

Anejo 12
Desvíos de tráfico durante las obras.

1.	Introducción	1
2.	Fase 0	1
3.	Fase 1	1
4.	Fase 2	3
5.	Fase 3	3
6.	Fase 4	3
7.	Glorietas	3

1. Introducción

El trazado del Metro Ligerero de Sevilla en el tramo San Bernardo-Nervión se proyecta en el centro de las Avenidas por las que discurre, Ramón y Cajal, San Francisco Javier y Luis de Morales. Este hecho hace que se minimicen las afecciones al tráfico y permite que, en la mayor parte de la obra, se pueda mantener el tráfico existente por el mismo recorrido con pequeñas modificaciones.

La construcción del tramo completo se ha planteado como cinco fases de obra, si bien dependiendo de los medios del contratista que ejecute las obras, las mismas podrán unificarse en mayor o menor medida.

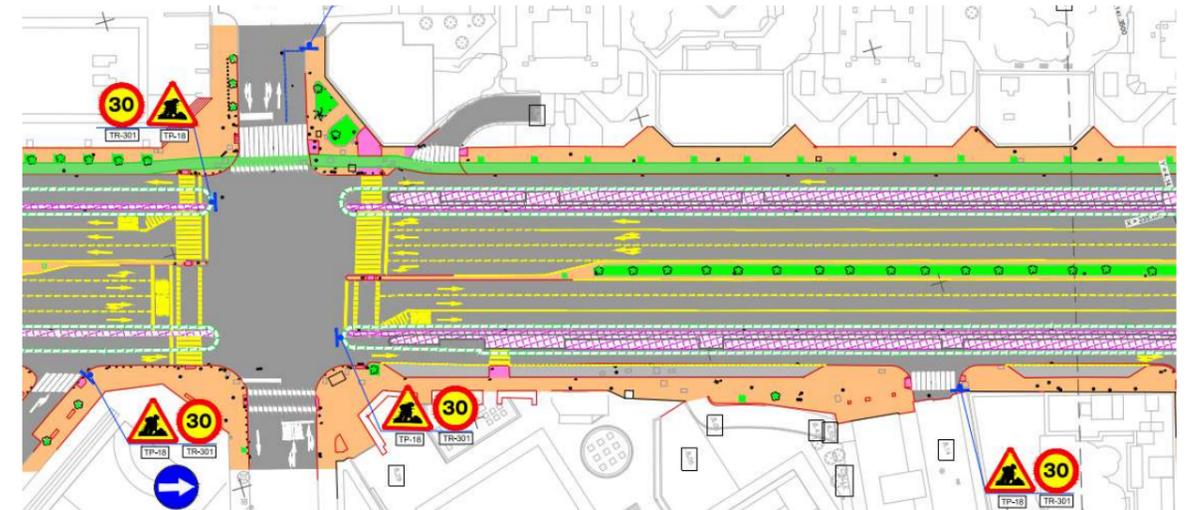
En la colección de planos 2.15 Desvíos de tráfico se presentan en detalle las fases de construcción y el funcionamiento del tráfico asociado a cada una de ellas,

2. Fase 0

La denominada fase 0 recoge las actuaciones encaminadas a la adecuación de los anchos de sección existente para llegar a la distribución futura de forma que se gane sección.

Estas actuaciones contienen la modificación de las tercianas existentes en San Francisco Javier que separan las vías de servicio de la calzada principal. El desplazamiento en la mayoría de los casos no supera el metro de longitud. En este desplazamiento se incluirán las obras de drenaje (imbornales y acometidas) así como el desplazamiento del alumbrado existente.

En esta fase debe incluir el repintado de marcas viales de un tramo de la Avenida Luis Montoto debido a la distribución de carriles que se lleva a cabo con objeto de permitir el giro a la izquierda hacia la calle Benito Mas y Prats. También deben hacerse las modificaciones pertinentes en los semáforos de la intersección descrita (ver hojas 4 y 5 de la colección de planos 2.13.3.1.1 Señalización horizontal).

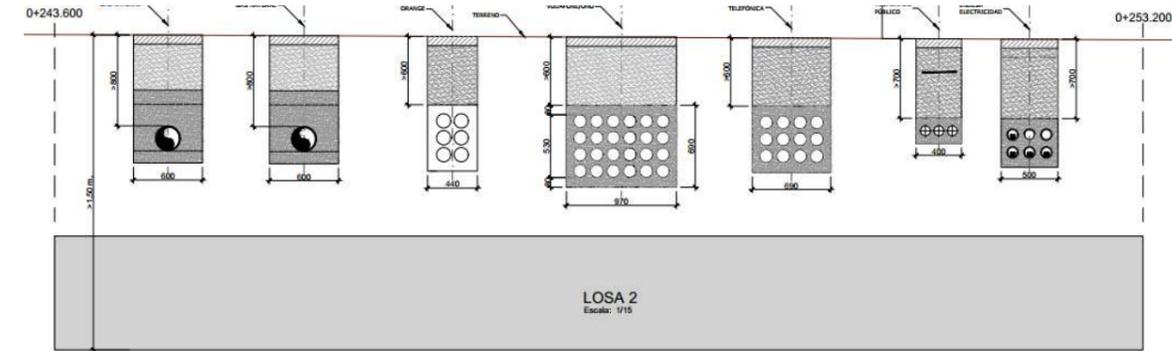


Actuación en las tercianas en fase 0

3. Fase 1

Debido a la complejidad de este tramo, esta fase será la de mayor duración, comenzando con el desvío de los numerosos servicios afectados y siguiendo con la construcción del paso inferior.

Para el desvío de servicios se ha previsto comenzar la construcción del paso inferior con dos subtramos de la losa superior del mismo. Estos dos subtramos deben coincidir con la superficie de losa que se encuentre libre de servicios en la situación previa a la obra. Una vez construidos estos dos tramos se desviarán la mayoría de los servicios afectados en forma de baipás (aquellos que permitan un corte temporal podrán reponerse con posterioridad en la posición más adecuada sobre el paso inferior).

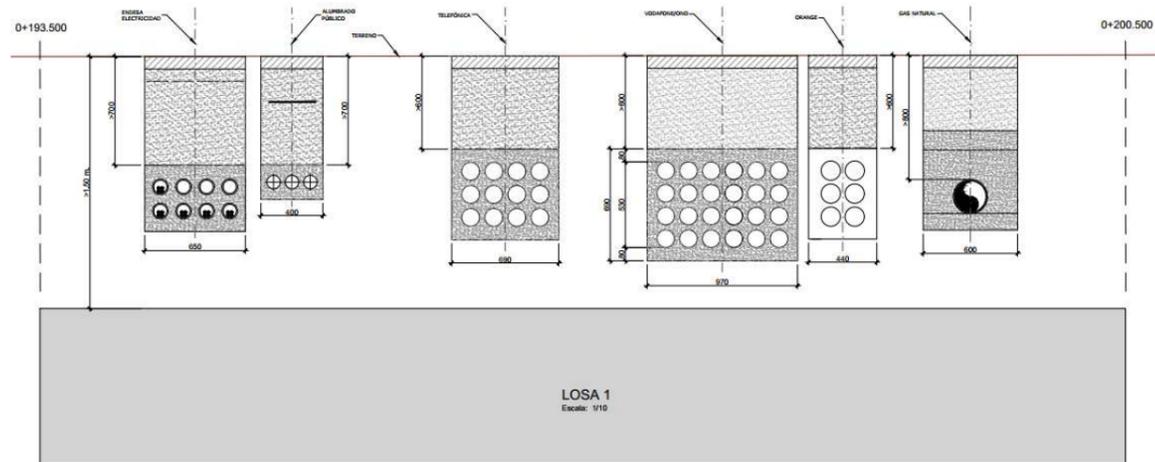


Planta y sección de los subtramos de losa que se construyen en primer lugar

Una vez desviados los servicios se podrá continuar con la ejecución del paso inferior mediante pilotes y la posterior excavación. Previamente a la ejecución de los subtramos de losa deberán trasplantarse los árboles que se vean afectados.

Durante toda esta fase la avenida Ramón y Cajal permanecerá cerrada al tráfico en el tramo existente entre Aviación Cuatro Vientos y San Francisco Javier. Los itinerarios alternativos se reflejan en la colección 2.15.2. Desvíos Generales.

El acceso a los garajes del edificio de oficinas Sevilla 1, tanto subterráneo como en superficie, se mantendrá en un lateral de la zona de obra en un carril sin salida que conducirá exclusivamente hasta la rampa existente de entrada al parking subterráneo. El recorrido habitual hasta la rampa para la entrada al mismo se deberá realizar desde un punto intermedio del camino existente en la avenida Ramón y Cajal. Tanto la salida desde el subterráneo como entrada y salida al aparcamiento superficial no sufrirán ningún cambio.





4. Fase 2

La fase 2 engloba la obra comprendida entre las intersecciones de las vías Camilo Jose Cela y Eduardo Dato. El cerramiento de obra se proyecta dejando una franja libre de 3 metros en el interior de este a contar desde el bordillo de la plataforma tranviaria, con objeto de permitir el flujo de vehículos de obra, acopia u otras necesidades que pudieran presentarse.

En el tramo indicado se ubica la primera de las paradas, la parada San Francisco Javier.

5. Fase 3

La fase 3 inicia en el final de la fase 2 y termina en la intersección con la Avenida Luis de Morales. Este tramo contiene la segunda de las paradas, la parada Eduardo Dato.

6. Fase 4

En esta última fase de corta duración, se adaptará la sección de la Avenida Kansas City para hacerla compatible con la glorieta proyectada en la intersección con la Avenida Luis Montoto, en la situación temporal en la que aún no se esté ejecutando el siguiente tramo del Metro Ligero de Sevilla entre Nervión y Santa Justa. Esta adaptación exigirá el corte casi total de la Avenida Kansas City hasta la glorieta de Santa Justa, situación para la cual se prevé el desvío presentado en la colección de planos 2.15.2. Desvíos Generales.

7. Glorietas

La construcción de las glorietas debe realizarse por sectores parciales o secciones de forma que siempre se garantice que una sección mínima de avenida se mantiene abierta al tráfico.

