



DIVISIÓN INGENIERÍA
CONSTRUCCIONES CIVILES Y VIALES

P/31
269

PLAN DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL

“Proyectos y Construcción de 5 Pasajes Peatonales
sobre la Ruta Interbalnearia”

ÍNDICE TEMÁTICO

- Temario:

OBJETO DEL PLAN

IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO

MEDIDAS DE RESTAURACIÓN Y ABANDONO

PLAN DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL

Introducción:

OBJETO DEL PLAN

El propósito de este informe es sugerir el Plan de Restauración Ambiental de la Obra correspondiente a la Licitación P/31: “Proyectos y Construcción de 5 Pasajes Peatonales sobre la Ruta Interbalnearia”.

El Plan de Restauración Ambiental (P.R.A.) surge de los lineamientos ambientales estipulados por la Dirección Nacional de Vialidad, que tienen por objetivo general la protección del ambiente inserto en el área de influencia de los proyectos viales, mediante la readecuación y el establecimiento de una serie de disposiciones para mitigar los impactos ambientales generados por las acciones propias de las Obras en sus etapas de proyecto, construcción y mantenimiento.

El P.R.A. consta de una serie de medidas orientadas al mejoramiento estético y funcional de las áreas afectadas por las Obras ejecutadas.

IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO Y DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE PROYECTO

El contrato denominado "Proyectos y Construcción de 5 Pasajes Peatonales sobre la Ruta Interbalnearia", tiene por objeto la construcción de una estructura mixta de acero y hormigón armado, formada por un tramo de pasarela peatonal que atraviesa la ruta a una altura de 5.50 m del nivel de calzada, más dos estructuras a los lados de la calzada y en los extremos del pasaje, formadas por tramos de rampas peatonales de poca pendiente, que comunican el nivel de vereda (piso) con la pasarela superior que atraviesa la ruta.

Las tareas consisten en la ejecución de fundaciones y pilares de hormigón armado, sobre los que se montará una estructura de pasarela y rampa para la circulación de peatones, compuesta por vigas metálicas formadas con perfiles PNC y losetas prefabricadas de hormigón pretensado. Encima de las losetas se ejecutarán cordonetas y un sobrepiso de hormigón, y se colocarán barandas metálicas en todo el desarrollo de los pasajes. Por último, se colocarán barreras peatonales y defensas metálicas, a fin de desestimular el cruce por la calzada y contribuir a la seguridad del tránsito vehicular y peatonal en la zona de influencia de cada pasaje.

Los trabajos se desarrollarán en las progresivas establecidas por la DNV.

MEDIDAS DE RESTAURACIÓN Y ABANDONO

Las características de la obra la hacen de muy bajo impacto ambiental, ya que la obra consiste fundamentalmente de la construcción de elementos metálicos para la superestructura de rampas y pasajes en un tramo de obra reducido, de aproximadamente 100 ml de desarrollo por cada pasaje.

Del mismo modo, en lo que se refiere al movimiento de materiales y personal, será pequeño el volumen de obra y bajos sus impactos ambientales.

La obra tampoco requiere de la instalación de plantas de producción de materiales, ni necesita de la explotación de canteras para el suministro de materiales.

Por lo antedicho, las tareas de restauración se limitarán a restituir los seis frentes de trabajo a su estado original. Estos seis frentes refieren por un lado a los cinco puntos donde se habrán de emplazar 5 los pasajes, y por otro a las instalaciones temporales del obrador de la empresa.



DIVISIÓN INGENIERÍA
CONSTRUCCIONES CIVILES Y VIALES

271

En cuanto a la zona de trabajo en cada pasaje, una vez culminadas las tareas se procederá a retirar todo vestigio de la obra de zona de obra del pasaje, retirando andamios, balizamientos, cartelera, instalaciones eléctricas y equipos que haya sido necesario disponer sobre el pasaje durante el transcurso de la obra. Se limpiará y regularizará el área de faja lateral y cantero central que hayan sido afectadas (de modo de lograr que el piso tenga un nivel uniforme y continuo), y se restituirá el lugar a la forma en que estaba originalmente. Todas las áreas que resulten deterioradas perdiendo su cobertura orgánica, serán recubiertas por una capa de suelo orgánico de tal magnitud que permita fomentar el establecimiento natural de vegetación.

En cuanto a las instalaciones temporales, se dispone de un galpón techado y cerrado como campamento en Estación Atlántida, en una zona intermedia equidistante de los extremos de influencia de la obra. Se han llevado además contenedores que sirven para almacenar distintos insumos y herramientas de la obra. Al terminar los trabajos serán retirados todos los contenedores, herramientas, tableros eléctricos, materiales y demás vestigios de la obra.



Martín Majó Bellagamba

Ing. Martín Majó Bellagamba
Técnico Residente

06/mayo/2013