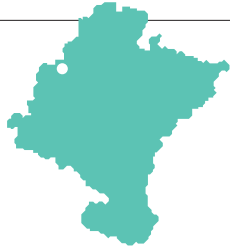


Obras en construcción



Autores del proyecto
ELSAMEX y PROINTEC

Presupuesto de licitación
4.650.000.000 pesetas

Presupuesto de adjudicación
4.412.850.000 pesetas

Baja
4,1%

Año de inicio
1999

Plazo de ejecución
36 meses

Finalización
Julio 2002

Adjudicataria
NEC

Construcción de la autovía N-1 entre Altsasu/Alsasua y el límite con Guipúzcoa

[Tramo: ALTSASU/ALSASUA - ETXEGARATE]

La carretera nacional N-1 a su paso por Navarra realiza un recorrido de 14 kilómetros entre el límite de la provincia de Álava (Ziordia), Altsasu/Alsasua y la provincia de Guipúzcoa (puerto de Etxegarate). Los 6 kilómetros entre Altsasu/Alsasua y Álava son prolongación de la Autovía de la Barranca. Las obras correspondientes al tramo Olazti/Olazagutia-Ziordia y el Nudo de Altsasu/Alsasua se realizaron entre 1996 y 1998 con una inversión total de 4.300 millones de pesetas.

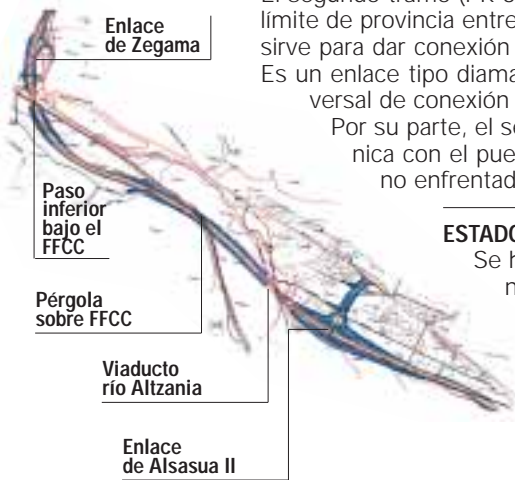
Actualmente se encuentra en fase de construcción el tramo entre Altsasu/Alsasua y el puerto de Etxegarate (límite con Guipúzcoa), que se prevé esté finalizado en el año 2002. El tráfico registrado en 1999 fue de 14.991 vehículos/día. La carretera nacional N-1 es uno de los ejes de mayor importancia de comunicación de la Península Ibérica, al comunicar Madrid, el sur de España y Portugal con Francia a través del paso fronterizo de Irun.

La obra comprende dos tramos:

El primero (PK 395-397) tiene una longitud aproximada de 2 kilómetros, que sustituirán con carácter de autopista a la actual variante de Altsasu/Alsasua. Incluye un tramo en túnel de aproximadamente 300 metros en cada calzada bajo el cerro de Murgil y dos puentes sobre la actual N-1. Se ha proyectado también un enlace que resuelve la intersección con la actual N-1 y que consta de dos glorietas, una en cada margen, que permiten ordenar el tráfico de acceso a Altsasu/Alsasua y el barrio de Etxegarate.

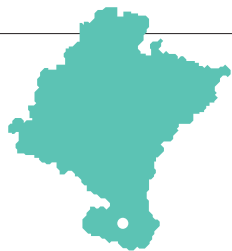
El segundo tramo (PK 397-402) tiene una longitud de 4,646 kilómetros, terminando en el límite de provincia entre Guipúzcoa y Navarra. En él se proyectan dos enlaces. El primero sirve para dar conexión a la autovía con la actual N-1 en un punto intermedio del trazado. Es un enlace tipo diamante, con todos los movimientos previstos, y una carretera transversal de conexión de 330 metros de longitud.

Por su parte, el segundo enlace sirve para dar conexión con la carretera que comunica con el pueblo de Zegama. Es un enlace tipo diamante, aunque con ramales no enfrentados debido a la orografía de la zona y la presencia del ferrocarril.



ESTADO DE LA OBRA A DICIEMBRE DE 2000

Se ha realizado casi un 40% de la obra, lo que incluye parte de los túneles, plataforma y estructuras sobre la antigua carretera y la línea de ferrocarril Madrid-Irun.



Autores del proyecto
CINTEC

Presupuesto de licitación
2.650.000.000 pesetas

Presupuesto de adjudicación
2.186.380.238 pesetas

Baja
17,7%

Año de inicio
1999

Plazo de ejecución
36 meses

Finalización
Julio 2002

Adjudicataria
HARINSA

Desdoblamiento de la variante de Tudela



El objetivo de la obra es aumentar la capacidad y la seguridad de la N-232, carretera nacional Bilbao-Zaragoza, a su paso por el término municipal de Tudela. El origen de la obra coincide con el PK 91+230 de la N-232. La intensidad media diaria es de 12.539 vehículos -de los que 4.664 son pesados (37%)- y la velocidad específica de la vía es de 100 km/h.

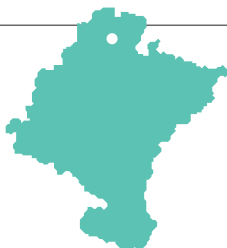
El desdoblamiento se construye en sus primeros 4.500 metros por el lado derecho, cambiando al izquierdo en este punto hasta el PK 6+600. Desde aquí hasta el 8+300, la obra se construye en va-



riante discurriendo por la derecha de la N-232. Desde el PK 8+300 hasta el final, la obra vuelve a construirse en variante, pero esta vez por el lado izquierdo. Al inicio y al final se ejecutan dos zonas de transición de 375 metros cada una. La sección resultante se compone de dos calzadas de dos carriles de 3,75 metros con arcenes de 1 metro en el interior y de 2,50 metros en el exterior, separadas por una mediana de tres metros de anchura.

ESTADO DE LA OBRA A DICIEMBRE DE 2000

Se ha ejecutado aproximadamente un 50% de la obra, habiendo zonas en las que ya se ha completado la explanada, además de haberse realizado las ampliaciones de varias estructuras existentes.



Autores del proyecto
F. JIMÉNEZ - V. Y.S
INGENIERÍA

Presupuesto de licitación
1.660.000.000 pesetas

Presupuesto de adjudicación
1.495.251.494 pesetas

Baja
9,9%

Año de inicio
1999

Plazo de ejecución
36 meses

Finalización
Junio 2002

Adjudicatario
NECSO

Construcción de Arrigatzelu en la carretera N-121-A

[Tramo: VARIANTE DE SUNBILLA - PUNTO KILOMÉTRICO 59+500]



Esta obra forma parte de las mejoras en el eje Pamplona-Francia por Velate.

El nuevo tramo está en el término municipal de Sunbilla, entre los puntos kilométricos 58 y 60 de la N-121-A, a continuación de la variante de Sunbilla. El inicio del nuevo trazado (PK 8+160) está aproximadamente a 328 metros de la boca norte del túnel de Sunbilla.

El proyecto tiene una longitud de 1.876,176 metros. Consta de un túnel que discurre de Sur a Norte. El túnel se inicia en el PK 9+721 y finaliza en el 9+969 teniendo, por tanto, una longitud de 248 metros. Se sitúa en planta en una curva a la derecha de 1.125 metros de radio, por lo que su peralte es constante a lo largo del túnel.

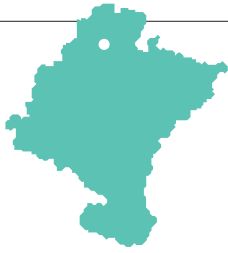
Consta de una intersección situada en el PK 8+300 y adicionalmente se han previsto cinco estructuras y varias obras de drenaje. Así mismo, se han proyectado tres caminos que permiten la continuidad de los existentes o, en su caso, sirven para reponer aquéllos que han sido afectados por la construcción del tronco principal.

La plataforma del tronco principal tiene tres carriles, dos arcenes y berma en la zona de terraplén. La calzada izquierda tiene dos carriles de 3,50 metros y un arcén de 1 metro con una berma de 0,50 en la zona de terraplén. La calzada derecha tiene un carril de 3,50 metros, un arcén de 1,50 metros y berma de 0,50 en la zona de terraplén.

ESTADO DE LA OBRA A DICIEMBRE DE 2000

Ejecutado un 25% de la obra, centrándose fundamentalmente en la realización de las excavaciones y la construcción de los terraplenes correspondientes.





Autores del proyecto
SUESDIN S.L.

Presupuesto de licitación
615.088.593 pesetas

Presupuesto de adjudicación
553.612.211 pesetas

Baja
10%

Año de inicio
1999

Plazo de ejecución
24 meses

Finalización
Diciembre 2001

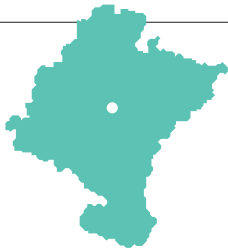
Adjudicatario
Construcciones MARIEZCURRENA

Ensanche y mejora de la carretera NA - 170 entre Leitza y Santesteban [Tramo 5: DEL PUNTO KILOMÉTRICO 29+000 AL 31+400]



La carretera actual entre Leitza y Doneztebe/Santesteban es la típica carretera de montaña con pendientes acusadas y radios de curva mínimos. En los planes de carreteras aprobados por el Gobierno de Navarra se contempla la adecuación de esta carretera en un corredor que enlace la Autovía A-15 con la N-121 de los túneles de Velate. Por otra parte, dicha carretera sigue el curso del río Ezkurra, con lo que el problema se agrava. La sección tipo está formada por dos carriles de 3,50 metros y sendos arcenes de 1 metro cada uno de ellos, excepto en el tramo correspondiente a las estructuras, que queda como sigue: mediana interior de anchura libre de 0,20 metros, conformada entre 2 líneas blancas de 0,15, carriles de 3,50 entre líneas de pintura, sendas líneas blancas de 0,15, arcenes de 1,10 metros libres entre línea de pintura y barrera de seguridad y las propias impostas o barreras que conforman un tablero de 11 metros. Se plantean cuatro pasos sobre el río Ezkurra, tres que lo cruzan y uno que discurre de forma paralela al mismo para evitar un terraplén sobre el río.

ESTADO DE LA OBRA A DICIEMBRE DE 2000
Ejecutada en torno a un 85%.



Autores del proyecto
IDOM

Presupuesto de licitación
1.950.000.000 pesetas

Presupuesto de adjudicación
1.649.117.611 pesetas

Baja
13,1%

Año de inicio
1999

Plazo de ejecución
24 meses

Finalización
Diciembre 2001

Adjudicatario
OBENASA

Desdoblamiento de la Ronda Este [Tramo 2: RIO SADAR - VARIANTE DE OLAZ / PAMPLONA]



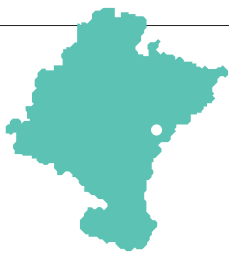
El tramo objeto de este proyecto se desdobra, quedando dos carriles en cada sentido, por la margen derecha de la calzada existente y tiene una longitud de 4.387,19 metros. Tiene su origen en el PK 1+520, que es justo donde finaliza el tramo anterior, y termina en el 5+907, punto en el que ahora empieza la variante de Olaz. La intensidad media diaria es de 17.000 vehículos, de los que 2.100 son pesados, siendo la velocidad media específica de 100 km/h. El trazado en planta y alzado viene definido por el de la carretera actual. La sección tipo adoptada está compuesta por dos calzadas de 7 m cada una con dos carriles de 3,5 m, arcenes exteriores de 1 metro y bermas exteriores de 0,50. Ambas están separadas por una mediana de 4 m delimitada por una barrera de seguridad central. Con la duplicación de calzada se suprimen todas las intersecciones a nivel existentes en la actual Ronda Este, efectuándose éstas a través de enlaces a distinto nivel.

ESTADO DE LA OBRA A DICIEMBRE DE 2000
Realizada parte de la excavación de los terrenos donde se asentarán los dos nuevos carriles y ejecutadas algunas de las estructuras previstas. En términos económicos supone la realización de un 20% del conjunto.



Imagen de la carretera en obras llegando a Mendillorri.





Ensanche y mejora de la carretera NA-150, Pamplona - Lumbier [Tramo : ARTIEDA - LUMBIER]



Autores del proyecto
CIMA Ingenieros
Presupuesto de licitación
296.847.875 pesetas
Presupuesto de adjudicación
264.936.732 pesetas
Baja
10,8%
Plazo de ejecución
18 meses
Finalización
Agosto 2000
Adjudicatario
NAVASFALT
(AZPIROZ Y SARALEGUI)
Año de inicio
1999

El último tramo de la carretera NA-150 (Pamplona-Aoiz-Lumbier) une la localidad de Villaveta (cerca de Aoiz) con la de Lumbier, discurriendo sensiblemente paralela (por el valle del Irati) a la carretera N-240 de Pamplona a Jaca en su tramo Monreal-Venta de Judas. Esta NA-150 puede ser una buena carretera de comunicación de Pamplona con el Pirineo Navarro, valles de Salazar y Roncal, y una vía alternativa a la N-240 de Pamplona a Jaca, con denso tráfico de fin de semana.

La longitud total de la carretera de Villaveta a Lumbier es de unos 19 kilómetros, de los cuales se prevé actuar en los 7 últimos. La anchura de la calzada varía entre 4,5 y 5 metros, sin arcenes. Los parámetros de radios y acuerdos verticales son muy escasos, lo que hace que sea insegura para las condiciones del tráfico de hoy. El firme es de pequeña capacidad portante. Del drenaje transversal, los caños y tajeas son de sección insuficiente (diámetros 400-600 mm.).

Existen estructuras para paso sobre el barranco Arguiroz y el río Areta, paralelas a unas del antiguo ferrocarril "El Irati". Es preciso ampliar estas estructuras para posibilitar el ensanche de la carretera.

En detalle, los trabajos previstos son:

- Ampliación de la calzada existente, de aproximadamente 4,50 metros de anchura, a una sección tipo 6/8, con dos carriles de 3 m de anchura cada uno y sendos arcenes de 1 metro.
- Mejora del trazado en planta, adoptándose un radio mínimo de 300 metros en la carretera y 200 en las travesías de Ripodas y Lumbier. Además, mejora del trazado en alzado.
- Mejora de la intersección de acceso a Urraul Alto, así como la del final, con la carretera NA-178 en Lumbier.
- Mejora de las travesías de Ripodas y Lumbier, con encintado de hormigón y base de acera de 1,50 metros en zahorra artificial.

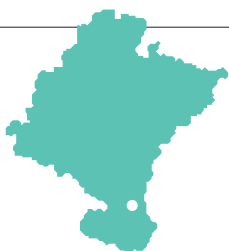
- Acondicionamiento del firme.



Situación del proyecto y una imagen de la carretera.

ESTADO DE LA OBRA A DICIEMBRE DE 2000

Se ha ejecutado el 50% de la obra relacionada fundamentalmente con la realización de la explanación y la ampliación de la estructura sobre el río Areta.



Ensanche y mejora de la carretera NA-5500 de Mérida a Carcastillo



Autores del proyecto
CINTEC
Presupuesto de licitación
295.865.419 pesetas
Presupuesto de adjudicación
274.060.138 pesetas
Baja
7,4%
Plazo de ejecución
12 meses
Finalización
Diciembre 2001
Adjudicatario
PADENASA
Año de inicio
2000

La actual carretera NA-5500, Caparroso-Carcastillo, ha sido incluida en el Plan Director de carreteras del Gobierno de Navarra para su ensanche y mejora en los años 1999-2000.

El aumento de tráfico, que se sitúa en la actualidad en 1.389 vehículos (IMD), el poco ancho de calzada disponible (no permite el cruce de vehículos pesados con seguridad), y el mal estado de firme y rasante hacen que la actuación para mejora y ensanche de esta carretera sea urgente.

La obra consiste en el ensanche y mejora de carretera para obtener una calzada de 9 m de ancho total, teniendo la existente un ancho medio a lo largo del trazado de 5 m. La calzada tendrá dos carriles de 3 m con arcenes de 1,50 m.

El tramo de proyecto abarca desde el actual PK 10+900 de la carretera NA-5500 (Caparroso-Carcastillo), coincidente con la intersección de la carretera NA-5330 (Mélida-Santacara), hasta el 19+070, con una longitud total de 8,140 km. De esta longitud hay que deducir un tramo intermedio de 403 m (PK 18+090 a 18+490), que se recoge en otra obra realizada por el propio Servicio de Caminos, y denominado " Proyecto de Variante de Trazado de la Carretera NA-5500, en el Barranco " El Abejar" , PK 18+300" .

ESTADO DE LA OBRA A DICIEMBRE DE 2000

Los trabajos comenzaron a finales del año 2000.