
OBRAS COMPLEMENTARIAS

**ANEJO
10**

ÍNDICE

1. Objeto	1
2. Demoliciones.....	1
2.1. Edificación Cafetería	1
2.2. Edificación Auxiliar	2
2.3. Otros elementos	2
3. Viales de acceso al aparcamiento	3
4. Zona de Instalaciones Auxiliares.....	4

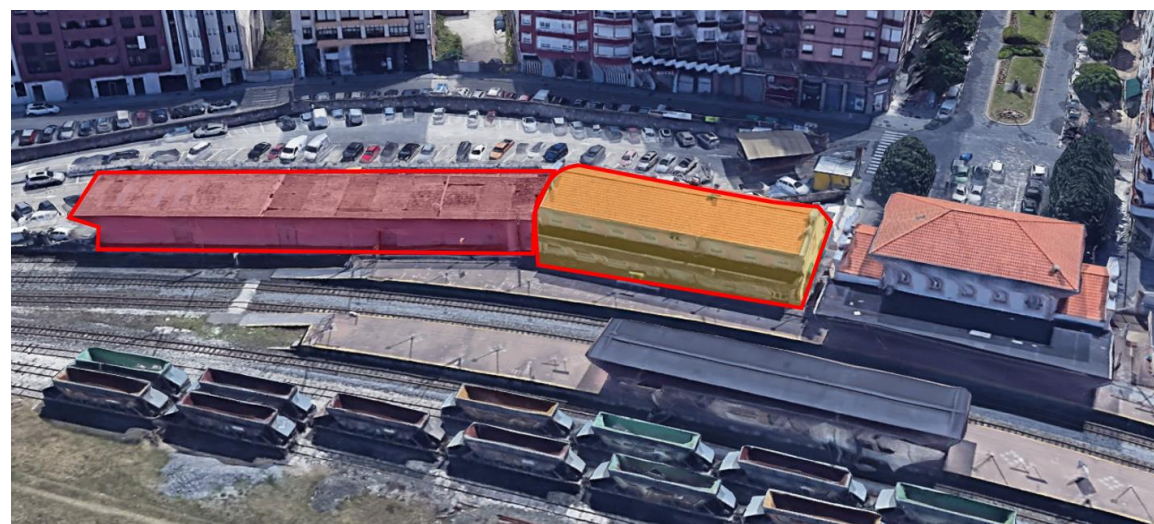
1. Objeto

En el presente Anejo se incluye la definición de aquellas obras complementarias que, no estando consideradas en otros capítulos del Estudio Complementario, son necesarias para la ejecución de la totalidad de las obras. Las obras complementarias consideradas son:

- Demoliciones.
- Viales de acceso al aparcamiento.
- Zona de instalaciones auxiliares.

2. Demoliciones

Las principales demoliciones para realizar la presente actuación son dos edificaciones. La primera acoge a la cafetería de la estación en planta baja, y a viviendas en planta alta; la segunda está destinada a almacén de material, salas de reunión, cuartos de agentes, y naves de alquiler. Ambas edificaciones están unidas entre si, pero separadas del edificio de viajeros de la estación.



Vista aérea de la cafetería de la estación (en naranja) y de almacén, salas y naves de alquiler (en rojo).

Además de estas dos edificaciones es necesario demoler varios elementos, todos ellos en el ámbito del actual aparcamiento en superficie de la estación.

2.1. Edificación Cafetería

El edificio cafetería, con una superficie de unos 360 m² y dos alturas, se sitúa junto al actual edificio de viajeros, dentro de la estación. En planta baja alberga la cafetería, que cuenta con acceso tanto desde la calle como desde el andén principal de la estación; y en planta alta contiene viviendas propiedad de ADIF.

Tanto cafetería como viviendas están actualmente en desuso, por lo que no supone ningún problema su demolición en cuanto a dejar de prestar algún tipo de servicio ferroviario o no ferroviario.



Vista de la cafetería desde la Plaza de las Estaciones.



Vista de la cafetería desde el andén principal de la estación.

2.2. Edificación Auxiliar

El edificio auxiliar, que sirve de apoyo a la estación, cuenta con una superficie de unos 660 m² y dos alturas, y alberga cuatro dependencias, dos ferroviarias y dos para diversos usos, los cuales están actualmente en alquiler.

Las dependencias ferroviarias tienen doble acceso, tanto desde el aparcamiento como desde el andén de la estación. Mientras que la que están en alquiler tienen acceso por el aparcamiento, contando en la parte posterior con un portón al que se accede desde un pequeño muelle asociado a una antigua vía de apartado que hoy está sin conexión con el resto de vías de la estación.



Vista del edificio auxiliar desde el aparcamiento de las estación.



Vista del edificio auxiliar desde el andén de las estación.

La primera dependencia ferroviaria de esta edificación, la que se sitúa junto a la cafetería, se trata de un cuarto asociado a la propia estación; cuenta con un par de salas de diversos usos y taquillas. La demolición de esta dependencia, en cuanto al servicio ferroviario que presta, no debe suponer un problema, pues este servicio se pasará a prestar en el edificio de la nueva estación asociada al soterramiento de la línea ferroviaria.

La segunda dependencia se utiliza para el mantenimiento de vía, y cuenta con un pequeño almacén, sala de reuniones, aseos y taquillas; de todos estos usos únicamente el de pequeño almacén se realiza en la actualidad. Todos estos servicios van a pasar a darse en los nuevos talleres asociados al soterramiento de la línea ferroviaria.

Las dos naves que se sitúan al final de la edificación tienen uso de alquiler, y si bien no hace mucho una de ellas estaba ocupada por una empresa de alquiler de vehículos en la actualidad las dos se encuentran vacías, por lo que su demolición no debe ocasionar ningún problema en cuanto a su actual ocupación.

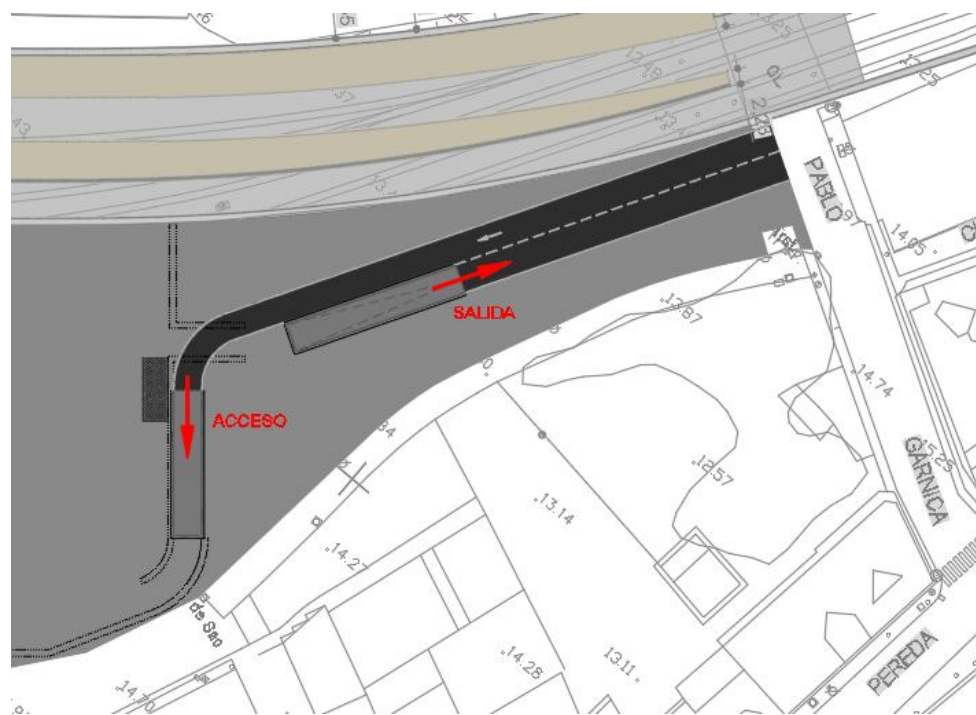
2.3. Otros elementos

Además de las demoliciones de edificaciones indicadas es necesario demoler y levantar una serie de elementos singulares, como son:

- Muelles de carga y descarga. En todo su perímetro el edificio auxiliar cuenta con un muelle de carga y descarga el cual se debe demoler.
- Muro de cerramiento del actual aparcamiento.
- Garita de entrada/salida de vehículos y vigilancia, y marquesina asociada.
- Cajero y marquesina asociada.
- Entrada/salida de vehículos, y marquesina asociada.
- Servicios e instalaciones propios del actual aparcamiento.

3. Viales de acceso al aparcamiento

Para el acceso al aparcamiento se diseñan dos viales, uno de entrada y otro de salida; ambos parten desde la calle Pablo Garnica, y finalizan en la rampa de acceso/salida al aparcamiento subterráneo, y se definen con un ancho de 4 m.



Acceso propuesto desde la calle Pablo Garnica

En el presente Estudio, dado el nivel de detalle que tiene, se va a adoptar una categoría de tráfico pesado T3, y una categoría de explanada E2, ya que se considera suficiente la capacidad de soporte que proporciona dado el tipo de actuación urbana que es, donde el material de apoyo se estima que sea inadecuado o marginal.

Es por ello que se propone:

- Explanada E2, compuesta por 70 cm de suelo tolerable sobre la que se dispondrán 30 cm de suelo estabilizado tipo 2.
- Sección de firme 3124 compuesta por 25 cm de zahorra artificial y 21 de hormigón.

Si por razones particulares, se descartara el empleo de una capa de hormigón como firme, se propone como alternativa adoptar una sección tipo 3121 compuesta por 40 cm de zahorra artificial sobre la que se dispondrán 16 cm de mezcla bituminosa.

No obstante, en fases posteriores de redacción en las que se dispongan de datos de partida más sólidos, como son categoría de la explanada, categoría del tráfico pesado para el año de puesta en servicio, disponibilidad de materiales, climatología, etc., se estima adecuado realizar una evaluación técnico-económica conjunta de sección de firme / explanada que permita seleccionar la sección que mejor se adopte a las particularidades del proyecto en aplicación de la Norma 6.1 IC, Secciones de firme, de la Instrucción de Carreteras y la normativa particularizada en esta materia que el Ayuntamiento de Torrelavega o de la Comunidad Autónoma de Cantabria puedan disponer.

En relación a la señalización, balizamiento y defensas, se pretende conseguir el grado máximo de seguridad, eficacia y comodidad en la circulación de los vehículos, siendo la misión primordial de las marcas viales y la señalización vertical informar a los usuarios, mientras que el balizamiento y las defensas proporcionan respectivamente orientación y protección ante posibles accidentes. El diseño de los distintos elementos se realizará en fases posteriores de redacción del Proyecto atendiendo a la normativa actualmente vigente:

- Norma 8.1-IC “Señalización Vertical”.
- Norma 8.2-IC “Marcas Viales” y borrador del año 2020.
- “Señales Verticales de Circulación”, Tomos I y II, editados por el Ministerio de Fomento.
- Anexo I del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003.
- “Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas”, y “Señalización Móvil de Obras”, editados por el Ministerio de Fomento.

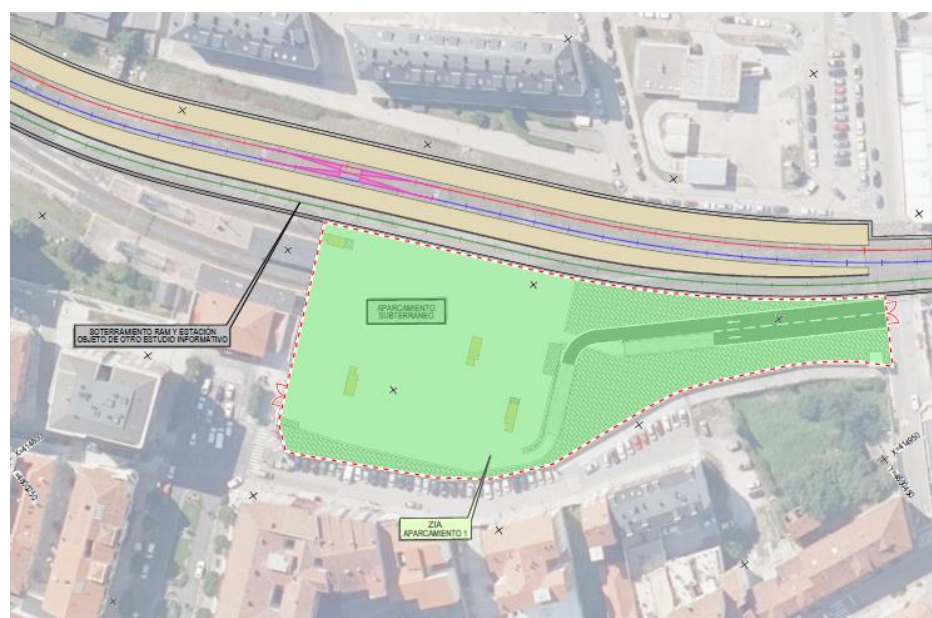
4. Zona de Instalaciones Auxiliares

A continuación se va a indicar las ZIAs asociadas a la construcción del aparcamiento subterráneo que se diseña en el presente Estudio.

Estas ZIAs propuestas serán compartidas con la actuación del soterramiento de la RAM y nueva estación, pues todo ello se encuentra en el mismo ámbito, y además como se indica en el Anejo Nº 11 Plan de Obra están ligadas en cuanto a su ejecución.

- ZIA Aparcamiento 1.

Esta ZIA es la propia planta del aparcamiento, ya que este se encuentra dentro de las zonas admisibles; en función de cómo se organice la obra, y por lo tanto las zonas libres existentes en cada momento, tendrá una posición específica u otra dentro de la siguiente planta.



- ZIA Aparcamiento 2.

Área dentro de las zonas admisibles, que se podrá utilizar durante todo el tiempo de la obra.



- ZIA Aparcamiento 3.

Esta ZIA ya definida como tal en la actuación del soterramiento, se ubica donde actualmente se levanta las instalaciones de mantenimiento de vía de la estación de Torrelavega, entorno al PK 0+850, dentro de los terrenos propiedad de Adif.

Esta ZIA podrá ser utilizada en todo momento, pues en planta no coincide con ninguna construcción.

