



Este proyecto está cofinanciado por el Fondo de Cohesión de la Unión Europea, a través del Programa Operativo Fondo de Cohesión - FEDER 2007-2013. La tasa de cofinanciación es del 80%.

Una manera de hacer Europa.



VIADUCTO SOBRE EL RÍO DEZA

Corredor Norte - Noroeste de Alta Velocidad

Eje: Ourense - Santiago
Tramo: Lalín - Santiago
Subtramo VI: Lalín (Anzo) - Silleda (Carboeiro)



Corredor Norte - Noroeste de Alta Velocidad

Eje: Ourense - Santiago

Tramo: Lalín - Santiago

Subtramo VI: Lalín (Anzo) - Silleda (Carboeiro)

VIADUCTO SOBRE EL RÍO DEZA

El viaducto del Deza tiene una longitud de 1.175 metros con alineación curva que salva el cañón del cauce que le da nombre. La estructura se apoya en 16 pilas con una altura media de 45 metros, que llegan a alcanzar hasta los 96,5 metros en el caso de la pila 12. El tablero se completará con 18 vanos.

Esta obra singular incluye la construcción del arco ojival mediante un proceso de abatimiento de dos semiarcos de 110,5 metros en el lado izquierdo y 115,9 metros en el derecho, que habrán de encontrarse tras un complicado y preciso sistema constructivo de descenso y retenida, que se rematará con la clave que unirá ambas piezas al tablero o plataforma superior.

| VIADUCTO SOBRE EL RÍO DEZA | |
|-------------------------------|---|
| CARACTERÍSTICAS | |
| LONGITUD | 1.175 m |
| P.K. INICIO - P.K. FIN | 2+419,5 - 3+594,5 |
| DISTRIBUCIÓN DE VANOS Y LUCES | 42,5 m + 60 m + 70 m + 60 m + 7x70 m + 2x75 m + 2x70 m + 2x60 m + 42,5 m |
| ALINEACIÓN | CURVA R= 9.000 m |
| PENDIENTE LONGITUDINAL | -1,4% |
| TABLERO | Sección cajón cerrada de hormigón pretensado <ul style="list-style-type: none">canto constante 4,50 mancho superior 12 mespesor losa superior e inferior 0,40 mespesor hastiales 0,55 m |
| PILAS | Hormigón armado de sección hueca ortogonal <ul style="list-style-type: none">pilas 1 a 9 y 14 a 16: canto constantepilas 10 a 13: canto doblemente variabledimensiones en cabeza 5,70 x 3,80 mespesor paredes 0,40 m |
| PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO | Lanzamiento incremental del tablero desde el estribo l. Empuje mediante equipos de fricción. |
| Nº DE PILAS | 16 |
| ALTURA MÁXIMA PILA | 96,5 m (Pila 12) |
| ALTURA MEDIA PILA | 45 m |
| LUZ ARCO | 150 m |
| LONGITUD SEMIARCOS | 110,5 m (izdo.) - 115,9 m (dcho.) |
| ALTURA EN CLAVE | 106 m (abatido) |
| Nº DE VANOS | 18 |
| LUZ MÁXIMA | 75 m |
| LUZ MÍNIMA | 42,5 m |

Subtramo VI: Lalín (Anzo) - Silleda (Carboeiro)

Tiene una longitud de 5,34 kilómetros, e incluye, la construcción de los túneles de Vila de Cruces y Carboeiro; así como los viaductos del Río Deza, Anzo 1 y Anzo 2.

En este tramo se destina prácticamente el 21% del presupuesto para la adopción de medidas de protección medioambiental y del entorno, en cumplimiento de las directrices DIA, tendentes a respetar escrupulosamente el ecosistema de las zonas por las que discurre y a minimizar su impacto visual, sonoro y paisajístico.

Así mismo, en el subtramo ha sido preciso adoptar medidas para la protección de dos hórreos que ha sido preciso desmontar y reconstruir posteriormente en su lugar de origen.

Eje: Ourense - Santiago

Las obras del eje Ourense Santiago tienen una longitud de 87,1 kilómetros incluyendo los accesos a las ciudades y su trazado se ha diseñado para doble vía electrificada de alta velocidad con ancho internacional. Se trata de obras de gran complejidad técnica debido a la orografía, y al hecho de que el trazado pasa por ríos, valles, montañas, poblaciones y carreteras, además de otras vías de ferrocarril. Para ello, el proyecto tiene programada la construcción de 30 túneles y un total de 35 viaductos.

La nueva línea incluye la construcción de los accesos a Ourense y a Santiago de Compostela, además de la conexión con la línea de alta velocidad del Eje Atlántico.

El corredor Ourense y Santiago contribuirá a la vertebración socioeconómica de la comunidad gallega, y reducirá los tiempos de viaje actuales. Además, contribuirá a mejorar la seguridad con la aplicación de nuevas tecnologías, sin olvidar que el vallado a ambos lados de la vía supondrá la eliminación de los pasos a nivel a lo largo de la línea.

Fases de construcción

FASE 1



Construcción de los semiarcos en posición vertical, anclados a las pilas 11 y 12.

FASE 2



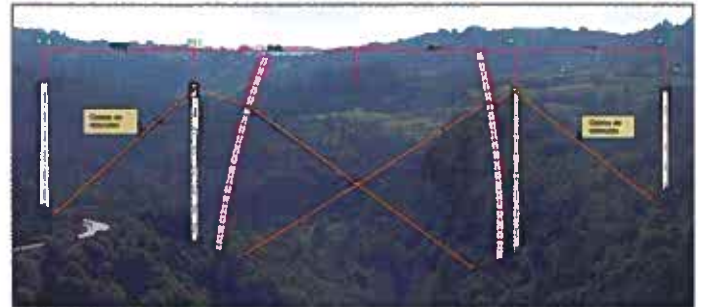
Retirada de las barras de anclaje intermedias de los semiarcos a las pilas.

FASE 3



Tensado de los cables auxiliares de descenso hasta 200 T.

FASE 4



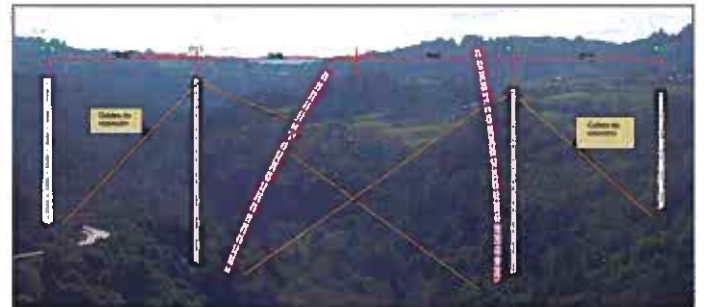
Inicio del descenso del semiarco izquierdo. Destensado de los cables auxiliares de descenso en 100 T.

FASES 5 Y 6



Continuación con el proceso de descenso del semiarco hasta un total de 11°. Destensado completo de los cables auxiliares.

FASE 7



Reanudación del proceso de descenso hasta un total de 26° en el semiarco. Retensado de los cables de retención en 100 T.

FASE 8



Descenso del semiarco hasta su posición final.

FASE 9



Abatimiento del semiarco derecho de forma análoga al izquierdo. Fijación de los elementos de apuntalamiento en clave.



TRABAJAMOS PARA:

- ▶ Aumentar la eficacia global del sistema ferroviario.
- ▶ Garantizar la seguridad del transporte por ferrocarril.
- ▶ Mejorar la vertebración del territorio.
- ▶ Favorecer la cohesión social y el desarrollo sostenible.
- ▶ Impulsar el bienestar de los ciudadanos y la calidad de vida.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO