zonas de especial peligrosidad (borde de taludes, etc.).

XII.- PREVENCIÓN ASISTENCIAL EN CASO DE ACCIDENTE LABORAL

- **Primeros auxilios**

Aunque el objetivo de este estudio de seguridad y salud es establecer las bases para que las empresas contratistas puedan planificar la prevención a través del Plan de Seguridad y Salud y de su Plan de prevención y así evitar los accidentes laborales, hay que reconocer que existen causas de difícil control que pueden hacerlos presentes. En consecuencia, es necesario prever la existencia de primeros auxilios para atender a los posibles accidentados.

- Maletín botiquín de primeros auxilios

Las características de la obra no recomiendan la dotación de un local botiquín de primeros auxilios, por ello, se prevé la atención primaria a los accidentados mediante el uso de maletines botiquín de primeros auxilios manejados por personas competentes.

➤ **Medicina preventiva**

Con el fin de lograr evitar en lo posible las enfermedades profesionales en esta obra, así como los accidentes derivados de trastornos físicos, psíquicos, alcoholismo y resto de las toxicomanías peligrosas, se prevé que cada Contratista, en cumplimiento de la legislación laboral vigente, realice los reconocimientos médicos preceptivos. Y que así mismo, exija puntualmente este cumplimiento, al resto de las empresas que sean subcontratadas por cada uno de ellos para esta obra.

➤ **Evacuación de accidentados**

La evacuación de accidentados, que por sus lesiones así lo requieran, está prevista mediante la ubicación en obra de un croquis que indicará el camino más corto hacia el centro médico asistencial y los teléfonos de urgencias básicos, como ambulancias, bomberos, guardia civil, etc.

Para esta obra, el centro asistencial más próximo es el Hospital de Denia, ubicado a unos 20 kilómetros de la obra.

XIII.- SISTEMA DECIDIDO PARA EL CONTROL DEL NIVEL DE SEGURIDAD Y SALUD DE LA OBRA

1. El plan de seguridad y Salud es el documento que deberá recogerlo exactamente, según las condiciones contenidas en el pliego de condiciones particulares.
2. El sistema elegido, es el de "listas de seguimiento y control" para ser cumplimentadas por los medios del Contratista y que se definen en el pliego de condiciones particulares.
3. La protección colectiva y su puesta en obra se controlará mediante la ejecución del plan de obra previsto y las listas de seguimiento y control mencionadas en el punto anterior.
4. El control de entrega de equipos de protección individual se realizará:
 - a. Mediante la firma del trabajador que los recibe, en un parte de almacén que se define en el pliego de condiciones particulares.
 - b. Mediante la conservación en acopio, de los equipos de protección individual utilizados, ya inservibles.

XIV.- DOCUMENTOS DE NOMBRAMIENTOS PARA EL CONTROL DEL NIVEL DE LA SEGURIDAD Y SALUD, APLICABLES DURANTE LA REALIZACIÓN DE LA OBRA ADJUDICADA

Se prevé usar los mismos documentos que utilice normalmente para esta función el Contratista, con el fin de no interferir en su propia organización de la prevención de riesgos. No obstante, estos documentos deben cumplir una serie de formalidades recogidas en el pliego de condiciones particulares y ser conocidos y aprobados por el Coordinador en materia de Seguridad y Salud como partes integrantes del plan de seguridad y salud.

Como mínimo se prevé utilizar los contenidos en el siguiente listado:

- Documento del nombramiento del Encargado de seguridad
- Documento del nombramiento de la cuadrilla de seguridad
- Documento del nombramiento del señalista de obras
- Documento de autorización del manejo de diversas máquinas
- Documento de comunicación de la elección y designación del Delegado de Prevención, o del Servicio de Prevención externo.

XV.- FORMACIÓN E INFORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD

La formación e información de los trabajadores sobre riesgos laborales y métodos de trabajo seguro a utilizar, son fundamentales para el éxito de la prevención de los riesgos laborales y realizar la obra sin accidentes.

El Contratista está legalmente obligado a formar en el método de trabajo al personal a su cargo, de tal forma, que todos los trabajadores tendrán conocimiento de los riesgos propios de su actividad laboral, de las conductas a observar en determinadas maniobras, del uso correcto de las protecciones colectivas y del de los equipos de protección individual necesarios para su protección.

XVI.- CONCLUSIONES

Con todo lo descrito en esta Memoria y en el resto de documentos que integran el presente Estudio Básico de Seguridad y Salud, quedan definidas las medidas de prevención que inicialmente se consideran necesarias para la ejecución de las distintas unidades de obra que conforman el proyecto.

Este documento servirá de base para que el Contratista de las obras redacte su Plan de Seguridad y Salud, que se ajustará a su metodología final de trabajo para las diferentes unidades de obra previstas.

Si se realizase alguna modificación del proyecto, o se modificara algún sistema constructivo de los aquí previstos, es obligado constatar las interacciones de ambas circunstancias en las medidas de prevención contenidas en el presente Estudio de Seguridad y Salud, debiéndose redactar, en su caso, las modificaciones necesarias.

XVII.- DISPOSICIONES LEGALES DE APLICACIÓN

Son de obligado cumplimiento las disposiciones contenidas en:

GENERAL:

- REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.
- LEY 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- REAL DECRETO 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.
- Ley 32/2006, de 18 de Octubre, reguladora de la Subcontratación en el sector de la construcción (BOE de 19 de Octubre de 2.006).
- REAL DECRETO 1488/1998, de 10 de julio, de adaptación de la legislación de prevención de riesgos laborales a la Administración General del Estado.
- LEY 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- LEY 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras.
- REAL DECRETO LEGISLATIVO 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.
- LEY 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de la Prevención de Riesgos Laborales.
- REAL DECRETO 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.
- REAL DECRETO 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Modificado por:

REAL DECRETO 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

- REAL DECRETO 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

RELACIONES LABORALES

- REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

AUTÓNOMOS

- LEY 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo.
- REAL DECRETO 197/2009, de 23 de febrero, por el que se desarrolla el Estatuto del Trabajo Autónomo en materia de contrato del trabajador autónomo económicamente dependiente y su registro y se crea el Registro Estatal de asociaciones profesionales de trabajadores autónomos.

- CONSTRUCCIÓN

- CONVENIO NÚMERO 62 DE LA OIT, relativo a las prescripciones de seguridad en la industria de la edificación. Adoptado el 23 de junio de 1937.
- REAL DECRETO 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.
- LEY 38/1999 de 5 de noviembre. Ordenación de la Edificación.
- REAL DECRETO 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
- REAL DECRETO 604/2006, de 19 de mayo, por el que se modifican el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, y el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.
- REAL DECRETO 1109/2007, de 24 de agosto, por el que se desarrolla la Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el Sector de la Construcción.

REAL DECRETO 327/2009, de 13 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto -1109/2007, de 24 de agosto, por el que se desarrolla la Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el sector de la construcción.

EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL

- REAL DECRETO 216/1999, de 5 de febrero, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en el ámbito de las Empresas de Trabajo Temporal.

EQUIPOS DE TRABAJO

General

- REAL DECRETO 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

Modificado por:

REAL DECRETO 2177/2004, de 12 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los

trabajadores de los equipos de trabajo, en materia de trabajos temporales en altura.

Máquinas

- REAL DECRETO 1435/1992, de 27 de noviembre, por el que se dictan las disposiciones de aplicación de la Directiva del Consejo 89/392/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre máquinas (derogado por RD 1644/2008 a partir de 29/12/2008).
- REAL DECRETO 56/1995, de 20 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 1435/1992, de 27 de noviembre, relativo a las disposiciones de aplicación de la Directiva del Consejo 89/392/CEE, sobre máquinas (derogado por RD 1644/2008 a partir de 29/12/2008).
- REAL DECRETO 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

Modificado por:

REAL DECRETO 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

- REAL DECRETO 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL

- REAL DECRETO 773/1997, de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y Salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual.

Firma el presente ESTUDIO BÁSICO DE SEGURIDAD Y SALUD del proyecto "REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)".

Alicante, Septiembre de 2017

D. Vicente Jordá García
Ingeniero de Caminos, Canales y puertos
Colegiado nº 10.816

ESTUDIO BÁSICO DE SEGURIDAD Y SALUD: PRESUPUESTO

Presupuesto parcial nº 1 PROTECCIONES INDIVIDUALES

Nº	Ud	Descripción	Medición	Precio	Importe
1.1	Ud.	Casco de seguridad homologado.			
		Total Ud.:	6,000	1,78	10,68
1.2	Ud.	Mascarilla anti-polvo apta para varios usos.			
		Total Ud.:	4,000	2,16	8,64
1.3	Ud.	Mono o buzo de trabajo apto para varios usos.			
		Total Ud.:	6,000	9,89	59,34
1.4	Ud.	Par de botas de seguridad de lona aptas para varios usos.			
		Total Ud.:	6,000	6,50	39,00
1.5	Ud	Par de botas de agua.			
		Total Ud:	4,000	5,20	20,80
1.6	Ud	Peto reflectante de seguridad personal, color amarillo ó rojo, amortizable en tres usos.			
		Total Ud:	6,000	3,12	18,72
1.7	Ud	Gafas protectoras contra impactos, incoloras, homologadas, amortizables en 3 usos.			
		Total Ud:	4,000	3,46	13,84
1.8	Ud.	Par de guantes de cuero.			
		Total Ud.:	4,000	2,71	10,84
Total presupuesto parcial nº 1 PROTECCIONES INDIVIDUALES :					181,86

Presupuesto parcial nº 2 PROTECCIONES COLECTIVAS

Nº	Ud	Descripción	Medición	Precio	Importe
2.1	M.I.	Valla autónoma metálica de 2.50 m. de longitud para contención de peatones, para cinco usos.			
		Total M.I.:	10,000	2,96	29,60
2.2	Ud.	Señal normalizada de tráfico con soporte trípode metálico para cinco usos.			
		Total Ud.:	4,000	9,57	38,28
2.3	Ud	Tope para camiones amortizable en cinco usos.			
		Total Ud:	1,000	29,25	29,25
2.4	Ud	Botiquín instalado en obra apto para cinco usos.			
		Total Ud:	1,000	24,00	24,00
Total presupuesto parcial nº 2 PROTECCIONES COLECTIVAS :					121,13

Presupuesto parcial nº 3 EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Nº	Ud	Descripción	Medición	Precio	Importe
3.1	Ud.	Extintor de polvo polivalente incluidos el soporte y la colocación, apto para cinco usos			
		Total Ud.:	1,000	23,92	23,92
Total presupuesto parcial nº 3 EXTINCIÓN DE INCENDIOS :					23,92

Presupuesto de ejecución material

1 PROTECCIONES INDIVIDUALES	181,86
2 PROTECCIONES COLECTIVAS	121,13
3 EXTINCIÓN DE INCENDIOS	23,92
Total	326,91

Asciende el presupuesto de ejecución material a la expresada cantidad de TRESCIENTOS VEINTISEIS EUROS CON NOVENTA Y UN CÉNTIMOS.

Alicante, Septiembre 2.017
Ingeniero de Caminos, C. y P.

Vicente Jordá García

ANEJO Nº5 GESTIÓN DE RESIDUOS

ÍNDICE:

- 1.- NORMATIVA Y LEGISLACIÓN APLICABLE.
- 2.- AGENTES INTERVINIENTES.
- 3.- ESTIMACIÓN DE LOS RESIDUOS QUE SE GENERARÁN DURANTE LAS OBRAS.
 - 3.1.- IDENTIFICACIÓN DE LOS DIFERENTES RESIDUOS QUE SE GENERARÁN.
 - 3.2.- CUANTIFICACIÓN DE LOS RESIDUOS POR TIPOLOGÍAS.
- 4.- MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN DE RESIDUOS.
- 5.- OPERACIONES DE REUTILIZACIÓN, VALORACIÓN O ELIMINACIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS.
- 6.- MEDIDAS PARA LA SEPARACIÓN DE LOS RESIDUOS EN OBRA.
- 7.- PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL ALMACENAMIENTO, MANEJO, SEPARACIÓN Y OTRAS OPERACIONES DE GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS.
- 8.- PRESUPUESTO ESTIMADO PARA LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS POR LAS OBRAS.

1.- NORMATIVA Y LEGISLACIÓN APLICABLE.

La aplicación 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, obliga a incluir en el presente proyecto de ejecución "REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA, EN BENIGEMBLA (ALICANTE)" un Estudio de gestión de los residuos que se generarán durante las obras de construcción.

En el presente Anejo de gestión de residuos, además del citado Real Decreto 105/2008, se ha tenido en cuenta la siguiente normativa:

- Ley 10/1998, de 21 de Abril, de Residuos.
- Orden MAM/304/2002, de 8 de Febrero, por la que se publican las operaciones de valorización y eliminación de residuos y la lista europea de residuos.
- Ley 10/2000, de 12 de Diciembre, de Residuos de la Comunidad Valenciana de Presidencia de la Generalitat.

La definición de "Residuo" viene reflejada en la Ley 10/1998 como cualquier sustancia u objeto que se genera en la obra de construcción, y que en general, no es peligroso, no experimenta transformaciones físicas, químicas o biológicas significativas, no es soluble ni combustible, no es biodegradable, no reacciona física ni químicamente ni de ninguna otra manera, no afecta negativamente a otras materias con las que pueda entrar en contacto de forma que pueda contaminar el medio ambiente y no perjudica a la salud humana.

Asimismo, la lixiviabilidad total, el contenido de contaminantes del residuo y la ecotoxicidad del lixiviado deberán ser insignificantes, y en particular no deberán suponer un riesgo para la calidad de las aguas superficiales o subterráneas.

Los residuos que se generen en las obras de construcción y estén regulados por legislación específica sobre residuos, deberán someterse también a la normativa correspondiente.

En el caso de las obras ejecutadas en la Comunidad Valenciana, se deberá seguir las disposiciones de la Entidad de Residuos de la Comunidad Valenciana, perteneciente a la Consellería de Medio Ambiente.

2.- IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES INTERVINIENTES.

Los agentes intervinientes en la gestión de los residuos de la construcción y demolición de la presente obra son:

1.- PRODUCTOR DE RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN.

En este caso es el promotor, la Excma. Diputación de Alicante por ser la persona jurídica promotora de las obras del “REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA, EN BENIGEMBLA (ALICANTE)”.

El productor de residuos está obligado a disponer de la documentación que acredite que los residuos generados por estas obras han sido gestionados adecuadamente.

2.- POSEEDOR DE RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN.

Será el Contratista adjudicatario de las obras, que tendrá en su poder los residuos de la construcción y demolición generados en su actividad de ejecución de las obras. También lo serán los subcontratistas y trabajadores autónomos contratados por el Contratista principal.

Está obligado a la redacción de un Plan de Gestión de Residuos a partir del presente Estudio, donde refleje cómo llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos de la construcción y demolición que se generen en las obras.

Dicho Plan deberá ser aprobado por la Dirección Facultativa de las obras y aceptado por la Propiedad. Formando parte de los documentos contractuales de la obra.

El poseedor de los residuos de construcción y demolición está obligado a entregarlos a un Gestor de Residuos o a participar en un acuerdo o convenio de colaboración para su gestión. Los residuos se destinarán preferentemente a operaciones de reutilización, reciclado u otras formas de valoración.

La entrega de los residuos de la construcción y demolición a un gestor por parte del poseedor habrá de constar en documento fehaciente, indicándose el tipo de residuos entregados y su medición.

Cuando el gestor al que el poseedor entrega los residuos efectúe únicamente operaciones de recogida, almacenamiento, transferencia o transporte, en el documento de entrega se deberá indicar también el gestor último de valoración o eliminación de estos residuos.

3.- GESTOR DE RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN.

El gestor de los residuos será la entidad pública o privada que realice cualquiera de las operaciones que componen la recogida, almacenamiento, transporte, valorización y la eliminación de los residuos. Deberá estar inscrito en el Registro General de Gestores Autorizados de Residuos de la Comunidad Valenciana.

3.- ESTIMACIÓN DE LA CANTIDAD DE LOS RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN QUE SE GENERARÁN EN LA OBRA.

3.1.- IDENTIFICACIÓN DE LOS DIFERENTES RESIDUOS QUE SE GENERARÁN.

Los residuos de la construcción y demolición se clasifican y codifican de acuerdo a la Orden MAM/304/2002 de 8 de Febrero que refleja la Lista Europea de Residuos de acuerdo a la Directiva 75/442/CEE sobre residuos.

En concreto, se estima que durante las obras del presente Proyecto, se generarán los siguientes residuos, (se han marcado en negrita los residuos potencialmente peligrosos):

01 RESIDUOS DE TRATAMIENTOS FÍSICOS DE MINERALES:

- 01 04 08 Gravas y rocas trituradas.
- 01 04 09 Arena y arcillas.

13 RESIDUOS DE ACEITES Y COMBUSTIBLES LÍQUIDOS:

- **13 02 06 Aceites de motor y lubricantes.**
- **13 07 01 Fuel oil y gasóleo.**

15 RESIDUOS DE ENVASES:

- **15 01 11 Aerosoles vacíos**
- 15 02 03 Trapos de limpieza y ropas protectoras.

17 RESIDUOS DE LA CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN:

- 17 03 02 Mezclas bituminosas sin alquitrán de hulla.
- 17 0101 Hormigón

20 RESIDUOS MUNICIPALES:

- **20 03 01 Mezclas de residuos municipales (basuras).**
- **20 03 03 Residuos de la limpieza viaria.**

Según el Real Decreto 105/2008 estos residuos deberán separarse de forma individualizada cuando la cantidad prevista de generación para el total de la obra supere las siguientes cantidades:

Hormigón	80 Toneladas
Ladrillos y cerámicos	40 Toneladas
Metales	2 Toneladas
Maderas	1 Tonelada
Vidrio	1 Tonelada
Plástico	0,5Toneladas
Papel y cartón	0,5Toneladas

Por otra parte, del listado de residuos de la presente obra se consideran residuos potencialmente peligrosos de acuerdo a la Directiva 91/689/CEE y precisarán de un tratamiento especial los indicados como 13 02 06 Aceites de motor, 13 07 01 Gasóleos, 15 01 11 Aerosoles vacíos, 20 03 01 Mezclas de residuos municipales y 20 03 03 Residuos de la limpieza viaria.

3.2.- CUANTIFICACIÓN DE LOS RESIDUOS POR TIPOLOGÍAS.

En esta obra, casi todos los residuos que se generarán provendrán del desbroce de los laterales del camino y del saneo de las zonas a colocar la escollera. El escarificado del camino reutilizará todo el material obtenido en la formación de la nueva base del firme. La cantidad estimada de residuos es la siguiente:

UNIDAD DE OBRA:	CUBICACIÓN:	PESO:
Restos desbroces	6,00 M3	2,50Ton
Excavaciones	6,75 M3	10,00 Ton
Residuo total generado:	12,75 M3	12,50 Ton

La cuantificación del resto de residuos es más difícil de determinar, por lo que se ha recurrido a una estimación por la experiencia que se tiene en obras similares. Se trata principalmente de pérdidas de materiales por rotura en su manipulación, sobrantes al cortar el material, excesos de materiales en su extendido y puesta en obra, etc.

UNIDAD DE OBRA:	MEDICIÓN:	% DE PÉRDIDAS:	RESIDUO GENERADO:
Extendido de aglomerado:	301 Ton	0,5%	1,5 Ton
Extendido de zahorras:	270 Ton	0,5%	1,4 Ton
Arenas:	0 Ton	2%	0 Ton
Hormigón en pavimentos:	36 M3	3%	2,6 Ton

Hormigón en unidades varias:	0 M3	3%	0 Ton
Canalizaciones de hormigón:	0 MI	3%	0 Ton
Bordillos:	0 MI	2%	0 Ton
Baldosas en aceras:	0 M2	7%	0 Ton
Ladrillos para arquetas:	0 Unid.	7%	0 Ton
Madera de encofrados:	0 M2	25%	0 Ton
Aceros para armar:	0 Kg	5%	0 Ton
Canalizaciones de plástico:	0 MI	4%	0 Ton
Cables eléctricos:	0 MI	2%	0 Ton

En este tipo de obras civiles los residuos procedentes de envases suelen ser pocos, pues los palets de madera de bordillos y baldosas se devuelven a fábrica para su posterior uso, así que se estima la siguiente cantidad de residuos:

MATERIAL DE ENVASE Y EMBALADO:	RESIDUO GENERADO:
Papel y cartón:	No significativo
Plásticos:	No significativo
Maderas:	No significativo
Textiles:	No significativo

Los residuos de combustibles, cambios de aceites y fluidos hidráulicos los estimamos en función de las horas estimadas de trabajo de los diferentes vehículos de la obra:

Tipo de maquinaria:	Horas estimadas de trabajo:	Residuos generados:
Camiones	60	No significativo
Retroexcavadoras	10	No significativo
Extendedoras y tractores	40	No significativo
Compresores, grupos, etc.	0	No significativo
Total residuos vehículos:		No significativo

La cantidad de **aerosoles vacíos** que se recuperarán en esta obra serán pocos, por lo que no se ha considerado un peso.

En resumen la estimación total de residuos queda como sigue:

RESIDUOS DE NATURALEZA PÉTREA:	
Tierras:	12,5 Ton
Arenas, zahorras, áridos:	1,4 Ton
Aglomerados:	1,5 Ton
Hormigones:	2,6 Ton
Baldosas:	0 Ton
Total:	18,0 Ton

RESIDUOS DE NATURALEZA NO PÉTREA:	
Maderas:	0 Ton
Metales:	0 Ton
Plásticos:	0Ton
Papel y cartón:	0 Ton
Cables eléctricos:	0 Ton
Total:	0 Ton

RESIDUOS PELIGROSOS Y OTROS:	
Residuos de vehículos y aerosoles:	0 Ton
Basuras:	0 Ton
Total:	0 Ton

4.- MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN DE RESIDUOS.

La ejecución de la presente obra de “REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)” generará inevitablemente unos residuos que se intentará sean lo más reducidos posible. A continuación se indican las medidas a tomar en la obra para conseguir este objetivo.

1.- DESBROCES Y ESCARIFICADOS:

Los trabajos de desbroce y de excavación se ajustarán a lo indicado en planos tanto en espesores como en superficies afectadas. Los productos del desbroce y la excavación corren peligro de contaminación con los del escarificado del camino existente, por lo que no se iniciará el escarificado hasta que no se haya terminado con los trabajos de desbroce y excavación.

No se permitirá el acopio temporal en obra de los materiales generados en el desbroce, por lo que se cargarán directamente en camión y se enviarán al punto de reciclado o vertido autorizado.

2.- EXTENDIDO DE FIRMES Y PAVIMENTOS:

En la ejecución de estas obras se extenderán zahorras, hormigón y aglomerado, las superficies a ejecutar y sus espesores se ajustarán en lo posible a lo indicado en planos. Queda prohibido el abandono de restos de aglomerado, hormigón y zahorras en terraplenes y cunetas, recogiendo estos residuos para su tratamiento posterior.

Está totalmente prohibido lavar las hormigoneras en la obra. Si sobrara material durante la descarga del hormigón, se devolverá a la planta para su correcto tratamiento.

Si se ejecutara un tramo de prueba, se demolerá y recogerá los restos para su tratamiento como el resto de los productos de la demolición de firmes.

Los trabajos de limpieza de utensilios y maquinaria del extendido se realizarán en lugar adecuado para ello, recogiendo los restos para su adecuado tratamiento.

Si se empleara una zona para trasvase de aglomerado de camiones tipo bañera a camiones tipo centauro, se dejará la zona utilizada totalmente limpia de restos y en las mismas condiciones en las que estaba antes de los trabajos.

3.- OPERACIONES DE MANTENIMIENTO, LIMPIEZA Y ABASTECIMIENTO DE CARBURANTE DE LA MAQUINARIA.

Las obras públicas suponen del empleo de numerosa maquinaria, como son camiones, retroexcavadoras, rulos de compactación, tractores, grúas, etc. que precisan de un repostaje casi diario, cambios de aceite, reparaciones y limpieza.

Estos trabajos provocan residuos de pequeña cuantía pero peligrosos, por lo que no se autorizará la realización de estas actividades en la obra bajo ningún concepto, debiéndose realizar las mismas en instalaciones autorizadas que dispongan del adecuado gestor de estos residuos.

4.- RESIDUOS VARIOS

En las obras se generan residuos por parte del personal que trabaja en ellas, siendo objeto de su ordenación y recogida el Anejo de Seguridad y Salud del presente Proyecto.

También se incluyen en este apartado los restos de la limpieza y acabado final de las obras, principalmente producidas por el barrido de las superficies construidas.

5.- OPERACIONES DE REUTILIZACIÓN, VALORACIÓN O ELIMINACIÓN A QUE SE DESTINARÁN LOS RESIDUOS QUE SE GENERARÁN EN LA OBRA.

Los residuos generados en esta obra no podrán emplearse en la misma, por lo que podrán valorarse para su utilización en otras actividades ajenas a esta obra, reciclarse o eliminarse.

El desarrollo de actividades de valoración de residuos de construcción y demolición requerirá de autorización previa de la Entidad de Residuos de la C.V. Estas actividades se ajustarán a lo establecido en el Proyecto de ejecución y serán aprobadas con los medios previstos por la Dirección de las Obras.

Estas actividades se llevarán a cabo sin poner en peligro la salud humana y sin utilizar procedimientos o métodos que perjudiquen al medio ambiente.

Las operaciones de recogida, transporte y almacenamiento de residuos no peligrosos de construcción y demolición se realizarán por empresas de Gestión de Residuos debidamente autorizadas y que deberán notificarlo a la Entidad de Residuos de la C.V.

Todo residuo potencialmente valorizable deberá ser destinado a este fin, evitando su eliminación. El resto de residuos será eliminado, por lo que se distinguen tres tipos de vertederos:

- 1.- Vertedero para residuos peligrosos.
- 2.- Vertedero para residuos no peligrosos.
- 3.- Vertedero para residuos inertes.

Queda totalmente prohibido el abandono, vertido o eliminación incontrolada de residuos en toda la Comunidad Valenciana, así como la mezcla o dilución de los mismos y que dificulte su gestión.

Los residuos que se vayan a depositar en un vertedero, independientemente de su clase, deberán cumplir los criterios de admisión que se desarrollen reglamentariamente.

A continuación se realiza un listado de los diferentes tipos de residuos que se generarán en la presente obra, su tratamiento y destino final.

Material:	Tratamiento:	Destino:
Gravas y rocas trituradas.	Ninguno	Restaur./vertedero
Arena y arcillas.	Ninguno	Restaur./vertedero
Aceites de motor y lubricantes.	Tratamiento/depósito	Gestor Autorizado R.P.s
Fuel oil y gasóleo.	Tratamiento/depósito	Gestor Autorizado R.P.s
Aerosoles vacíos.	Tratamiento/depósito	Gestor Autorizado R.P.s
Papel y cartón.	Reciclado	Gestor Autorizado R.N.P.s
Plástico.	Reciclado	Gestor Autorizado R.N.P.s
Madera.	Reciclado	Gestor Autorizado R.N.P.s
Metal.	Reciclado	Gestor Autorizado R.N.P.s
Textiles.	Reciclado	Gestor Autorizado R.N.P.s
Hormigón.	Reciclado	Gestor Autorizado R.N.P.s
Ladrillos.	Reciclado	Gestor Autorizado R.N.P.s
Mezclas bituminosas sin alquitrán.	Reciclado	Gestor Autorizado R.N.P.s
Mezclas de residuos (basuras).	Reciclado/vertedero	Planta de Residuos S. U.
Residuos de la limpieza viaria.	Reciclado/vertedero	Planta de Residuos S. U.

6.- MEDIDAS PARA LA SEPARACIÓN DE LOS RESIDUOS EN OBRA

Los residuos que se generarán en la obra lo serán en cantidades inferiores al mínimo indicados en el apartado 3 del presente Estudio de gestión de residuos. Por lo que no será necesaria su separación en obra.

No se permitirá el almacenamiento de residuos peligrosos o potencialmente peligrosos en ningún caso.

Los restos de aglomerados, hormigones, áridos etc. podrán acumularse en diferentes montones previa a su retirada. Los residuos de aceros, maderas, cartones y plásticos deberán disponerse en contenedores específicos que se retirarán una vez llenos.

Los materiales que por diversas causas no puedan ser separados en obra, el poseedor de los residuos podrá encomendar la separación en fracciones a un gestor de residuos en una instalación de tratamiento de residuos de construcción y demolición externa a la obra. Este gestor deberá proporcionar la documentación acreditativa de su condición de gestor de residuos.

7.- PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL ALMACENAMIENTO, MANEJO, SEPARACIÓN Y OTRAS OPERACIONES DE GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS.

No se permitirá el almacenamiento temporal de productos de las demoliciones en la obra, su retirada será inmediata al vertedero, almacén intermedio o planta de reciclaje.

Se procurará realizar las operaciones de separación y validación de residuos en origen por el poseedor de los residuos de construcción y demolición, si no fuera posible esta actuación la llevaría a cabo un gestor de residuos autorizado previa aprobación del Director de las Obras.

Los acopios temporales de los diferentes residuos en la zona especialmente habilitada para ello, estarán debidamente señalizados y adecuadamente separados para evitar la mezcla de los diferentes tipos de residuos. El depósito temporal para residuos valorizables (maderas, aceros, plásticos, cartones) se realizará en contenedores adecuados para cada tipo de material.

Los contenedores deberán llevar la siguiente información: Razón social, CIF, teléfono del titular, y número de registro de transportista de residuos. No se permitirá el uso de contenedores en mal estado.

No se autorizará ni permitirá el depósito de residuos ajenos a la obra en la instalación dispuesta a tal fin. Tampoco se autorizará el almacenamiento temporal de residuos peligrosos o potencialmente peligrosos. Dentro de los potencialmente peligrosos se incluyen las basuras y restos de limpiezas.

La zona de acopio y almacenaje temporal estará adecuadamente vallada, será de poca pendiente y protegida de posibles avenidas de agua, de la acción del viento, etc. La elección de esta zona será previamente aprobada por el Director de las Obras, aprovechándose únicamente parajes ya degradados y alejados de zonas habitables. Una vez terminadas las obras, se restituirá el paraje utilizado a su estado anterior al de la ocupación temporal.

En todo caso, se seguirán las ordenanzas municipales, condiciones de la licencia de obras y otras disposiciones aplicables.

8.- PRESUPUESTO ESTIMADO PARA LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS POR LAS OBRAS.

Se ha estimado una cantidad muy pequeña de los residuos de la construcción y la demolición que se van a generar en las obras de “REPARACIÓN CAMINOS OMBRIES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)”:

Por ello, se considera el coste de la adecuada gestión de estos residuos, producido por cada unidad de obra, incluido en el precio unitario de cada una de las mismas. Por lo que no se habilita un presupuesto específico en el presente proyecto para la gestión de los residuos de la construcción y la demolición que se producirán.

ANEJO N°6: CONTROL DE CALIDAD

1.- DOCUMENTACIÓN QUE SE APORTARÁ Y ENSAYOS A REALIZAR.

Debido al bajo presupuesto de las obras, se va a limitar los ensayos a realizar. La documentación que se pedirá de los materiales a utilizar y los ensayos que se realizarán en obra se indican a continuación:

1.1.- Escarificado del firme, adición de Z.A. y compactación del material de base.

- De la zahorra artificial que se extenderá en obra será necesario aportar los ensayos de autocontrol de la cantera de procedencia previo al aprobado del material.
- . Del material obtenido como base del firme de la mezcla del material del escarificado del firme existente con la zahorra artificial de aportación (115 m³) se realizará un ensayo Proctor Modificado en cada camino con el fin de obtener la densidad y humedad óptimas del material obtenido.
- . De la compactación de la base obtenida (1.635 m²) se ejecutarán "in situ" 10 mediciones de la densidad seca y humedad obtenidos tras la compactación (el PG-3 recomienda una medición cada 250 m²).

1.2.- Extensión de aglomerado.

- Para la aprobación del material a emplear en la ejecución del firme de aglomerado será necesario aportar los ensayos de autocontrol (Marshall completo) de la planta de aglomerado.
- Tras la extensión de aglomerado (2.457 m²) se obtendrán 6 testigos con el fin de determinar el espesor, la densidad aparente y el índice de huecos del firme ejecutado (el PG-3 recomienda un testigo cada 1.000 m²).

1.3.- Pavimento de hormigón.

- Para la aprobación de la planta suministradora de hormigón se solicitarán los certificados de calidad de la misma.
- Durante la ejecución del pavimento de hormigón (36 m³) se obtendrá 1 serie de probetas cilíndricas para su ensayo a compresión (la EHE pide 1 serie cada 50 m³)
- Tras la extensión del hormigón (350 m²) se obtendrán 2 testigos con el fin de determinar el espesor obtenido en obra del pavimento.

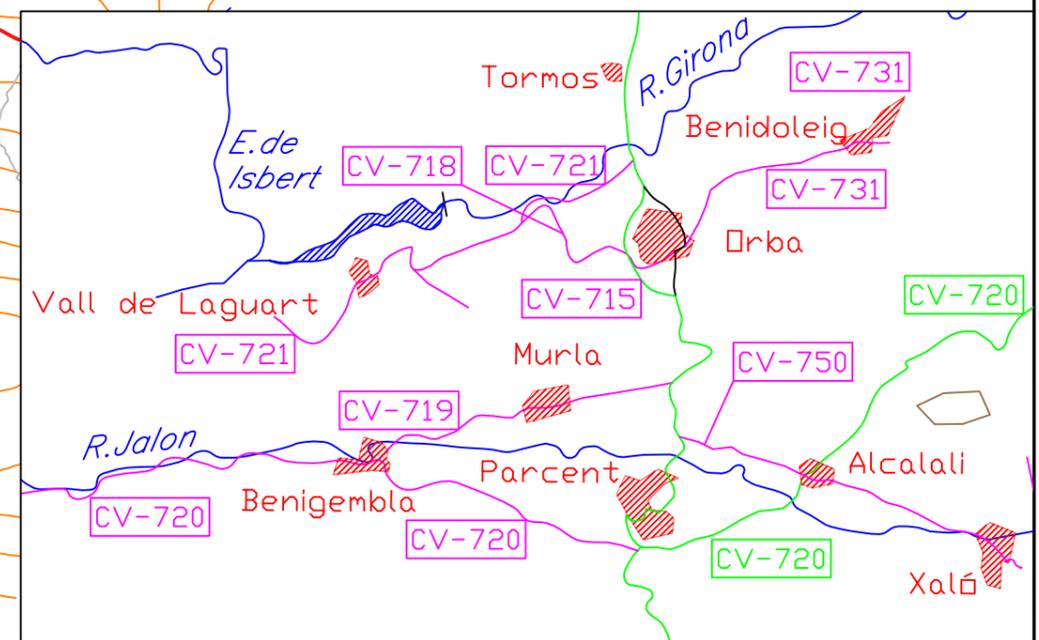
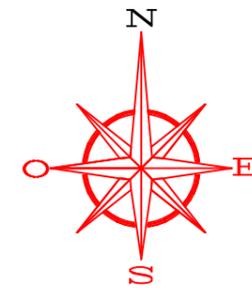
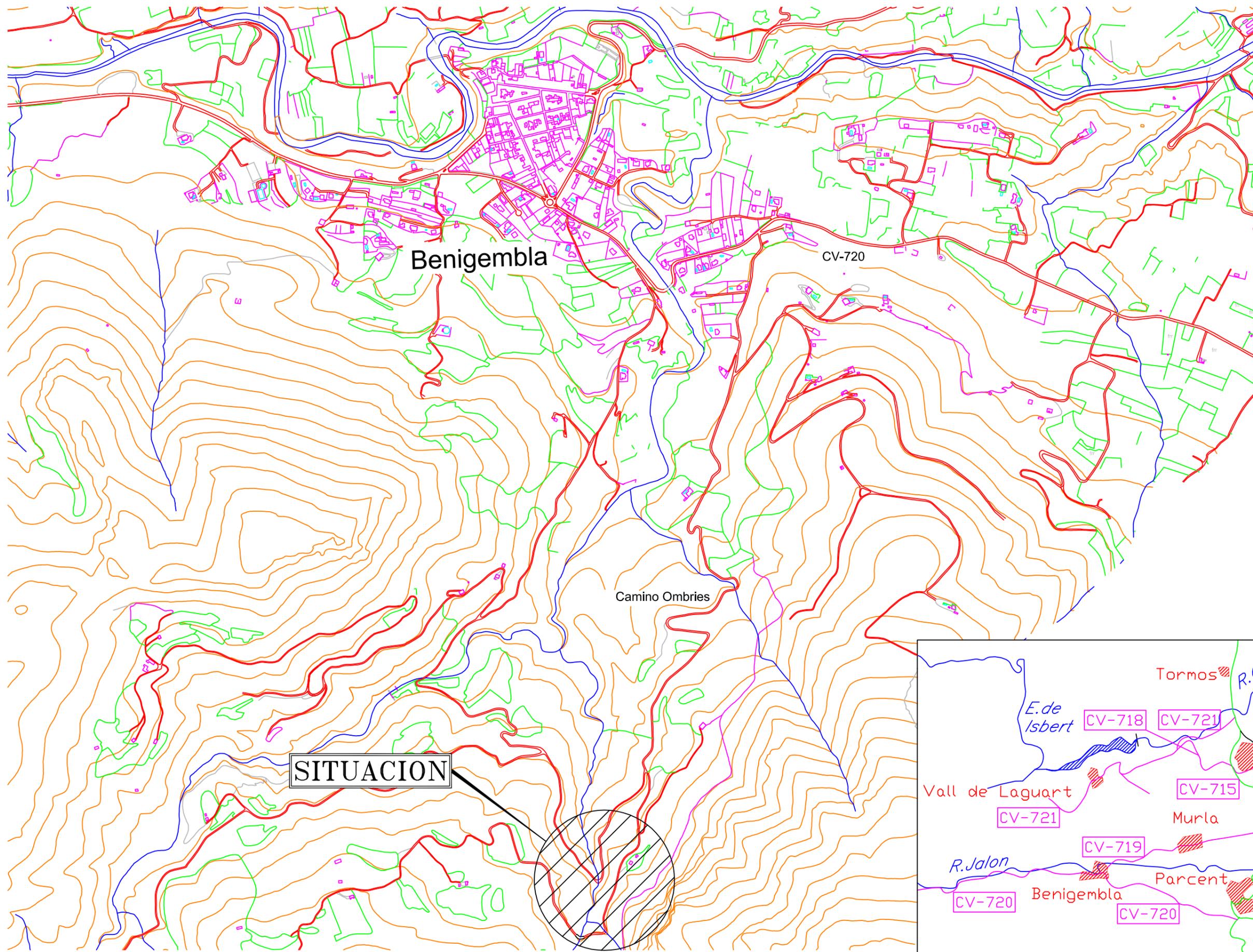
2.- COSTE DE LOS ENSAYOS.

El coste estimado de los ensayos a realizar aparece en la tabla siguiente:

COSTE DE LOS ENSAYOS A REALIZAR			
Proctor Modificado	2	39 €	78 €
Equivalente de Arena	0	22 €	0 €
Granulométrico	0	20 €	0 €
Densidad y humedad "in situ"	10	12 €	120 €
Ensayo de hormigón a compresión	1	35 €	35 €
Ensayo de hormigón a flexotracción	0	90 €	0 €
Extracción de testigo y densidad obtenida	8	30 €	240 €
Presupuesto del control de calidad de las obras:			473 €

Dado que el 1% del P.E.M. del proyecto asciende a 266,47 Euros. El exceso de coste en ensayos sobre el 1% del P.E.M. que se incluye en el presupuesto del presente proyecto asciende a la cantidad de 206,53 Euros.

3.- PLANOS



EXCMA. DIPUTACIÓN DE ALICANTE
 ÁREA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS

INGENIERO DE CAMINOS AUTOR:

 VICENTE JORDÁ GARCÍA, col. n° 10.816

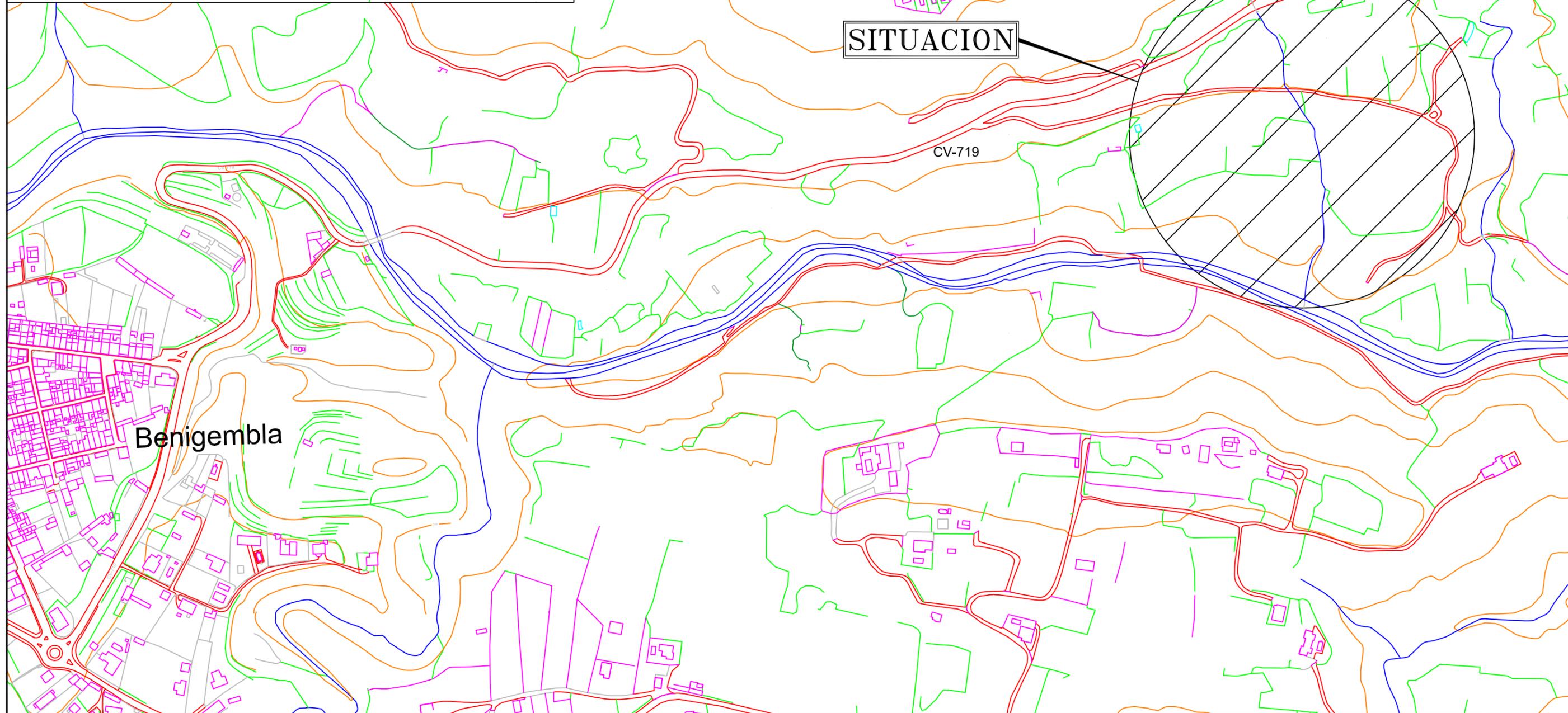
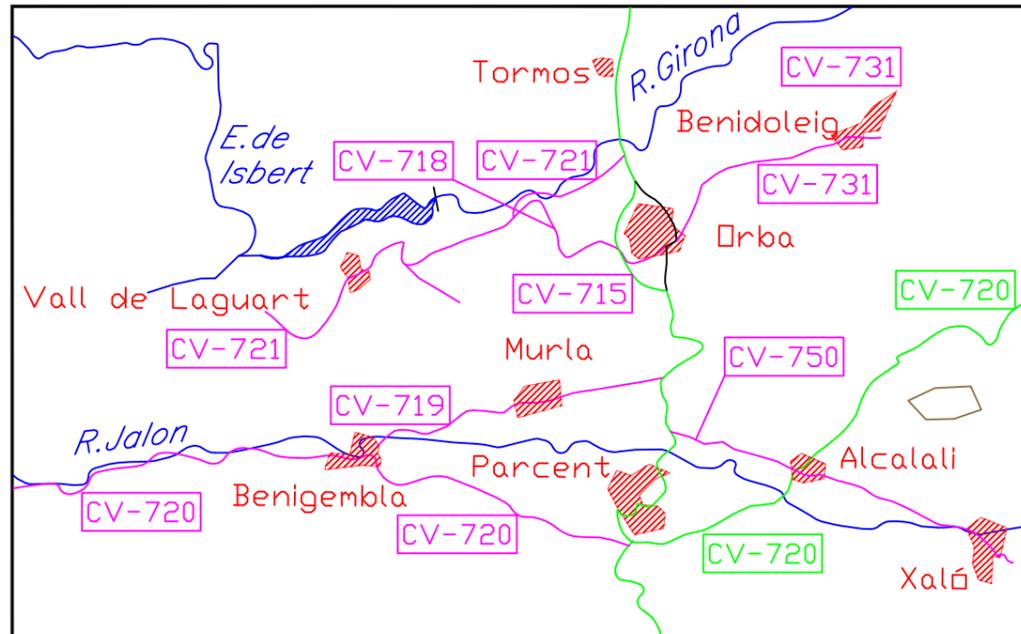
ESCALA A3:
 1/10.000

TÍTULO:
 REPARACIÓN CAMINOS OMBRÍES Y VERNISSA,
 EN BENIGEMBLA, ALICANTE

NUM.:
1.1
 HOJA 1 DE 1

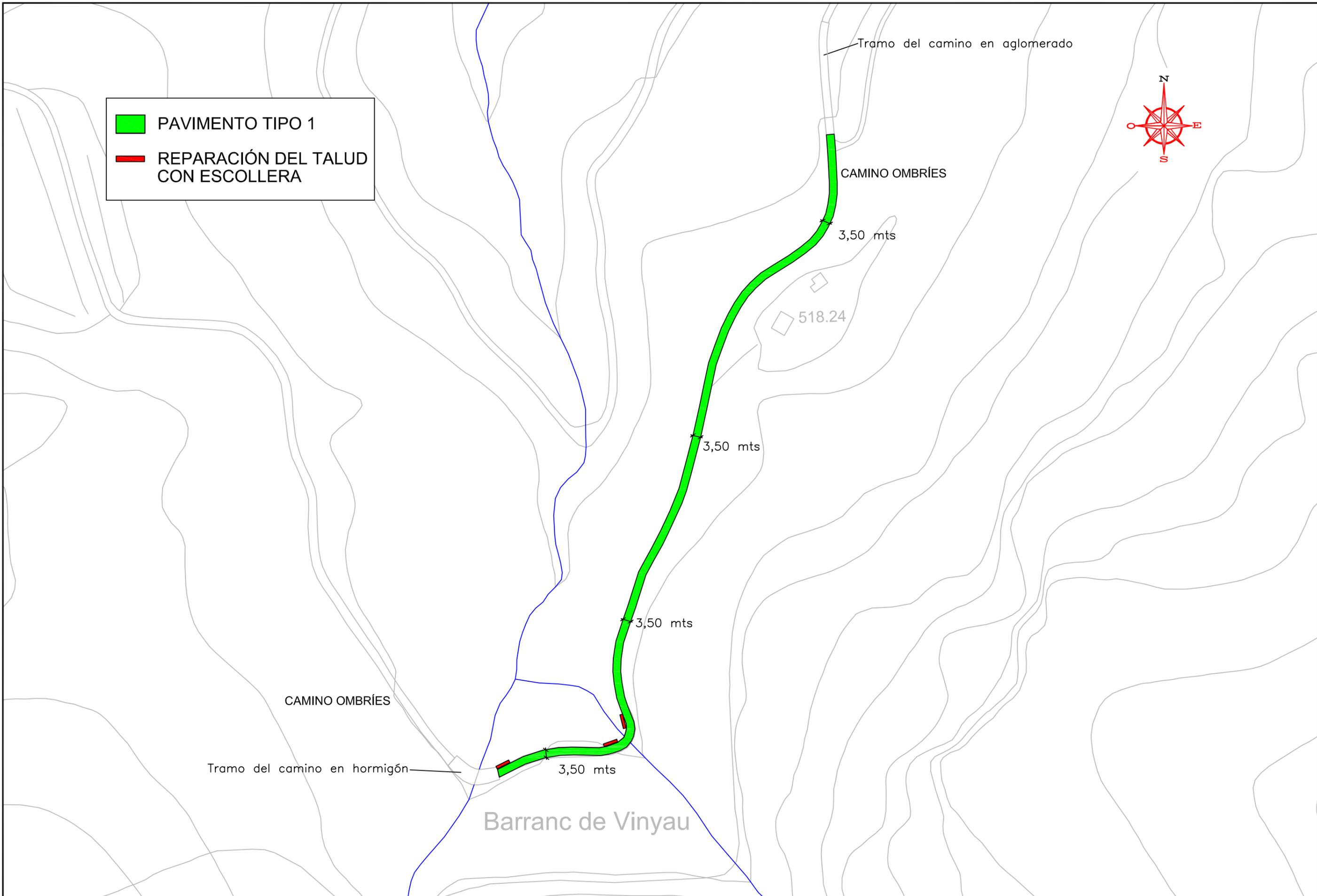
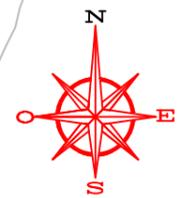
DESIGNACIÓN:
 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
 CAMINO OMBRÍES

FECHA:
 SEPTIEMBRE
 2.017



 <p>EXCMA. DIPUTACIÓN DE ALICANTE ÁREA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS</p>	<p>INGENIERO DE CAMINOS AUTOR:</p>  <p>VICENTE JORDÁ GARCÍA, col. n° 10.816</p>	<p>ESCALA A3:</p> <p>1/4.000</p>	<p>TÍTULO:</p> <p>REPARACIÓN CAMINOS OMBRÍES Y VERNISSA, EN BENIGEMBLA, ALICANTE</p>	<p>NUM.:</p> <p>1.2</p> <p>HOJA 1 DE 1</p>	<p>DESIGNACION:</p> <p>SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO CAMINO VERNISSA</p>	<p>FECHA:</p> <p>SEPTIEMBRE 2.017</p>
---	---	----------------------------------	--	--	--	---

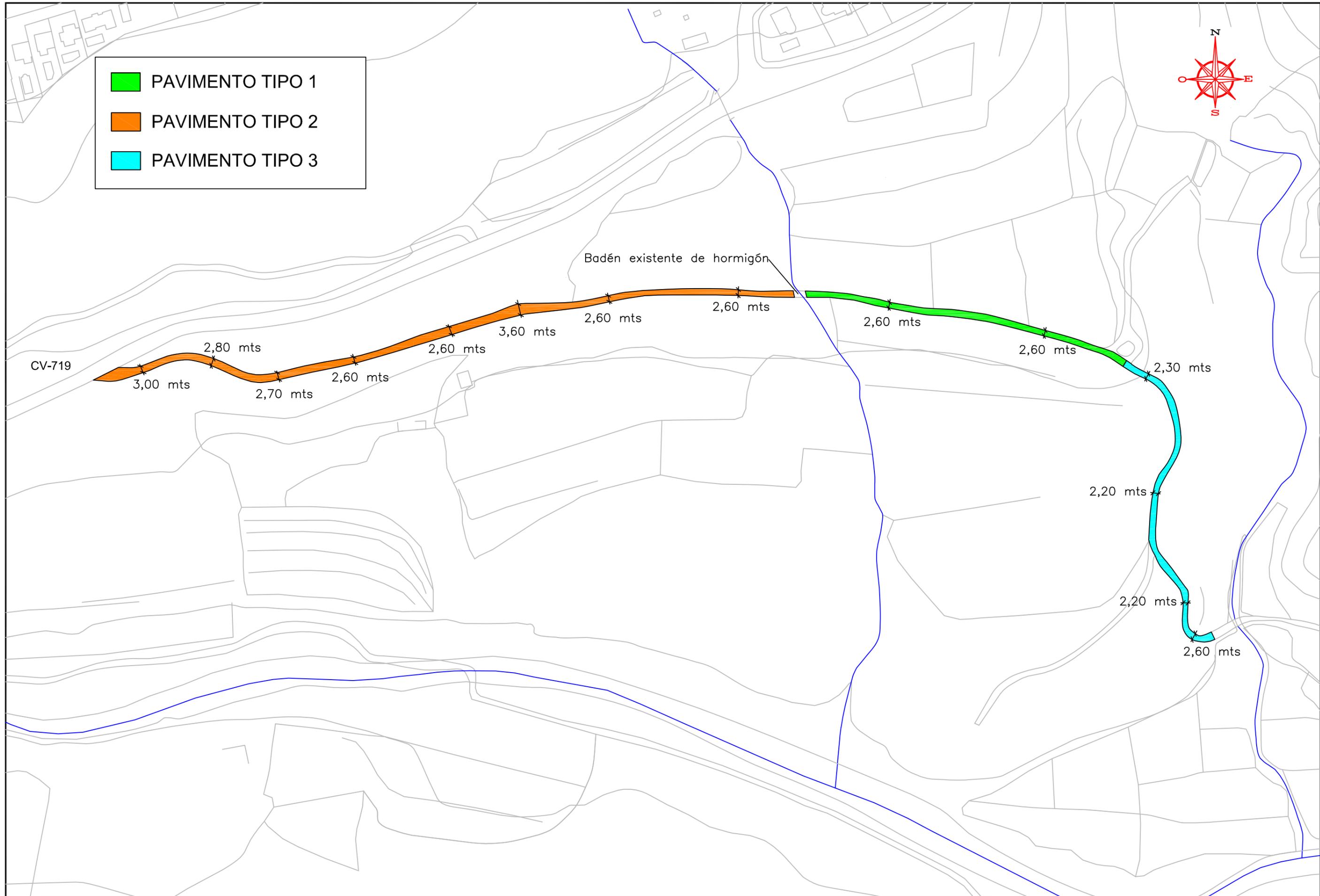
	PAVIMENTO TIPO 1
	REPARACIÓN DEL TALUD CON ESCOLLERA



	EXCMA. DIPUTACIÓN DE ALICANTE	INGENIERO DE CAMINOS AUTOR:	ESCALA A3:	TITULO:	NUM.:	DESIGNACION:	FECHA:
	ÁREA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS	 VICENTE JORDÁ GARCÍA, col n° 10.816	1/1.500	REPARACIÓN CAMINOS OMBRIÉS Y VERNISSA, EN BENIGEMBLA (ALICANTE)	2.1	PLANTA DE PAVIMENTACIÓN CAMINO OMBRIÉS	SEPTIEMBRE 2.017

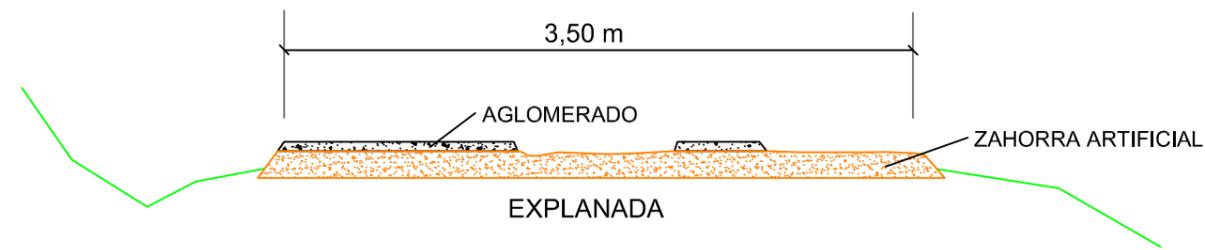
HOJA 1 DE 1

- PAVIMENTO TIPO 1
- PAVIMENTO TIPO 2
- PAVIMENTO TIPO 3



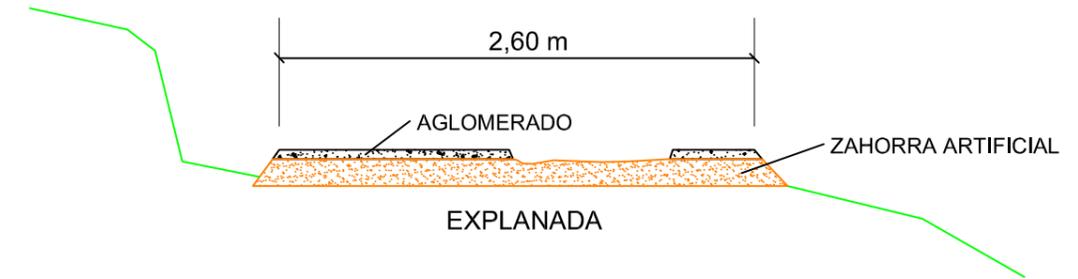
SECCION TIPO Nº1 ACTUAL:

CAMINOS OMBRÍES Y VERNISSA

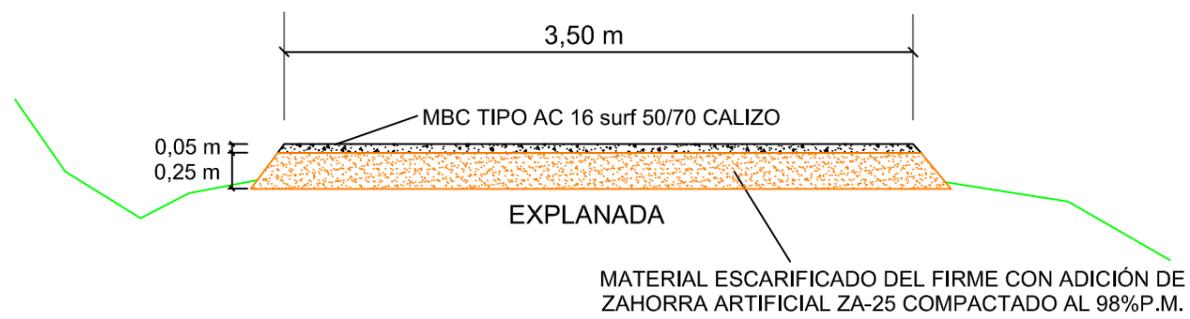


SECCION TIPO Nº2 ACTUAL:

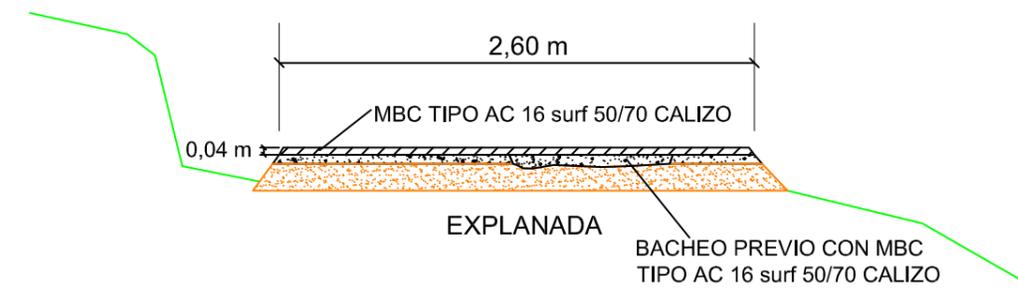
CAMINO VERNISSA



SECCION TIPO Nº1 PROYECTADA:

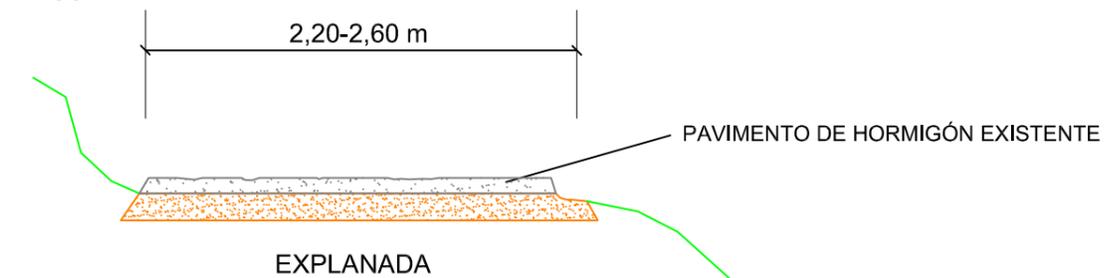


SECCION TIPO Nº2 PROYECTADA:

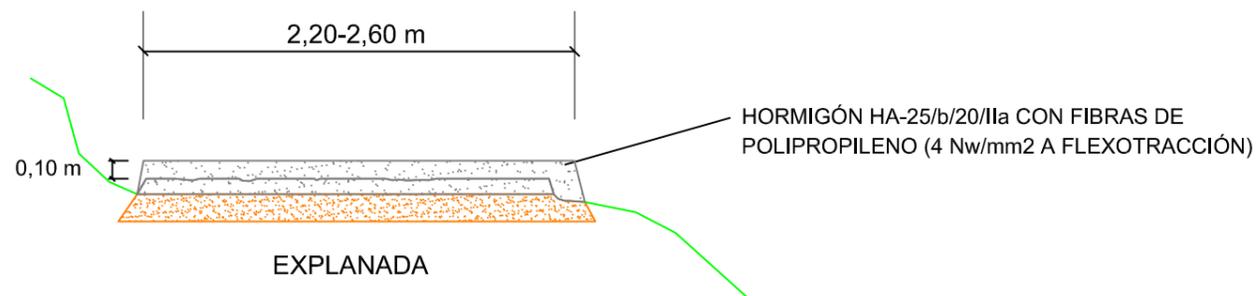


SECCION TIPO Nº3 ACTUAL:

CAMINO VERNISSA



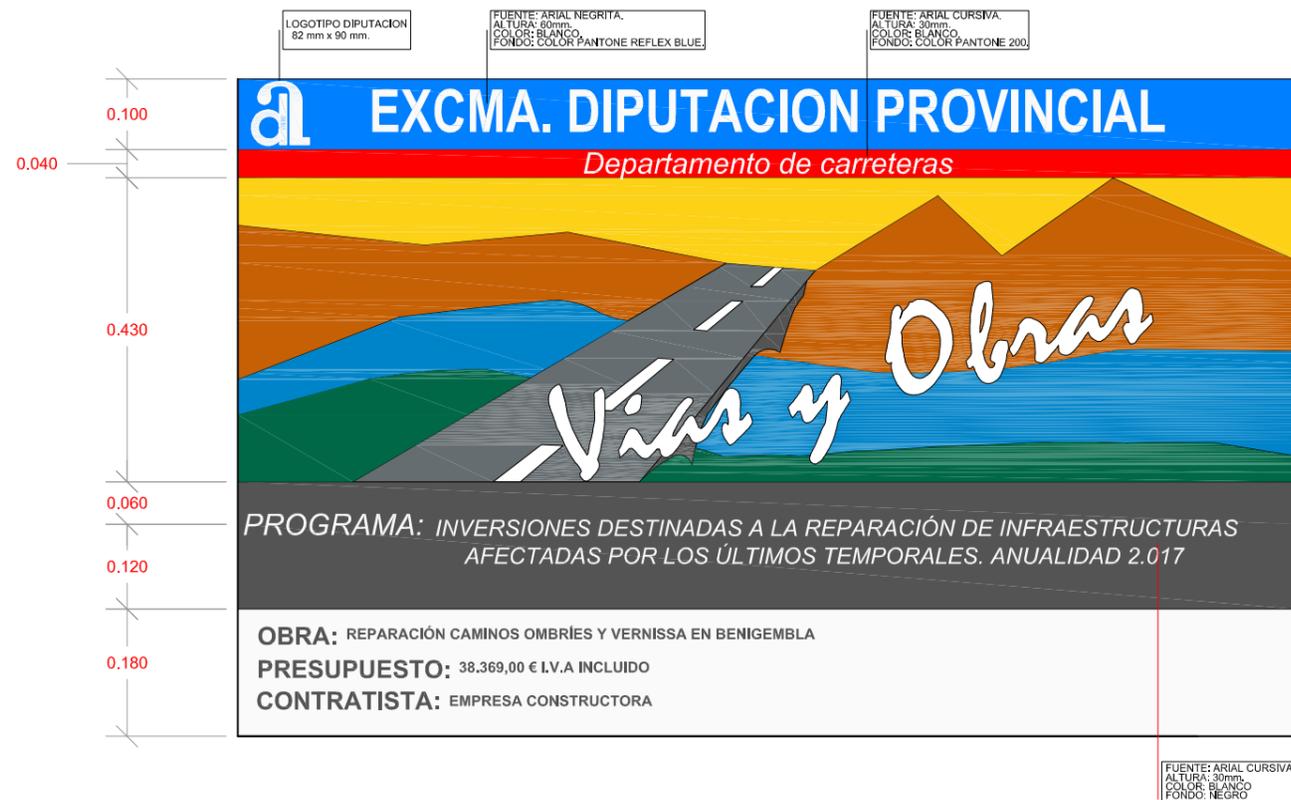
SECCION TIPO Nº3 PROYECTADA:



CARTEL DE OBRAS TIPO "Bc" 1500 x 930 mm

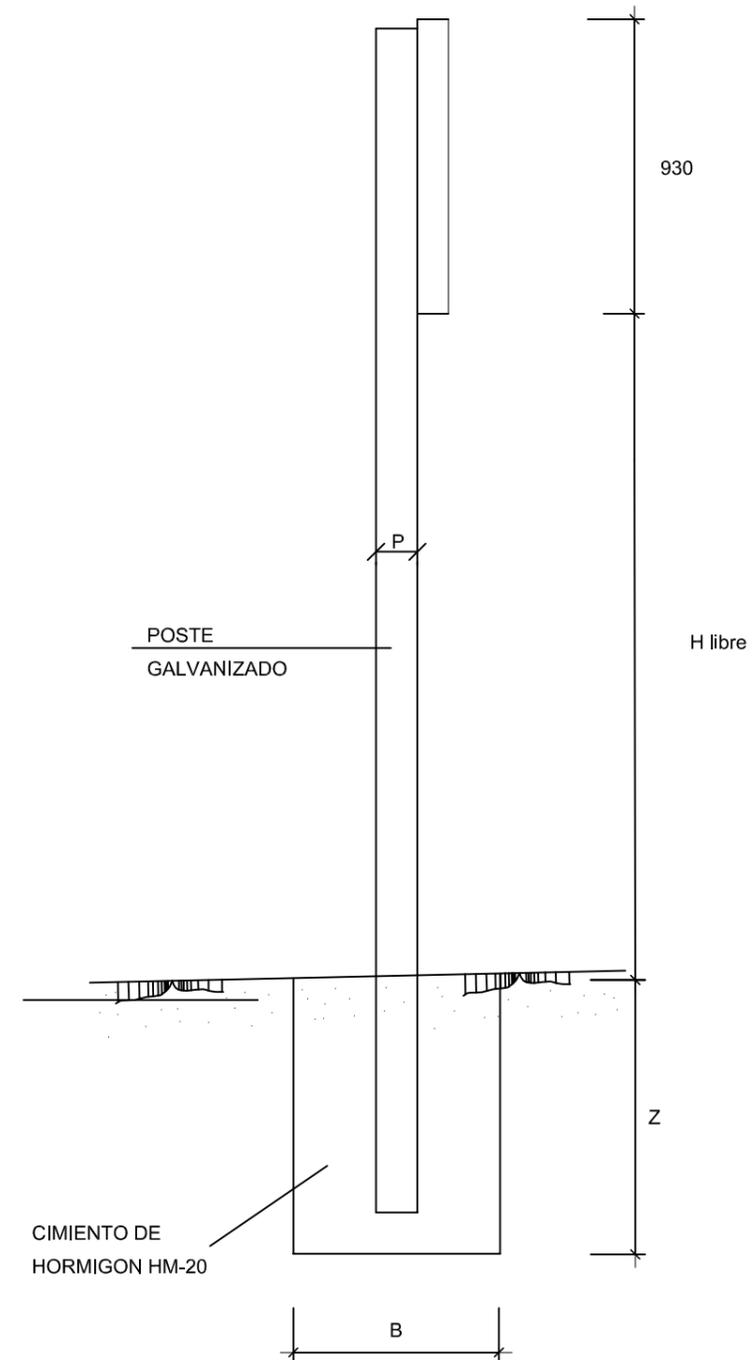
(2 chapas de acero galvanizado)

E= 1:10



ALZADO LATERAL

E= 1:30



DETALLE DE CHAPAS

E= 1:15



CARTEL DE OBRA DE Cotas en mm.	H. libre	LONG. POSTE	DIMENSIONES DEL POSTE			DIMENSIONES CIMENTACIÓN				EMPOTRAM.	VOL.HORM.CIMEN
	H (m.)	Lp (m.) (Minimo)	T (mm)	P (mm)	e (mm)	A (cm)	B (cm)	Z (cm)	TIPO (I - IV)	E (cm)	(m3)
1.500 x 930	1,85	2x3,6	80	40	2	50	50	60	IV	50	2x0,150



EXCMA. DIPUTACIÓN DE ALICANTE
ÁREA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS

INGENIERO DE CAMINOS AUTOR:

VICENTE JORDÁ GARCÍA, col n° 10.816

ESCALA A3:
S. E.

TITULO:
REPARACIÓN CAMINOS OMBRÍES Y VERNISSA,
EN BENIGEMBLA (ALICANTE)

NUM.:
4
HOJA 1 DE 1

DESIGNACION:
CARTEL DE OBRAS

FECHA:
SEPTIEMBRE
2.017

4.- PRESUPUESTO

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL

Presupuesto parcial nº 1 TRABAJOS PREVIOS

Nº	Ud	Descripción	Medición			Precio	Importe		
1.1	M2	Limpeza o desbroce de arcenes y cunetas por medios mecánicos, incluso carga y transporte de productos a vertedero autorizado.							
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal	
		Vernissa	2	612,00	0,50		612,000		
		Ombríes	2	359,00	0,50		359,000		
							971,000	971,000	
		Total M2					971,000	0,69	669,99
1.2	MI	Corte de pavimento bituminoso o de hormigón con máquina cortadora, hasta una profundidad máxima de 20 cm, incluso limpieza de restos del borde del pavimento, carga y transporte a vertedero.							
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal	
		Ombríes	2	3,50			7,000		
		Vernissa	3	3,50			10,500		
							17,500	17,500	
		Total MI					17,500	2,62	45,85
1.3	M2	Escarificado del camino existente, hasta conseguir su total disgregación, con una profundidad de 20 cms.							
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal	
		Vernissa		146,00	2,60		379,600		
		Ombríes		359,00	3,50		1.256,500		
							1.636,100	1.636,100	
		Total M2					1.636,100	0,75	1.227,08
1.4	M3	Excavación mecánica localizada en cuñas, zanjas, pozos o cimientos, en cualquier terreno excepto roca, mediante retroexcavadora giratoria. Incluso carga y transporte a vertedero autorizado, y acondicionamiento medioambiental.							
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal	
		Reparaciones camino	3	2,50	0,60	1,50	6,750		
		Ombríes							
							6,750	6,750	
		Total M3					6,750	8,43	56,90
1.5	M3	Escollera procedente de cantera autorizada, de peso medio superior a 400 kg, colocada con retroexcavadora giratoria. Incluyendo transporte desde cualquier distancia y colocación.							
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal	
		Reparaciones camino	3	2,50	1,50	1,50	16,875		
		Ombríes							
							16,875	16,875	
		Total M3					16,875	30,87	520,93
Total presupuesto parcial nº 1 TRABAJOS PREVIOS :								2.520,75	

Presupuesto parcial nº 2 PAVIMENTOS

Nº	Ud	Descripción	Medición				Precio	Importe
2.1	M2	Limpieza de plataforma con barredora mecánica autocargable.						
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal
		Vernissa tramo aglomerado		316,00	2,80		884,800	
		Vernissa tramo hormigón		150,00	2,30		345,000	
							1.229,800	1.229,800
		Total M2					1.229,800	0,20
								245,96
2.2	M3	Zahorra artificial tipo ZA 25, extendida, mezclada con el material escarificado y perfilada con motoniveladora, humectación y compactación por tongadas del material al 98% del P.M.						
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal
		Vernissa		146,00	2,60	0,07	26,572	
		Ombríes		359,00	3,50	0,07	87,955	
							114,527	114,527
		Total M3					114,527	19,83
								2.271,07
2.3	M2	Riego de imprimación de capas granulares, con emulsión asfáltica de imprimación EAI, ECI, EAL-1 o ECL-1, con una dotación de 1 kg/m2., incluso barrido y preparación de la superficie.						
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal
		Vernissa		146,00	2,60		379,600	
		Ombríes		359,00	3,50		1.256,500	
							1.636,100	1.636,100
		Total M2					1.636,100	0,45
								736,25
2.4	M2	Riego de adherencia, con emulsión asfáltica catiónica EAR-1 o ECR-1, de rotura rápida, con una dotación de 0,60 kg/m2., incluso barrido y preparación de la superficie.						
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal
		Vernissa		316,00	2,80		884,800	
							884,800	884,800
		Total M2					884,800	0,29
								256,59
2.5	Tn	Mezcla bituminosa en caliente tipo AC16 surf 50/70 S con árido calizo, para capa de rodadura, fabricada en planta asfáltica discontinua. Transporte, extendido en obra y compactación por procedimientos mecánicos al 98% del Marshall.						
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal
		Vernissa zona refuerzo de firme	2,45	316,00	2,80	0,04	86,710	
		Bacheos	2,45	80,00	1,50	0,05	14,700	
		Vernisa zona sobre zahorras	2,45	146,00	2,60	0,05	46,501	
		Ombríes	2,45	359,00	3,50	0,05	153,921	
							301,832	301,832
		Total Tn					301,832	52,19
								15.752,61
2.6	M2	Extendido de hormigón para firme HA-25/B/20/IIa armado con fibras de polipropileno(4N/mm2 resistencia a flexotracción) y espesor medio 10 cms, extendido manualmente, acabado superficial cepillado, incluido el acabado y curado del hormigón y ejecución de juntas cada 5 metros, completamente terminado según planos.						
			Uds.	Largo	Ancho	Alto	Parcial	Subtotal
		Camino Vernissa		150,00	2,30		345,000	
		Reparaciones	4	3,00	1,00		12,000	
							357,000	357,000
		Total M2					357,000	11,14
								3.976,98
		Total presupuesto parcial nº 2 PAVIMENTOS :						23.239,46

Presupuesto parcial nº 3 VARIOS

Nº	Ud	Descripción	Medición	Precio	Importe
3.1	Ud	Colocación de cartel de obras según planos, totalmente terminado.			
		Total UD:	1,000	353,34	353,34
3.2	Ud	Presupuesto del capítulo de Seguridad y Salud del proyecto.			
		Total UD:	1,000	326,91	326,91
3.3	Ud	Incremento del Presupuesto del capítulo de Control de Calidad de las obras sobre el 1% de la E. M.			
		Total UD:	1,000	206,53	206,53
		Total presupuesto parcial nº 3 VARIOS :			886,78

Presupuesto de ejecución material

1 TRABAJOS PREVIOS	2.520,75
2 PAVIMENTOS	23.239,46
3 VARIOS	886,78
Total	26.646,99

Asciende el presupuesto de ejecución material a la expresada cantidad de VEINTISEIS MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS CON NOVENTA Y NUEVE CÉNTIMOS.

Alicante, Septiembre de 2.017
Ingeniero de Caminos, C. y P.

Vicente Jordá García

PRESUPUESTO BASE PARA LA LICITACIÓN

PRESUPUESTO BASE PARA LA LICITACIÓN CON IVA

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	26.646,99 Euros
13% GASTOS GENERALES	3.464,11 Euros
6% BENEFICIO INDUSTRIAL	1.598,82 Euros
TOTAL PRESUPUESTO POR CONTRATA (SIN I.V.A)	31.709,92 Euros
21 % I.V.A.	6.659,08 Euros
TOTAL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	38.369,00 Euros

Asciende el Presupuesto Base de Licitación con I.V.A. del Proyecto de “REPARACIÓN CAMINOS OMBRÍES Y VERNISSA EN BENIGEMBLA (ALICANTE)”, a la expresada cantidad de TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS (38.369,00 Euros).

Alicante, Septiembre de 2017.

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo.: Vicente Jordá García.

Colegiado nº 10.816

CONFORME:

EL ALCALDE DE BENIGEMBLA

D. Rogelio Taverner Sendra