



ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL AEROPUERTO DE GIRONA – COSTA BRAVA.

ANEJO 12. OBRAS COMPLEMENTARIAS

ANEJO 12. OBRAS COMPLEMENTARIAS

ÍNDICE

1. OBJETO	1
2. ZONAS DE INSTALACIONES AUXILIARES	1
3. CAMINOS DE ACCESO A OBRA	2
4. ZONAS DE ACOPIO TEMPORAL	3
5. REPOSICIÓN DE INSTALACIONES FERROVIARIAS	3
6. ACOMETIDA ELECTRICA A LA ESTACIÓN.....	4

1. OBJETO

El presente anejo tiene por objeto describir aquellas obras complementarias que, no estando consideradas en otros capítulos del estudio informativo, son necesarias para la ejecución y puesta en servicio de las obras. Se trata por tanto de las actuaciones e instalaciones de apoyo a los trabajos principales de la actuación y son:

- Zonas de instalaciones auxiliares (ZIAS)
- Caminos de acceso a obra
- Zonas de acopio temporal
- Reposición de instalaciones ferroviarias
- Acometida eléctrica estación

2. ZONAS DE INSTALACIONES AUXILIARES

Con fin de disponer espacios de trabajo y acopio colindante próximos a las zonas de construcción se proponen dos zonas de instalaciones auxiliares (ZIAS) para cada alternativa. Las zonas de acopio principales se consideran incluidas en los espacios destinados a los aparcamientos de las estaciones, que serán desmantelados en el último momento de la ejecución de la actuación. Debido a que las estaciones se sitúan en el extremo norte del trazado y la carretera C-25 impide el fácil desplazamiento a lo largo de este, se propone una segunda zona de instalaciones y acopio de 3.200 m² en las proximidades del salto de carnero (PK46+100). Las áreas definidas se sitúan en terreno rústico fuera de las zonas de inundabilidad de los arroyos del ámbito.

ZIA-11

Esta zona de instalaciones ZIA-11 se corresponde con la alternativa 1 y se ubica en el espacio definido para el aparcamiento de la estación,

ZIA-12

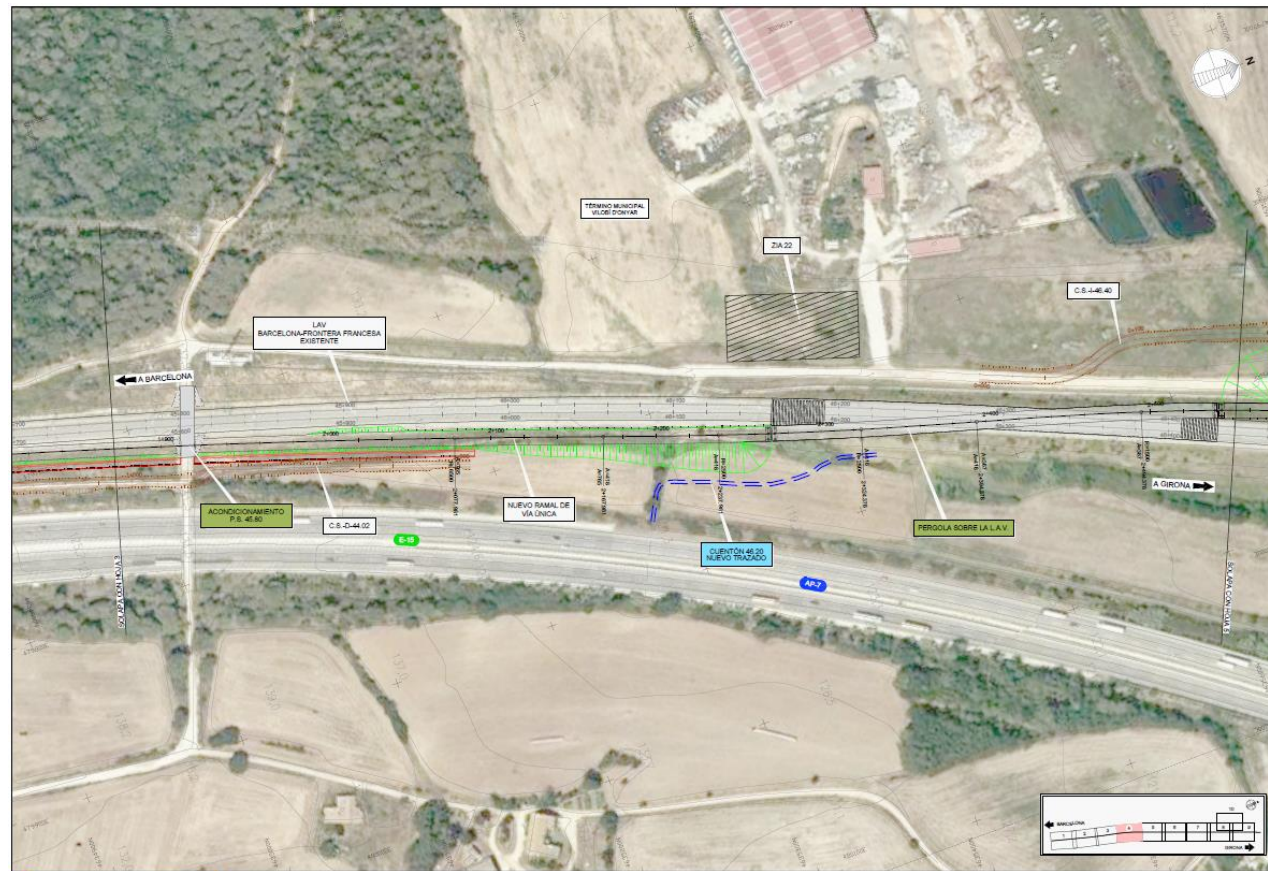
Esta zona de instalaciones ZIA-12 se corresponde con la alternativa 1 y se sitúa en torno al PK46+100 de la línea con una superficie de (80x40) 3.200 m², próximo al estribo 1 de la estructura del salto de carnero.

ZIA-21

Esta zona de instalaciones ZIA-21 se corresponde con la alternativa 2 y se ubica en el espacio definido para el aparcamiento de la estación, teniendo acceso a la GIV-5343 a través del futuro acceso a esta.

ZIA-22

Esta zona de instalaciones ZIA-22 se corresponde con las alternativa 2 y se sitúa en torno al PK46+100 de la línea con una superficie de (80*40) 3.200 m², próximo al estribo 1 de la estructura del salto de carnero.



ZIA 12 y 22 en las proximidades de la Pérgola sobre la LAV

3. CAMINOS DE ACCESO A OBRA

No se definen caminos específicos de acceso a las obras, siendo la traza accesible desde la vialidad existente. La comunicación entre los diferentes tajos se realizará inicialmente a través de los caminos de servicio de la línea actual.

A continuación, se incluye una tabla en la que se recogen todas las instalaciones auxiliares diseñadas:

NOMBRE	ASOCIADA A	SUPERFICIE (M2)
ZIA-11	Urbanización de la estación	N/A
ZIA-12	Salto de carnero en PK46+100	3.200
ZIA-21	Área de urbanización de la estación	N/A
ZIA-22	Salto de carnero en PK46+100	3.200

4. ZONAS DE ACOPIO TEMPORAL

La plataforma discurre mayoritariamente en terraplén, siendo la actuación deficitaria en material de relleno que deberá provenir de otras obras del entorno o préstamos. La ejecución de desmontes se coordinará con las áreas de relleno sin que se considere necesario la disposición de zonas de acopio temporal.

5. REPOSICIÓN DE INSTALACIONES FERROVIARIAS

La ejecución de las alternativas propuestas conlleva la afección a infraestructuras ferroviarias existentes de la línea Madrid – Barcelona – Frontera Francesa, particularmente las siguientes:

Afecciones comunes

- Incorporación de nuevos desvíos y escapes en vía principal
- ATI Vilobí 703. Ejecución de nuevo pórtico de seccionadores de catenaria, así como canalizaciones entre ATI y plataforma
- Reubicación de dispositivo meteorológico para tráfico (DVL)
- Galería de conexión PAET bajo plataforma
- Adecuación y ampliación de Línea Aérea de Contacto y sistemas asociados (calefacción de agujas, alimentación a casetas, etc.)
- Adecuación y ampliación del sistema de señalización y comunicaciones

Alternativa 1. ampliación del PAET

- Paso estricto por edificio técnico del PAET
- Nuevo enclavamiento en la estación

Alternativa 2. estación en prolongación

- Afección a urbanización de edificio técnico del PAET
- Reposición de antenas BTO 704,614 (Telefonía móvil para operadores)

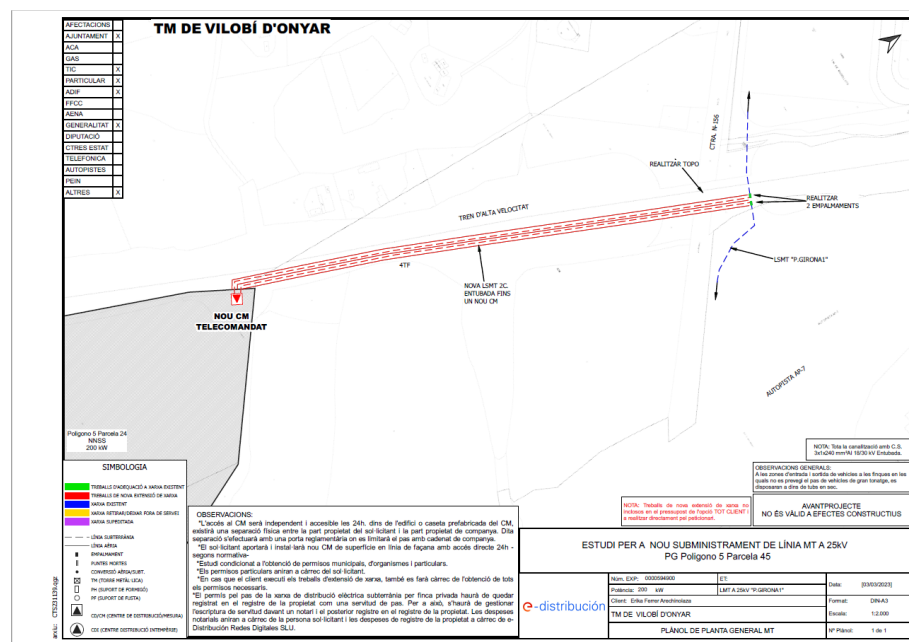
Las reposiciones de elementos de electrificación y Seguridad y Comunicaciones se describen en los anejos correspondientes del Estudio.

En la alternativa 1, la vía para el servicio en lanzadera afecta al vial y acera perimetral del edificio técnico del PAET por lo que se considera el traslado de las instalaciones del mismo al edificio de la estación.

6. ACOMETIDA ELECTRICA A LA ESTACIÓN

La estación dispondrá de una acometida eléctrica en 25 kV desde punto de conexión de la red que ENDESA dispone en la zona para dar servicio a las instalaciones de la estación. Se ha realizado solicitud de nuevo suministro con expediente nº0000594900. El punto de conexión proporcionado se encuentra junto a la intersección de la plataforma de la LAV con la carretera nacional N-156, desde una línea subterránea existente que discurre paralela a dicha carretera. La línea de acometida eléctrica a la estación discurrirá por canalización soterrada de nueva ejecución paralela a la plataforma de la LAV. Las condiciones indicadas por EDISTRIBUCIÓN Redes Digitales SL son las siguientes:

- Punto de conexión: En el tramo de M.T. ubicado RED MT de la línea M.T. P. GIRONA 1 perteneciente al SET SILS. El conductor existente es SUB AL 240x1x3 MT a la tensión de 25.000 voltios.
- Coordenadas UTM del punto de conexión: 31, 481129.08, 4638407.99
- Capacidad de acceso propuesta (kW): 200
- Tensión nominal (V): 25.000
- Potencia de cortocircuito máxima de diseño (MVA): 350
- Potencia de cortocircuito mínima (MVA): 81,1
- Restricciones de acceso: De conformidad con lo previsto en el artículo 33.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, el derecho de acceso en el punto de conexión propuesto podrá ser restringido temporalmente en situaciones que puedan derivarse de condiciones de operación o necesidades de mantenimiento y desarrollo de la red.



Punto de acometida de la línea