

ULMA garantía de ejecución en el Viaducto Rio Nervión

En Octubre de 2011, ha comenzado la construcción del tablero del viaducto sobre el río Nervión **incluido en el tramo Galdakao-Basauri** de la línea de tren de alta velocidad (TAV), que unirá las tres capitales vascas.

Este viaducto, por su canto variable, su longitud y por la complejidad que representa trabajar con tráfico vehicular y un río por debajo, lo convierte en único comprado al resto que compone la Y vasca. Es la antesala de los accesos del TAV a Bilbao, **tiene 438 metros** de longitud y salva tanto el río como la carretera BI-625 y la línea de ferrocarril Castejón-Bilbao.



La estructura se apoya sobre 5 pilas y dos estribos, con **alturas hasta los 17 m y una anchura de 6,20 m.**

La plataforma superior tiene una anchura de 14 metros, que alberga doble vía de ancho internacional y seis vanos -espacio entre pilas y estribos- con espacios abiertos entre ellos, que van de los 41 a los 115 metros.



Debido a la magnitud de los huecos y lo preciso de los trabajos, en la ejecución del tablero se emplean dos métodos constructivos diferentes en función de las distancias entre los apoyos.

Soluciones **ULMA** a los retos presentados:

Los encofrados necesarios para encofrar el gran canto del viaducto generan una enorme pantalla frente a los esfuerzos de viento. Para poder absorber estos esfuerzos con un cumplimiento riguroso de lo establecido en la norma UNE-EN 12812 se han atirantado los paños sobre cimbra con cruces de san Andrés a las zapatas. Los paños se encuentran unidos también longitudinalmente y en los pórticos son las carrileras las que se atirantan a la zapata para transmitir los esfuerzos transversales de viento.

Impacto ambiental

Al término de la obra en este tramo y para la total integración de la infraestructura con el entorno, **se replantarán 112.023 m² con arbustos y plantas herbáceas.**