

LIBRO II – ANEJOS

ANEJO 2.3.1– PROGRAMA DE TRABAJOS.

Hoja de control de calidad

Documento	LIBRO II – ANEJO 2.3.1 – PROGRAMA DE TRABAJOS	
Proyecto	Proyecto de ejecución de las obras de urbanización del Sector Grao (València)	
Código	EDIT_LII_A2.3.1.1_Programa de trabajos-D3.docx	
Autores:	Firma:	Varios
	Fecha:	27/06/2025
Verificado	Firma:	RVS/EBP
	Fecha:	30/06/2025
Destinatario	VALERE REOCO S.L.	
Notas	Esta memoria ha sido completada por las distintas disciplinas técnicas que han desarrollado el Proyecto de Ejecución de las obras de urbanización del Sector Grao (Valencia)	
Confidencialidad	Información confidencial	

Índice

ANEJO 2.3.1– PROGRAMA DE TRABAJOS.....	1
1. Diagrama de barras.....	4

1. Introducción

El plazo de ejecución previsto para las obras contempladas en el proyecto es de veinticuatro (24) meses a partir de la fecha de la firma del Acta de Replanteo. La empresa constructora entregará, en forma de diagrama de Gantt, un programa de trabajos detallado de la totalidad de las obras a ejecutar incluyendo un desglose aproximado de las cantidades mensuales a percibir (certificaciones).

Las fechas incluidas en el planning adjunto, son mera información. En todo caso se adaptarán las fechas de inicio y finalización a las necesidades reales de las obras, manteniendo los plazos ofertados.

Para la programación de los trabajos, se han calculado los días de trabajo necesarios para la ejecución de cada actividad, en función de la medición que es necesario realizar, el número de equipos disponibles y los rendimientos de los equipos, estimados por la experiencia en ejecución de obras similares. Para el cálculo de los días de trabajo se ha considerado los condicionantes climatológicos de la zona y otros factores que puedan afectar en la ejecución de las obras, como pueden ser averías, enfermedad, etc...

El periodo de garantía estipulado para este tipo de obras es de doce (12) meses, a partir de la fecha de Recepción provisional de las Obras, aunque este plazo será fijado definitivamente en el Proyecto de ejecución y en el Contrato de obra.

2. Proceso constructivo

Una vez adjudicadas las obras se procederá a la revisión del proyecto ofertado y la definición más detallada de las unidades de obra que lo requieran, para su aprobación por la Dirección de obra.

Para la ejecución de las obras se ha considerado la necesidad de habilitar el espacio suficiente, manteniendo el tráfico peatonal y rodado con las mínimas interferencias, afectando lo mínimo posible a las actividades que se desarrollan en el entorno de las obras.

Para ello, se ha previsto dividir la ejecución de las obras en 4 sectores: puente Avenida de Francia, Puente Moreras, fase 1 y fase 2,

2.1. Actuaciones previas

Para la programación de los trabajos se realizan las siguientes actuaciones:

- Colocar las casetas, auxiliares, de obra en lugares fácilmente accesible por los operarios, previendo las futuras actuaciones, con la finalidad de mover estas instalaciones lo menor posible. La empresa constructora facilitará a la DF y CSS plano de situación de las instalaciones provisionales incluso materiales a utilizar.
- Se procederá en primer lugar a la construcción de los accesos a las obras de los sectores afectados, con la señalización oportuna según normativa vigente, DF y CSS

Los trabajos en las actuaciones previas, se completan con los trasplantes, el desmontaje y traslado de vallas y mobiliario urbano, así como la realización de los desvíos provisionales de servicios, necesarios para la ejecución de las obras.

2.2. Ejecución del proyecto

Para la ejecución de los trabajos del proyecto, tal y como hemos dicho en párrafos anteriores, se ha dividido el planning de obra en dos puentes y dos fases para el resto de actuaciones.

Se puede distinguir en el gráfico del planning que la mayor intensidad de trabajo se centra en la tercera-cuarta parte del Proyecto, entre los meses 13 y 18, dando pues tiempo suficiente para la organización de los trabajos.

- PUENTE 1 (Moreras-Nazaret):

Este Puente se comienza el mismo día del inicio de la obra, si bien en una zona independiente y previamente a la actuación en el tramo de jardín del Turia, para evitar conflictos entre ambas actuaciones. Su duración estimada es de 9 meses.

La forma de construcción de este puente es similar a la de cualquier otro puente. Se comenzará realizando los cimientos, posteriormente se ejecutarán las pilas, los estribos y por último se construirá el tablero. Posteriormente se colocarán barandillas, firme, instalaciones... y demás elementos de acabado.

- PUENTE 2 (Av. Francia)

La finalización de las obras de construcción de este puente permitirá abrir la Avenida Francia a los ciudadanos y facilitar el resto de obras de la urbanización, mejorando los desvíos por esta Avenida.

Su modo de ejecución es igual a la del puente 1 (Moreras-Nazaret), siendo la duración de construcción menor, debido a su menor dificultad de ejecución (menor cimentación, menores pilas,...)

- Zona demoliciones edificios:

Se deberán señalar concienzudamente las zonas a demoler, asegurándose el correcto desvío de las instalaciones existentes y desmontando todo el material reutilizable de los edificios existentes.

La empresa constructora no efectuará ningún derribo sin previa consulta y supervisión de la DF o CSS.

Su comienzo se prevé en el mes 1 de obra y su duración es de unos 6 meses

- Resto de actuaciones:

Los trabajos se pueden ir realizando con menores incidencias, con excepción de la zona de la calle Calle de Joan Josep Sister y la Avenida Ingeniero Manuel Soto por su incidencia en la circulación y para evitar entorpecer lo mínimo posible con el tráfico existente por lo que estas áreas las hemos considerado como

fase 2 y así actuar sobre ellas una vez se hayan podido abrir los accesos y circulaciones alternativos. La finalización de la fase 2 es casi coincidente con la fecha de finalización de obra.

3. Diagrama de barras

En el diagrama de barras adjunto se propone el programa de trabajos de la obra, de acuerdo con los capítulos previstos en el Presupuesto.

Además de considerar el proceso de obra más óptimo, es necesaria la ejecución de la obra en dos fases debido a la necesidad de mantener en funcionamiento los accesos a los edificios del entorno y a la creación de desvíos específicos para no interrumpir el tráfico en la Avenida del Ingeniero Manuel Soto.

La Fase I, comprende casi la totalidad del sector y la fase II los desvíos necesarios para terminar los viales en los que no se ha podido actuar por la necesidad de garantizar la buena accesibilidad del entorno.

Se prevé un plazo de ejecución total es de 24 meses.

Se adjunta a continuación el diagrama de barras del plan de obra.

En Valencia, febrero de 2026



Fdo: Jose M^a Tomás Llavador

Doctor Arquitecto



Fdo: Francisco Javier Cordellat Gonzalez.

I.C.C.P.

LIBRO II – ANEJOS

ANEJO 2.3.2. – DESVÍOS Y AFECCIONES DE TRÁFICO DURANTE LAS OBRAS.

Hoja de control de calidad

Documento	LIBRO II – ANEJO 2.3.2. – DESVÍOS Y AFECCIONES DURANTE LAS OBRAS		
Proyecto	Proyecto de ejecución de las obras de urbanización del Sector Grao (València)		
Código	EDIT_LII_A2.3.2_Desvío y afecciones tráfico durante obras-D1.docx		
Autores:	Firma:	Varios	
	Fecha:	27/06/2025	
Verificado	Firma:	RVS/EBP	
	Fecha:	30/06/2025	
Destinatario	VALERE REOCO S.L.		
Notas	Esta memoria ha sido completada por las distintas disciplinas técnicas que han desarrollado el Proyecto de Ejecución de las obras de urbanización del Sector Grao (Valencia)		
Confidencialidad	Información confidencial		

Índice

ANEJO 2.3.2. – DESVÍOS Y AFECCIONES DE TRÁFICO DURANTE LAS OBRAS.....	1
1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. NORMATIVA.....	4
3. AFECCIONES Y DESVÍOS DE TRÁFICO DURANTE LAS OBRAS.....	4
3.1. Introducción.....	4
3.2. Fases de ejecución de las obras.....	5
3.2.1. FASE 1.....	5
3.2.2. FASE 2.....	5
3.3. Afecciones al tráfico.....	5
3.3.1. Zona Avenida de Francia.....	5
3.3.2. Zona Moreras.....	5
3.3.3. Zona Avenida del Puerto -Juan Verdeguer.....	5
3.3.4. Zona Ingeniero Manuel Soto.....	5
3.4. Usos durante las obras.....	6
3.4.1. Acceso al cementerio.....	6
3.4.2. Acceso a la subestación.....	6
3.4.3. Accesos vecinos.....	6
4. SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO DURANTE LAS OBRAS.....	6

1. INTRODUCCIÓN

El presente anejo busca definir y justificar los desvíos de tráfico a realizar durante las obras del Proyecto de Urbanización del Grao –Cocoterós. La Zona de Actuación viene delimitada por:

- NORTE: la Avenida de Francia, sector de Camino Hondo y C/ Navardera.
- ESTE: Avda. Ingeniero Manuel Soto, área portuaria y puente de los Astilleros
- SUR: Antiguo cauce del río Turia y barrio de Cocoterós
- OESTE: C/ Juan José Sister, calle Ibiza y vías del ferrocarril Valencia – Tarragona

La mayor interferencia se produce precisamente en la zona Norte, con el cruce de Juan Verdeguer con Ingeniero Manuel Soto al ser la que está casi urbanizada completamente, ya que solo falta la construcción del PAI conocido como Camino Hondo.

2. NORMATIVA

La normativa de aplicación al presente proyecto en materia de señalización de obra de barreras arquitectónicas es la siguiente:

- Norma de carreteras 8.3-IC Señalización de Obras
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Ley 15/1995, de 30 de mayo, sobre límites del dominio sobre inmuebles para eliminar barreras arquitectónicas a las personas con discapacidad.
- Código Técnico de la Edificación (CTE). Documento Básico **DB-SUA**: Seguridad de utilización y accesibilidad (modificado por Orden FOM/1635/2013 y actualizado en 2015 con la incorporación del apartado SUA 9 – Accesibilidad).

3. AFECCIONES Y DESVÍOS DE TRÁFICO DURANTE LAS OBRAS

3.1. Introducción

Lo que supone el perímetro del ámbito se encuentra totalmente consolidado y con una red primaria de viales, por lo que será de gran importancia dar continuidad al tráfico existente y a los accesos en estas zonas anexas al Puerto.

La ejecución de las obras queda dividida en diferentes fases, de manera que se permite el progreso de los trabajos mediante desvíos provisionales, sin cortar así la circulación en su totalidad.

3.2. Fases de ejecución de las obras

A nivel de desvíos de tráfico y de afección al tráfico existente. Entenderemos una única fase sola en general con varias dos salvedades que son:

- Cruce Avenida del Puerto, Juan Verdeguer e Ingeniero Manuel soto
- Acceso vecinal entre Ingeniero Manuel Soto y el PAI de camino hondo

3.2.1. FASE 1

La ejecución comprende prácticamente todo el interior del ámbito de actuación. Los viales correspondientes a la rehabilitación de la Avda. de Francia y de la calle Juan Verdeguer se realizarán en dos fases para intentar interferir lo mínimo posible con la circulación existente en la zona, en especial de la calle Juan Verdeguer que supone el principal vial de salida del tráfico del Puerto.

3.2.2. FASE 2:

En esta segunda fase se terminarán de ejecutar los carriles de la Avda. de Francia, desviando el tráfico por la calzada ya ejecutada, al igual que en la calzada de la calle Juan Verdeguer.

Se realizará la calle limítrofe con Camino Hondo y Avenida de Francia permitiendo el acceso a los vecinos en todo momento.

3.3. Afecciones al tráfico

3.3.1. Zona Avenida de Francia

En la Avenida de Francia se debe realizar la conexión del puente de conexión provisional, Para ello se cierra la zona de obras haciendo el giro actual adelantado unos 200 metros que es lo que ocupa la zona de obras. Tan solo se permitirá el acceso al polideportivo.

3.3.2. Zona Moreras

Aquí se realizará la conexión de la rotonda existente con el puente nuevo sobre el antiguo cauce. Tan solo se limitará el tráfico en una zona de la rotonda, sin incidir en la marcha normal del tráfico.

3.3.3. Zona Avenida del Puerto -Juan Verdeguer

Para realizar este cruce siempre se permitirá el aseso a Juan Verdeguer con 3 o 4 carriles según las necesidades de la obra. Se permitirá los giros desde JJ. Dómine e Ingeniero Manuel Soto.

3.3.4. Zona Ingeniero Manuel Soto

El tráfico se desviará por el actual circuito de Fórmula 1 en el cual se colocarán dos carriles por sentido de 2.75m, con velocidad a 30 y pintura adhesiva de señalización.

3.4. Usos durante las obras

Durante las obras se ha de permitir el acceso a algunas instalaciones como son, la subestación eléctrica, hasta que se produzca su traslado, y el acceso al cementerio.

3.4.1. Acceso al cementerio

Se realizará desde Ingeniero Manuel Soto por la zona del circuito que se hallará convenientemente vallado. El acceso a la puerta principal se realizará bordeando el cementerio por el sur o por el norte según sean las necesidades de la obra.

3.4.2. Acceso a la subestación

El acceso a la su estación estará permitido y se realizará desde Ingeniero Manuel Soto en su segunda intersección con el circuito de Fórmula Uno viniendo desde el puente de Astilleros. Estará convenientemente vallado para no interferir en la obra.

3.4.3. Accesos vecinos

Se permitirá el acceso a los vecinos de la zona norte en la parte recayente a Avenida de Francia y a la Comandancia de Marina sita en Ingeniero Manuel Soto.

4. SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO DURANTE LAS OBRAS

La señalización durante las obras se efectuará de acuerdo con la Instrucción de Carreteras 8.3, sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado, aprobada por Orden Ministerial de 31 de agosto de 1987, modificada parcialmente por el Real Decreto 208/1989, de 3 de febrero, por el que se añade el artículo 21 bis y se modifica la redacción del artículo 171.b) A del Código de la Circulación.

Se emplearán los siguientes modelos de señales:

TP-18. Obras	
TR-301. Limitación de velocidad	
TP-17. Estrechamiento	

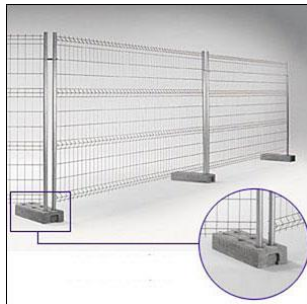
T-400C. Dirección obligatoria	
T-400a. Dirección obligatoria	
T-401a. Dirección obligatoria	
TR-500 Fin de prohibiciones	
TB-1. Panel direccional alto	
TS-62. Panel indicación desvío de carriles por calzada opuesta	
TB-12. Marca vial naranja	
TL-2. Luz ámbar intermitente	

Además de las señales anteriormente descritas, también se contempla las siguientes barreras de protección en el anteproyecto:

- Vallas móviles para la limitación de paso de peatones



- Colocación de valla móvil galvanizada para la limitación de la zona de obras



- Barrera móvil de plástico tipo New Jersey para la limitación de las obras de los carriles de circulación.



En Valencia, junio de 2025



Fdo: Jose Mª Tomás Llavador

Doctor Arquitecto



Fdo: Francisco Javier Cordellat Gonzalez.

I.C.C.P.