

***MELLORA DA SEGURIDADE VIAL NA E.P. 7102 SERRAPIO-
PORTELA, DO P.K. 0+000 Ó P.K. 1+920 (CERDEDO-
COTOBADE)***

SITUACIÓN: E.P. 7102 SERRAPIO – PORTELA (CERDEDO-COTOBADE)

PROMOTOR: DEPUTACIÓN PROVINCIAL DE PONTEVEDRA

MEMORIA EXPLICATIVA**1. ANTECEDENTES**

Dentro da extensa rede de estradas pertencentes á Deputación de Pontevedra, atópase a E.P. 7102 SERRAPIO – PORTELA, no Concello de Cerdedo-Cotobade.

Na actualidade, a estrada atópase cun deterioro importante do firme existente, así como dunha inexistencia de sinalización tanto horizontal coma vertical, falta de limpeza e roza dos marxes, reperfilado de cunetas, etc.

A maiores, do P.K. 0+000 ó P.K. 1+740 a estrada presenta na actualidade zonas ensanchadas e pavimentadas cun ancho total de 9 metros, sen delimitar o ancho dos carrís con sinalización horizontal, véndose reducida a súa sección drasticamente noutros puntos a escasos 4 metros de ancho total, sen ningún tipo de sinalización previa advertindo da redución de sección, sendo o estado actual da estrada neste tramo un perigo para a seguridade dos usuarios da vía.

Por último, do P.K. 1+740 ó P.K. 1+800 existe un sobrancho sen pavimentar de aproximadamente 5 metros, e do P.K. 1+800 ó P.K. 1+890 existe unha variante da estrada de 10 metros de ancho, atopándose na actualidade estes dous tramos en xabre, sen ningún tipo de rega ou pavimentación, cun comezo de deterioro debido as choivas, producindo no ensanche e na variante escorrentías que arrastran os finos do xabre, perdendo material pouco a pouco.

Debido ó mencionado anteriormente, a Deputación de Pontevedra vese na obriga de realizar unha actuación para mellorar a seguridade vial desde o P.K. 0+000 ata o P.K. 1+920 da estrada E.P. 7102 SERRAPIO – PORTELA.

2. OBXECTO DO PRESENTE PROXECTO

O obxecto deste orzamento é a mellora da seguridade vial desde o P.K. 0+000 ata o P.K. 1+920 da estrada E.P. 7102 SERRAPIO – PORTELA.

Dita actuación consistirá en:

- 1) Do P.K. 0+000 ó P.K. 1+440.

Pavimentación de 7 metros de ancho do firme existente para a creación de 2 carrís de 3 metros de ancho e unha beiravía de 0,50 metros a cada lado.

A actuación consistirá na realización dun varrido previo, para posteriormente aplicar unha rega de adherencia C60B3 TER, regularizar a zona mediante 2 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S, aplicar unha segunda rega de adherencia C60B3 TER e finalmente pavimentar con unha capa de firme de 5 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S.

Do P.K. 0+300 ó P.K. 0+350 é necesario facer unha redución da sección do firme debido a existencia dunha ponte, contemplando o proxecto a colocación de dous Redutores Físicos de Velocidade á entrada e saída da ponte, reducindo a velocidade de 60 Km/h a 30 Km/h, e sinalizando a presenza do estreitamento coa sinalización correspondente.

- 2) Do P.K. 1+440 ó P.K. 1+740.

Pavimentación da totalidade do firme existente, tendo nesta zona un ancho variable, véndose reducida considerablemente a sección de 7 metros que temos no tramo anterior.

A actuación consistirá na realización dun varrido previo, para posteriormente aplicar unha rega de adherencia C60B3 TER, regularizar a zona mediante 2 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S, aplicar unha segunda rega de adherencia C60B3 TER e finalmente pavimentar con unha capa de firme de 5 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S.

É necesario facer unha redución da sección do firme debido a existencia dun núcleo de vivendas (Aldea de Bugarín), contemplando o proxecto a colocación de dous Redutores Físicos de Velocidade á entrada e saída do núcleo, reducindo a velocidade de 60 Km/h a 30 Km/h, e sinalizando a presenza do estreitamento coa sinalización correspondente.

- 3) Do P.K. 1+740 ó P.K. 1+800.

Execución de ensanche do vial existente, pasando dunha sección de aproximadamente 4.50 metros a unha sección de 7 metros, creando así 2 carrís de 3 metros de ancho e unha beiravía de 0,50 metros a cada lado.

A actuación consistirá no saneo por ambas marxes do sobreancho necesario para conseguir os 7 metros de plataforma, realizando una escavación de 0.80 metros de profundidade e posterior recheo de 0.50 metros de material seleccionado e 0.30 metros de grava 40/70, aplicando despois unha rega semiprofunda con emulsión bituminosa catiónica C65B3 TRG (ECR-2) e 18 l/m² de árido fino (tipo A 16/8).

Unha vez realizados os ensanches, procederase ó varrido previo na totalidade do ancho da zona (plataforma antiga e sobreanchos novos), extensión dunha rega de adherencia C60B3 TER, para posteriormente regularizar a zona mediante 2 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S, aplicar unha segunda rega de adherencia C60B3 TER e finalmente pavimentar con unha capa de firme de 5 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S.

Na marxe dereita do tramo, para solucionar o problema do arrastre dos finos do xabre existente, procederase a retirar o xabre necesario para posterior reposición de 30 cm de zahorra 0/40 e extensión de rega de imprimación con emulsión de rotura lenta, cunha dotación de 1.5 kg/m² e 15 litros de grava miúda 3/6 mm.

4) Do P.K. 1+800 ó P.K. 1+890.

Pavimentación de 7 metros de ancho da variante existente en xabre, creando así 2 carrís de 3 metros de ancho e unha beiravía de 0,50 metros a cada lado.

A actuación consistirá na execución da subbase da variante mediante 30 cm de grava 40/70, previa retirada do xabre necesario, para posteriormente aplicar unha rega semiprofunda con emulsión bituminosa catiónica C65B3 TRG (ECR-2) e 18 l/m² de árido fino (tipo A 16/8).

Unha vez realizada a subbase, procederase ó varrido previo na totalidade do ancho da plataforma, extensión dunha rega de adherencia C60B3 TER, para posteriormente aplicar unha primeira capa de 5 cm de mestura bituminosa AC22 BIN 50/70 S, aplicar unha segunda rega de adherencia C60B3 TER e finalmente pavimentar con unha capa de firme de 5 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S.

Nos sobreanchos do tramo, para solucionar o problema do arrastre dos finos do xabre existente, procederase a retirar o xabre necesario para posterior reposición de 30 cm de zahorra 0/40 e extensión de rega de imprimación con emulsión de rotura lenta, cunha dotación de 1.5 kg/m² e 15 litros de grava miúda 3/6 mm.

Para finalizar, debido o terraplén existente na zona da variante, procederase a executar unhas barreiras de seguridade simples a ambos lados da plataforma.

5) Do P.K. 1+890 ó P.K. 1+920.

Execución de ensanche do vial existente para facer a transición dos 7 metros de ancho da variante ós metros de ancho do firme existente no final da actuación.

A actuación consistirá no saneo na marxe dereita do sobreancho necesario para conseguir a transición dos 7 metros de ancho da variante ós metros de ancho do firme existente no final da actuación, realizando una escavación de 0.80 metros de profundidade e posterior recheo de 0.50 metros de material seleccionado e 0.30 metros de grava 40/70, aplicando despois unha rega semiprofunda con emulsión bituminosa catiónica C65B3 TRG (ECR-2) e 18 l/m² de árido fino (tipo A 16/8).

Unha vez realizados os ensanches, procederase ó varrido previo na totalidade do ancho da zona (plataforma antiga e sobreanchos novos), extensión dunha rega de adherencia C60B3 TER, para posteriormente regularizar a zona mediante 2 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S, aplicar unha segunda rega de adherencia C60B3 TER e finalmente pavimentar con unha capa de firme de 5 cm de mestura bituminosa AC16 SURF 50/70 S.

- 6) Execución da sinalización horizontal e vertical necesaria en todo o tramo indicado, contemplando o pintado da liña do centro da estrada e a dos marxes da estrada mediante pintura acrílica en base acuosa, con resaltos de material termoplástico de 150x50x3 mm cada 25 cm nas liñas dos marxes da estrada, pintado dos símbolos de STOP, as frechas dos Redutores Físicos de Velocidade, etc., e a sinalización vertical necesaria mediante sinais de aceiro galvanizado.
- 7) Mellorar o drenaxe superficial da vía mediante o desbroce e reperfilado das cunetas existentes en terra desde o P.K. 0+000 ata o P.K. 1+920.

3. CUMPRIMENTO DO PLANEAMENTO URBANÍSTICO

O proxecto desenvólvese sobre un viario de titularidade da Deputación de Pontevedra, en zonas cuxas marxes están clasificadas dentro das Normas subsidiarias de planeamento de Cerdedo-Cotobade como solo rústico. Polo tanto son de aplicación as ordenanzas da protección e uso de estradas da Deputación Provincial e as ordenanzas municipais e normativa do PXOM de Cerdedo-Cotobade.

4. AFECCIÓNS AO PATRIMONIO E AO MEDIO AMBIENTE

Desde o punto de vista do Patrimonio Cultural, aparecen na contorna do ámbito da obra elementos do patrimonio arquitectónico-etnográfico, catalogando estas zonas no PXOM de Cerdedo-Cotobade como zonas de solo rústico en ámbito de protección por interese patrimonial.

A obra delimitase ao dominio público da estrada provincial, actuando só a nivel superficial, mellorando a contorna mediante a pavimentación do firme existente nun viario completamente consolidado no municipio de Cerdedo-Cotobade, polo que non

se prevén afeccións ao patrimonio. Con todo, no Anexo "Patrimonio Cultural" valóranse os impactos e propóñense, no seu caso, as medidas correctoras.

Desde o punto de vista do medio ambiental, as actuacións que contempla o proxecto non están recollidas nos anexos I ou II da Lei 21/2013, de 9 de decembro, de avaliación ambiental, polo que non é necesaria a tramitación ambiental do proxecto.

5. CLASIFICACIÓN DO CONTRATISTA

Ao seres o orzamento da obra inferior á cantidade de cincocentos mil euros (500.000 €) non se fai necesaria a clasificación do mesmo, en cumprimento da Lei 14/2013, de 27 de Setembro, de apoio aos emprendedores e a súa internacionalización.

6. ORZAMENTO

O orzamento de execución material do presente proxecto ascende á cantidade de **CENTO SESENTA E SETE MIL DOUSCENTOS CORENTA E NOVE EUROS CON CINCUENTA E TRES CÉNTIMOS (167.249,53 €)**, sendo o orzamento de contrata de **DOUSCENTOS CORENTA MIL OITOCENTOS VINTE E DOUS EUROS CON SESENTA CÉNTIMOS (240.822,60 €)**.

7. PRAZO DE EXECUCIÓN E GARANTÍA

O prazo de execución das obras será de **TRES MESES (3)** para a realización do conxunto das obras a partires da data de replanteo. O prazo de garantía será de UN ANO a partires da recepción das obras.

8. DOCUMENTOS

O presente traballo consta dos seguintes documentos regulamentarios:

DOCUMENTO Nº1.- MEMORIA

ANEXO I: Situación actual e Reportaxe fotográfica

ANEXO II: Topografía e Replanteo

ANEXO III: Xeoloxía e Xeotecnia

ANEXO IV: Patrimonio Cultural

ANEXO V: Necesidade de ocupación

ANEXO VI: Estudo de Xestión de Residuos

ANEXO VII: Estudo Básico de Seguridade e Saúde

ANEXO VIII: Plan de obra

ANEXO IX: Xustificación de prezos

ANEXO X. Orzamento para coñecemento da Administración Pública

DOCUMENTO Nº2.- PLANOS

DOCUMENTO Nº3.- PREGO DE PRESCRIPCIÓNS TÉCNICAS PARTICULARES

DOCUMENTO Nº4.- MEDICIÓN E ORZAMENTO

9. CUMPRIMENTO DO ARTIGO 123 DO TEXTO REFUNDIDO DA LEI DE CONTRATOS DO SECTOR PÚBLICO

O presente Proxecto de Construción contén os documentos necesarios de acordo co disposto no artigo 123 do Real Decreto Legislativo 3/2011, do 14 de novembro, polo que se aproba o texto refundido da lei de contratos do Sector Público.

10. DECLARACIÓN DE OBRA COMPLETA

O presente proxecto cumpre o sinalado no artigo 125 do Real Decreto 1098/01, do 12 de outubro, polo que se aproba o Regulamento Xeral da Lei de Contratos das Administracións Públicas, por constituír unha obra completa, entendéndose por tal a susceptible de ser entregada ao uso xeral ou ao servizo correspondente, sen prexuízo das posteriores ampliacións de que posteriormente poidan ser obxecto e comprenderán todos e cada un dos elementos que sexan precisos para a utilización da obra.

Pontevedra, maio de 2017

O enxeñeiro autor do proxecto

O Xefe dos Servizos Técnicos de
Mobilidade

Fdo.: Jaime David Ruibal de Sola

Fdo.: Francisco Alonso Fernández