



INFORME DE SUPERVISIÓN DE:

“PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE CURVAS DE LA CTRA. RM-515 ENTRE LOS PP.KK. 16+300 Y 26+700 (T.M. ALHAMA DE MURCIA-MULA)”

En cumplimiento de la Comunicación Interior con Nº de Salida: 207587/2021, en la que se indica:

“... le encomiendo la supervisión del Proyecto de ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE CURVAS DE LA CTRA. RM-515 ENTRE LOS PP.KK. 16+300 Y 26+700 (T.M. ALHAMA DE MURCIA-MULA)”.

Se procede a la Supervisión del proyecto referido, el cual constará del presente Informe así como del formulario contenido en la ORDEN DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS POR LA QUE SE APRUEBAN LAS INSTRUCCIONES SOBRE LOS ASPECTOS A EXAMINAR PARA LA SUPERVISIÓN DE PROYECTOS DE OBRA, de fecha 24 de junio de 2021.

Una vez analizado el proyecto se han observado los siguientes aspectos a considerar:

- No se cumple con los parámetros de la Instrucción de Trazado 3.1-IC, pero se justifica en base a la consideración de tratarse de una carretera de montaña.
- El cálculo del tráfico podría estar mal porque el tráfico es un T32 al ser el año de puesta en servicio aproximadamente el 2022 y no el 2020, y por lo tanto faltan dos años de proyección de tráfico.
- El paquete de firme diseñado debería modificarse puesto que con el tráfico T32 el firme serían 35 cm Zahorra artificial + 15 cm MBC
- No se contempla nada en relación con las medidas correctoras medioambientales del Anejo Nº 10 Memoria Ambiental:
 - Colocación de geomallas para creación de muros verdes y revegetación
- Las partidas de saneamiento y abastecimiento de los Servicios Afectados no se justifican en los anejos



- Sería conveniente actualizar el precio del betún y otras materiales como el kg de acero que afecta a partidas como los marcos, la barrera de seguridad, las señales, etc. en caso de considerarse oportuno.
- Parece interpretarse de los planos de desvíos provisionales para la ejecución de las obras, que el procedimiento constructivo se plantea a base de desvíos de tráfico dentro de la misma calzada, pero dada la sección transversal que tiene la carretera no parece viable esta solución en muchos puntos de la misma, por lo que posiblemente, sea necesario el corte total de la misma, lo que llevaría aparejado la ejecución de desvíos provisionales. Otra posibilidad podría ser la ejecución de algunas de las actuaciones mediante pasos unidireccionales regulados por semáforos, en cuyo caso, habría que contemplar el coste que ello ocasionaría.
- Otro aspecto a tener en cuenta en la ejecución de la obra, es el hecho de que al ir ensanchando el trazado de cada una de las actuaciones contempladas, estas quedan finalizadas en zahorra hasta que se proceda a la ejecución de la capa intermedia de MBC, por lo cual si transcurre mucho tiempo entre ambas se producirá un deterioro importante de la zahorra, por lo que podría ser conveniente la ejecución de tratamientos superficiales provisionales en las actuaciones que se vayan terminando de manera que se protejan hasta la ejecución de la capa intermedia de MBC.
- En el Anejo N°3 Estudio Geológico-Geotécnico no se incorporan las actas de resultados ensayos de materiales que dicen haberse ejecutado.
- No se ha contemplado el pintado de las líneas amarillas de la capa intermedia de MBC hasta que se ejecute la capa de rodadura.
- La ejecución de las obras de prolongación de los drenajes existentes posiblemente genere una junta cuyos movimientos diferenciales provoquen una fisura longitudinal que podría llegar a causar problemas al tráfico, en un futuro.
- En las mediciones de la excavación se indica que es en todo tipo de terreno, pero parece que en muchos de los tramos lo que aparece es roca, con lo cual el coste de la excavación es difícil de justificar que sea el mismo que el de tierra. Habría que hacer los desmontes con martillo picador y posiblemente en algún punto si la roca está poco disgregada podría ser necesaria alguna voladura.
- Los accesos a la carretera de los caminos afectados parece que no se ha considerado en el proyecto:
 - En la curva 54 hay un muro que interrumpe un acceso
 - Curva 44 acceso por el lado del ensanche



- Curva 25 margen derecha hay un acceso
- Curva 24 margen izquierda hay un acceso
- Curva 11 margen izquierda hay una edificación pegada a la carretera que no tiene previsto acceso
- Curva 6 margen izquierda acceso a vivienda no contemplado
- Curva 5 margen izquierda acceso a vivienda no contemplado
- No hay planos de señalización horizontal, vertical y sobre todo de sistemas de contención
- Sería necesario contemplar la colocación de mojones de delimitación de las parcelas ocupadas para la ejecución de las obras, así como la retirada y recolocación de mojones de definición de Monte Público
- Se han encontrado diferentes errores en mediciones, planos, anejos, etc. que se encuentran reflejados en anotaciones en los documentos del Proyecto

Documento con firma y fecha electrónica al margen

EL TÉCNICO RESPONSABLE