

Obras en ejecución

Variante de Allo

Variante de Allo en la NA-122 Estella-Andosilla

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
CIMA

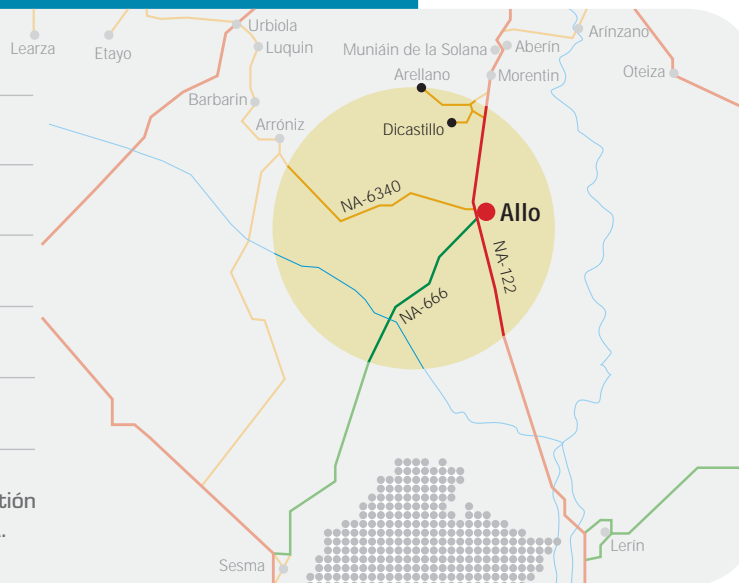
Presupuesto de adjudicación
5.496.177,14 euros

Plazo de ejecución
16 meses

Inicio obras
26 de noviembre de 2007

Finalización prevista
31 de marzo de 2009

Empresa adjudicataria
**ARIAN, Construcción y Gestión
de Infraestructuras, S.A.**



La Variante de Allo se construye como carretera de nuevo trazado para evitar el paso de la NA-122 por la travesía de Allo y conectar esta carretera por el exterior del casco urbano con las carreteras NA-666, Allo-Sesma y NA-6340, Urbiola-Allo.

Las conexiones de acceso a Allo se realizan mediante una intersección a nivel en el origen norte de la variante, con carriles intermedios para giros a la izquierda de aceleración en incorporaciones; y mediante un enlace tipo "diamante con pesas" en el sur de la variante, con un Puente de luz 16,00 m y anchura 11,00 m mientras que se conecta con la NA-666 a Sesma y NA-6340 a Urbiola mediante glorietas partidas y carriles de aceleración y deceleración en los laterales de ambas márgenes.



Variante de Ostiz

Variante de Ostiz en la carretera N-121-A Pamplona-Francia por Belate

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
INECO

Presupuesto de adjudicación
6.282.970,87 euros

Plazo de ejecución
12 meses

Inicio obras
15 de junio de 2007

Finalización prevista
6 de junio de 2008

Empresa adjudicataria
ARIAN, Construcción y Gestión de Infraestructuras, S.A.



La 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 IMD de 7.761 vehículos /día y un 24,9% de vehículos pesados. La Variante de Ostiz tiene su inicio en el kilómetro 13+700 de la actual carretera N-121-A y finaliza en el kilómetro 16+700 de la misma, siendo la longitud de la variante de 2.701 m. En el comienzo del tramo se ha remodelado la intersección actual, a nivel, con la carretera de acceso a Endériz. A continuación la variante se separa de la actual N-121-A para discurrir al este de la misma. Desde este punto la nueva carretera tendrá tres carriles, de manera que se disponen dos de ellos en el sentido Pamplona-Francia.



La conexión con el núcleo urbano de Ostiz se realiza mediante una glorieta, bajo el tronco, comunicada con la variante mediante dos ramales de subida y dos de bajada. Asimismo, de la glorieta parte un vial de 500 metros de longitud que, tras cruzar por encima de la actual carretera N-121-A y del río Mediano, va a conectar con la carretera NA-411 de acceso al Valle de Ultzama. La diferencia de cota de los puntos que conecta hace que el ramal discorra en terraplén y que sea preciso construir dos estructuras, una sobre la N-121-A actual y otra sobre el río Mediano. En la parte final de la variante, antes de conectar con la N-121-A, aquella cruza el río Mediano mediante una estructura de 130 m de longitud, para poder conectar con la actual carretera.



Red Viaria

Obras en ejecución

Carretera N-132

Ensanche y mejora de la carretera N-132

OBRAS EN EJECUCIÓN

TRAMO Eslava-Sada

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
BERCEO Ingenieros

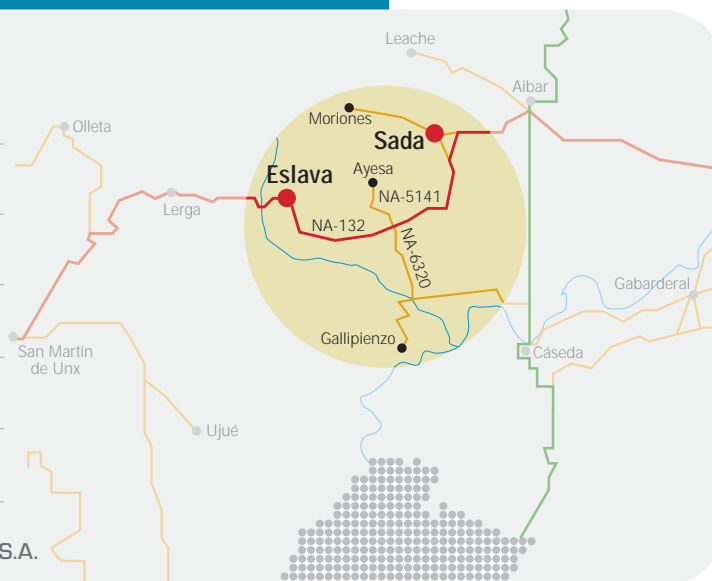
Presupuesto de adjudicación
3.771.504,77 euros

Plazo de ejecución
12 meses

Inicio obras
15 de junio de 2007

Finalización prevista
3 de mayo de 2008

Empresa adjudicataria
ALDESA Construcciones, S.A.



Las obras consisten en el ensanche y mejora de la carretera NA-132 entre Eslava y Sada en una longitud de 6.230 m, del P.K. 57+955 al P.K. 64+400 de la carretera existente.

Se proyecta una glorieta partida y dos nuevos ramales de conexión con las carreteras NA-5141 (Ayesa) y NA-6320 (Gallipienzo).

El proyecto también incluye dos tramos de refuerzo, desde el P.K. 55+300 hasta el inicio de la travesía de Eslava (1.400 m) y otro desde el final de la travesía de Eslava hasta e P.K. 58+00 (500 m).

Para drenaje transversal se proyectan 18 obras de fábrica, unas prolongaciones de las existentes y otras de nueva construcción. Fundamentalmente son arcos, alcantarillas y marcos. Está prevista la ampliación del puente sobre el río Bizkaia, para obtener la sección transversal proyectada. Se prevé la mejora de caminos rurales existentes y construcción de otros nuevos.

Carretera N-132

Ensanche y mejora de la carretera N-132

OBRAS EN EJECUCIÓN

TRAMO Sada-Variante de Aibar

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
BERCEO Ingenieros

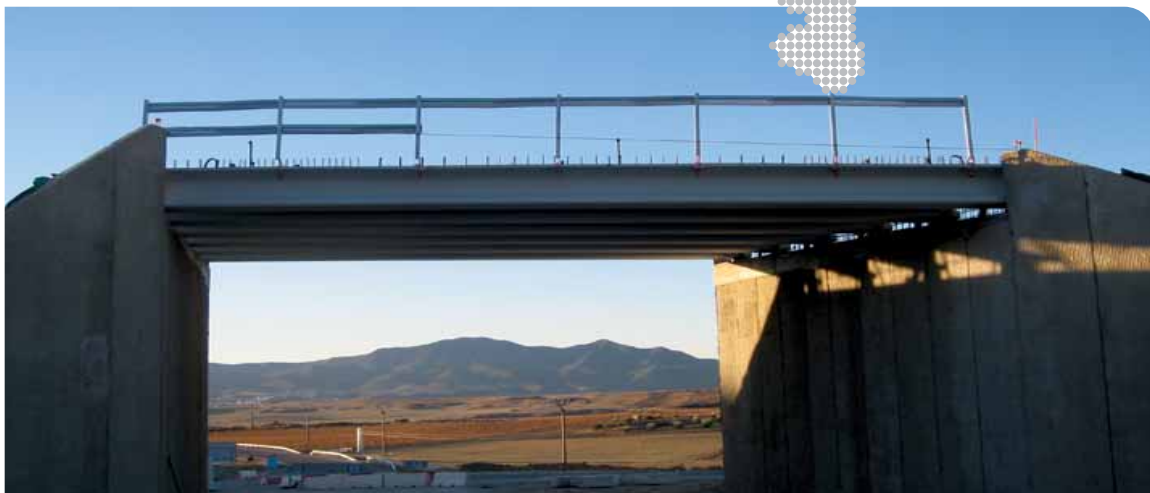
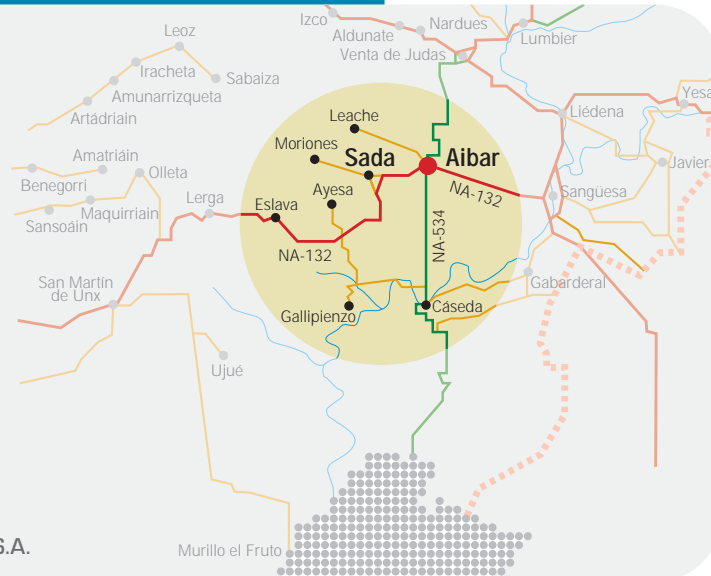
Presupuesto de adjudicación
2.318.550,14 euros

Plazo de ejecución
12 meses

Inicio obras
15 de junio de 2007

Finalización prevista
3 de mayo de 2008

Empresa adjudicataria
ALDESA Construcciones, S.A.



Las obras consisten principalmente en la construcción de una nueva carretera que constituye la Variante de Aibar. La longitud total de la obra es de 3.060 m, iniciándose en el P.K.

66+160 y finalizando en el P.K. 69+220 m de la carretera existente. La variante de trazado proyectado ha supuesto la creación de un enlace para realizar el paso de la carretera NA-132 sobre la carretera NA-534, y dos accesos a nivel en los extremos de la variante.



Red Viaria

Obras en ejecución

Autovía del Ebro A-68

Tramo 1: Castejón-Inicio de la Variante de Tudela

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
**PEYCO, Proyectos Estudios
y Construcciones S.A.**

Presupuesto de adjudicación
18.501.239,55 euros

Plazo de ejecución
13 meses

Inicio obras
2 de marzo de 2007

Finalización prevista
31 de marzo de 2008

Empresa adjudicataria
Construcciones Mariezcurrena, S.L.



Las características de circulación en el tramo de la carretera N-232 a su paso por Navarra, con una IMD entorno a los 15.000 vehículos/día en el año 2006 y un porcentaje de pesados del 45%, así como los numerosos accesos y giros a la izquierda, han supuesto un incremento en las dificultades de circulación y, aún más, en la accidentalidad del tramo, con la consecuente reducción de los niveles de seguridad vial.

El Proyecto del "Desdoblamiento de la carretera N-232, Autovía A-68, Tramo 1: Límite de provincia-Inicio Variante de Tudela" pretende resolver esta problemática al transformar la carretera convencional en Autovía con accesos controlados y sin intersecciones a nivel. La actuación se localiza en los municipios de Castejón y Tude-

la, y está comprendido entre los puntos kilométricos 84,1 (cruce con la AP-15) y 91,5 (inicio Variante de Tudela) de la actual N-232. Se han diseñado 2 enlaces completos tipo diamante con 2 glorietas ("pesas"), lo que permite resolver todos los movimientos con un mínimo de ocupación. El primero de los enlaces es el del polígono industrial de Montes del Cierzo, localizado en el punto kilométrico 85,8 de la actual N-232 (P.K. 1+725 del nuevo trazado). El segundo corresponde a los accesos a la subestación de La Serna por la margen derecha, y a la planta de energía solar por la margen izquierda, localizados en los puntos kilométricos 88,6 y 89,0 respectivamente, resueltos en la actualidad mediante sendas intersecciones en "T". Ambos enlaces hacen el cruce a distinto nivel mediante sendas estructuras de sección 7/10.



Autovía del Ebro A-68

Tramo 4: Buñuel-Límite de Provincia

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
PEYCO

Presupuesto de adjudicación
15.601.332,20 euros

Plazo de ejecución
12 meses

Inicio obras
31 de marzo de 2007

Finalización prevista
31 de marzo de 2008

Empresa adjudicataria
UTE Buñuel-Cortes
(F.C.C. Construcción, S.A.
y Asfaltos Biurrun, S.A.)



Las características de circulación en el tramo de la carretera N-232 a su paso por Navarra, con una IMD entre 11.000 y 13.000 vehículos/día en el año 2000 y un porcentaje de pesados del 45%, así como los numerosos accesos y giros a la izquierda, han supuesto un incremento en las dificultades de circulación y, aún más, en la accidentalidad del tramo, con la consecuente reducción de los niveles de seguridad vial. El Proyecto del "Desdoblamiento de la carretera N-232, Tramo 3: Enlace de Buñuel-Límite de Provincia" pretende resolver esta problemática al transformar la carretera convencional en Autovía con accesos controlados y sin intersecciones a nivel. La actuación comprende la transformación en Autovía del tramo comprendido entre los puntos kilométricos 110,7 (Enlace de Buñuel) y 116,7 (Límite con la provincia de Zaragoza)



de la actual N-232. Las características geométricas del tramo se corresponden con las de una Autovía de 120 km/h (AV-120). La sección tipo definida es de dos calzadas de 7,00 m cada una, arcenes exteriores de 2,50 m, arcenes interiores de 1,00 m y bermas de 1,00 m. La mediana es de 5,00 m de anchura (7,00 m entre bandas blancas). En cuanto a los enlaces se han dispuesto dos: el del final del tramo corresponde al enlace de Cortes y el otro enlace, de nueva implantación, cuya función básica es la de cambio de sentido y la de permitir la intercomunicación entre ambos márgenes de la Autovía. Finalmente, se ha previsto un paso inferior a la altura del P.K. 11+080 que conecta los caminos laterales entre sí y contribuye a disminuir el efecto barrera de la Autovía.



Red Viaria

Obras en ejecución

Autovía del Pirineo A-21

Tramo 2.1: Monreal-Idocin

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
**Ingeniería y Economía
del Transporte, S.A. (INECO)**

Presupuesto de adjudicación
12.119.078,76 euros

Plazo de ejecución
18 meses

Inicio obras
22 de marzo de 2007

Finalización prevista
31 de agosto de 2008

Empresa adjudicataria
UTE Variante de Monreal



El tramo: Monreal-Enlace Salinas/Idocin de la Autovía del Pirineo A-21 es una obra que forma parte del Corredor al norte del Valle del Ebro para la conexión del Eje Cantábrico con el de Levante-Francia por Aragón. Tiene una longitud de 4.903 m con origen en el P.K. 16+400 (final del tramo de Autovía Noáin-Monreal). Puede decirse que, en realidad, constituye una Variante de Monreal, localidad a la que evita mediante una larga curva por el norte.

Después de atravesar el paraje de Arizkoa, cruza la carretera de Alzórriz y el barranco de Sarreta, finalizando junto a la N-240 en el enlace de Salinas-Idocin. Su sección está formada por dos calzadas cada una de las cuales está formada por dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes de 2,50 (exterior) y 1,00 (interior), separadas por una mediana de 5,00 m. Incluye, como actuaciones a destacar:

- El enlace situado entre Salinas e Idocin.
- Cinco estructuras (todas son pasos inferiores).
- 6.000 m de camino asfaltado.
- 15 obras de drenaje transversal.



● *Descubiertos restos arqueológicos en Monreal
con motivo de la construcción de la Autovía del Pirineo* ●





Red Viaria

Obras en ejecución

Autovía del Pirineo A-21

Tramo 2.1: Monreal-Idocin



RESTOS ARQUEOLÓGICOS EN MONREAL CON MOTIVO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA DEL PIRINEO

En el mes de abril de 2007 fueron descubiertos restos arqueológicos en el término de Monreal con motivo de la construcción de la Autovía del Pirineo.

El hallazgo se localiza en el paraje denominado Arizkoa, a un kilómetro de la localidad. Se trata, fundamentalmente, de materiales de la Edad del Bronce y la I Edad del Hierro y de enterramientos medievales.

El yacimiento comprende una superficie de 9.000 m². En él han estado un equipo de cinco arqueólogos. La necrópolis medieval se sitúa en un área de 2.400 m², mientras que los restos prehistóricos se localizan al norte del yacimiento, en una extensión de 1.600 m².

Necrópolis medieval

Fueron descubiertas 204 sepulturas. Éstas, en principio, estarían vinculadas a un edificio religioso de cuya existencia se ha localizado algún indicio, aunque todavía no se ha podido identificar con claridad.

No obstante, los expertos consideran que, teniendo en cuenta la etapa histórica y el medio rural en el que se ubica el cementerio, el santuario sería un edificio de planta muy sencilla y dimensiones reducidas.

También asociados al recinto funerario se han localizado 55 depósitos en hoyo a modo de silos. Estas estructuras, de hasta 2 m de profundidad, se excavaban en el interior de los santuarios para guardar el grano y protegerlo dentro de terreno sagrado en época de escasez.

Restos prehistóricos

En lo que se refiere a los restos prehistóricos, se han datado como pertenecientes a un momento avanzado de la Edad del Bronce y la I Edad del Hierro. Se han localizado 60 localizaciones asociadas a este asentamiento, fundamentalmente depósitos en hoyo (60) y algunas acumulaciones de cantos rubefactados que se utilizaban en actividades que requerían de la acción del fuego. Junto a ellos, también se ha documentado una estructura de planta pseudocircular de 12 m de diámetro y 145 m² de superficie que se corresponde con un fondo de cabaña.



Autovía del Pirineo A-21

Tramo 2.2: Enlace de Salinas/Idocin-Izco

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
**Ingeniería y Economía
del Transporte, S.A. (INECO)**

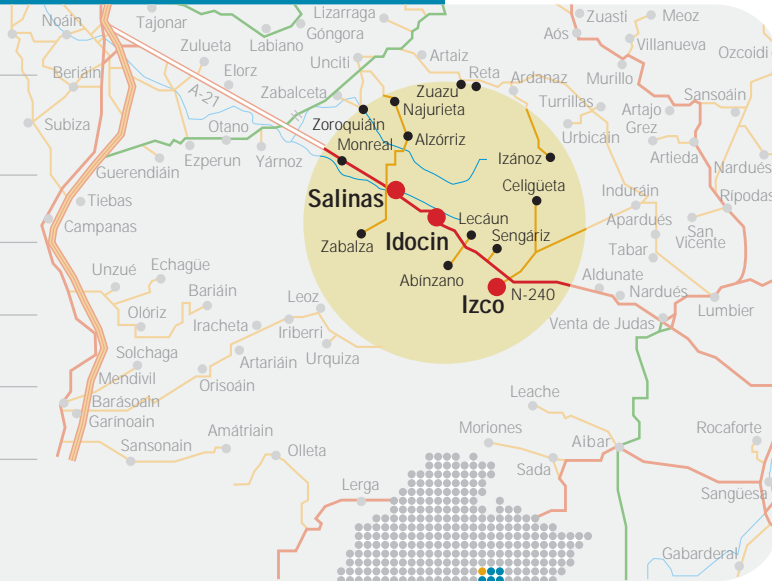
Presupuesto de adjudicación
20.625.760,86 euros

Plazo de ejecución
18 meses

Inicio obras
4 de abril de 2007

Finalización prevista
30 de noviembre de 2008

Empresa adjudicataria
UTE HNV Salinas-Izco



Este tramo de la Autovía del Pirineo A-21, comprendido entre el enlace de Salinas-Idocin y el de Izco forma parte del Corredor al norte del Valle del Ebro para la conexión del Eje Cantábrico con el de Levante-Francia por Aragón. Se inicia en el enlace de Salinas-Idocin, cruzando de norte a sur la actual N-240 y discurriendo mediante una larga curva por el sur de Idocin, localidad de la cual queda separada por el monte de La Cantera.

Durante 3 kilómetros, el trazado sigue próximo al curso del río Elorz por su orilla norte. Posteriormente retorna al encuentro de la actual N-240, a la que cruza nuevamente, siguiendo un trazado sensiblemente paralelo a la misma hasta el final del tramo en el enlace de Izco. Tiene nueve estructuras, de las que 6 son pasos inferiores.



Tiene una longitud de 7.279,338 m, con origen en el P.K. 21+343 de la Autovía A-21. Su sección está formada por dos calzadas cada una de las cuales está formada por dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes de 2,50 (exterior) y 1,00 (interior), separadas por una mediana de 5,00 m.



Red Viaria

Obras en ejecución

Autovía del Pirineo A-21

Tramo 3: Izco-Venta de Judas

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
**Ingeniería y Economía
del Transporte, S.A. (INECO)**

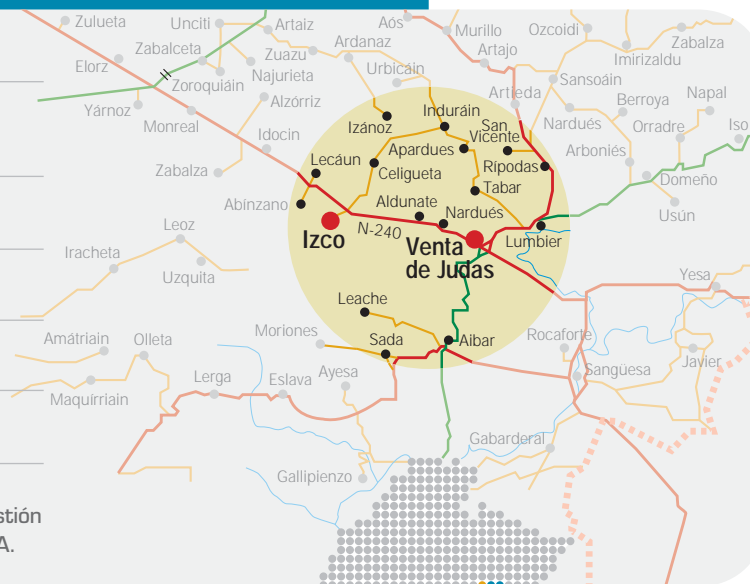
Presupuesto de adjudicación
31.141.300,83 euros

Plazo de ejecución
20 meses

Inicio obras
18 de diciembre de 2007

Finalización prevista
18 de agosto de 2009

Empresa adjudicataria
**ARIAN, Construcción y Gestión
de infraestructuras, S.A.**



El inicio del tramo entronca con el final del tramo Monreal-Izco, próximo a la actual N-240. A partir de este punto inicial, el trazado se sitúa al norte de la actual N-240 con curvas de amplio radio (5.000 m) durante los primeros 3.000 m. Posteriormente, se suceden curvas con radio 1.000 m en sentido contrario de forma alterna, hasta el final del trazado, en el P.K. 7+500. Sobre la última curva se encuentra el enlace de Lumbier de tipología "diamante con doble glorieta y trébol parcial".

En el P.K. 0+640 se proyecta un falso túnel de 80 m de longitud y, a partir del P.K. 4+750 se sitúa un viaducto de 210 m de longitud, 5 vanos y una altura de 30 m, que salva el barranco de Arana. A la salida del viaducto se sitúa un lecho de frenado de 250 m



de longitud, debido a que el trazado discurre prácticamente en su totalidad con una pendiente del 5% en dirección Liédena. Se proyectan 6 pasos inferiores para reposición de caminos, vías pecuarias y pasos de fauna. En la reposición de la actual N-240 también se sitúa un falso túnel de 50 m de longitud.

Ensanche y mejora de la NA-5310

San Martín de Unx-Ujué: Accesos a Ujué

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
CINTEC, S.L.

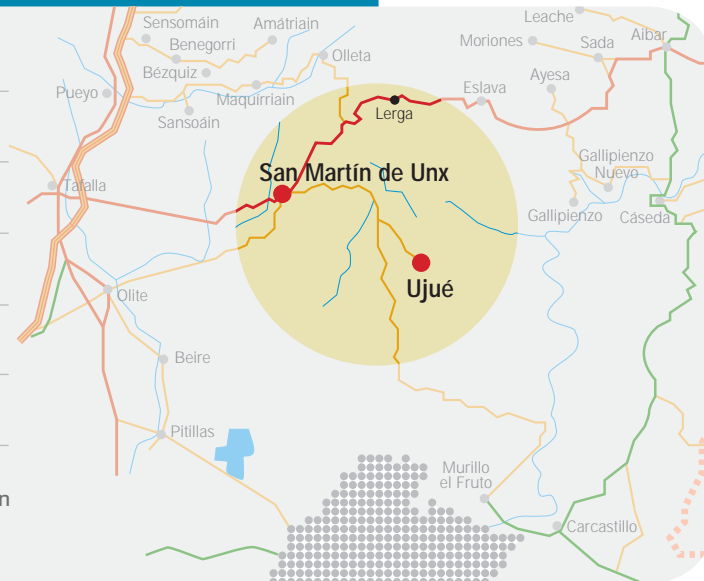
Presupuesto de adjudicación
3.011.035,13 euros

Plazo de ejecución
10 meses

Inicio obras
6 de marzo de 2007

Finalización prevista
30 de abril de 2007

Empresa adjudicataria
ARIAN, Construcción y Gestión de Infraestructuras, S.A.



El tratamiento que requiere esta carretera para su adecuación, consiste en dotarla de arcenes y mejorar curvas en planta y acuerdos verticales, así como ensanchar el pontón sobre el barranco de Arroia.

La solución elegida comienza en la intersección con la N-132 y acaba a la entrada de Ujué; el trazado en planta se ha mejorado notablemente reduciendo el número de curvas existentes. Con la rasante nueva se ha reducido la pendiente máxima del 9% al 7%. La sección transversal que se adopta es de 6,00 m de calzada y 1,00 m de arcén a cada lado, suficiente para el tráfico que soporta de 209 vehículos, con un 1,0% de pesados, así como el aumento esperado una vez mejorado todo el trayecto.



Accesos a Valles Pirenaicos

Reforma Puerto de Iso (II)-Arbayún

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
MAESIC, S.L.

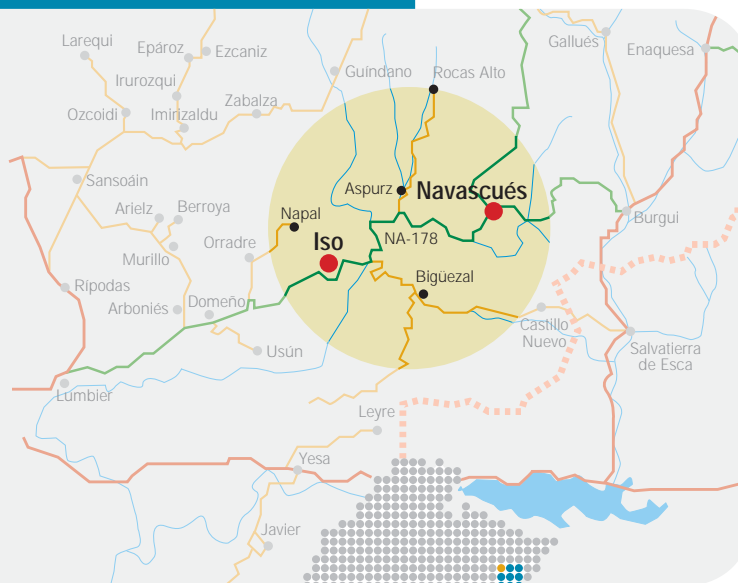
Presupuesto de adjudicación
5.545.992,37 euros

Plazo de ejecución
12 meses

Inicio obras
26 de junio de 2007

Finalización prevista
26 de junio de 2008

Empresa adjudicataria
**Construcciones
Luciano Elcarte, S.L.**



La longitud total de la Variante del Puerto de Iso es de 2.900 m y comienza en el P.K. 10+000 de la carretera NA-178 y termina en la misma NA-178 en el P.K. 14+000, se proyecta con vía lenta para el tráfico Navascués-Pamplona ya que la diferencia de cota entre el principio y fin de obra es de 127 m, la sección transversal adoptada es de 12,5 m de calzada, con tres carriles de 3,50 m, uno de ellos de vía lenta, arcenes de 1,00 m y bermas de 0,50 m sólo en los tramos de terraplén.

Las actuaciones más importantes del presente proyecto en relación con la carretera actual son:

- El paso de una anchura de 9 m (dos carriles de 3,50 m más dos arcenes de 0,50 m), a una calzada de 12,50 m.



- Mejora del trazado en planta con radio mínimo 150 m en contra de las curvas de 180° actuales y en alzado con acuerdos tanto cóncavos como convexos > 2.500.
- Obras de fábrica sobredimensionadas para paso de fauna (5).
- Señalización nueva incluyendo la turista y bionda con protección para los motoristas.
- Reposición de caminos.
- Dos intersecciones tipo "T" con sus ramales de aceleración y desaceleración.
- Camino de acceso al pueblo de Iso.

Eje de Belate N-121-A

Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatsa

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
**PEYCO, Proyectos Estudios
y Construcciones, S.A.**

Presupuesto de adjudicación
15.864.671,10 euros

Plazo de ejecución
24 meses

Inicio obras
17 de julio de 2007

Finalización prevista
17 de julio de 2009

Empresa adjudicataria
Construcciones Mariezcurrena, S.L.



Las obras quedan englobadas en la ampliación y mejora del eje Pamplona-Francia por Behobia dentro de la Comunidad Foral de Navarra. El tramo de obras discurre por el fondo del valle del río Bidasoa, en una zona en la que este se encuentra muy encajonado entre laderas de fuerte pendiente, lo que ha dificultado la implantación de la nueva vía que amplía la capacidad de la existente y mejora sus características, quedando muy restringidas las posibilidades de actuación.

El nuevo trazado se inicia en el P.K. 77,8, aproximadamente, de la actual carretera, una vez superada la Variante de Bera, y con final en el P.K. 80,5, en el paraje de Endarlatsa. Su final es compatible con la futura construcción de un nuevo viaducto sobre el río Bidasoa y su continuación por la Provincia de Guipúzcoa. La longitud del eje proyectado es de 2.533 m. La mayor parte del nuevo trazado sigue asentándose en el término municipal de Bera, como actualmente, lo que hace en su totalidad el existente, si bien la mejora de los parámetros de trazado lleva a la necesidad de proyectar el cruce del río en dos ocasiones mediante sendos viaductos, discurriendo la carretera entre ellos por el término municipal de Lesaka. Además de la mejora de la propia carretera, como elemento nuevo destacable que incorpora el proyecto, cabe reseñar la implantación del enlace de Bera, que permite realizar cambios de sentido y articular los accesos a la vía de los usuarios locales. En total se han previsto 6 estructuras nuevas a realizar. Han sido necesarios varios tramos de muros de refuerzo en diferentes puntos de la traza.



Eje de Belate N-121-A

Tramo:
Etxalar-Bera/Vera de Bidasoa

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
IBERINSA

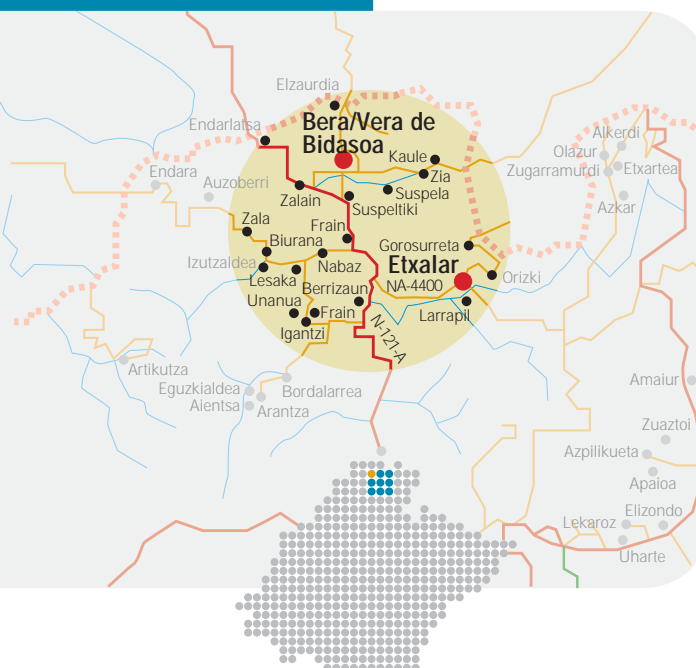
Presupuesto de adjudicación
21.214.728,11 euros

Plazo de ejecución
23 meses

Inicio obras
12 de abril de 2007

Finalización prevista
30 de marzo de 2009

Empresa adjudicataria
**UTE: OHHL/IDECONSA/
ECAY Y ANDUEZA**



La carretera objeto de actuación es la vía principal de la red actual en la zona de estudio, constituyendo parte del itinerario Pamplona/Iruña-Mugairi-Behobia, que es uno de los ocho grandes corredores radiales de la red definida como de Interés General de Carreteras de Navarra.

El objeto del Proyecto es aumentar la capacidad de la N-121-A en el tramo indicado, mediante un nuevo trazado que le dé características de Vía Rápida con velocidad de proyecto de 80 Km/h, la cual dispondrá cuando sea necesario de carriles de adelantamiento para dar fluidez al tráfico circulante de acuerdo al estudio de tráfico realizado y aumentando las condiciones de seguridad y comodidad.

El inicio del trazado de este tramo es la intersección de la N-121-A con la



carretera NA-4400 (Etxalar-Francia) y finaliza en el inicio de la Variante de Bera/Vera de Bidasoa. Se cruza el río Bidasoa en cuatro ocasiones, mediante cuatro viaductos de 158, 120, 140 y 172 m respectivamente. En el tramo inicial se proyecta la construcción del túnel de Amisalaieta, de 305 m de longitud. Para resolver los accesos a Lesaka, se construirá un semienlace situado al lado Este de la intersección actual de Lesaka.

Al final del tramo, se proyecta el enlace de Larrezabal, con el que se resuelve los accesos a la red de caminos existentes y se permite efectuar el cambio de sentido. La longitud de la carretera proyectada tiene un desarrollo de 3.720 m.

Eje de Belate N-121-A

Tramo:
Sunbilla-Etxalar

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
IBERINSA

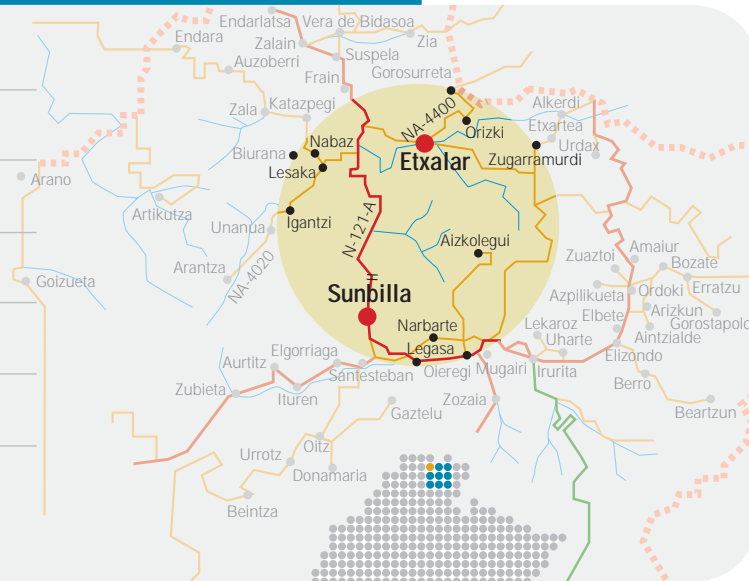
Presupuesto de adjudicación
21.941.516,96 euros

Plazo de ejecución
23 meses

Inicio obras
12 de abril de 2007

Finalización prevista
30 de marzo de 2009

Empresa adjudicataria
**UTE: OHHL/IDECONSA/
ECAY Y ANDUEZA**



El trazado desarrollado se inicia en el P.K. 65 de la actual carretera N-121-A y finaliza en la intersección con la carretera de acceso a Etxalar con una longitud total de 4.150 m.

Cruza el río Bidasoa en cuatro ocasiones, mediante cuatro viaductos de 200, 110, 190 y 105 m.

En este tramo se proyecta la construcción del túnel de Basataundi, de 425 m de longitud. En la intersección de esta nueva vía con la carretera NA-4020 (Arantza), se diseña un enlace (Enlace de Igantzi) que permite la realización

de todos los movimientos de salida y entrada a la nueva vía. Las obras de este tramo se finalizan con la construcción del enlace de Etxalar situado a la altura de la actual intersección de conexión con la carretera NA-4400 (Etxalar-Francia).

Se permite la realización de todos los movimientos.



Red Viaria

Obras en ejecución

Eje de Belate N-121-A

Tramo: Puente de Endarlatsa

OBRAS EN EJECUCIÓN

Financiación
SPRIN, S.A.

Autores del proyecto
SENER, Ingeniería y Sistemas, S.A.

Presupuesto financiado por el Gobierno de Navarra
9.866.390 euros

Plazo de ejecución
23 meses

Inicio obras
12 de abril de 2007

Finalización prevista
30 de marzo de 2009

Empresa adjudicataria
**UTE: MARIEZCURRENA/
ZUBIEDER/NORTUNEL Y URSSA**

Administración Contratante
Diputación Foral de Gipuzkoa



La estructura fundamental incluida en el proyecto, y que es el eje principal del mismo, es el viaducto singular con el que la N-121-A cruzará el río Bidasoa, en Endarlatsa.

Dado su emplazamiento en un entorno de gran valor, el puente debe tener el mínimo contacto con el río, tanto durante su ejecución como una vez en servicio.

Todo el diseño ha estado dirigido a satisfacer estas condiciones.

El puente tiene 190 m de longitud y salva el río Bidasoa, sin apoyos en el cauce, mediante un arco parabólico de 100 m de luz. El trazado se ha definido de forma que se adapte lo más posible a los condicionantes medioambientales e hidráulicos existentes en el ámbito del proyecto.





La plataforma de la carretera la integra una calzada de tres carriles de 3,50 m cada uno, y arcenes de 1,5 m.

Dos de los tres carriles se destinan al sentido de circulación Enderlatsa-Bera.

Se define un enlace con el que se permiten todos los movimientos de incorporación y cambios de sentido, desde la carretera actual a la nueva y viceversa.

Este puente se construye dentro del contrato para la "Construcción del ensanche y mejora de la carretera N-121-A desde la glorieta de Laskuain (Behobia) hasta Enderlatsa", promovido por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Esta actuación se ejecuta dentro del ámbito del Convenio firmado el 25 de mayo de 2004, entre el Gobierno de Navarra y la Diputación Foral de Gipuzkoa, para establecer las características de la reforma de la carretera N-121-A entre Enderlatsa e Irún, y las condiciones de propiedad, uso y titularidad".

Por su parte, la Sociedad para la Promoción de Infraestructuras de Navarra (SPRIN, S.A.) financia este proyecto a través del convenio suscrito con el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.





Red Viaria

Obras en ejecución

Ensanche y mejora de la carretera NA-124

Caparroso-Carcastillo, entre Santacara y Murillo el Fruto

OBRAS EN EJECUCIÓN

Autores del proyecto
Consultores en Ingeniería
y Arquitectura (SERS S.A.)

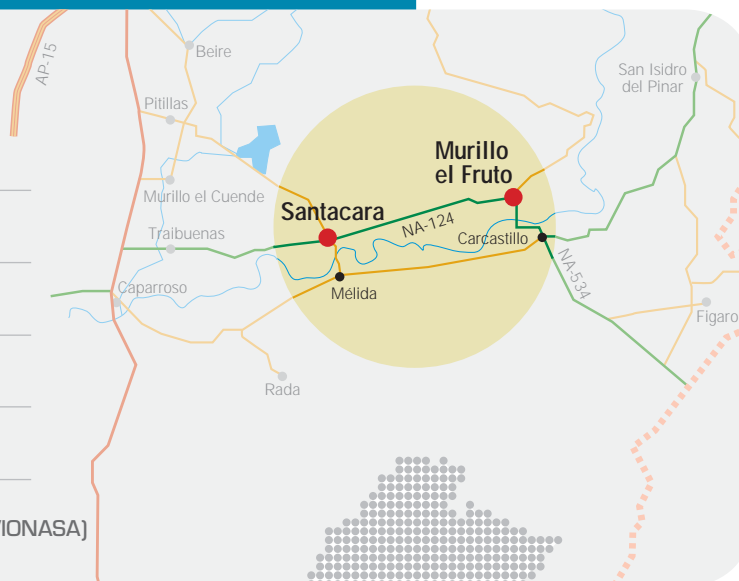
Presupuesto de adjudicación
1.815.795,09 euros

Plazo de ejecución
14 meses

Inicio obras
24 de diciembre de 2007

Finalización prevista
24 de febrero de 2009

Empresa adjudicataria
Vías y Obras de Navarra (VIONASA)



Las obras reseñadas consisten en el ensanche de la carretera NA-1240, Caparroso-Carcastillo entre Santacara y la Variante de Murillo el Fruto pasando de una plataforma actual de 6,00 m de ancho a una plataforma de 7,00 m de calzada con arcenes de 1,00 m (7/9).

Además del mencionado ensanche deberá mejorarse el trazado de la carretera desplazando el eje hacia uno de los lados, de forma que la ampliación se realice por la derecha o izquierda pudiéndose mantener el tráfico por la carretera actual durante las obras.

La anchura actual del tablero es de 6,00 m que deberá pasar a 10,00 m para dar cabida a la calzada completa con arcenes (9,00 m) y a las nuevas barreras de seguridad (2x0,5 m).

