

ANEJO Nº 13

REPOSICIÓN DE VIALES AFECTADOS

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y OBJETO	1
2.	CRITERIOS GENERALES DE REPOSICIÓN.....	1
2.1.	PASOS TRANSVERSALES	1
2.2.	RECTIFICACIÓN DE TRAZADOS	2
2.3.	SECCIÓN PLANTEADA. ANCHURA Y FIRME.....	2
3.	VIALES AFECTADOS.....	3
3.1.	ALTERNATIVA A.....	3
3.2.	ALTERNATIVA C	4

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

La implantación de una nueva infraestructura ferroviaria supone la ocupación de una banda longitudinal del terreno que conlleva la inevitable interferencia con los viales y otras infraestructuras existentes en el ámbito de actuación.

La configuración final de las redes de comunicación viarias, una vez implantado el ramal de conexión objeto del presente Estudio Informativo, será muy similar a la actual, no constituyendo, por tanto, excesivo perjuicio para los usuarios.

El objeto del presente anejo es la identificación y localización de los distintos viales que queden afectados por el trazado del presente “*Estudio Informativo de la Conexión de las Líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga en el Entorno de Almodóvar del Río (Córdoba)*”, así como la justificación y descripción de la solución proyectada, que asegure la movilidad en la zona.

2. CRITERIOS GENERALES DE REPOSICIÓN

La explotación de circulaciones ferroviarias a elevadas velocidades exige un tratamiento específico de las comunicaciones transversales que pueden concentrarse en:

- Cerramiento de la línea a ambos lados
- Ausencia de cruces a nivel

En consecuencia, es necesario disponer de pasos superiores e inferiores que aseguren la comunicación transversal, desviando si es necesario, las carreteras o caminos interceptados por la infraestructura ferroviaria.

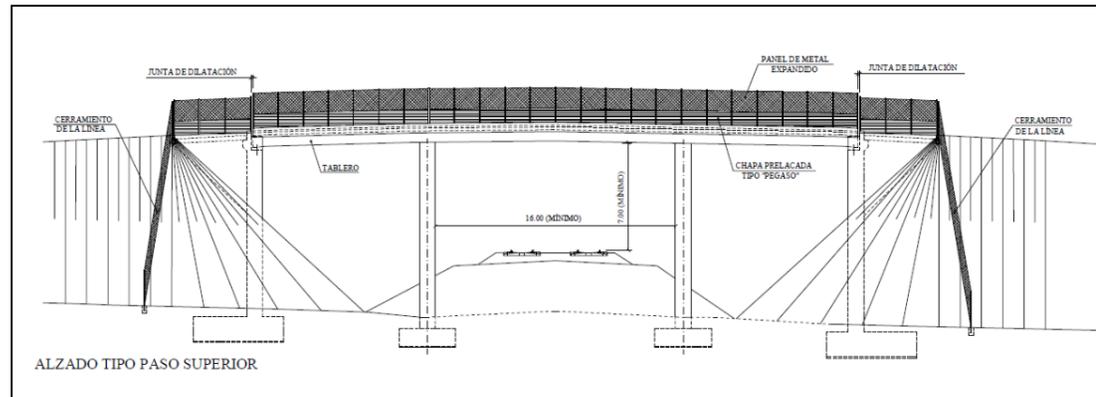
2.1. PASOS TRANSVERSALES

En actuaciones de este tipo, el criterio general consiste en la permeabilización de la nueva infraestructura mediante la disposición de pasos transversales a distinto nivel cada 1,0 ó 1,5 kilómetros. Sin embargo, esta medida no representa más que un criterio general que es necesario adaptar a las singularidades del área atravesada.

La zona de actuación se desarrolla en terreno rural, en el cual la mayoría de los viales interceptados son caminos de tierras que dan acceso a parcelas agrícolas. En menor medida se afectan carreteras afirmadas. En ambos casos, las correspondientes reposiciones son necesarias y se recogerán consecuentemente en el presente Anejo.

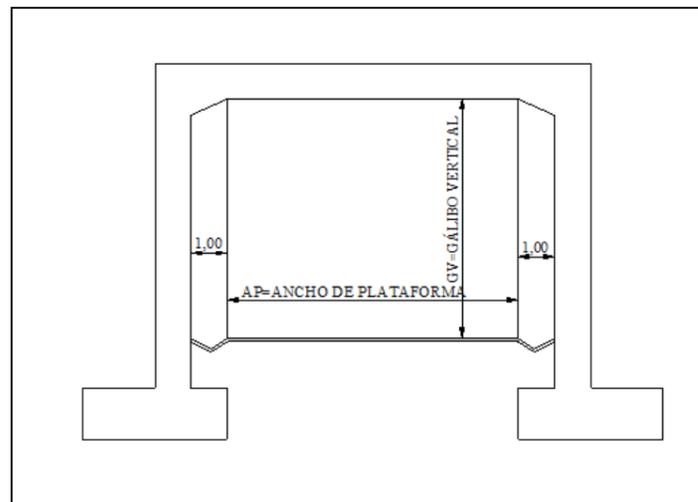
En general, los gálibos a respetar en los cruces a distinto nivel, de acuerdo a la IGP 5.1 “Geometría y Tipología de Estructuras” de ADIF, serán:

• Pasos superiores



- Gálibo horizontal para vía doble: 16,00 m (mínimo)
- Gálibo horizontal para vía única: 10,50 m (mínimo)
- Gálibo vertical: 7,00 m (mínimo)

• Pasos inferiores



- Gálibo horizontal
 - o Carretera: 10,00 m (mínimo)
 - o Camino: 8,00 m (mínimo)

- Gálibo vertical
 - o Carretera: 5,30 m (mínimo)
 - o Camino: 5,30 m (mínimo)

2.2. RECTIFICACIÓN DE TRAZADOS

La implantación de la nueva infraestructura ferroviaria requiere la rectificación del trazado de alguna de las carreteras y caminos existentes, bien para dar continuidad al trazado por una de las márgenes o bien para reconducirlos a alguna de las estructuras objeto de actuación (ya sean estructuras existentes que deban ser ampliadas o estructuras de nueva ejecución).

Para realizar el trazado de la reposición de las carreteras afectadas se ha tenido en cuenta lo dispuesto en la Norma 3.1-I.C. "Trazado", por lo que los parámetros de trazado, tanto en planta como en alzado, varían dependiendo del tipo de carretera que se reponga.

De igual forma se plantea, dentro del límite de la expropiación y lo más próximo posible a la valla de cerramiento y fuera de ésta, un camino de servicio a lo largo del trazado de cada alternativa según la sección tipo definida en planos, que facilite el acceso a la vía proyectada con objeto de llevar a cabo labores de mantenimiento y de evacuación en caso necesario.

2.3. SECCIÓN PLANTEADA. ANCHURA Y FIRME

Para el caso de caminos de tierras, la reposición mantendrá, en lo general, la anchura del camino existente. A efectos de valoración, se considera una anchura de plataforma de 5 m y una sección de firme de 30 cm de zahorra artificial sobre 30 cm de suelo adecuado, con DTS y riego de imprimación, según la Orden Circular 306/89 de la Dirección General de Carreteras.

3. VIALES AFECTADOS

A continuación se detallan las carreteras y caminos que son interferidos por el trazado ferroviario proyectado y la solución de reposición propuesta. Se ha dividido la relación de viales afectados para cada una de las dos alternativas analizadas en el presente Estudio Informativo.

Es importante destacar que para la alternativa A, el paso superior existente en la zona de la pérgola (PK 0+310 que aproximadamente coincide con el PK 362+800

de la LAV Madrid-Sevilla) se estima que no necesita ser repuesto porque en la actualidad, las fincas a ambos lados del ferrocarril son de propietarios distintos, por lo que el uso inicial del PS que permitía el tránsito de una parte de la finca a la otra parece no tener sentido ahora. Tampoco se observa que pueda ser necesario para el acceso de fincas colindantes, y además las fincas colindantes al paso superior tienen cerramiento, por lo que no es posible su utilización por terceros.

3.1. ALTERNATIVA A

<i>Vial afectado</i>	<i>PK de Proyecto</i>	<i>Descripción vial actual</i>	<i>Cruce / Afección</i>	<i>Solución de reposición propuesta</i>
Camino de tierras	0+310	Camino de tierras existente, de titularidad privada, cruzando de norte a sur y saltando, mediante un paso superior, la LAV Madrid – Sevilla y la Línea Convencional 400 Alcázar de San Juan – Cádiz, en los PK 362+850 y 461+290 de ambas líneas, respectivamente.	Afección producida por la pérgola de cruce del ramal de conexión con la LAV y la Línea Convencional	El paso superior existente será demolido y no se repondrá (según explicación anterior).
Carretera CO-9002	0+955	Carretera comarcal que discurre de este a oeste paralela por el sur a la LAV Madrid – Sevilla y la Línea Convencional Alcázar de San Juan – Cádiz a unos 400 m de la traza de éstas.	Cruce con la carretera por el trazado del eje principal	Ejecución del paso inferior P.I.-0.9-A para asegurar la permeabilidad transversal de la carretera
Paso inferior	1+570	Paso Inferior existente en el PK 4+950 de la LAV Córdoba-Málaga	Afección por el trazado del eje principal	Ampliación del paso inferior existente (P.I.-1.5-A).
Camino de servicio	1+300 - 1+800	Camino de servicio de la LAV Córdoba-Málaga por la margen derecha (sentido Málaga)	Afección a camino de servicio por el trazado del eje principal	La continuidad del camino de servicio afectado se realizará a través de los caminos de servicio del ramal de conexión que se proyecten paralelamente a la traza y pasando bajo el P.I.-0.9-A y el P.I.-1.5-A.

3.2. ALTERNATIVA C

<i>Vial afectado</i>	<i>PK de Proyecto</i>	<i>Descripción vial actual</i>	<i>Cruce / Afección</i>	<i>Solución de reposición propuesta</i>
Camino de tierras	1+125	Camino de tierras existente al suroeste del núcleo urbano de Almodóvar que discurre de norte a sur cruzando la LAV Madrid – Sevilla y la Línea Convencional Alcázar de San Juan – Cádiz mediante el correspondiente paso inferior.	Cruce con el camino por el trazado del eje principal	Ejecución del paso inferior P.I.-1.1-C para asegura la permeabilidad transversal del camino
Camino de tierras	1+505	Camino de tierras existente al sureste del núcleo urbano de Almodóvar que discurre hacia el suroeste cruzando la LAV Madrid – Sevilla y la Línea Convencional Alcázar de San Juan – Cádiz mediante el correspondiente paso superior.	Afección a camino por el trazado del eje principal	Ejecución del paso superior P.S.-1.5-C para asegurar la permeabilidad transversal del camino
Camino de tierras	3+000	Camino de tierras existente al sur del núcleo urbano de Almodóvar por la margen izquierda del río Guadalquivir. Discurre de norte a sur, dando acceso a las parcelas agrícolas colindantes.	Cruce con el camino por el trazado del eje principal	No hay reposición, ya que se asegura la permeabilidad transversal del camino ya que éste discurre entre pilas del viaducto proyectado
Camino de tierras	3+480	Camino de tierras existente al sureste del núcleo urbano de Almodóvar por la margen izquierda del río Guadalquivir. Discurre de norte a sur, dando acceso a las parcelas agrícolas colindantes.	Cruce con el camino por el trazado del eje principal	No hay reposición, ya que se asegura la permeabilidad transversal del camino ya que éste discurre entre pilas del viaducto proyectado
Camino de tierras	3+995	Camino de tierras existente al sureste del núcleo urbano de Almodóvar por la margen izquierda del río Guadalquivir. Discurre de norte a sur, dando acceso a las parcelas agrícolas colindantes y al cortijo cercano.	Cruce con el camino por el trazado del eje principal	Ejecución del paso inferior P.I.-3.9-C para asegura la permeabilidad transversal del camino
Camino de tierras	4+285	Camino de tierras existente al sureste del núcleo urbano de Almodóvar por la margen izquierda del río Guadalquivir. Discurre de norte a sur, dando acceso a las parcelas agrícolas colindantes y al cortijo cercano.	Cruce con el camino por el trazado del eje principal	Ejecución del paso inferior P.I.-4.2-C para asegura la permeabilidad transversal del camino
Carretera CP-234	4+475	Carretera comarcal que discurre de este a oeste cruzando bajo la LAV Córdoba – Málaga en torno al PK 6+800 de ésta.	Cruce con la carretera por el trazado del eje principal	Ejecución del paso inferior P.I.-4.4-C para asegura la permeabilidad transversal de la carretera
Vial de acceso a edificio técnico del PB de La Marota	5+100	Camino de acceso al Edificio Técnico del Puesto de Banalización de La Marota, en la LAV Córdoba – Málaga.	Afección al vial de acceso por el talud izquierdo del eje principal	Se repone desviando el camino paralelamente a la traza ferroviaria