





**ÍNDICE**

**1. INTRODUCCIÓN ..... 1**

**2. SECCIÓN TIPO ..... 1**

**3. MATERIAL DE VÍA..... 1**

3.1. Traviesas ..... 1

3.2. Carril ..... 2

3.3. Aparatos de vía..... 2

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente anejo desarrolla la definición de la vía que montan las Alternativas del Estudio Informativo del Ramal de Conexión Madrid - Plasencia de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Extremadura, de forma compatible con las previsiones en la planificación ferroviaria de la red.

En este Anejo se pasan a describir las actuaciones necesarias para el montaje de vía de las alternativas del ramal de conexión objeto de este Estudio.

## 2. SECCIÓN TIPO

Como se desarrolla en el Anejo de Trazado, para las secciones transversales tipo se adoptada una tipología de vía sobre balasto.

### ANCHO DE VÍA

La vía actual de la línea de la línea de ferrocarril convencional 530 Monfragüe – Plasencia, cuenta con ancho ibérico (1.668 mm) y en una primera fase, la línea de alta velocidad Madrid – Extremadura se explotará en ancho ibérico, aunque la planificación ferroviaria a largo plazo prevé la explotación en ancho internacional (1.435 mm).

La elección final del ancho adoptado deberá acomodarse al ritmo de la adaptación del resto de la red, eligiéndose material polivalente en caso de que el ancho de implantación sea el ibérico para posibilitar el cambio de ancho final sin necesidad de actuación sobre la infraestructura.

### BALASTO

Se dispondrá un espesor de balasto 35 cm. El hombro lateral de la banqueta de balasto será de 1,1 m y las pendientes del mismo de 3H:2V.

Se utilizará balasto silíceo tipo 1 de acuerdo con las especificaciones de la normativa ferroviaria vigente. La piedra partida utilizada para balasto procederá de canteras homologadas por ADIF.

### CAPAS DE ASIENTO

Se dispondrá un espesor de subbalasto 30 cm y de 40 cm de capa de forma. Estas capas se proyectan con una pendiente transversal de un 5%, para la correcta evacuación de las aguas.

### ANCHO DE PLATAFORMA

Los anchos en la coronación del subbalasto son de 4,65 m en el lado de la electrificación y 3,85 m en el lado opuesto.

### TALUDES

Se han definido diferentes taludes en función de las alturas de los mismo y del carácter definitivo o provisional de los desmontes y terraplenes, todo ello conforme a lo definido en el anejo nº3 Geotecnia. Los taludes empleados han sido los siguientes:

- El talud de desmonte adoptado es 5H:6V, con 2H:1V en los 2 m de coronación.
- Para el talud de terraplén el valor es 2H:1V.

## 3. MATERIAL DE VÍA

Tal como se ha indicado anteriormente, se ha adoptado tipología de vía sobre balasto.

### 3.1. Traviesas

Se instalarán traviesas polivalentes tipo PR-VE (válida para ancho 1.435 mm y 1.668 mm) monobloque de hormigón pretensado en las secciones sobre balasto.

La sujeción empleada será tipo VE y la separación entre los ejes de traviesas contiguas será de 60 cm.

### 3.2. Carril

En el marco de las actuaciones previstas, como criterio general se instalará carril del tipo 60 E1 para la vía general del ramal de conexión, manteniendo carril 54 E1 para las vías de apartado de la estación de Plasencia y disponiendo cupones mixtos tipo 54/60 en los puntos de frontera entre ambos anchos.

### 3.3. Aparatos de vía

La ubicación de todos los aparatos se realiza en tramos de alineación recta y de rasante con inclinación constante, lo que facilita tanto el montaje como el posterior mantenimiento de dichos desvíos.

Los aparatos de vía empleados en ambas alternativas han sido los siguientes:

#### ALTERNATIVA NORTE:

- P.K 7+040 de la L.A.V.: Desvío 350/160 definido por la matrícula DSIH-AV-E-UIC 60-10.000 / 4.000-1:36,9-CC-TC (L = 151,4515 m).
- P-K 9/385 de la Línea 530 Monfragüe – Plasencia: Desvío 350/100 definido por la matrícula DSIH-AV-E-UIC 60-3.000 / 1.500-1:22-CC-TC (L = 92,2485 m).

#### ALTERNATIVA SUR:

- P.K 7+040 de la L.A.V.: Desvío 350/160 definido por la matrícula DSIH-AV-E-UIC 60-10.000 / 4.000-1:36,9-CC-TC (L = 151,4515 m).
- P.K. 7/900 de la Línea 530 Monfragüe – Plasencia: en la conexión final con la línea de ff.cc. existente no se precisa aparato, ya que, a partir de esta conexión hacia el sur (Monfragüe), la línea actual quedará fuera de servicio.