

PROYECTO:

**DESDOBLAMIENTO DE LA RONDA DE PAMPLONA
TRAMO SAN JORGE – LANDABEN**

Ir a Díptico

DESCRIPCION DEL PROYECTO

El objeto del Proyecto es el Desdoblamiento de la Ronda Norte de Pamplona, en el tramo San Jorge-Landaben.

El desdoblamiento empieza a partir de la Glorieta de Buztintxuri (Ofitas) en la Avda. de Navarra. Se llega a la Glorieta de Orkoien de la NA-700 y se continúa por la PA-30 hasta la Glorieta de Ipertegui del Polígono Industrial de Orkoien (comienzo de la Variante de Orkoien) en donde la PA-30 se desvía. El desdoblamiento continúa por la NA-30 hasta el Puente del FF.CC., situado justo antes del Polígono Industrial de Landaben, en donde los cuatro carriles se transforman en dos, que continúan por el Paso Superior y dos que continúan por los ramales del Enlace de unión a la Glorieta de la Volkswagen.

La longitud del tramo a desdoblarse es de unos 2.200 m.

Se pretende desdoblarse la Ronda Norte en el tramo comprendido entre la Glorieta de Buztintxuri en la Avda. de Navarra (San Jorge) hasta el Polígono de Landaben.

De esta forma la Ronda Norte quedará completamente desdoblada entre el polígono de Landaben y los túneles de Ezkaba, donde se unirá con la Ronda Este. A su vez también se une con la Ronda Oeste a través de la Variante de Orkoien (PA-30).

Asimismo se va a mejorar la seguridad vial al desdoblarse la calzada y eliminarse las salidas directas de caminos a la vía principal.

El Proyecto se puede dividir en tres tramos:

- 1^{er} Tramo. Glorieta de Ofitas (Avda. Navarra) - la Glorieta de Orkoien (NA-700).
- 2^o Tramo. Glorieta de la NA-700 y la Glorieta del Pol. Ind. Orkoien (PA-30).
- 3^{er} Tramo. Glorieta Pol. Ind. Orkoien (PA-30) y el Paso Superior al FF.CC.

El trazado tanto en planta como en alzado va a ser básicamente el mismo que el de la carretera existente. Únicamente al variar ligeramente el eje debido a la discontinuidad en los tramos de desdoblamiento (en un lado, en el otro o en ambos lados) ha sido necesario modificar ligeramente el eje en planta.

Esta variación se ha producido fundamentalmente en el primer tramo (es decir hasta la Glorieta de la NA-700), ya que en el segundo y tercer tramo, el nuevo eje es paralelo al existente (excepto en su parte final de unión junto al Puente sobre el FF.CC.)

En el segundo y tercer tramo el desdoblamiento se va a realizar por el lado izquierdo, monte abajo.

Al no modificarse la isleta central de ninguna de las tres **Glorietas** cerradas del tramo de Desdoblamiento, solo hay que señalar la modificación de las entradas y salidas a la Glorieta en los viales modificados.

La **sección tipo** del Desdoblamiento está compuesta de una doble calzada de 7 m., con arcenes exteriores de 2,5 m. e interiores de 1 m., con una mediana central formada por una barrera de hormigón doble.

Al ser una obra urbana, existen varios **servicios de infraestructuras** que van a ser afectados, por lo que ha habido que tener en cuenta su reposición.

Podemos destacar que existe un cruce importante de tuberías de abastecimiento que vienen del depósito de Santa Lucía y que es conveniente no afectar.

EXPROPIACIONES (DOCUMENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA)

Se redacta el presente documento para definir la relación individualizada de Bienes y Derechos Afectados por las obras del “DESDOBLAMIENTO DE LA RONDA DE PAMPLONA: TRAMO SAN JORGE - LANDABEN”.

La ejecución de los trabajos ha consistido en la toma de datos para definir la relación e inventario de bienes afectados, con expresión de propietarios y domicilios.

La toma de datos se ha llevado a efecto mediante los planos taquimétricos realizados y contrastados posteriormente con los planos parcelarios del Servicio de Riqueza Territorial del Gobierno de Navarra.

Se ha completado la investigación con la visita a las zonas afectadas por el trazado del tramo de desdoblamiento.

AFECCIONES

Para la correcta ejecución de las obras contenidas en el presente proyecto, se definen tres tipos de afección: la expropiación propiamente dicha, la imposición de servidumbres y la ocupación temporal.

EXPROPIACIÓN

La expropiación es la suma de la ocupación definitiva de los terrenos necesarios para la realización de las obras y de la zona de dominio público.

Según lo indicado en La ley Foral 5/07 de 23 de Marzo de carreteras de Navarra, se expropiará la zona de dominio público adyacente.

Delimitación de la zona de dominio público adyacente, Art. 34.

1. La zona de dominio público adyacente comprende los terrenos contiguos a la carretera y a sus zonas funcionales y de servicio.
2. La zona de dominio público adyacente está formada por dos franjas de terreno, una a cada lado de la carretera, cuya anchura medida desde la línea exterior de la explanación, según se define en el artículo 8.1, es la siguiente:
 - Autopista, Autovía y carreteras desdobladas: ocho metros.
 - Carreteras de altas prestaciones y carreteras convencionales: tres metros.
3. En las zonas funcionales y de servicio de las carreteras la zona de dominio público adyacente está formada por una franja de terreno equivalente a la dispuesta con carácter general para el tipo de carretera en que se encuentren, medida desde la línea exterior de su correspondiente explanación.

La explanación de una carretera es la superficie de dominio público comprendida entre dos líneas longitudinales exteriores a la calzada. La línea exterior de la explanación, en cada una de las márgenes de la carretera, es la intersección del talud del desmonte o del terraplén con el terreno natural.

Donde el terreno natural esté al mismo nivel que la carretera, la línea exterior de la explanación será la línea exterior de delimitación de la cuneta. Cuando no exista cuneta, la línea exterior de la explanación se situará a un metro de la línea exterior de delimitación de los carriles de la calzada o en la línea exterior de delimitación del arcén, si éste existe.

En las obras de fábrica, la línea exterior de la explanación estará definida por la intersección de los paramentos exteriores o sus cimentaciones con el terreno natural.

En aquellos casos en los que, resulta claramente antieconómico para el propietario la conservación de la parte de la finca no expropiada, se ha considerado como expropiada la totalidad de ella, al amparo del Artículo 23 de la Ley de Expropiación Forzosa.

En zonas Urbanas no se ha incluido la zona de dominio adyacente.

OCUPACIÓN TEMPORAL

Se definen de este modo aquellas franjas o zonas de terrenos que resultan estrictamente necesarios ocupar, para llevar a cabo, la correcta ejecución de las obras contenidas en el proyecto y por un espacio de tiempo determinado, generalmente coincidente con el periodo de ejecución de las mismas.

Dichas franjas o zonas adicionales a la expropiación tienen una anchura variable según las características de la explanación, la naturaleza del terreno y del objeto de la ocupación.

En este caso se trata de una ocupación temporal para acondicionamiento de vertedero.

Se trata de la ocupación temporal de varias parcelas situadas en el Area de San Macario que van a ser utilizadas como vertedero para el sobrante de tierras de esta obra.

En este caso ha sido necesario ocupar una mayor superficie para acceder a la zona de vertido, ya que la entrada a la carretera general (PA-30) se debe realizar desde la Glorieta de Iperregui (cruce de la PA-30 y la NA-30).

Servicios afectados: criterios generales de expropiación, servidumbre u ocupación temporal

Se define como imposición de servidumbre, las correspondientes franjas de terrenos sobre los que es imprescindible imponer una serie de gravámenes, al objeto de limitar el ejercicio del pleno dominio del inmueble.

Estas franjas de terreno adicionales a la expropiación tienen una anchura variable, en función de la naturaleza u objeto de la correspondiente servidumbre, concretándose las mencionadas imposiciones de servidumbre, mediante el oportuno grafiado con la trama correspondiente determinada para este fin, en los respectivos planos parcelarios que forman parte de este documento de expropiaciones. En esta caso se ha dibujado una trama de color verde.

Las servidumbres varían en función del servicio afectado, distinguiendo entre servidumbres de vuelo y servidumbres de paso.

Ya se ha comentado anteriormente que para la reposición de los servicios afectados, se considera una serie de ocupaciones temporales que se aplicaran sobre los terrenos necesarios para la ejecución de las obras, cubriendo la franja que se refleje para cada finca en los planos parcelarios de expropiación. En estas zonas se podrá hacer desaparecer temporalmente cualquier obstáculo y se realizarán las obras necesarias para el tendido e instalación de canalización y elementos anexos, ejecutando los trabajos y operaciones precisas para dichos fines.

Para las líneas eléctricas se ocupa una franja para ocupación temporal centrada en el eje de la línea aérea de 3 m., para la línea enterrada de 10 m. y para los apoyos un círculo de radio 10 m. Se ha considerado una franja de servidumbre centrada en su eje de 4 m. para las líneas aéreas eléctricas. Se expropia de manera definitiva la superficie necesaria para los apoyos metálicos.

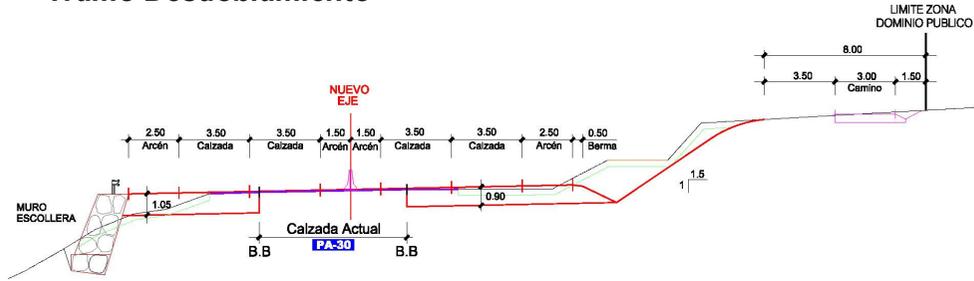
Las parcelas afectadas corresponden a los términos municipales de Pamplona y Orkoien.

El documento incluye los planos parcelarios a escala 1:1000. En ellos figura el número de polígono, el número de parcela, y el municipio al que pertenece la parcela.

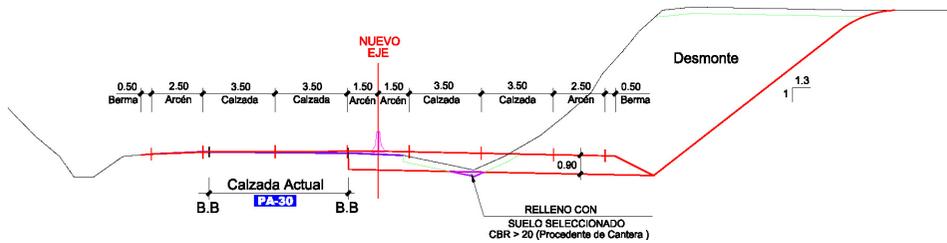
Se incluye asimismo el listado de las parcelas afectadas en las que se indica el término municipal, el polígono, el número de parcela, propietarios, uso y superficie a expropiar.

Las parcelas se agrupan en tres apartados correspondientes a ocupaciones permanentes, temporales y servidumbres por servicios.

SECCIÓN TIPO 1:
Tramo Desdoblamiento



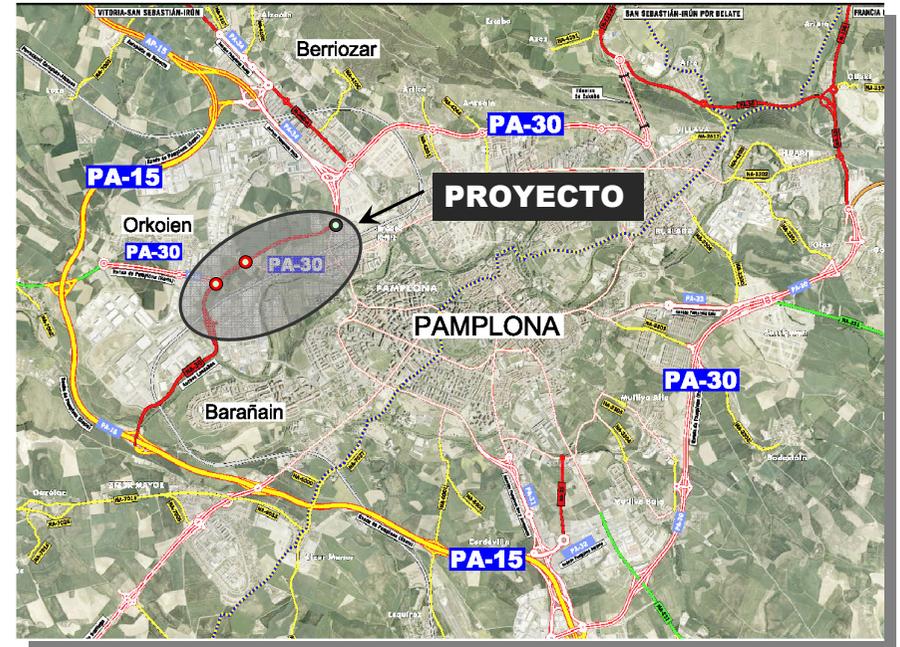
SECCIÓN TIPO 2:
Tramo Desdoblamiento



Gobierno de Navarra
Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Obras Públicas

DESDOBLAMIENTO DE LA RONDA DE PAMPLONA
TRAMO SAN JORGE – LANDABEN

PA-30 (NA-700)



Sertecna

P.J.S. Proyectos, Estudios y
Servicios Técnicos de Navarra S.A.

Junio 2009

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del Proyecto es el Desdoblamiento de la Ronda Norte de Pamplona, en el tramo San Jorge-Landaben.

El desdoblamiento empieza a partir de la Glorieta de Buztintxuri (Ofitas) en la Avda. de Navarra. Se llega a la Glorieta de Orkoien de la NA-700 y se continúa por la PA-30 hasta la Glorieta de Ipertegui del Polígono Industrial de Orkoien (comienzo de la Variante de Orkoien) en donde la PA-30 se desvía. El desdoblamiento continúa por la NA-30 hasta el Puente del FF.CC., situado justo antes del Polígono Industrial de Landaben, en donde los cuatro carriles se transforman en dos, que continúan por el Paso Superior y dos que continúan por los ramales del Enlace de unión a la Glorieta de la Volkswagen.

La longitud del tramo a desdoblarse es de unos 2.200 m.

OBJETIVO DEL PROYECTO

- Se pretende desdoblarse la Ronda Norte en el tramo comprendido entre la Glorieta de Buztintxuri en la Avda. de Navarra (San Jorge) hasta el Polígono de Landaben.
- De esta forma la Ronda Norte quedará completamente desdoblada entre el polígono de Landaben y los túneles de Ezkaba, donde se unirá con la Ronda Este. A su vez también se une con la Ronda Oeste a través de la Variante de Orkoien (PA-30).
- Asimismo se va a mejorar la seguridad vial al desdoblarse la calzada y eliminarse las salidas directas de caminos a la vía principal.

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

El Proyecto se puede dividir en tres tramos:

- 1er Tramo. Glorieta de Ofitas (Avda. Navarra) - la Glorieta de Orkoien (NA-700).
- 2º Tramo. Glorieta de la NA-700 y la Glorieta del Pol. Ind. Orkoien (PA-30).
- 3er Tramo. Glorieta Pol. Ind. Orkoien (PA-30) y el Paso Superior al FF.CC.

El trazado tanto en planta como en alzado va a ser básicamente el mismo que el de la carretera existente. Únicamente al variar ligeramente el eje debido a la discontinuidad en los tramos de desdoblamiento (en un lado, en el otro o en ambos lados) ha sido necesario modificar ligeramente el eje en planta.

Esta variación se ha producido fundamentalmente en el primer tramo (es decir hasta la Glorieta de la NA-700), ya que en el segundo y tercer tramo, el nuevo eje es paralelo al existente (excepto en su parte final de unión junto al Puente sobre el FF.CC.)

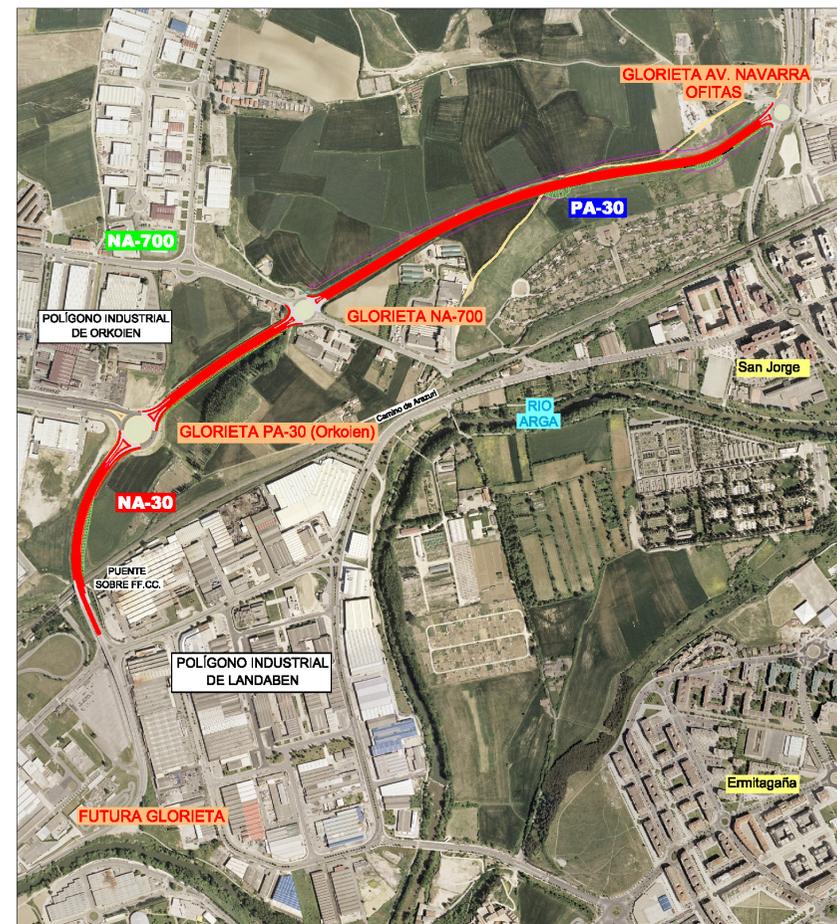
En el segundo y tercer tramo el desdoblamiento se va a realizar por el lado izquierdo, monte abajo.

Al no modificarse la isleta central de ninguna de las tres **Glorietas** cerradas del tramo de Desdoblamiento, solo hay que señalar la modificación de las entradas y salidas a la Glorieta en los viales modificados.

La **sección tipo** del Desdoblamiento está compuesta de una doble calzada de 7 m., con arcenes exteriores de 2,5 m. e interiores de 1 m., con una mediana central formada por una barrera de hormigón doble.

Al ser una obra urbana, existen varios **servicios de infraestructuras** que van a ser afectados, por lo que ha habido que tener en cuenta su reposición.

Podemos destacar que existe un cruce importante de tuberías de abastecimiento que vienen del depósito de Santa Lucía y que es conveniente no afectar.



Volver a Menú