

V. Anuncios

B. Otros anuncios oficiales

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

33756 *Anuncio de la Confederación Hidrográfica del Guadiana para la información pública del estudio de impacto ambiental de las obras comprendidas en el proyecto de "Acondicionamiento de la Carretera de Peñalobar (Badajoz) a Guadalmez (Ciudad Real)".*

Por Resolución de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, de fecha de 24 de septiembre de 2009, fue autorizada la incoación del expediente de Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto "acondicionamiento de la carretera de Peñalobar (Badajoz) a Guadalmez (Ciudad Real)".

El objetivo del presente proyecto es lograr el acondicionamiento de la carretera que une Peñalobar con Guadalmez, para de este modo pueda ser traspasada desde Confederación Hidrográfica del Guadiana a las Diputaciones de Badajoz y Ciudad Real.

descripción de las obras

El proyecto de referencia consta de diversas actuaciones de mejora de una carretera ya existente. Dichas actuaciones son, básicamente, las siguientes:

Ampliación de la sección transversal de la carretera.

Se proyecta la misma sección transversal para todo el tramo:

Calzada.....2 x 3,30..... 6,60 metros.

Arcenes.....2 x 0,50.....1,00 metros.

Total ancho plataforma..... 7,60 metros.

La pendiente del arcén es la misma que la de la calzada, al ser su ancho igual a 0,50 metros. Los taludes utilizados han sido los siguientes:

En desmontes:

En roca..... 1 (H)/3 (V)

En tierra..... 1 (H)/1 (V)

En terraplén:

Para cualquier altura..... 2 (H)/1 (V)

Renovación de la capa de firme.

Las características del trazado que se han impuesto en el presente Proyecto, se corresponden a los del grupo 30 en la Instrucción de Carreteras, destacando que no se han realizado modificaciones ni en el trazado en planta ni en alzado.

Esta previsto que la ejecución de la obra se realice "por carriles", y los denominados desvíos provisionales no suponen un desvío en variante con respecto a la traza de la carretera, sino que contempla acondicionar en una anchura de 3 metros (un carril) la propia carretera en aquellos puntos donde se

hace necesaria la sustitución completa de las tierras y el firme (en las secciones donde es necesaria la sustitución en todo el ancho, también se actuaría "por carriles", mediante una preparación tanto en desmonte como en terraplén, con una terminación con un doble tratamiento superficial, hasta que se remate como el resto del acondicionamiento de la sección tipo.

Longitud	Tipo de actuación	Ancho
13.840 metros	capa de rodadura de 6 centímetros.	6,6+1 metros
2.600 metros	renovación de todo el paquete de firmes	4 metros
240 metros	renovación de todo el paquete de firmes	6,6+1 metros

En los tramos donde se renueve toda la capa de firmes, una vez realizada la demolición del firme existente, excavación y compactación del terreno natural, se ejecutará el siguiente tipo de sección:

Geotextil anticontaminante

Explanada E-2 de espesor..25 centímetros

Zahorra natural de espesor..25 centímetros

Zahorra artificial Z1 de espesor..25 centímetros

Riego de imprimación tipo ECI

M.B.C. Tipo G..9 centímetros

Riego de imprimación tipo ECR

M.B.C. Tipo..6 centímetros

En los puntos donde solo se refuerza el pavimento existente se aplica el siguiente firme:

Riego de imprimación tipo ECR

M.B.C. Tipo D.....6 centímetros

Limpieza de vegetación en cunetas, arcenes y obras de fábrica.

Se eliminará la vegetación que se encuentre en cunetas y arcenes que por su ubicación sea completamente necesario para el desarrollo de las obras. Además se limpiarán las obras de fábrica situadas sobre los distintos arroyos que atraviesa la carretera, ya que actualmente presentan una gran masa vegetal que entorpece el paso del agua a través de las mismas.

Adecuación de cunetas.

Para el estudio de drenaje de la carretera se ha efectuado un recuento "in situ", de todas las obras de drenaje existentes en la carretera actual, anotando sus características y estado de conservación.

Por otra parte, se ha efectuado un estudio hidrológico de las cuencas intersectadas por la carretera en los puntos donde han aparecido problemas para comprobar las dimensiones del drenaje tanto longitudinal como transversal, partiendo de los datos pluviométricos facilitados por el Instituto Meteorológico

Nacional y correspondientes a las estaciones próximas a la traza, y basándonos en los planos 1:50.000 del Instituto Geográfico Catastral.

A partir de este estudio hidrológico, se han obtenido los cálculos para distintos periodos de retorno según el tipo de obra en cada caso. Los periodos de retorno considerados han sido los siguientes: 50 años para el drenaje transversal y para el drenaje longitudinal dado el tipo de terreno, se ha adoptado una cuneta triangular de 0,50 metros, bajo la explanada con taludes 3:1.

Ejecución de un muro de hormigón armado para contención de tierras.

Se ha proyectado un muro de hormigón armado entre los Puntos Kilométricos siguientes: 12+100 y 12+200, en la margen derecha. En total, se proyectan 100 metros de muro de 3 metros de altura con una zapata de 0,50 metros.

Señalización y balizamiento.

El proyecto comprende la señalización vertical y las marcas viales definitivas habiéndose seguido los criterios de la Orden Circular número 8.1.-IC de Comunicación número 6/69 c.V. de 26 de Septiembre de 1.969, actualización y precisiones sobre las Normas de carteles, pórticos, preavisos, croquis y flechas, de Noviembre de 1.988 en lo referente a la señalización vertical y Orden Circular 8.2.-I.C. de 23 de Abril de 1.962 y Orden Circular número 269/76 C y E de Febrero de 1.976, Circular número 292/6 T de Mayo de 1.986, en lo referente a las marcas viales.

Para la determinación de los tramos donde es necesario colocar barreras de seguridad se han seguido las Instrucciones que se derivan de la "Norma sobre barreras de seguridad" Orden Circular 229/71 C.V. de Febrero de 1.971. Se ha previsto la colocación de barrera en todos aquellos puntos donde el índice de peligrosidad es igual o superior a 100. Las barreras de seguridad son semirrígidas, de perfil de doble onda, de acero galvanizado.

Presupuesto

Presupuesto de Ejecución Material Estimado: 1.407.719,21 euros.

Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental, ha sido redactado siguiendo la normativa de evaluación de impacto ambiental, establecida en el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. Este Estudio contempla el conjunto de las actuaciones previstas en el Proyecto de "Ordenación Hidrológico-Ambiental del Río Guadiana en Badajoz", y está formado por la siguiente documentación:

La descripción del proyecto y sus acciones.

Estudio de alternativas y justificación de la solución adoptada.

El inventario ambiental de la zona afectada por el Proyecto.

La identificación, caracterización y valoración de los impactos.

La propuesta de medidas previstas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos, y el plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público por medio del presente anuncio para que aquellas personas que se consideren perjudicadas por las obras descritas en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Acondicionamiento de la Carretera de Peñalobar (Badajoz) A Guadalmez (Ciudad Real)" por el plazo de treinta (30) días hábiles, contando a partir de la fecha de publicación de este Anuncio en el Boletín Oficial del Estado, el citado Estudio de Impacto Ambiental estará expuesto en los locales de esta Confederación en Mérida (Badajoz), Avenida Reina Sofía s/n.

Badajoz, 24 de septiembre de 2009.- El Director Técnico, José Martínez Jiménez.

ID: A090071475-1