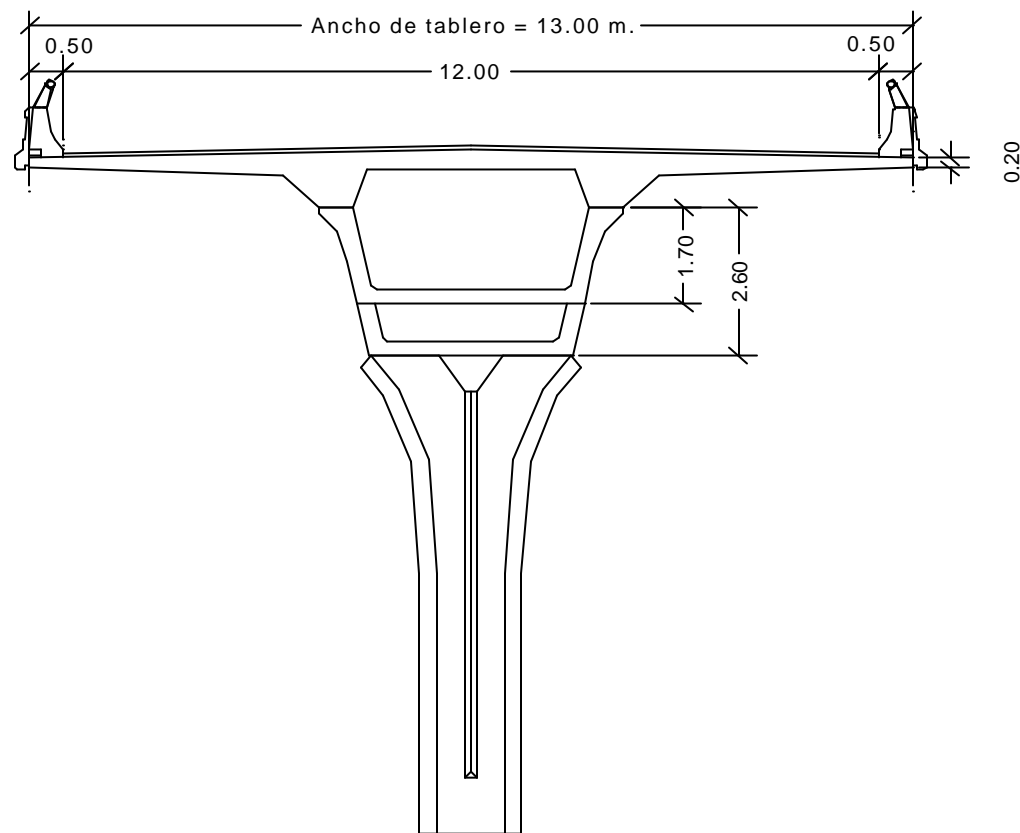


## PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO

### SECCIÓN TRANSVERSAL



## PRESUPUESTO

1 EXPLANACIONES	4.196.903,04
2 FIRMES Y PAVIMENTOS	2.597.426,32
3 DRENAJE Y REPOSICIÓN DE ACEQUIAS	1.609.484,87
4 ESTRUCTURAS	5.217.146,65
5 SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO	147.149,59
6 CORRECCIÓN IMPACTO AMBIENTAL	532.233,33
7 OBRAS COMPLEMENTARIAS	316.895,87
8 SERVICIOS AFECTADOS	931.762,55
9 SEGURIDAD Y SALUD LABORAL	68.095,92
10 VARIOS Y PROYECTO DE LIQUIDACIÓN	114.640,77

TOTAL P.E.M. 15.731.738,91

**PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN 21.168.627,87**

**CiMA ingenieros, S. L.**



**Gobierno de Navarra**

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones

Dirección General de Obras Públicas

Servicio de Proyectos, Ferrocarriles y Obras Hidráulicas

Sección de Proyectos



**‘PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE ESTE DE TUDELA’**

Diciembre 2.004

## DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO

Mediante Acuerdo de Gobierno de Navarra de 4 de diciembre de 2002 se aprobó el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Vte. Este de Tudela.

Asimismo, mediante Resolución 2766/2002, de 4 de diciembre, se formuló Declaración de Impacto Ambiental del "Estudio Multicriterio de Alternativas de la Variante Este de Tudela"

El trazado, de 5.900 metros de longitud, discurre al Este de Tudela entre la intersección de acceso a Fontellas (N-232 Bilbao-Logroño-Zaragoza) y la intersección de comunicación con Ejea de los caballeros (NA-125), Arguedas -Tudela (NA-134).

La variante atraviesa el río Ebro mediante un puente de 5 vanos, con tres vanos centrales de 74,0 m cada uno y dos vanos laterales de 55,0 m cada uno. Se disponen dos pilas centradas en el cauce, con pilas en orillas tras las motas, y estribos en las terrazas aluviales. Estructuralmente es un puente de hormigón pretensado prefabricado, de sección cajón de canto variable, con una anchura de tablero de 13,0 m. (2 carriles de 3,50 m., 2 arcenes de 2,5 m. y barreras).

Los cruces de la variante con el camino de Mosquera (acceso a la E.D.A.R.) y con la carretera NA-126 (Tudela-Tauste) se han resuelto mediante dos pasos sobre la variante con enlaces tipo diamante.

El primero es una estructura de 3 vanos (10-20-10 m.) y tablero de 10 m. de anchura (2 carriles de 3,0 m., a un lado arcén de 1,0 m. y barrera de 0,50 m. y al otro arcén de 0,50 m. y acera de 2,00 m. con barandilla.

El segundo es una estructura de 3 vanos (10-20-10 m.) y tablero de 11 m. de anchura (2 carriles de 3,50 m., arcén de 1,50 m. a cada lado y barrera de 0,50 m.).

El cruce con la vía del FFCC Zaragoza-Castejón se resuelve mediante un paso superior que consiste en una estructura de 3 vanos (10-20-10 m.) y tablero de 13 m.

Finalmente, el paso de la Cañada Real Montes del Cierzo sobre la variante se realiza mediante una estructura de 3 vanos (10-20-10 m.) y anchura de tablero de 7 m.

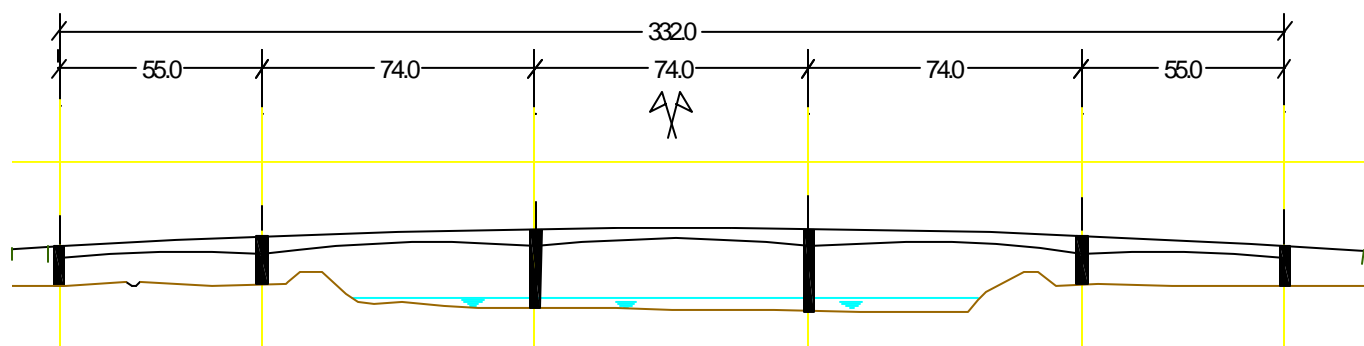
La sección tipo adoptada en el tronco es de una calzada 7-10, con 2 carriles de 3,50 m., arcenes de 1,50 m. a ambos lados, bermas de 1,00 m. y cunetas de 1,50 m.

Los ramales de los enlaces se ha adoptado una calzada de 4,00 m., arcén derecho de 1,50 m. e izquierdo de 1,00 m. y bermas y cunetas similares al tronco.

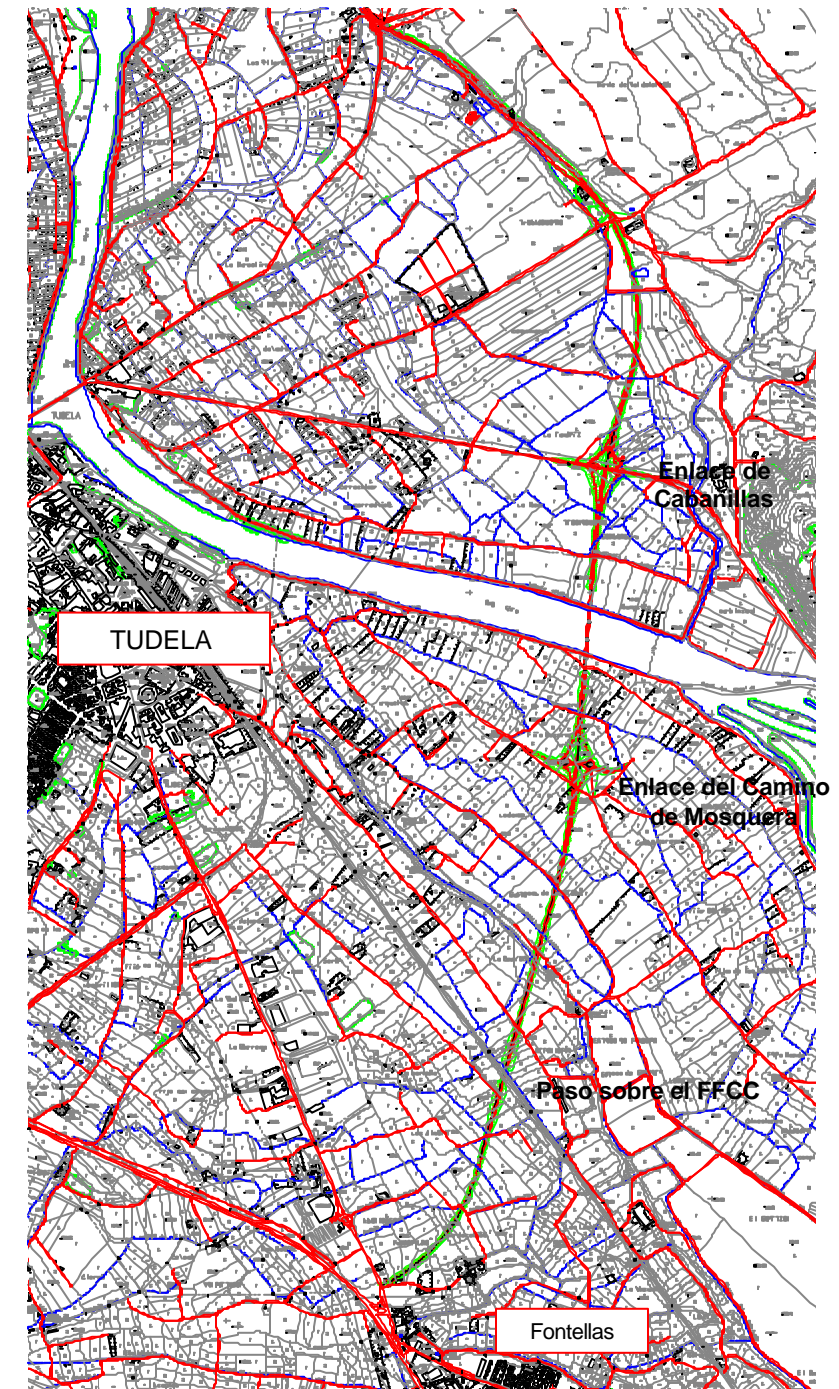
Para la reposición de la carretera NA-126, se ha adoptado una calzada 7-10 y para la del camino de Mosquera desde glorieta una calzada 6-7 (2 carriles de 3,00 m., arcenes de 0,50 m. y bermas de 0,50).

## PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO

ALZADO



## TRAZADO



## SECCIÓN TIPO DEL TRONCO

