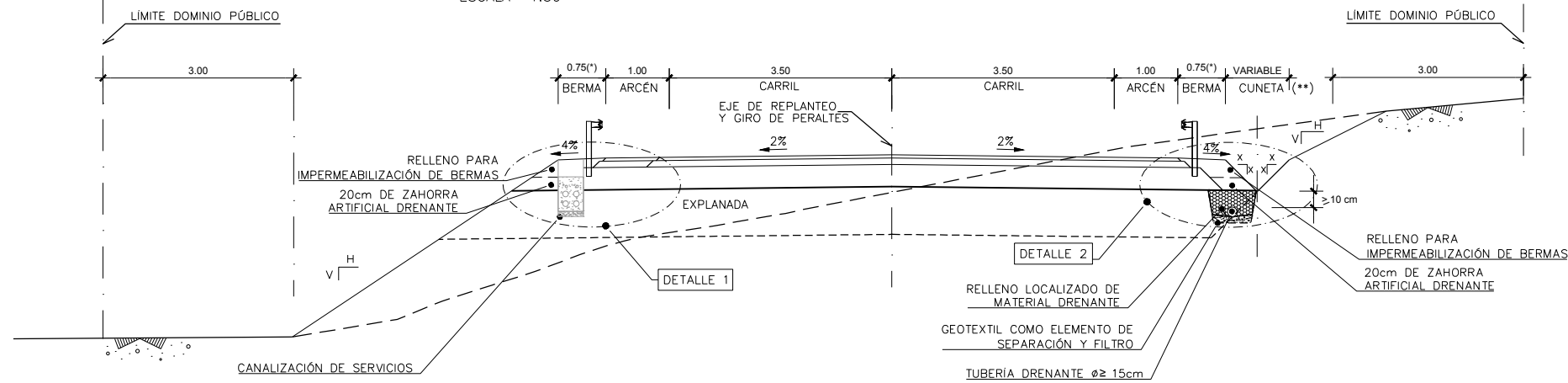


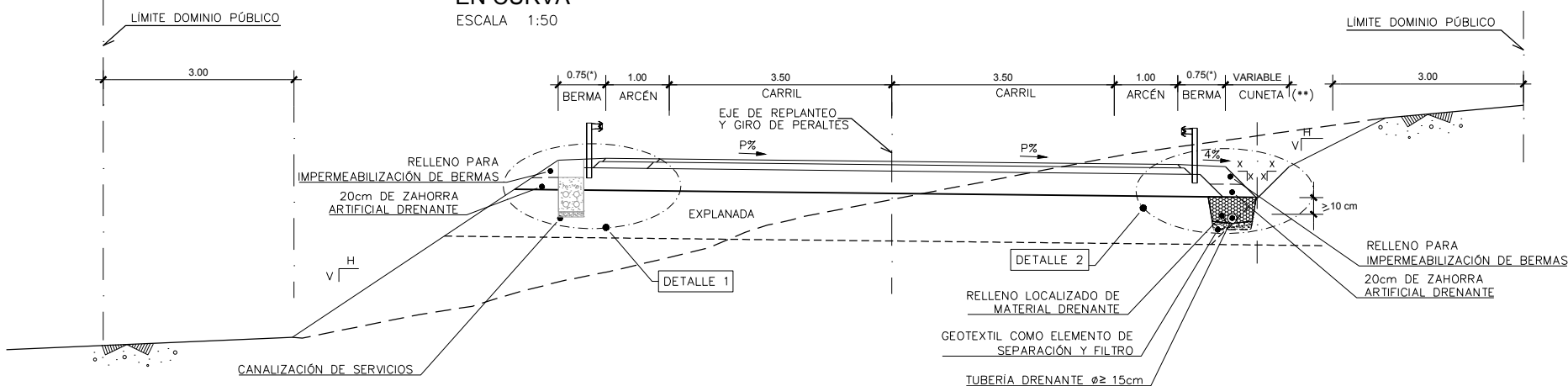
SECCIÓN TIPO ACONDICIONAMIENTO N-260 (RECTA)

ESCALA 1:50



SECCIÓN TIPO ACONDICIONAMIENTO N-260 EN CURVA

ESCALA 1:50



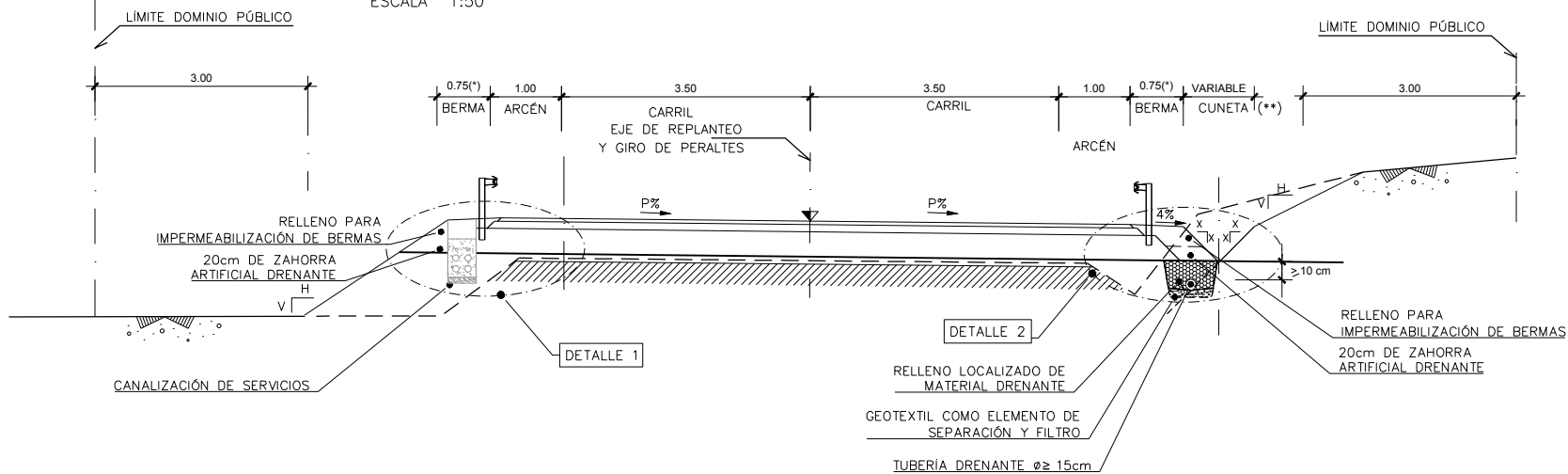
* BERMA ADICIONALES

** TRAMIFICACIÓN DE CUNETAS

*** EL PERALTE EN LA BERMA EXTERIOR SERÁ COMO MINIMO DEL 4%, E IGUAL AL PERALTE EN CASO DE QUE ESTE SUPERE EL ANTERIOR VALOR

SECCIÓN TIPO EN COINCIDENCIA CON PLATAFORMA DE N-260 EXISTENTE

ESCALA 1:50



* BERMA DE DESPEJE

** EL LÍMITE DE DOMINIO PÚBLICO SE MEDIRÁ DESDE EL BORDE EXTERIOR DE LA CUNETA DE CABEZA DE DESMORTE O DE PIE DE TERRAPLÉN EN CASO DE QUE ALGUNA DE ELLAS SEA NECESARIA

*** EL PERALTE EN LA BERMA EXTERIOR SERÁ COMO MINIMO DEL 4%, E IGUAL AL PERALTE EN CASO DE QUE ESTE SUPERE EL ANTERIOR VALOR

TRAMIFICACIÓN CUNETAS

DESCRIPCIÓN	CROQUIS	TRAMOS	MARGEN
Cuneta profunda de 1m de anchura, triangular con taludes 1:1 (calado 0,50m)		Genérica	Ambas
Cunetón trapecial de 2,25m de base, taludes 1:1 (calado 1,20m)		4+360 - 4+600 5+100 - 5+260	Derecha
Cuneta trapecial de 1m de base, 2m arriba y 0,5m de calado		7+120 - 7+200 7+520 - 7+620 7+960 - 8+100 8+480 - 8+620 10+780 - 10+960	Derecha
Cuneta trapecial de 1,6m de base, 2,6m arriba y 0,5m de calado		6+700 - 7+080	Derecha
Cuneta de seguridad de 2,2m de anchura, triangular con taludes 6:1 (calado 0,183m)		8+720 - 9+080	Derecha

* BERMAS ADICIONALES

LADO IZQUIERDO		LADO DERECHO	
P.K.	ANCHO (m)	P.K.	ANCHO (m)
3+520	0,00	4+320	0,00
3+580	2,50	4+340	3,00
4+140	2,50	4+540	3,00
4+180	0,00	4+560	0,00
5+540	0,00	4+980	0,00
5+580	1,20	5+000	2,00
5+800	1,20	5+220	2,00
5+820	0,00	5+240	0,00
9+100	0,00	6+100	0,00
9+160	2,50	6+120	0,15
9+280	2,50	6+125	0,15
9+300	0,00	6+140	0,00
9+420	0,00	6+280	0,00
9+440	3,60	6+300	1,50
9+620	3,60	6+340	1,50
9+640	0,00	6+380	0,00
10+040	0,00	9+720	0,00
10+100	4,70	9+760	3,20
10+260	4,70	9+950	3,20
10+320	0,00	9+960	0,00
11+520	0,00	10+840	0,00
11+540	0,30	10+850	0,30
11+780	0,30	10+880	0,30
11+800	0,00	10+890	0,00

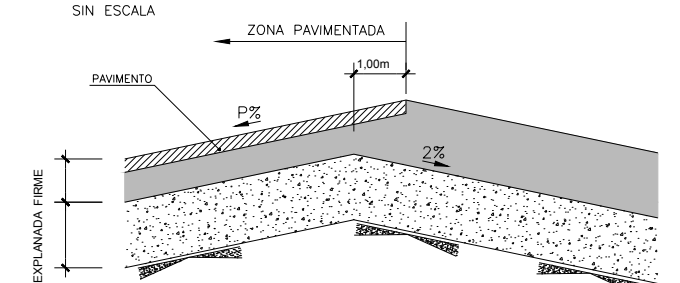
TALUDES DESMORTE

TRAMOS	MARGEN	TALUD H:V
Genérico	Ambas	2:1
0+130 - 0+180	Derecha	1:3
1+900 - 2+040	Derecha	1:1
2+920 - 3+640	Ambas	1:1
4+300 - 4+520	Derecha	1:1
5+000 - 5+400	Derecha	1:1
8+400 - 8+800	Derecha	1:1
8+800 - 9+060	Derecha	5:4
10+100 - 10+190	Derecha	3:2

TALUDES TERRAPLÉN

TRAMOS	MARGEN	TALUD H:V
Genérico	Ambas	3:2
9+680 - 9+920	Izquierda	2:1

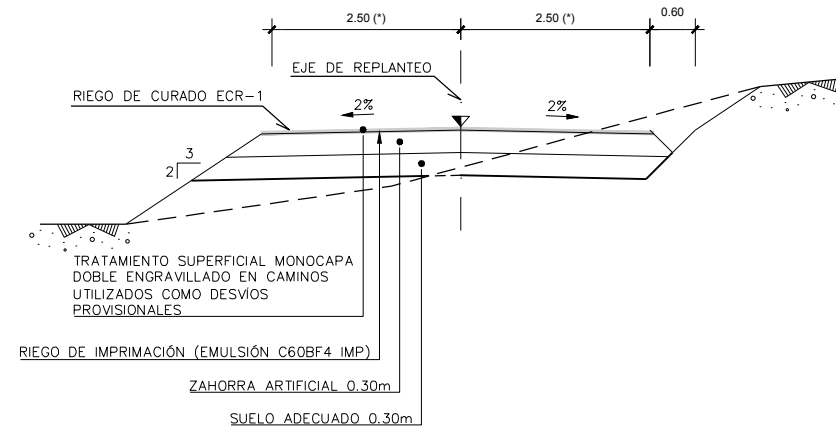
CONTRAPENDIENTE DE LA EXPLANADA BAJO EL BORDE ALTO EN SECCIONES PERALTADAS



TALUDES DESMONTE CAMINOS	
NOMBRE CAMINO	TALUD H:V
C.S. 1.9 - 2.3	1:1
C.S. 2.0 - 2.3	1:1
C.S. 2.3 - 2.4	1:1
C.S. 2.3	1:1
C.S. 2.4	1:1
C.S. 2.5 - 2.7	1:1
C.S. 2.8 - 2.9	1:1
C.S. 4.0 - 4.7	1:1
C.S. 4.4 - 4.7	1:1
C.S. 4.7 MI	1:1
C.S. 4.7 MD	1:1
C.S. 4.7 - 5.0	2:1
C.S. 5.1 - 5.4	2:1
C.S. 5.6 - 5.8	2:1
C.S. 5.8 - 5.9	1:1
C.S. 6.2 - 6.6	2:1
C.S. 6.6 - 7.4	2:1
C.S. 7.3 - 7.4	2:1
C.S. 7.4 - 7.5	2:1
C.S. 7.8 - 8.3	2:1
C.S. 8.0	2:1
C.S. 8.1 - 8.3	2:1
C.S. 8.2 - 9.4	1:1
C.S. 8.3 - 8.4	2:1
C.S. 9.3	2:1
C.S. 10.3 - 11.2	3:2
C.S. 11.1 - 11.2	2:1
C.S. 11.2 - 11.8	2:1

SECCIÓN TIPO DE CAMINOS DE SERVICIO

ESCALA 1:50



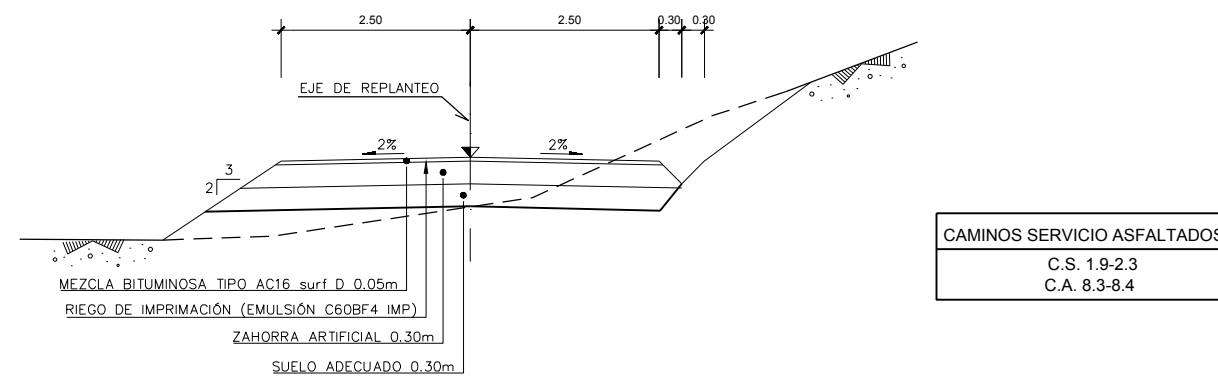
NOTA (*): EN EL C.S. 8.3-8.4 (ACCESO A LIGÜERRE) Y EN EL C.S. 2.0-2.3 (ACCESO A SILO DE SAL) SE REALIZAN LOS SOBREALCHOS INDICADOS EN LA SIGUIENTE TABLA:

SOBREALCHOS CAMINO 2.0 - 2.3			
LADO IZQUIERDO		LADO DERECHO	
P.K.	SOBREALCHO (m)	P.K.	SOBREALCHO (m)
0+000	0,000	0+000	0,000
0+215	0,000	0+224	0,000
0+220	2,634	0+224	0,417
0+225	5,167	0+225	0,497
0+230	6,999	0+230	1,314
0+235	8,478	0+235	2,482
0+240	9,637	0+240	4,026
0+245	10,500	0+245	5,979
0+250	10,568	0+250	8,008
0+253	10,568	0+255	8,620
0+253	2,500	0+260	9,224
0+255	2,500	0+265	9,828
0+260	2,500	0+270	10,431
0+263	2,500	0+275	10,967
0+263	10,495	0+280	10,927
0+265	10,495	0+285	10,403
0+270	10,485	0+290	9,277
0+275	10,500	0+295	6,937
0+280	10,447	0+300	2,716
0+285	12,094	0+301	2,003
0+290	15,450	0+305	1,000
0+295	18,910		
0+300	19,180		
0+305	19,294		
0+310	19,093		
0+315	17,914		
0+320	15,034		
0+325	1,000		

SOBREALCHOS CAMINO 8.3 - 8.4			
LADO IZQUIERDO		LADO DERECHO	
P.K.	SOBREALCHO (m)	P.K.	SOBREALCHO (m)
0+000	0,000	0+000	1,200
0+045	0,000	0+025	1,200
0+055	0,500	0+059	1,200
0+122	0,500	0+070	0,000
0+140	0,000		

SECCIÓN TIPO DE CAMINOS DE SERVICIO ASFALTADOS

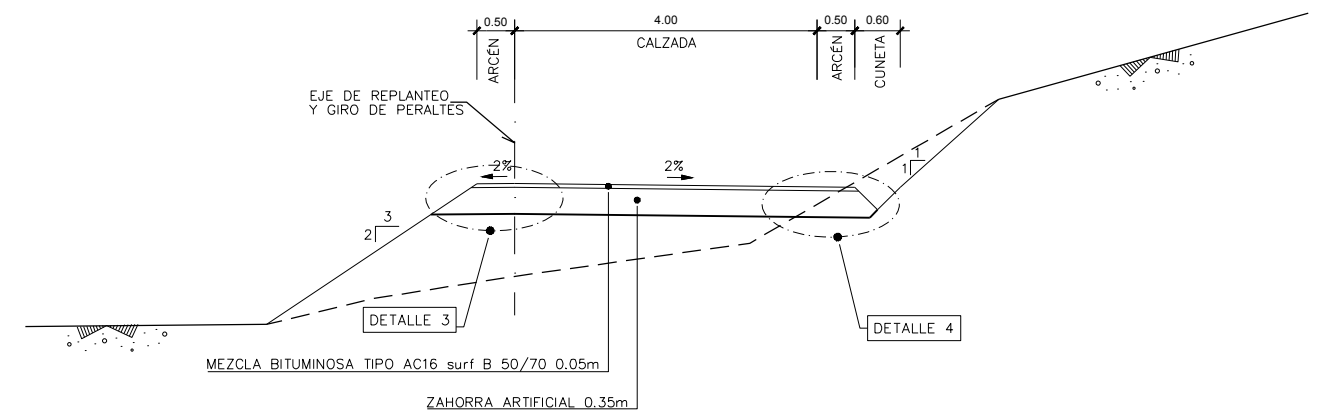
ESCALA 1:50



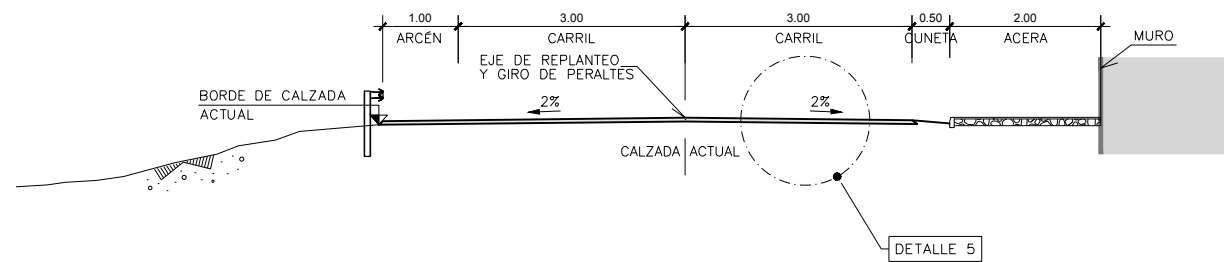
NOTA: CUANDO LA PENDIENTE DEL CAMINO SUPERE EL 5% EN ACCESOS A PASOS SUPERIORES, SE SUSTITUIRÁ EL SIMPLE TRATAMIENTO SUPERFICIAL POR 5cm MBC AC16 surfD

SECCIÓN TIPO DE DESVÍOS PROVISIONALES DE NUEVO TRAZADO

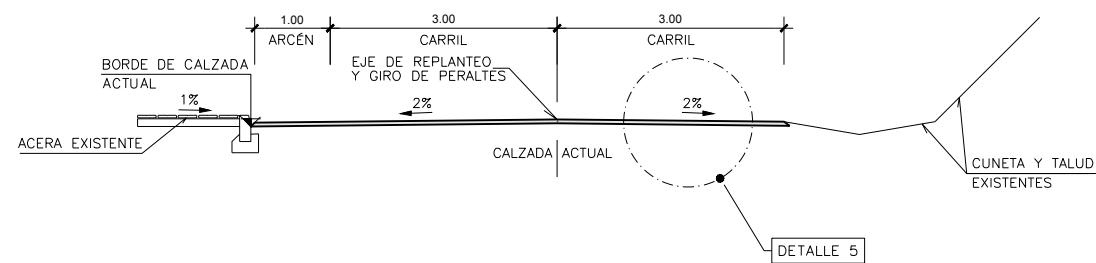
ESCALA 1:50



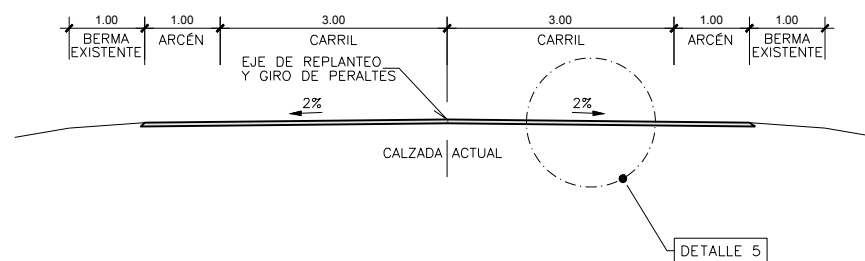
SECCIÓN TIPO ACONDICIONAMIENTO N-260
 TRAVESÍA DE FISCAL (P.K. 11+960 - P.K. 12+330)
 ESCALA 1:50



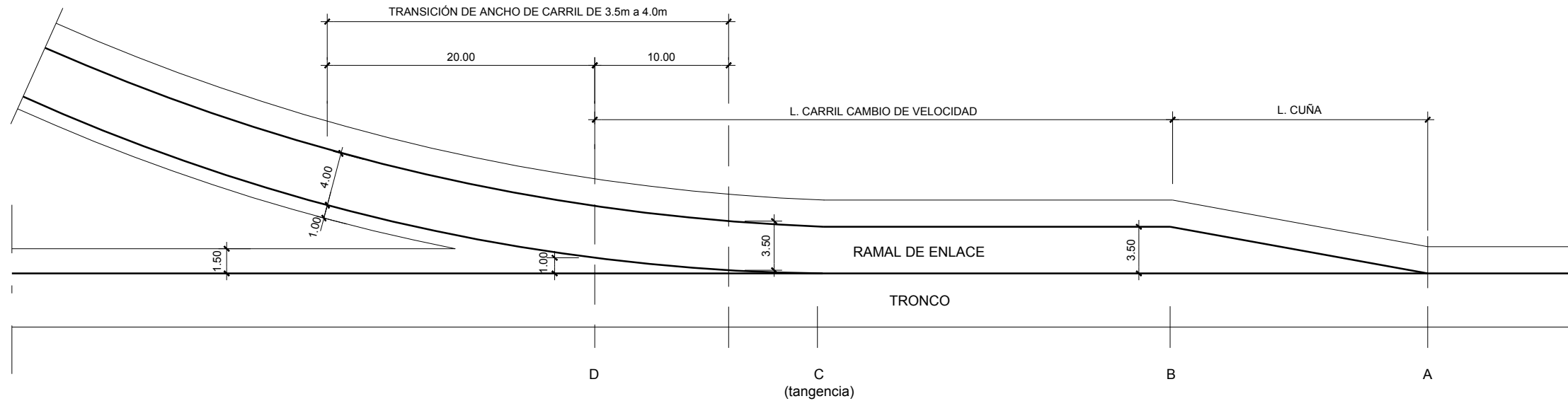
SECCIÓN TIPO ACONDICIONAMIENTO N-260
 TRAVESÍA DE FISCAL (P.K. 12+330 - P.K. 12+600)
 ESCALA 1:50



SECCIÓN TIPO ACONDICIONAMIENTO N-260
 TRAVESÍA DE FISCAL (P.K. 12+600 - P.K. 12+734'443)
 ESCALA 1:50



P.11_206174_PC_Balupor06PlanosESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICAIEA_201815_SECCIONES-TIPO.dwg

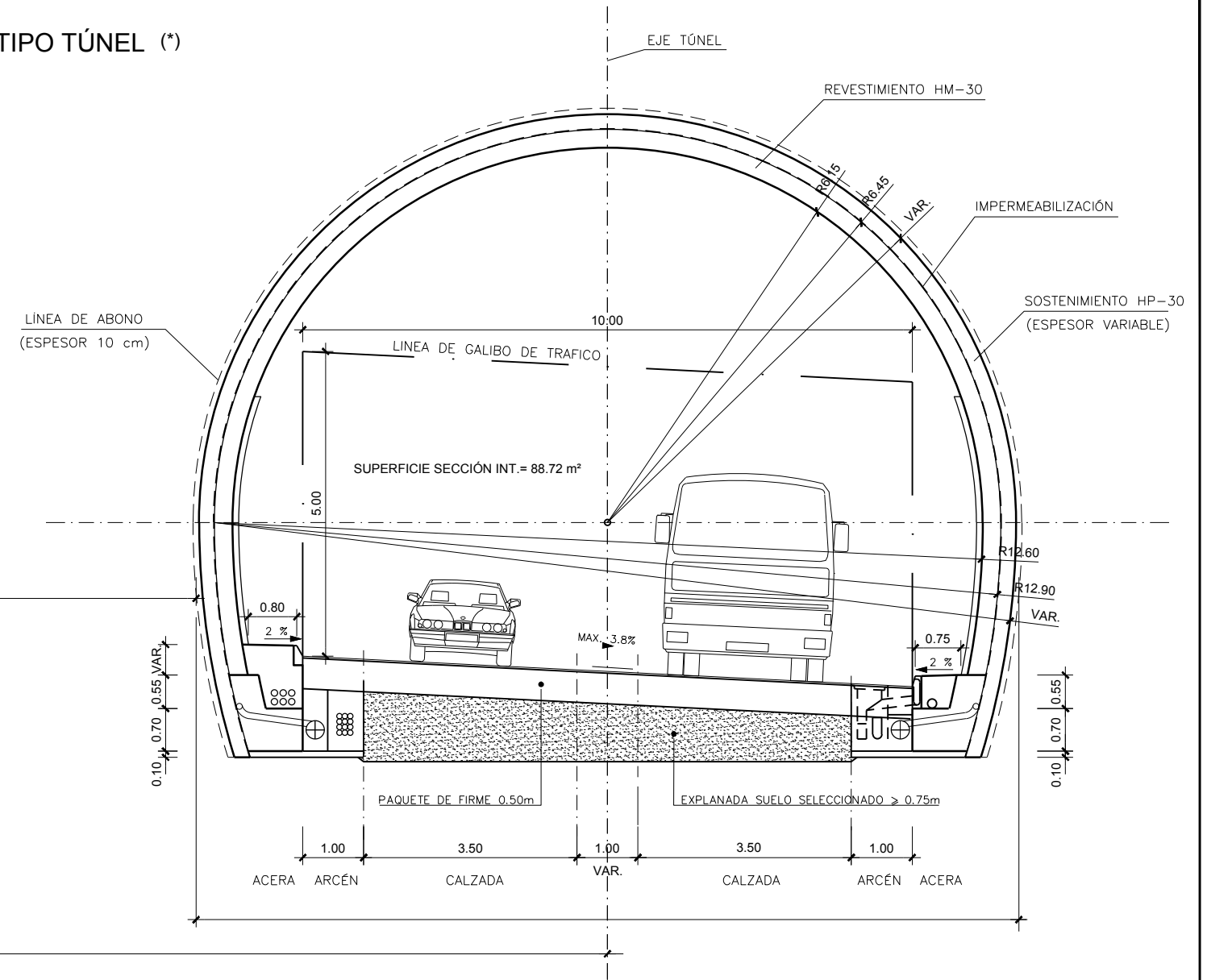
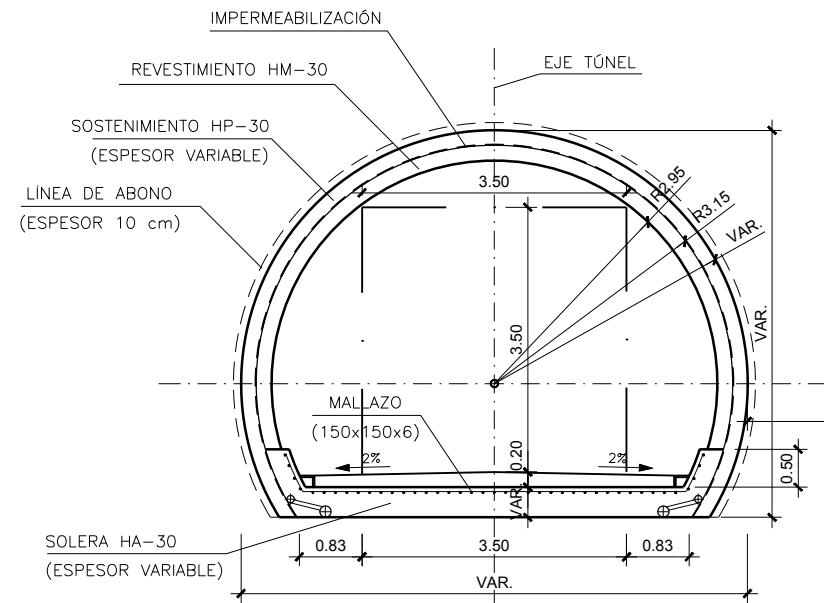


CARRILES CAMBIO DE VELOCIDAD																
VÍA DE GIRO	TIPO DE CARRIL	V Tronco (km/h)	V ramal (km/h)	i (%)	TRONCO				VÍA DE GIRO			PROYECTADO		NORMA 3.1-IC		
					P.K. A	P.K. B	P.K. C (Tangencia)	P.K. D (Sección característica de 1,0 m)	P.K. C (Tangencia)	P.K. D (Sección característica de 1,0 m)	P.K. INTERSECCIÓN GLORIETA (pto. B)	Longitud (m)	Longitud L (m)	Longitud Cuña (m)	Longitud L (m)	Longitud Cuña (m)
INTERSECCIÓN DE JÁNOVAS - LAVELILLA																
Vía de giro 1	Deceleración	80	40	-2,00	2+130,695	2+230,695	2+294,664	2+325,695	0+000,000	0+030,845	0+065,311	34,465	95,00	100,00	95,00	100,00
Vía de giro 2	Aceleración	80	40	-2,00	2+621,695	2+521,695	2+461,695	2+432,056	0+074,682	0+045,047	0+013,452	31,596	89,64	100,00	85,00	100,00
Vía de giro 3	Deceleración	80	40	2,00	2+626,085	2+526,085	2+460,715	2+431,085	0+000,000	0+029,598	0+061,059	31,461	95,00	100,00	95,00	100,00
Vía de giro 4	Aceleración	80	40	2,00	2+145,917	2+245,917	2+305,917	2+331,029	0+067,411	0+042,183	0+013,452	28,731	85,11	100,00	85,00	100,00
INTERSECCIÓN DE LACORT - CAJOL																
Vía de giro 1	Deceleración	80	40	-0,90	5+061,282	4+961,282	4+917,369	4+866,282	0+000,000	0+030,845	0+065,606	30,845	95,00	100,00	95,00	100,00
Vía de giro 2	Aceleración	80	40	-0,90	5+065,388	4+965,388	4+904,080	4+880,388	0+065,847	0+042,004	0+013,452	23,843	85,00	100,00	85,00	100,00
Vía de giro 3	Deceleración	80	40	0,90	4+585,910	4+685,910	4+751,533	4+780,910	0+000,000	0+029,258	0+060,305	29,258	95,00	100,00	95,00	100,00
Vía de giro 4	Aceleración	80	40	0,90	4+594,565	4+694,565	4+753,193	4+779,565	0+071,582	0+045,139	0+013,452	26,443	85,00	100,00	85,00	100,00
INTERSECCIÓN DE SANTA OLARIA - JAVIERRE																
Vía de giro 1	Deceleración	100	40	-0,50	7+453,350	7+568,350	7+672,216	7+703,350	0+000,000	0+031,051	0+064,940	33,889	135,00	115,00	132,50	115,00
Vía de giro 2	Aceleración	100	40	2,00	8+053,295	7+938,295	7+839,238	7+808,295	0+075,087	0+044,241	0+013,452	30,789	130,00	115,00	130,00	115,00
Vía de giro 3	Deceleración	80	40	-1,50	8+058,698	7+943,698	7+836,557	7+808,698	0+000,000	0+027,909	0+060,076	32,167	135,00	115,00	132,50	115,00
Vía de giro 4	Aceleración	100	40	0,50	7+462,402	7+577,402	7+679,040	7+707,402	0+071,091	0+042,690	0+013,452	29,238	130,00	115,00	130,00	115,00
INTERSECCIÓN ARRESA - FISCAL ESTE																
Vía de giro 1	Deceleración	100	40	1,25	10+830,196	10+930,196	10+995,673	11+025,196	0+000,000	0+029,416	0+060,543	31,127	95,00	100,00	95,00	100,00
Vía de giro 2	Aceleración	100	40	1,25	11+309,433	11+209,433	11+147,167	11+124,433	0+064,635	0+041,728	0+013,452	28,277	85,00	100,00	85,00	100,00
Vía de giro 3	Deceleración	100	40	-1,25	11+326,108	11+226,108	11+162,238	11+131,108	0+000,000	0+030,846	0+066,036	35,191	95,00	100,00	95,00	100,00
Vía de giro 4	Aceleración	100	40	-1,25	10+838,937	10+938,937	10+997,140	11+023,937	0+071,974	0+045,115	0+013,452	31,664	85,00	100,00	85,00	100,00

P.11_206174_PC_Balupon06PlanosEstudioParaInformacionPublicaIEA_201805_SECCIONES-TIPO.dwg

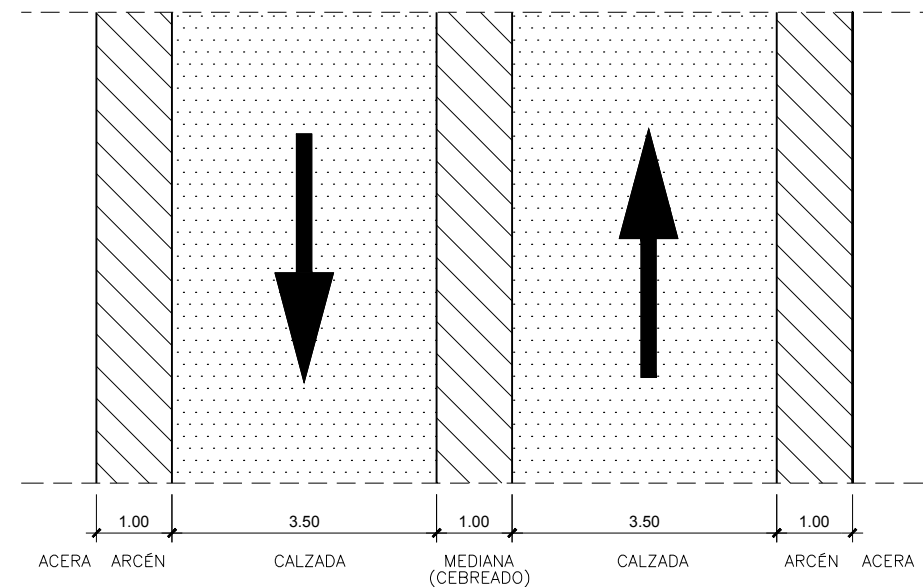
SECCIÓN TIPO TÚNEL (*)

ESCALA 1:50



PLANTA CALZADA TÚNEL

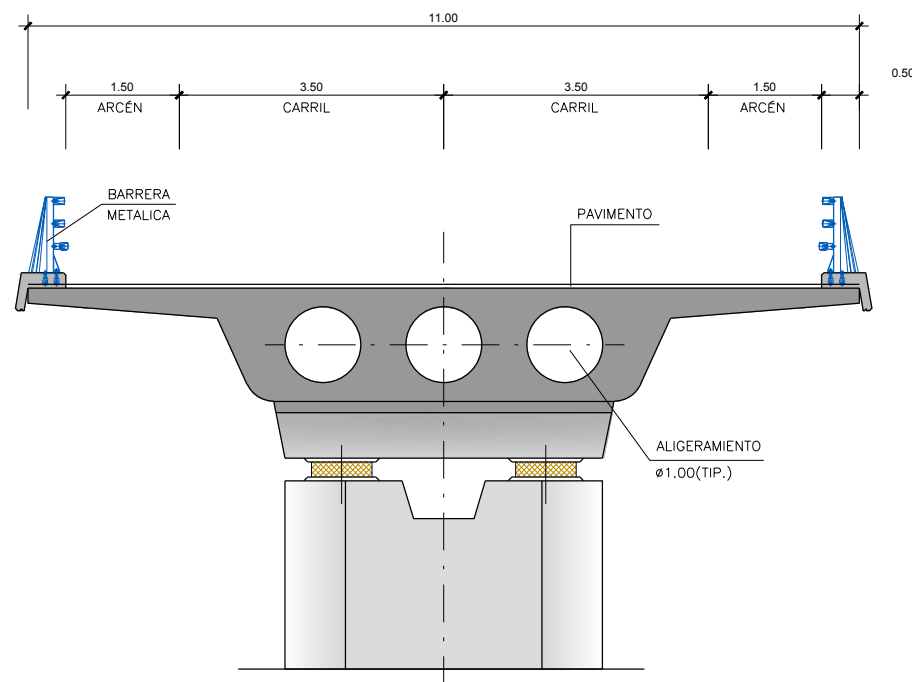
ESCALA 1:50



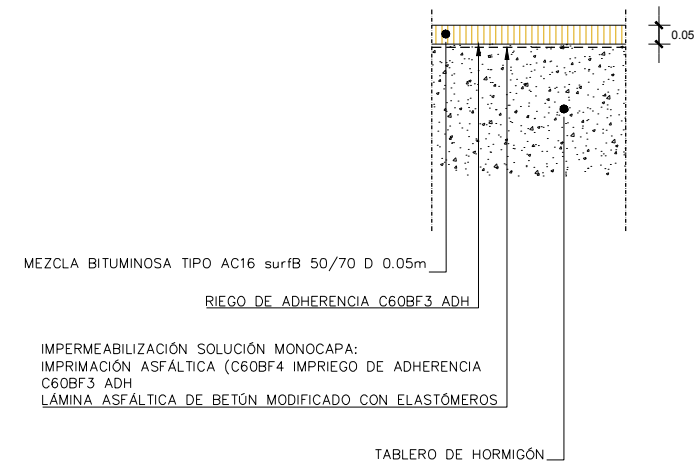
(*) Se ha representado la sección tipo del túnel sin contrabóveda, dado que ésta supone el caso general, excepto en emboquilles y tramos con discontinuidades en el terreno. En el caso de tramos con contrabóveda, se rellenará con suelo seleccionado hasta la cota inferior de explanada, que en todos los casos estará constituida por un espesor mínimo de 0.75m. de Suelo Seleccionado

P:11 206174 PC Balupor06PlanosESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICAIEIA 20185 SECCIONES-TIPO.dwg

ACONDICIONAMIENTO N-260
SECCIÓN TIPO EN VIADUCTO
ESCALA 1:50

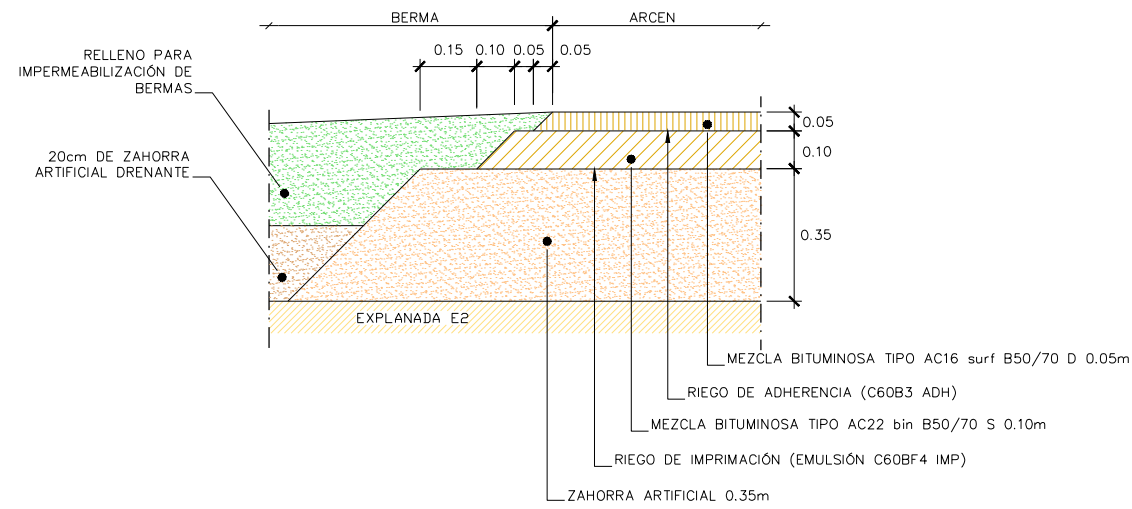


DETALLE DE FIRME EN ESTRUCTURAS EN TRONCO
ESCALA 1:50

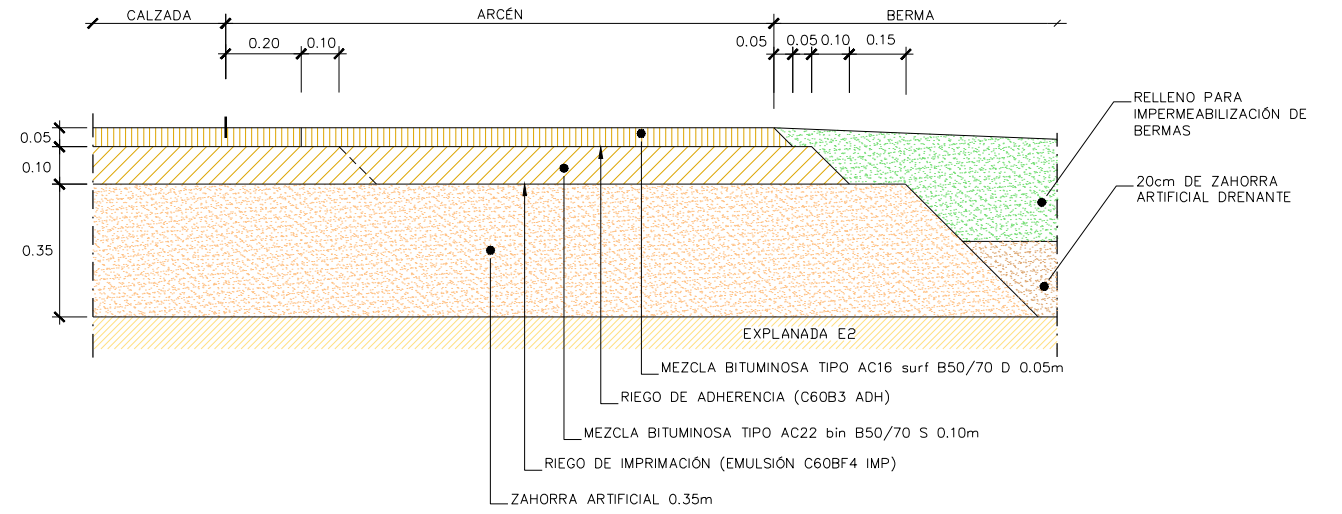


P.1.1 206174 PC Balupon06PlanosESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICAIEIA 201815 SECCIONES-TIPO.dwg

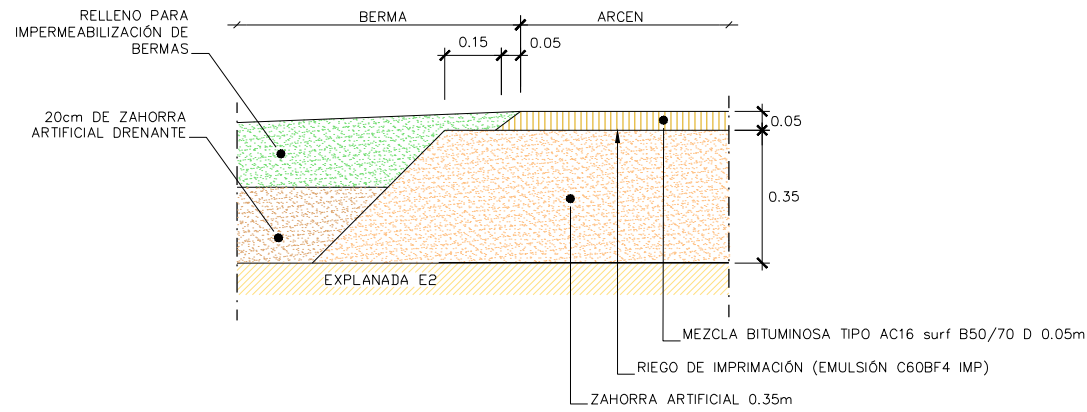
DETALLE 1
FIRME EN TRONCO CTRA. N-260, RAMAL UNIDIRECCIONAL,
GLORIETAS Y TÚNELES
(SECCIÓN 3221)
 E. 1:10



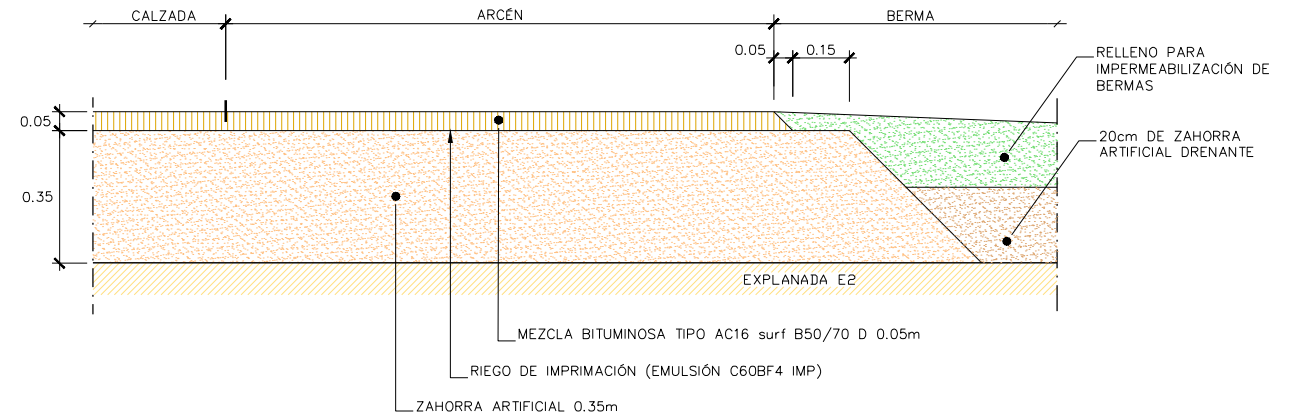
DETALLE 2
FIRME EN TRONCO CTRA. N-260, RAMAL UNIDIRECCIONAL,
GLORIETAS Y TÚNELES
(SECCIÓN 3221)
 E. 1:10



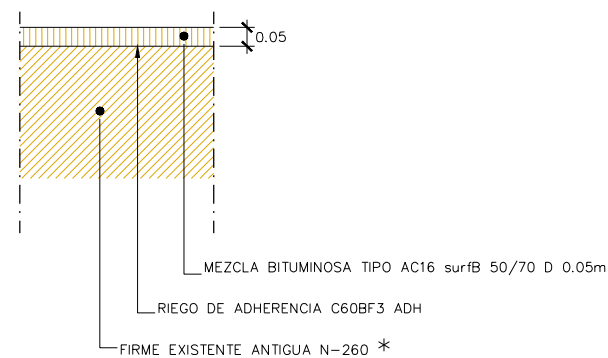
DETALLE 3
DESVÍOS PROVISIONALES DE CARRETERAS
(SECCIÓN 4221)
 E. 1:10



DETALLE 4
DESVÍOS PROVISIONALES DE CARRETERAS
(SECCIÓN 4221)
 E. 1:10

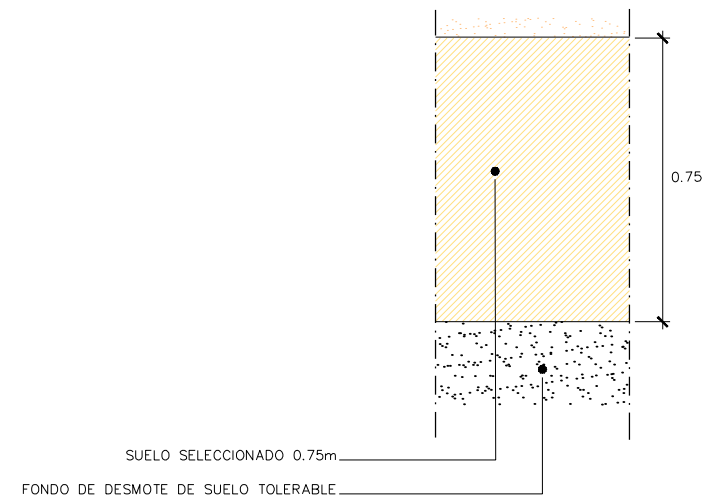


DETALLE 5
REFUERZO DE FIRME SOBRE CARRETERA EXISTENTE
 E. 1:10



* ESCARIFICADO DE 1cm. SOBRE EL FIRME EXISTENTE.

DETALLE DE EXPLANADA E2
CORONACIÓN DE TERRAPLÉN Y FONDE DE DESMONTE
 E. 1:10



P.1.1 208174 PC Balupor05 Planos ESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICA IEA 201815 SECCIONES TIPO.dwg