

10. ERANSKINA.- TRAFIKO KONPONBIDEAK OBRETAN

ANEJO 10.- SOLUCIONES AL TRÁFICO DURANTE LAS OBRAS

ÍNDICE

ANEJO 10.- SOLUCIONES AL TRÁFICO DURANTE LAS OBRAS

- 1.- Descripción general
- 2.- Descripción por Sectores

1.- DESCRIPCIÓN GENERAL

Las soluciones propuestas para mantener el tráfico y el acceso a los distintos elementos afectados se desglosan en los siguientes sectores:

- El camino de Servicio que discurre paralelo a la traza (Ejes 12 y 6)
- Acceso a las parcelas ubicadas al norte en el tramo inicial (Eje 11)
- Acceso a la zona industrial Buztinzuri.
- El ramal de salida del peaje troncal a Zarautz (Ejes 7 y 8)
- La calzada anular y vial de acceso a la zona deportiva de Asti.
- El acceso a la zona de peaje desde la rotonda de San Pelaio

2.- DESCRIPCIÓN POR SECTORES

En los apartados adjuntos se describen las soluciones propuestas en cada uno de los sectores

2.1- Caminos de Servicio paralelos a la traza (Ejes 12 y 6)

Para mantener en servicio los caminos actuales se procederá a construir el nuevo trazado de los mismos, antes de construir el sector de la variante que los afecta. (Ver Perfiles 1+200 a 1+320 y 5+180 a 5+380).

2.2- Acceso a las Parcelas al norte de la traza en el tramo inicial (Eje 11)

Antes de ejecutar el relleno que corta el actual acceso a las parcelas (Pks 1+080 a 1+140), se construirá el nuevo vial de acceso (Eje 11), y el acceso al mismo a través del Eje 12, cruzando la plataforma de la variante a la altura del PK 1+190.

2.3- Acceso a la zona industrial de Buztinzuri

El acceso a la zona industrial de Buztinzuri se realizará a través de los viales de servicio que conectan con: la zona industrial de Errotaberri y el aparcamiento de Asti, viales que estarán en servicio en todo momento (Ver apartado 2.12.1.-).

2.4- Ramal de Salida del Peaje Troncal a Zarautz (Ejes 7 y 8).

El ramal de salida del Peaje troncal a Zarautz se ve afectado de distintas formas por las obras. ***Para la construcción del eje 8, en el tramo 8+000 a 8+160, deberá estar disponible la plataforma del eje 5, para facilitar el acceso de maquinaria y materiales.***

- En el sector correspondiente al Eje 7, las obras de cierta entidad (Muros, explanación), se ubican fuera de la calzada del ramal en servicio, que deberá señalizarse de acuerdo a las recomendaciones del ministerio a las indicaciones de los técnicos de Bidegi. En este sector se realizará la finalización de los 2 cruces con el ramal actual (Pavimentación) con ***“Corte en horario nocturno del Ramal de Salida a Zarautz”***.
- En el Sector correspondiente a los PKs 8+020 a 8+140 del Eje 8, la construcción de la nueva plataforma se realizará ampliando la plataforma actual hacia la izquierda, discurriendo el tráfico por

la zona del vial actual no afectado por las obras. El acceso a la zona de obras se realizará a través de la plataforma ya construida del eje 5, y rotonda, con el control de un señalista.

- Por el ***Paso Inferior (Eje 8+155 a 8+195)***, el tráfico se llevará hacia el lateral derecho, mientras se ejecuta el nuevo drenaje que discurrirá por el borde izquierdo, y la pavimentación correspondiente (Ver Sección Tipo). ***Estos desvíos se realizarán en coordinación con los desvíos del sector anterior.***
- ***Entre los PKs 8+200 a 8+530***, la variante en proyecto aprovecha parte de la calzada del ramal de salida, ampliando la calzada hacia la margen derecha, con una rasante en todo momento superior a la del ramal actual. Las obras se corresponderán con obras de ampliación que se coordinarán con el mantenimiento del tráfico ejecutándola en 2 fases:

.- Fase A: Ampliación de la calzada, manteniendo el tráfico por una sección reducida de la calzada actual

.- Fase B: Traslado del tráfico a la zona ejecutada en la Fase A.

2.5.- Calzada Anular de la Rotonda de San Pelaio, y vial de acceso a la zona de Asti

La nueva calzada anular y el tramo modificado del vial de acceso, se construirán manteniendo el tráfico por el viario actual, para posteriormente pasarlo, al trazado en proyecto, realizándose posteriormente los encuentros entre ambos viales.

2.6.- Acceso al área de peaje desde la rotonda de San Pelaio

Para mantener en servicio el acceso al área de peaje desde la rotonda de San Pelaio, se han definido dos desvíos en coordinación con las obras de ejecución de la nueva ODT y ampliación de la ODT actual.

2.6.1.- Desvío.1 -

En esta fase se canalizan las entradas y salidas al área de peaje, a través de un único carril por sentido a través de la calzada “oeste” del actual acceso. Para realizar este desvío habrá que

.- Fase A.-

- Pavimentar los sectores de la mediana actual sobre los que irá el tráfico
- Fresar la capa de rodadura de la zona afectada por el desvío
- Señalizar y balizar el desvío

Una vez realizado este desvío, incluidas las barreras de contención, señalización....y puesto en servicio el mismo, se procederá a:

.- Fase B.-

- Demoler el pavimento en la zona a excavar en la Fase1
- Proteger con escollera hormigonada la zona de la margen izquierda de la regata anexa a la zona a excavar.
- Construir una Pantalla de micropilotes anclados de contención de la excavación en el límite entre Fases
- Excavación para la implantación de la ODT en la zona liberada

- Formación del apoyo de la solera de la ODT
- Construcción de la estructura de la ODT, y muros de la boquilla
- El relleno hasta el nivel de apoyo del pavimento del vial
- La reposición del pavimento en la zona afectada

2.6.2.- Desvío- 2.-

En esta fase, una vez finalizada la estructura correspondiente al Desvío 1, y repuesta la calzada, se canalizan las entradas y salidas al área de peaje, a través de un único carril por sentido a través de la calzada “este” del actual acceso. Para realizar este desvío se deberá:

.- Fase A.-

- Señalizar y balizar el desvío 2

Una vez realizado este desvío, incluidas las barreras de contención, señalización..., y puesto en servicio el mismo, se procederá a:

.- Fase B.-

- El nuevo anclaje de la Pantalla de micropilotes de contención utilizada en el Desvío 1, en sentido contrario.
- La excavación y construcción de la nueva canalización de la regata en el tramo restante.
- La implantación del paso de fauna a lo largo de la nueva ODT
- La escollera de transición, aguas arriba de la ODT del cauce actual, al nuevo cauce.
- Una vez acabado la nueva sección de la ODT, el traslado del curso del agua a la ODT construida. Demoliendo la escollera de protección realizada en la Fase 1, y colocando 2 ataguías en ambos extremos de la ODT.

.- Fase C.-

Una vez desviado el curso del agua a la nueva estructura, se procederá a:

- La excavación necesaria para la prolongación de la ODT actual, incluyendo una nueva escollera de protección, y una escollera para reducir la afección de la excavación.
- La construcción de la estructura de ampliación de la ODT actual, incluyendo la demolición de la boquilla actual, y la construcción de la nueva boquilla.

Una vez acabadas las dos ODT, se procederá a:

.- Fase D.-

- El relleno hasta el nivel de apoyo del pavimento del vial
- La reposición del pavimento y de la señalización en la zona afectada.