

01 Capital Humano	05 Obras finalizadas	09 Explotación	13 Geología y Sondeos
02 Análisis económico y presupuestario	06 Calidad en los materiales	10 Tráfico y Seguridad Vial	14 Protección Ambiental
03 Proyectos	07 Seguridad y salud en la construcción	11 Canal de Navarra y Obras Hidráulicas	15 Gestión
04 Obras en ejecución	08 Conservación	12 Cartografía	16 Expropiaciones

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

ACONDICIONAMIENTO DE LAS INTERSECCIONES en el P.K. 11+340 y en el P.K. 12+260 de la carretera NA-122



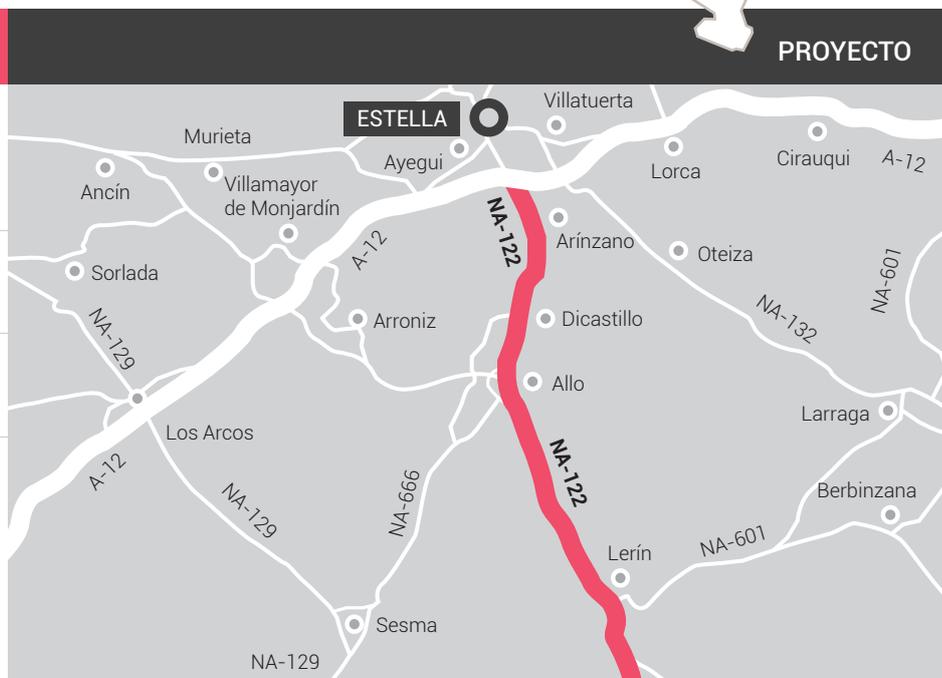
VARIANTE DE ALLO

Consultor:
PAV Proyectos de obra civil y Auditorías de Seguridad Vial

Presupuesto de adjudicación con IVA del proyecto:
12.705 €

Presupuesto base de licitación con IVA de la obra:
867.741,32 €

Situación:
Finalizado en Agosto 2019

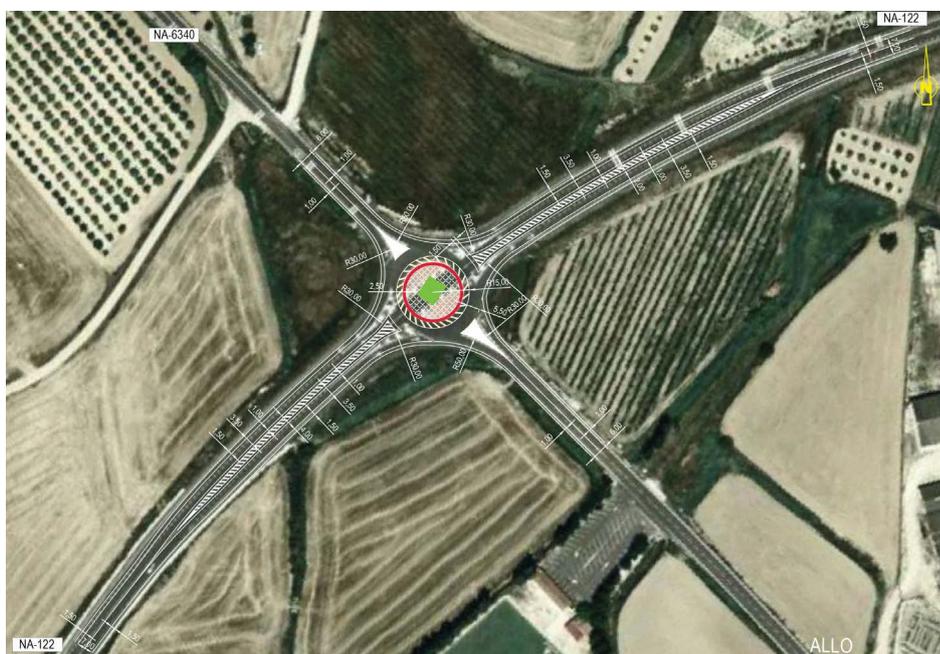


DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La carretera NA-122, "Estella-Lizarrá"-Cárcar, está catalogada como carretera de interés de la Comunidad Foral. Tiene su origen en la intersección con la glorieta de la carretera NA-1110, en el P.K. 37+990, y finaliza en el P.K. 33+500, coincidente con la intersección con la carretera NA-134, en el P.K. 57+750.

El tramo de actuación en la carretera NA-122 se actúa entre el P.K. 11+000 y el P.K. 13+000, en donde el trazado actual es una variante de población del núcleo urbano de Allo. En este tramo existente dos intersecciones, con las carreteras NA-6340 y NA-666, que presentan una tipología basada en glorietas partidas. En ambos casos tienen preferencia de paso los vehículos que circulan por la carretera NA-122.

El volumen de tráfico actual, entorno a las 4.400 vehículos-día, y la siniestralidad registrada como consecuencia de un exceso de velocidad, hace necesario modificar la tipología actual, tal y como



Glorieta en el P.K. 11+340.

se recoge en la Orden Circular 32/1012, Guía de Nudos Viarios del Ministerio de Fomento, en donde se indica que este tipo de intersección es muy poco

recomendable en vías con una IMD superior a 3000 vehículos (apartado 5.3.1.4 Glorietas Partidas).

01 Capital Humano	05 Obras finalizadas	09 Explotación	13 Geología y Sondeos
02 Análisis económico y presupuestario	06 Calidad en los materiales	10 Tráfico y Seguridad Vial	14 Protección Ambiental
03 Proyectos	07 Seguridad y salud en la construcción	11 Canal de Navarra y Obras Hidráulicas	15 Gestión
04 Obras en ejecución	08 Conservación	12 Cartografía	16 Expropiaciones

**DIRECCIÓN
GENERAL
DE OBRAS
PÚBLICAS E
INFRAESTRUCTURAS**

La siniestralidad se produce principalmente por una errónea interpretación del conductor que circula por las carreteras secundarias (NA-6340 y NA-666). El usuario de estas carreteras interpreta, a su llegada a la intersección en forma de glorieta, que una vez incorporado a la misma tiene preferencia de paso, sin hacer caso a la señalización existente que le advierte de la obligación de realizar el stop. Esto origina colisiones por alcance con los vehículos que circulan por la carretera NA-122.

Con el objeto de limitar la velocidad de circulación de los vehículos en las intersecciones actuales y evitar malas interpretaciones por geometrías análogas, se ha encargado la redacción del presente proyecto de construcción, convirtiendo estas dos intersecciones en glorietas cerradas, lo que supondrá una reducción de la velocidad de recorrido, pero mejorará la seguridad viaria de la zona.

Las obras proyectadas consisten en convertir en glorietas cerradas las tipologías actuales de las intersecciones de los P.K. 11+340 y 12+260 de la carretera NA-122, que consisten en glorietas partidas. Esto implica adaptar las conexiones de cada ramal con la glorieta, que se realizarán aprovechando la plataforma disponible mediante el extendido de mezclas bituminosas en caliente.

La longitud total de la actuación en la carretera NA-122 es de aproximadamente 1000 m.

El trazado proyectado en planta se ha tratado de ajustar al trazado existente, con el objeto de realizar el máximo aprovechamiento de la plataforma actual.



Para ello se ha tenido en cuenta la topografía de la zona, los servicios existentes en la zona, los caminos, así como el mantenimiento del tráfico de la carretera si es necesario. El radio interior en planta de las glorietas es de 30 m y el radio mínimo utilizado para la conexión de los ramales de entrada y salida a las glorietas es de 30 m respectivamente.

La rasante proyectada para la carretera se ha ajustado tratando de extender una capa de mezcla bituminosa en caliente mínima de 5 a 6 cm de espesor. No obstante, en algunos puntos de conexión de las carreteras existentes con la nueva rasante proyectada para las glorietas, ha sido necesario proyectar espesores de hasta 50 cm.

La sección transversal proyectada en ambas glorietas está formada por un carril de 5,5 m de anchura, gorjal de 2,5 m y arcén exterior de 1,5 m.

Con el objeto de reducir la velocidad de circulación por la zona de influencia de las intersecciones, en los abocinamientos de conexión con la glorieta se ha definido un solo carril de circulación, manteniendo este mismo criterio en la propia sección transversal de la glorieta. En el resto de carreteras afectadas se mantiene la sección actual aprovechando para las conexiones la anchura de las plataformas existentes, sin modificar la red de drenaje existente y sin generar nuevas ocupaciones de terreno.