

ANEJO Nº 08. REPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES.

AUTOR:
BONO MATA, Inés

ÍNDICE

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. VIARIO.....	3
2.1 Descripción	
2.2 Firmes	
2.3 Señalización	

1. INTRODUCCIÓN

En este anejo se describe la reordenación de los viales que se ven afectados por la integración del ferrocarril en Sant Feliu de Llobregat.

2. VIARIO

2.1 Descripción

El soterramiento del ferrocarril precisa una adecuación del entorno existente a la nueva situación en superficie.

Se han repuesto las calles afectadas y han sido creadas nuevas conexiones para permitir una mejor comunicación entre las distintas zonas de la ciudad separadas por el ferrocarril.

Las calles repuestas son las siguientes:

- C/ Hospitalet
- C/ de la Constitució (lado montaña)
- C/ Riera de la Salut
- P/ dels Pins
- C/ de la Constitució (lado mar)
- P/ Onze de Setembre
- P/ Comte de Vilardaga
- C/ de Dalt
- C/ Verge de Montserrat
- C/ de Jacint Verdaguer

Las nuevas conexiones son las siguientes:

- Conexión C/Hospitalet con C/ de la Constitució (lado montaña) P.K. 88+530
- Conexión C/ de Jacint Verdaguer con C/ Santiago Ruisiñol P.K. 89+440

En resumen, las conexiones entre ambas partes de la ciudad serán:

- Carretera de Sansón P.K. 88+310
- Conexión C/Hospitalet con C/ de la Constitució (lado montaña) P.K. 88+530
- Conexión P/ dels Pins con C/ Riera de la Salut P.K. 88+710
- Conexión P/ Onze de Setembre con P/ Comte de Vilardaga P.K. 88+900
- Conexión C/ Verge de Montserrat P.K. 89+200
- Conexión C/ de Jacint Verdaguer con C/ Santiago Ruisiñol P.K. 89+440

- Carretera Laureà Miró (N-340) P.K. 89+590
- Camino P.K. 89+630

La disposición de todas las calles queda representada en los planos adjuntos.

2.2 Firmes

Para la reposición de los diversos viales se han considerado dos casos, el primero en el que únicamente se ha repuesto la capa de rodadura de 5 cm a modo de refuerzo del firme existente y un segundo con una sección 231, según la Instrucción 6.1-I.C. Secciones de Firme.

La elección de la sección 231 se ha hecho considerando un tráfico pesado T-2 y una explanada E-3, siguiendo los criterios indicados en la instrucción anteriormente nombrada.

Se colocará capa de rodadura de 5 cm de mezcla bituminosa en caliente en todos los pasos sobre el ferrocarril, es decir, sobre las losas de cerramiento de hormigón armado:

- Conexión C/Hospitalet con C/ de la Constitució (lado montaña) P.K. 88+530
- Conexión P/ dels Pins con C/ Riera de la Salut P.K. 88+710
- Conexión P/ Onze de Setembre con P/ Comte de Vilardaga P.K. 88+900
- Conexión C/ Verge de Montserrat P.K. 89+200
- Conexión C/ de Jacint Verdaguer con C/ Santiago Ruisiñol P.K. 89+440

También se coloca capa de rodadura en diversas calles para reparar los posibles daños en el firme causados por el paso de maquinaria:

- C/ de la Constitució (lado montaña) desde P.K. 88+550 a P.K. 88+700 y desde P.K. 88+730 a P.K. 88+890
- P/ Onze de Setembre desde P.K. 88+740 a P.K. 88+890
- C/ de la Constitució (lado mar) desde P.K. 88+925 a P.K. 89+060
- C/ de Jacint Verdaguer desde P.K. 89+300 a P.K. 89+420 y desde P.K. 89+455 a P.K. 89+590

La sección 231 se colocará en las siguientes calles:

- C/ de la Constitució (lado montaña) desde P.K. 88+500 a P.K. 88+550, desde P.K. 88+700 a P.K. 88+730 y desde P.K. 88+890 a P.K. 88+920
- C/ Hospitalet P.K. 88+500 a P.K. 88+550
- P/ dels Pins desde P.K. 88+700 a P.K. 88+740
- C/ de la Constitució (lado mar) desde P.K. 88+890 a P.K. 88+920
- C/ de Jacint Verdaguer desde P.K. 89+420 a P.K. 89+455
- C/ Santiago Ruisiñol desde P.K. 89+450 a P.K. 89+470

Los espesores de las distintas capas de la sección 231 son los siguientes:

- 6 cm capa de rodadura bituminosa
- 6 cm capa intermedia bituminosa
- 8 cm capa de base bituminosa
- 25 cm zahorra artificial

2.3 Señalización

La señalización proyectada se ha diseñado analizando la existente en la actualidad en las vías afectadas.

2.3.1 Señalización horizontal

2.3.1.1 Normativa

Para la disposición de las marcas viales se han seguido las instrucciones que se indican en las normas vigentes actualmente: Norma de Carreteras 8.2.-IC "Marcas Viales".

En los planos del proyecto se define la señalización horizontal diseñada en la reposición de servidumbres.

2.3.1.2 Tipología de las marcas viales

Las marcas viales longitudinales utilizadas se ajustan a los siguientes tipos:

- Línea separadora de carriles
Línea blanca discontinua de 0,10 m de ancho con la secuencia de 1,00 m de trazo y 1,00 m de vano (L.B.D. 1,0/1,0/0,1).
Línea blanca discontinua de 0,10 m de ancho con la secuencia de 2,00 m de trazo y 5,5 m de vano (M-1.3).
Línea blanca continua de 0,10 m de ancho en separación de carriles de sentido contrario y prohibición de adelantamiento (M-2.2).
Línea blanca continua de 0,30 m de anchura para separación de carril destinado a determinados vehículos (M-2.4).
- Líneas de delimitación de plazas para estacionamiento
Línea blanca continua de 0,10 m de anchura (M-7.4.1).
- Línea longitudinal de prohibición de parada
Línea amarilla continua sobre bordillo para prohibición de parada (M-7.8.2)

Las marcas viales transversales utilizadas se ajustan a los siguientes tipos:

- Línea de detención
Línea blanca continua de 0.40 m de anchura de fijación de línea de detención (M-4.1).
- Línea de ceda el paso
Línea blanca discontinua de 0,40 m de ancho y una secuencia de 0,80 m de trazo y de 0,40 m de vano (M-4.2).

Otras marcas viales que se han proyectado han sido las siguientes:

- Línea en zigzag
Línea amarilla continua de 0,15 m de ancho para prohibición de estacionamiento (M-7.9.2).

Los símbolos utilizados se ajustan a los siguientes tipos:

- Marca de paso para peatones de anchura 4,0 m (M-4.3).
- Flechas de dirección de frente y a la derecha para vía con velocidad < 60 km/h (M-5.2.1/M-5.2.2).
- Inscripción de carril para vía con velocidad < 60 km/h (M-6.2).
- Señal horizontal de STOP para vía con velocidad < 60 km/h (M-6.4).
- Señal horizontal de CEDA EL PASO (M-6.5).
- Señal horizontal de limitación de velocidad para vía con velocidad < 60 km/h (M-6.7).

2.3.2 Señalización vertical

2.3.2.1 Normativa

Para determinar las señales necesarias, así como el punto de localización de cada una de ellas, se han seguido: la Norma de la Dirección General de Carreteras, la Instrucción 8.1.IC.Señalización vertical y las Normes de Senyalització Vertical Urbana del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

En los planos de planta correspondientes, se han dibujado las señales en el punto donde deben instalarse, indicando su código según el Catálogo de señales verticales de circulación de la Dirección General de Carreteras.

2.3.2.2 Descripción

En esta obra se proyectan señales de los tipos siguientes:

Señales de reglamentación

Señales de indicación

Señalización de reglamentación

Entre estas señales se incluyen las de Prioridad, Prohibición, Restricciones y Obligación. Son las llamadas tipo "R".

Señales de indicación

En este grupo se incluyen las de indicaciones generales. Son las señales tipo "S".

2.3.2.3 Criterios generales

Las dimensiones de las señales tipo R serán de 90 cm de lado las triangulares, de 60 cm de diámetro las circulares y de 60 cm de doble apotema las octogonales.

Las dimensiones de las señales de indicaciones generales serán en general los siguientes:

- 60 x 60 cm Señales cuadradas S-13

Los elementos de sustentación y anclaje serán de acero galvanizado.

Todas las señales serán reflectantes y el reverso de las señales será de un color neutro.

2.3.2.4 Colocación

Se ha procurado establecer una señalización clara, uniforme y sencilla, fundamentalmente en las intersecciones, donde el tráfico se incorpora o sale de la corriente principal, con el fin de que estos movimientos sean fluidos y sobre todo, seguros.

Por separación de la señal respecto al borde de la calzada, se entiende la distancia que separa el plano vertical, tangente al borde de la señal más cercano a la calzada, del plano vertical que contiene el borde de la calzada situado en el mismo plano vertical de la señal.

Dicha separación será de 0,60 m, como norma general. La separación se podrá reducir en casos singulares para conseguir una buena visibilidad de la señal.

Dentro de la ciudad es frecuente la existencia de aceras inferiores a 2 m de anchura, por lo que la señal puede constituir un obstáculo peligroso para el peatón. En tal caso, se deberá desplazar la señal o fijarla en la fachada de los edificios, si es posible.

Cuando exista la oportunidad, se fijarán en palos ya existentes, cumpliendo la norma anterior de distancias.