

ÍNDICE

1 ANTECEDENTES Y ORDEN DE ESTUDIO.....	3	4.11	EXPROIACIONES E INDEMNIZACIONES.....	10
2 OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.....	3	4.12	PLANOS.....	10
3 DATOS PREVIOS	3	4.13	PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS	10
3.1 LOCALIZACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL	3	5	CONDICIONES CONTRACTUALES	10
3.2 ORGANISMOS AFECTADOS	4	5.1	PLAN DE OBRA.....	10
3.3 CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA	5	5.2	FORMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS	11
3.4 GEOLOGÍA Y GEOTECNIA	5	5.3	CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA.	11
3.5 EFECTOS SÍSMICOS.....	6	6	PRESUPUESTO.....	11
3.6 CLIMATOLOGÍA HIDROLOGÍA Y DRENAJE.....	6	6.1	MEDICIONES.....	11
4 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	6	6.2	CUADROS DE PRECIOS.....	11
4.1 TRAZADO.....	6	6.3	PRESUPUESTOS.....	11
4.1.1 PLANTA.....	6	6.3.1	PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	11
4.1.2 ALZADO.....	7	6.3.2	PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN:	11
4.1.3 SECCIÓN TRANSVERSAL	7	6.3.3	PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN CON IVA:	11
4.2 FIRMES Y PAVIMENTOS.	7	6.3.4	PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN:	12
4.3 DRENAJE.....	8	7	DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA.....	12
4.3.1 DRENAJE LONGITUDINAL	8	8	CUMPLIMIENTO DE LA LEY 8/1997 Y DEL DECRETO 35/2000.....	12
4.3.2 DRENAJE TRANSVERSAL.....	9	9	DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	12
4.4 ESTRUCTURAS.	9	10	CONCLUSIÓN	13
4.5 SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO.....	9			
4.5.1 SEÑALIZACION HORIZONTAL	9			
4.5.2 SEÑALIZACION VERTICAL	9			
4.6 SERVICIOS AFECTADOS	9			
4.7 SOLUCIONES AL TRÁFICO.....	10			
4.8 INCIDENCIAS MEDIOAMBIENTALES.....	10			
4.9 RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN.....	10			
4.10 SEGURIDAD Y SALUD	10			

1 ANTECEDENTES Y ORDEN DE ESTUDIO.

Con fecha de febrero de 2015, la Excelentísima Diputación de Pontevedra decide redactar el proyecto “ENSANCHE Y MEJORA DE LA E.P. 0405 XESTEIRA - ALMOFREI DEL P.K. 0+000 AL P.K. 0+750 (COTOBADE)”.

2 OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.

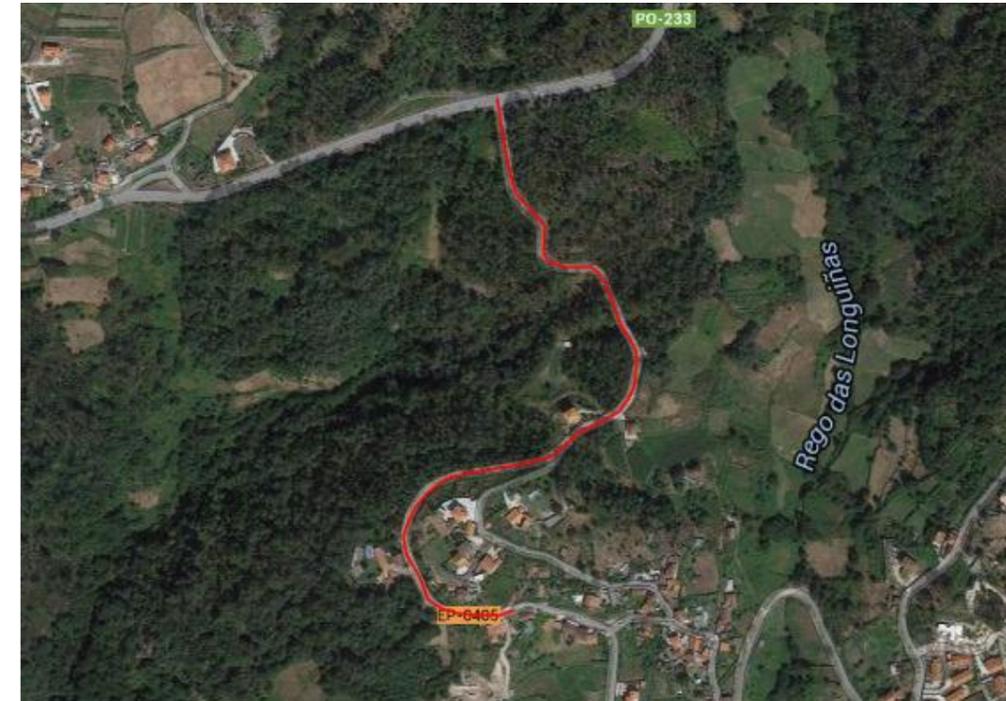
El objeto del presente proyecto es definir, justificar y valorar las obras necesarias para proceder a la ampliación de la plataforma de la carretera E.P. 0405. Se realizará un aumento de plataforma mediante la retirada de muros y cierres existentes si fuese necesario.

3 DATOS PREVIOS

3.1 LOCALIZACIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL

Las obras se desarrollan en el municipio de Cotobade (Pontevedra).

El tramo en el que se actuará tiene una longitud aproximada de 750 metros y es el que se muestra en la siguiente figura:



En cuanto al trazado en alzado, el perfil longitudinal es el que se muestra en la siguiente figura:



La pendiente máxima es del 11%.

Por último, la calzada en el tramo analizado, tiene una anchura variable, entre cinco y seis metros con un trazado sinuoso y firme en mal estado.



3.2 ORGANISMOS AFECTADOS

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

- Diputación de Pontevedra, por sus competencias sobre la carretera objeto de actuación.
- El ayuntamiento de Cotobade.

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. En el anejo nº 1 *Cartografía y Topografía* se describe detalladamente el procedimiento que se ha llevado a cabo para la obtención de la cartografía que se emplea en el presente proyecto.

3.4 GEOLOGÍA Y GEOTECNIA

Geográficamente, la zona de estudio se sitúa en el Suroeste de la provincia de Pontevedra. Morfológicamente es un terreno de relieve suave a moderado y baja altitud sobre el nivel del mar. El clima lluvioso y el suave relieve favorecen desarrollos edáficos de cierta importancia.

Atendiendo a la división en zonas paleogeográficas, los terrenos investigados se encuadran en la zona "Galicia Central – Tras os Montes" definida por Matte en 1968 o bien en la "Zona Centroibérica" según la clasificación propuesta por Jullivert et al. (1972).

Desde el punto de vista estratigráfico y estructural dentro de la hoja de Villagarcía de Arosa se distinguen dos dominios claramente diferenciados:

- Complejo de Noya: Constituido por paragneises, esquistos micáceos con algunas intercalaciones de niveles cuarcíticos, paraanfibolitas y ortoanfibolitas. Los paragneises son las rocas más abundantes dentro del complejo, mientras las paraanfibolitas y ortoanfibolitas aparecen como niveles de escasa potencia.
- Dominio migmatítico y de las rocas graníticas. Grupo Lage: Dentro de este nivel aparecen granitos de dos micas más o menos homogéneos así como una serie de enclaves metamórficos que han sufrido procesos metamórficos muy intensos. Dentro de los enclaves anteriormente mencionados destaca la existencia de gneises glandulares, micaesquistos y paragneises que en ocasiones son atravesados por filones de granitos de dos micas de potencia variable.

Sobre los materiales anteriormente mencionados se depositan unos sedimentos cuaternarios que engloban tanto depósitos litorales (dunas, playas antiguas y rasa litoral) del pleistoceno como depósitos aluvionares, de escaso desarrollo y suelos eluvionares del holoceno con afloramientos en casi toda la superficie de la hoja y con potencias que llegan a superar los tres metros.

La investigación de campo realizada ha consistido en realizar labores de reconocimiento, interpolación y correlación lateral de datos.

A continuación se presentan las conclusiones más relevantes extraídas de la campaña geotécnica realizada:

Tierra Vegetal: Se considera en los cálculos un espesor medio de 0.30 mts de tierra vegetal. Este material se excava mediante la operación de despeje y desbroce.

Explanada: Los fondos de desmonte se asimilan a suelos tolerales, por lo que, para lograr la explanada tipo E-2 prevista, se hace necesario sustituir y reemplazar por suelo seleccionado el terreno bajo las zonas de nueva pavimentación.

Terraplenes: Los terraplenes se ejecutarán con taludes 3/2. Los materiales obtenidos de los desmontes, descontada la tierra vegetal y los saneos, se corresponden con las características de suelo tolerable, por lo que podrán ser empleados para la ejecución de los cimientos de los terraplenes.

Desmontes: Los desmontes proyectados son de escasa entidad y se ejecutarán todos con taludes 1/1.

Estructuras: Los muros de contención proyectados se diseñan considerando una tensión admisible en la cimentación de 2 kp/cm²

3.5 EFECTOS SÍSMICOS

A la hora de tener en cuenta o no los posibles efectos sísmicos sobre las obras proyectadas, se ha consultado la "Norma de Construcción Sismorresistente: puentes". NCSP-07. Real Decreto 637/2007 de 18 de mayo.

Dado las características de las obras y a la zona de actuación no se requieren la consideración de los posibles efectos sísmicos.

En el anejo nº 3 *Efectos sísmicos* se justifica detalladamente el cumplimiento de la normativa vigente.

3.6 CLIMATOLOGÍA, HIDROLOGÍA Y DRENAJE.

La zona donde se desarrollan las obras se encuentran bajo la influencia de un clima oceánico-húmedo, caracterizado por unas temperaturas suaves debido a la influencia de las corrientes cálidas marinas, y por abundantes precipitaciones causadas por la descarga de las masas de aire que se mueven del Atlántico hacia la Península, al entrar en contacto con la tierra y con las primeras elevaciones montañosas.

Algunas de características climáticas más destacables son:

- La temperatura media anual oscila entre 14 -15 °C, con una amplitud térmica media que no excede de los 9 °C.
- Las humedades relativas medias oscilan entre el 70-75 por ciento.
- Las precipitaciones son abundantes, con una media de 1.500 mm. Anuales, que se reparten de forma irregular a lo largo de todo el año, con un mínimo en verano y un máximo en otoño-invierno. Las precipitaciones se reparten entre unos 150-160 días a lo largo de año, lo que supone aproximadamente un 35%-45% de días de lluvia.
- El número de día de helada es muy bajo, normalmente inferior a 5 anuales y se centran en los meses de Enero y Diciembre.
- El número de horas de sol oscila sobre unas 2.300 a lo largo de todo el año.
- Los chubascos no son violentos ya que únicamente el 1% por ciento anual del total pluviométrico en 24 horas es superior a 50 mm.

- En la zona predominan los vientos de componente W-SW (13% de los vientos anuales de componente SW y 13% de componente WSW), que aportan nubosidad y precipitaciones abundantes con temperaturas suaves. En menor intensidad se presentan los vientos de componente N-NE (10% de los vientos anuales de componente NNE).

Por lo que respecta a la pluviometría de la zona de estudio, se adopta el método de cálculo propuesto en la publicación "Máximas lluvias diarias en la España Peninsular", publicado por el Ministerio de Fomento. Los datos de cálculo son los siguientes:

$C_u = 0.35$

$P_{dmed} = 75$

Periodo de Retorno: 25 años

$K_t = 1.732$

$P_d 25 \text{ años} = 129.9 \text{ mm}$

En el anejo nº 4 *Climatología e Hidrología* se justifican los cálculos hidrológicos realizados.

4 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

4.1 TRAZADO.

La actuación proyectada sobre la carretera EP-0405 consiste básicamente en la ampliación de la sección transversal existente para formar una calzada total de 9 metros. Por ello, se ha mantenido en líneas generales la geometría actual, realizando tan solo pequeños ajustes del eje, dentro de la plataforma actual, con la finalidad de adaptar la solución proyectada al terreno y minimizar en lo máximo las afecciones a las propiedades colindantes. Por ello, se mantienen las características geométricas existentes, tanto en planta como en alzado.

Se describe a continuación el trazado propuesto:

4.1.1 PLANTA

La propuesta de trazado incluida en el presente Proyecto, tiene las siguientes características principales:

- ✓ Terreno Ondulado.
- ✓ Radio mínimo: 23 m.
- ✓ Radio máximo: 200 m.

A la vista de los datos, se comprueba que el trazado es bastante sinuoso, si bien las alineaciones tienen en general pequeño desarrollo.

4.1.2 ALZADO

La propuesta de trazado incluida en el presente Proyecto, tiene las siguientes características principales:

Los parámetros más representativos del trazado propuesto son:

- Pendiente Máxima: 9.5 %
- Pendiente Mínima: 0.50 %
- Acuerdo Cóncavo Mínimo: 600
- Acuerdo Cóncavo Máximo: 1200
- Acuerdo Convexo Mínimo: 500
- Acuerdo Convexo Máximo: 800

4.1.3 SECCIÓN TRANSVERSAL

Se proponen la siguiente sección transversal para todo el tramo:

Sección 1: Formada por dos carriles de circulación de 3.50 mts cada uno, y sendas arcenes de 1.00 metros.

4.2 FIRMES Y PAVIMENTOS.

Para la determinación de la categoría del tráfico, es necesario evaluar la intensidad de tráfico de vehículos pesados para el año de puesta en servicio (2014). A falta de datos de aforo de tráfico se ha considerado una categoría T41.

A falta de datos de aforo de tráfico se ha considerado una categoría T41.

El paquete de firme adoptado es el siguiente:

ZONAS DE ENSANCHE

CAPA	MATERIAL	ESPESOR
Capa de Rodadura	AC-16-Surf-50-70-S	5 cm
Capa de Regularización	AC-16-Bin-50-70-S	2 cm
Capa base	MACADAM BITUMINOSO	10 cm
Subbase	ZAHORRA ARTIFICIAL	20 cm
Explanada	Suelo Seleccionado	55 cm

ZONAS DE CALZADA EXISTENTE

CAPA	MATERIAL	ESPESOR
Capa de Rodadura	AC-16-Surf-50-70-S	5 cm
Capa de Regularización	AC-16-Bin-50-70-S	2 cm

4.3 DRENAJE.

4.3.1 DRENAJE LONGITUDINAL

Se han proyectado los siguientes elementos de drenaje longitudinal:

Cuneta de borde de calzada

La sección de cuneta dispuesta en el borde de calzada en los tramos de desmonte es la de cuneta triangular de seguridad revestida de hormigón, con taludes 2:1, y con una profundidad máxima de 0,25 m. por lo que la anchura total de la cuneta es de 0,50 m.

La cuneta irá situada entre el arcén y la base del talud y tendrá una pendiente igual a la de la rasante de la carretera, excepto en las proximidades de los puntos bajos, donde dicha pendiente se ha limitado a 0.002%, con el fin de no desbordar la cuneta.

Se ha calculado la superficie de aportación a las cunetas mediante los datos de anchura de calzada, peraltes, aportaciones puntuales (caudales procedentes de bajantes por el talud de desmonte) y aportaciones lineales (desmontes). Los resultados se incorporan al final del anejo.

Los desagües de las cunetas se realizan bien directamente al terreno, o bien a obras de drenaje transversal.

Tubo Dren

En los tramos en los que se proyecta la cuneta revestida, se instala drenaje profundo en el borde del asfalto para la recogida de aguas infiltradas en el firme, formado por un tubo de PVC circular, ranurada, de diámetro 125 mm. recubierto por ambos lados de un geotextil no tejido de polipropileno agujeteado termosoldado.

Bajantes de Terraplén y Bordillo remontable

El objetivo fundamental de este dispositivo, es evitar que el agua evacuada por la plataforma erosione el talud de terraplén, en las zonas en las que este supere una altura de 3,0 m. Con este objeto, se dispondrán bajantes encastradas en el talud con una frecuencia que según el Ap. 3.3.2 de la Instrucción debe ser del orden de 50 m. Donde la pendiente de la carretera sea muy reducida por tratarse de zonas de acuerdos verticales se aumentará la densidad de dichas bajantes, para evitar problemas de encharcamientos de calzada.

La reconducción del agua hasta la bajante se efectúa mediante un bordillo remontable situado en el límite arcén/berma que canaliza el agua hasta el punto de ubicación de la bajante. En los planos de detalles aparece la definición completa del modelo tipo.

Colector de Pluviales

Se proyecta un colector de PVC de 400 mm de diámetro para la recogida de las aguas pluviales procedentes de la escorrentía de la calzada, así como las aguas de infiltración recogidas por el tubo dren.

El colector de pluviales se instala por la margen izquierda de la carretera.

Los caudales, conducidos a través de los bordillos caz, son interceptados por un sistema de imbornales sumideros de hormigón prefabricado de 60x60 cm., y 60 cm. de profundidad, a donde se conectan igualmente el tubo dren.

Arquetas

La misión de las arquetas es la de conectar distintos elementos del drenaje longitudinal, así como servir de acceso para limpieza y mantenimiento.

Se colocarán arquetas en los siguientes puntos:

- ✓ Cuando bajo la cuneta discurra un colector, para facilitar la limpieza. La separación entre arquetas será de 50 m como máximo.
- ✓ Para desaguar una cuneta. En este caso, el agua se recogerá mediante la arqueta, que la conducirá al exterior mediante una O.T.D.L.
- ✓ Para acceder a una O.D. Estas arquetas podrían considerarse pozos de entrada a las obras de drenaje. Sirven también de desagüe de la cuneta.

Se han proyectado de hormigón armado, de acuerdo a las dimensiones y disposición reflejadas en los planos correspondientes.

Salvacunetas

Se proyectan salvacunetas formadas por tubos de hormigón para realizar cruces del drenaje longitudinal bajo la calzada.

4.3.2 DRENAJE TRANSVERSAL

Se proyectan dos obras de drenaje transversal ubicadas en los PKS 0+126 y 0+205.

Ambas ODTS se definen mediante sendos tubos de hormigón de 1.500 mm de diámetro. En ambos casos, las embocaduras se dimensionan mediante pozos arqueta, y las salidas mediante boquillas con aletas. Las dos ODTS se han dimensionado para desaguar los caudales correspondientes a un periodo de retorno de 500 años.

4.4 ESTRUCTURAS.

Para realizar la ampliación de la sección propuesta evitando invadir más de lo necesario las propiedades privadas colindantes, se proyecta la construcción de un muro de escollera en la margen izquierda de la nueva carretera, entre los PKS 0+435 a 0+750.

4.5 SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO.

4.5.1 SEÑALIZACION HORIZONTAL

La señalización horizontal se ejecutará con pintura acrílica en base acuosa por ser la que mejor se adapta a los criterios exigidos por la normativa teniendo en cuenta la naturaleza de la obra, tal y como se justifica en el Anejo nº 7: Señalización.

La tipología de la señalización horizontal proyectada es la siguiente

- Marcas longitudinales discontinuas para separación de carriles normales: M-1.3
- Marcas longitudinales continuas para separación de sentidos y prohibición de adelantar por falta de visibilidad. M-2.2

- Marcas longitudinales continuas para borde de calzada M-2.6 de 0.15 cmts:
- Líneas de detención: M-4.1

4.5.2 SEÑALIZACION VERTICAL

Teniendo en cuenta que se trata de una carretera convencional con arcén, se han adoptado los siguientes tamaños para las señales:

- Señales circulares de 600 mm de diámetro.
- Señales cuadradas de 600 mm de lado.

El nivel de retroreflexión es 1.

4.6 SERVICIOS AFECTADOS

En líneas esquemáticas, se han detectado las siguientes afecciones:

- ✓ Líneas eléctricas de Baja Tensión: Se afectan varias líneas al quedar los postes de sustentación dentro de la futura plataforma. Se hace necesario el retranqueo de los postes afectados y la nueva colocación de la línea.
- ✓ Líneas eléctricas de Alumbrado: Se afectan varias líneas al quedar los postes de sustentación dentro de la futura plataforma. Se hace necesario el retranqueo de los postes afectados y la nueva colocación de la línea.
- ✓ Líneas telefónicas: Se afectan varias líneas al quedar los postes de sustentación dentro de la futura plataforma. Se hace necesario el retranqueo de los postes afectados y la nueva colocación de la línea.
- ✓ Red de Saneamiento: La renovación completa del firme actual, va a implicar el recrecido de una serie de arquetas de saneamiento que quedan dentro de la traza.

La reposición de dichos servicios implica un coste de VEINTE MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y UN EUROS CON VEINTE CENTIMOS (20.831,20 €).

4.7 SOLUCIONES AL TRÁFICO.

Para la ejecución de las obras, no será preciso realizar cortes temporales de la carretera. No obstante, podrían plantearse cortes parciales de carriles de circulación, por lo que será necesario adoptar las correspondientes medidas de señalización. En el Anejo nº 8 Soluciones al Tráfico durante la ejecución de las obras, se detalla la metodología a seguir en estos casos.

4.8 INCIDENCIAS MEDIOAMBIENTALES.

En el anejo nº 9 Estudio Medioambiental, se analiza el impacto medioambiental de las obras, concluyendo con que no suponen daño alguno al medio.

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 SEGURIDAD Y SALUD

Con objeto de dar cumplimiento al R.D. 1627/1997 de 24 de Octubre, se incluye, en el Anejo nº 14, un Estudio de Seguridad y Salud en el trabajo.

4.11 EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES

Para la ejecución de las obras proyectadas es necesario expropiar una superficie total de de 4.378,73 m².

El valor estimado para las expropiaciones asciende a CUARENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y CUATRO EUROS CON VEINTICINCO CENTIMOS (47.684,25 €)

La valoración de los Bienes Afectados asciende a QUINIENTOS EUROS (500,00 €)

El presupuesto estimado del suelo y construcciones de la presente expropiación, debido a ocupaciones derivadas del trazado, teniendo en cuenta para su cálculo la situación básica del suelo, su clasificación urbanística y su aprovechamiento agrícola en el término municipal afectado, aplicando los precios correspondientes, sumándole la partida destinada a mejoras y otros y aplicándole el Premio de Afección regulado por el Art. 47 LEF alcanza el valor total de **CINCUENTA MIL SESENTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA Y SEIS CENTIMOS (50.068,46 €)**.

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 11 *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 SEIS (6) meses.

5.2 FORMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS

Teniendo en cuenta la duración estimada para la obra, no es preciso incluir fórmula de revisión de precios.

5.3 CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA.

En cumplimiento de lo dispuesto en 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		4 (Con firmes de mezcla bituminosa)	
CATEGORIA	PBL	461.662,41€	d
	PLAZO	12	
	ANUALIDAD MEDIA	461.662,41€	

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

Asciende el presupuesto de ejecución material a la expresada cantidad de de TRESCIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN EUROS CON SESENTA CENTIMOS (387.951,60€).

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

Asciende el PRESUPUESTO BASE DE LICITACION a la expresada cantidad de CUATROCIENTOS SESENTA Y UN MIL SEISCIENTOS SESENTA Y DOS EUROS CON CUARENTA Y UN CENTIMOS (461.662,41 €).

6.3.3 PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN CON IVA:

EL presupuesto Base de Licitación con IVA resulta ser de:

Asciende el PRESUPUESTO BASE DE LICITACION a la expresada cantidad de QUINIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE EUROS CON CINCUENTA Y DOS CENTIMOS (558.611,52 €).

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, servicios afectados, y controles medioambientales y patrimoniales. Resulta ser de:

Asciende el PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN a la expresada cantidad de SEISCIENTOS OCHO MIL SEISCIENTOS SETENTA Y NUEVE EUROS CON NOVENTA Y OCHO CENTIMOS (608.679,98€).

7 DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA

En la redacción del presente proyecto se ha dado cumplimiento a las normas vigentes y a los requisitos exigidos por el artículo 74 de la Ley 3/2011 de 14 de Noviembre de Contratos del Sector Público, ya que sus obras constituyen una unidad completa que puede entregarse al uso público una vez terminada.

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 Y ANEJOS

1.1 MEMORIA DESCRIPTIVA

1.2 ANEJOS A LA MEMORIA

ANEJO Nº 1: CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

ANEJO Nº 2: GEOLOGÍA Y GEOTECNIA

ANEJO Nº 3: EFECTOS SÍSMICOS

ANEJO Nº 4: CLIMATOLOGÍA, HIDROLOGÍA Y DRENAJE

ANEJO Nº 5: FIRMES Y PAVIMENTOS

ANEJO Nº 6: SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS

ANEJO Nº 7: SOLUCIONES AL TRÁFICO DURANTE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

ANEJO Nº 8: ESTUDIO MEDIOAMBIENTAL

ANEJO Nº 9: JUSTIFICACION DE PRECIOS

ANEJO Nº 10: PROGRAMA DE TRABAJOS

ANEJO Nº 11: CLASIFICACION DEL CONTRATISTA

ANEJO Nº 12: GESTION DE RESIDUOS

ANEJO Nº 13: SEGURIDAD Y SALUD

ANEJO Nº 14: EXPROPIACIONES

ANEJO Nº 15: PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACION

DOCUMENTO Nº 2: PLANOS

DOCUMENTO Nº 3: PLIEGO DE CONDICIONES

DOCUMENTO Nº 4: PRESUPUESTO

4.1 MEDICIONES

4.2. CUADROS DE PRECIOS

4.2.1. Cuadro de precios nº 1

4.2.2. Cuadro de precios nº 2

4.3. PRESUPUESTOS

10 CONCLUSIÓN

Se considera que el presente proyecto de construcción cumple las normas vigentes por lo que se propone para su aprobación a la Superioridad.

Pontevedra, febrero de 2015

El Ingeniero Autor del Proyecto

El Director de Infraestructuras en Funciones

Fdo. Belén Pampin Camino

Fdo. Manuel González Juanatey