

**ANEJO Nº 13.**  
**SUPERESTRUCTURA**



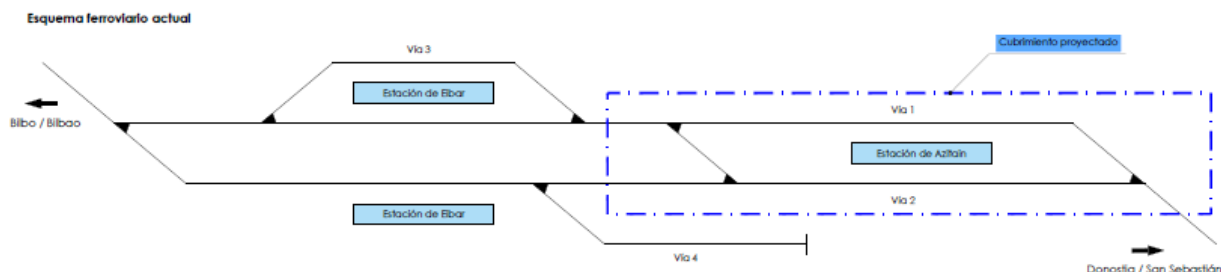
<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE PLATAFORMA DE DOBLE VIA EXISTENTE</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>APARATOS DE VÍA</b>	<b>1</b>
<b>4.</b>	<b>LEVANTES Y RESTITUCIÓN DE SUPERESTRUCTURA</b>	<b>3</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es la definición de la superestructura de doble vía existente en el tramo Eibar-Azitain de la línea de ferrocarril entre Bilbao y Donostia.

El esquema de explotación actual es el siguiente:



## 2. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE PLATAFORMA DE DOBLE VIA EXISTENTE

La plataforma de doble vía actual existente se compone de:

- Vías de ancho métrico.
- una capa de forma de 0.55 metros de espesor.
- lámina anticontaminante de geotextil de 500 gr/m<sup>2</sup> entre la capa de forma y el subbalasto
- capa de subbalabasto de 0.30 metros de espesor
- 0,35 m de espesor de balasto bajo traviesa de naturaleza sílicea tipo A.
- traviesa de hormigón monobloc FHMV54 cada 60 centímetros.
- Carril UIC – 54 E1 grado R260 montado en Barra Larga Soldada (B.L.S.)\*
- Fijación SKL-1.

\*En el caso de la estación de Eibar, parte de las vías 3 y 4, tienen carril de 35 kg/ml, traviesa de madera y fijación rígida (ver figura 1: esquema de vías estación de Eibar)

## 3. APARATOS DE VÍA

En la confluencia del trazado de vía doble, tras la estación de Azitain, en una única, en dirección a Donostia, existe un aparato de vía, cuyo esquema situación y función es la siguiente:

### DSMH-C-54-190-1:8-CC-I-TC

- Coordenadas de la junta contra-aguja (X; Y): 544527.9087, 4782321.6534.
- PK junta contra-aguja (vía 1): 1+673.805.

- Coordenadas del piquete (X; Y): 544486.666, 4782326.524.
- PK piquete (proyectada): 1+632.128 (Vía 1).
- Vía principal: Vía 1.
- Vía desviada: Vía 2

En la estación de Eibar se encuentran los siguientes desvíos:

- DSMH-B1-UIC54-190-1:8-CC-I-TC (AM1);
- DSMH-C-UIC54-190-1:10,75-CR-PM-I-TC (AM3);
- DSMH-C-UIC54-100-1:6-CC-D-TC (AM4 y AM5).
- DSM-A-45K-80-0,140-CR (AM7).
- DSMHP-C-UIC54-190-1/10,75-CR-PM (AM10 y AM11)

Los desvíos AM1 y AM3 son de tangente 1:8 y 1:10,75 respectivamente y radio de 190 m, y permiten una velocidad por vía directa de 160 km/h y por desviada de 40 km/h.

Los desvíos AM4 y AM5 de tangente 1:6 y radio 100 m, permiten una velocidad por vía directa de 160 km/h y por desviada de 29 km/h.

El desvío AM7 permite una velocidad por vía directa de 160 km/h y por desviada de 25 km/h.

Los desvíos AM10 y AM11 forman un escape.

El esquema de la estación es el siguiente:

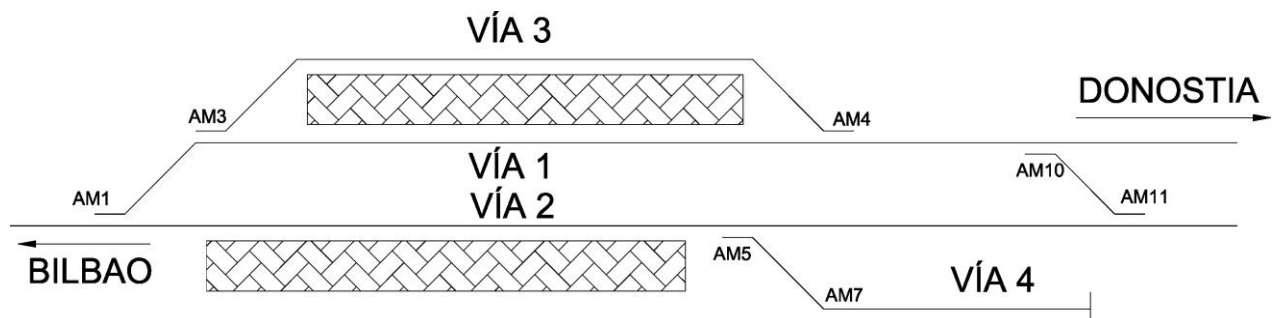
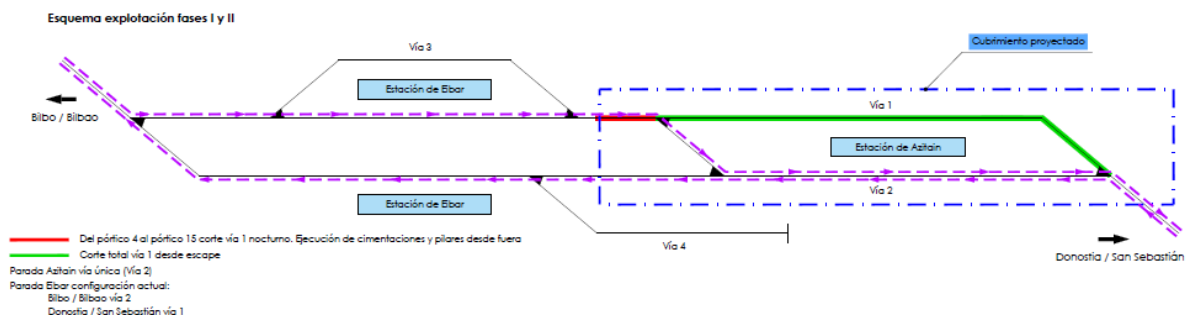


Figura 1: esquema vías estación de Eibar

## 4. LEVANTES Y RESTITUCIÓN DE SUPERESTRUCTURA

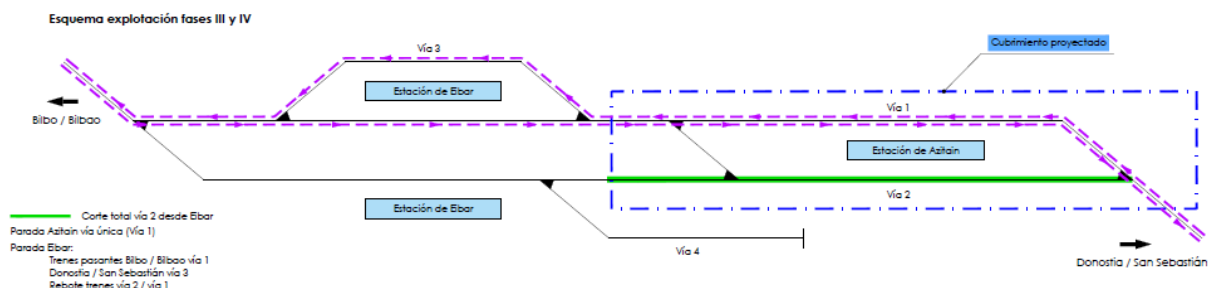
Para la realización de las obras está previsto el levante y su posterior restitución de la superestructura de ambas vías.

En las fases I está previsto el corte y desmontaje de la vía 1 entre el escape y el final del desdoblamiento y será necesario el desvío de todo el tráfico a la vía 2 y la presencia de piloto de seguridad. En el tramo entre la estación de Eibar y el escape las obras se realizarán en horario nocturno y la maquinaria se estacionará en la berma exterior durante el día por lo que no se afectará a la vía.



Para la vía 1 será necesario el levantamiento de 820 m de vía única y su posterior reposición al final de la fase II en las mismas condiciones que la actualidad.

Por su parte, el corte y desmontaje de la vía 2 se realizará en las fases III mientras que el montaje final se realizará al final de la fase VI. Será necesario el desvío de todo el tráfico a la vía 1 y la presencia de piloto de seguridad.



En concreto, para la vía 2 será necesario el levantamiento de 900 m de vía única y su posterior reposición en las mismas condiciones que la actualidad.

Para ambas vías, se levantarán las traviesas y carril y se retirará el balasto y el geotextil a acopios temporales. El punto de acopios será indicado previamente por la Dirección de Obra. En el caso de las traviesas y el carril se procederá a su inspección previo a su recolocación en su posición actual. Con el balasto se procederá a su limpieza buscando la reutilización de la mayor parte del mismo. La lámina impermeabilizante a base de geotextil de 200 g/m<sup>2</sup> será colocada nueva.