

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	2
2. OBJETO DEL PROYECTO	2
3. DATOS PREVIOS	2
3.1. LOCALIZACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL	2
3.2. ORGANISMOS AFECTADOS	4
3.3. CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA	4
3.4. CLIMATOLOGÍA E HIDROLOGÍA	4
4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	5
4.1. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA	5
4.2. TRAZADO	7
4.3. FIRMES Y PAVIMENTOS	7
4.4. DRENAJES	8
4.5. INSTALACIONES	9
4.6. SOLUCIONES AL TRÁFICO	10
4.7. SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO	10
4.8. INCIDENCIAS AMBIENTALES Y PATRIMONIO	10
4.9. RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN	11
4.10. ESTUDIO GEOTÉCNICO	11
4.11. SEGURIDAD Y SALUD	11
4.12. PLANOS	11
4.13. PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS	11
5. CONDICIONES CONTRACTUALES	11
5.1. PLAN DE OBRA	11
5.2. FORMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS	11
5.3. CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA	12
6. PRESUPUESTO	12
6.1. MEDICIONES	12
6.2. CUADROS DE PRECIOS	12
6.3. PRESUPUESTOS	12
7. DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA	13
8. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 8/1997 Y DEL DECRETO 35/2000	13
9. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	13
10. CONCLUSIÓN	14

1. ANTECEDENTES

A Diciembre de 2015 la Diputación de Pontevedra presenta su nuevo Decálogo de Criterios para las nuevas actuaciones en las vías provinciales, una red provincial de carreteras con aproximadamente 1.700 kilómetros de longitud total, que supone el eje principal de las competencias de la Diputación de Pontevedra en materia de infraestructuras y movilidad al amparo de lo establecido en la Ley 7/85 y en la Ley de Carreteras de Galicia 8/2013. Esta red provincial se encuentra en la estructura viaria global por detrás de las carreteras de competencia estatal y de la Xunta de Galicia.

Cumpliendo con el nuevo Decálogo de Criterios, y con el fin de actuar acorde con las demandas urbanísticas, medioambientales y sociales, de máximo respeto al territorio y al patrimonio construido, la Diputación de Pontevedra está concienciada en la necesidad de aumentar la seguridad vial en toda la red de carreteras de la provincia, tanto en las vías de titularidad provincial como local, autonómica o estatal. Por ese motivo se redacta por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Jaime David Ruibal De Sola, el **“PROYECTO DE ACCESO AL CENTRO PRÍNCIPE FELIPE”**, con el fin de hacer en la zona de actuación una replanificación profunda y conceptual en materia de movilidad y seguridad vial, con especial hincapié en la protección de los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.

Tras realizar las correspondientes labores de recopilación y toma de datos, que permiten tener un amplio conocimiento de la zona, en lo que se refiere a su estado actual de conservación, servicios existentes, problemas detectados por los usuarios del centro, necesidades a satisfacer, identificación de elementos de interés patrimonial... y establecer las pertinentes reuniones con los técnicos del municipio de Pontevedra, los responsables técnicos del mantenimiento del centro Príncipe Felipe y con las empresas que gestionan los servicios existentes afectados por las obras, se redacta el presente proyecto constructivo donde se describen una serie de actuaciones necesarias para el acondicionamiento del acceso al centro Príncipe Felipe en Pontevedra, mediante una correcta definición geométrica, en función de los distintos requerimientos y funciones que debe reunir la misma.

2. OBJETO DEL PROYECTO

La Diputación de Pontevedra está concienciada en la necesidad de aumentar la seguridad vial en toda la red de carreteras de la provincia, tanto en las vías de titularidad provincial como local, autonómica o estatal. Por ese motivo se redacta el **“PROYECTO DE ACCESO AL CENTRO PRÍNCIPE FELIPE”**, con el fin de hacer en la zona de actuación una

replanificación profunda y conceptual en materia de movilidad y seguridad vial, con especial hincapié en la protección de los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.

Las actuaciones propuestas en el presente estudio tienen por finalidad acondicionar y mejorar el acceso al centro Príncipe Felipe, con el objetivo de potenciar y dinamizar un entorno que actualmente presenta una serie de carencias e inconvenientes que padecen los usuarios del centro, no cumpliendo con las funciones básicas que debe reunir el acceso a una institución de carácter educativo y social, concebido para acoger y formar a niños y adolescentes en situación de riesgo o exclusión social.

Por lo mencionado anteriormente, se persigue una urbanización del entorno al acceso donde se delimite claramente la circulación del tráfico rodado y peatonal, se disponga zonas de estancia, se humanice el entorno mediante la disposición de mobiliario urbano y zonas ajardinadas y se renueven aquellas instalaciones que presenten un mal estado de conservación o hayan quedado obsoletas, siempre bajo las premisas de buscar un diseño que sea comprensible, utilizable y practicable por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad (**accesibilidad universal**), dando cumplimiento a la Ley 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia.

3. DATOS PREVIOS

3.1. LOCALIZACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL

Las obras se desarrollan en el ayuntamiento de Pontevedra. Este municipio se encuentra enclavado en el margen izquierdo del río Lérez, en un estuario, en la desembocadura del río Lérez, en la ría de Pontevedra. Es también conocida como la Ciudad del Lérez y la "Boa Vila".

El término municipal limita al norte con los municipios de Barro y Moraña, al noreste con el de Campo Lameiro, al noroeste con el municipio de Meis, al este con el de Cotobade, al sureste con el de Pontecaldelas, al sur con el de Soutomaior, al suroeste con los de Vilaboa y Marín, al oeste con el océano Atlántico (ría de Pontevedra) y el municipio de Poio.



Imagen 1. Plano de localización de Pontevedra

Concretamente las obras a ejecutar se desarrollan en la Avenida de Montecelo Nº 12, Pontevedra.



Imagen 2. Plano de localización de la zona de actuación

El centro Príncipe Felipe es una institución de carácter educativo y social, concebido para acoger y formar a niños y adolescentes en situación de riesgo o exclusión social.

Presta servicios sociales en áreas de juventud, familia, atención al mayor, atención a mujeres, etc., a través de sus diversos centros residenciales, educativos y sociales. Su objetivo es mejorar el bienestar social y favorecer la integración de las personas.

Debido a lo mencionado anteriormente, el centro acoge diariamente a un gran número de personas, desde niños pequeños hasta personas mayores, pasando por todo tipo de edades.

En la actualidad, el centro cuenta con un acceso principal sin ningún tipo de protección en materia de movilidad y seguridad vial ante el colectivo más vulnerable, sin existir pasos de peatones que protejan al peatón a la entrada y salida del centro, teniendo en cuenta sobre todo que gran parte de estos peatones son niños, personas mayores o personas con

movilidad reducida, encontrándose justo a la salida una carretera bastante frecuentada por vehículos, sin existencia de aceras en buen estado, sin anchos de acera que permitan el tránsito de personas con movilidad reducida, con barreras arquitectónicas, sin buena iluminación, sin sistemas de reducción de velocidad para vehículos que les impidan pasar por la zona de acceso al centro a gran velocidad, etc.

Todo lo mencionado anteriormente hace necesaria la ejecución con urgencia del proyecto constructivo “**PROYECTO DE ACCESO AL CENTRO PRÍNCIPE FELIPE**”.

3.2. ORGANISMOS AFECTADOS

Los organismos oficiales afectados por la construcción de las obras son:

- ▶ Empresas de servicios:
 - GAS NATURAL FENOSA. (electricidad y Gas)
 - TELEFÓNICA.
 - R
- ▶ Organismos oficiales:
 - La Diputación de Pontevedra, como organismo promotor de la intervención y por sus competencias sobre el centro Príncipe Felipe.
 - El ayuntamiento de Pontevedra, por sus competencias sobre la Avenida de Montecelo.

3.3. CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

Se ha realizado un levantamiento topográfico de la zona para poder estudiar y proyectar con detalle la solución elegida. En el levantamiento se tratará de representar de la forma más fidedigna posible tanto la planimetría como la altimetría de la zona.

3.4. CLIMATOLOGÍA E HIDROLOGÍA.

La zona donde se desarrollan las obras se encuentran bajo la influencia de un clima oceánico-húmedo, que se caracteriza por tener una fuerte influencia de las corrientes cálidas marinas, que le conceden un cierto carácter mediterráneo dentro del tipo oceánico. Las temperaturas son bastante elevadas ya que la zona esta protegida de los vientos del primer y segundo cuadrante, de su orientación hacia el Sur y de la influencia del océano.



La precipitación media anual se sitúa entre los 1600-1800 mm, con una media de 152 días de lluvia al año, siendo noviembre, diciembre y enero los meses más lluviosos, y julio y agosto los más secos.

En cuanto a las temperaturas máximas, la media se acerca a los 25 °C en el mes de Agosto, con una temperatura máxima absoluta de unos 35 °C que se produce tanto en el mes de Julio como en el de Agosto.

En la siguiente tabla se muestra los coeficientes medios anuales para obtención del número de días útiles de trabajo a partir del número de días laborables.

CLASE DE OBRA				
HORMIGÓN	EXPLANACIONES	ARIDOS	RIEGOS Y TRATAMIENTOS	MEZCLAS BITUMINOSAS
0,845	0,747	0,808	0,552	0,647

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

4.1. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.

La Diputación de Pontevedra está concienciada en la necesidad de aumentar la seguridad vial en toda la red de carreteras de la provincia, tanto en las vías de titularidad provincial como local, autonómica o estatal. Por ese motivo se redacta el "PROYECTO DE ACCESO AL CENTRO PRÍNCIPE FELIPE", con el fin de hacer en la zona de actuación una replanificación profunda y conceptual en materia de movilidad y seguridad vial, con especial hincapié en la protección de los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.

El centro Príncipe Felipe es una institución de carácter educativo y social, concebido para acoger y formar a niños y adolescentes en situación de riesgo o exclusión social.

Presta servicios sociales en áreas de juventud, familia, atención al mayor, atención a mujeres, etc., a través de sus diversos centros residenciales, educativos y sociales. Su objetivo es mejorar el bienestar social y favorecer la integración de las personas.

Debido a lo mencionado anteriormente, el centro acoge diariamente a un gran número de personas, desde niños pequeños hasta personas mayores, pasando por todo tipo de edades.

En la actualidad, el centro cuenta con un acceso principal sin ningún tipo de protección en materia de movilidad y seguridad vial ante el colectivo más vulnerable, sin existir pasos de peatones que protejan al peatón a la entrada y salida del centro, teniendo en cuenta sobre todo que gran parte de estos peatones son niños, personas mayores o personas con movilidad reducida, encontrándose justo a la salida una carretera bastante frecuentada por vehículos, sin existencia de aceras en buen estado, sin anchos de acera que permitan el tránsito de personas con movilidad reducida, con barreras arquitectónicas, sin buena iluminación, sin sistemas de reducción de velocidad para vehículos que les impidan pasar por la zona de acceso al centro a gran velocidad, etc.

Con el fin de mejorar las instalaciones del centro Príncipe Felipe en materia de movilidad y seguridad vial, se redacta este proyecto, centrando la actuación principal en mejorar el entorno existente en el acceso principal al centro.

La actuación consistirá, por un lado, en la construcción de una glorieta de doble carril que regule la circulación viaria, compuesta por 30 cm. De zahorra artificial 0/20 y 10 cm de mezcla bituminosa en caliente, extendida en dos capas, ejecutando primero una capa de 5 cm de AC-22-bin-50/70-S y finalizando la capa de firme con una capa de 5 cm de AC-16-surf-50/70-S, con sus riegos de imprimación y adherencia correspondientes.

La glorieta contará con pasos de peatones sobreelevados a la entrada y salida de la misma, en ambas direcciones, compuestos por dos capas de 6 cm cada una de mezcla bituminosa AC-16-surf-50/70-S, con sus riegos de imprimación y adherencia correspondientes, obligando de esta forma a los vehículos a reducir la velocidad en las inmediaciones del acceso al centro, dificultando que excedan la velocidad máxima permitida de 30 km/h.

La señalización horizontal y vertical se realizará cumpliendo con toda la normativa de señalización horizontal y vertical de glorietas existente en la actualidad, ejecutándose la señalización horizontal con pintura acrílica en base acuosa, con aplicación de microesferas de vidrio, con una dotación de 720 gr/m² de material base y 480 gr/m² de microesferas de vidrio, y la señalización vertical con señales de aluminio, reflexivas nivel II (H.I.), con postes de aluminio de sustentación.

Los sistemas de iluminación consistirán en la colocación de 14 farolas en total, 13 farolas de 7 metros de alto en las zonas de pasos de peatones sobreelevados y una de 15 metros en el centro de la glorieta. Las farolas de 7 metros de altura estarán formadas por estructura cilíndrica de sección entre Ø 200-220mm, fabricada en acero inoxidable AISI 304, con acabado exterior mediante tratamiento termo lacado y anclaje encastrado en pavimento, con sistema de iluminación LED doble 60/30Watts, integrado en la estructura y orientable. La farola de 15 metros de altura estará formada por estructura cilíndrica de sección entre Ø 250-300mm, fabricada en acero inoxidable AISI 304, con acabado exterior mediante tratamiento termo lacado y anclaje encastrado en pavimento, con 6 módulos específicos de iluminación LED de 80 W cada uno, cilíndricos e integrados en la estructura y orientables en los 360º del eje de la misma.

A mayores, se colocarán a las entradas de la glorieta dos balizas de acero inoxidable, con conjunto de 240-250 mm de altura y diámetro de baliza de 204-206 mm, con acabado pulido o lacado de dos capas de poliuretano dos componentes, RAL a definir por la Dirección Facultativa, con difusor de metacrilato opal estabilizado contra rayos UV y reflector de aluminio de gran pureza electro-abrillantado, equipada con módulo de led de 10W, para señalización visual de glorieta.

El proyecto contempla la canalización necesaria para llevar electricidad a dichos sistemas de iluminación, consistente la nueva red en una canalización compuesta por líneas eléctricas de PE Ø90mm, instalación de conductor de cobre RVK 0,6/1kV 4x10mm² + 1X16mm² A/V y arquetas de conexión para alumbrado público fabricadas en polipropileno reforzado sin fondo, de medidas interiores 35x35x60 cm, con la nueva red conectada a la red de alumbrado público existente en la actualidad.

La recogida de aguas de la glorieta se realizará mediante caz R-30 prefabricado de hormigón HM-20/P/40/IIa doble capa, de sección triangular 30x13-10cm., dirigiendo el agua a sumideros de hormigón HM-20/P/40/IIa, de 70x40x75 cm. de dimensión, conectados a los pozos de la red de pluviales y fecales mediante tuberías de PVC Ø=250 mm., de pared compacta de color teja SN-4.

La red de pluviales y fecales se dividirá en tres tramos; por un lado se sustituirá el tramo de la red unitaria de pluviales y fecales existente en la zona de actuación, debido a que es una red bastante antigua, con un gran deterioro, sustituyendo dicho tramo por una nueva red unitaria compuesta por tubería de PVC Ø=600 mm., de pared compacta de color teja SN-4 y pozos de registro Di=100 cm. y h=3.00 m, formados por aros y conos de reducción prefabricados de hormigón.

Por otro lado, se realizará una red de pluviales perimetral a la glorieta para la recogida de aguas de los sumideros, creando una red compuesta por tubería de PVC Ø=400 mm., de pared compacta de color teja SN-4 y pozos de registro Di=100 cm. y h=2.00 m, formados por aros y conos de reducción prefabricados de hormigón, conectada a la red unitaria mencionada anteriormente.

Por último, se ejecutará paralela a la red unitaria una nueva red sin conectar, compuesta por tubería de PVC Ø=400 mm., de pared compacta de color teja SN-4 y pozos de registro Di=100 cm. y h=3.00 m, formados por aros y conos de reducción prefabricados de hormigón.

El motivo de proyectar estas tres redes de la forma mencionada se debe a prever la posibilidad de redactar, en un futuro no muy lejano, un proyecto de la Avenida de Montecelo que contemple realizar una red separativa a lo largo de toda la vía. De esta forma se permitiría conectar las redes separativas de pluviales y de fecales que se proyectarían en un futuro a las redes existentes en la glorieta, sin tener que demoler nada de lo que se contempla realizar en este proyecto. En caso de realizarse esta obra en un futuro, se podría conectar la futura red de pluviales a la red unitaria ejecutada en este proyecto, y la futura red de fecales a la red de fecales sin conexión ejecutada en este proyecto, teniendo así en un futuro una red separativa a lo largo de toda la avenida. La única actuación necesaria a realizar en la glorieta proyectada sería contemplar el desvío de la conexión de la acometida de fecales de la caseta de control, conectándola a la red de fecales en vez de a la red unitaria de pluviales y fecales, debido a que la red unitaria de pluviales y fecales en un futuro se convertiría en una red única de pluviales, libre de todo tipo de aguas fecales. Estos trabajos se realizarían en medio de la glorieta, en zona ajardinada, por lo que no se dañaría ni demolería ningún material de la nueva glorieta en caso de ejecutarse en un futuro la red separativa en toda la Avenida.

Las redes existentes en la actualidad de gas, R, etc, permanecerán sin modificar, debido a que son relativamente nuevas y no se encuentran deterioradas, teniendo máximo cuidado a la hora de ejecutar las obras para no dañar ninguna de estas redes.

Por otro lado, se crearán áreas seguras reservadas para el peatón en el acceso al centro, sin existencia de barreras arquitectónicas para las personas con movilidad reducida, dándole al peatón un espacio reservado únicamente para él, libre del tránsito de vehículos, permitiendo de esta forma la entrada y salida de peatones al centro de forma segura.

Estas áreas estarán compuestas por 15 cm de zahorra artificial 0/20, solera de hormigón HM-20/P/40/IIa de 15 cm de espesor, elaborado en central, de consistencia plástica y tamaño máximo de árido 40 mm, con mallazo electrosoldado ME 20x20 cm, de diámetro 6-6 mm y acero B-500S, y un pavimento compuesto por losas de piedra de granito de 10 cm. de espesor, bordillo de piedra de granito de dimensiones 25x25 cm. de sección, bordillo de piedra de granito de dimensiones 50x25 cm. de sección, bordillo de piedra de granito de dimensiones 100x25 cm. de sección y pavimento con adoquines de hormigón monocapa tipo románico, en piezas rectangulares de 9, 12 y 18 cm. de largo, 12 cm. de ancho y 10 cm. de espesor, ajustándose los distintos pavimentos a la geometría según planos del proyecto. A mayores, se colocará un bordillo de piedra de granito de dimensiones 50x25 cm. de sección que delimite la zona de tráfico con la zona reservada al peatón.

Por último, se acondicionará el cierre perimetral del acceso al centro mediante un cierre de Ciprés Leylandii, de 2.5 a 3.0 m. de altura a raíz desnuda, con un diámetro de circunferencia de copa de 0.80 m. a 1.00 m. del suelo, con cierre de malla de simple torsión de 2 metros de altura, y colocación de portal metálico motorizado de acero corten, con puerta incluida de acceso peatonal, para controlar la entrada y salida tanto de personas como de vehículos, así como un sistema hidráulico de 2 pilonas automáticas de acero inoxidable con bomba hidráulica independiente en cada piona, de 600 mm de altura y 270 mm de diámetro y 10 mm de espesor, con luces LED y cinta reflectante en la parte superior, controlando de esta forma la entrada y salida de los vehículos al centro.

Se realizará un aparcamiento privado para usuarios del centro, realizando cinco plazas de aparcamiento, una reservada para minusválidos, con pavimento compuesto por bordillo de piedra de granito de dimensiones 50x25 cm. de sección y adoquines de hormigón monocapa tipo románico, en piezas rectangulares de 9, 12 y 18 cm. de largo, 12 cm. de ancho y 10 cm. de espesor, ajustándose los distintos pavimentos a la geometría según planos del proyecto. A mayores, se realizará un muro de contención de tierras perimetral al aparcamiento, recubierto con piedra tipo Taco pequeño de Santiago en la pared vertical y por losa de piedra de granito de 10 cm. de espesor en la tapa, y se iluminará la zona con cinco

proyectoros de luz, de 800 mm de longitud, 65 mm de canto y entre 60-70 mm de alto, con chasis principal en aluminio mecanizado y anodizado, con cierre de vidrio templado y serigrafiado, con módulo óptico multiconfigurable con lentes LEDIL de alto rendimiento para obtener curvas adaptadas al espacio a iluminar, con 10 LED de alto rendimiento de 20 W multiconfigurables. Este mismo tipo de iluminación se utilizará también para iluminar el rótulo “CENTRO PRÍNCIPE FELIPE” a colocar en la glorieta, con chapa de acero corten de 20 mm de espesor, con letras de dimensiones 150 cm de alto, 50 cm de ancho y largo variable, según diseño de planos.

Se construirá un nuevo acceso a la zona de cocinas, mediante la apertura de un camino por la zona ajardinada del centro, camino compuesto por 20 cm de zahorra artificial 0/20 y firme de pavimento de 20 cm. de hormigón HA-25/B/25/IIa, con fck 25 N/mm², fabricado en central, con mallazo electrosoldado ME 20x20 cm, de diámetro 6-6 mm y acero B-500S, con acabado pulido o regleado con regleta vibradora.

Para finalizar, se construirá una nueva caseta de control para la completa vigilancia y seguridad del centro, compuesta por acero corten y acristalamiento de vidrio, con su correspondiente cimentación, instalaciones necesarias y sistemas de vigilancia, con acometidas de abastecimiento, pluviales, fecales, electricidad, telecomunicaciones, etc.

El proyecto contempla a mayores todas las actuaciones previas necesarias para la correcta ejecución de las obras (movimiento de tierras, demoliciones, retirada de elementos existentes, etc.), así como la limpieza final de las obras y una partida alzada a justificar para mantenimiento de servicios afectados durante las obras.

4.2. TRAZADO

La solución proyectada implica realizar una intervención global en todo el tramo de estudio, por lo que se ha realizado un levantamiento topográfico a partir del cual se ha definido geoméricamente todas las actuaciones planteadas, delimitando correctamente los carriles, aparcamientos y aceras.

Los criterios y especificaciones que se han seguido para la reordenación del acceso son las que se citan a continuación:

- La sección de la glorieta estará constituida por dos carriles de 4,00 m de ancho y caz para recogida de aguas de 0.30 m, con una isleta interior de diámetro 12 m. En las entradas y salidas se definen los correspondientes radios de giro y sobrecanchos que permitan realizar todas las maniobras de forma cómoda y segura.

- Se intentará mantener la cota actual del pavimento, salvo en zonas que sea aconsejable modificarla a consecuencia de la cota de las entradas u otro tipo de salvedad.
- Las principales características geométricas de las aceras proyectadas son:
 - ✓ La anchura mínima libre de obstáculos será de 1,80 metros.
 - ✓ La pendiente máxima será del inferior al 6%
 - ✓ La altura máxima de la aceras sobre la rasante de la calzada será inferior o igual a 12 cm.
 - ✓ La pendiente transversal de las aceras será del 2%.
 - ✓ En las zonas en las que se produce un ensanchamiento de la acera se han dispuesto áreas de estancia, cumpliendo las directrices que marca la ley de accesibilidad en lo referente a crear una zona totalmente accesible.

4.3. FIRMES Y PAVIMENTOS.

Calzada

En primer lugar se saneará la zona de actuación. En estas zonas se delimitará correctamente la superficie a sanear mediante corte con sierra para posteriormente ejecutar las siguientes operaciones.

- Demolición de Firme o pavimento existente. Se considera 12-15 cm. de demolición.
- Excavación en caja. Se decide excavar 30 cm., para posteriormente rellenar con:
 - ✓ 30 cm de zahorra Artificial ZA-0/20
 - ✓ 5 cm. de AC-22-Bin-50/70-S
 - ✓ 5 cm. de AC-16-Surf-50/70-S

A mayores, se contempla ejecutar la calzada con sus riegos de imprimación y adherencia correspondientes.

SECCIÓN ZONA DE CALZADA		
CAPA	MATERIAL	ESPESOR
Capa rodadura	AC-16-surf- 50/70-S	5 cm
Capa intermedia	AC-22-bin- 50/70-S	5 cm
Capa granular	ZA 0/20	30 cm

Aparcamientos

En la zona donde se proyecta aparcamientos se realizarán las siguientes operaciones.

- Demolición de Firme o pavimento existente. Se considera 12-15 cm. de demolición.
- Demolición de muro existente
- Realización de movimiento de tierras para desmonte del terreno hasta nueva rasante de aparcamiento.
- Excavación en caja. Se decide excavar 15 cm., para posteriormente rellenar con:
 - ✓ 15 cm de zahorra Artificial ZA-0/20
 - ✓ 15 cm de Hormigón HM-20 con mallazo.
 - ✓ adoquines de hormigón monocapa tipo románico.
 - ✓ Bordillo de piedra de granito de dimensiones 50x25 cm. de sección

SECCIÓN ZONA DE APARCAMIENTO		
CAPA	MATERIAL	ESPEJOR
Pavimento	Adoquines de hormigón monocapa tipo románico	10 cm
Solera	Hormigón HM-20 con mallazo	15 cm
Base	Zahorra artificial ZA 0/20	15 cm

Aceras

A la hora de proyectar las aceras se han tenido en cuenta los siguientes aspectos:

Generales:

- ▶ Deberá cumplir con el artículo 6 de la Ley de Accesibilidad e Supresión de Barreiras da Comunidade Autónoma de Galicia.

Definición geométrica:

- ▶ Las aceras se sitúan por encima de la cota de la carretera, quedando delimitadas por un bordillo de piedra de sección 50x25 cm, por lo que existirá una clara separación y delimitación entre el tráfico rodado y peatonal.
- ▶ La sección media útil de la acera será mayor de 1,8 m

Pavimentación:

- ▶ El pavimento deberá tener un coste competitivo tanto del punto de vista de la ejecución como de la conservación.
- ▶ Deberá integrarse con el entorno de la zona.
- ▶ Deberá ser duro, con un grado de deslizamiento mínimo, aún en el supuesto de estar mojado

La sección estructural de las aceras, estará constituida por:

SECCIÓN ZONAS DE ACERA		
CAPA	MATERIAL	ESPEJOR
Pavimento	Adoquines de hormigón monocapa tipo románico	10 cm
Pavimento	Losas de piedra de granito	10 cm
Solera	Hormigón HM-20 con mallazo	15 cm
Base	Zahorra artificial ZA 0/20	15 cm

A continuación se detallan los tipos de materiales a utilizar en la pavimentación de las aceras:

En lo referente a la **pavimentación** de las aceras, se ha decidido utilizar una mezcla de materiales entre piedra y hormigón. Por un lado, se ejecutarán zonas de la acera en adoquines de hormigón monocapa tipo románico. Para compactar correctamente la zona de adoquinado, y evitar su desplazamiento, se limitará la zona con bordillos de piedra de granito de 50x25, 25x25 y 100x25 cm de sección, según diseño de planos.

Por último. Se ejecutarán zonas de la acera en losas de piedra de granito de 10 cm de espesor, según diseño de planos.

Los pasos de peatones sobreelevados se identificarán mediante baldosa hidráulica podotáctil de botones de 30x30x5 cm de dimensión.

4.4. DRENAJE

La glorieta y las aceras contarán con todos los dispositivos de drenaje superficial necesarios para un correcto drenaje perimetral, redirigiendo el agua a estos dispositivos gracias a las pendientes existentes en los distintos pavimentos, evitando charcos o acumulación de agua en el firme y aceras a ejecutar.

La recogida de aguas se realizará mediante caz R-30 prefabricado de hormigón HM-20/P/40/Ila doble capa, de sección triangular 30x13-10cm., dirigiendo el agua a sumideros de hormigón HM-20/P/40/Ila, de 70x40x75 cm. de dimensión, conectados a los pozos de la red de pluviales y fecales mediante tuberías de PVC Ø=250 mm., de pared compacta de color teja SN-4.

4.5. INSTALACIONES

Abastecimiento

Se dotará de agua potable al nuevo punto de control de acceso mediante una acometida de abastecimiento a la red general municipal existente dentro del centro. Esta acometida contará con una longitud aproximada de 25 m., realizada con tubo de PEAD Ø=50 mm. PN 16 atm, con collarín de toma de polipropileno reforzado con fibra de vidrio, con válvula de corte de esfera, con formación de arqueta de 40x40 cm., colocada sobre solera de hormigón ligeramente armada de 20 cm de espesor, con marco y tapa de fundición de 40x40 cm clase D-400 rellenable.

A mayores, con el objetivo de cuidar el césped existente en el centro de la glorieta, se diseña un sistema de riego mediante aspersores sectoriales emergentes, contando con todos los elementos necesarios para una correcta instalación y funcionamiento (acometida de agua hasta el centro de la glorieta, programador electrónico, electroválvulas, etc).

Saneamiento.

En lo referente a las redes de saneamiento a renovar, se ha seguido las directrices que marca las "Instrucciones técnicas para obras hidráulicas en Galicia" ITOHG-SAN-1/1.

La red de pluviales y fecales se dividirá en tres tramos; por un lado se sustituirá el tramo de la red unitaria de pluviales y fecales existente en la zona de actuación, debido a que es una red bastante antigua, con un gran deterioro, sustituyendo dicho tramo por una nueva red unitaria compuesta por tubería de PVC Ø=600 mm., de pared compacta de color teja SN-4 y pozos de registro Di=100 cm. y h=3.00 m, formados por aros y conos de reducción prefabricados de hormigón.

Por otro lado, se realizará una red de pluviales perimetral a la glorieta para la recogida de aguas de los sumideros, creando una red compuesta por tubería de PVC Ø=400 mm., de pared compacta de color teja SN-4 y pozos de registro Di=100 cm. y h=2.00 m, formados por aros y conos de reducción prefabricados de hormigón, conectada a la red unitaria mencionada anteriormente.

Por último, se ejecutará paralela a la red unitaria una nueva red sin conectar, compuesta por tubería de PVC Ø=400 mm., de pared compacta de color teja SN-4 y pozos de registro Di=100 cm. y h=3.00 m, formados por aros y conos de reducción prefabricados de hormigón.

El motivo de proyectar estas tres redes de la forma mencionada se debe a prever la posibilidad de redactar, en un futuro no muy lejano, un proyecto de la Avenida de Montecelo que contemple realizar una red separativa a lo largo de toda la vía. De esta forma se permitiría conectar las redes separativas de pluviales y de fecales que se proyectarían en un futuro a las redes existentes en la glorieta, sin tener que demoler nada de lo que se contempla realizar en este proyecto. En caso de realizarse esta obra en un futuro, se podría conectar la futura red de pluviales a la red unitaria ejecutada en este proyecto, y la futura red de fecales a la red de fecales sin conexión ejecutada en este proyecto, teniendo así en un futuro una red separativa a lo largo de toda la avenida. La única actuación necesaria a realizar en la glorieta proyectada sería contemplar el desvío de la conexión de la acometida de fecales de la caseta de control, conectándola a la red de fecales en vez de a la red unitaria de pluviales y fecales, debido a que la red unitaria de pluviales y fecales en un futuro se convertiría en una red única de pluviales, libre de todo tipo de aguas fecales. Estos trabajos se realizarían en medio de la glorieta, en zona ajardinada, por lo que no se dañaría ni demolería ningún material de la nueva glorieta en caso de ejecutarse en un futuro la red separativa en toda la Avenida.

Alumbrado público

Los sistemas de iluminación consistirán en la colocación de 14 farolas en total, 13 farolas de 7 metros de alto en las zonas de pasos de peatones sobreelevados y una de 15 metros en el centro de la glorieta. Las farolas de 7 metros de altura estarán formadas por estructura cilíndrica de sección entre Ø 200-220mm, fabricada en acero inoxidable AISI 304, con acabado exterior mediante tratamiento termo lacado y anclaje encastrado en pavimento, con sistema de iluminación LED doble 60/30Watts, integrado en la estructura y orientable. La farola de 15 metros de altura estará formada por estructura cilíndrica de sección entre Ø 250-300mm, fabricada en acero inoxidable AISI 304, con acabado exterior mediante tratamiento termo lacado y anclaje encastrado en pavimento, con 6 módulos específicos de iluminación LED de 80 W cada uno, cilíndricos e integrados en la estructura y orientables en los 360º del eje de la misma.

A mayores, se colocarán a las entradas de la glorieta dos balizas de acero inoxidable, con conjunto de 240-250 mm de altura y diámetro de baliza de 204-206 mm, con acabado pulido o lacado de dos capas de poliuretano dos componentes, RAL a definir por la Dirección Facultativa, con difusor de metacrilato opal estabilizado contra rayos UV y reflector de

aluminio de gran pureza electro-abrillantado, equipada con módulo de led de 10W, para señalización visual de glorieta.

La zona de aparcamiento se iluminará con cinco proyectores de luz, de 800 mm de longitud, 65 mm de canto y entre 60-70 mm de alto, con chasis principal en aluminio mecanizado y anodizado, con cierre de vidrio templado y serigrafiado, con módulo óptico multiconfigurable con lentes LEDIL de alto rendimiento para obtener curvas adaptadas al espacio a iluminar, con 10 LED de alto rendimiento de 20 W multiconfigurables. Este mismo tipo de iluminación se utilizará para iluminar el rótulo "CENTRO PRÍNCIPE FELIPE" a colocar en la glorieta, con chapa de acero corten de 20 mm de espesor, con letras de dimensiones 150 cm de alto, 50 cm de ancho y largo variable, según diseño de planos.

El proyecto contempla la canalización necesaria para llevar electricidad a dichos sistemas de iluminación, consistente la nueva red en una canalización compuesta por líneas eléctricas de PE Ø90mm, instalación de conductor de cobre RVK 0,6/1kV 4x10mm² + 1X16mm² A/V y arquetas de conexión para alumbrado público fabricadas en polipropileno reforzado sin fondo, de medidas interiores 35x35x60 cm, con la nueva red conectada a la red de alumbrado público existente en la actualidad.

Telecomunicaciones y Electricidad.

Se dotará de electricidad y red de telecomunicaciones al nuevo punto de control de acceso mediante una acometida de electricidad y de telecomunicaciones a la red general municipal existente. Estas acometidas contarán con una distancia máxima de 25 m., formada por: Suministro y colocación de tubo de acero inoxidable de 3.00 metros de longitud y 7-10 cm de diámetro, para protección de pase de cables de la red subterránea al anclaje en fachada, con tubo embebido en hormigón desde cota -0.50 m. hasta rasante de calzada, y colocación desde red existente hasta tubo de acero inox. de tubo PE Ø 160mm, doble pared corrugada, con cableado necesario.

Redes existentes.

Las redes existentes en la actualidad de gas, R, etc, permanecerán sin modificar, debido a que son relativamente nuevas y no se encuentran deterioradas, teniendo máximo cuidado a la hora de ejecutar las obras para no dañar ninguna de estas redes.

4.6. SOLUCIONES AL TRÁFICO.

Las fases constructivas que se recomiendan para la ejecución de la obra son:

- ▶ Ejecución de aceras Margen Derecho (incluye retranqueo de elementos existentes, demoliciones de firmes y pavimentos, conducciones, dispositivos hidráulicos, pavimentación, instalaciones y colocación de mobiliario urbano)
- ▶ Ejecución de aceras Margen Izquierdo (incluye retranqueo de elementos existentes, demoliciones de firmes y pavimentos, conducciones, dispositivos hidráulicos, pavimentación, instalaciones y colocación de mobiliario urbano)
- ▶ Ejecución de cierres perimetrales del centro.
- ▶ Ejecución de la glorieta, permitiendo siempre el paso de los vehículos, contando con los sistemas de señalización y seguridad necesarios para realizar dicha actividad de forma segura.
- ▶ Repintado de marcas viales y colocación de señalización vertical.

4.7. SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO.

A la hora de proyectar se han tenido en cuenta las siguientes normativas y recomendaciones:

- ▶ Norma 8.2-IC sobre marcas viales, aprobada por Orden Ministerial de 16 de julio de 1987 (BOE del 4 de agosto y 29 de septiembre).
- ▶ OM FOM/534/2014 de 20 Marzo. (aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.

En los planos correspondientes se detallan de forma esquemática la señalización proyectada en el tramo en estudio.

4.8. INCIDENCIAS AMBIENTALES Y PATRIMONIO

De acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, las actuaciones propuestas en el presente proyecto no están incluidas como tales en los anexos I y II de la citada Ley, al no tratarse de un proyecto para la Construcción de autopistas y autovías, ni para la Construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continua. Por lo que no será necesaria la realización de un Estudio de Impacto Ambiental para este proyecto.

Los impactos producidos en la fase de construcción son en su mayoría de carácter compatibles con el medio. En algún medio se producen impactos moderados, como pueden

ser en la calidad del aire, morfología o efectos perniciosos sobre la calidad de vida de la población durante la ejecución de las obras, etc. Estos impactos en general son temporales y de carácter discontinuo. Será principalmente sobre estos impactos sobre los que habrá que plantear medidas preventivas y correctoras de impacto.

El resultado general de los impactos en la fase de explotación es beneficioso socio-culturalmente hablando, ya que la finalidad general de una obra civil es la mejora de los servicios y/o comunicaciones para proporcionar una mejora en la calidad de vida de la población.

Las obras de acceso al centro Príncipe Felipe se realizan dentro del dominio público de la propia vía y del centro, con lo que el impacto sobre el medio es despreciable, y tampoco se producirán impactos directos a los bienes patrimoniales.

La mejora de la carretera, lejos de depreciar la calidad del medio, persigue mejorar la seguridad vial y la calidad de vida de los ciudadanos, lo que se traduce en un importante efecto positivo sobre el medio socio-económico y humano.

Consideramos que con el cumplimiento de las medidas correctoras basadas en un correcto y completo estudio del medio ambiente donde se desarrollarán las obras, así como de las actividades a desarrollar en las mismas, y centradas en el cumplimiento legal en materia ambiental y en el establecimiento de buenas prácticas medioambientales, se conseguirá minimizar las posibles afecciones al medio ambiente que pudieran ocasionar las obras proyectadas.

4.9. RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN.

En la redacción del presente proyecto se ha dado cumplimiento al R. D. 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

4.10. ESTUDIO GEOTÉCNICO.

Teniendo en cuenta que la zona en la que se ejecutarán las obras está totalmente urbanizada, se considera que los materiales existentes en la zona de actuación serán materiales de relleno de la propia carretera, aceras y zanjas de las instalaciones existentes, considerando una tensión admisible en la zona de actuación de 2,00 Kp/cm², por lo que se considera que los terrenos afectados son aptos para la ejecución de la obra mencionada, ya que consistiendo básicamente en la renovación de los pavimentos existentes en el ámbito

descrito en los planos, rellenos de zanjas y realización de pozos y arquetas de poco tamaño y profundidad, no se cambian usos del suelo con respecto al ya existente.

A mayores, el proyecto no contempla grandes estructuras ni obras de fábrica importantes que puedan representar nuevas cargas para el terreno.

4.11. SEGURIDAD Y SALUD

Con objeto de dar cumplimiento al R.D. 1627/1997 de 24 de Octubre, se incluye, en el Anejo nº 08, un estudio de seguridad y salud en el trabajo.

4.12. PLANOS

En el Documento nº 2 Planos se definen las actuaciones en planta y alzado, y se dan los detalles necesarios para la correcta interpretación de las obras a ejecutar.

4.13. PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

En el Documento nº 3, Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, se indica, en primer lugar, la vigencia del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de carreteras y puentes (PG-3 y PG-4) del MOPU, siempre que no se indique lo contrario por las disposiciones específicas del presente proyecto.

Se hace, asimismo, una descripción de las obras, se dan especificaciones para los materiales más importantes y, por último se fijan las prescripciones para cada unidad de obra así como su forma de medición y abono.

5. CONDICIONES CONTRACTUALES

5.1. PLAN DE OBRA

Se incluye, en el Anejo nº 08 *Plan de Obra*, un programa de trabajos orientativo, en el que se reflejan las actividades más representativas y su duración.

El plazo total previsto para la ejecución de las obras es de 6 meses.

5.2. FORMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS

El artículo 89.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, establece lo siguiente:

“La revisión de precios en los contratos de las Administraciones Públicas tendrá lugar, en los términos establecidos en este Capítulo y salvo que la improcedencia de la revisión se hubiese previsto expresamente en los pliegos o pactado en el contrato, cuando éste se hubiese ejecutado, al menos, en el 20 por ciento de su importe y hubiese transcurrido un año desde su adjudicación. En consecuencia, el primer 20 por ciento ejecutado y el primer año de ejecución quedarán excluidos de la revisión”.

Dado que se ha estimado que el plazo de ejecución de los trabajos es de **seis meses (6)**, no es necesario realizar revisión de precios.

5.3. CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA.

Según el “Capítulo II. Medidas para impulsar la contratación pública con emprendedores”, “Artículo 43. Elevación de umbrales para la exigencia de clasificación”, de la Ley 14/2013, de 27 de Septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internalización, el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, queda modificado en el siguiente término:

“Uno. Se modifica el apartado 1 del artículo 65, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. Para contratar con las Administraciones Públicas la ejecución de contratos de obras cuyo valor estimado sea igual o superior a 500.000 euros o de contratos de servicios cuyo valor estimado sea igual o superior a 200.000 euros, será requisito indispensable que el empresario se encuentre debidamente clasificado. Sin embargo, no será necesaria clasificación para celebrar contratos de servicios comprendidos en las categorías 6, 8, 21, 26 y 27 del Anexo II.

En el caso de que una parte de la prestación objeto del contrato tenga que ser realizada por empresas especializadas que cuenten con una determinada habilitación o autorización profesional, la clasificación en el subgrupo correspondiente a esa especialización, en caso de ser exigida, podrá suplirse por el compromiso del empresario de subcontratar la ejecución de esta porción con otros empresarios que dispongan de la habilitación y, en su caso, clasificación necesarias, siempre que el importe de la parte que debe ser ejecutada por éstos no exceda del 50 por ciento del precio del contrato.»”

A efectos de acreditar la solvencia en relación con el artículo 74.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, se propone que la clasificación que deberá ostentar el contratista deberá ser la siguiente:

CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA			
GRUPO		G (viales y pistas)	
SUBGRUPO		6 (Obras viales sin cualificación específica)	
CATEGORIA	PBL	454.530,01	3 (Cuantía superior a 360.000 euros e inferior o igual a 840.000 euros)
	PLAZO	6 MESES	
	ANUALIDAD MEDIA	454.530,01	

6. PRESUPUESTO

6.1. MEDICIONES

Las mediciones de la obra se han dividido en capítulos y cada uno de ellos en actividades especificando dentro de cada una de ellas las distintas unidades de obra.

Con la finalidad de facilitar la comprensión de la medición de algunas unidades de obra, se incluyen mediciones auxiliares de movimiento de tierras y afirmado.

6.2. CUADROS DE PRECIOS

En los cuadros de precios nº 1 y nº 2, las distintas unidades de obra se ordenan por su número y designación correspondiente.

6.3. PRESUPUESTOS

6.3.1. PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL

El presupuesto de Ejecución Material asciende a la cantidad de:

TRESCIENTOS OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y SIETE Euros con NOVENTA Y NUEVE céntimos (381.957,99 Euros)

6.3.2. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN:

El presupuesto Base de Licitación se obtiene del anterior sin más que sumarle el 13 % de Gastos Generales, el 6% de Beneficio Industrial

El Presupuesto Base de Licitación resulta ser de:

CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS TREINTA Euros con UN céntimo (454.530,01 Euros)

6.3.3. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN CON IVA:

EL presupuesto Base de Licitación con IVA (21%) resulta ser de:

QUINIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN Euros con TREINTA Y UN céntimos (549.981,31 Euros)

6.3.4. PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN:

El Presupuesto para Conocimiento de la Administración resulta de sumar al presupuesto Base de Licitación el coste de las Expropiaciones y el de los Servicios Afectados. Resulta ser de:

QUINIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN Euros con TREINTA Y UN céntimos (549.981,31 Euros)

7. DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA

Dado que la obra objeto del presente Proyecto incluye todos los trabajos necesarios que la convierten en ejecutable, se considera que se cumple el decreto 1098/2001 por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y concretamente su artículo 125-1, donde se dice: "los proyectos deberán referirse a obra completa, entendiéndose por tales las susceptibles de ser entregadas al uso general o al servicio correspondiente".

8. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 8/1997 Y DEL DECRETO 35/2000

En la redacción del presente proyecto se ha dado cumplimiento a la Ley 8/1997 de 20 de Agosto, de accesibilidad y supresión de barreras, de la Comunidad Autónoma de Galicia, y al Decreto 35/2000 de 29 de Febrero, reglamento que desarrolla dicha ley, habiéndose tenido en cuenta las normas y los criterios básicos, destinados a facilitar a las personas con

cualquier limitación funcional o sensorial la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios de la colectividad, así como evitar y suprimir las barreras y obstáculos que impidan o dificulten su normal desarrollo.

9. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

El presente proyecto de construcción consta de los siguientes documentos:

DOCUMENTO Nº 1 MEMORIA

MEMORIA DESCRIPTIVA

ANEJOS A LA MEMORIA

- Anejo nº 1: Antecedentes
- Anejo nº 2: Topografía y replanteo
- Anejo nº 3: Firmes y pavimentos
- Anejo nº 4: Instalaciones
- Anejo nº 5: Señalización, Balizamiento y Defensas
- Anejo nº 6: Impacto Ambiental, Geología y Geotécnica
- Anejo nº 7: Soluciones al tráfico
- Anejo nº 8: Plan de Obra
- Anejo nº 9: Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición
- Anejo nº 10: Estudio de Seguridad y Salud
- Anejo nº 11: Servicios afectados
- Anejo nº 12: Ensayos de calidad
- Anejo nº 13: Clasificación del Contratista
- Anejo nº 14: Justificación de precios
- Anejo nº 15: Fórmula de revisión de precios
- Anejo nº 16: Presupuesto para conocimiento de la Administración

DOCUMENTO Nº 2: PLANOS

DOCUMENTO Nº 3: PLIEGO DE CONDICIONES

DOCUMENTO Nº 4: PRESUPUESTO

MEDICIONES

CUADROS DE PRECIOS

- Cuadro de precios nº 1
- Cuadro de precios nº 2

PRESUPUESTOS

- Presupuestos parciales

Presupuesto de Ejecución Material

Presupuesto Base de Licitación

10. CONCLUSIÓN

El presente Proyecto de Construcción contiene los documentos necesarios de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 123 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de contratos del Sector Público, por lo que se propone para su aprobación a la Superioridad.

Pontevedra, Noviembre de 2016

El Ingeniero Autor del Proyecto

**La Técnico de Proyectos del Servicio de
Movilidad**

Fdo. Jaime David Ruibal de Sola
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Fdo.: Noemí Romero Nieto
Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos