

ANEJO 14. SITUACIONES PROVISIONALES

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
2.	CRITERIOS DE GÁLIBOS DISPONIBLES	2
3.	SITUACIONES PROVISIONALES FERROVIARIAS	2
3.1.	SUBTRAMO 1. PP.KK 0+000 – 2+045	2
3.2.	SUBTRAMO 2. PP.KK 2+045 – 3+160	3
3.3.	SUBTRAMO 3. PP.KK 3+160 – 4+600	3
3.4.	SUBTRAMO 4. PP.KK 4+600 – 8+200	3
3.5.	SUBTRAMO 5. PP.KK 8+200 – 10+350	3

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Desarrollo temporal de antecedentes técnicos a tener en cuenta durante la redacción de los Estudio Complementarios de la Variante de Torrellano. Elaboración propia **¡Error! Marcador no definido.**

1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es definir las situaciones provisionales ferroviarias necesarias en el *Estudio Informativo Complementario del proyecto de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante. Variante De Torrellano*.

Para definir las situaciones provisionales ferroviarias se analiza la incidencia de las obras de la Variante de Torrellano con el mantenimiento del servicio ferroviario actual.

Las situaciones que en este anejo se plantean, se realizan a nivel de Estudio Informativo, las cuales serán estudiadas con más detalle y profundidad en fases posteriores de los trabajos, las cuales se deberán adaptar al diseño constructivo final y de acuerdo a la planificación y procesos constructivos que se determinen para la ejecución de las obras, siempre con la premisa del mantenimiento de tráfico ferroviario actual.

2. CRITERIOS DE GÁLIBOS DISPONIBLES

Para el análisis de las situaciones provisionales se tienen en cuenta los gálibos mínimos de protección para las actuaciones que se realizan durante el día y con tráfico ferroviario:

- Gálibo horizontal: mínimo de 3 m desde el carril hacia el exterior, a ambos lados de la vía, fuera de la zona de seguridad definida en la normativa de ADIF (comprendida dentro de una distancia de 3 m, medidos en línea perpendicular desde el a cabeza del carril exterior).
- Gálibo vertical: se establece un gálibo mínimo vertical de implantación de obstáculos de 5 m.

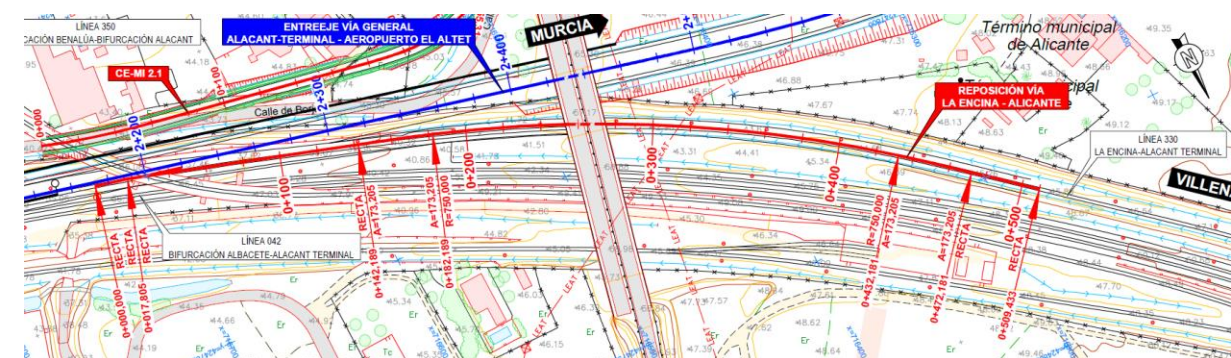
3. SITUACIONES PROVISIONALES FERROVIARIAS

3.1. Subtramo 1. PP.KK 0+000 – 2+045

El trazado inicia en la estación Alacant-Terminal y discurrirá por el corredor actual, de modo que se discurre por la playa de vías de la estación y las vías del canal de acceso a la estación, soterrado entre los PP.KK 0+675 y 2+045.

Será en este último punto donde el trazado abandone el corredor actual, iniciándose un trazado totalmente en variante hasta el final de la actuación que se recoge en el presente proyecto.

Como consecuencia inicio del tramo en variante, una vez que se finaliza el canal de acceso soterrado a la estación de Alacant-Terminal, es necesario realizar la reposición de la línea 330 La Encina – Alacant Terminal, en una longitud aproximada de 460 metros.



Como se puede apreciar, la reposición de la línea La Encina – Alacant Terminal, deberá corregir su trazado ligeramente para conectar mediante un aparato de desvío a la vía derecha del corredor Alacant-Terminal – Aeropuerto El Altet, que permitirá el acceso de la línea existente a la estación de Alcant-Terminal a través el canal de acceso soterrado.

Los trabajos principales que genera esta reposición de la línea, serán:

- Adecuación y ensanche de la plataforma ferroviaria
- Ripado de vía
- Nivelación y alineación de vía tras el ripado
- Adaptación de catenaria al nuevo trazado de vía

Al tratarse de una actuación encaminada al corregir el trazado de la vía para adaptar su geometría a la nueva configuración del corredor, los trabajos a realizar no son compatibles con la circulación ferroviaria, por lo que todos los trabajos citados anteriormente se deberán ejecutar en banda de mantenimiento.

3.2. Subtramo 2. PP.KK 2+045 – 3+160

El subtramo 2, comprendido entre los PP.KK 2+045 y 3+160, discurre íntegramente en variante, por lo que su ejecución no presenta ninguna afección al tráfico ferroviario en el ámbito de proyecto. Se podrán ejecutar libremente sin tener que compatibilizar con otros trabajos.

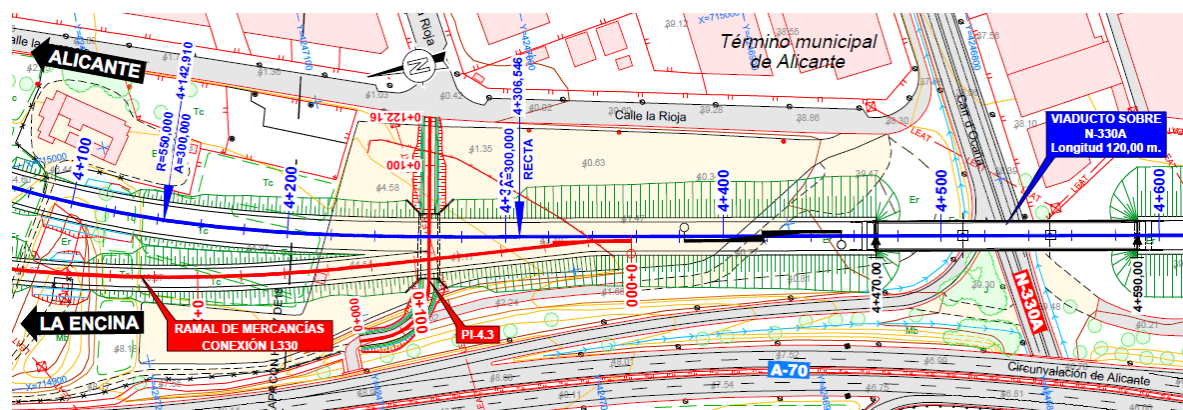
Sin embargo, al discurrir por una zona semiurbana no consolidada, el trazado realizará afecciones a distintos viales de tráfico rodado. Será necesario establecer recorridos alternativos de acuerdo con la ejecución de las obras, puesto que, al encontrarse en la zona diferentes viales, no será estrictamente necesaria la ejecución de desvíos provisionales de tráfico.

Dentro de este subtramo, entre los PP.KK 2+630 y 3+160, el trazado discurre entre pantallas.

3.3. Subtramo 3. PP.KK 3+160 – 4+600

El subtramo 3, también discurrirá en variante y en superficie entre los PP.KK 3+160 y 4+600. Como es de prever, al tratarse de un trazado en variante, no presenta ninguna afección al tráfico ferroviario.

El proyecto recoge un ramal de conexión para mercancías entre la línea 330 y el corredor Alacant-Terminal – Aeropuerto El Altet. La conexión de dicho ramal de mercancías con el corredor Alacant-Terminal – Aeropuerto El Altet, se sitúa en el P.K 4+360.



Al tratarse de un ramal de mercancías en variante a la línea 330, como situación provisional únicamente será considerada la conexión mediante aparato de desvío de nuevo ramal con la línea existente, trabajos que deberán abordarse en banda de mantenimiento, puesto que la instalación del aparato de desvío no es compatible con las circulaciones ferroviarias existentes.

Este subtramo presenta dos estructuras en viaducto, la primera de ellas con una longitud de 130 metros destinada al cruce del Barranco de las Ovejas (PP.KK 3+700 – 3+830) y la segunda al cruce sobre la N-330a (PP.KK 4+470 – 4+590).

La estructura sobre la N-330a consta de 3 vanos, destinados al cruce de dicha carretera, siendo el vano central el que realice el cruce sobre el vial.

3.4. Subtramo 4. PP.KK 4+600 – 8+200

Al igual que en subtramos anteriores, el subtramo 4, entre los PP.KK 4+600 – 8+200, discurre en variante y superficie, no teniendo generados afecciones a circulaciones ferroviarias.

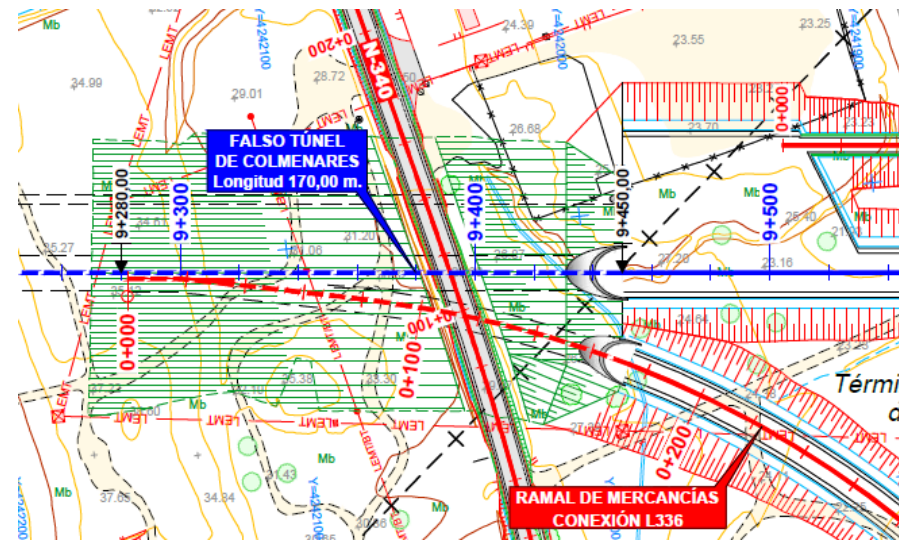
Este subtramo presenta dos estructuras en viaducto, la primera de ellas con una longitud de 150 metros destinada al cruce sobre la autovía A-31 (PP.KK 4+900 – 5+050) y la segunda con una longitud de 370 metros, cruza sobre la autovía A-79 (PP.KK 6+660 – 7+030).

En este subtramo se realizan diferentes afecciones a servidumbre de paso de diferentes caminos agrícolas, los cuales son respuestos.

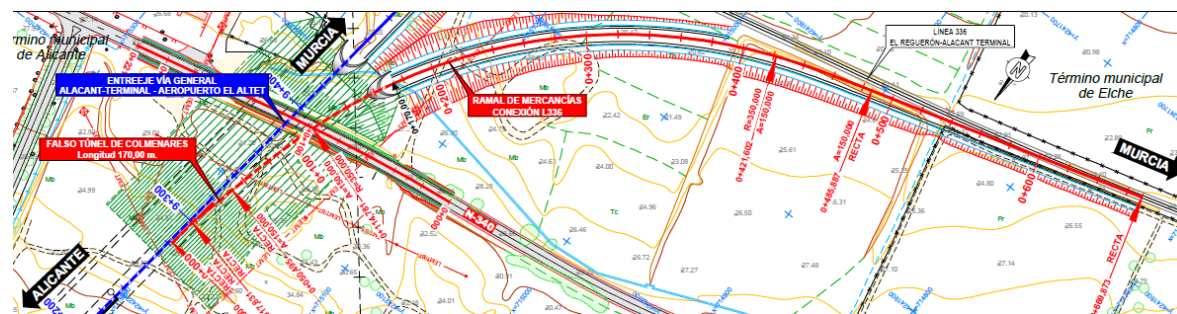
3.5. Subtramo 5. PP.KK 8+200 – 10+350

El subtramo 5, comprendido entre los PP.KK 8+200 y 10+350, discurre en variante en toda su longitud, y en túnel entre los PP.KK 8+240 y 9+450.

En la parte final del túnel, entre los PP.KK 9+280 y 9+450, se sitúa el falso túnel bajo la N-340. Esta situación hará necesario un desvío provisional de la citada carretera.



El proyecto recoge un ramal de conexión para mercancías entre la línea 336 y el corredor Alcant-Terminal – Aeropuerto El Altet. La conexión de dicho ramal de mercancías con el corredor Alcant-Terminal – Aeropuerto El Altet, se sitúa en el P.K 9+280.



Al tratarse de un ramal de mercancías en variante a la línea 336, como situación provisional únicamente será considerada la conexión mediante aparato de desvío de nuevo ramal con la línea existente, trabajos que deberán abordarse en banda de mantenimiento, puesto que la instalación del aparato de desvío no es compatible con las circulaciones ferroviarias existentes.