

ANEJO N° 17:

# **SITUACIONES PROVISIONALES**



## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>2. DESVIOS, CORTES Y SEÑALIZACIÓN VIARIA</b>	<b>2</b>
2.1 SALIDA DE EMERGENCIA DE SASUATEGI	2
2.1.1 Señalización de obra calle Eskalantegi	2
2.1.2 Reorganización viaria de la calle Gelasio Aramburu	3
2.2 ESTACIÓN DE PASAIA	3
2.2.1 Desvío de la calle Eskalantegi	4
2.2.2 Desvío de la calle Hamarretxeta	5
2.2.3 Desvío de la calle Gelasio Aramburu	5
2.3 ÁREA GALTZARABORDA	6
2.3.1 Reorganización viaria de la calle Peña de Aya.	6
2.3.2 Desvío de los itinerarios peatonales desde la calle Alaberga	7
2.3.3 Desvío en el itinerario peatonal para la construcción de la rampa de la cubrición	10
2.3.4 Señalización provisional viaria en la calle El Apeadero	11



## 1. INTRODUCCIÓN

En la construcción del tramo Altza – Galtzaraborda del Metro de Donostialdea, en función de los trabajos a ejecutar se producen afecciones a los viales existentes y a los itinerarios peatonales establecidos, provocando cortes y/o desvíos que para ser comprendidos por conductores y viandantes se dotan de la correspondiente señalización de obra. En otros casos la salida de vehículos de las zonas de obra simplemente necesitan de señalización para advertir a los conductores del peligro que se pudiera generar

En este Anejo Situaciones Provisionales se estudian las zonas de obra donde se prevén cortes, desvíos o reorganizaciones viarias, indicando la señalización provisional de obra a adoptar en cada caso. Así mismo se indican los itinerarios peatonales existentes que se ven afectados por las obras y que se cortan, indicando el itinerario alternativo durante la duración de las mismas.

## 2. DESVIOS, CORTES Y SEÑALIZACIÓN VIARIA

### 2.1 SALIDA DE EMERGENCIA DE SASUATEGI

#### 2.1.1 Señalización de obra calle Eskalantegi

En las inmediaciones de la Salida de Emergencia de Sasuategi se sitúa el área de instalaciones del contratista con una amplia superficie destinada para acopios de materiales para la ejecución de la obra. El trasiego de estos materiales, los excedentes de la excavación del túnel y el tráfico inherente a la obra que se genera desde las oficinas situadas en dicha área a la plataforma de obra al pie del emboquille tienen que cruzar la calle Eskalantegi provocando inevitables afecciones al tráfico.



Estas situaciones que se plantean, no generan ningún tipo de desvío ni corte de la vía pero si una señalización de obra para advertirlas. Se dispone señalización horizontal, pintando las líneas viarias existentes de amarillo en las inmediaciones de la entrada de la obra y señalización vertical compuesta por señales de advertencia de peligro y restricción de velocidad. Así mismo se han colocado unas bandas prefabricadas reductoras de velocidad en las inmediaciones de la entrada/salida de la obra.

La señalización planteada queda recogida en los Planos 15.3 del Documento 2 del presente Proyecto Constructivo.

### 2.1.2 Reorganización viaria de la calle Gelasio Aramburu

Para minimizar el tránsito de vehículos de obra por el centro urbano de Pasai Antxo se prevé la reorganización viaria de la calle Gelasio Aramburu. Esta reorganización consiste en eliminar la fila de aparcamientos para dotar a la calle de dos sentidos de circulación, siendo el contrario al sentido habitual de uso exclusivo para los vehículos de obra autorizados. Con esta actuación los vehículos que acceden a Pasi Antxo por la calle Oarso (entrada al núcleo urbano) para dirigirse al emboquille de Eskalantegi podrán acceder al área de casetas por la calle Gelasio Aramburu y del área directamente al emboquille cruzando la calle Eskalantegi sin necesidad de atravesar el centro urbano.



Con esta reorganización viaria se garantiza la conexión del emboquille de Sasuategi con la red foral de carreteras sin gran afección al centro urbano de Pasai Antxo.

La señalización planteada queda recogida en los Planos 15.3 del Documento 2 del presente Proyecto Constructivo.

## 2.2 ESTACIÓN DE PASAIA

En la ejecución de la estación de Pasaia se generan una serie de afecciones sobre las calles Eskalantegi, Hamarretxeta y Gelasio Aramburu.

En la mayor parte del tiempo necesario para la ejecución de las obras se generará un tráfico que circula por las calles existentes sin necesidad de desvíos o cortes viarios (entrada por la calle Gelasio Aramburu y salida por la calle Eskalantegi). Pero si se genera una señalización de obra para advertirlas. Se dispone señalización horizontal, pintando las líneas viarias existentes de amarillo en

las inmediaciones de la entrada de la obra y señalización vertical compuesta por señales de advertencia de peligro y restricción de velocidad.

A partir de la situación general descrita (aquella que se extenderá por más tiempo) y en función de las fases de obra se proyectan cortes puntuales de las calles anteriormente citadas planteando los correspondientes desvíos y su señalización de obra para que los conductores no tengan dificultad en interpretarlos.

Tanto la señalización de la situación general de obra, como la de los desvíos, que se realiza suplementando la señalización general con otras señales específicas que facilitan la interpretación del mismo por parte de los conductores, quedan recogidas en los planos 15.1 del Documento 2 del presente Proyecto.

### 2.2.1 Desvío de la calle Eskalantegi

La ejecución de las pantallas de hidrofresa que albergan a la estación de Pasia en el testero de Altza coincide en planta con la calle Eskalantegi. Esta interferencia genera el corte de la citada calle y su desvío como se observa en la imagen:



Una vez ejecutadas las pantallas que generan las interferencias se ejecuta la cubrición y se devuelve el tráfico a su trazado original. Desmantelando el desvío ejecutado para proseguir con la ejecución de las pantallas de hidrofresa.

La señalización de obra para advertir este desvío es un suplemento a la señalización de obra instalada en el momento de la implantación y queda reflejada en los planos 15.1 del Documento 2

### 2.2.2 Desvío de la calle Hamarretxeta

La ejecución de las pantallas de hidrofresa que albergan a la estación de Pasia coincide en planta con la calle Hamarretxeta. Esta interferencia genera el corte de la citada calle y su desvío como se observa en la imagen:



Una vez ejecutadas las pantallas que generan las interferencias se ejecuta la cubrición y se devuelve el tráfico a su trazado original. Desmantelando el desvío ejecutado para proseguir con la ejecución de las pantallas de hidrofresa.

La señalización de obra para advertir este desvío se refleja en los planos 15.1 del Documento 2.

### 2.2.3 Desvío de la calle Gelasio Aramburu



La ejecución de las pantallas de hidrofresa que albergan a la estación de Pasaia coincide en planta con la calle Gelasio Aramburu y con la regata Molinao. Esta interferencia genera el corte de la citada calle y su desvío como se observa en la imagen anterior.

Una vez ejecutadas las pantallas que se extienden hasta el desvío de la regata Molinao, así como los nuevos muros del cauce y la reposición del saneamiento de aguas del Añarbe, se ejecuta la cubrición y se devuelve el tráfico a su trazado original. La señalización de obra para advertir este desvío es un suplemento a la señalización de obra instalada en el momento de la implantación y queda reflejada en los planos 15.1 del Documento 2

## 2.3 ÁREA GALTZARABORDA

### 2.3.1 Reorganización viaria de la calle Peña de Aya.



El acceso para realizar las obras proyectadas en el área de Galtzaraborda coincide con el vial existente en la actualidad que conduce a la trasera del Polideportivo. Se trata de un vial sin salida que nace en la calle Peña de Aya. Esta calle de único sentido de circulación dispone de una línea de aparcamientos y desemboca en la calle Alaberga, de mayor entidad y de doble sentido de circulación. En los últimos metros de la calle Peña de Aya existe doble sentido para permitir una incorporación al patio del Colegio Sagrado Corazón.

Aprovechando esta incorporación y eliminando la fila de aparcamientos de la calle hasta la altura del camino de obra se genera un vial de doble sentido, siendo el sentido contrario a la marcha habitual exclusivo para el tráfico de obra. Con esta reorganización viaria se garantiza la conexión de la obra con el exterior.

La señalización planteada queda recogida en los Planos 15.2 del Documento 2 del presente Proyecto Constructivo.

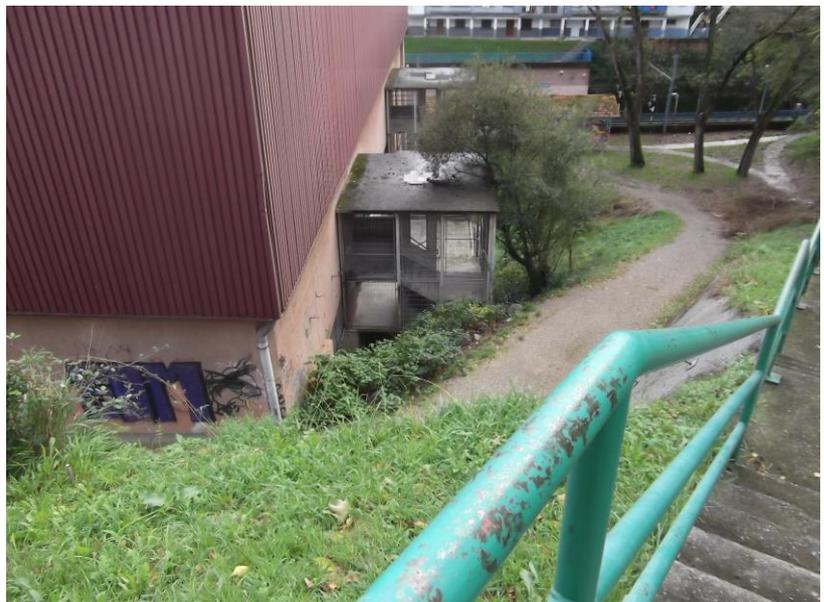
### 2.3.2 Desvío de los itinerarios peatonales desde la calle Alaberga

Desde la calle Alaberga Grupo 38 (1) existe un itinerario peatonal que desciende mediante varias tramadas de escaleras hasta el fondo de la vaguada situada en la trasera del polideportivo. Una vez en el fondo del polideportivo se pueden tomar cuatro caminos distintos.





A través del camino de acceso a la trasera del polideportivo se puede acceder a la calle Peña de Aya (2).



Desde el fondo de la vaguada parte un camino que se dirige hacia la pasarela que cruza transversalmente el ferrocarril. Este camino una vez superada la pasarela desemboca en la calle El Apeadero (4).



También se puede escoger el camino que en paralelo al andén de la estación y la fachada sur del polideportivo y por los bajos de éste emerge a la superficie en la calle Peña de Aya, en la plaza que recoge la entrada del Polideportivo Municipal y de la Estación de Galtzaraborda (3).





Y, por último, se puede tomar el nuevo itinerario peatonal que lleva bien hacia la calle Parke (5) o al inicio de la calle Irumugarrieta (6)



Todos estos itinerarios peatonales se ven cortados de forma provisional con la ejecución de las obras quedando definidos los itinerarios alternativos y su señalización en los planos 15.2 del Documento 2 del presente Proyecto.

Una vez finalizadas las obras se reponen todos los itinerarios peatonales cortados en la fase de construcción

### 2.3.3 Desvío en el itinerario peatonal para la construcción de la rampa de la cubrición

La ejecución de la cubrición proyectada exige para salvar el galibo ferroviario una cota superior que la existente en la terraza donde se ha proyectado la cimentación del estribo sur. Por lo tanto, se hace necesario la ejecución de una rampa que de acceso a la mencionada cota.

Para la ejecución del estribo sur de la cubrición y la rampa de acceso se debe cortar la terraza peatonal que discurre paralela al andén de la estación a una cota superior.



El itinerario peatonal alternativo y su señalización quedan definidos en los planos 15.2 del Documento 2 del presente Proyecto.

Una vez finalizadas las obras se repone el itinerario peatonal a la nueva situación proyectada adaptando los desembarcos de las escaleras existentes a la nueva rasante proyectada.

#### 2.3.4 Señalización provisional viaria en la calle El Apeadero

En la calle El Apeadero se proyecta la ejecución de la pantalla derecha y del muro de hormigón 1. Este muro se realiza para dejar espacio para la ejecución de la pantalla derecha sin tener que cortar esta calle que da acceso a un gran número de garajes.



Estas situaciones que se plantean, no generan cortes en la calle, pero si una señalización de obra para advertirlas. Se dispone señalización horizontal, pintando las líneas viarias existentes de amarillo en las inmediaciones de la zona de obras y señalización vertical compuesta por señales de advertencia de peligro y restricción de velocidad.

Se prevé la eliminación provisional de la línea de aparcamientos que se sitúa en paralelo a la calle El Apeadero en la fase de obras.

La señalización planteada queda recogida en los Planos 15.2 del Documento 2 del presente Proyecto Constructivo.