

ANEJO Nº 14.  
**SITUACIONES PROVISIONALES**



**ÍNDICE**

1.	INTRODUCCIÓN .....	1
2.	SITUACIONES PROVISIONALES FERROVIARIAS .....	1
2.1	ZONA 1. PP.KK. 0+000 A 1+350 .....	1
2.2	ZONA 2. PP.KK. 1+350 A 3+100 .....	2
2.3	ZONA 3. PP.KK. 3+100 A 3+400 .....	2
2.3.1	Alternativa 1.....	2
2.3.2	Alternativa 2.....	2
2.4	ZONA 4. PP.KK. 3+400 A 3+832 .....	3
3.	SITUACIONES PROVISIONALES SOBRE LA RED VIARIA.....	3



## ANEJO Nº 14. SITUACIONES PROVISIONALES

### 1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es definir las situaciones provisionales ferroviarias y viarias, a disponer en la Variante de Conexión del centro urbano de Elche con la nueva estación de Alta Velocidad de Elche (en adelante Variante de Elche).

Para definir las situaciones provisionales ferroviarias se analiza la incidencia de las obras de la Variante de Elche con el mantenimiento del servicio ferroviario existente de la Línea de Cercanías, entre los PP.KK. 0+000 y 1+300, y con el mantenimiento del servicio de la Línea de Alta Velocidad Monforte de Cid – Murcia (LAV), en la zona de conexión de la variante con las vías de apartado de la estación Elche Alta Velocidad.

Asimismo, se definen las interferencias y las soluciones propuestas al tráfico de la red de caminos existente afectada por la ejecución de las obras de la variante.

No se prevén interferencias con la carretera N-340 ni con la autovía A-7.

### 2. SITUACIONES PROVISIONALES FERROVIARIAS

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 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 la cabeza del carril exterior).
- Gálibo vertical: Se establece un gálibo mínimo vertical de implantación de obstáculos de 5 m.

#### 2.1 ZONA 1. PP.KK. 0+000 A 1+350

Como en esta zona las Alternativas 1 y 2 son coincidentes, el análisis sobre las interferencias ferroviarias y las medidas que se prevén para las situaciones provisionales son las mismas para las dos alternativas.

Se pueden ejecutar las obras que se indican a continuación, manteniendo en servicio la vía existente, efectuando las ampliaciones que no afecten de manera directa a la vía existente y a sus instalaciones:

- Entre los PP.KK. 0+128 y 0+600. La ampliación de la plataforma se realiza por la margen izquierda sin afectar de manera directa a la vía existente. La vía par tiene un trazado similar al existente.
- Entre los PP.KK. 0+900 y 1+200. La ampliación se realiza por la margen derecha sin afectar de manera directa a la vía existente. La vía impar tiene un trazado similar al existente.

En este caso, la plataforma y demás elementos (superestructura, instalaciones, electrificación, integración ambiental, reposiciones, etc.), se pueden ejecutar para una vía, manteniendo el tráfico por la vía existente. Una vez ejecutada la nueva vía y sus instalaciones, se procede a ejecutar las obras de la segunda vía, manteniendo el servicio ferroviario por la nueva vía o aprovechando el corte de vía previsto que se describe a continuación.

Se prevé que las obras situadas entre los PP.KK. 0+000 - 0+128 y 0+600 - 0+900, se ejecuten con corte total de vía, debido a:

- Entre los PP.KK. 0+000 y 0+128, el trazado se sitúa sobre la vía existente.
- Entre los PP.KK. 0+600 y 0+900, la ampliación se realiza por ambos márgenes, debido a que es una zona donde se produce el cruce de la vía impar hasta situarse sobre la vía existente.

En este caso, las obras definidas (plataforma, superestructura, instalaciones, electrificación, integración ambiental, reposiciones, etc.), se pueden ejecutar siguiendo un proceso constructivo convencional sin restricciones, ya que la vía permanece cortada durante su período de ejecución.

## 2.2 ZONA 2. PP.KK. 1+350 A 3+100

En ninguna de las alternativas estudiadas se produce interferencia con líneas ferroviarias en servicio.

## 2.3 ZONA 3. PP.KK. 3+100 A 3+400

### 2.3.1 Alternativa 1

La ejecución de las cimentaciones de las pilas del viaducto sobre la LAV, P.K. 3+240, mediante pilotes, no afecta a la Zona de Seguridad. Está adosada a la Zona de Seguridad en una longitud reducida, lo que hace que se deban mantener las precauciones adicionales a las de una obra normal. No se prevén afecciones ni a la vía ni a las instalaciones ferroviarias asociadas a la LAV.

Tampoco se afectan a las vías de la LAV con la ejecución de las obras correspondiente al Eje 7. Se debe prever el retranqueo de las instalaciones ferroviarias situadas en esta margen. Esta afección se valora en el capítulo de Estaciones del presupuesto.

### 2.3.2 Alternativa 2

La afección a la LAV en servicio, se produce por la construcción del paso bajo la plataforma LAV de uno de los ramales de la Variante de Elche, y por la reposición prevista para el Tercer Canal de Riegos de Levante y su camino de servicio (en variante). Estas interferencias son localizadas, con afecciones en zonas muy concretas de la LAV.

Es conveniente que las dos actuaciones citadas se realicen en el mismo espacio de tiempo con el fin de minimizar el tiempo de la afección y para que sean válidas las medidas propuestas para el mantenimiento del servicio ferroviario.

Las citadas actuaciones, que afectan a la Zona de Seguridad de la LAV y de forma directa a las vías, previsiblemente requerirán algún periodo sin tráfico ferroviario, por afección directa a la vía, o a las instalaciones asociadas, o por la excesiva proximidad de las obras.

Las obras del paso bajo la LAV, previstas en esta zona, que interfieren con los servicios ferroviarios de la LAV, se prevé ejecutarlas en dos fases constructivas, Fase A y Fase B, manteniendo el servicio ferroviario por una de las vías de la LAV en cada fase.

En la siguiente imagen se reflejan las citadas fases.

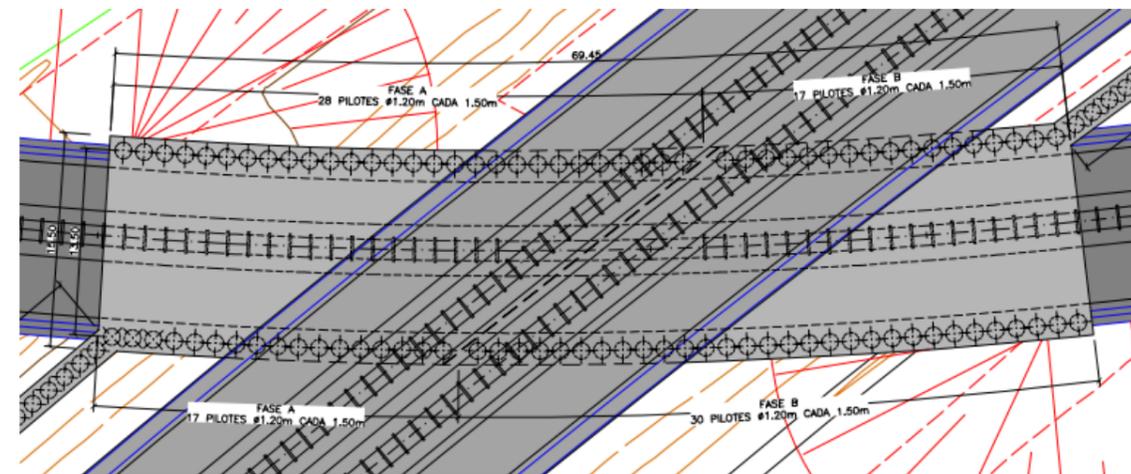


FIGURA 1. PASO BAJO PLATAFORMA LAV P.K 3+240. FASES CONSTRUCTIVAS

Se ejecutan las obras correspondientes a la Fase A, mientras se da servicio a los trenes de Alta Velocidad por la vía Monforte de Cid- Murcia (vía 2).

Para ello se prevé:

- Disponer, antes y después del cruce de la LAV, aparatos de vía tipo doble diagonal o Bretelle, que permitan desviar el tráfico ferroviario a una sola vía mientras se ejecutan las obras de la Fase A, y la señalización necesaria para poder efectuar dichos desvíos. Tanto los aparatos de vías como las señales se deben conectar con la estación Elche Alta Velocidad y con el Puesto de Mando correspondiente. Para ello, se prevé efectuar las modificaciones necesarias en las instalaciones de la estación y las del puesto de mando.
- Colocar medios auxiliares tipo tablestacas, para contener el balasto de la vía que se mantiene en servicio.
- Levantamiento de la superestructura (balasto, traviesas y rieles) en la zona de obra.
- Ejecutar las pantallas correspondientes a la Fase A. Posteriormente se ejecuta la losa.
- Se repone la superestructura de la vía de la LAV.

Para ejecutar las obras de la Fase B, se procede de forma similar a la de la Fase A, sólo que el tráfico ferroviario circula por la vía 1, en la zona de obra.

Una vez ejecutado el paso completo (pantallas de pilotes y losa) se procede a la excavación en el interior del mismo, y se restituyen todos los elementos de la LAV a la situación inicial.

Estas actuaciones se valoran con la unidad "Mantenimiento del tráfico ferroviario de la LAV por vía única".

#### **2.4 ZONA 4. PP.KK. 3+400 A 3+832**

En esta zona las Alternativas 1 y 2 son similares. El análisis sobre las interferencias ferroviarias y las medidas que se prevén para las situaciones provisionales son las mismas para las dos alternativas.

Las ligeras ampliaciones de plataforma necesarias para la implantación de los ramales de la Variante de Elche, obligan a reponer las instalaciones de la LAV que resulten afectadas.

Las citadas actuaciones afectan a la Zona de Seguridad de la LAV, pero no de manera directa a las vías, aunque previsiblemente requerirán algún periodo sin tráfico ferroviario, especialmente cuando se ejecute la conexión de los ramales con las vías de apartado de la estación. Este corte de tráfico ferroviario será de tiempo reducido, pudiendo ejecutar algunos trabajos en horario nocturno sin tráfico ferroviario.

Esta afección se valora en el capítulo de Estaciones del presupuesto.

### **3. SITUACIONES PROVISIONALES SOBRE LA RED VIARIA**

Como se indicó anteriormente no se afectan carreteras ni autovías. La interferencia de las obras se produce con la red de caminos existente.

El camino transversal situado en el P.K. 1+370, se repone mediante una variante del camino, lo que garantiza su uso durante la ejecución de las obras de la Variante de Elche.

En el P.K. 2+980, para construir la reposición del acceso a la estación Elche Alta Velocidad (entre glorietas), y la estructura de cruce con la Variante de Elche, se prevén desvíos de tráfico por caminos existentes y los definidos en este Estudio Informativo.

Para minimizar la afección al tráfico viario, es necesario que las reposiciones de caminos previstas en este Estudio Informativo se construyan antes de ejecutar las obras específicas de la variante ferroviaria. Con esto se asegura el acceso a las parcelas y una circulación igual a la existente.

