

**OBRA: “REPAVIMENTACION Y ENSANCHE  
DEL ACCESO A SAN CLEMENTE DESDE RUTA  
PROVINCIAL N°11”**

**PARTIDO: DE LA COSTA**

**MEMORIA DESCRIPTIVA**

**OBRA: “REPAVIMENTACION Y ENSANCHE DEL ACCESO A SAN CLEMENTE  
DESDE RUTA PROVINCIAL Nº11”**

**PARTIDO: DE LA COSTA**  
**MEMORIA DESCRIPTIVA**

### **SITUACION EXISTENTE**

La presente obra comprende la construcción de doble calzada y remodelación del Acceso desde la Ruta Provincial Nº 11 a la ciudad de San Clemente del Tuyú en el Partido de La Costa.

Actualmente dicho acceso presenta calzada indivisa con pavimento asfáltico, con intersecciones a nivel con calles, correspondiendo a zona urbana con vecinos frentistas.

A la vera de la misma, existen, muy próximos a la zona de pavimento, árboles añejos, los que han sido tenidos en cuenta para la ubicación de la obra y solución propuesta.

El acceso mencionado, desde la R.P. 11 hasta el comienzo de la rotacional, tiene una longitud total estimada de 760m.

La presente obra se computó a nivel anteproyecto, por lo cual se deberá presentar, para su aprobación por parte de esta DVBA, el Proyecto Ejecutivo de la obra completa, tanto de la doble calzada como de la Rotonda a construir, basándose el mismo en los criterios que se exponen a continuación.

Dicho Proyecto Ejecutivo deberá incluir tanto la resolución hidráulica de la obra, como el diseño geométrico y estructural de las calzadas (basados en estudios de tránsito y geotecnia), sistemas de señalización (horizontal y vertical) e iluminación.

### **DESCRIPCION DE LAS OBRAS A REALIZAR**

Se contempla la construcción de una rotonda con embocaduras de las calles de ingreso y egreso a la Terminal de Ómnibus, con colectoras necesarias para el ordenamiento de las calles que confluyen a la misma.

Se prevé la remodelación de la calzada existente del acceso, llevando los 7.00m actuales a dos calzadas, de 6.70m cada una, separadas por un cantero central de 1.00m. de ancho (a forestar).

La calzada existente quedará debajo de las nuevas calzadas de hormigón simple. La ampliación será de 3.70m a cada lado de la calzada existente, más banquetas de suelo, de 1.00m de ancho cada una. El ensanche de la base de pavimento se construirá a cada lado de la estructura existente y será de hormigón pobre (tipo H10) con un espesor de 0.15m, de acuerdo con el perfil tipo.

El paquete estructural estará conformado, entonces, por:

- Pavimento de hormigón simple (H30) de 0.20m de espesor, con cordón interno emergente tipo “B”.

Base de hormigón pobre (H13) de 0.15m de espesor en los sectores de ampliación (3.90m a cada lado de la estructura existente) y paquete estructural existente en el sector central.

- Subrasante de suelo arena de 0.30 m de espesor con Valor Soporte  $\geq 20\%$ , en los sectores de ampliación (4.10m a cada lado de la estructura existente).

La obra comprenderá el movimiento de suelo necesario para compatibilizar el perfil tipo propuesto.

Se contempla la ejecución de dos alcantarillas de una luz de 5.00m, hz = 1.45m, según Plano Tipo CI-1070 bis.

## **ROTONDA ACCESO A TERMINAL DE SAN CLEMENTE**

### **Geometría**

Para el acceso a la Terminal de Ómnibus deberá preverse una rotonda ovoidal de hormigón simple, con un radio menor de 16m y radio mayor de 49m. El ancho de calzada anular será de 10.50m, retranqueos de 0.50m tanto de la isleta central como de isletas de ramas de acceso.

Las ramas de acceso a la rotonda que surjan de la prolongación de las calzadas principales tendrán un ancho de 7.50m y las demás ramas serán de 5,50m.

El radio de borde de calzadas mínimo será de 15.0m considerando el movimiento de vehículos de porte.

El diseño geométrico deberá basarse en el cumplimiento de la Normativa de Tránsito vigente en lo que respecta a la pérdida de prioridad en los ingresos a las rotondas, complementándose con la señalización correspondiente para lograr reducciones progresivas de la velocidad para acceder a la misma.

Las calles que confluyen a la rotonda se ordenarán mediante colectoras, a fin de evitar que ingresen todas a la intersección.

### **Paquete estructural**

El paquete estructural adoptado para la rotonda será idéntico al propuesto para los ensanches de calzada. Se deberá prever el movimiento de suelo necesario para compatibilizar la estructura de los perfiles tipo.

### **ILUMINACION**

- El nivel luminoso medio se deberá garantizar en un mínimo de 28 luxs.
- Se adoptará un sistema de iluminación con uno y dos brazos, según corresponda, por cantero central en la zona del acceso.

La altura de montaje de las columnas será de 12.0 m de altura libre, con un distanciamiento regular de aproximadamente 40m entre columnas.

- El tipo de luminaria a instalar será del tipo apantallada, equipada con lámpara a vapor de Sodio de alta presión de 400 W Plus.
- El cableado entre el punto de toma de energía eléctrica, y los gabinetes de comando y distribución y luminarias será subterráneo.
- Todas las partes metálicas que estén normalmente aisladas del circuito eléctrico que puedan estar en contacto con personas o animales deben ser puestas a tierra, por lo tanto se efectuarán las puestas a tierra de todas las columnas y gabinetes, cuya resistencia a tierra máxima será de 4 Ohms.

El suministro de energía a los gabinetes se realizará desde los puestos de transformación de energía eléctrica fijados por la empresa prestataria, para lo cual la contratista deberá tramitar dicha solicitud ante la misma.

## **SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL**

El Proyecto Ejecutivo del Sistema de Señalización Horizontal y Vertical del acceso y la rotonda, deberá basarse en los siguientes criterios:

- Se deberá contemplar la señalización vertical, incluida la intersección rotacional, en un todo de acuerdo a lo consignado en el Pliego de Normas de Señalamiento de la D.V.B.A, y a lo establecido en el Anexo L (Sistema de Señalización Vial Uniforme) del Artículo 22 de la Ley de Tránsito 24449 y Decreto 40/07.
- Se deberá prever la señalización horizontal en todo el tramo. Se realizará marcando sobre el pavimento en color Blanco las líneas continuas demarcatorias de bordes de banquetas, rotonda e isletas; línea discontinua central (eje) y separadora de carriles; flechas direccionales, líneas y símbolo de ceda el paso, líneas reductoras de velocidad, cebrados en narices y borde de isletas y números de velocidad máxima. En color Amarillo, los cebrados en narices de isletas de inicio de doble circulación, y la doble línea central continua en una longitud de 150m hasta el comienzo de los cebrados.
- La marcación se realizará con la aplicación de Pintura Termoplástica Reflectante de acuerdo a especificaciones técnicas particulares, como así también en lo que respecta a anchos de líneas, disposición, ubicación y color, según corresponda en cada caso.
- Las cantidades necesarias para ambos casos de señalamiento, medidas en sus respectivas unidades, metro cuadrado (m<sup>2</sup>) para señalamiento horizontal con pintura y global (gl) para señales verticales, se detallan en los cómputos métricos que se adjuntan.

### **OBRAS COMPLEMENTARIAS**

Deberá contemplarse la remoción de interferencias y obstáculos y el traslado de servicios públicos.

### **PLAZO DE EJECUCION**

El plazo de ejecución se ha fijado en ciento ochenta (180) días corridos contados a partir de la firma del Acta de Replanteo.

### **PLAZO DE CONSERVACION**

El plazo de conservación se ha fijado en trescientos sesenta y cinco (365) días corridos contados a partir de la firma del Acta de Recepción Provisoria.