

Anexo II (a)

ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO POR EL QUE SE DA POR ENTERADO DE LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA POR LA QUE SE DECLARAN DE EMERGENCIA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K. 5+350 DE LA A-92G, EN LA PROVINCIA DE GRANADA.

RELACIÓN DE DOCUMENTOS (Orden cronológico):

TODOS LOS DOCUMENTOS DEL EXPEDIENTE SON ACCESIBLES

Nº de orden	Denominación del documento
1º	MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA DELEGACIÓN TERRITORIAL DE FOMENTO Y VIVIENDA EN GRANADA.
2º	RESOLUCIÓN DEL EXCMO. SR. CONSEJERO DECLARANDO LA EMERGENCIA DE LA ACTUACIÓN.
3º	DOCUMENTO CONTABLE A.
4º	MEMORIA DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES.

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y dando cumplimiento a las Instrucciones de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información en cumplimiento de lo establecido en el citado Acuerdo, se emite la presente propuesta sobre la aplicación de los límites de acceso de los documentos que integran el expediente relativo al asunto indicado.

14 de febrero de 2017



Fdo. M^{ra} Nieves Masagosa Martos
VICECONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

DELEGACIÓN TERRITORIAL DE FOMENTO Y
VIVIENDA
PROVINCIA DE GRANADA
SERVICIO DE CARRETERAS

TIPO DE OBRA:
ACTUACIÓN DE
EMERGENCIA

CLAVE:
01-GR-1984-0.0-0.0-OE

TÍTULO:
MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN
DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K. 5+350 DE LA A-92G

CARRETERAS:
A-92G (DE SANTA FE A GRANADA)

TÉRMINOS MUNICIPALES:
GRANADA

PRESUPUESTO GENERAL ESTIMADO..... 350.000,00 €

PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMÓN.... 350.000,00 €

FECHA DE REDACCIÓN: NOVIEMBRE DE 2016

AUTOR: FCO. JAVIER SIERRA CARRILLO DE ALBORNOZ
JEFE DEL SERVICIO DE CARRETERAS DE GRANADA

MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K. 5+350 DE LA A-92G (DE SANTA FE A GRANADA).

INDICE

MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. ASUNTO.
2. OBJETIVO.
3. ALCANCE FUNCIONAL.
4. DAÑOS PRODUCIDOS.
5. MEDIDAS ADOPTADAS.
6. SOLUCIÓN PROPUESTA.
7. PLAZO PREVISTO DE EJECUCIÓN.
8. NECESIDAD DE EXPROPIACIÓN.
9. AFECCIÓN A SERVICIOS.
10. VALORACIÓN ESTIMADA DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS.
11. CONCLUSIÓN.

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PLANO DE SITUACIÓN

PRESUPUESTO

**MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K. 5+350 DE LA A-92G (DE SANTA FE A GRANADA)
TÉRMINO MUNICIPAL DE GRANADA**

MEMORIA

1. ASUNTO.

Solicitud de declaración de actuación de emergencia por el procedimiento de tramitación de emergencia (art. 113 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público) en relación a los daños ocasionados en el Puente de los Vados, sito en el P.K. 5+350 de la carretera A-92G, por la rotura de los anclajes entre el estribo Oeste y la viga que sostiene al carril izquierdo de la calzada izquierda.

2. OBJETIVO.

El objeto de esta memoria es describir los daños de la estructura del P.K. 5+350 de la carretera A-92G, como consecuencia de la rotura de los anclajes entre el estribo Oeste y la viga que sostiene al carril izquierdo de la calzada izquierda, por corrosión de los mismos, ocurrida el pasado 21 de noviembre de 2016, y realizar así una valoración para la inmediata corrección.

3. ALCANCE FUNCIONAL.

El Puente de los Vados salva el río Genil, principal afluente del Guadalquivir, en el P.K. 5+350 de la carretera A-92G, entre Santa Fe y Granada capital. El 21 de noviembre de 2016, a las 11:30, se detectó un resalto de 20 cm en el carril izquierdo de la calzada izquierda (sentido Granada-Sevilla) a la altura del estribo Oeste, como consecuencia de la rotura de los anclajes de la cabeza de la viga a dicho estribo. Esto provocó que se cortara al tráfico dicho carril izquierdo hasta que se resuelva la incidencia.

La carretera A-92G es una de las principales arterias de entrada a Granada capital, con dos carriles de circulación por sentido, y con una IMD registrada en 2015 de 36.511 veh/día con un 4% de pesados. Por lo tanto, el corte de carril está provocando en horas punta graves retenciones de tráfico llegando incluso hasta la circunvalación de Granada (A-44), a 5 km de la incidencia.

Se trata claramente de una "situación que supone grave peligro", contemplada en el art. 113 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, sobre tramitación de emergencia. Supone un grave peligro para la seguridad vial el mantenimiento del corte de carril durante 24 h/día sine die en una carretera con 36.511 veh/día de IMD. A esto hay que sumarle lo especificado en el art. 385 del Código Penal, donde se contemplan *penas de prisión al que origine un grave riesgo para la circulación no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo*. Además, una actuación inmediata podrá salvar la viga, cosa que de no hacerse rápidamente podría provocar la ruina de la misma con un coste de varios millones de euros para su reposición, y la prolongación durante muchos meses del corte de circulación con los gravísimos perjuicios socioeconómicos para Granada y su Área Metropolitana.

La rotura de los anclajes es absolutamente imprevisible ya que no se pueden auscultar íntegramente. En primer lugar, éstos están envueltos en una vaina exterior de protección y para poder controlarlos en su zona visible (escasos 25 cm entre la parte inferior de la viga y su apoyo al estribo) hay

que romperla. Por otro lado, el resto de la longitud del anclaje (9 m) está totalmente embutida en la propia estructura, por lo que no es accesible. Por lo tanto **es imposible detectar antes de la rotura este tipo de deficiencias** salvo rompiendo la vaina exterior de protección y que además coincida que el daño está en esa zona visible. Podrían usarse técnicas de resonancia para averiguar la interrupción en los anclajes pero esto lo que detecta es la continuidad del anclaje, es decir, si no hay continuidad es porque ya se ha roto y este fallo habría aflorado en superficie con un escalón como el que nos ocupa, por lo que no sirve como método de anticipación. Además, por su ubicación esta técnica requeriría la demolición de parte del firme para practicarla. Tampoco podrían hacerse ensayos de carga a los anclajes ya que los cordones están sesgados a ras en la cabeza, por lo que no queda longitud libre para traccionarlos con un gato. Además, esta técnica también requeriría la demolición del firme para descubrir la cabeza del anclaje. Por lo tanto, **estas roturas se manifiestan de manera súbita**, no avisando previamente y no dejando margen de maniobra para la corrección previa, pudiendo corregirse sólo cuando ya se han producido.

La rotura de los anclajes del estribo Oeste de la viga izquierda han provocado una sobrecarga de los anclajes del estribo Este. En la actualidad están soportando una tensión un 50% superior a la de cálculo. A fecha actual no han roto, pero dado que las características constructivas fueron las mismas que las del estribo Oeste, ambos rotos por corrosión; que están traccionados un 50% adicional; y que una rotura súbita de los mismos, tal y como se produciría ante la imposibilidad de auscultación, produciría un escalón ascendente de 20 cm en el sentido de la marcha (muchísimo más peligroso para la seguridad vial que el actual, que es descendente), se está en la obligación igualmente de su refuerzo ante su probable inminente rotura.

En cuanto a la viga derecha, según proyecto, existe un tipo de conexión "articulada" entre ésta y la dañada, lo que lleva a que en realidad no se comporten de forma totalmente independiente entre sí. En función de la capacidad resistente del sistema de conexión existente y su eficiencia, podrán transferirse determinados esfuerzos entre ellos. Si en el cálculo se tiene en cuenta la conexión entre las vigas, se comprueba que, como consecuencia también de que los apoyos en estribos de cada viga no están en una misma alineación (sino retranqueados entre sí), las reacciones negativas (tracción) en los anclajes de la viga contigua a la dañada se ven también incrementadas. Por lo tanto, se puede concluir que **en los anclajes de los apoyos en los estribos de la viga derecha, las tracciones en los mismos también se han visto incrementadas** por la rotura de los torones de la viga izquierda. Así, dichos anclajes de la viga derecha (carril derecho de circulación) también están en grave riesgo. Además, al ejecutarse con el mismo método constructivo que los del carril izquierdo, y estando sometidos a un ambiente igualmente húmedo dado que se trata de un cauce de un río muy caudaloso, es más que probable la existencia hoy día de corrosión en los torones de los anclajes. De hecho, cada uno de los torones debería ir protegido mediante una vaina (sólo existe la protección exterior del conjunto de 12 torones que forma cada anclaje, pero no la protección individual de cada torón), hecho que se ha comprobado que no se produce en los rotos, y que con toda seguridad sucederá en los restantes ya que siguieron el mismo procedimiento constructivo. Éste es uno de los motivos, entre otros, por lo que no cumplen ninguna normativa vigente en la actualidad, normativa que está basada fundamentalmente en el cálculo de estructuras y en la experiencia. Al estar sometidos a un ambiente agresivo de excesiva humedad, con los torones sin proteger por vainas, y estando las juntas transversales en un pésimo estado, lo que facilita la acumulación del agua de lluvia, se prevé que su situación también sea defectuosa y límite. Todo esto hace prever que su vida útil haya terminado, existiendo la posibilidad cierta de que se produzca un escalón de 20 cm sin previo aviso en cualquier momento, tal y como ocurrió el pasado 21 de noviembre, con el altísimo riesgo que para la seguridad vial esto supone, sobre todo en el caso del estribo Este al producirse el escalón ascendente.

Por último, hay que señalar que la IMD del tramo ha evolucionado notablemente. El primer dato de aforo disponible es de 1994 y alcanza los 22.680 veh/día con un 3% de pesados. Esto supone un incremento del 115% del tráfico pesado desde entonces. Por lo tanto, el exagerado incremento de las sollicitaciones a cargas dinámicas a las que está sometida la estructura está produciendo una fatiga en los anclajes que coadyuvará a la rotura de los actualmente en funcionamiento.

4. DAÑOS PRODUCIDOS.

La estructura del Puente de los Vados está formada por 4 vigas artesa de canto variable entre 1 y 2,5 m. Cada una de ellas sostiene un carril de los cuatro de circulación, siendo relativamente independientes a nivel estructural las unas de las otras por disponer de juntas longitudinales entre los carriles de cada calzada y estando la mediana libre. La calzada izquierda, la que nos ocupa, es más moderna que la derecha, al construirse hace 30 años con el objeto de desdoblarse la antigua carretera N-342.

Las dos vigas de la calzada izquierda se construyeron anclando cada una de ellas en cada estribo con dos anclajes verticales, para solidarizarlas al mismo y compensar así las tensiones por descompensación de la longitud de los vanos de la estructura (25m, 74 m y 25 m respectivamente). Es decir, cada viga tiene cuatro anclajes, dos por estribo. Cada anclaje tiene un total de 12 de torones de acero, estando sometido cada anclaje a una carga vertical de 100 Tn, es decir, 200 Tn por cada estribo y por tanto 400 Tn por viga.

Los torones de uno de los dos anclajes de la viga izquierda de la calzada izquierda en el estribo Oeste, se han seccionado por corrosión. El segundo anclaje no ha sido capaz él sólo de aguantar la tensión por lo que se han dañado sus torones, rompiendo también finalmente. No obstante, este segundo anclaje también estaba corroído, por lo que su rotura también era inminente independientemente de lo que le pasara a su contiguo. Esto indica que la vaina exterior de protección del conjunto de 12 torones no es adecuada, siendo frágil y no pudiendo cumplir por tanto su función de aislamiento de los torones del medio externo, a lo que hay que sumarle la ausencia de vaina protectora individual de cada torón. Por todo ello, ante la ausencia de la carga vertical que aplicaban los dos anclajes al romperse, la viga se ha "levantado" 20 cm, dejando de apoyar en sus neoprenos correspondientes y estando por tanto en voladizo el vano de 25 m junto al estribo Oeste. Al quedar en voladizo, ha sido obligatoria la retirada del tráfico ya que las cargas del mismo dañarían irremediablemente la estructura de la viga.

Por otro lado, el "levantamiento" de la viga también ha provocado la anulación del tope sísmico, lo que supone un elevado riesgo para la misma en caso de terremoto ya que al no funcionar dicho tope, se han habilitado los movimientos horizontales, para los que no está calculada la viga.

Asimismo, se han dañado las juntas de dilatación transversales como longitudinales, lo que provoca una mayor entrada de agua, favoreciendo la corrosión de los torones.

5. MEDIDAS ADOPTADAS.

1. Se ha realizado el corte del carril izquierdo de la calzada izquierda mediante conos, balizas luminosas y paneles direccionales, según la instrucción 8.3-IC. Dicho corte tiene la longitud necesaria para habilitar la zona de trabajo.
2. Se contrapesó la ausencia de anclajes mediante dos bañeras cargadas de zahorra. Posteriormente se sustituyeron por muertos de hormigón de contrapeso de grúas.

3. Se está limpiando la zona entre la parte inferior de las vigas y el estribo al objeto de poder hacer una inspección más minuciosa.
4. Se han realizado los cálculos estructurales correspondientes para validar la solución.
5. Se han iniciado los taladros en la cabeza de la viga, donde se alojarán los futuros anclajes.
6. Se han localizado las cabezas de los anclajes del estribo Este de la viga izquierda.

6. SOLUCIÓN PROPUESTA.

Para resolver esta situación se propone la ejecución de las siguientes actuaciones, que aseguren la estructura de la calzada izquierda del Puente de los Vados en la carretera A-92G:

1. Ejecución de 16 anclajes definitivos (cada anclaje antiguo se sustituye por dos nuevos) mediante barra DYWIDAG de acero de alto límite elástico (950 Mpa/cm²) de 47 mm de diámetro, de entre 29 m de longitud (según su ubicación). Se actuará por tanto en las dos vigas de la calzada izquierda y en ambos estribos.
2. Reposición de juntas de dilatación transversales y longitudinales.
3. Adecuación del drenaje de la estructura.
4. Reparación puntual del firme.

7. PLAZO PREVISTO DE EJECUCIÓN.

El plazo previsto de ejecución de los trabajos descritos en esta memoria justificativa en atención a las actuaciones de emergencia que se precisan se estima en DOS (2) MESES.

8. NECESIDAD DE EXPROPIACIÓN.

Para la ejecución de las actuaciones propuestas no es necesario proceder a la expropiación de terrenos colindantes.

9. AFECCIÓN A SERVICIOS.

Para la ejecución de las obras propuestas no se afectan servicios de terceros.

10. VALORACIÓN ESTIMADA DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS.

El importe total (con IVA) de las actuaciones de emergencia de acuerdo al presupuesto general estimado que se adjunta asciende a la cantidad de TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00 €).

El Presupuesto para Conocimiento de la Administración asciende a la cantidad de TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00 €).

11. CONCLUSIÓN.

En consecuencia, tras todo lo citado, entendemos suficientemente justificada la solicitud de declaración de las actuaciones por el procedimiento de emergencia, la que sometemos a la consideración de la Superioridad para su aprobación, si procede.

Granada, 29 de noviembre de 2016

EL JEFE DE SERVICIO DE CARRETERAS

Fdo.: Fco. Javier Sierra Carrillo de Albornoz



CONFORME
LA DELEGADA TERRITORIAL

Fdo.: María Eulalia Fernández Bermejo

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



Escalón de 20 cm producido



Junta transversal del estribo Oeste



Viga elevada sin contacto sobre el taco de neopreno



Cordones del anclaje rotos



Cabeza del anclaje en superficie

PLANO DE SITUACIÓN

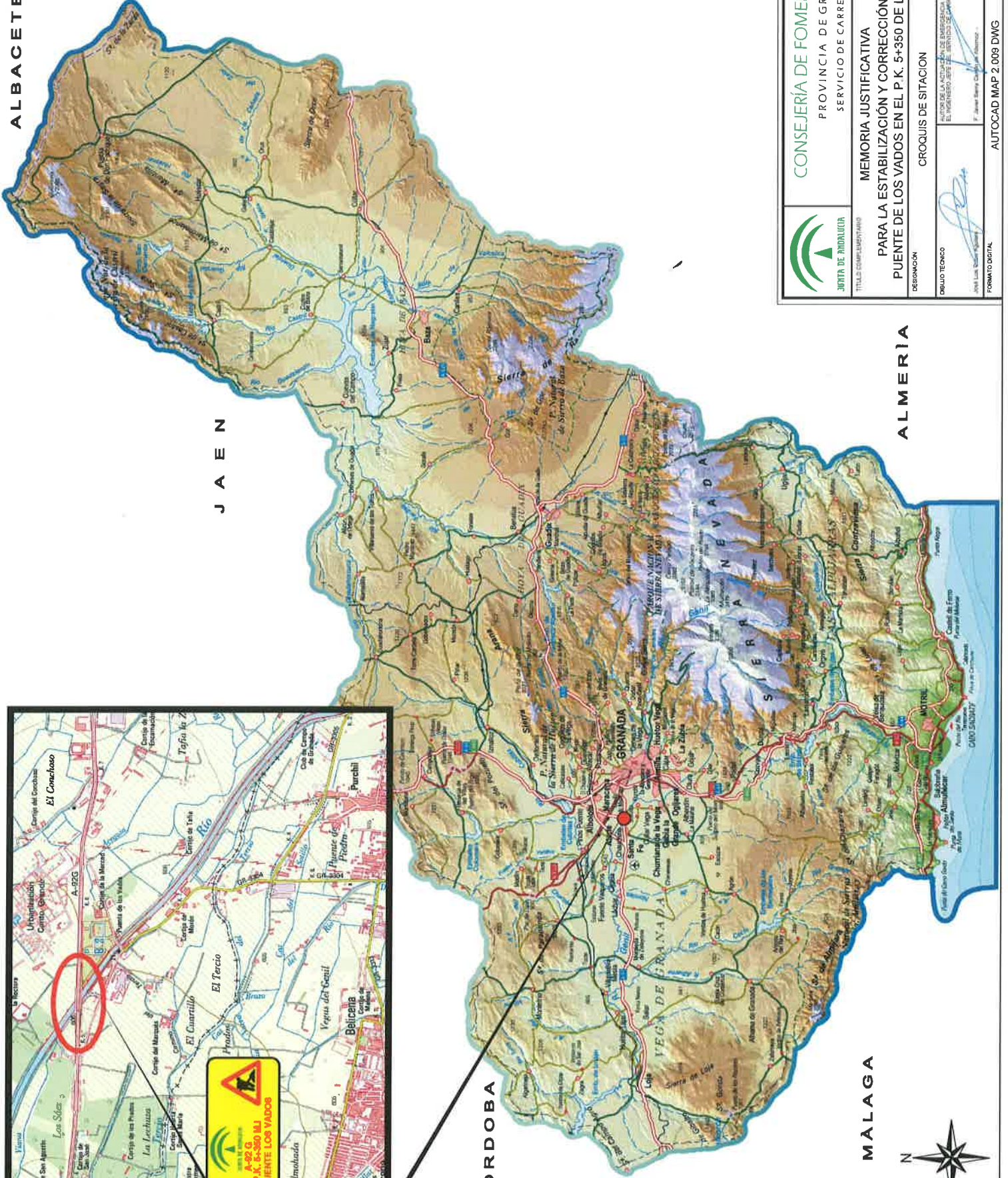
ALBACETE
MURCIA

J A E N

ALMERIA

MÁLAGA

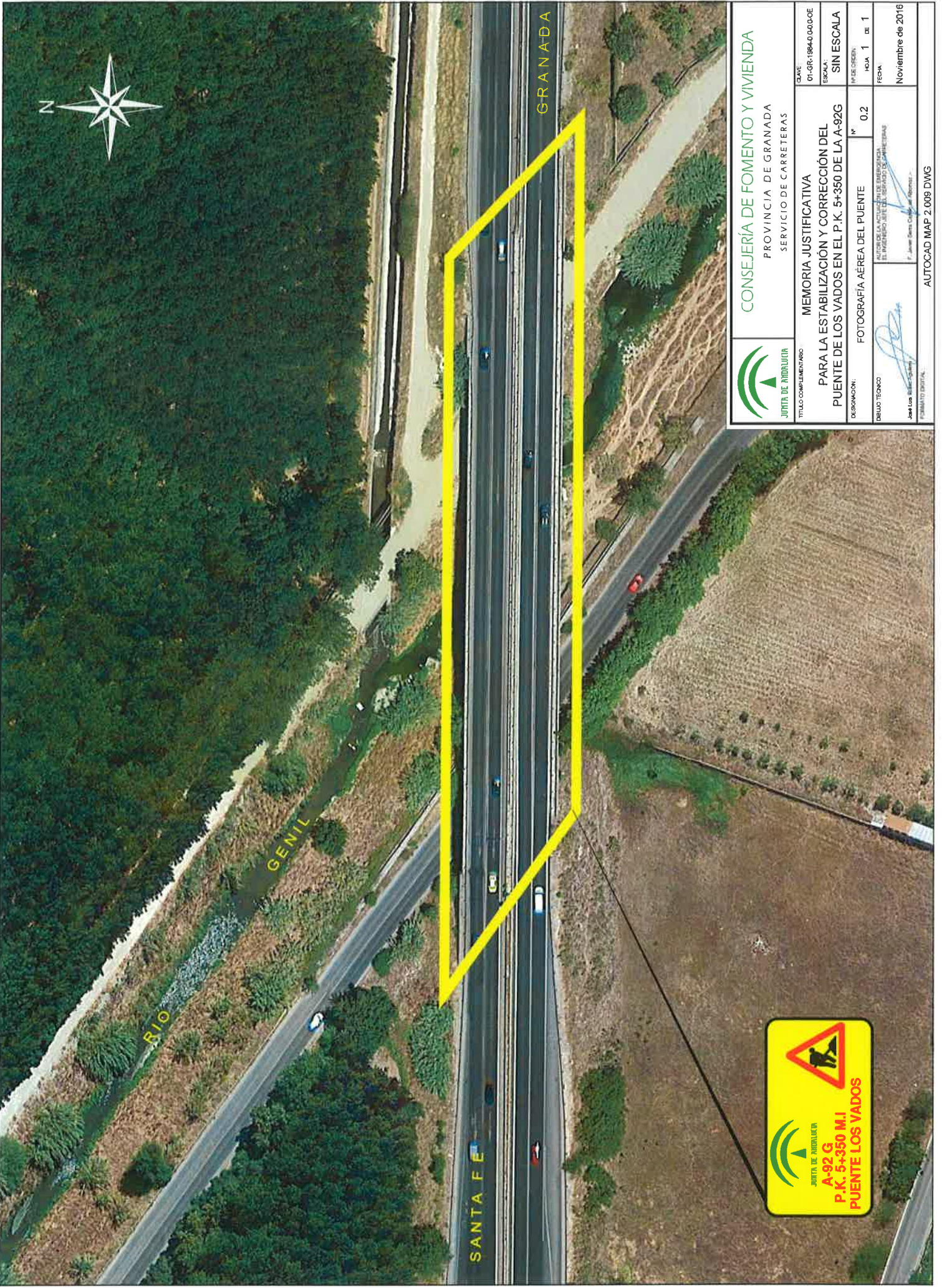
CORDOBA



CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA
PROVINCIA DE GRANADA
SERVICIO DE CARRETERAS

<p>MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P. K. 5+350 DE LA A-92G</p>	<p>GAUGE 01-GR-1984-0 0-0-0-E</p> <p>ESCALA SIN ESCALA</p> <p>Nº DE ORDEN HQA 1 de 1</p> <p>FECHA Noviembre de 2016</p>
<p>DESIGNACIÓN CROQUIS DE SITUACIÓN</p> <p>IV 0.1</p>	<p>AUTODUCADO DE EMERGENCIAS EL INGENIERO JEFE DEL INSTITUTO DE CARRETERAS</p>
<p>DEBIDO TECNICO</p>	<p>FECHA Noviembre de 2016</p>
<p>FORMATO DIGITAL</p>	<p>AUTOCAD MAP 2.009 DWG</p>





 CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA PROVINCIA DE GRANADA SERVICIO DE CARRETERAS	TÍTULO COMPLEMENTARIO MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K. 5+350 DE LA A-92G	CLAVE: 01-GR-1964-0-040-00E
	DESIGNACIÓN: FOTOGRAFÍA AÉREA DEL PUENTE	Nº: 0.2
DISEÑO TÉCNICO José Luis Ballester-Solera	APROBADO POR EL INGENIERO JEFE DEL SERVICIO DE CARRETERAS  F. Javier Peña-Cabrera	Nº DE CIECEN: HOJA 1 DE 1
FORMATO DIGITAL	AUTOCAD MAP 2.009 DWG	FECHA: Noviembre de 2016



PRESUPUESTO

<u>Capítulo</u>	<u>Concepto</u>	<u>Importe</u>
CAPÍTULO 01	ESTRUCTURA	192.927,20 €
CAPÍTULO 02	DRENAJE	16.280,00 €
CAPÍTULO 03	FIRMES	11.600,00 €
CAPÍTULO 04	SEÑALIZACIÓN	15.250,00 €
CAPÍTULO 05	SEGURIDAD Y SALUD	5.000,00 €
CAPÍTULO 06	GESTIÓN RCDS	2.015,23 €
TOTAL PPTO. EJECUCIÓN MATERIAL		243.072,43 €
	13% Gastos Generales	31.599,42 €
	6% Beneficio Industrial ...	14.584,35 €
TOTAL IMPORTE TOTAL (sin IVA)		289.256,20 €
	21% IVA	60.743,80 €
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		350.000,00 €

Asciende el presupuesto general estimado de la actuación a la expresada cantidad de TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00 €).

Granada, 29 de noviembre de 2016

EL JEFE DEL SERVICIO DE CARRETERAS

Fdo.: Fco. Javier Sierra Carrillo de Albornoz



DECLARACIÓN DE EMERGENCIA

RESOLUCIÓN DEL EXCMO. SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.

TÍTULO: ACTUACIÓN DE EMERGENCIA PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K 5+350 DE LA A-92G TM. GRANADA.

CLAVE: 01-GR-1984-0.0-0.0-OE

Visto el expediente tramitado por la Dirección General de Infraestructuras para las actuaciones de emergencia que se mencionan en el epígrafe de referencia, con un presupuesto estimado cuyo Importe Total (con IVA) asciende a TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00€., y conforme a lo previsto en el Art. 113 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

Vengo a resolver:


Declarar de emergencia la realización de las actuaciones necesarias para la reparación de los daños.

Sevilla,
EL CONSEJERO

Fdo.: Felipe López García



Código Seguro de verificación: e j n v w A p t A p 7 r z N c 0 w r Q k w A = = . Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws175.juntadeandalucia.es/verifirmav22/>
Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.

FIRMADO POR	FELIPE LOPEZ GARCIA		FECHA	14/12/2016
ID. FIRMA	ws051.juntadeandalucia.es	e j n v w A p t A p 7 r z N c 0 w r Q k w A = =	PÁGINA	1/1
 e j n v w A p t A p 7 r z N c 0 w r Q k w A = =				



JUNTA DE ANDALUCÍA

DOCUMENTO A

Ejercicio:	2016	Clase de Documento:	A2
Entidad:	JDEA	Nº Expediente:	0121707002
Sociedad financiera:	1000	Nº Documento:	0100004362
Fecha de Grabación:	21.12.2016	Nº Alternativo:	
Fecha de Contabilización:		Nº Expediente Ref.:	/
Den. Expediente:	1-GR-1984-OE REPAR DAÑOS CTRA A-92G PK5+35 P.VADO		
Procedimiento:	OBRAS	Obras	
Fase intervención:	0013	TRAMITACION DE EMERGENCIA	

Sección: 1500 - CONSEJERIA DE FOMENTO Y VIVIENDA
Órgano Gestor: 0268 - D.G. DE INFRAESTRUCTURAS

POSICIONES DEL EXPEDIENTE

E.F.C.	Partida Presupuestaria	Importe (eur.)
	Denominación Corta	
	Denominación Larga	
	Operación Comunitaria	
2016	1500030268 G/51B/68700/00 01 2013000220 BIENES DESTINADOS AL USO GRAL. 1-GR-1984-OE REPARACION DAÑOS CTRA A-92G EN EL P.	350.000,00
Total (eur.):		350.000,00

DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
JESUS HUERTAS GARCIA
 Firmado manualmente el 22 de Diciembre de 2016

INTERVENTORA DELEGADA
PILAR CARRION DOMINGUEZ

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LAS ACTUACIONES DECLARADAS DE EMERGENCIA AL AMPARO DE LA ORDEN DE 14 DE DICIEMBRE DE 2016 DEL CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA POR LA QUE SE DECLARA DE EMERGENCIA LA ACTUACION PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K. 5+350 DE LA A-92G. TM. GRANADA.

En el ejercicio de sus competencias de conservación, gestión y protección del dominio público viario, la Consejería de Fomento y Vivienda detectó en el Puente de los Vados que salva el río Genil, principal afluente del Guadalquivir, en el p.k. 5+350 de la carretera A-92G, entre Santa Fe y Granada capital, un grave riesgo de exposición por peligro de desplome del tablero del puente al estar seriamente dañada una viga de sustentación, que haciendo necesaria una urgente reparación.

Por ello se hacía necesarias determinadas actuaciones encaminadas a asegurar que la circulación por la A-92G perteneciente a la Red Básica de carreteras autonómica, se realizara en adecuadas condiciones de seguridad vial y calidad para el usuario, garantizando de esta manera la accesibilidad y movilidad a todos los ciudadanos del área metropolitana de Granada. La carretera A-92G es una de las principales arterias de entrada a Granada capital, con dos carriles de circulación por sentido, y con una IMD registrada en 2015 de 36.511 veh/día con un 4% de pesados.

Con fecha 29 de noviembre 2016, se emitieron informes por la Delegación Territorial de Granada, en el que se indican los daños detectados en el puente mencionado.

Por todo lo anterior, considerando los hechos acaecidos como causantes de grave peligro, el Consejero de Fomento y Vivienda, acordó declarar de emergencia las actuaciones precisas a ejecutar en el puente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 113 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, ordenando el inicio inmediato de la ejecución de las obras indicadas en el informe técnico del 29 de noviembre de 2016 por un importe estimado de DOSCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y SEIS EUROS CON VEINTE CENTIMOS (289.256,20 euros).

A esta cantidad le corresponde un IVA de SESENTA MIL SETECIENTOS CUARENTA Y TRES EUROS CON OCHENTA CENTIMOS (60.743,80 euros), por lo que el importe estimado, IVA incluido, asciende a la cantidad de TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00 euros), dándose, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 34 de la Ley 9/1996, de 26 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales en materia de Hacienda Pública, Contratación Administrativa, Patrimonio, Función Pública y Asistencia Jurídica a Entidades de Derecho Público, cuenta al Consejo de Gobierno para su toma de razón.

2.- ORDEN DE EMERGENCIA

Como consecuencia de todo lo anterior, el Consejero de Fomento y Vivienda, a propuesta de las Dirección General de Infraestructuras dicto una Orden, de 14 de diciembre declarando de emergencia las obras necesarias para reparar los daños causados por las lluvias en las provincias de Cádiz y Málaga, por un importe emergencias por un importe total estimado de TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00 euros), correspondiendo su gestión a la Dirección General de Infraestructuras .

3.- PETICIONES DE HABILITACIÓN DE CRÉDITO

FIRMADO POR	LUIS ANTONIO BARROSO PARRAGA	06/02/2017	PÁGINA 1/3
VERIFICACIÓN	BY5747530JVNSKIh0g/UT8hHZUs5qM	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

No contando la Dirección General con presupuesto para abordar las obras mencionadas, se solicitó a la Viceconsejería la obtención crédito necesario, para lo que dirigió escritos a la Consejería de de Hacienda y Administración Pública solicitando la habilitación de los suplementos de crédito necesarios.

4.- SOLICITUD DE GENERACIÓN DE CRÉDITO

Como consecuencia de todo lo anterior, la Dirección General de Infraestructuras solicito la generación de un crédito adicional de TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00 euros), en la partida presupuestaria: Sección 15 “Consejería de Fomento y Vivienda”, Programa 51B “Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transportes”, Servicio Autofinanciada, Código 03, Concepto 687 “Inversiones de Reposición. Bienes destinados al uso general”, Subconcepto 00 “Bienes destinados al uso general”, proyecto de inversión 2013000220 “Mantenimiento, mejora y conservación de carreteras”

5.- MODIFICACIÓN DE INDICADORES

En cuanto a los Indicadores del Programa 51B, la dotación presupuestaria planteada no conlleva variación en los mismos ya que estos no tienen en cuenta previsiones sobre obras de emergencia sobrevenidas

6.- DISPOSICIÓN DEL CRÉDITO

De acuerdo con la Orden del Consejero de Fomento y Vivienda de 14 de diciembre, se tramitó el crédito, que fue fiscalizado en fase AD el día 23 de diciembre de 2016, dentro del ejercicio presupuestario de 2016:

ACTUACION PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K. 5+350 DE LA A-92G. TM. GRANADA.

TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (350.000,00 euros)

7.- ACTUACIONES REALIZADAS

De acuerdo con la Orden del Consejero de Fomento y Vivienda de 14 de diciembre, el contrato tramitado y la empresa adjudicataria es la siguiente:

PROVINCIA	ACTUACION	IMPORTE IVA INCLUIDO	EMPRESA
GRANADA	ACTUACION PARA LA ESTABILIZACIÓN Y CORRECCIÓN DEL PUENTE DE LOS VADOS EN EL P.K. 5+350 DE LA A-92G. TM. GRANADA.	350.000,00	GEOCAMINOS, S.L

Los trabajos de Control Técnico y Seguimiento de las Actuaciones y de Coordinación de Seguridad y Salud corren a cargo de la Dirección General de Infraestructuras.

Las obras se encuentran finalizadas, habiéndose ejecutado en un plazo inferior a dos meses, las siguientes actuaciones en la estructura:

1. Ejecución de 16 anclajes definitivos (cada anclaje antiguo se sustituye por dos nuevos) mediante barra DYWIDAG de acero de alto límite elástico (950 Mpa/cm²) de 47 mm de diámetro, de 29 m de longitud. Se actuó en las dos vigas de la calzada izquierda y en ambos estribos.
2. Reposición de juntas de dilatación transversales y longitudinales.
3. Adecuación del drenaje de la estructura.
4. Reparación del firme en el tablero.

FIRMADO POR	LUIS ANTONIO BARROSO PARRAGA	06/02/2017	PÁGINA 3/3
VERIFICACIÓN	BY5747530JVNSKIh0g/UT8hHZUs5qM	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	