
ANEJO Nº10.- FASES DE OBRA Y SITUACIONES PROVISIONALES

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	1
2.- FASES DE OBRA.....	1
2.1.- Situación actual.....	1
2.2.- Descripción de las Fases	1
2.2.1.- Fase I. Prolongación de la Línea Silla – Gandía hasta Oliva (Objeto de la actuación desarrollada dentro del presente Expediente únicamente en cuanto a la duplicación de vía del tramo Cullera – Gandía)	1
2.2.2.- Fase II. Prolongación de la Línea Silla – Oliva hasta Denia (Fuera del objeto de la actuación desarrollada dentro del presente Expediente)	2
2.2.3.- Fase III. Conexión Ferroviaria de Benidorm con la Red Ferroviaria de Interés General (Fuera del objeto de la actuación desarrollada dentro del presente Expediente)	2
2.2.4.- Fase IV. Conexión Ferroviaria entre Denia y Benidorm. Cierre del Corredor completo del Tren de la Costa (Fuera del objeto de la actuación desarrollada dentro del presente Expediente)	2
3.- SITUACIONES PROVISIONALES	3
3.1.- Situación actual.....	3
3.2.- Actuaciones de duplicación.....	3
3.2.1.- Alternativa 0A.....	4
3.2.2.- Alternativa 0B.....	4
3.2.3.- Situaciones Provisionales en las Estaciones del Tramo 0.	5

1.- INTRODUCCIÓN

El presente Anejo presenta dos partes diferenciadas, aunque relacionadas entre si.

En primer lugar se describen las diferentes fases en que podría dividirse la obra, escalonando de este modo la inversión, y posteriormente se describen y localizan las principales situaciones provisionales que pueden aparecer durante la construcción de las alternativas de trazado, objeto del presente Estudio Informativo.

En cuanto a las fases de obra, la actuación completa se ha tramificado en cuatro, dando acceso ferroviario a los núcleos de población de Oliva, Dénia y Benidorm en las tres primeras fases y cerrando el trayecto completo Valencia – Alicante en la cuarta y última fase tal y como se va a describir en apartados posteriores.

En cuanto a situaciones provisionales, a excepción del tramo de actuación ubicado entre las actuales estaciones de Cullera y Gandía, y en las conexiones con las líneas existentes en el entorno de la ciudad de Alicante, la mayor parte de la actuación que se plantea es un corredor independiente de líneas existentes, por lo que no se darán situaciones provisionales de especial importancia.

A pesar de ello existen ciertos puntos con afecciones de diferente entidad, que son los que se describen en los siguientes apartados.

Para las fases de obra se ve la necesidad de hablar de la globalidad de la actuación del Tren de la Costa, dejando bien claro en todo momento, qué fases atañen a la actuación desarrollada dentro del presente Expediente y cuáles no.

2.- FASES DE OBRA

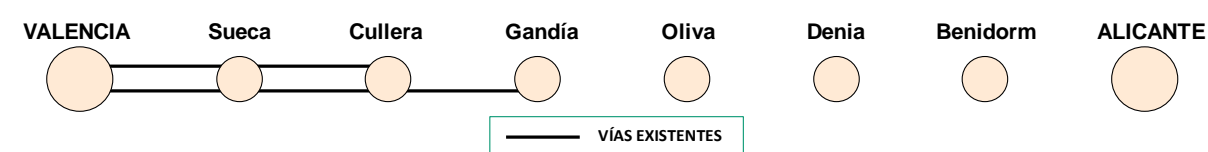
2.1.- Situación actual

La red ferroviaria actual en ancho convencional en la zona de actuación se articula alrededor de la línea Alcázar de San Juan – Albacete - Valencia consistente en una línea con doble vía convencional y electrificada.

A partir de esta línea, desde la localidad de Silla ubicada al sur de Valencia, parte un ramal hasta Gandía. Este ramal presenta vía doble electrificada hasta Cullera, discurriendo en vía única también electrificada hasta el final de la línea en Gandía.

Finalmente, en la población de Gandía al final del trazado, parte el ramal de acceso al Puerto de Gandía.

A continuación se muestra un esquema de las líneas existentes en el tramo de actuación:



2.2.- Descripción de las Fases

La ejecución total del trayecto Valencia –Alicante se ha dividido en las siguientes cuatro fases constructivas:

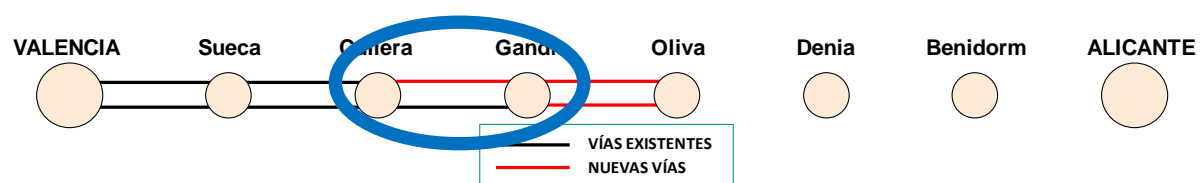
2.2.1.- Fase I. Prolongación de la Línea Silla – Gandía hasta Oliva (Objeto de la actuación desarrollada dentro del presente Expediente únicamente en cuanto a la duplicación de vía del tramo Cullera – Gandía).

En la primera de las fases de ejecución se realizaría la prolongación de la actual línea Silla – Gandía hasta la llegada al casco urbano de Oliva ejecutando una estación que daría servicio a ésta última población.

En primer lugar se procedería a la duplicación del actual tramo ferroviario Cullera – Gandía, objeto de la presente actuación, para posteriormente prolongar la línea, en vía doble, hasta la localidad de Oliva.

Para esta primera fase, dado que se corresponde con una ampliación de la actual línea Silla – Gandía a lo largo de cerca de 8 km, no se considera conveniente realizar un cambio de ancho de la actual línea, y por lo tanto se propone realizar la ampliación en ancho convencional.

A continuación se muestra un esquema de las vías a ejecutar para la primera de las fases de obra en las que se divide la actuación completa Valencia - Alicante:



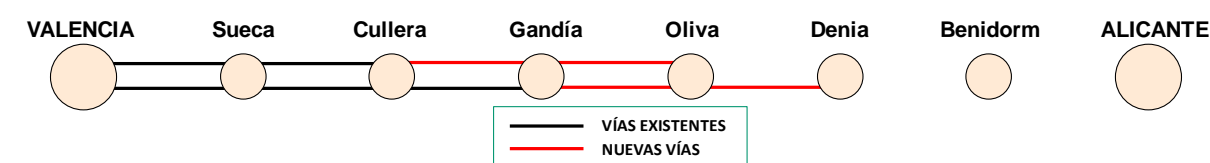
2.2.2.- Fase II. Prolongación de la Línea Silla – Oliva hasta Denia (Fuera del objeto de la actuación desarrollada dentro del presente Expediente).

En la segunda fase de ejecución se realizaría la prolongación de la línea ejecutada en la fase anterior desde la salida de la futura estación de Oliva hasta la llegada a los alrededores del núcleo de población de Denia ejecutando una nueva estación que daría servicio a ésta última población.

Para la segunda fase, la prolongación se ejecutaría en vía única y abarcaría una longitud de unos 20 km.

Nuevamente se desaconseja el cambio de ancho de vía de toda la línea Silla – Gandía, más las actuaciones a realizar dentro del tramo Valencia – Silla, actuaciones de cierta envergadura y con complejas situaciones provisionales, por lo que la futura línea Valencia – Denia se ejecutaría en ancho convencional.

A continuación se muestra un esquema de las vías a ejecutar en la segunda de las fases de obra en las que se divide la actuación completa Valencia - Alicante:

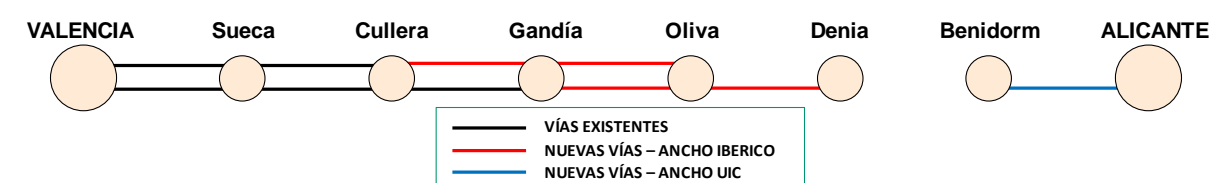


2.2.3.- Fase III. Conexión Ferroviaria de Benidorm con la Red Ferroviaria de Interés General (Fuera del objeto de la actuación desarrollada dentro del presente Expediente).

En la tercera de las fases constructivas se ejecutaría una nueva línea ferroviaria conectando al núcleo de población de Benidorm, a través de una nueva estación, con la actual estación ferroviaria de Alicante.

Para la futura conexión Alicante – Benidorm, dado que se correspondería con una nueva línea y dadas las altas velocidades que se alcanzarían en el nuevo tramo a ejecutar se aconseja que se defina en ancho UIC conectando directamente con la línea de Alta Velocidad Madrid – Alicante o con la línea de ancho convencional La Encina – Alicante ya que ésta última presentará en un futuro ancho mixto.

A continuación se muestra un esquema de las vías a ejecutar en la tercera de las fases de obra en las que se divide la actuación completa Valencia - Alicante:



2.2.4.- Fase IV. Conexión Ferroviaria entre Denia y Benidorm. Cierre del Corredor completo del Tren de la Costa (Fuera del objeto de la actuación desarrollada dentro del presente Expediente).

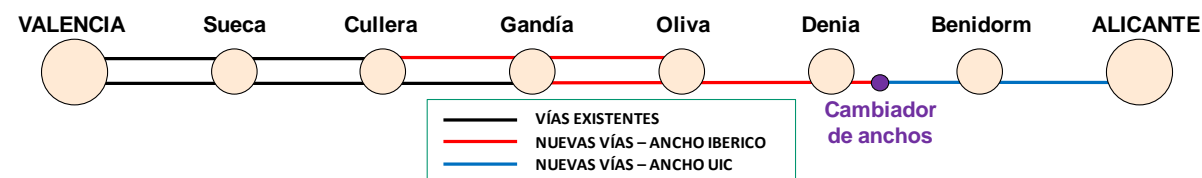
En la cuarta y última fase constructiva se unirían ferroviariamente las estaciones de Denia y Benidorm ejecutas en la Fase II y III descritas anteriormente, finalizando el recorrido completo Valencia – Alicante por la costa.

Para esta última fase, una vez que se decidiera cerrar el corredor completo Valencia – Alicante del Tren de la Costa, se propone la ejecución de un cambiador de ancho dentro de este nuevo tramo en los alrededores de la futura estación de Denia evitando la ejecución de las actuaciones necesarias a realizar para viabilizar el acceso ferroviario en ancho UIC hasta la actual estación de Valencia.

Dado que la ejecución de esta cuarta fase no está planteada realizarse a corto plazo, será en un futuro, cuando se decida realmente ejecutarla, cuando deba decidirse el planteamiento de escenarios alternativos de cambio de anchos en las actuales líneas de Silla – Gandía y en el tramo Valencia – Silla.

El cambiador de anchos se situaría dentro de este cuarto tramo en donde la circulación de trenes es mucho menor al del resto de tramos.

A continuación se muestra un esquema de las vías a ejecutar en la cuarta y última de las fases de obra en las que se divide la actuación completa Valencia – Alicante, mostrando por tanto la imagen final de la actuación:



3.- SITUACIONES PROVISIONALES

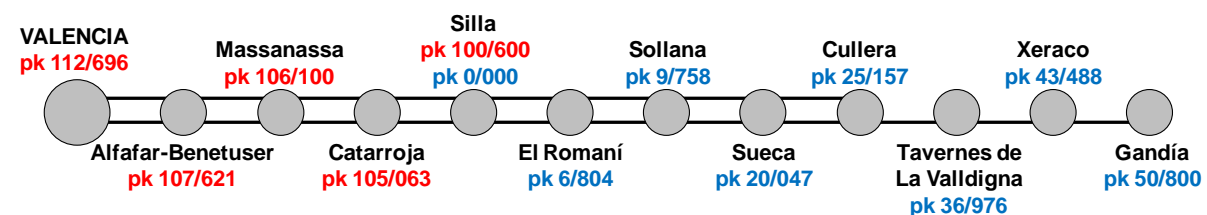
3.1.- Situación actual

Tal y como se ha descrito ya en apartados anteriores, en la zona de actuación se localiza la actual línea ferroviaria Alcázar de San Juan – Albacete – Valencia definida en vía doble y desde esta línea, a partir de la estación de Silla, parte la línea Silla – Gandía.

Esta última línea está definida en vía doble hasta Cullera, y desde esta estación hasta la estación de Gandía en vía única.

A continuación se muestra un esquema de vías con las estaciones ubicadas en el trayecto completo Valencia – Gandía.

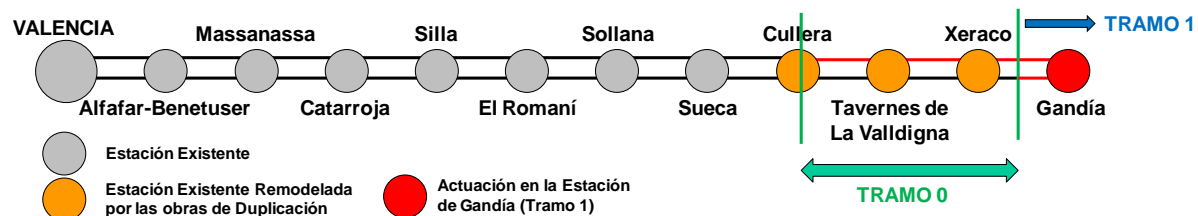
Los PPKK mostrados en color rojo se corresponden con la kilometración de la línea La Encina – Valencia Nord y los mostrados en color azul se corresponden con la kilometración de la línea Silla – Gandía.



Tal y como se muestra, dentro del tramo en vía única se localizan las estaciones de Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco y Gandía.

3.2.- Actuaciones de duplicación

Las actuaciones de duplicación del tramo Cullera – Gandía se desarrollan dentro del primero de los tramos (Tramo 0), objeto del presente Expediente, a excepción del tramo final de llegada a la estación de Gandía que se desarrolla en el Tramo 1, fuera del objeto de la actuación del presente Expediente, tal y como se muestra a continuación.

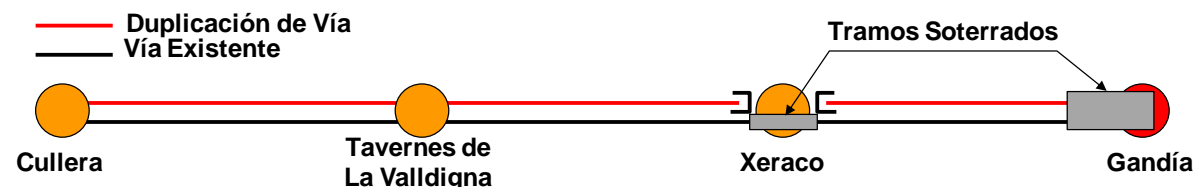


Por otra parte, dentro del Tramo 0 se han desarrollado dos alternativas de trazado, que surgen debido a la imposibilidad de duplicar el actual tramo soterrado a su paso por el núcleo de población de Xeraco.

A continuación se describen brevemente estas dos alternativas, destacando las situaciones provisionales que surgen.

3.2.1.- Alternativa 0A

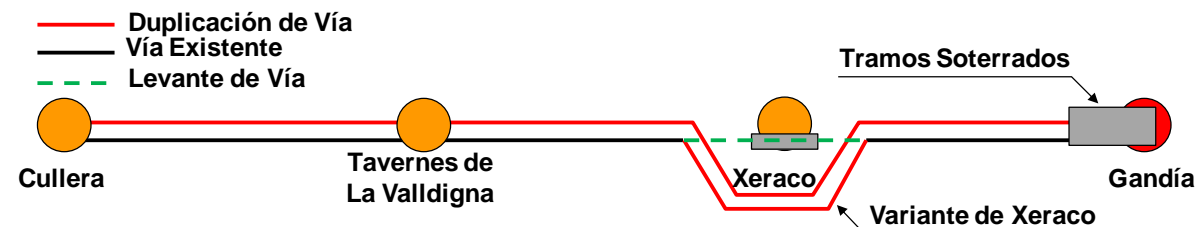
Esta alternativa duplica el tramo Cullera – Gandía a excepción del paso por el actual túnel soterrado bajo el núcleo de población de Xeraco, es decir, realiza la actuación esquematizada en el siguiente gráfico:



Las situaciones provisionales ferroviarias que aparecen en esta actuación se centran únicamente en las estaciones existentes en el tramo, situaciones que se describen en apartados posteriores.

3.2.2.- Alternativa 0B

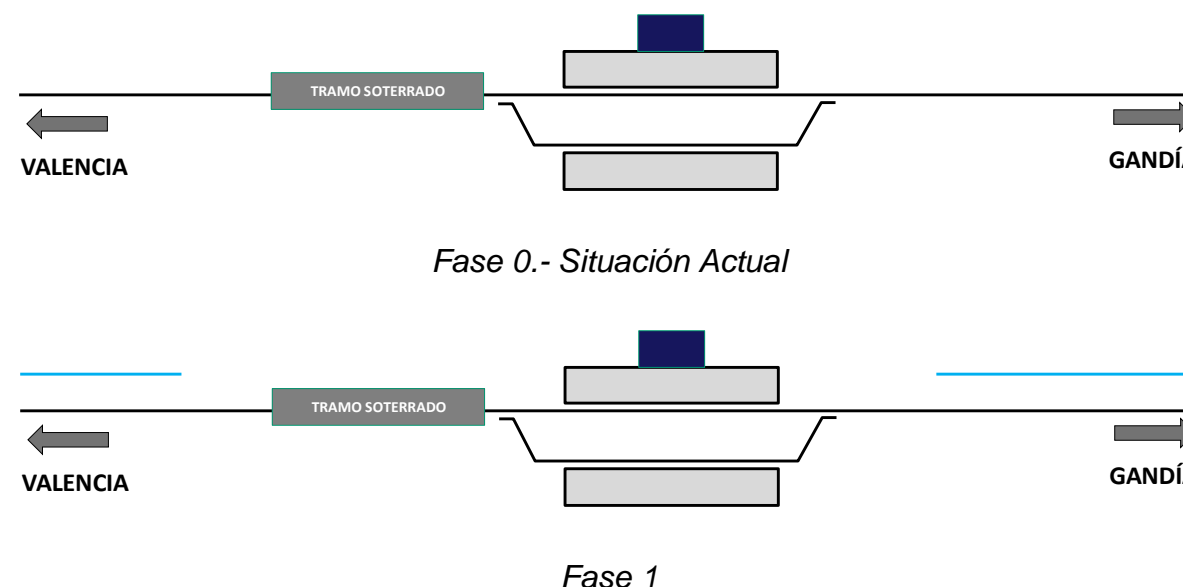
Esta alternativa duplica el corredor completo Cullera – Gandía, definiendo para ello una variante exterior al núcleo de población de Xeraco para evitar las obras de duplicación del actual tramo soterrado, es decir, realiza la actuación esquematizada en el siguiente gráfico:

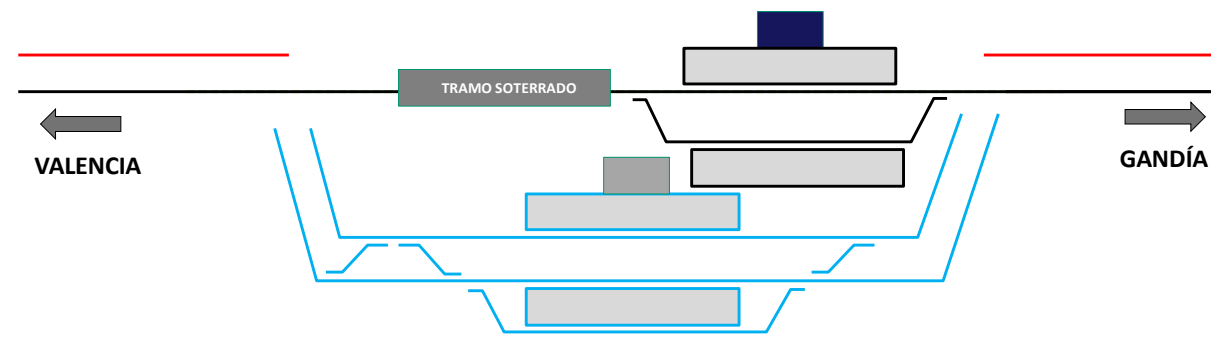


Esta actuación además de las obras a ejecutar en las estaciones, y que se describen en posteriores apartados, produce situaciones provisionales ferroviarias en la Variante de Xeraco, situaciones que se describen a continuación:

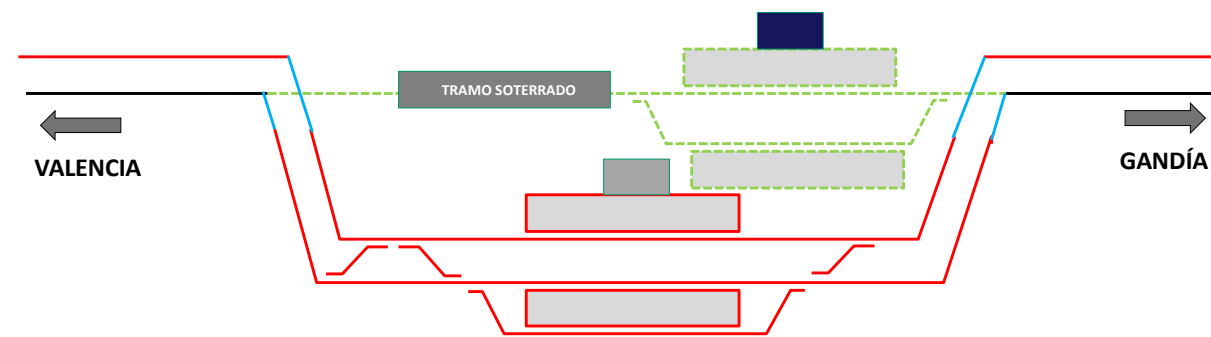
3.2.2.1.- *Variante de Xeraco*

Para la ejecución de la variante de Xeraco, se ejecutará en primer la duplicación de vía a un lado y otro de la variante, posteriormente se ejecutará la variante a excepción de sus conexiones tanto con la vía existente como con los tramos duplicados ejecutados con anterioridad, y finalmente, en cortes nocturnos, se ejecutarán las conexiones pendientes tal y como se muestra en los siguientes gráficos:

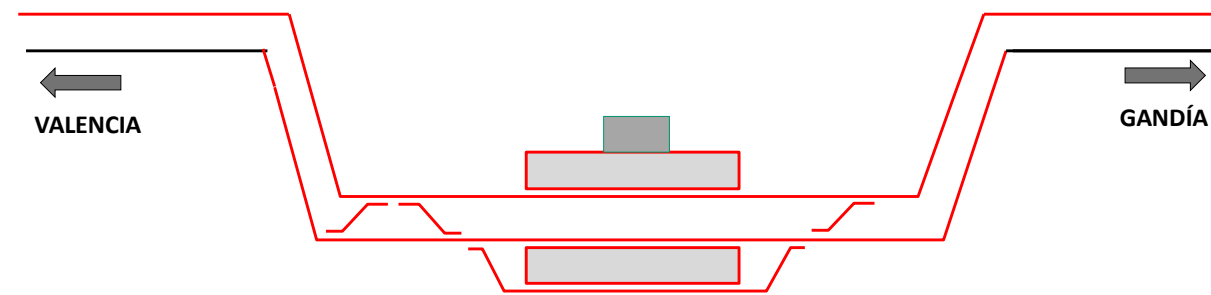




Fase 2



Fase 3



Situación Definitiva

- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- - - EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO MONTADO EN FASES ANTERIORES

Leyenda

3.2.3.- Situaciones Provisionales en las Estaciones del Tramo 0.

En el siguiente apartado se van a describir las situaciones provisionales que se producen en las estaciones existentes dentro del Tramo 0.

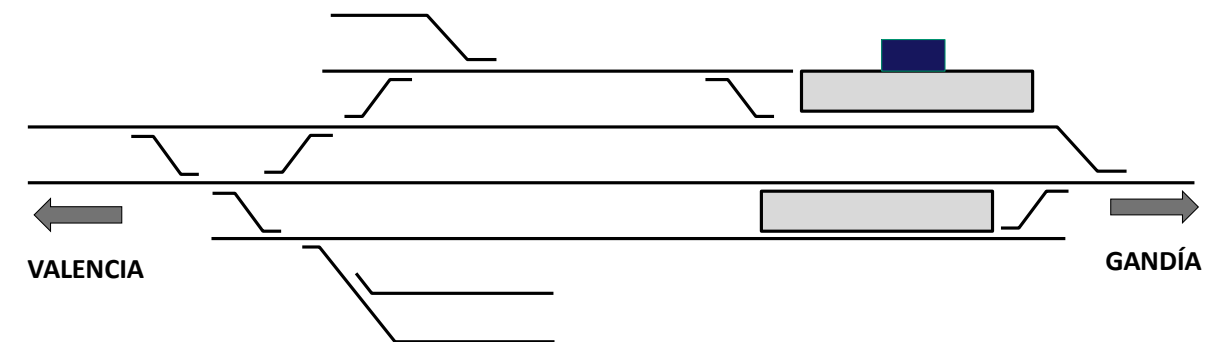
Estas estaciones se corresponden con las de Cullera, Tavernes de la Valldigna y Xeraco.

3.2.3.1.- Estación de Cullera

A la estación de Cullera llega una doble vía general desde Silla y parte en dirección a Gandía una vía única, siendo por tanto el punto de partida de las obras de duplicación definidas dentro del presente Estudio Informativo.

La estación está compuesta por 4 vías de apartado y dos andenes que dan servicio a la doble vía general que llega a la estación y a una vía de apartado dejando por tanto tres vías de apartado sin acceso a través de andenes.

A continuación se muestra un esquema de la estación en su situación actual:



Fase 0.- Situación Actual

Tal y como se ha indicado con anterioridad, dentro del presente Estudio Informativo se procede a duplicar la actual línea Silla – Gandía dentro del tramo definido en vía única correspondiente con el tramo Cullera – Gandía.

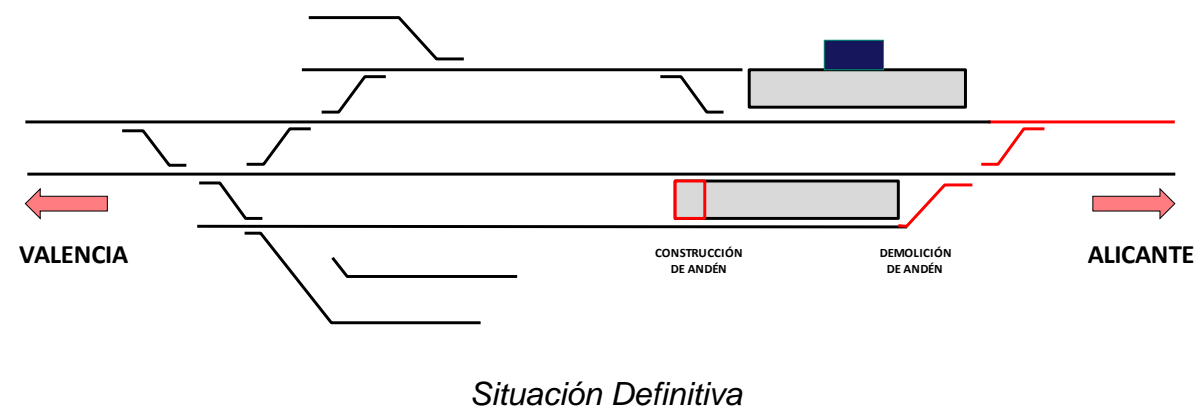
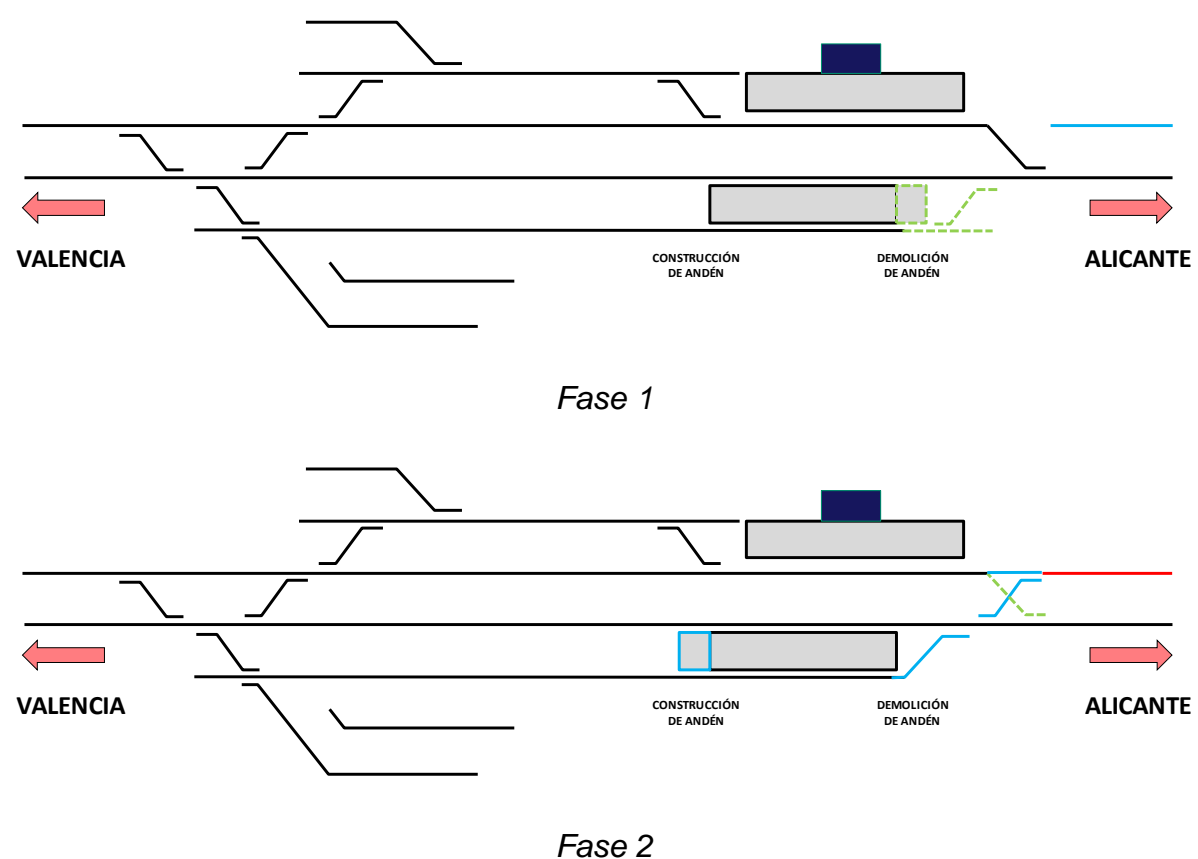
Para comenzar con las obras de duplicación se procede a dar continuidad a la doble vía general que llega a la estación de Cullera, para ello se sustituye el desvío con el

que una de las dos vías generales conecta con la otra por un escape, prolongando de esta manera la vía general que finaliza en la estación.

Para poder ejecutar este nuevo escape es preciso desplazar el desvío de conexión de la vía de apartado con acceso a través de andén hacia Valencia lo que obliga a demoler parte del citado andén y a su prolongación del lado de Valencia.

Para la correcta ejecución de las obras se procederá en una primera fase a la ejecución de la duplicación de vía del lado Gandía sin llegar a conectarla con las vías de la estación y a la modificación del desvío de conexión de la vía de apartado con acceso mediante andén descrito en el párrafo posterior.

En una segunda y última fase se ejecutará la conexión de la duplicación de vía con la vía general procedente de Valencia tal y como se muestra en los siguientes gráficos:



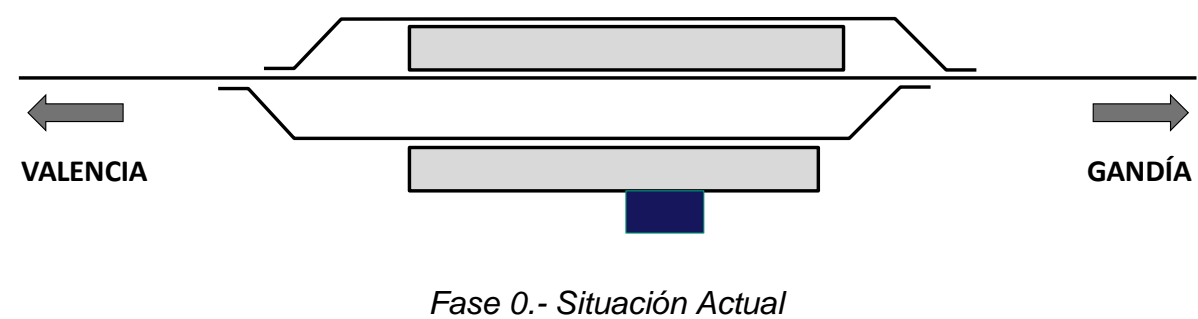
— EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
 - - - EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
 — PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE
 — PROYECTADO MONTADO EN FASES ANTERIORES

Leyenda

3.2.3.2.- Estación de Tavernes de la Valldigna

La estación de Tavernes de la Valldigna está compuesta por dos vías de apartado y dos andenes que dan servicio tanto a la vía única general como a las dos vías de apartado.

A continuación se muestra un esquema de la estación:



Para acoger a las obras de duplicación de la vía única actual se procede a su duplicación del lado opuesto al andén en donde se localiza el edificio de viajeros.

Para ello se procederá al levantamiento de la vía de apartado ubicada en este lado y a su nueva ejecución apoyada sobre la nueva vía general ejecutada para las obras de duplicación.

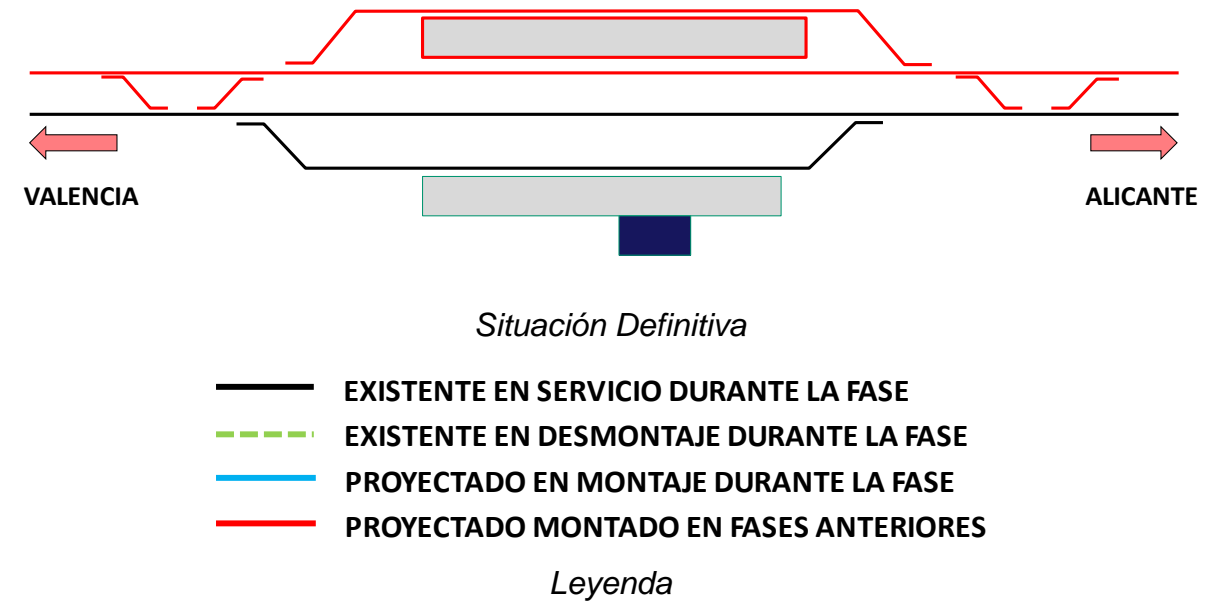
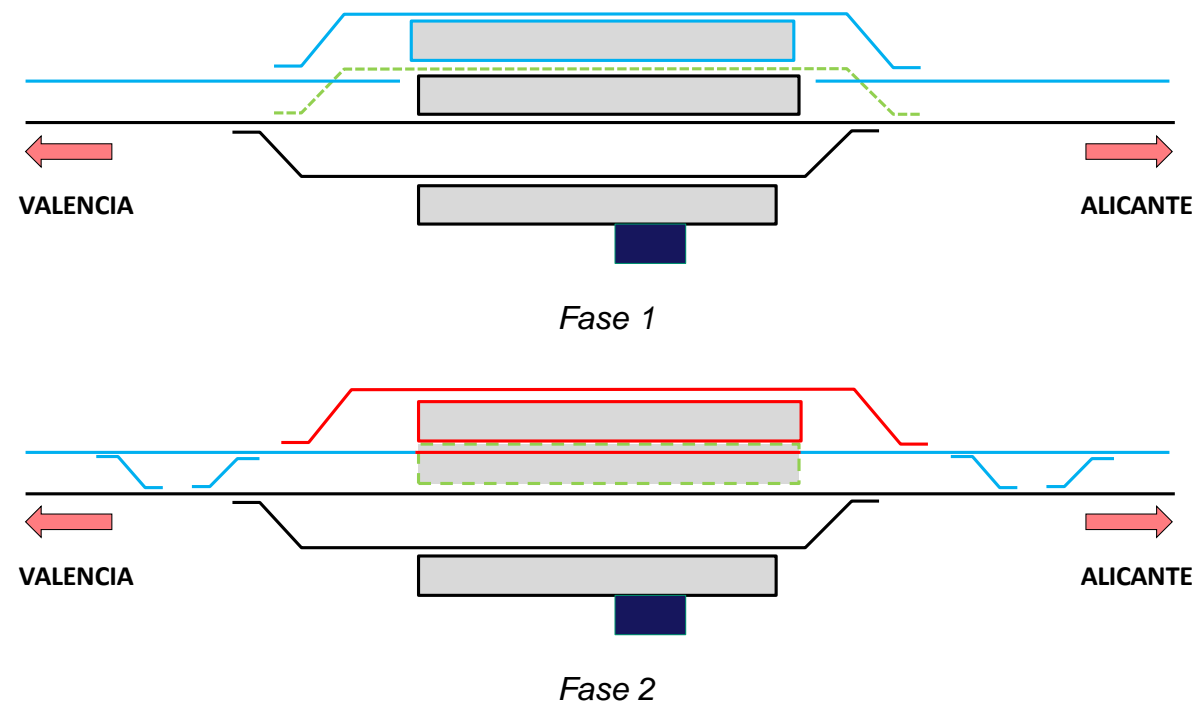
Se procederá adicionalmente a la ejecución de dos escapes conjugados situados a ambos lados de la nueva estación.

Dando servicio a la nueva vía de apartado y a la duplicación de vía se ejecutará un nuevo andén en sustitución del existente que debe ser demolido.

Para la correcta ejecución de las obras, se procederán al levantamiento de la vía de apartado opuesta al edificio de viajeros y a la ejecución de la duplicación de vía a uno y otro lado de la estación (sin afectar al andén existente) al igual que a la nueva vía de apartado y al nuevo andén.

Durante toda esta operación se mantendrá el servicio en los dos andenes actuales para disponer en todo momento de al menos dos vías con dos andenes.

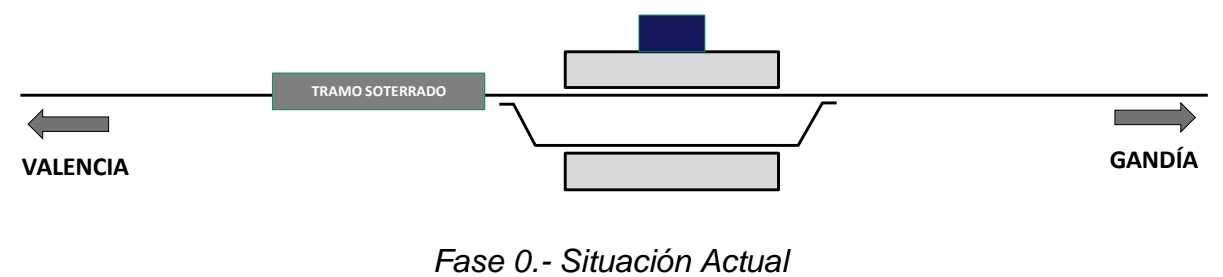
En la segunda y última fase se procederá al levantamiento del andén existente opuesto al edificio de viajeros y al cierre de la duplicación de vías además de la ejecución de los dos pares de escapes conjugados definidos a ambos lados de la estación tal y como se muestra en los gráficos siguientes:



3.2.3.3.- Estación de Xeraco

La estación de Xeraco está compuesta por una única vía de apartado y dos andenes.

A continuación se muestra un esquema de la estación:



Dentro del presente apartado se procede a la descripción de las situaciones provisionales que aparecen en la Alternativa 0A ya que la ejecución de la nueva estación de Xeraco dentro de la Alternativa 0B se ha descrito con anterioridad.

Para la Alternativa 0A, tal y como se ha descrito con anterioridad, se procede al mantenimiento del subtramo de vía única soterrado bajo el casco urbano de Xeraco, dejándolo sin duplicar, por lo tanto se duplica la vía actual desde Cullera hasta Xeraco por el norte, y desde Xeraco hasta Gandía al sur de Xeraco.

Dentro de este segundo subtramo (Xeraco-Gandía) se ubica en la actualidad la estación de Xeraco y las obras definidas para la duplicación mantienen el actual edificio de viajeros y a sus andenes realizando sobre ellos una pequeña remodelación demoliendo parte del lado Valencia y ampliándolo del lado Alicante.

En este sentido, la duplicación de vía discurrirá por la ubicación actual de la actual vía de apartado de la estación dejando, por tanto, la estación con configuración de apeadero.

Dado que las obras de duplicación se ejecutan al este de la vía actual y es en este lado donde se ubica el actual edificio de viajeros, se procede a la ejecución de la duplicación, únicamente en este subtramo, por el lado oeste de la vía actual debiéndose de definir las situaciones provisionales que se muestran en los siguientes gráficos:

- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- - - EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO MONTADO EN FASES ANTERIORES

Leyenda

