

ÍNDICE

1	OBJETO	2
2	CONSIDERACIONES EN LA PLANIFICACIÓN DE LAS OBRAS CON RESPECTO AL TRÁFICO	2
3	INDICACIONES DURANTE LA INCIDENCIA DE LOS DESVÍOS DE TRÁFICO	2
3.1	MANEJO DE TRÁFICO POR CALZADA	3
3.2	SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO	3
3.3	PERSONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO	4
4	LISTAS DE CHEQUEO EQUIPO DE SEGURIDAD VIAL	4
5	ANEXO. PLANOS DE DESVÍOS DE TRÁFICO	6

ANEJO 19 DESVÍOS DE TRÁFICO



07E70025107A00U7A5O2V5K9F6



1 OBJETO

En el presente anejo, se describirán las actuaciones a desarrollar durante la ejecución de los trabajos. Cabe destacar que se hará una descripción de las medidas tomadas para garantizar en todo momento todos los movimientos y accesos a las zonas afectadas por las obras, tanto para los transportes públicos, como para los privados, así como garantizar la accesibilidad en condiciones de seguridad de los peatones.

2 CONSIDERACIONES EN LA PLANIFICACIÓN DE LAS OBRAS CON RESPECTO AL TRÁFICO

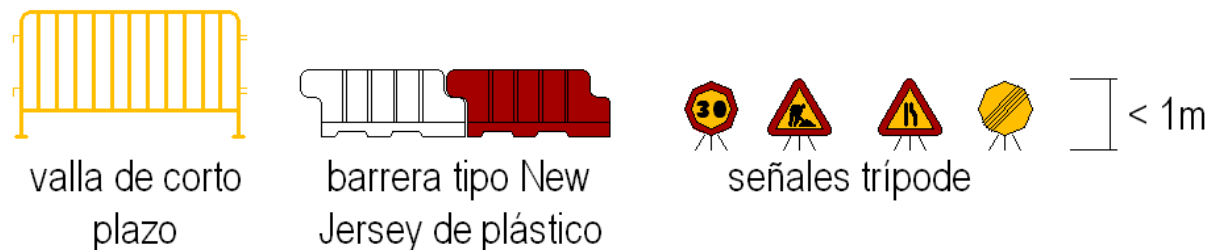
Para la ejecución de los desvíos, se propone la implantación de desvíos peatonales para los transeúntes, y no estando previsto la implantación de corte de tráfico alguno, a excepción del necesario en aquellos momentos puntuales en los que sea incompatible con la ejecución de alguna actividad concreta.

En los apartados siguientes, se muestra la disposición mínima de señales a disponer para la ejecución de los trabajos de manera que se garanticen las condiciones de seguridad vial.

En todo caso, antes del comienzo de las obras, se deberá consensuar con el Departamento de Vía Pública, la planificación de los cortes de calle, los desvíos de tráfico y la señalización a disponer.

3 INDICACIONES DURANTE LA INCIDENCIA DE LOS DESVÍOS DE TRÁFICO

- No se deberá comenzar en ningún caso un trabajo en carreteras o caminos hasta que no estén colocadas las señales reglamentarias.
- Deberá procurarse, por todos los medios, que la señal de "peligro OBRAS" nunca se halle colocada cuando las obras hayan terminado.
- Cuando se limiten obstáculos lateralmente mediante vallas, balizas, etc., se dispondrán transversalmente a la trayectoria de la circulación, para que su visibilidad sea máxima y evitar el peligro que ofrecería si se situase de punta.
- La infranqueabilidad de la zona de obra para el tránsito normal debe reiterarse con señalización convenientemente reflectante dispuesta transversalmente a intervalos regulares.



- Para el montaje, mantenimiento, y manipulación de banderines para señalar el peligro, se escogerá personal con experiencia en estos trabajos.
- Cuando la señalización de un tajo de la obra coincida con alguna señal permanente que este en contradicción con las del tajo, esta última deberá taparse provisionalmente. En los tajos móviles, (p.e.

colocación del pavimento), la señalización ira desplazándose simultáneamente cumpliendo todo momento las normas.

- Todas las señales se conservarán en sus posiciones correctas, limpias y legibles en todo momento. Las señales deterioradas deberán ser reemplazadas inmediatamente.



- En caso que el tráfico de vehículos sea incompatible con las obras, estos se prohibirán, a excepción de los de emergencia. Siempre se buscará la solución o ruta para no cortar el tránsito de vehículos.
- En caso de simultanear el tránsito de vehículos privados por la zona de ejecución de las obras, se deberá designar a un o dos operarios (según los sentidos del vial) que indiquen las maniobras para el paso de vehículos. Se señalará los desvíos de tráfico, acondicionando la calzada mediante su señalización horizontal y vertical al paso de vehículo, y señalizando en todo momento de accesos alternativos.



- Se crearan espacios para el paso de peatones en todo momento de las obras, no pudiendo producirse el corte total de la vía.
- Se informará en todo el momento a los vecinos de la zona de los tramos que se ejecutarán y caminos alternativos que se han habilitado para su tránsito, Antes de ejecutar cada fase de la obra, se procederá a informa en la zona a los vecinos, por medio de instancias en el ayuntamiento, carteles, explicaciones personales, etc.
- Los distintos accesos a las viviendas y comercios se realizaran antes de comenzar las obras, informando a los propietarios y residentes de las labores a desarrollar y duración de los trabajos.
- Una vez se terminen las obras se volverá a dejar estas calles como su estado natural, con una adecuada reposición.
- Durante este momento de las obras, y cualquier fase en la que se encuentre la ejecución, se imposibilitara la puesta de terrazas, además de no permitir a los comerciantes exhibir sus productos fuera de la tienda (el espacio reservado al paso peatonal quedara libre en todo momento de obstáculos).
- La entrada y salida de materiales de la zona de obra se realizará en camiones. Se dispondrá de un peón como encargado de controlar la correcta entrada y salida de los camiones, se colocarán las oportunas



señales de advertencia de salida de camiones y de limitación de velocidad a las distancias reglamentarias, la señalización estará de acuerdo con la reglamentación vigente.

- En los accesos, se colocará la siguiente señalización de seguridad:



- A la entrada de los accesos se colocará un cartel con las prohibiciones específicas de la obra y un cartel de "Uso Obligatorio de EPIs", como recordatorio cada día a la entrada a la obra.
- En resumen, las obras se ejecutarán de forma que el tráfico ajeno a las mismas encuentre en todo momento un paso en buenas condiciones de vialidad, ejecutándose, si fuera preciso, viales provisionales para desviarlo.
- Permanentemente se contará en obra con el servicio de los suficientes y necesarios operarios en labores de banderas, dando paso alternativo al tráfico.

3.1 MANEJO DE TRÁFICO POR CALZADA

Cuando exista algún riesgo para el tráfico existente, se indicará perfectamente por medio de señales de tráfico, conos, luces intermitentes o aquella señalización que se considere oportuna en cada caso. Algunas consideraciones a tener en cuenta son:

No se deberá comenzar en ningún caso un trabajo hasta que no estén colocadas las señales reglamentarias.

Deberá procurarse, por todos los medios, que la señal de "peligro OBRAS" nunca se halle colocada cuando las obras hayan terminado.

Cuando se limiten obstáculos lateralmente mediante vallas, balizas, etc., se dispondrán transversalmente a la trayectoria de la circulación, para que su visibilidad sea máxima y evitar el peligro que ofrecería si se situase de punta.

La infranqueabilidad de la zona de obra para el tránsito normal debe reiterarse con señalización convenientemente reflectante dispuesta transversalmente a intervalos regulares.

- Para el montaje, mantenimiento, y manipulación de banderines para señalar el peligro, se escogerá personal con experiencia en estos trabajos.
- Cuando la señalización de un tajo de la obra coincida con alguna señal permanente que este en contradicción con las del tajo, esta última deberá taparse provisionalmente.
- En los tajos móviles, (p.e. extendido de aglomerado o la señalización ira desplazándose simultáneamente cumpliendo todo momento las normas)

- Todas las señales se conservarán en sus posiciones correctas, limpias y legibles en todo momento. Las señales deterioradas deberán ser reemplazadas inmediatamente.

3.2 SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO

A continuación se desarrolla la señalización a adoptar en los diferentes casos descritos anteriormente. La señalización de obras y el balizamiento, tienen por objeto:

Informar al usuario de la presencia de las obras.

Ordenar la circulación, en la zona por ellas afectada.

Modificar su comportamiento, adaptándolo a la situación no habitual presentada por las obras y sus circunstancias específicas.

Con ello se pretende conseguir una mayor seguridad para los usuarios como para los trabajadores de la obra, y limitar el deterioro del nivel de servicio de la vía afectada.

La empresa se compromete a gestionar las obras que tienen lugar en la vía pública tratando de asegurar unas condiciones de seguridad y accesibilidad y minimizar las afecciones a la movilidad de las personas y mercancías en el entorno.

En los entornos urbanos, el viario tiene muchos usos y es necesario que sean tenidos en cuenta todos a la hora de señalar las obras. La velocidad de circulación es menor, pero se producen un gran número de situaciones potencialmente peligrosas por la gran cantidad de agentes en desplazamiento.

La señalización de obras tiene por objeto:

Informar de la presencia de obras.

Ordenar la circulación en la zona afectada para garantizar la accesibilidad en condiciones de seguridad a todos los usuarios independientemente del modo de transporte utilizado.

La señalización y balizamiento de las obras es fundamental en la seguridad vial.

Los principios básicos de la buena señalización son:

Claridad.

Sencillez.

Uniformidad.

Estar justificada y ser creíble



Actualizada con la evolución de la obra.

Anulada tan pronto acabe la afección

3.2.1 Señalización vertical

Las señales se podrán colocar mediante trípodes o elementos de sustentación similares, a alturas inferiores a 1 m por tratarse de una zanja.

No se permitirán señales de plástico en ningún caso.

El color amarillo que distingue las señales de obra de las normales, solamente se debe emplear en las señales con “fondo blanco”, las de advertencia de peligro, prioridad, prohibición y fin de prohibición, así como en el fondo de las señales de carriles y las de, dentro de, dentro del apartado de orientación, de preseñalización y dirección. Por tanto las señales como dirección obligatoria, cuyo fondo es azul, STOP o dirección prohibida, cuyo fondo es rojo, etc., serán iguales que las normales. Los paneles complementarios deberán tener el fondo amarillo.

3.2.2 Señalización horizontal

Las obras que tengan una duración superior a 15 días deberán pintar con marcas viales en color amarillo o naranja, aquellas que se tengan que ser eliminadas se realizará mediante fresado y no con pintado de negro, al igual que la eliminación de la pintura provisional.

Será por cuenta de la empresa solicitante la instalación y mantenimiento durante la obra de la señalización horizontal adecuada a la configuración de la circulación en cada momento, siempre con el consentimiento escrito del Área de Tráfico y Movilidad.

3.2.3 Vallado de obra

El vallado de obra que se encuentre en calzada tendrá que ser con barreras new jersey en el caso de obras de larga duración. En el resto se realizarán con conos homologados, separados como mínimo 0,5 metros.

3.2.4 Semáforos

Será por cuenta de la empresa solicitante las modificaciones necesarias debidas a la obra del sistema de semaforización, incluyendo canalizaciones, reguladores, semáforos, etc., adecuadas a la configuración de la circulación en cada momento, siempre con el consentimiento escrito del Área de Tráfico y Movilidad.

Las modificaciones serán realizadas por la empresa adjudicataria del mantenimiento de Semáforos, para garantizar la coherencia y fiabilidad de un sistema de seguridad como éste, así como su inclusión en el inventario informático disponible en el Área de Tráfico y Movilidad a efectos de control.

3.2.5 Señalistas

Los señalistas deberán estar debidamente identificados y con vestimenta de alta visibilidad homologada (R.D. 1407/1992) y señales manuales de STOP/DIRECCIÓN OBLIGATORIA, para dar paso alternativo a la circulación.

3.2.6 Balizamiento

Las obras deberán estar balizadas correctamente, en el caso de que la afección sea en horario nocturno, el responsable de los trabajos deberá implantar balizamiento luminoso.

3.3 PERSONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO

El equipo mínimo necesario considerado para llevar a cabo la propuesta presentada en este anejo sería:

EQUIPO SEGURIDAD VIAL

MAQUINARIA	EQUIPO HUMANO
1 FURGON ROTATIVO S/n MATERIAL DE SEÑALIZACION COMO CONOS, SEÑALES PROVISIONALES, BALIZAS ETC	1 Oficial 2 Peones

4 LISTAS DE CHEQUEO EQUIPO DE SEGURIDAD VIAL

Parámetro evaluar	Ítem	Descripción	Periodicidad
1. ET	1.1	Todos los tramos intervenidos cuentan con los ET debidamente actualizados, aprobados y vigentes	Diaria
	1.2	Se han implementado cada una de las medidas contempladas en el ET aprobado por la DF de manera previa al inicio de las obras	Diaria
	1.3	Se han implementado los ajustes, compromisos y observaciones al ET producto de las respectivas revisiones realizadas en el avance de obra y registrado en el acta de los comités	Diaria
	1.4	Se realiza una adecuada Divulgación del Plan de Manejo de Transito, atendiendo oportunamente las quejas de la comunidad	Semanal
2. Desvíos peatonales	2.1	Se tienen debidamente habilitados los desvíos y bandas peatonales para protección al peatón, sobre todo el frente de obra de acuerdo a lo definido en el ET	Diaria



Parámetro evaluar	a	Ítem	Descripción	Periodicidad
		2.2	Se presenta continuidad de los desvíos peatonales sobre todos los frentes de obra.	Diaria
		2.3	Los desvíos peatonales presentan la debida señalización y avisos, de acuerdo a lo definido en el ET	Diaria
		2.4	El estado de la superficie de los desvíos es adecuada y segura para el tránsito peatonal.	Diaria
3. Frente de obra		3.1	El perímetro del frente de obra se encuentra debidamente demarcado según las exigencias del ET.	Diaria
		3.2	Se realiza el mantenimiento de las vías utilizadas para el ingreso y salida de materiales y escombros.	Diaria
4. Señalización frentes de obra		4.1	Se ha realizado borrado de la señalización horizontal existente que no aplique.	Diaria
		4.2	Se mantienen las condiciones del borrado de la señalización horizontal existente que no aplique.	Diaria
		4.3	Los frentes de obra cuentan con una visible y suficiente señalización horizontal	Diaria
		4.4	Todas las señales instaladas cumplen con las especificaciones técnicas exigidas en Manual de Señalización Vial	Diaria
		4.5	Los frentes de obra en intervención cuentan con todas las señales preventivas aprobadas en el ET	Diaria
		4.6	Los frentes de obra en intervención cuentan con todas las señales reglamentarias aprobadas en el ET	Diaria
		4.7	Los frentes de obra en intervención cuentan con todas las señales informativas aprobadas en el ET	Diaria
		4.8	La ubicación de las señales verticales permiten una adecuada visualización y comprensión de la información	Diaria

Parámetro evaluar	a	Ítem	Descripción	Periodicidad		
		4.9	Se encuentra la señalización limpia y en buen estado	Diaria		
		4.10.	Se cuenta con una adecuada iluminación cuando se adelanten trabajos en horario nocturno, cumpliendo con las exigencias del ET	Diaria		
		4.11	Se retiró la señalización de los frentes obra ya intervenida y que han concluido.	Diaria		
		4.12	Los diferentes frentes de obra cuentan con las balizas necesarias y suficientes para el desarrollo seguro de la obra	Diaria		
		4.13	Los diferentes frentes de obra cuentan con las barreras plásticas flexibles (perfiles newyersey) necesarias y suficientes para el desarrollo seguro de la obra	Diaria		
		4.14	Se cuenta con las vallas (canalizadores) necesarios y suficientes para el desarrollo seguro de la obra	Diaria		
		4.15	En las adecuaciones de los desvíos se implementa una señalización adecuada, de acuerdo a las exigencias de la normativa vigente	Diaria		
		4.16	Los frentes de obra, generan adecuadas condiciones de seguridad con señalización reflectiva o luminosa apta para horas nocturnas o de condiciones climáticas adversas	Diaria		
		4.17	Las vallas, señalizaciones y conos se encuentran bien ubicados y con indicaciones claras para el usuario	Diaria		
		5. Reguladores de tráfico		5.1	Operan en obra los suficientes Reguladores de tráfico para guiar el tráfico vehicular y peatonal, según lo indicado en el ET s	Diaria
				5.2	Se cuenta con los Reguladores de tráfico exigidos en el ET con disponibilidad del 100% del tiempo	Diaria
				5.3	Los Reguladores de tráfico presentan adecuadamente todos los dispositivos manuales propios de su labor	Diaria

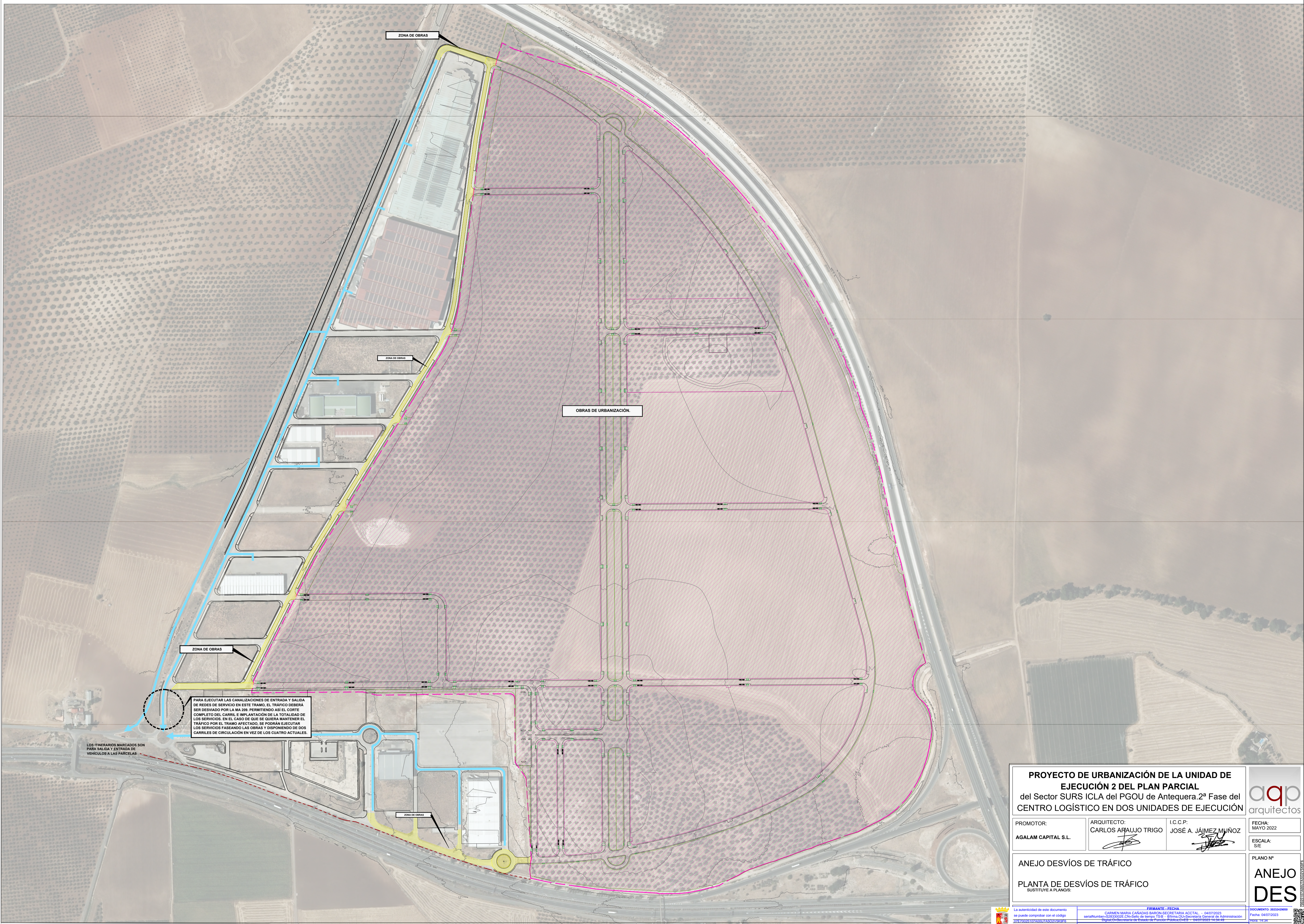


Parámetro a evaluar	Ítem	Descripción	Periodicidad
	5.4	Los Reguladores de tráfico presentan adecuadamente todos los elementos de protección personal propios de su labor	Diaria
	5.5	Se realiza la capacitación de los Reguladores de tráfico en cuanto al conocimiento de normas básica de tránsito	Mensual
6. Desvíos	6.1	Las vías utilizadas como desvíos cuentan con una superficie de rodadura adecuada (pavimento asfáltico en buen estado).	Semanal
7. Manejo vehicular	7.1	Se realiza un adecuado manejo de los vehículos pesados inherentes o no al proyecto en construcción	Diaria
	7.2	Se realiza un adecuado manejo de los vehículos de transporte público colectivo que tienen incidencia directa sobre el área de influencia de la obra a ejecutar	Diaria
	7.3	Se realiza un apropiado manejo del tránsito mixto en general.	Diaria
8. SemafORIZACIÓN	8.1	La programación semafórica, ofrece un adecuado nivel de servicio en las intersecciones	Semanal
	8.2	La instalación de semáforos temporales cumple con las especificaciones indicadas según la normativa vigente	Diaria
	8.3	El cableado provisional se encuentra debidamente instalado.	Diaria

5 ANEXO. PLANOS DE DESVÍOS DE TRÁFICO



07E70025107A00U7A5O2V5K9F6



PARA EJECUTAR LAS CANALIZACIONES DE ENTRADA Y SALIDA DE REDES DE SERVICIO EN ESTE TRAMO, EL TRÁFICO DEBERÁ SER DESVIADO POR LA MA 209, PERMITIENDO ASÍ EL CORTE COMPLETO DEL CARRIL Y IMPLANTACIÓN DE LA TOTALIDAD DE LOS SERVICIOS. EN EL CASO DE QUE SE QUIERA MANTENER EL TRÁFICO POR EL TRAMO AFECTADO, SE PODRÁN EJECUTAR LOS SERVICIOS FASEANDO LAS OBRAS Y DISPONIENDO DE DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN EN VEZ DE LOS CUATRO ACTUALES.

LOS ITINERARIOS MARCADOS SON PARA SALIDA Y ENTRADA DE VEHÍCULOS A LAS PARCELAS

PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN 2 DEL PLAN PARCIAL
 del Sector SURS ICLA del PGOU de Antequera. 2ª Fase del CENTRO LOGÍSTICO EN DOS UNIDADES DE EJECUCIÓN

aqo
arquitectos

PROMOTOR: AGALAM CAPITAL S.L.	ARQUITECTO: CARLOS ARAUJO TRIGO	I.C.C.P.: JOSÉ A. JÁIMEZ MUÑOZ	FECHA: MAYO 2022
			ESCALA: S/E

ANEJO DESVÍOS DE TRÁFICO
 PLANTA DE DESVÍOS DE TRÁFICO
 SUSTITUYE A PLANOS:

PLANO Nº
ANEJO DES