

OBRA: REPAVIMENTACIÓN Y ENSANCHE R. P. N° 51
TRAMO: RAMALLO – BAHIA BLANCA
SECCION 6: Km 276 (RNN° 205) – Km 297,68

Longitud Total= 21.680 m

PARTIDO: SALADILLO

MEMORIA DESCRIPTIVA

DESCRIPCION GENERAL DE LA OBRA

El presente trabajo se refiere a la Repavimentación de la Ruta Provincial N° 51, en el Tramo: RN 205 (SALADILLO) hasta la PROG: 297,68, el que se desarrolla en el Partido de SALADILLO, con una longitud de 21.680 m.

La Ruta Provincial N°51 se caracteriza por ser una de las rutas provinciales de mayor longitud, y en su recorrido atraviesa la provincia de norte a sur, desde la ciudad de Ramallo hasta la ciudad de Bahía Blanca. Por ello resulta una vía de conexión fundamental entre rutas provinciales y nacionales tales como las Rutas Nacionales N° 9, 8, 7, 5, 205 y 226. Esta situación la ubica entre las rutas provinciales de mayor importancia, y en particular el tramo involucrado en el presente proyecto producirá una serie de beneficios de impacto local y regional:

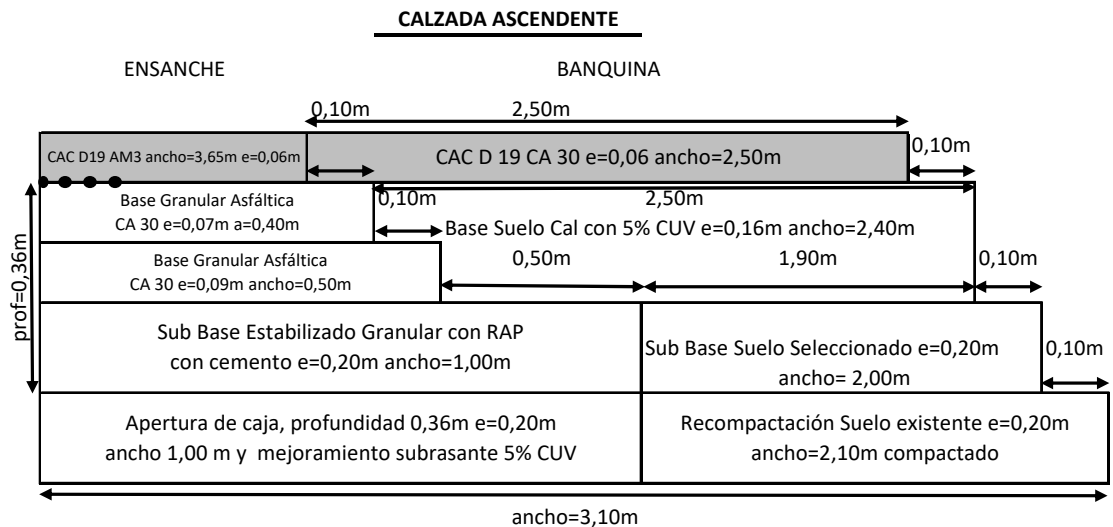
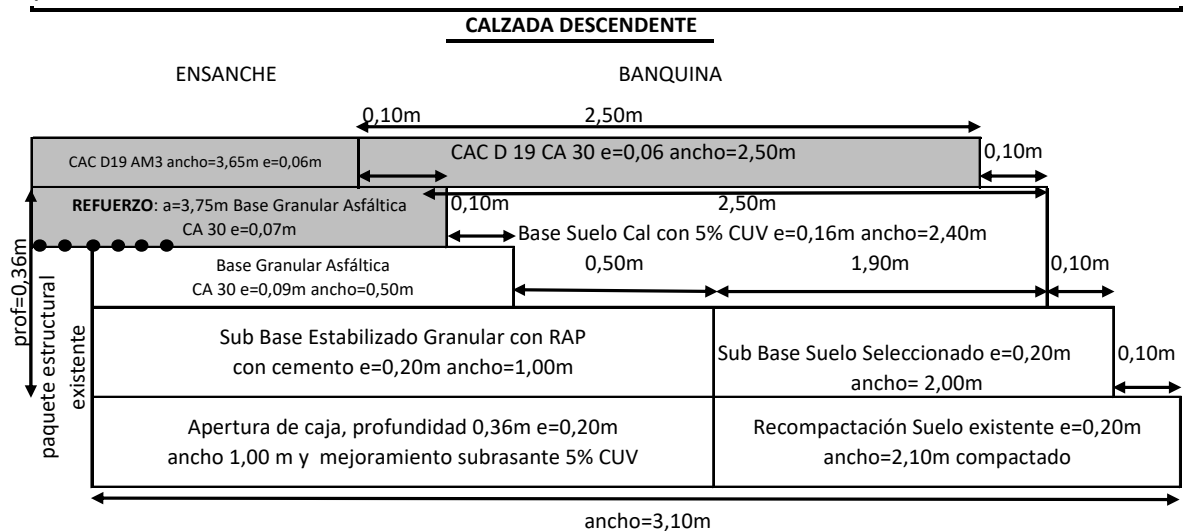
- Mejoramiento de la transitabilidad: Debido a la intensidad de uso que recibe diariamente de vehículos particulares y de otros usos.
- Aporte a la producción y comercialización: el presente tramo es frecuentemente transitado por camiones de carga y maquinarias agrícolas, teniendo en cuenta que se trata de una vía directa de traslado del material de las canteras de piedra y fábricas de cemento y cal.
- Aumento de la seguridad vial: Por tratarse de una mejora de la ruta en todo su coronamiento, costados del camino y capa de rodamiento, pavimentación de banquetas no transitables en un ancho adecuado para la detención de vehículos, además de obras de señalización vertical y horizontal.

ESTRUCTURA DE PAVIMENTO

Los trabajos consisten en el ensanche de la ruta que hoy tiene 6,70 m para llevarla a una calzada de 7,30 m con una carpeta de rodamiento del tipo CAC D19 AM3 de espesor 0.06m y en la pavimentación de las banquetas con barras desalentadoras con una carpeta CAC D19 CA 30, no transitables, en un ancho de 2,5m. Para ello se realizará la apertura de caja en 0.36m de profundidad y un ancho de 3.10m a cada lado de la calzada existente.

Las manos ascendente y descendente se tratarán de distinta manera para su repavimentación debido a que tienen distinto grado de conservación dado por las diferencias de las cargas que circulan por cada una de ellas. Al carril descendente se le hará un fresado profundo de 0,07 m y al ascendente sólo una corrección de crestas y

huellas superficial. En el mismo momento se realizarán tareas de bacheo superficial y profundo sobre ambas manos de acuerdo a los planos y especificaciones. Luego se construirán dos Bases Granulares Asfálticas CAC D25 con agregado de RAP, de distinto ancho de acuerdo al carril que se trate ya que sobre la media mano donde se hizo el fresado profundo se le agregará sobre la calzada existente en un espesor igual al fresado y finalmente se ejecutará una capa de rodamiento de 7,30m de ancho constituida por una Carpeta de Concreto Asfáltico con Asfalto Modificado tipo AM 3 (CAC D 19) de 0,06 m de espesor.



● ● ● ● geogrilla Tipo Hatelit "C" en 1,00m de ancho en la unión del pavimento existente con el ensanche

Para el ensanche de la capa de rodamiento se realizará, en la profundidad de 0.36m y a ambos lados, el mejoramiento de la Subrasante con 5% de CUV en 0.20m de espesor y 1.00m de ancho para posteriormente realizar una Sub base de Estabilizado Granular con RAP y con cemento en 0.20 m de espesor y 1.00m de ancho. Luego se ejecutarán dos capas de Base Granular Asfáltica CAC D25 CA 30 de espesor 0.09m y 0,07 cada una y anchos de 0.50 y 0.40m respectivamente.

Para la banquina pavimentada no transitable con barras desalentadoras, en la profundidad de 0.36m y a ambos lados, se recompactará el suelo existente en 0.20m de espesor y 2.10m de ancho. Sobre esta capa se ejecutará una Sub Base de Suelo Seleccionado de 0.20m de espesor y 2.00m de ancho. Luego se realizará una Base de Suelo cal con 5% de CUV en 0.16m de espesor y 2.40m de ancho para finalmente realizar una capa asfáltica, con barras desalentadoras, del tipo CAC D19 CA 30 de 0.06m de espesor y 2.50m de ancho. Se completará el perfil con la reconformación de las banquetas con suelo seleccionado en 0,50m a cada lado a partir de la carpeta asfáltica de las mismas y la reconformación de los taludes del terraplén, en la totalidad de la longitud del tramo, considerando la provisión de suelos necesario para su fin.

En la unión del ensanche con el paquete estructural existente se deberá colocar una Geogrilla Tipo Hatelic "C" en 1.00m de ancho previo a la ejecución de la carpeta de rodamiento en el sentido ascendente mientras que en el sentido descendente será previo a la ejecución de la Base Granular Asfáltica.

SEÑALAMIENTO HORIZONTAL Y VERTICAL

El Señalamiento Horizontal, se realizará marcando sobre el pavimento en color blanco: líneas continuas demarcatorias de bordes de calzada H.3.1 en 0,15m de ancho, líneas discontinuas H.2.4, flechas direccionales H.9.5, y líneas auxiliares para reducción de velocidad de secuencia semi-logarítmica. En color amarillo: línea H.1.2.

La marcación se realizará con la aplicación de Pintura Termoplástica Reflectante de aplicación en caliente, y según corresponda en cada caso, por métodos de pulverización y extrusión (a presión), como así también en lo que respecta a anchos de líneas, disposición, ubicación y color, todo de acuerdo a especificaciones técnicas particulares.

En todos los casos, el señalamiento horizontal estará de acuerdo a planos tipo y especificaciones técnicas adjuntos

El Señalamiento Vertical, se ha proyectado de acuerdo a su clasificación, según normas de señalamiento: señales de Prevención, Reglamentación, e Información, en tamaños, formas, colores, nomenclatura y formas de apoyo (un pie, dos pies), de acuerdo a lo indicado en planimetrías generales, planos tipo y especificaciones técnicas particulares.

Las cantidades necesarias, serán medidas en sus respectivas unidades; metro cuadrado (m²) para señalamiento horizontal con pintura y (m²) para señales verticales.

Se colocarán los mojones kilométricos a lo largo del tramo.

OBRAS HIDRÁULICAS

Sobre el puente Canal 16 se reemplazarán las barandas peatonales existentes por barandas de defensa vehicular de H° A° según plano Tipo PE-D-2 y se agregarán sectores de defensa vehicular metálica según plano tipo PE-D-4 (C-I-934) , estas tareas deberán

ejecutarse según el plano “Reemplazo de defensas y mantenimiento rutinario” que forman parte del presente pliego. (C-II-1919 A) (C-II-1919 B)

Se deberá realizar el mantenimiento rutinario de los mismos, para lo cual la empresa contratista elaborará la propuesta de tareas a ejecutar en cada obra de arte, realizando la inspección de cada uno de los puentes según el procedimiento indicado en el Manual para Inspecciones Rutinarias de Puentes y Alcantarillas en Servicio de la DVBA disponible en el siguiente link:

<http://www.vialidad.gba.gov.ar/documentos/archivos/38-Obras%20de%20Arte/200709131031310.Manual%20para%20inspecciones%20rutinarias%20de%20puentes%20y%20alcantarillas.pdf>

OBRAS VARIAS COMPLEMENTARIAS Y DE SEGURIDAD

Se incluyen además, obras varias tendientes a mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito y el funcionamiento hidráulico dentro de la zona de camino con el fin de evitar anegamientos de la calzada, las cuales consisten en:

- Desbosque, Destronque y limpieza del terreno en un ancho mínimo de 9,00m a ambos lados de la ruta desde bordes externos de banquinas.
- Canalización y limpieza de cauce y cuneta de alcantarillas existentes y perfilado de zanjas de desagüe.
- Colocación de barandas metálicas para defensa vehicular en alcantarillas según Plano Tipo PE D-4 (C.I.934).
- Construcción de dársenas de tipo rural para ascenso y descenso de pasajeros según **Plano Tipo C-I-1174 (Bis)** con sus correspondientes refugios para pasajeros según **Plano Tipo PE-R-1** en:
Acceso a Saladillo
Escuela N° 40
- En la intersección con la RP 91 se colocarán tres semáforos titilantes y se realizará la puesta en valor de todo el sistema de iluminación contemplando las 36 columnas de alumbrado existentes: reemplazo de cableado, arenado y pintado de columnas, reemplazo de columnas o de alguna de sus partes componentes que se encuentren en mal estado. Además se deberán cambiar las luminarias existentes por lámparas a vapor de sodio de AP 250 W Súper.
- Se mejorará la intersección con el Acceso a Saladillo por Avda. Juan Manuel de Rosas, de acuerdo al esquema adjunto que forma parte de los planos de la obra y al **Plano Tipo: F-II-519 A** (Canalizada), respetando el paquete estructural del perfil tipo, para lo que se realizará una dársena como así también se readecuarán las ramas de entrada y salida de la Avda. hacia la RP 51. La señalización de esta intersección se ejecutará de acuerdo al **Plano Tipo: F-II-503** (Empalme Simple Canalizado) y además se completará la iluminación con diez (10) columnas tubulares metálicas de 12 metros de altura libre con capuchón para una luminaria (con el correspondiente gabinete de comando y protección noche entera y las puesta a tierra junto con dos cámaras subterráneas) en base al **Plano Tipo: F-II-517**

(Iluminación Canalizada). Cuatro (4) de ellas se ubicarán en la dársena de giro a izquierda con la siguiente iluminación: tres (3) con luminarias de lámparas de vapor de sodio de AP 250W Súper y la cuarta (1) con luminaria de lámpara de vapor de sodio de AP 400W Súper. Las restantes seis (6) columnas se ubicarán en la rama de ingreso a Saladillo con la iluminación correspondiente a: luminarias de lámparas de vapor de sodio de AP 250W Súper tres (3) y tres (3) con luminaria de lámpara de vapor de sodio de AP 400W Súper. Se solocarán tres semáforos titilantes sobre columna con pescante.

PAZO DE EJECUCIÓN

El **plazo de ejecución** se ha fijado en **365 días corridos** contados a partir de la firma del Acta de Replanteo.

PLAZO DE CONSERVACIÓN

El **plazo de conservación** se ha fijado en **365 días corridos** contados a partir de la firma del Acta de Recepción Provisoria.