

9. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL CORREDOR SUR

9.1. MEMORIA JUSTIFICATIVA

El modelo viario y de transporte definido por el PIOT está formado por un conjunto de corredores que han de integrar, entre otros, soportes compartidos o exclusivos, para transporte público.

Por otra parte, en las disposiciones sectoriales del propio PIOT se puede leer que en la planificación y ejecución de las infraestructuras se seguirán criterios de integración y complementariedad entre elementos de distintas categorías. A tales efectos se posibilitará la máxima utilización compartida de espacios, canalizaciones y elementos soportes en la prestación de distintos servicios infraestructurales, con el fin de reducir el número de aquellos, limitar sus impactos sobre el territorio y optimizar el coste tanto de la ejecución como de explotación y mantenimiento.

Por todo lo citado anteriormente, se propone en este Plan utilizar el corredor sur definido en el PIOT como corredor conjunto para todas las infraestructuras lineales a desarrollar, incluida, claro está, la ferroviaria. De esta forma se configura un corredor de alta capacidad que comunica los principales centros de población, actividad y servicios, y desde el cual los viarios secundarios articulan las distintas comarcas. Se incorpora el reconocimiento de una plataforma denominada corredor, y no dos: una viaria y otra ferroviaria, con el cumplimiento de las limitaciones impuestas por sus dominios públicos. Esta consideración aporta ciertos valores añadidos a ambas infraestructuras:

- Mejor integración paisajística de la intervención.
- Disminución de los costes de mantenimiento y explotación asociada a la estabilidad de taludes
- Disminución de riesgos de seguridad asociados a la inestabilidad de taludes de la carretera.

9.2. MEMORIA DESCRIPTIVA

La plataforma ferroviaria discurre de manera paralela a la autopista TF-1 en gran parte de su recorrido, de manera que forme parte del corredor sur definido en el PIOT. Se han introducido nuevas propuestas de trazado en el marco de las posibilidades que ofrece el corredor, recogiendo, con una mayor separación de las

plataformas, el reconocimiento y cumplimiento de las funciones del dominio público viario.

Por otro lado este Plan propone que la medición del dominio público de la infraestructura viaria se realice teniendo en cuenta las condiciones que existirán después de implantarse la plataforma ferroviaria. Sobre la base de lo expuesto, se comprueba que en el total de la longitud del trazado existe una distancia mayor de 16 metros que permiten contener los dominios públicos de ambas infraestructuras, salvo un caso excepcional de aproximadamente 900 metros en las proximidades de la urbanización Hespérides, donde esas distancias se disminuyen solapándose los dominios públicos, con la finalidad de no afectar a ninguna de las viviendas de la citada urbanización.

Se han incluido igualmente, en los tramos donde ha sido posible, un caballón de tierras para la protección de las plataformas, incidiendo en la percepción paisajística del corredor con mayor valor, respondiendo de esta forma al punto de análisis de riesgos en plataforma compartida expresado en los informes sectoriales de carreteras emitidos hasta la fecha.

En relación a los enlaces se ha respetado la escala del Plan, haciendo que el alcance de las definiciones incluidas en el apéndice 8 sean lo más genéricas posibles, evitando el rigidizar su aplicación sobre el terreno hasta límites ejecutivos.

En cuanto a las vías de servicio este Plan recoge todas las afecciones a las mismas y su reposición siguiendo los parámetros de diseño del titular de las mismas. En los casos en los que se ha detectado un problema derivado de la ausencia de una jerarquía clara entre la vía de servicio de la autopista y el viario de carácter local, se ha introducido un nuevo modelo conceptual, consistente en construir la vía de servicio entre ambas infraestructuras lineales (en la zona de dominios públicos antes descrita) y reponiendo la vía municipal anexa a la plataforma ferroviaria, de manera que esta plataforma asegure la funcionalidad de ambas vías, sin que existan conexiones innecesarias entre ellas. Con ello se consigue la correcta jerarquización del sistema viario y se disminuyen en gran medida los riesgos y los costes de explotación de los taludes de las infraestructuras resultantes.

9.3. MEDIDAS GENERALES A DESARROLLAR EN LOS PROYECTOS CONSTRUCTIVOS

Los proyectos constructivos definirán las obras de los elementos descritos anteriormente. En primer lugar se desarrollará y valorará la construcción de una galería de servicio cuyo trazado discurrirá de manera paralela a la plataforma ferroviaria, de manera que pueda albergar las canalizaciones y elementos soportes



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Aprobación Definitiva

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE ORDENACIÓN



de cualquier servicio de transporte de energía, telecomunicaciones, abastecimiento o saneamiento, de manera que se limiten las afecciones al territorio y se minimicen los costes de mantenimiento y explotación.

Estarán incluidas, de igual forma, la definición técnica de todas las vías de servicio y vías municipales afectadas, así como los enlaces que deban ser modificados en el proceso de integración entre infraestructuras ferroviaria y viaria.

Además todas las unidades de obra necesarias para ejecutar estas reposiciones viarias, enlaces y vías de servicio, así como los desvíos de tráfico derivados de los trabajos, se han tenido en cuenta en la valoración económica de las alternativas ferroviarias y serán incluidos en los presupuestos de los proyectos constructivos.



*Plan Territorial
Especial de
Ordenación de
Infraestructuras del
Tren del Sur.
Aprobación
Definitiva*

DOCUMENTO Nº 2.
MEMORIA DE
ORDENACIÓN

