

Duplicación de calzada de la variante de Alsasua y nudo de enlace con la autovía de La Barranca

POR LA REDACCIÓN



Vista general de la variante de Alsasua.

Las obras, de la que ya dimos noticia en un número anterior, en la entrevista que se le hizo al Consejero de Obras Públicas de Navarra, Sr. Palacios Zuasti, contaron con un presupuesto de adjudicación que sobrepasó los 2 423 Mpta.

La longitud del tramo de proyecto de construcción se fijó en 2 600 m, comprendidos entre la Cementera de Olazagutía y la ermita de San Juan.

La longitud del proyecto es, por tanto, de 2 calzadas de 2 600 m cada una en la autovía N-I, 2 calzadas de 1 100 m cada

una en la autovía de La Barranca y la de los ramales de sentido único (6 350 m) y de doble circulación (3 707 m).

La pendiente máxima es del 2%, el radio mínimo es de 650 m y la velocidad específica del proyecto es de 120 km/h.



interior de 1 m. La mediana, salvo excepciones, varía entre 1,50 y 2,75 m.

El resto de los ramales de enlace poseen una anchura de 4,50 m, arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1 m.

Firmes

Para la secciones estructurales del firme, y de acuerdo a la explanada sobre la que se cimentan y el volumen de tráfico, se ha seguido lo contenido en la Instrucción 6.1 y 6.2 I.C sobre secciones de firme, de 23 de mayo de 1989.

Descripción del trazado

Su inicio se sitúa en la actual N-I, junto la instalación aérea de La Cementera que la cruza y en el punto donde finaliza el proyecto de duplicación de calzada de la N-I a su paso por Olazagutía. La duplicación en esta zona inicial se efectúa hacia la derecha para evitar una mayor afección al trazado del ferrocarril. Desde aquí, el nuevo trazado se aparta del anterior, girando hacia el sur y, posterior-

mente, hacia el norte, iniciando un desmonte que finaliza en el cruce con el río Burunda.

La rasante en este tramo comentado es casi horizontal desde el origen y pasa al 1% de pendiente hasta el paso del río. Más adelante, mantiene valores inferiores al 1% en rampa pasando bajo los dos ferrocarriles, sobre el Río Alzania y bajo la reposición de la calle de acceso a la estación. Finalmente, la inclinación de la rasante se incrementa hasta el 2% y hasta la terminación del tramo.

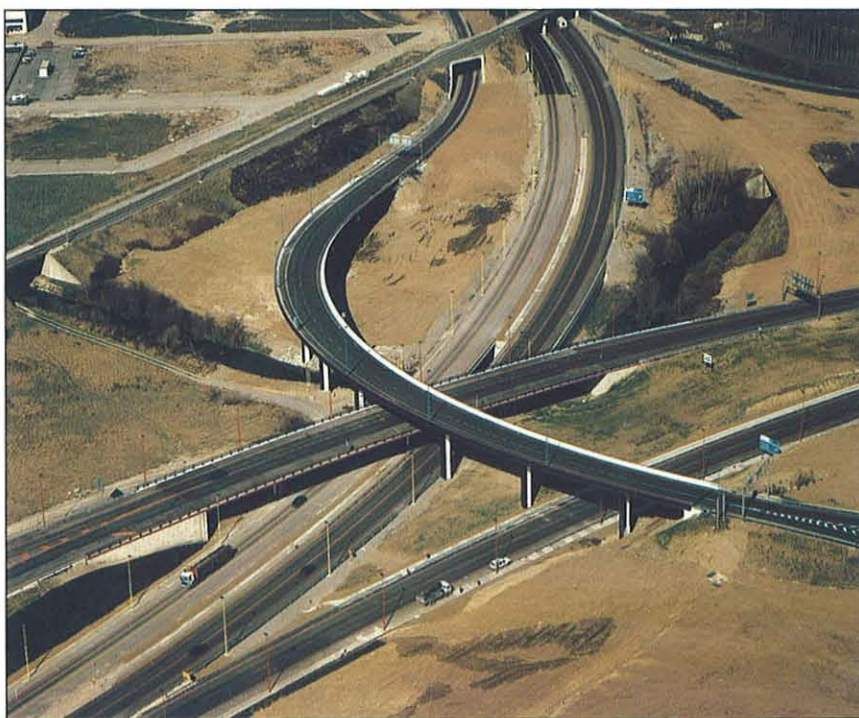
En planta, tras pasar el primer río, se alternan radios de 800 m, con sus correspondientes clotoides, hasta el final del trazado.

Para los ramales principales de conexión con la autovía de La Barranca, se han proyectado radios amplios con valores superiores a 650 m, siendo sus alzados compatibles con las plantas, con unos valores de inclinación de la rasante no superiores al 2,75%.

Los otros dos movimientos que completan el nudo de conexión con la citada autovía se resuelven con un ramal directo para el tráfico Pamplona-Irún y con un ramal semidirecto de 180 m de radio mínimo y pendiente máxima

Sección transversal

La sección tipo del tronco de la N-I y de los ramales principales (Vitoria - Pamplona y Pamplona - Vitoria), está compuesta por dos calzadas independientes formadas por dos carriles de 3,75 m cada uno, arcén exterior de 2,50 m e



A lo largo del trazado se han construido 1 enlace entre las dos autovías, 2 enlaces de autovía en carreteras, 4 intersecciones tipo glorieta en carreteras secundarias y 1 intersección en el carril central.

La velocidad específica del proyecto es de 120 km/h

del 7,5%, que, mediante la estructura más importante de las incluidas en esta obra, permite su paso sobre el río Burunda, la N-I y los dos ramales principales de conexión con la autovía de La Barranca.

La conexión de las obras proyectadas con los núcleos urbanos de Olazagutía y Alsasua, zonas industriales anejas y, en general, con la red viaria local, se logra mediante la creación o remodelación de varios ramales que componen los enlaces de Olazagutía (con cuatro ramales y una reposición sobre la nueva autovía Madrid-Irún) y de la Estación (con otros cuatro ramales, una glorieta y la reposición de la calle de acceso a la estación de ferrocarril de Alsasua).

Por la obra de la carretera Olazagutía-Alsasua, situada al sur del nudo de conexión con La Barranca, se permitirán todos los movimientos posibles entre ambas poblaciones y su comunicación en cualquier sentido con las dos autovías próximas proyectadas. El radio mínimo para esta carretera es de 120 m, siendo la inclinación máxima de su rasante de un 6%. Uno de los elementos destacables en su trazado es la glorieta, que permite resolver la intersección a nivel de los movimientos que tienen su origen o destino en el ra-



Vista parcial de la variante inaugurada en la fase de construcción.

mal Irún-Pamplona con la carretera de acceso a la Sierra de Urbasa y con la propia carretera descrita.

Otro elemento que destacar es la estructura de paso sobre la autovía de La Barranca con un carril central de espera para giro a la izquierda en dirección a Irún.

Finalmente, se proyectan las obras necesarias para dotar al futuro Polígono Industrial de Isadia, situado en el término municipal de Alsasua, entre las dos líneas férreas descritas anteriormente y al Oeste de la N-I, de la comunicación necesaria con el núcleo de Alsasua y la autovía Madrid-Irún, resuelta a través del enlace de la Estación.

En resumen, a lo largo del trazado se han dispuesto 1 enlace entre las dos autovías, 2 enlaces de autovía con carreteras, 4 intersecciones tipo glorieta en carreteras secundarias y 1 intersección con el carril central.

Así mismo, se han construido 15 estructuras, la más larga la del ramal Irún-Pamplona sobre la N-I y la N-240, de 276 m de longitud. Además, se pueden destacar: el paso ramal P-V sobre la N-I de 112 m y el ramal Pamplona-Irún sobre el río Alzania de 119 m. ■



Intersecciones y cambios de sentido de tipo glorieta.

Magnitudes más importantes

Desmante	740 000 m ³
Terraplén	350 000 m ³
Zahorra artificial	53 000 m ³
Mezclas bitumin.	80 000 t.