

## Viaducto línea AVE

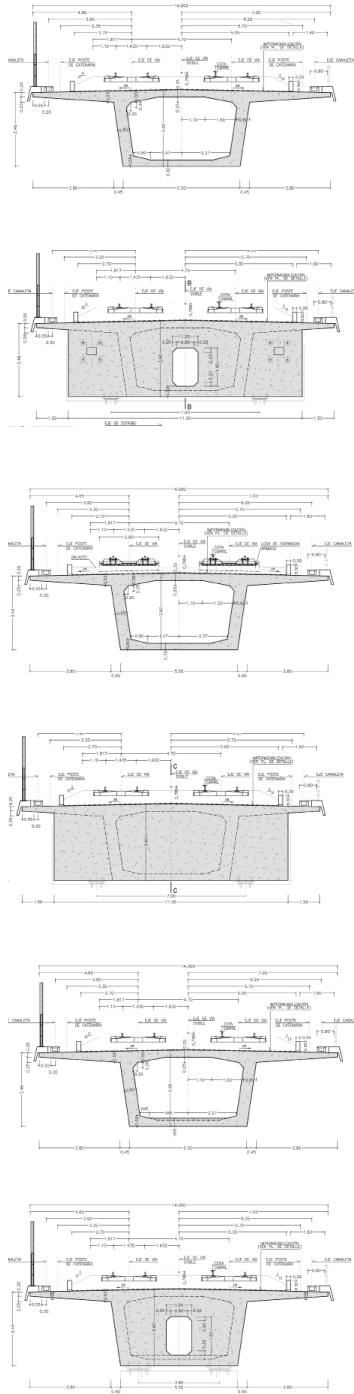
Legorreta

CLIENTE	ADIF
FECHA	2008
LOCALIZACIÓN	Legorreta, España
ÁREA DE ACTUACIÓN	Proyecto de ejecución y asistencia técnica durante la obra

La estructura pertenece al “Proyecto Constructivo de Plataforma Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Tramo: Legorreta”. Es un viaducto que permite el paso de la Línea de Alta Velocidad sobre el Río Zubina y la GI-4471 y está situado entre los P.K. 206+890 y 207+034.

Se trata de una estructura de hormigón pretensado, de sección cajón, que tiene una longitud total de 144 m dividida en tres vanos de 44,0 + 56,0 + 44,0 m respectivamente, situado en una alineación recta. El ancho total de tablero es de 14,0 m. e incluye vía doble. En el proyecto constructivo se contemplan las dos opciones posibles para el apoyo de la vía sobre la estructura, tanto la solución de vía en placa, como la solución de vía sobre traviesas y balasto. En los bordes se sitúan las aceras de mantenimiento y las correspondientes canaletas de comunicaciones.

Las barandillas apoyan en impostas



prefabricadas de hormigón.

La sección transversal presenta una tipología de sección cajón. El cajón está formado por una núcleo central de 5.50 m de anchura inferior y 6.40 m de anchura superior, con sendos voladizos laterales de 3,80 m de longitud, con un canto de 0,53 m en el arranque y 0.2 m en el extremo. El canto de la sección es de 3.60 m constante en toda la longitud de la estructura. La sección tiene un bombeo del 2%, desde el centro de la sección y hacia los lados, para permitir la evacuación del agua.

El tablero de la estructura se apoya, mediante apoyos tipo pot, en las pilas y estribos. Las pilas son de hormigón armado con sección rectangular hueca y esquinas achaflanadas. La cimentación se resuelve mediante cimentación directa con zapatas. Los estribos, se han resuelto mediante estribos cerrados de hormigón armado con cimentación directa. En ambos estribos se disponen aletas en vuelta para la contención de tierras del trasdós del estribo. Con el objeto de resistir los esfuerzos horizontales, especialmente los debidos al frenado-arranque de los trenes, se ha anclado el tablero al estribo 1, tomándose este punto como fijo para el estudio de deformaciones debidas a las acciones reológicas y la temperatura. Por otro lado, en el estribo 2 se ha definido una losa superior de 10,00 de longitud, a continuación del estribo para disponer los aparatos de vía necesarios.

## Viaducto línea AVE Legorreta

