



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA  
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR INGENIEROS DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

TITULACIÓN: MÁSTER EN INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

# ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA TRAVESÍA DE LA N-340A, TRAMO ALMASSORA- N225, CASTELLÓN DE LA PLANA.

**TUTOR:** JOSEP BELDA LLIN

**AUTOR:** ÁLVARO SORIANO GARCÍA

SEPTIEMBRE 2016



**MEMORIA**

**ÍNDICE**

1. INTRODUCCIÓN
2. OBJETO DEL PROYECTO
3. ANTECEDENTES
4. SITUACIÓN Y ÁMBITO DE ACTUACIÓN
5. ANALISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL
6. URBANISMO
7. OBJETIVO DE LA ACTUACIÓN
8. ESTUDIO DE SOLUCIONES
9. CARTOGRAFÍA
10. GEOLOGÍA Y GEOTÉCNIA
11. ESTUDIO DE TRÁFICO
12. DIMENSIONAMIENTO DEL FIRME
13. CLIMATOLOGÍA HIDROLOGÍA Y GRENAJE
14. REPLANTEO
15. JARDINERÍA
16. MOBILIARIO URBANO
17. SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL
18. ACCESIBILIDAD
19. MEDICIONES Y PRECIOS
20. PRESUPUESTO
21. DOCUMENTOS QUE COMPRENDE EL PROYECTO
22. DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente documento forma parte como memoria del PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA TRAVESÍA DE LA N-340ª, TRAMO ALMASSORA-N225, CASTELLÓN DE LA PLANA.

## 2. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del proyecto es el análisis del planeamiento viario y correspondiente diagnóstico de la situación actual del tramo de estudio con el fin de diseñar una serie de propuestas a nivel de proyecto básico de reurbanización de dicha travesía, para transformarla en una vía urbana, donde se contemplen los diferentes modos de transporte, atendiendo a la movilidad sostenible y la integración en el espacio urbano.

Con el fin de crear un espacio más seguro y confortable para peatones y bicicletas se define este proyecto. El objetivo no es sólo disminuir las velocidades de los vehículos, sino también concienciar a los conductores a utilizar la travesía con vehículos motorizados. Se trata de crear zonas peatonales que inviten a la ciudadanía a caminar y al uso de la bicicleta, promoviendo así un desarrollo sostenible conforme a la ley 6/2011 de la Generalitat Valenciana de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

Todo ello repercutirá en una reducción del ruido por el motor de los vehículos así como los accidentes de tráfico, sobre todo atropellos a los viandantes que son la parte más débil en una zona urbana. Se conseguirá también una reducción de la contaminación, la eliminación del aparcamiento ilegal y, por consiguiente, la revitalización de la zona.

Se trata, en definitiva de calmar el tráfico dando prioridad, en todo momento, a los peatones y las bicicletas, para crear un hábitat más adaptado para el desarrollo de las actividades del ser humano en detrimento del uso del vehículo.

## 3. ANTECEDENTES

Castellón de la Plana, capital de la provincia de Castellón y de la comarca de la Plana Alta, se encuentra situada en la Comunidad Valenciana a unos 30 m sobre el nivel del mar y a unos 4 km de la costa. Cuenta en 2014 con una población de 173.841 habitantes y un área metropolitana que ronda los 300.000 habitantes, siendo la cuarta ciudad de la Comunidad Valenciana por número de habitantes, distribuidos en dos núcleos urbanos y diversos grupos de población diseminados en los 107,50 km<sup>2</sup> de extensión de su término municipal.

La Consellería de Vivienda, Obras públicas y Vertebración del territorio de la Generalitat valenciana planeó recientemente la ampliación de la línea 2 del Tram a través de la antigua N-340 con una solución urbanística a modo de bulvar, donde se incluyan también carril bici, pasos peatonales y zonas ajardinadas. Esta solución permitiría dar conexión a Castellón con los municipios de Almassora, Vilarreal y Burriana.

Este plan ha sido recientemente suspendido debido a la inexistencia de los planes de movilidad comarcales para la línea 2 y por lo tanto no se ha podido optar a los fondos Feder para poder acometer esta línea. Sin embargo, la actual consellera no cierra la puerta a conectar la capital de la Plana con Almassora, Burriana y Vila-real con el objetivo de fomentar una movilidad sostenible.

Por otro lado, se realizó una relativamente reciente modificación del enlace que se encuentra emplazado junto a un gran centro comercial de la ciudad pudiendo así adsorberse el tráfico en horas punta y además, permitiendo el giro hacia la ronda este de la ciudad.

Respecto la avenida de Enrique Gimeno, es el vial de acceso principal por el sur a la ciudad de Castellón de la Plana desde los núcleos vecinos de Vila-Real, Almassora así como del tráfico procedente de la N-340. Siendo el enlace el eje vertebrador del tráfico procedente del sur de la ciudad.

Por último, el segundo centro comercial de Castellón abrirá sus puertas en 2017. Al menos, ésta es la previsión del grupo empresarial de capital balear que promueve Estepark, cuyas obras de urbanización se están desarrollando en una parcela de 164.900 metros cuadrados que está situada junto al pabellón Ciutat de Castelló y en las inmediaciones del único centro comercial con el que cuenta la provincia, La Salera.

## 4. SITUACIÓN Y ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El proyecto a desarrollar se sitúa en el término municipal de Castellón de La Plana, al sur del casco urbano de la ciudad. Concretamente se encuentra entre el tramo de Almassora-N225º y Castellón de la Plana, tal y como se muestra en la siguiente figura.



Fig 1. Situación (Fuente Google Maps).

## 5. ANALISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El ámbito de actuación del proyecto es la travesía de la N-340ª en el tramo de Almassora-N225ª, Castellón de la Plana, es decir, la Avenida de Enrique Gimeno.

El trazado afectado se divide en dos tramos distintos de unos 900m cada uno de ellos, los cuales posteriormente serán divididos en subtramos para facilitar su diseño.

- Tramo 1: Se encuentra entre el enlace de la carretera N-340ª con el Camí de la Ratlla d'Almassora hasta la intersección con la carretera CS-22. En este tramo existen solares completamente abandonados y naves industriales.



Fig 2. Tramo 1 (Fuente Google Maps).

- Tramo 2: Se encuentra localizado entre el enlace de la carretera CS-22 con la N-340ª hasta alcanzar el enlace con la CV-17. En este tramo se pueden encontrar al igual que en el tramo anterior, solares sin ningún uso y completamente abandonados, un mayor número de naves industriales que en el tramo 1 y la parcela reservada para el futuro centro comercial Estepark.



Fig 3. Tramo 2 (Fuente Google Maps).

La sección transversal de la travesía está formada por una calzada de dos carriles de 7m con arcenes a cada uno de los lados de la calzada con una anchura de 1.5m y cunetas de hormigón a los laterales.

La problemática actual que presenta la travesía son los siguientes:

- La morfología que presenta la vía es de una carretera, la cual no se encuentra integrada en el entorno urbano.



Fig 4. Sección transversal actual.

- La travesía está diseñada con preferencia al tráfico rodado.



Fig 5. Travesía.



Fig 7. Peatón circulando por el arcén e intentando cruzar la calzada

- Inexistencia a lo largo de la travesía de carriles bici, de aceras y de pasos de peatones seguros.



Fig 6. Ciclista circulando por el arcén.

- Estado decadente de la rodadura.



Fig 8. Pavimento en estado ruinoso.

- Peligrosos accesos a la travesía desde las parcelas colindantes, dada por el exceso de velocidad y la mala señalización.



Fig 9. Incorporación de dos vehículos a la travesía.

- Mal estado de las cunetas impidiendo una adecuada evacuación de las aguas.



Fig 10. Cuneta.

- Zonas completamente desaprovechadas a lo largo de la travesía.



Fig 11. Espacios sin ningún tipo de uso.

- La inexistencia de zonas de aparcamiento obliga a los conductores a realizar estacionamientos ilegales.



Fig 12. Inexistencia de aparcamientos.

- Inexistencia de zonas ajardinadas.



Fig 13. Descampado.

## 6. URBANISMO

El Ayuntamiento de Castellón de la Plana dispone de Plan General de Ordenación Urbana cuya última revisión fue aprobada por la Consellería de Obres Públiques, Urbanisme i Transports en fecha de 1 de marzo de 2000.

Este P.G.O.U. distingue las siguientes clasificaciones del suelo:

- Suelos urbanos
- Suelos urbanizables
- Suelos no urbanizables

Las obras que se proyectan están situadas en suelo correspondiente al sistema general del Planeamiento urbanístico de la ciudad de Castellón de la Plana.

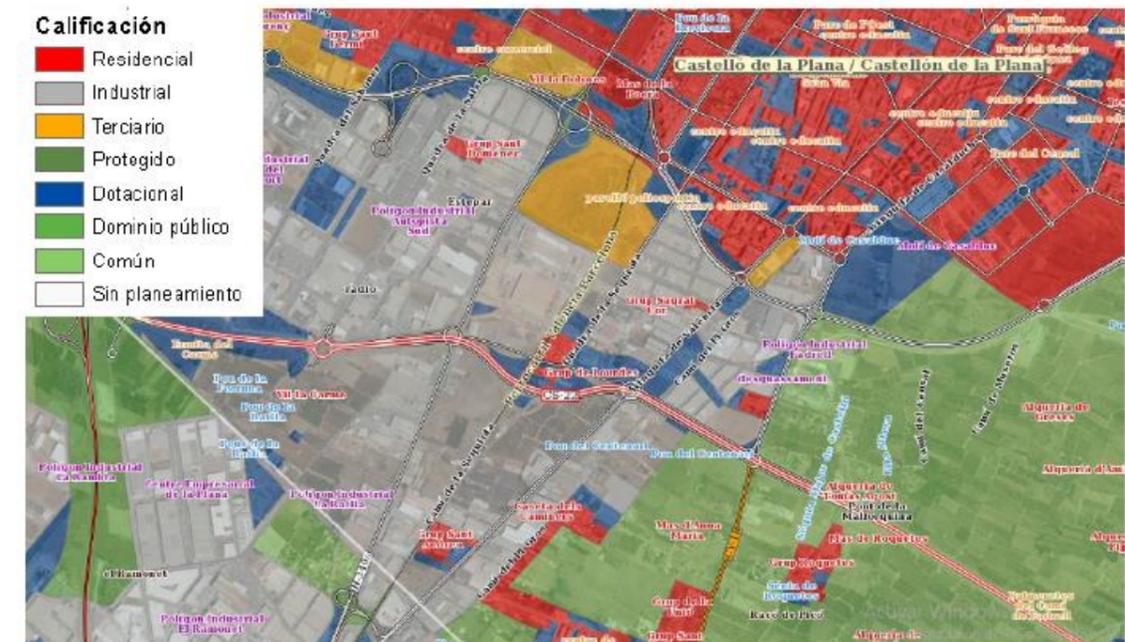


Fig 14. Calificación planeamiento urbanístico (Fuente Terrasit).

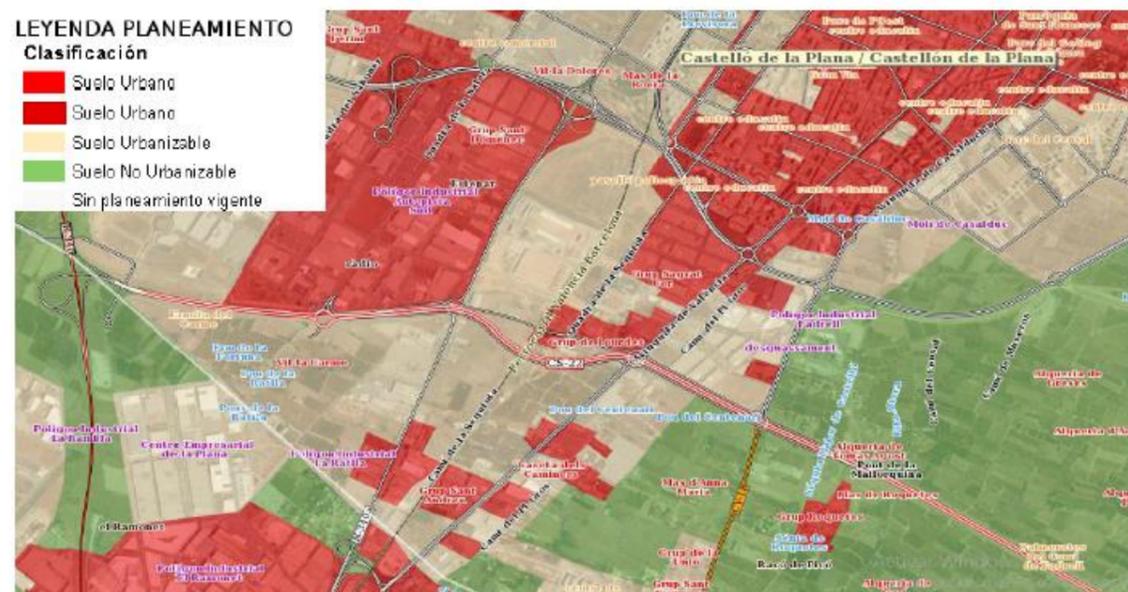


Fig 15. Clasificación planeamiento urbanístico (Fuente Terrasit).

Las alternativas planteadas se han dividido en los dos tramos mencionados anteriormente y por otro lado se plantearán alternativas para solucionar el enlace correspondiente al Camí de la Ratlla d'Almassora con la N-340a.

Mediante un análisis multicriterio se han elegido las alternativas que mejor cumplan los objetivos planteados para cada uno de los tramos y el enlace.

## 7. OBJETIVO DE LA ACTUACIÓN

Como consecuencia de los puntos descritos anteriormente en el apartado 5 se ponen de manifiesto una serie de problemas relacionados con la movilidad sostenible y que dan lugar a una problemática relacionada con la seguridad vial de la zona de estudio.

Por ello los objetivos perseguidos en esta actuación se centran en los siguientes puntos:

- Integración en el medio urbano.
- Reducción de la velocidad de operación de los conductores a velocidades inferiores a 50Km/h.
- Compatibilizar el uso de la vía entre viandantes y conductores.
- Desarrollo de las actividades del ser humano en detrimento del uso del vehículo.
- Aumentar la seguridad vial.
- Creación de zonas seguras de estacionamientos.

## 8. ESTUDIO DE SOLUCIONES

El objeto del estudio de soluciones es definir y analizar las diferentes alternativas propuestas en el proyecto de acondicionamiento y mejora de la travesía de la N-340a, tramo Almassora-N225, Castellón de la Plana. Así como, las características de cada una de ellas y la justificación de la solución elegida.

Para llevar a cabo la toma de decisiones de la solución óptima, en primer lugar se ha realizado un estudio de la situación actual de la travesía, definiendo una serie de objetivos que se deben cumplir y estableciendo una serie de medidas valorando sus ventajas y desventajas. Con ello, se ha elegido la solución que mejor satisface de una forma eficiente los objetivos planteados.

Para el tramo 1 de tres alternativas posibles, se ha elegido la siguiente alternativa:

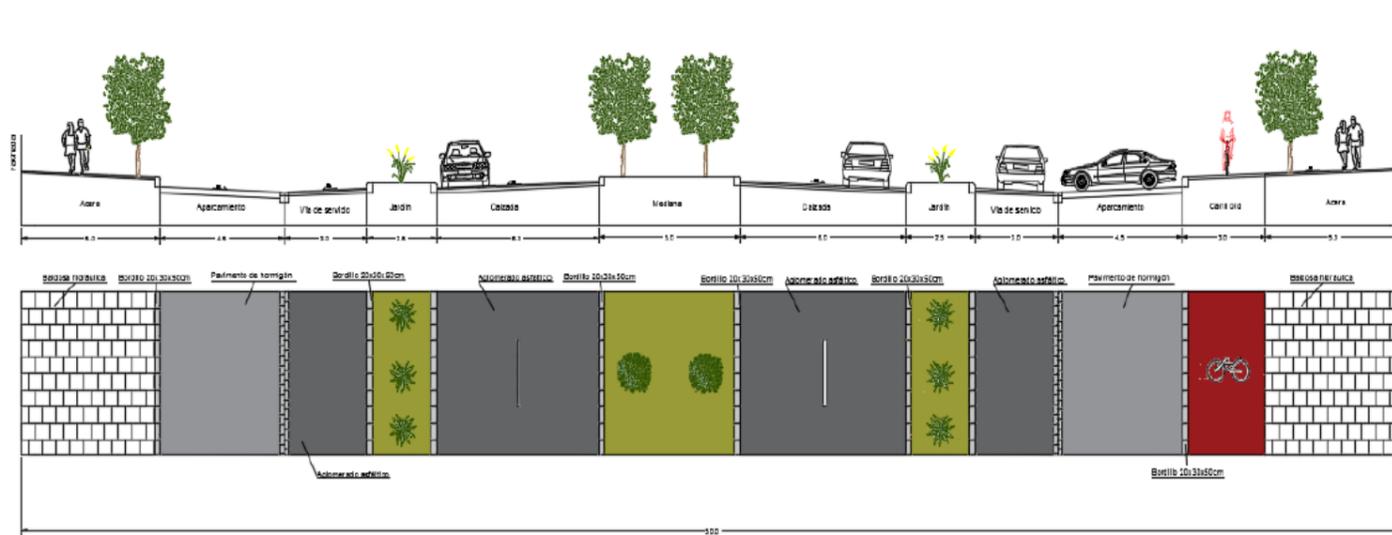


Fig 16. Alternativa tramo 1.

Se establece una vía principal con dos calzadas de dos carriles con una anchura total de 6m cada una de ellas, separadas mediante una amplia mediana de 5m. En los bordes extremos de las calzadas, se implantan unas jardineras de una anchura de 2.5m que separan la calzada principal, de la vía de servicio existente a cada uno de los lados. Además, se disponen unos aparcamientos en batería junto a las vías de servicio. Respecto a las aceras y al carril bici, en la parte izquierda de la sección y junto a los aparcamientos en batería se instala una acera para los peatones de 5m de anchura y en el extremo opuesto, junto a los aparcamientos se dispone un carril bici con una anchura de 3m, dicho carril bici dispone de dos sentidos de circulación y yuxtapuesto al carril bici se dispone una acera de 4.5m.

Debido a que cada carril es de 3m de ancho obliga a que la velocidad de operación de los conductores sea reducida, con lo cual se aumenta la seguridad vial al mismo tiempo. Por otro lado, la separación de los sentidos de circulación mediante una mediana impide la colisión frontal de los vehículos.

La ejecución de aceras, carril bici y la implantación de zonas arboladas y ajardinadas, permite una mayor integración en el medio urbano y un desarrollo de las actividades del ser humano en detrimento del uso del vehículo privado.

Para el tramo 2 se habían propuesto dos alternativas y la definitiva ha sido la siguiente:

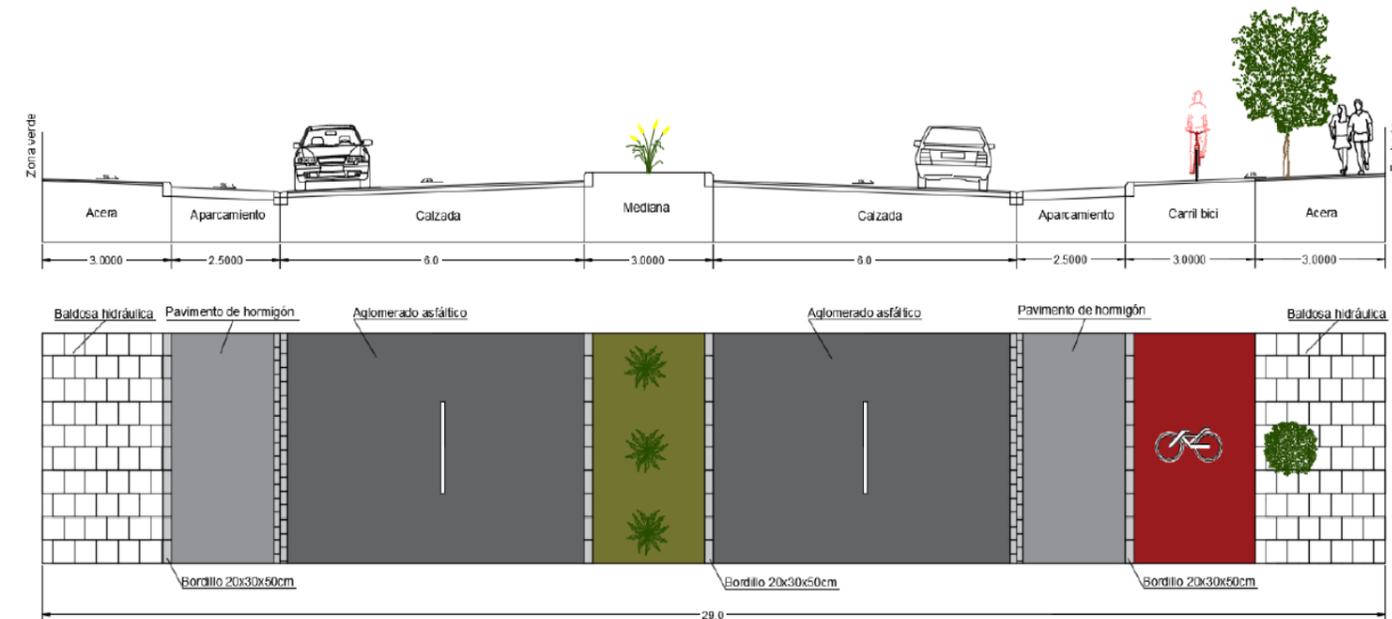


Fig 17. Alternativa tramo 2.

Se establece una vía principal con dos calzadas de dos carriles con una anchura total de 6m cada una de ellas, separadas mediante una mediana ajardinada de 3m. Junto a esta calzada principal se establecen unos aparcamientos en cordón con una anchura de 2.5m a cada uno de los lados de la calzada. En el margen derecho de la sección y junto al aparcamiento se reserva una franja para el carril bici de anchura 3m. Por último se dispone aceras a ambos lados de la sección ambas de 3m de ancho.

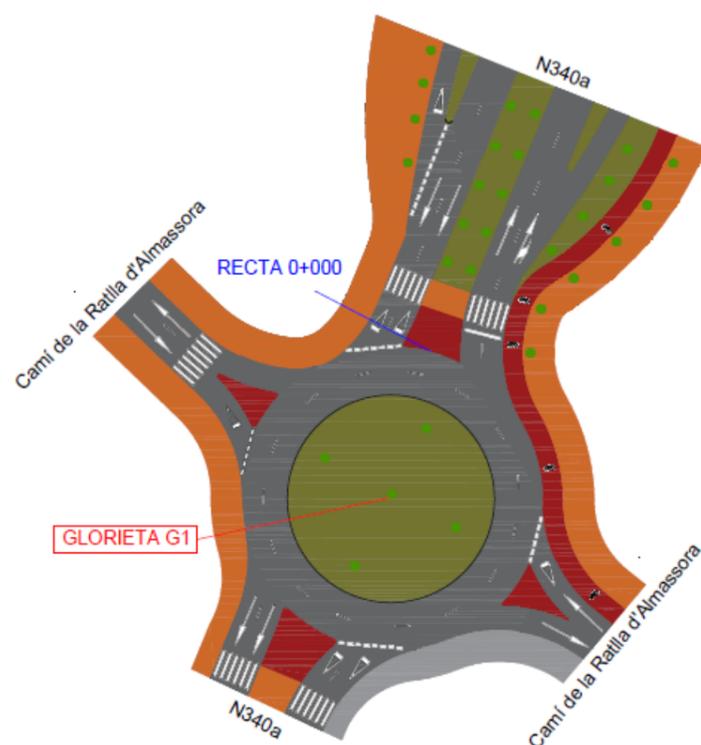


Fig 18. Glorieta G1.

## 9. CARTOGRAFÍA

La cartografía utilizada en este proyecto ha sido facilitada por la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. La escala de la cartografía proporcionada es de 1:1000.

Además, se ha consultado el visor web del TERRASIT:

- Conselleria d'Infraestructures, Territori y Medi Ambient: <http://terrasit.gva.es/>

## 10.GEOLOGÍA Y GEOTÉCNIA

El estudio geológico y geotécnico dado al carácter académico del proyecto se ha basado a partir de la información obtenida por el IGME y el CITMA y del PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REMODELACIÓN ENLACE AVDA. DE ENRIQUE GIMENO CON RONDA SUR EN CASTELLÓN DE LA PLANA.

## 11.ESTUDIO DE TRÁFICO

En el "Anejo Nº6. Estudio de tráfico" se calcula la intensidad media de vehículos que tendrá la vía en un año horizonte.

Debido a la inexistencia de datos aforados de tráfico a lo largo de la travesía N-340a se ha decidido extrapolar los datos de una carretera que tuviera características semejantes a las de la travesía y que se encontrara cerca.

La carretera elegida para la extrapolación de los datos ha sido la CV-16, debido a la existencia de gran número de glorietas, además de un entorno con algunas naves industriales y campos de cultivo al igual que en la travesía N-340a.

La finalidad de esta extrapolación es obtener datos de IMD anuales para el año de puesta de funcionamiento de la carretera, que en nuestro caso será el año 2016, así como para los años horizonte 2026 y 2036 correspondientes a los 10 y 20 años respectivamente tras la puesta en funcionamiento de la carretera, que es el período de servicio considerado para el dimensionamiento de las secciones de firme en las normas 6.1-I.C y 6.2-I.C.

## 12.DIMENSIONAMIENTO DEL FIRME

La transformación de la travesía en viario urbano exige de cumplir la normativa de carreteras, pero el Ayuntamiento de Castellón de la Plana no dispone de normativa específica o recomendaciones para el dimensionamiento del firme. Es por ello, que se seguirán las prescripciones de la normativa del Estado.

El firme de la calzada se diseñará en función de la categoría de explanada, el tráfico y la climatología.

La explanada de la plataforma será de tipo E2, la cual corresponde a un módulo de compresibilidad mayor de 120MPa.

Respecto al firme teniendo en cuenta que la categoría del tráfico es T2 y que la explanada es E2 el paquete de firmes dispuesto será el siguiente:

Sección 221		
Espesor (cm)	Capa	Material a emplear
5	Rodadura	Mezcla bituminosa en caliente
	Riego de adherencia	Emulsión bituminosa tipo ECR-1
5	Intermedia	Mezcla bituminosa en caliente
	Riego de adherencia	Emulsión bituminosa tipo ECR-1
15	Base bituminosa	Mezcla bituminosa en caliente
	Riego imprimación	Emulsión bituminosa tipo ECI
25	Base granular	Zahora artificial tipo ZA-25

Tabla 1. Paquete de firme.

## 13.CLIMATOLOGÍA HIDROLOGÍA Y DRENAJE

El objeto del estudio climatológico es realizar la clasificación de la información necesaria para la estimación de los caudales de diseño de los cauces del drenaje natural y del drenaje superficial.

El método de cálculo que se emplea para la obtención del caudal de la parcela, así como para el dimensionamiento del sistema hidráulico de drenaje, es una versión modificada del método hidrometeorológico recogido en la Instrucción 5.2.I.C. "Drenaje Superficial".

El sistema de drenaje diseñado es exclusivo para aguas pluviales. El drenaje longitudina estará compuesto por imbornales que recogen las aguas y las vierten a los colectores de nuevo diseño.

#### 14.REPLANTEO

Los trabajos de replanteo se realizan desde un conjunto de bases establecidas en los terrenos próximos a las obras. El carácter académico de este proyecto ha impedido la realización de una campaña topográfica y el asentamiento de las citadas bases. El replanteo se ha realizado tomando como base el propio eje de la travesía.

#### 15.JARDINERÍA

El principal criterio de diseño ha sido buscar la sostenibilidad del proyecto en general, en lo que a jardinería se refiere se han escogido especies autóctonas con bajas necesidades hídricas en consonancia con la pluviometría de la comarca de la Plana.

En el "Anejo Nº13. Jardinería" se expone de una forma más extensa la información recogida en este apartado.

#### 16.MOBILIARIO URBANO

En todo el ámbito de la actuación se instalarán elementos de mobiliario urbano (bancos, papeleras, aparca-bicis, pilonas,...).

Se instalarán bancos a lo largo de la travesía y en las zonas ajardinadas. Se ha elegido un modelo de banco muy confortable que haga cómoda la estadía del usuario. Dicho banco, es el banco Rondima.

Respecto a las papeleras, se utilizarán los mismos materiales que en la construcción de los bancos para armonizar los elementos de mobiliario con un entorno urbano.

Dado a la existencia de un nuevo carril bici, se ve necesario la disposición de aparcamientos para bicicletas que permitan a los ciclistas estacionar la bici en condiciones de seguridad y de manera ordenada.

Se ha elegido un modelo construido en hormigón armado color gris que se integra con el color de la baldosa hidráulica sobre la que irá colocado.

Por último, se proyectan dos fuentes a lo largo de la travesía que se ubicarán en puntos de cruce cercanos a las áreas verdes.

Las características e información técnica de estos elementos públicos se pueden consultar en el "Anejo Nº11. Mobiliario urbano".

#### 17.SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

El proyecto incluye la señalización vertical y horizontal acorde a una vía urbana. El carril-bici también se ha señalado mediante marcas viales horizontales.

La normativa aplicable es la siguiente:

A. Señalización horizontal

- Norma 8.2-IC "Marcas viales", de la Instrucción de Carreteras, Orden de 16 de julio de 1987.

- Norma de servicio 2/2007, sobre los criterios de aplicación y mantenimiento de las características de la señalización horizontal.

B. Señalización vertical

- Norma 8.1-IC "Señalización vertical", de la Instrucción de Carreteras, Orden de 28 de diciembre de 1999.

- Señales verticales de circulación. Tomo I. Características de las señales. Dirección General de Carreteras del Estado

- Señales verticales de circulación. Tomo II. Catálogo y significado de las señales. Dirección General de Carreteras del Estado.

Durante la fase de construcción se instalará señalización provisional con el fin de advertir al usuario que circula por una zona de obras.

Toda la información relativa a la señalización y la seguridad vial puede ser consultada en el "Anejo Nº12. Señalización y seguridad vial".

#### 18.ACCESIBILIDAD

El proyecto desarrollado cumple con las disposiciones recogidas en la normativa vigente en materia de accesibilidad.

Las principales medidas de accesibilidad introducidas en el diseño son:

- Itinerarios peatonales accesibles. Garantizarán la circulación de forma continua y sin discriminaciones.
- Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida. Se reservará 1 plaza por cada 40 plazas de aparcamiento existentes.
- Pasos peatonales sobreelevados. Ayudarán a reducir la velocidad de los vehículos.

En el "Anejo Nº13. Accesibilidad" se desarrollan de forma más completa las medidas de accesibilidad llevadas a cabo en el proyecto.

#### 19.MEDICIONES Y PRECIOS

En el Documento Presupuesto se relacionan las mediciones de todas las unidades de obra que comprende el presente Proyecto.

Se han considerado los siguientes capítulos:

1. Trabajos previos
2. Demolición y desbroce
3. Replanteo
4. Movimiento de tierras
5. Drenaje
6. Firmes y pavimentos
7. Jardinería y red de riego
8. Señalización y balizamiento
9. Mobiliario público

## 10. Seguridad y salud

**20.PRESUPUESTO**

Asciende el presupuesto general a la expresada cantidad de DIEZ MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS DIECISIETE EUROS con CINCUENTA Y TRES CÉNTIMOS.

En la siguiente tabla se puede ver desglosado:

Capítulo	Resumen	Euros	%
1	Trabajos previos	5670,88	0,07
2	Demolición y desbroce	354965,4	4,67
3	Preplanteo	1547,14	0,02
4	Movimiento de Tierras	5171749,72	68,02
5	Drenaje	354531,81	4,66
6	Firmes y pavimentos	1439339,6	18,93
7	Jardinería y red de riego	237019,58	3,12
8	Señalización y balizamiento	9543,47	0,13
9	Mobiliario público	27123,44	0,36
10	Seguridad y salud	1558,12	0,02
<b>TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL</b>		<b>7603049,16</b>	
13% Gastos generales		988396,391	
6%Beneficio industrial		456182,95	
<b>SUMA DE G.G. Y B.I.</b>		<b>1444579,34</b>	
21% I.V.A		1899999,74	

Tabla 2. Presupuesto.

**21.DOCUMENTOS QUE COMPONEN EL PROYECTO**

Dado el carácter académico del proyecto y de que se trata de un anteproyecto se compone de los siguientes documentos:

**Documento I. Memoria y anejos.**

Anejo 1. Emplazamiento

Anejo 2. Situación actual.

Anejo 3. Planeamiento urbanístico.

Anejo 4. Geológico y geotécnico.

Anejo 5. Estudio de soluciones.

Anejo 6. Tráfico.

Anejo 7. Dimensionamiento de firmes.

Anejo 8. Dimensionamiento de glorietas.

Anejo 9. Climatología, hidrología y drenaje.

Anejo 10. Jardinería.

Anejo 11. Mobiliario urbano.

Anejo 12. Señalización y seguridad vial.

Anejo 13. Accesibilidad.

Anejo 14. Plan de obra.

**Documento II. Planos.**

23. Emplazamiento\_1
24. Emplazamiento\_2
25. Planta general (glorieta g1)
26. Planta general tramo 1 (0+000\_0+300)
27. Planta general tramo 1 (0+300\_0+600)
28. Planta general tramo 1 (0+600\_0+900)
29. Planta general (glorieta g2)
30. Planta general tramo 2 (0+000\_0+300)
31. Planta general tramo 2 (0+300\_0+600)
32. Planta general tramo 2 (0+600\_0+900)
33. Planta general (intersección i1)
34. Planta general (intersección i2)
35. Planta general (intersección i3)
36. Definición geométrica en planta (glorieta g1)
37. Definición geométrica en planta del tramo 1 (0+000\_0+300)

- 
38. Definición geométrica en planta del tramo 1 (0+300\_0+600)
  39. Definición geométrica en planta del tramo 1 (0+600\_0+900)
  40. Definición geométrica en planta (glorieta g2)
  41. Definición geométrica en planta del tramo 2 (0+000\_0+300)
  42. Definición geométrica en planta del tramo 2 (0+300\_0+600)
  43. Definición geométrica en planta del tramo 2 (0+600\_0+900)
  44. Secciones tipo. localización
  45. Sección transversal (glorieta) s.t.1
  46. Sección transversal s.t.2
  47. Alternativa sección transversal s.t.2.1
  48. Alternativa sección transversal s.t.2.2
  49. Sección transversal s.t.3
  50. Alternativa sección transversal s.t.3
  51. Sección transversal s.t.4
  52. Sección transversal s.t.5
  53. Sección transversal s.t.6
  54. Sección transversal s.t.7
  55. Trazado en alzado (tramo 1)
  56. Trazado en alzado (tramo 2)
  57. Señalización tramo 1 (0+000\_0+300)
  58. Señalización tramo 1 (0+300\_0+600)
  59. Señalización tramo 1 (0+600\_0+900)
  60. Señalización tramo 2 (0+000\_0+300)
  61. Señalización tramo 2 (0+300\_0+600)
  62. Señalización tramo 2 (0+600\_0+900)
  63. Señalización (glorieta g1)
  64. Señalización (glorieta g2)

**Documento III. Presupuesto.**

## 22.DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA

Se entiende que el presente proyecto describe suficientemente las obras proyectadas para el proyecto de acondicionamiento y mejora de la travesía N-340a, tramo Almassora-N225, Castellón de la Plana.

Así mismo, se considera que no se han omitido elementos imprescindibles para la obra, que las partes de la misma cuyas dimensiones resulten diferentes del proyecto en la ejecución por su parte encaje en el terreno, han sido previstas con la suficiente amplitud y que han sido tenidas en cuenta las circunstancias que pudieran surgir durante la ejecución.

Se estima que todos estos datos, contenidos en el proyecto y que estamos dispuestos a aclarar y completar si fuese necesario, serán suficientes para formar un juicio exacto de lo que se pretende realizar.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 125 de Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por R.D. 1098/2001 de 12 de Octubre, se manifiesta que el presente proyecto se refiere a una obra completa, entendiéndose por tal aquella que, una vez terminada, puede ser entregada al uso general o al servicio correspondiente, sin perjuicio de las anteriores ampliaciones de que posteriormente puedan ser objeto y comprenderán todos y cada uno de los elementos que sean precisos para la utilización de la obra.

Valencia, Septiembre de 2016

Álvaro Soriano García  
Autor del proyecto