

La glorieta está comunicada con la variante gracias a dos ramales de subida y dos de bajada. Uno de ellos proviene del carril derecho del tronco principal, que de esta forma se desprende del mismo y la calzada pasa a tener dos carriles hasta el final del tramo, con el fin de evitar estructuras de una anchura excesiva.

Asimismo, de la glorieta parte un vial de 499 metros de longitud que, tras cruzar elevado la carretera N-121-A y el río Mediano, va a parar a la carretera NA-411. La diferencia de cota de los puntos que conecta hace que discorra en terraplén y que se dispongan dos estructuras, una sobre la N-121-A actual y otra sobre el río Mediano.

Los cuatro ramales que conectan la glorieta con el eje principal también van a sufrir pendientes elevadas, ya que sus alzados se ven condicionados por la diferencia de cota existente y por los desmontes producidos. Por otro lado, todos ellos se verán afectados por un muro en el lado junto al eje principal, ya que, por razones de ocupación, éstos se han definido paralelos al mismo y no hay espacio para el desarrollo de los taludes.



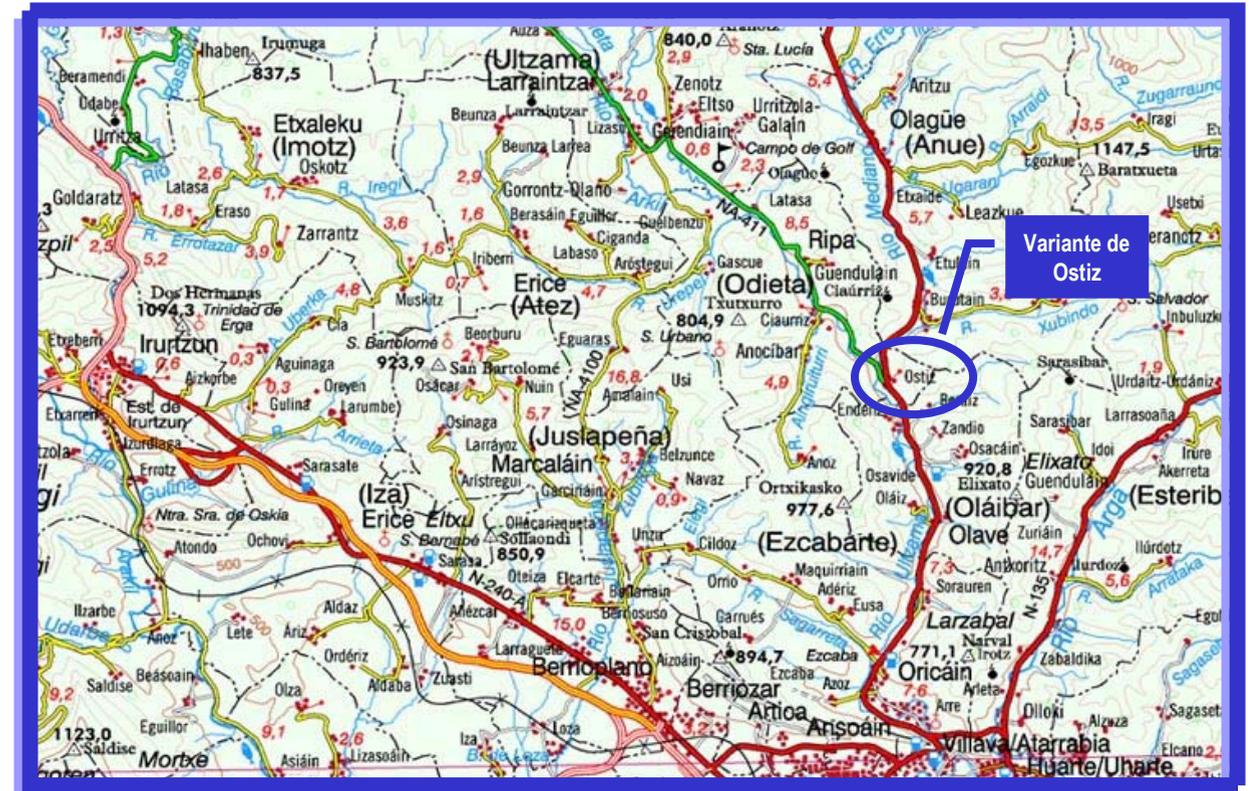
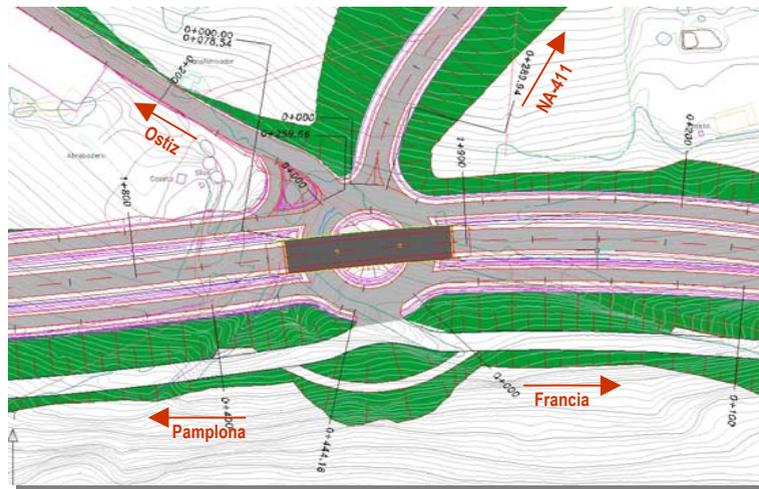
Gobierno de Navarra

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones

Dirección General de Obras Públicas

Servicio de Proyectos, Tecnología y Obras Hidráulicas

Glorieta de conexión con Ostiz y la NA-411



Secciones tipo

- Tronco principal (Eje 1): dos carriles de 3,5 m (3 carriles hasta el p.k. 1+380) y arcenes de 1,5 m
- Glorieta (Eje 2): calzada de 8 m de anchura, con arcenes de 1,5 m (exterior) y 1 m (interior)
- Ramal de conexión con NA-411 (Eje 3): dos carriles de 3,5 m y arcenes de 1 m

Longitud de los viales principales

- Tronco principal (Eje 1): 2.701 m
- Ramal de conexión con NA-411 (Eje 3): 499 m

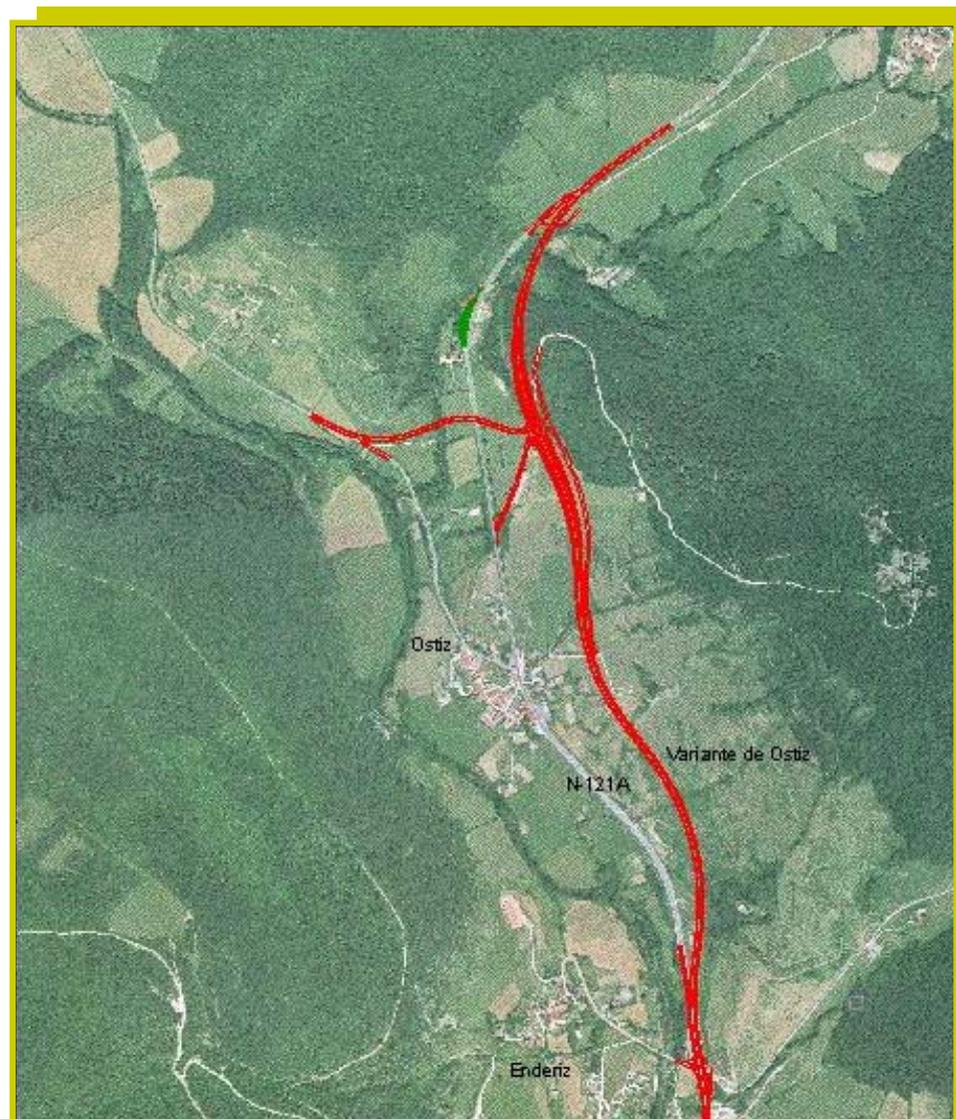
	Talud	Volumen
Terraplén	2:1	199.215 m ³
Desmorte	5:4	248.179 m ³

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

**“VARIANTE DE OSTIZ, EN LA CARRETERA N-121-A
(PAMPLONA-FRANCIA POR BELATE)”**



Planta General



El Proyecto de Construcción de la Variante de Ostiz forma parte de una actuación conjunta a lo largo de la carretera N-121-A (Pamplona-Francia por Belate), con el fin de mejorar las características de esta importante vía de comunicación, que en la actualidad soporta un tráfico elevado, con un alto porcentaje de vehículos pesados. Los criterios generales de esta actuación son evitar las travesías, dotar a la nueva carretera de tres carriles siempre que sea posible, procurar que la mayor parte de las intersecciones sean a distinto nivel y realizar mejoras desde el punto de vista del trazado, suavizando los radios y las pendientes existentes.

La variante de Ostiz tiene su inicio aproximadamente en el km 13 + 700 de la carretera N-121-A y su fin en el km 16+700 de la misma carretera, con una longitud de 2.701 m. La solución elegida responde a unos criterios de optimización de las distintas soluciones en relación con la situación actual y su pronóstico del tráfico, del planeamiento urbanístico existente, de la infraestructura viaria actual y futura, de los condicionantes de tipo técnico y medioambiental, considerando de forma especial las instrucciones particulares que se indican en la Orden de Estudio. En particular y según indica dicha Orden, el trazado se realiza para una velocidad de proyecto de 100 Km/h.

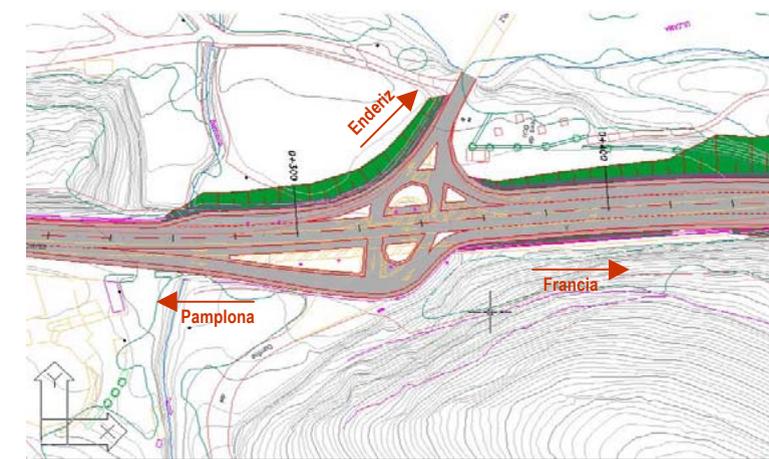
El trazado proyectado se puede dividir en dos grupos: el eje principal y los ramales que se han definido para dotar al conjunto de la permeabilidad necesaria.

En el inicio del tramo se ha remodelado la intersección actual con la carretera a Enderiz, ya que no hay espacio para realizarla a distinto nivel. A continuación la carretera se separa de la actual N-121-A para discurrir al este de la misma, permitiendo la conexión de Ostiz hacia Pamplona pero no el sentido contrario, con el fin de evitar giros a la izquierda. Desde este punto la carretera tendrá tres carriles, de manera que se disponen dos de ellos en el sentido Pamplona-Francia, que cuenta con una rampa del 6%.

Para no limitar la posible expansión de Ostiz por el Este, así como para producir un menor impacto por ruido, se ha procurado alejar el trazado lo más posible del núcleo urbano, siendo en esta zona las cotas superiores a las de la carretera actual. La conexión con esta población y con la carretera NA-411 se realiza mediante una glorieta bajo la traza de la variante, aprovechando una zona en que ésta discurre en terraplén y coincidiendo en planta con un camino que servirá de acceso a dicha localidad, una vez asfaltado y ensanchado.

Antes de conectar de nuevo con la N-121-A, la variante cruza el río Mediano mediante una estructura de una longitud considerable, necesariamente esviada respecto al curso del río pues está obligada a girar a derechas para conectar con la carretera N-121-A. La luz de la estructura se ve además incrementada por la necesidad de desviar sendos caminos a reponer junto a cada uno de los estribos. Finalmente, se dispone un carril de salida hacia la actual N-121-A para los vehículos que provienen del norte, ya que se ha previsto proyectar un área de descanso junto a la antigua carretera.

Intersección de Enderiz



La intersección con la carretera a Enderiz se ha remodelado, dotándola de los correspondientes carriles de aceleración y deceleración, de manera que uno de ellos se convierte en el tercer carril de la nueva variante.