

MEMORIA 2010

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones

02

RED VIARIA: PROYECTOS

NA-128. Tramo: Caparroso-Mérida

APROBADO DEFINITIVO

Aprobación técnica:
23 de marzo de 2007

Aprobación definitiva:
15 de septiembre de 2010

Presupuesto de ejecución:
7.290.475,86 €

Longitud de la actuación:
8,3 km



La actuación objeto del proyecto consiste en el ensanche y mejora de la carretera NA-128 (Caparroso-Carcastillo), tramo: Caparroso-Mérida, que unida a la del tramo Mérida-Carcastillo, ya realizado anteriormente, completa la mejora de la carretera NA-128

En la actualidad, dicha carretera dispone de una plataforma de 6,00 m. sin arcenes, con curvas de radio reducido y un trazado en alzado peligroso, debido a la existencia de cambios de rasante con una distancia de visibilidad inferior a la mínima necesaria.

La longitud total de la obra es de 8.298 m. El inicio de la actuación se localiza en el PK. 1+413 de la carretera existente, coincidiendo con el final de Caparroso. Acaba el tramo una vez superada la intersección del polígono industrial de Mérida a la entrada de esta población. Se diferencian tres tramos según la actuación a realizar:

- **1º** : Ensanche y mejora de la calzada actual por la margen derecha.
- **2º**: Ensanche y mejora a ambos lados de la carretera actual y rectificación de varias

curvas, reduciendo las doce curvas actuales a cuatro de radios más amplios.

- **3º**: Ensanche y mejora de la carretera actual por la margen izquierda.

La sección de la carretera proyectada está formada por dos carriles de 3,00 m. con arcenes de 1,50 m. y bermas de 0,50 m. a ambos lados.

En el PK. 4+640 se ha proyectado una nueva intersección en T con la carretera NA-5510 en Rada.

Variante de Orkoien-Enlace de Arazuri

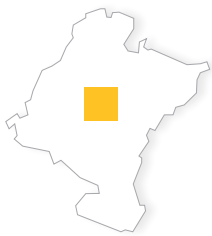
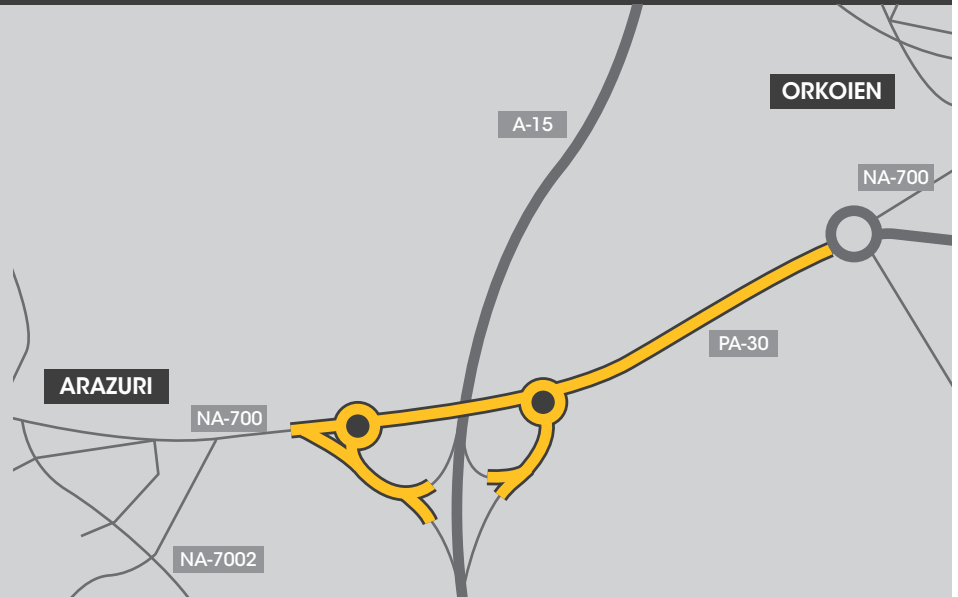
APROBADO DEFINITIVO

Consultor:
Sertecna, S.A.

Fecha de aprobación:
OF 56/2010 de 15 de septiembre.
BON 118 de 29 de septiembre de 2010

Presupuesto:
2.168.553,60 €

Longitud:
0,7 km



El proyecto contempla las obras necesarias para el desdoblamiento de la calzada de la carretera NA-700, entre la glorieta en la que termina la Variante de Orkoien y el enlace de Arazuri de la Ronda Oeste.

La tipología del enlace con la Ronda Oeste se modifica mediante la construcción de dos glorietas cerradas.

La carretera pasa a tener dos calzadas con dos carriles de 3,50 m. de ancho cada una, arcén interior de un metro y arcén exterior de 2,50 m. Las calzadas están separadas con una mediana de hormigón de un metro de ancho.

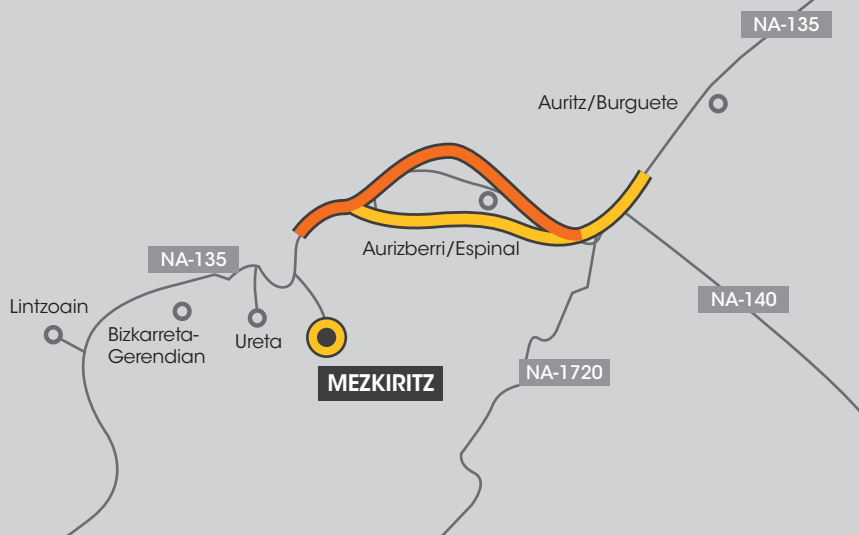
Tunel de Mezkiritz

APROBADO PROVISIONAL

Consultor:

**UTE :Sers-Azierta
Ingeniería S.L.**

 **Alternativa Norte**
 **Alternativa Sur**



Mediante acuerdo del Gobierno de Navarra de 10 de mayo de 2010, en el marco del "Plan Navarra 2012. Actuación Prioritaria Túneles de Erro y Mezkiritz", se declaró el "Estudio Informativo del Túnel de Mezkiritz en la carretera N-135 (Pamplona-Francia por Luzaide/Valcarlos)", promovido por el Departamento de Obras Públicas Transportes y Comunicaciones, como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, y se sometió el mismo a información pública y audiencia a los Ayuntamientos cuyos términos quedan afectados, a los efectos previstos en la Ley Foral 35/2002,

de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, así como a los efectos del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

En este Estudio Informativo se estudiaron dos alternativas:

Alternativa Norte

El arranque de la alternativa se produce en la N-135 entre Mezkiritz y Espinal a unos 400 m. de la intersección de Mezkiritz.

En este primer tramo se corrige el sinuoso trazado de la carretera actual mediante una curva de radio 540 y pendiente del 7%. La traza se apoya en la

ladera situada al Norte de la actual N-135 produciendo un desmonte con una altura máxima de 11,7 que afecta al recorrido del Camino de Santiago que se repone por la coronación del mismo. A continuación el trazado se aleja hacia el este de la actual N-135 para dirigirse a la entrada del túnel cuyo emboquille se produce en la D.O. 1+057. La salida del mismo se realiza en la D.O. 1+529 con una pendiente considerablemente inferior (0,9%), lo que supone una longitud total de 472 m.

Una vez superado el túnel, el trazado rodea por el Norte el núcleo urbano de Auritzberri/Espinal con una amplia

curva de radio 1.050 m. y una suave pendiente del 0,9% atravesando los prados existentes en el entorno de la localidad.

En torno a la D.O. 2+250 se plantea un semienlace mediante un paso inferior de 13,00x5,30 para dar acceso al núcleo de Espinal. En este tramo se producen los mayores terraplenes del trazado.

El trazado continúa rodeando por el Norte el núcleo de Espinal con una pendiente descendente del 1,6% interceptando camino que se reponen por la margen izquierda hasta llegar a la D.O. 3+100, punto en que se cruza el Camino de Santiago sobre el que se proyecta un puente de un vano de 30 m. con tablero de 11 m. de ancho que sirve además para dar paso a un barranco.

Siguiendo el recorrido, la traza busca de nuevo la actual N-135 en la D.O. 4+000 aumentando la pendiente hasta el 7%. Antes, en la D.O. 3+500, se plantea una intersección en la margen derecha para solucionar el acceso a y desde Espinal en su lado Este. Desde la D.O.

4+000 hasta el final del trazado en el 5+396, la traza se adapta al perfil de la carretera actual pero corrige en planta la curva de 90° que existe junto a la gasolinera mediante una curva de radio 300 planteando la reposición de la intersección existente para el acceso a la gasolinera.

Alternativa Sur

El trazado arranca en el mismo punto de la N-135 que la alternativa Norte descrita con anterioridad y produce una afección similar al Camino de Santiago que es repuesto también por la coronación del desmonte. A partir de ahí, en lugar de dirigirse hacia el este como hacía la alternativa Norte, el trazado gira ligeramente en dirección sureste apoyándose en la ladera situada al Sur del trazado de la carretera actual y subiendo con una pendiente del 7,3% hacia el collado donde se plantea el falso túnel en la D.O. 1+660 con una longitud de 157 m.

Desde la salida del falso túnel, el trazado inicia un suave descenso con una pendiente del 0,5% y rodea por el Sur el núcleo urbano

de Auritzberri/Espinal con una curva de radio 1.800 m. sobre una ladera poblada de robles y hayas.

Una vez salvada por el Sur la urbanización existente en torno a la D.O. 3+100, la traza gira hacia el noreste y aumenta su pendiente hasta el 6,3% para dirigirse al encuentro de la carretera existente al final del tramo.

En la D.O. 3+800, el trazado cruza transversalmente la actual carretera mediante un paso inferior de 7,00x5,00 m. y a continuación, alrededor de la D.O. 4+000, se plantea un enlace completa que resuelve mediante un paso inferior de 13,00x5,30 m. la conexión con el núcleo urbano de Espinal desde la carretera actual, y el acceso a la gasolinera existente. Finalmente, el trazado se adapta al perfil de la carretera actual con una pendiente positiva del 2,6% finalizando el recorrido en la D.O. 4+807.

Variante Sur de Tafalla

APROBADO PROVISIONAL

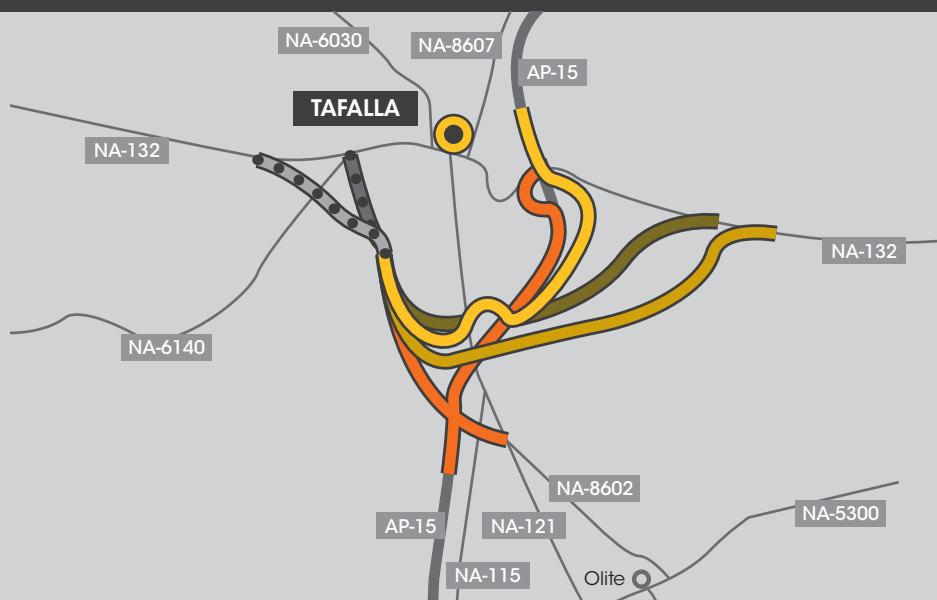
Consultor:

Azierta Ingeniería S.L.

Fecha de adjudicación:

20 de julio de 2009

- Alternativa 1**
- Alternativa 2**
- Alternativa 3**
- Alternativa 4**
- Alternativa A**
- Alternativa B**



Por acuerdo del Gobierno de Navarra, de 28 de julio de 2010, se declara el "Estudio Informativo del Proyecto de Variante de Tafalla", como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, y se somete el mismo a información pública y audiencia al Ayuntamiento cuyo término queda afectado, a los efectos previstos en la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, así como a los efectos del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Se han diseñado una serie de alternativas, conformadas en torno a dos tramos de inicio (Tramo A o Tramo B), y a otros cuatro tramos alternativos finales o principales (Tramo 1 - Alternativa 1 a 4).

Tanto el Tramo A como el Tramo B tienen en común el punto final, punto que a su vez es el inicio de cada uno de los "Tramos 1" de cada alternativa.

Así, las distintas alternativas están compuestas por los siguientes tramos:

- **Alternativa 1:** Tramo A o Tramo B + Tramo 1
- **Alternativa 2:** Tramo A o Tramo B + Tramo 1
- **Alternativa 3:** Tramo A o Tramo B + Tramo 1
- **Alternativa 4:** Tramo A o Tramo B + Tramo 1

Tramo A.

Este tramo tiene su inicio en la intersección actual entre las carreteras NA-132 (Estella-Sangüesa) y la NA-6140 Tafalla-Miranda de Arga, a la altura del P.K. 32

de la primera. Se remodela la intersección actual en T para convertirla en glorieta, convirtiéndose en el acceso al núcleo urbano de Tafalla desde la variante. En su trayecto en dirección Sur la variante pasa entre el cementerio de Tafalla y el Alto de las Cruces y prosigue hacia el sureste, adentrándose en la zona de Gallos Cantan, finalizando en su punto más cercano al cauce del barranco. En total este tramo tiene una longitud total de 1.300 m. y conlleva también la construcción de un paso inferior bajo la futura línea ferroviaria de alta velocidad.

Tramo B.

El Tramo B tiene su inicio aproximadamente en el P.K. 31 de la NA-132, girando hacia la derecha se separa de la carretera actual para tomar dirección sureste, donde baja

la pendiente condicionada por el cruce bajo la futura línea ferroviaria del TAV. Inmediatamente después girar a izquierdas y conexas a nivel con la NA-6140, carretera de Tafalla a Miranda de Arga. Posteriormente, la traza continúa paralela a un barranco, cruzando la vía pecuaria Travesía-9 que se repone mediante un paso superior sobre la carretera.

El acceso al núcleo urbano de Tafalla desde la nueva variante se realiza a través de la carretera NA-6140 de Tafalla a Miranda de Arga.

Tramo 1 - Alternativa 1.

Tiene su inicio, al igual que todos los “**Tramos 1**”, en el final de los **tramos A y B**. La nueva carretera se inicia con dirección Sur y tras girar a la izquierda en el paraje de Las Hoyas, toma dirección este y comienza a descender para conectar seguidamente con la carretera N-121. Dicha conexión se diseña como una intersección a nivel en forma de glorieta, y recoge los tráficos que circulan por la N-121, la nueva carretera y el ramal de entrada en la AP-15 dirección Sur.

A partir de la nueva glorieta, el itinerario de la variante continúa por carreteras existentes, inicialmente lo hace por un pequeño tramo de la N-121 hasta llegar a la glorieta que da acceso a la AP-15. A través del enlace actual entre N-121 y AP-15, el itinerario contemplado para este **Tramo 1 - Alternativa 1** continúa por la AP-15 dirección Pamplona hasta llegar a la zona donde se cruzan la AP-15 y la NA-132 actual. En dicha intersección se prevé el Nuevo Enlace Norte que permitiría volver a tomar la NA-132 actual.

Tramo 1 - Alternativa 2.

Tiene el mismo trazado que el **Tramo 1-Alternativa 1** hasta el enlace actual entre N-121 y AP-15. En el lado este de la AP-15, una vez cruzada a través del paso inferior existente, se realiza la conexión de un nuevo subtramo de nueva construcción perteneciente al nuevo itinerario (variante Sur). Esta conexión se materializará mediante la construcción de una glorieta en el lado este de la Autopista, glorieta en la que entroncarán los dos ramales de entrada y salida de la Autopista. A continuación la traza toma ligeramente dirección noreste en línea recta para realizar el cruce sobre la línea ferroviaria existente Castejón-Alsasua. Cruzada la línea ferroviaria la traza gira a izquierdas tomando una dirección noreste más pronunciada cruzando la loma del terreno del paraje de Caracierzo de Santa Marina. A medida que el trazado se va aproximando a la carretera NA-132 existente, comienza a girar a derechas hasta su final donde se conecta con la carretera actual mediante una intersección en “T” que

permite todos los movimientos, y que se diseñará con los correspondientes carriles aceleración-deceleración, además de los carriles centrales.

Tramo 1 - Alternativa 3.

Coincide prácticamente en planta y alzado con el inicio de los “**Tramos 1**” de las **Alternativas 1 y 2**. En este caso la recta dirección sur es algo más larga que en los casos anteriores, hasta conectar con la N-121 mediante una glorieta, donde confluye también el ramal de entrada a la Autopista AP-15 dirección Sur.

Al sur de la estructura de la AP-15 y sobre la N-121 se ubica una nueva que materializa la conexión de la Variante con las carreteras N-121 y AP-15 con el aprovechamiento de la estructura actual que permite a la Autopista salvar la N-121. Desde esta glorieta la traza discurre entre la AP-15 y la propiedad de V. Luzuriaga. Tras este último cruce, el recorrido prosigue dirección noreste hasta intersectar con la carretera N-132. Previamente a su final, se conectará la carretera N-132 mediante una intersección en “T”, con los correspondientes carriles aceleración-deceleración y carriles centrales de espera, que permite todos los movimientos.

Tramo 1 - Alternativa 4.

Coincide prácticamente en planta y alzado con el inicio de los “**Tramos 1**” de las **Alternativas 1, 2 y 3**. Cruza el Camino del Curtido, y continúa de forma subparalela al citado camino y junto a la Subestación Eléctrica Transformadora, hasta que gira hacia la izquierda “buscando” la perpendicularidad con la AP-15. En este encuentro se proyecta el Nuevo Enlace Sur de la NA-132 con la AP-15, de tipología diamante con “pesas”.

Asimismo, en la intersección de las carreteras N-121 y NA-8602 (travesía de Olite), se diseña una gran glorieta que permite la conexión de éstas con la AP-15 y la NA-115

A través del Nuevo Enlace Sur, el itinerario continúa por la AP-15 hasta el cruce actual de esta con la NA-132, donde se proyecta el Nuevo Enlace Norte. El Nuevo Enlace Sur permitirá la conexión de un futuro polígono industrial previsto por Nasuinsa con la AP-15, además de dotar de una conexión muy cercana del núcleo urbano de Tafalla con la citada Autopista.

Túnel de Erro

PROYECTO EN REDACCIÓN

Consultor:

**UTE :Sers-Azierta
Ingeniería S.L.**

Longitud:

7 km

Fecha de aprobación:

24 de octubre de 2008



Mediante acuerdo del Gobierno de Navarra de 10 de mayo de 2010, en el marco del "Plan Navarra 2012. Actuación Prioritaria Túneles de Erro y Mezkiritz", se declaró el "Estudio Informativo del Túnel de Erro en la carretera N-135 (Pamplona-Francia por Luzaide/Valcarlos)", promovido por el Departamento de Obras Públicas Transportes y Comunicaciones, como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, y se sometió el mismo a información pública y audiencia a los Ayuntamientos cuyos términos quedan afectados, a los efectos previstos en la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y

Urbanismo, así como a los efectos del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Alternativa Norte-Sur

El nuevo trazado propuesto por esta alternativa tiene su origen en las proximidades de la localidad de Zubiri, antes de llegar a la actual travesía y a la altura de la cantera de Magna. El trazado arranca con una recta en dirección Noreste con una pendiente del 1% que lo separa de la actual carretera N-135, y eleva la rasante para afrontar el paso sobre el río Arga mediante un viaducto de 140 m. de longitud. El vano situado más al Este, se aprovecha en este caso, para realizar la reposición del Camino de Santiago.

Una vez superado el río Arga, el trazado discurre paralelo al barranco Ibérico dirigiéndose hacia su cabecera donde se sitúa la entrada del túnel de 2.300 metros de longitud.

A la salida del túnel se realiza el paso sobre el río Erro con una estructura de 70 m., formada por tres vanos. Una vez salvado el río, la traza disminuye la pendiente y se dirige por el Sur del núcleo urbano de Erro hacia la confluencia de las carreteras NA-2330, NA-2332 y NA-2333 donde se plantea un enlace con las carreteras NA-2330, NA-2332 y NA-2333 antes del entronque final con la N-135 al Este del núcleo urbano de Erro.

Variante de Ororbía

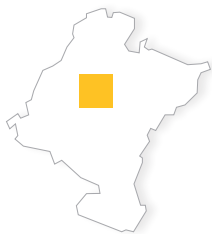
PROYECTO EN REDACCIÓN

Consultor:
LKS Ingeniería

Fecha de adjudicación:
27 de mayo de 2010

Presupuesto de adjudicación:
150.450 € (IVA incl.)

Longitud aproximada:
2,5 km



La actual travesía de Ororbía, en la carretera NA-700 que une Pamplona y Estella, es especialmente conflictiva por su sinuoso trazado en planta y fuerte pendiente, así como por las intersecciones existentes dentro del casco urbano.

Además, al Norte y al Sur del núcleo residencial, se han desarrollado dos áreas industriales que generan un importante número de desplazamientos, fundamentalmente hacia Pamplona, aumentando la inseguridad vial y las molestias a los vecinos.

El proyecto en redacción pretende mejorar la situación descrita planteando una variante por el norte de la localidad con un impacto ambiental lo más reducido posible.

Dadas las distintas posibilidades que existen para resolver la intersección resultante con la carretera NA-7010 que discurre entre Astrain e Iruztun y las conexiones inicial y final de la variante con la carretera actual, se ha considerado oportuno elaborar un estudio informativo en el que se plantean dos alternativas diferentes, de manera que el trámite de información pública necesario para su aprobación, permita seleccionar la más idónea.

Remodelación rotonda Zortziko

PROYECTO EN REDACCIÓN

Consultor:

Sertecna, S.A.

Fecha de adjudicación:

31 de julio de 2009



En la glorieta de Zortziko confluyen importantes viales de tráfico de la comarca de Pamplona. En esta glorieta: arranca la Ronda Norte, con una intensidad media diaria de más de 30.000 vehículos en alguno de sus tramos; es la principal vía de entrada a Berriozar (avenida de Guipúzcoa); capta parte del tráfico generado por el barrio de Buztintxuri; constituye una salida de Pamplona desde el barrio de San Jorge.

El tráfico es tan intenso en horas punta, hasta 5.400 vehículos/hora, que se produce la saturación en la glorieta alcanzando hasta la glorieta de Artica.

Para solucionar los problemas de tráfico en la glorieta, y dado que las obras encaminadas al aumento de su capacidad no serían suficiente, se ha pensado en la construcción de un paso a distinto nivel que salve la avenida de Guipúzcoa. En el proyecto se desarrollará la alternativa seleccionada, considerando los factores

funcionales, económico, la afección al tráfico en la fase de ejecución de las obras y el impacto ambiental.

Las obras a proyectar comienzan en la glorieta de la AP-15, cruza la glorieta de Zortziko y conecta con la PA-30. El punto de conexión con la PA-30 tendrá que compatibilizar la conexión de las calzadas con el planeamiento de la zona.

Los términos municipales afectados son: Berriozar, Artica, Pamplona.



Autovía de Navarra A-15: Tramo Navarro

PROYECTO FINALIZADO

Consultor:

U.T.E. AEPO S.A.
Berceo Ingenieros S.L.

Longitud:

18,2 km



El Tramo Navarro de la A-15 forma parte de la Autovía Medinaceli-Soria-Tudela, y corresponde su proyecto y ejecución al Gobierno de Navarra en virtud de sus competencias en materia de infraestructuras dentro del territorio foral.

El objeto del proyecto es establecer una nueva vía de alta capacidad que comunique Soria con Tudela, para lo que se ha partido de las conclusiones del estudio de corredores incluido en el Estudio Informativo de la Autopista Soria-Tudela, encargado

por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, realizando los ajustes necesarios para su conversión en Autovía libre de peaje con el consecuente estudio de nuevos enlaces que aseguren la correcta conexión con el resto de vías atravesadas (NA-6900, NA-160 y NA-6810).

Con una longitud total de 18,2 km, este nuevo tramo comienza en el límite entre Navarra y Aragón, cerca de Monteagudo, y finaliza en el nudo donde confluyen las autopistas AP-68 y AP-15.

En su diseño se ha puesto especial atención en paliar la fragmentación de hábitats derivado del efecto barrera que una obra de estas características tiene siempre sobre la fauna.

Dispondrá de una sección tipo constituida por dos calzadas con dos carriles de 3,5 m de ancho cada una, arcenes exteriores de 2,5 m, interiores de 1 m y mediana de separación de calzadas de 10 m.

Mejora de accesos al Valle de Yerri por Grocin PROYECTO FINALIZADO

Consultor:
Maesic, S.L.

Longitud:
5,0 km



El proyecto contempla las obras necesarias para el Ensanche y mejora de la calzada en la carretera NA-7008 entre Villatuerta y la carretera NA-700, Pamplona-Estella (Etxauri).

Se incluyen el mismo, además de la Variante de Grocin, pequeñas variantes en su recorrido y la mejora de las intersecciones existentes así como la creación de dos nuevas para acceso a Grocin.

Las estructuras más destacadas son el nuevo puente sobre el río Iranzu y los marcos, convertidos en pasos de fauna, sobre el regacho Arana.

La longitud total del tramo mejorado es de 5.031 metros y la sección tipo de la carretera es de una calzada con dos carriles de 3,00 metros de ancho, arcenes de 0,50 metros y sendas bermas de 0,50 metros cada una.

NA-624, Peralta-Andosilla

PROYECTO FINALIZADO

Consultor:

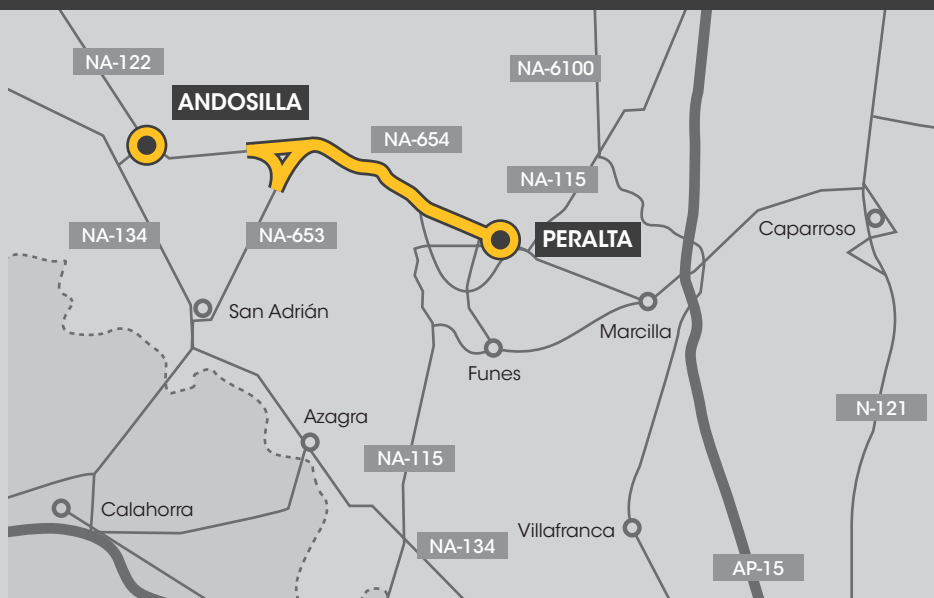
Incoydesa-Ingennia, S.A.

Presupuesto:

4.300.000 €

Longitud:

5,4 km



Tramo: Variante de Peralta-Altos de Peralta

El proyecto contempla las obras necesarias para el Ensanche y Mejora de la calzada en la carretera NA-624 entre la Variante de Peralta y los Altos de Peralta.

Se incluyen el mismo pequeñas variantes en su recorrido y la mejora de las obras de drenaje transversal, así como la señalización vertical y horizontal.

Se cambia la prioridad en la intersección final, se da prioridad al tráfico Peralta-San Adrián sobre el Peralta-Andosilla por ser más importante.

Las estructuras más destacadas son; el paso superior de la Cañada Real Pasada principal del Ebro de 44 metros, los dos pasos inferiores de la Cañada Real Milagro Aezcoa y la Pasada 5, finalmente el puente sobre el barranco del Raso. Todas estas estructuras funcionan como pasos de fauna.

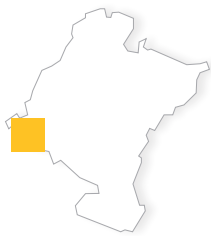
La longitud total del tramo mejorado es de 5.440 metros y la sección tipo de la carretera es de una calzada con dos carriles de 3,50 metros de ancho, arcenes de 1,00 metros y sendas bermas de 1,00 metros cada una.

NA-7230 de Viana a Aras

PROYECTO FINALIZADO

Consultor:
Vigiconsult, S.A.

Longitud:
5,8 km



El proyecto contempla las obras necesarias para el ensanche y mejora de la calzada en la carretera NA-7230 entre Viana y Aras.

Se incluyen el mismo pequeñas variantes en su recorrido y la mejora de las obras de drenaje transversal, así como la señalización vertical y horizontal.

Las estructuras más destacadas son, la ampliación de la estructura existente denominada Puente del Olivar que salva la vaguada del Barranco de Recajo, y los tres marcos introducidos que funcionan como pasos de fauna.

La longitud total del tramo mejorado es de 5.832 metros y la sección tipo de la carretera es de una calzada con dos carriles de 3,00 metros de ancho, arcenes de 0,50 metros y sendas bermas de 0,50 metros cada una.

MEMORIA 2010

Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones

