

Proxecto de Camiños Principais da Zona de Reestruturación Parcelaria de Fisteus (Curtis - A Coruña)

ANEXO 1

PARÁMETROS DE DESEÑO

ÍNDICE

1.	AVALIACIÓN DA INTENSIDADE MEDIA DIARIA	3
2.	CARACTERÍSTICAS DIMENSIONAIS	3
2.1.	XEOMETRÍA DAS SECCIÓNS TIPO DE CAMIÑO	3
2.1.1.	Sección TIPO I.....	4
2.1.2.	Sección TIPO II.....	5
2.1.3.	Sección TIPO III Camiños e tramos de Mellora.....	6
2.2.	XEOMETRÍA PARA O DESEÑO DA RASANTE DOS CAMIÑOS	8
3.	DESEÑO DA ESTRUCTURA DOS CAMIÑOS.....	8
4.	DESEÑO DE ENTRONQUES E UNIÓNIS	9
4.1.	ENTRONQUES A ASFALTAR.....	9
4.2.	RADIOS NAS UNIÓNIS DE CAMIÑOS	12
5.	OBRAS DE FÁBRICA	14
6.	IDENTIFICACIÓN E CUANTIFICACIÓN DA REDE DE CAMIÑOS PROXECTADA	14
6.1.	IDENTIFICACIÓN E CUANTIFICACIÓN DOS CAMIÑOS.....	14
6.2.	RESUMO FINAL DA REDE DE CAMIÑOS PROXECTADA.....	16

1. AVALIACIÓN DA INTENSIDADE MEDIA DIARIA

Para determinar a Intensidade Media Diaria (I.M.D.) do presente proxecto, necesítase cifrar o parque de maquinaria e o número de vehículos a motor da zona. Considéranse válidas as estatísticas municipais que o Instituto Galego de Estatística (I.G.E.) confecciona, tras ser prorrateadas as mesmas de acordo á superficie abarcada pola Zona de Concentración e á estimación do número de habitantes dedicados ó sector agrario unha vez finalizado o proceso de concentración parcelaria.

Os datos reais e prorrateados obtidos para os concellos de estudo son os seguintes:

Territorio	Superficie Agrícola Utilizada (ha)	Explotacións (unidades)	Tractores (unidades)	Motocultores (unidades)	Colleitoras (unidades)
A Coruña	183.032	28.418	55.445	16.097	217
Curtis	5.946	381			
Fisteus	1.890	127	251	82	0

Por outro lado, no Estudo de Viabilidade relativo a esta zona de concentración parcelaria realizáronse estudos socioeconómicos que serviron de base para estimar os días de circulación ó ano, que xunto co volume de vehículos existentes na zona estimados anteriormente, determinan o número de vehículos locais que circulan ó ano ou o número de vehículos que circulan ó día (I.M.D.).

O número total de vehículos agrícolas a motor na zona é de 333. Destes, 82 son motocultores, e 251 son tractores agrícolas (superior a 3 Tn. a carga de eixo simple). Á vista destes datos, e extrapolando a superficie do concello, ao caso que nos incumbe, estímase unha I.M.D. inferior a 45 vehículos/día. En función do devandito parámetro estímase a velocidade base do proxecto, que para o conxunto dos camiños proxectados defínese coma velocidade máxima 50 Km/h, aínda que cabe esperar velocidades inferiores nos camiños con servizo forestal (ata de 30 Km/h).

2. CARACTERÍSTICAS DIMENSIONAIS

2.1. XEOMETRÍA DAS SECCIÓNS TIPO DE CAMIÑO

A partir da velocidade base do proxecto e da estruturación xerárquica dos camiños, establecéronse as características dimensionais fundamentais dos camiños proxectados. Ditas características están dentro das recomendacións establecidas pola Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural. Respecto da profundidade mínima de cunetas adoptada, sinalar que por definición é a distancia medida entre a cota máxima do terreo natural e o fondo da mesma. A continuación descríbense as seccións tipo adoptadas:

2.1.1. Sección TIPO I

SECCIÓN TIPO I	
Plataforma	5,00 m.
Firme Saburra en Carrís	5,00 m.
Profundidade Saburra	0,12 m.
Material de préstamo	5,25 m.
Profundidade Subbase	0,20 m.
Bombeo	2,00 %
Profundidade Gabias	0,50 m.
Ancho das Gabias	1,00 m.

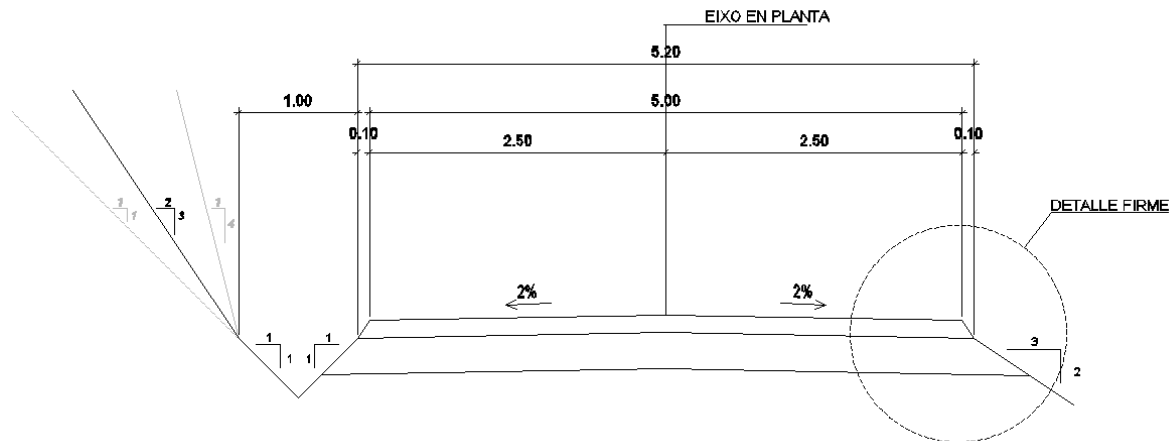
Indicar coma norma xeral respecto a esta sección tipo que:

- A capa de firme proxectada posuirá, unha vez rematada, unha compactación do 95% do Ensaio Proctor Modificado.
- As medidas de gabias sinaladas establécense dende a sub – rasante da plataforma.
- Tal e coma se determina no Anexo de Movemento de terras e firme, adoptaranse os seguintes pendentes nos noiros da explanación correspondentes a terreos de consistencia franca

	Sección Tipo de Firme		
Desmonte	1H : 1V	2H : 3V	1H : 4V
Terraplén	3H : 2V	3H : 2V	3H : 2V

A variación dos noiros da Sección Tipo de Firme en canto as súas pendentes, está asociada a: camiños que circulan a media ladeira ou con pouca pendente transversal; zonas forestais, zonas rochosas ou praderías, nas cales poden aflorar as terras de tránsito a moi pouca profundidade outorgando ó conxunto, pola súa natureza unha considerable estabilidade, o que permite empregar unha maior pendente neste tipo de noiro.

Móstrase na seguinte figura, coma resumo de xeito gráfico, todo o indicado nos parágrafos anteriores respecto á Sección de Firme Tipo I:

SECCIÓN TIPO I – CAPA DE RODADA 5 metros.

2.1.2. Sección TIPO II

SECCIÓN TIPO II	
Plataforma	4,00 m.
Firme Saburra en Carrís	4,00 m.
Profundidade Saburra	0,12 m.
Material de préstamo	4,25 m.
Profundidade Subbase	0,20 m.
Bombeo	2,00 %
Profundidade Gabias	0,50 m.
Ancho das Gabias	1,00 m.

Indicar coma norma xeral respecto a esta sección tipo que:

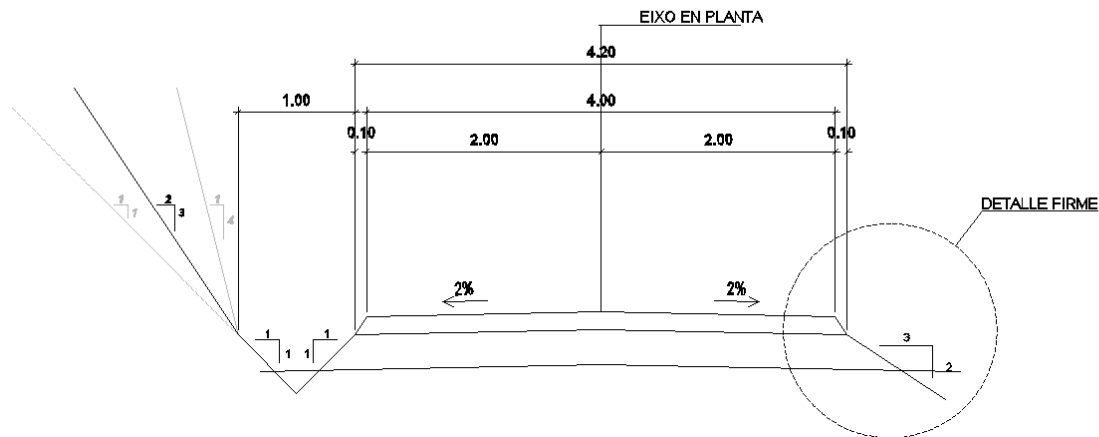
- A capa de firme proxectada posuirá, unha vez rematada, unha compactación do 95% do Ensaio Proctor Modificado.
- As medidas de gabias sinaladas establécense dende a sub – rasante da plataforma.
- Tal e coma se determina no Anexo de Movemento de terras e firme, adoptaranse os seguintes pendentes nos noiros da explanación correspondentes a terreos de consistencia franca

	Sección Tipo de Firme		
Desmonte	1H : 1V	2H : 3V	1H : 4V
Terraplén	3H : 2V	3H : 2V	3H : 2V

A variación dos noiros da Sección Tipo de Firme en canto as súas pendentes, está asociada a: camiños que circulan a media ladeira ou con pouca pendente transversal; zonas forestais, zonas rochosas ou praderías, nas cales poden aflorar as terras de tránsito a moi pouca profundidade outorgando ó conxunto, pola súa natureza unha considerable estabilidade, o que permite empregar unha maior pendente neste tipo de noiro.

Móstrase na seguinte figura, coma resumo de xeito gráfico, todo o indicado nos parágrafos anteriores respecto á Sección de Firme Tipo II:

SECCIÓN TIPO II – CAPA DE RODADA 4 metros.



2.1.3. Sección TIPO III Camiños e tramos de Mellora

SECCIÓN TIPO III (Camiños de Mellora de Pavimento)	
Plataforma	4,00 – 5,00 m. (Variables)
Firme Saburra en Carrís	4,00 – 5,00 m. (Variables)
Profundidade Saburra	0,12 m.
Bombeo ou Pte. Transversal	2,00 %
Profundidade Gabias	Limpar Existentes
Ancho das Gabias	Limpar Existentes

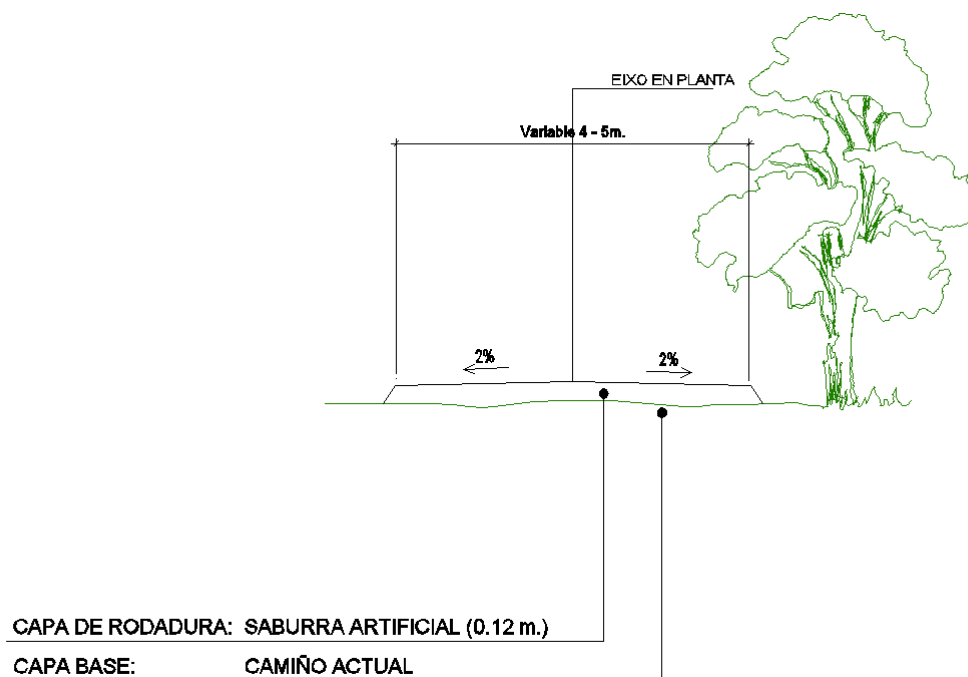
Indicar coma norma xeral respecto a esta sección tipo que:

- A capa de firme proxectada posuirá, unha vez rematada, unha compactación do 95% do Ensaio Proctor Modificado.
- As gabias desta sección corresponden cas actuais ou co acondicionamento delas.

Móstrase na seguinte figura, coma resumo de xeito gráfico, o indicado nos parágrafos anteriores respecto á Sección de Firme Tipo III. Tendo en conta que non aparecen as gabias nin tampouco a capa da subbase, debido a que pode haber tramos nos que sí se utilicen préstamos ou que a capa de saburra sexa variable, dependendo do estado actual. Do mesmo xeito o ancho é variable, e haberá tramos nos que non se actuará aínda que non cheguen ós 4 metros de ancho.

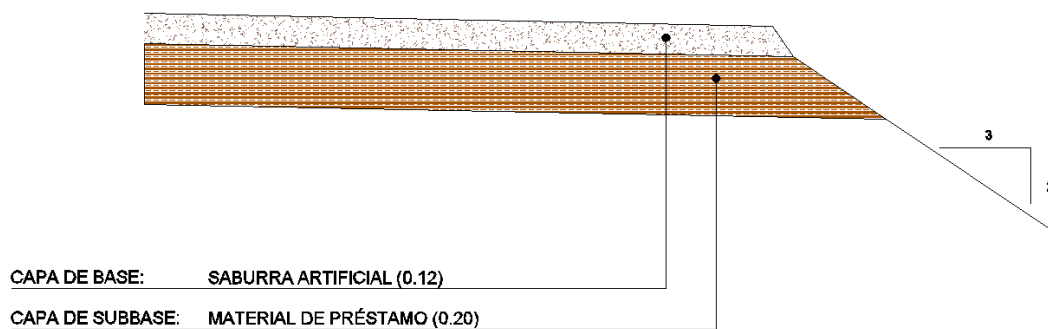
Todos estes detalles están incluídos no orzamento, dentro dos volumes de desmonte e terraplén, así coma nos volumes de saburra e de subbase dos mesmos.

SECCIÓN TIPO III – CAPA DE RODADA 4 - 5 metros.



A continuación móstrase unha figura na que se resume o espesor de firme utilizado nos casos anteriores:

DETALLE DE FIRME



2.2. XEOMETRÍA PARA O DESEÑO DA RASANTE DOS CAMIÑOS

Unha vez fixadas estas características calcúlanse os parámetros xeométricos que definen os acordos horizontais do eixo e os acordos verticais da rasante. Os primeiros fixan os radios de xiro, que deben asegurar unha visibilidade suficiente, ademais de garantir a circulación por eles, sen que a forza centrífuga orixine perigos de deslizamento transversal ou mesmo volteo, e que a condución se faga sen esforzos bruscos. Os segundos, deséñanse co obxectivo de evitar o efecto “despege” ou de “choque” dos vehículos, o que facilita a visibilidade no primeiro dos casos. De tal forma que obtivéronse os seguintes cadros:

ACORDOS HORIZONTAIS		
Velocidade base (V)	Camiños pavimentados	Camiños sen pavimentar
	$R_{\text{mínimo}} = 0,026 \times V^2$	$R_{\text{mínimo}} = 0,031 \times V^2$
30 Km/h	23,00 metros	28,00 metros
40 Km/h	42,00 metros	50,00 metros
50 Km/h	65,00 metros	78,00 metros

ACORDOS VERTICAIS		
Velocidade base (V)	Acordo concavo (R_{cv})	Acordo convexo (R_{cx})
	$R_{cv} = 0,1 \times V^2$	$R_{cx} > 0,2 \times V^2$
30 Km/h	90,00 metros	> 180,00 metros
40 Km/h	160,00 metros	> 320,00 metros
50 Km/h	250,00 metros	> 500,00 metros

Con todo, non sempre é posible cumprir con estes acordos teóricos, dada as premisas fundamentais de minimizar os movementos de terras, facilitar o acceso ás leiras colindantes os camiños e, en xeral, minimizar todos os impactos ambientais, aspecto, o segundo, que debe de primar sobre o resto, dado que con esta rede trátase de facilitar o acceso á totalidade dos lotes de reemprazo, tendo sempre presentes os límites establecidos pola seguridade viaria.

3. DESEÑO DA ESTRUTURA DOS CAMIÑOS

A construción dos novos camiños previstos comezarase mediante actuacións combinadas de roza, desmonte e terraplén que completarán o movemento de terras previsto para estes, empregándose un material tolerable coma mínimo, segundo artigo 330 do PG-3 (*Prego de Prescricións Técnicas Xerais para as Obras de Estradas e Pontes*), definindo, ó remate, a súa plataforma.

A continuación, sobre o plano de fundación creado construírse as diferentes seccións tipo segundo as características técnicas asignadas ó camiño a executar, mediante a extensión, finalmente, dunha capa de saburra perfectamente rasanteada e compactada (ó 95% de Ensaio Proctor Modificado), de 12 centímetros para todas as Seccións Tipo, que definirá a capa de rodada dos camiños.

4. DESEÑO DE ENTRONQUES E UNIÓN

4.1. ENTRONQUES A ASFALTAR

Definimos **oitenta (80) entronques de camiños con estradas asfaltadas**, co fin de definir a estrutura e a continuidade dos firmes. Os que se amosan sombreados en cor vermella, son entronques con **estradas** aglomeradas, o entronque número 7 correspondente ao camiño C5, entronca coa **estrada autonómica AC-230**, e os outros 5 corresponden con estradas da **Deputación da Coruña**, e supoñen un total de **seis (6)**, dentro do cómputo de entronques, polo que a súa tipoloxía será diferente. Todos eles se relacionan a continuación:

Id	X Entronque	Y Entronque	Camiño	Sinal STOP	Tipo ODT
1	570236.711	4776210.50	C1	1	Ø40
2	570549.397	4777924.83	C1	1	Ø40
3	570547.04	4777917.71	C1	1	Ø40
4	570373.71	4777393.40	C1	1	Ø40
5	570372.48	4777389.65	C1	1	Ø40
6	570074.23	4777475.32	C2	1	Ø40
7	570636.233	4776685.78	C5	1	Ø40
8	570126.749	4776322.87	C6	1	Ø40
9	571291.255	4776201.6	C7	1	Ø40
10	571321.812	4776992.41	C7	1	Ø40
11	571192.047	4777621.76	C9	1	Ø40
12	571331.022	4777578.73	C9	1	Ø40
13	571663.24	4777569.76	C10	1	Ø40
14	571921.214	4777506.05	C10	1	Ø40
15	571436.259	4776923.5	C8	1	Ø40
16	572458.689	4777000.93	C8	1	Ø40
17	572210.988	4777677.8	C11	1	Ø40
18	571919.424	4778251.64	C13	1	Ø40
19	573411.817	4776936.3	C18	1	Ø40
20	572458.26	4777006.75	C19	1	Ø40
21	574620.557	4776753.23	C21	1	Ø40
22	574115.966	4776852.04	C22	1	Ø40
23	575825.639	4778941.84	C24	1	Ø40
24	576426.967	4778923.06	C24	1	Ø40
25	576154.81	4778598.64	C26	1	Ø40
26	576153.976	4778598.36	C27	1	Ø40
27	576411.01	4778204.73	C28	1	Ø40
28	576475.753	4778733.07	C28	1	Ø40
29	574266.964	4776825.44	C30	1	Ø40
30	573897.469	4776823.72	C31	1	Ø40
31	573547.64	4776368.15	C31	1	Ø40
32	573285.442	4775790.73	C34	1	Ø40
33	572395.323	4776335.11	C33	1	Ø40

Id	X Entronque	Y Entronque	Camiño	Sinal STOP	Tipo ODT
34	572128.58	4775426.65	C34	1	Ø40
35	571920.978	4776188.44	C35	1	Ø40
36	571935.73	4775548.25	C35	1	Ø40
37	571354.987	4776185.62	C36	1	Ø40
38	570946.17	4775646.12	C36	1	Ø40
39	570822.956	4775809.78	C37	1	Ø40
40	570357.076	4775923.47	C37	1	Ø40
41	570871.841	4775267.81	C38	1	Ø40
42	571149.335	4775273.33	C39	1	Ø40
43	571948.548	4775097.9	C39	1	Ø40
44	572980.603	4774688.89	C40	1	Ø40
45	572128.629	4775426.87	C40	1	Ø40
46	572978.263	4774688.35	C41	1	Ø40
47	573749.919	4775542.09	C42	1	Ø40
48	573655.897	4774606.43	C43	1	Ø40
49	574237.999	4774805.43	C43	1	Ø40
50	574454.459	4776041.02	C45	1	Ø40
51	571836.812	4774637.28	C46	1	Ø40
52	571222.729	4774162.15	C46	1	Ø40
53	570716.831	4774454.37	C47	1	Ø40
54	569805.263	4774309.15	C47	1	Ø40
55	571981.626	4778041.94	C48	1	Ø40
56	570958.264	4773986.45	C49	1	Ø40
57	570777.97	4772560.32	C50	1	Ø40
58	573156.211	4774035.42	C51	1	Ø40
59	574372.457	4772715.15	C51	1	Ø40
60	573752.368	4774418.05	C54	1	Ø40
61	573388.85	4773972.25	C54	1	Ø40
62	574380.998	4774464.23	C55	1	Ø40
63	574334.181	4773825.2	C55	1	Ø40
64	574597.558	4773694.85	C56	1	Ø40
65	574852.57	4774496.77	C56	1	Ø40
66	574994.828	4773579.64	C57	1	Ø40
67	574743.492	4773189.67	C57	1	Ø40
68	573553.884	4772988.05	C60	1	Ø40
69	573855.133	4772101.91	C62	1	Ø40
70	573670.407	4772163.54	C63	1	Ø40
71	573182.395	4771968.5	C63	1	Ø40
72	572682.015	4772247.78	C66	1	Ø40
73	572403.128	4771716.69	C66	1	Ø40
74	572301.277	4771756.62	C67	1	Ø40
75	572296.903	4772395.44	C68	1	Ø40
76	571684.031	4771928.55	C68	1	Ø40

Id	X Entronque	Y Entronque	Camiño	Sinal STOP	Tipo ODT
77	571695.666	4772399.38	C69	1	Ø40
78	571640.15	4772089.08	C69	1	Ø40
79	571755.926	4771864.55	C70	1	Ø40
80	572715.838	4773419.8	C74	1	Ø40

Estes entronques pavimentados deseñaranse de xeito que se asegure a visibilidade. As pendentes de incidencia, non superan o 15,00%, en subida ou descenso, nos derradeiros quince metros, e contémpase a execución de obras de fábrica necesarias para dar continuidade ás cunetas.

Polo tanto estes entronques, respecto á sección tipo de firme do camiño concorrente, posuirán as seguintes características técnicas:

- **Superficie:** Segundo a sección tipo do camiño concorrente, a superficie da capa de rodada a pavimentar en Triple Tratamento Asfáltico, (en abreviatura TTA) dependerá dos radios de entronque, aínda que estará sobre os 160 metros cadrados cando á sección é de 5 metros, e de 150 metros cadrados cando se trata da sección de 4 metros de plataforma.
- **Capa de rodada asfaltada:** Executarase nos seus **primeiros vinte (20) metros** como mínimo mediante a extensión sobre o firme do camiño (capa de material de 0,11 metros de espesor), e sempre nesta orde:
 - Unha capa de once (11) centímetros de espesor de macádám bituminoso 40/70 perfectamente compactado.
 - Un triple tratamento asfáltico a base de:
 - Primeira rega (semiprofunda): Con dotación de 3,50 kg. de emulsión ECR-2 saturados con 20 l. de grava miúda 8/12.
 - Segunda rega (superficial): Con dotación de 2,00 kg. de emulsión ECR-2 saturados con 10 l. de grava miúda 5/8.
 - Terceira rega (de selado): Con dotación de 1,50 kg. de emulsión ECR-2 saturados con 5 l. de area lavada.
- **Dotación da sinalización viaria:** Implantaranse sendas sinais verticais de STOP, Serie C e Tipo 4, de 60 cm. diámetro en cada un destes entronques.
- **Dotación de Obra de Drenaxe Transversal (ODT):** A correspondente á escorrenta superficial de cada camiño concorrente.

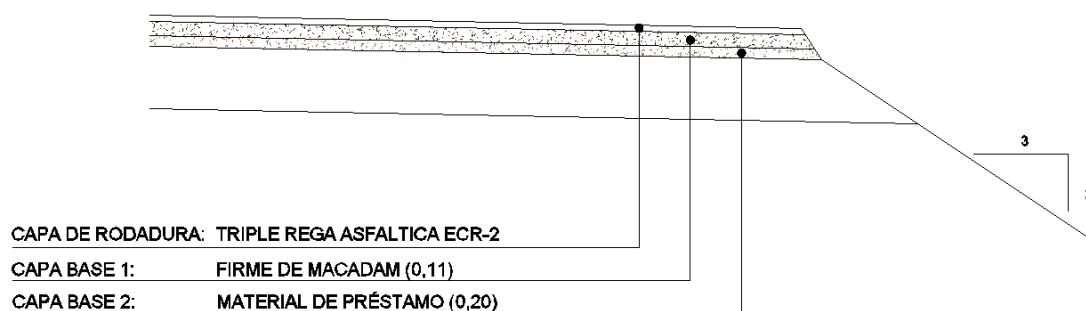
No caso de entronques en estradas da Deputación da Coruña, a forma de proceder será a seguinte, dependendo da sección tipo de firme do camiño concorrente, posuirán as seguintes características técnicas:

- **Superficie:** Segundo a sección tipo do camiño concorrente, a superficie da capa de rodada a pavimentar en Triple Tratamento Asfáltico, (en abreviatura TTA) dependerá dos radios de entronque, aínda que estará sobre os 261 metros cadrados cando á sección é de 5 metros, e de 230 metros cadrados cando se trata da sección de 4 metros de plataforma.
- **Capa de rodada asfaltada:** Executarase nos seus **primeiros corenta (40) metros** como mínimo mediante a extensión sobre o firme do camiño (capa de material de 0,11 metros de espesor), e sempre nesta orde:
 - Unha capa de once (11) centímetros de espesor de macádám bituminoso 40/70

perfectamente compactado.

- Un triple tratamento asfáltico a base de:
 - Primeira rega (semiprofunda): Con dotación de 3,50 kg. de emulsión ECR-2 saturados con 20 l. de grava miúda 8/12.
 - Segunda rega (superficial): Con dotación de 2,00 kg. de emulsión ECR-2 saturados con 10 l. de grava miúda 5/8.
 - Terceira rega (de selado): Con dotación de 1,50 kg. de emulsión ECR-2 saturados con 5 l. de area lavada.
- **Dotación da sinalización viaria:** Implantaranse sendas sinais verticais de STOP, Serie C e Tipo 4, de 60 cm. diámetro en cada un destes entronques.
- **Dotación de Obra de Drenaxe Transversal (ODT):** A correspondente á escorrenta superficial de cada camiño conconrente.

A continuación móstrase unha figura representativa da sección tipo dos entronques con estradas asfaltadas da zona de concentración tanto para o caso de estradas asfaltadas municipais como para o caso de estradas da Deputación da Coruña:



4.2. RADIOS NAS UNIÓNS DE CAMIÑOS

O seguinte cadro, foi o adoptado para calcular os radios entre camiños, así coma os radios de entronque cas estradas actuais.

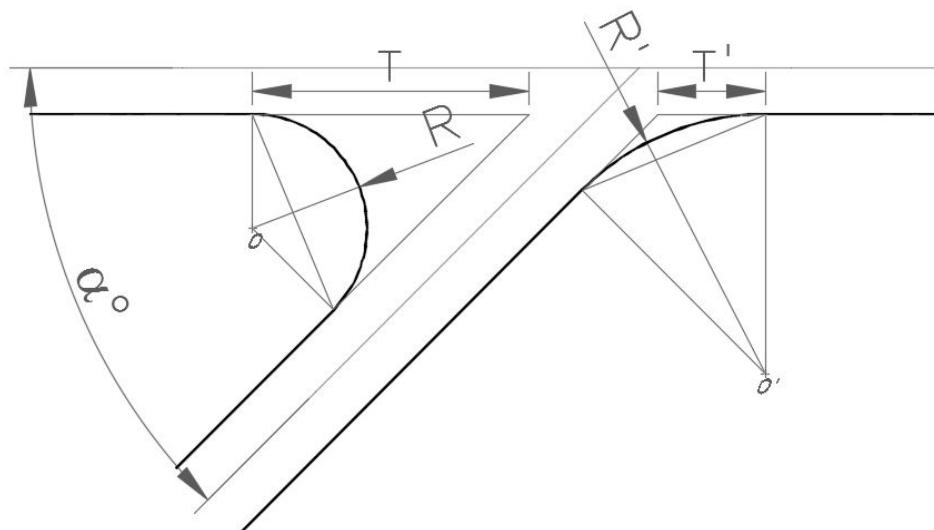
CADRO DE RADIOS EN UNIÓNS ENTRE CAMIÑOS													
α	R	α	R	α	R	α	R	α	R	α	R	α	R
5º	3,50	30º	6,00	55º	8,50	80º	11,00	105º	14,00	130º	16,50	155º	19,00
6º	3,60	31º	6,10	56º	8,60	81º	11,10	106º	14,10	131º	16,60	156º	19,10
7º	3,70	32º	6,20	57º	8,70	82º	11,20	107º	14,20	132º	16,70	157º	19,20
8º	3,80	33º	6,30	58º	8,80	83º	11,30	108º	14,30	133º	16,80	158º	19,30
9º	3,90	34º	6,40	59º	8,90	84º	11,40	109º	14,40	134º	16,90	159º	19,40
10º	4,00	35º	6,50	60º	9,00	85º	11,50	110º	14,50	135º	17,00	160º	19,50
11º	4,10	36º	6,60	61º	9,10	86º	11,60	111º	14,60	136º	17,10	161º	19,60
12º	4,20	37º	6,70	62º	9,20	87º	11,70	112º	14,70	137º	17,20	162º	19,70
13º	4,30	38º	6,80	63º	9,30	88º	11,80	113º	14,80	138º	17,30	163º	19,80
14º	4,40	39º	6,90	64º	9,40	89º	11,90	114º	14,90	139º	17,40	164º	19,90
15º	4,50	40º	7,00	65º	9,50	90º	12,00	115º	15,00	140º	17,50	165º	20,00

CADRO DE RADIOS EN UNIÓN ENTRE CAMIÑOS													
16º	4,60	41º	7,10	66º	9,60	91º	12,20	116º	15,10	141º	17,60	166º	20,10
17º	4,70	42º	7,20	67º	9,70	92º	12,40	117º	15,20	142º	17,70	167º	20,20
18º	4,80	43º	7,30	68º	9,80	93º	12,60	118º	15,30	143º	17,80	168º	20,30
19º	4,90	44º	7,40	69º	9,90	94º	12,80	119º	15,40	144º	17,90	169º	20,40
20º	5,00	45º	7,50	70º	10,00	95º	13,00	120º	15,50	145º	18,00	170º	20,50
21º	5,10	46º	7,60	71º	10,10	96º	13,10	121º	15,60	146º	18,10	171º	20,60
22º	5,20	47º	7,70	72º	10,20	97º	13,20	122º	15,70	147º	18,20	172º	20,70
23º	5,30	48º	7,80	73º	10,30	98º	13,30	123º	15,80	148º	18,30	173º	20,80
24º	5,40	49º	7,90	74º	10,40	99º	13,40	124º	15,90	149º	18,40	174º	20,90
25º	5,50	50º	8,00	75º	10,50	100º	13,50	125º	16,00	150º	18,50	175º	21,00
26º	5,60	51º	8,10	76º	10,60	101º	13,60	126º	16,10	151º	18,60		
27º	5,70	52º	8,20	77º	10,70	102º	13,70	127º	16,20	152º	18,70		
28º	5,80	53º	8,30	78º	10,80	103º	13,80	128º	16,30	153º	18,80		
29º	5,90	54º	8,40	79º	10,90	104º	13,90	129º	16,40	154º	18,90		

No cadro gráfico da seguinte figura, detállase o esquema dos radios nas unións dos camiños coas estradas asfaltadas, e os casos máis representativos. Dito esquema se aplicará sempre e cando as características do terreo o permitan.

ENTRONQUES EN CAMIÑOS

TIPO	ANGULO α°	RADIO		TANXENTES	
		R (m)	R' (m)	t (m)	t' (m)
1	45°	7.50	17.00	18.10	7.04
2	50°	8.00	16.50	17.15	7.69
3	55°	8.50	16.00	16.32	8.33
4	60°	9.00	15.50	15.58	8.95
5	65°	9.50	15.00	14.91	9.56
6	70°	10.00	14.50	14.28	10.15
7	75°	10.50	14.00	13.68	10.74
8	80°	11.00	13.50	13.10	11.33
9	85°	11.50	12.50	12.55	11.91
10	90°	12.00	12.00	12.00	12.00



Radios de unión entre camiños de concentración e estradas asfaltadas

5. OBRAS DE FÁBRICA

As actuacións descritas complétanse cun correcto sistema de drenaxe tanto lonxitudinal (aperturas de gabias) coma transversal (canos de formigón e as súas correspondentes arquetas e embocaduras).

O cruce cos cursos de auga salvaranse mediante a implantación das Obras de Drenaxe Transversal (en abreviatura ODT). Por outra banda tamén se fará o propio nas unións dos camiños para dar continuidade ao drenaxe lonxitudinal das vías coas que se fai a unión. No apartado 4.1 deste anexo, móstrase o diámetro utilizado para cada un dos canos colocados nos entronques.

6. IDENTIFICACIÓN E CUANTIFICACIÓN DA REDE DE CAMIÑOS PROXECTADA

6.1. IDENTIFICACIÓN E CUANTIFICACIÓN DOS CAMIÑOS

A continuación achégase unha táboa resumo cos datos significativos de cada camiño proxectado. Os datos que contén a táboa son, por orde numérica, a denominación do camiño, a súa tipoloxía construtiva, orixe e final deste, a lonxitude do camiño, sección tipo adoptada, ancho de plataforma, e capa de rodada.

Nome	Lonx. Eixo	PK Inicial	PK Final	Ancho Plataforma	Sección Tipo	Orixe	Fin	Tipoloxía
C1	2160.260	0+000.00	2+160.26	4	II	Estrada Asfaltada	Parcela	Nova Apertura
C2	393.498	0+000.00	0+393.50	4	II	Estrada Asfaltada	Camiño Terra	Nova Apertura
C3	546.731	0+000.00	0+546.73	4	II	Camiño Saburra	Parcela	Nova Apertura
C4	468.192	0+000.00	0+468.19	4	II	Camiño C3	Camiño C1	Nova Apertura
C5	512.723	0+000.00	0+512.72	4	II	Estrada Aglomer.	Camiño C1	Nova Apertura
C6	276.040	0+000.00	0+276.04	4	II	Estrada Asfaltada	Parcela	Nova Apertura
C7	834.152	0+000.00	0+834.15	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C8	1050.342	0+000.00	1+050.34	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C9	145.484	0+000.00	0+145.48	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C10	265.724	0+000.00	0+265.72	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C11	741.178	0+000.00	0+741.18	4	II	Estrada Asfaltada	Camiño C12	Nova Apertura
C12	2466.030	0+000.00	2+466.03	4 - 5	I e III	Camiño Saburra	Ponte	Mixto
C13	2117.990	0+000.00	2+117.99	4	II	Estrada Asfaltada	Camiño C12	Nova Apertura
C14	473.450	0+000.00	0+473.45	4	II	Camiño C12	Camiño C13	Nova Apertura
C15	700.060	0+000.00	0+700.06	4	II	Camiño C18	Camiño C17	Nova Apertura
C16	1030.920	0+000.00	1+030.92	4 - 5	I e III	Camiño C18	Camiño C22	Mixto
C17	1906.220	0+000.00	1+906.22	4	II	Camiño C12	Camiño C22	Nova Apertura
C18	1266.110	0+000.00	1+266.11	4 - 5	I e III	Estrada Asfaltada	Camiño C12	Mixto
C19	1459.740	0+000.00	1+459.74	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño C18	Nova Apertura
C20	508.510	0+000.00	0+508.51	5	I	Camiño C18	Camiño C19	Nova Apertura
C21	661.390	0+000.00	0+661.39	5	I	Camiño C22	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C22	1041.290	0+000.00	1+041.29	3.5 - 4	III	Estrada Asfaltada	Camiño Saburra	Mellora

Nome	Lonx. Eixo	PK Inicial	PK Final	Ancho Plataforma	Sección Tipo	Orixe	Fin	Tipoloxía
C23	1167.270	0+000.00	1+167.27	5	I	Camiño C25	Camiño Saburra	Nova Apertura
C24	617.450	0+000.00	0+617.45	5	I	Estrada Aglomer.	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C25	791.360	0+000.00	0+791.36	4	III	Camiño Saburra	Camiño Saburra	Mellora
C26	408.640	0+000.00	0+408.64	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño C24	Nova Apertura
C27	314.600	0+000.00	0+314.60	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño C28	Nova Apertura
C28	566.850	0+000.00	0+566.85	4	III	Estrada Aglomer.	Estrada Asfaltada	Mellora
C29	877.680	0+000.00	0+877.68	4	III	Camiño Saburra	Camiño Saburra	Mellora
C30	793.450	0+000.00	0+793.45	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño Terra	Nova Apertura
C31	648.750	0+000.00	0+648.75	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C32	764.330	0+000.00	0+764.33	5	I	Camiño Terra	Camiño C30	Nova Apertura
C33	892.680	0+000.00	0+892.68	5	I	Estrada Aglomer.	Camiño C34	Nova Apertura
C34	1303.070	0+000.00	1+303.07	4	III	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Mellora
C35	640.070	0+000.00	0+640.07	5	I	Estrada Aglomer.	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C36	804.250	0+000.00	0+804.25	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C37	585.869	0+000.00	0+585.87	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C38	339.260	0+000.00	0+339.26	5	I	Estrada Asfaltada	Parcela	Nova Apertura
C39	942.380	0+000.00	0+942.38	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C40	1231.900	0+000.00	1+231.90	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C41	2389.290	0+000.00	2+389.29	3.5	III	Estrada Asfaltada	Camiño Saburra	Mellora
C42	337.840	0+000.00	0+337.84	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño C41	Nova Apertura
C43	727.970	0+000.00	0+727.97	5	I	Estrada Aglomer.	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C44	211.450	0+000.00	0+211.45	5	I e III	Ponte Asfaltada	Camiño C41	Mixto
C45	767.190	0+000.00	0+767.19	5	I	Pista Asfaltada	Camiño C41	Nova Apertura
C46	821.920	0+000.00	0+821.92	5	I	Estrada Aglomer.	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C47	1042.680	0+000.00	1+042.68	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Mixto
C48	177.025	0+000.00	0+177.03	3.5	III	Estrada Asfaltada	Camiño C12	Mellora
C49	1170.400	0+000.00	1+170.40	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño Terra	Nova Apertura
C50	1378.550	0+000.00	1+378.55	3.5 - 5	I e III	Estrada Asfaltada	Núcleo Excluído	Mixto
C51	2089.920	0+000.00	2+089.92	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C52	75.430	0+000.00	0+075.43	5	I	Camiño Terra	Camiño C53 - C51	Nova Apertura
C53	445.230	0+000.00	0+445.23	5	I	Camiño C52 - C51	Camiño Saburra	Nova Apertura
C54	583.420	0+000.00	0+583.42	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C55	644.910	0+000.00	0+644.91	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C56	857.300	0+000.00	0+857.30	5	I	Estrada Aglomer.	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C57	463.940	0+000.00	0+463.94	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C58	280.330	0+000.00	0+280.33	5	I	Camiño C51	Camiño Terra	Nova Apertura
C59	272.960	0+000.00	0+272.96	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño C60 - C51	Nova Apertura
C60	63.380	0+000.00	0+063.38	5	I	Camiño C59 - C51	Núcleo Excluído	Nova Apertura
C61	609.130	0+000.00	0+609.13	5	I	Camiño Terra	Camiño C62	Nova Apertura
C62	1484.200	0+000.00	1+484.20	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño C65	Nova Apertura
C63	566.390	0+000.00	0+566.39	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C65	173.540	0+000.00	0+173.54	5	I	Camiño Terra	Camiño Terra	Nova Apertura

Nome	Lonx. Eixo	PK Inicial	PK Final	Ancho Plataforma	Sección Tipo	Orixe	Fin	Tipoloxía
C66	600.650	0+000.00	0+600.65	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C67	584.900	0+000.00	0+584.90	5	I	Estrada Asfaltada	Camiño C68	Nova Apertura
C68	843.730	0+000.00	0+843.73	5	I	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Nova Apertura
C69	365.480	0+000.00	0+365.48	3.5	III	Estrada Asfaltada	Estrada Asfaltada	Mellora
C70	331.990	0+000.00	0+331.99	3.5	III	Estrada Asfaltada	Entrada a vivenda	Mellora
C74	147.741	0+000.00	0+147.74	3.5	III	Estrada Asfaltada	Camiño Terra	Mellora
TOTALES	55224.779							
Unidades	m	m						

Total Nova Apertura =	43.500,86 m.
Total Mellora =	11.723,92 m.
Total Lonxitude =	55.224,78 m.
	55,23 Km

6.2. RESUMO FINAL DA REDE DE CAMIÑOS PROXECTADA

A continuación móstrase un cadro resumo da Rede de Camiños proxectada para a Zona de Reestruturación Parcelaria de Fisteus, Concello de Curtis, Provincia de A Coruña, segundo tipoloxía dos camiños deseñados:

	Lonxitude		Número de camiños
	En metros	En kilómetros	
Camiños de NOVA APERTURA (N)	43.500,86	43,50	60
Camiños de MELLORA (M)	11.723,92	11,72	10
PARÁMETROS FINAIS DA REDE DE CAMIÑOS =	55.224,78	55,23	70

En A Coruña, Novembro de 2017

DIRECTOR TÉCNICO
(Enxeñeiro Técnico Agrícola)

DIRECTOR PROXECTO
(Enxeñeiro Técnico Agrícola)

D. Luis Ángel Fernández Fernández

D. Javier González Domínguez

Vºpa