

ANEJO N° 13:

REPOSICIONES FERROVIARIAS

ÍNDICE

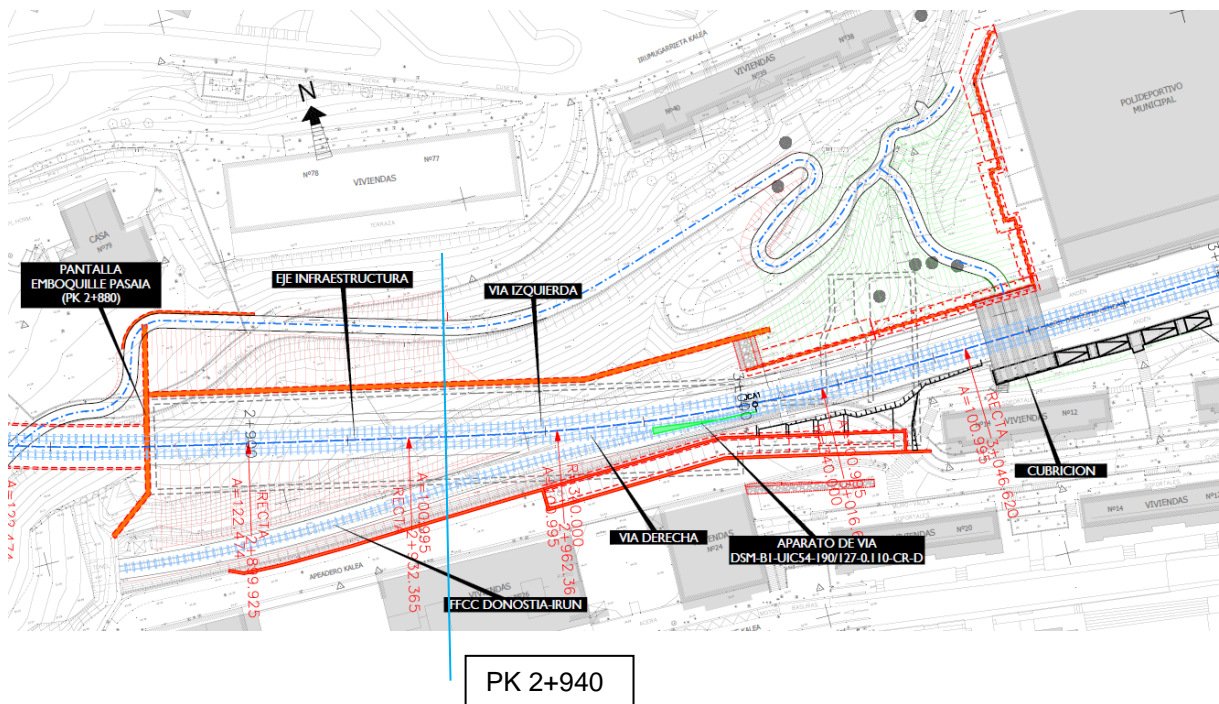
1. INTRODUCCIÓN	1
2. REPOSICIÓN FERROVIARIA	2

1. INTRODUCCIÓN

La construcción del tramo Altza – Galtzaraborda del Metro de Donostialdea interfiere con el tráfico ferroviario existente en la zona de Galtzaraborda al coincidir en planta el trazado proyectado y la vía existente en servicio.

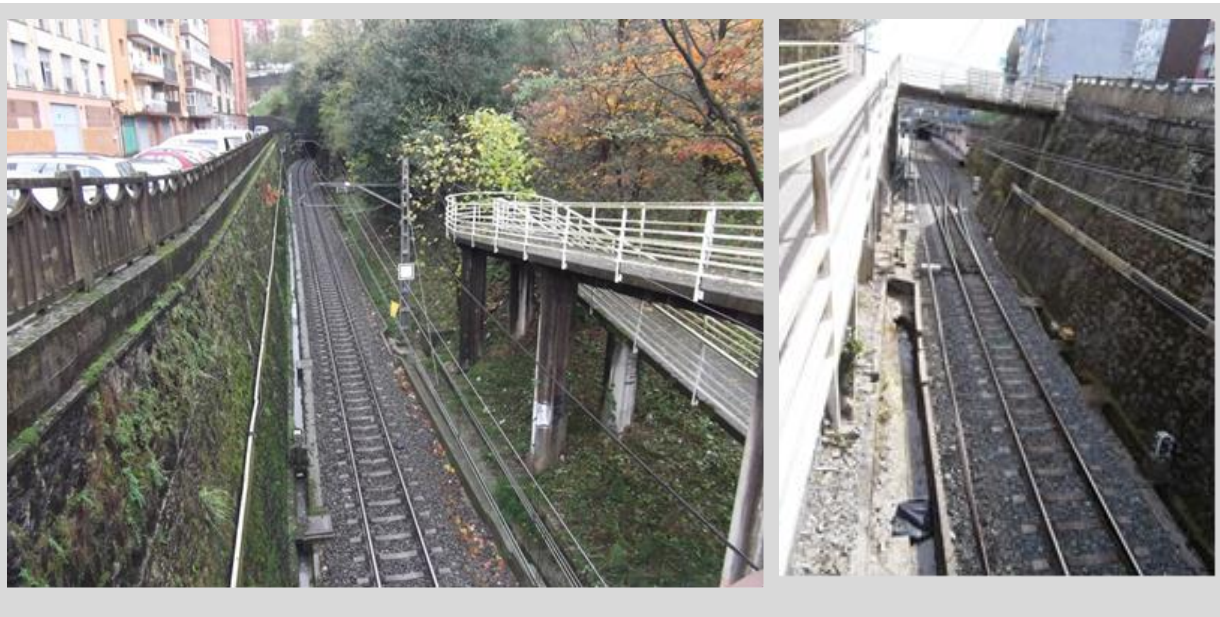
La diferencia fundamental entre el proyecto inicial, año 2014, y el actual es que, en este último, se conecta la vía de mercancías a la nueva vía proyectada. Esto exige la modificación del alzado de la vía actual para poder alojar un aparato de vía que materialice el entronque de la vía actual, que de aquí en adelante denominaremos vía de mercancías, con la nueva vía proyectada. La necesidad de alojar este nuevo aparato de vía ha obligado también a modificar el trazado del tronco en este tramo (vías izquierda y derecha)

La zona en la que los trabajos proyectados no son compatibles con la circulación ferroviaria se visualiza en las siguientes imágenes:



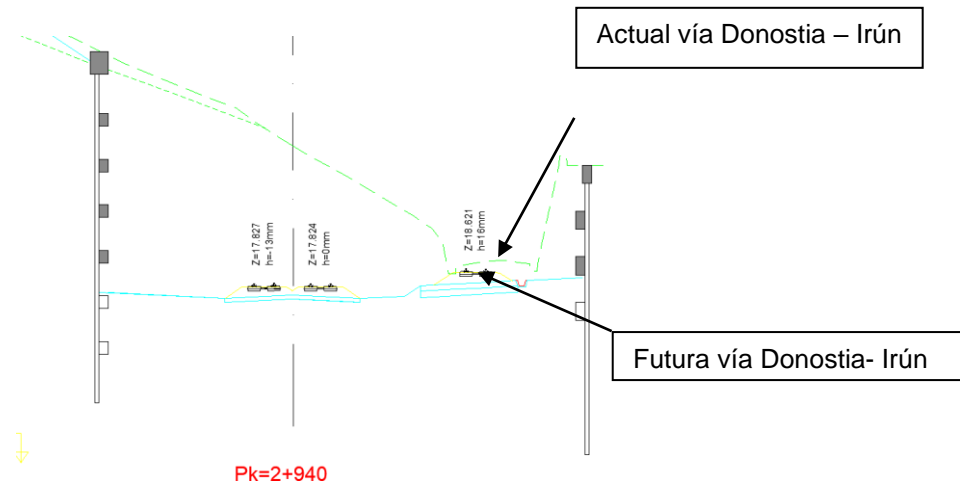
2. REPOSICIÓN FERROVIARIA

El nuevo trazado proyectado, y sobre todo el cambio en la rasante de la vía FFCC Donostia-Irún, requiere la demolición del muro de mampostería entre los PK's 2+895,24 en adelante, ya que se verá descalzado por la nueva situación de la vía proyectada (y que será la vía destinada al transporte de mercancías). Por ello se proyecta una pantalla de micropilotes que se ejecutará desde la calle Apeadero y que permitirá el desmontaje del actual muro de mampostería.



Vista desde la pasarela dirección Donostia (izqda.) y dirección Irún (derecha)

Como se puede apreciar en las fotografías superiores, el muro de mampostería delimita el borde de la trinchera ferroviaria, con la calle Apeadero. Este muro de mampostería de acuerdo con lo recogido en el Anejo N° 3 de Geología-Geotecnia, no se encuentra apoyado en roca por lo que es necesario definir una contención que permita contener la calle, para rebajar la cota de la vía actual.



En este mismo perfil se justifica la imposibilidad de mantener el tráfico ferroviario por la vía de FFCC Donostia-Irun durante toda la obra, ya que no es posible ejecutar la excavación/demolición del tramo comprendido entre la pantalla y la vía actual, y tampoco los anclajes que conforman el sostenimiento de la pantalla de micropilotes, sin afectar al tráfico que pueda circular por la vía, que, además, esta electrificada.

Tampoco es viable la realización de un desvío de la vía existente hacia el Norte, ya que la necesidad de mantener una geometría mínima de la vía en planta y la situación del emboquille del túnel existente impiden que se pueda alejar la vía lo suficiente del muro, tanto del existente como del proyectado, como para poder realizar las actividades antes señaladas (excavación/demolición de la zona situada entre la futura pantalla de micropilotes y la vía actual y realización de los anclajes necesarios para el sostenimiento de la pantalla).

Por estos motivos se plantea el corte del tráfico ferroviario para mercancías durante una parte de la obra, mientras que el tráfico de viajeros se podrá realizar en vía única, hasta que se complete la vía FFCC Donostia-Irun y su entronque con las nuevas vías proyectadas, aprovechando la nueva vía izquierda, que ya estaría ejecutada, que conectará la nueva estación de Pasaia (soterrada) con la actual estación de Galtzaraborda. Una vez el tráfico ferroviario de pasajeros discurra de forma provisional por la nueva vía izquierda se ejecutará el tramo de vía de FFCC Donostia-Irun entre el túnel existente y la estación de Galtzaraborda y la vía derecha desde el PK 2+895 en adelante.

En el Anejo Nº 4, Trazado, se define el trazado de la futura vía de FFCC Donostia-Irun.