



NAFARROAKO PARLAMENTUKO

ALDIZKARI OFIZIALA

VII. legegintzaldia

Iruña, 2010eko maiatzaren 12a

53-1. ZK.

A U R K I B I D E A

I S A I L A:

Planak, komunikazioak eta programak:

—Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailea (2. or.).

(Txostena Aldizkari Ofizialaren bi aletan argitaratzen da, 53-1 eta 53-2. zenbakietan).

I saila:
PLANAK, KOMUNIKAZIOAK ETA PROGRAMAK

Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailea

Nafarroako Parlamentuko Mahaiak, 2010eko apirilaren 26an eginiko bilkuran, Eledunen Batzarrari entzun ondoren, erabaki hau hartu zuen, besteak beste:

Nafarroako Gobernuak, 2010eko apirilaren 19ko erabakiaren bidez, Nafarroako Errepideei buruzko III. Plan Zuzendaria (2009-2016) igorri dio Nafarroako Parlamentuari, iritzia eman dezan.

Hori horrela, Legebiltzarraren Erregelamenduko 201. artikuluan xedatuarekin bat, Eledunen Batzarrari entzun ondoren, ERABAKI DA:

1. Nafarroako Errepideei buruzko III. Plan Zuzendaria (2009-2016) izapidetzeko onartzea.

2. Xedatzea hari buruzko erabakia Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Batzordeak hartuko duela.

3. Nafarroako Parlamentuko Aldizkari Ofizialean argitara dadin agintzea.

Iruñean, 2010eko apirilaren 26an.

Lehendakaria: Elena Torres Miranda

Nafarroako errepideei buruzko III. plan zuzendaria (2009-2016)

AURKIBIDEA 53.1 ZK

Sarrera (4. or.).

1. Aurkezpena eta edukia (4. or.).
 - 1.1. Aurrekariak (4. or.).
 - 1.2. Agiri estrategikoa (6. or.).
2. Norainokoa eta jarduketa nagusiak (8. or.).
3. Metodologia (9. or.).
4. III. Plan Zuzentzailearen kudeaketa eta Parla-
mentuari informazioa ematea (9. or.).
5. Errepideen Plan Zuzentzailea gaurkotzea
(10. or.).
6. III. Plan Zuzentzailearen magnitude ekonomi-
koak (10. or.).

7. Errepideen II. Plan Zuzentzailean egindako proposamen eta lanen jarraipena (17. or.).

PLANOAK:

- Bukatuta dauden eta zerbitzua ematen ari diren obrak 2002-2008 eta irudi-testuak (24. or.).
- 2009an eraikitzen ari direnak eta kontrata-
tzeko daudenak eta irudi-testuak (26. or.).

8. Errepideen III. Plan Zuzentzaileari eragiten dioten ingurumen arloko alderdiak (28. or.).

8.1. Ingurumenaren arloko ezaugarri oroko-
rrak (28. or.).

8.2. Ingurumen baldintzak: natur baliabideen
babesa Nafarroan (28. or.).

PLANOAK:

- Naturgune babestuak eta irudi-testuak
(34. or.).

9. Errepide sarearen egungo egoeraren azterke-
ta (36. or.).

9.1. Sarearen sailkapena eta katalogo berria
(36. or.).

9.2. Sarearen egoera berria (36. or.).

PLANOAK:

- Sarearen sailkapena (tokiko sarea kenduta)
(38. or.).

- Tokiko Sarea sailkatzeko lanak (39. or.).

9.3. Sarearen ezaugarri geometrikoak (40.
or.).

PLANOAK:

- Plataformen zabalerak autobideetan, autobie-
tan, bide bikoiztuetan eta prestazio handiko
bideetan (41. or.).

- Plataformen zabalerak interes orokorreko
errepideen sarean (42. or.).

- Plataformen zabalerak Nafarroako Foru Komunitateko interes orokorreko errepideen sarean (43. or.).
- Plataformen zabalerak tokiko sarean (44. or.).
- 9.4. Trafikoaren bilakaera 2000-2008 (45. or.).
- 9.5. Zerbitzu mailak (48. or.).

PLANOAK:

- Sareko trafikoa (IMD 2007) (49. or.).
- Trafikoaren bilakaera. Urteko tasa metatua (50. or.).
- 9.6. Bide segurtasuna (51. or.).

AURKIBIDEA 53.2 ZK

- 10. Egungo egoeraren diagnosia (3. or.).
- 10.1. Esku-hartzeko premiak zehaztea (3. or.).
- 11. Foru sarearen eta beste errepide sare batzuen bat egitea (4. or.).
- 11.1. Administrazio zentralaren planifikazioa (4. or.).
- 11.2. Autonomia erkidego eta foru diputazio mugakideetako errepide planak (5. or.).

PLANOAK:

- Foru sarearen eta beste errepide sare batzuen bat egitea (9. or.).
- 12. Foru sarea eta lurralde planeamendua (10. or.).
- 12.1. Nafarroako lurralde antolamenduko planak (LAP) (10. or.).
- 12.2. Iruñerriko bide sarearen kasu berezia (13. or.).

PLANOAK:

- Iruñerriko EBl.a. E1 kalkulua (17.147 etxebizitza gehiago) (2016) (16. or.).
- Iruñerriko EBl.a. E2 kalkulua (36.765 etxebizitza gehiago) (2026) (17. or.).

- Iruñerriko EBl.a. E3 kalkulua (36.765 etxebizitza gehiago) (2016) (18. or.).
- Iruñerriko EBl.a. E4 kalkulua (58.208 etxebizitza gehiago) (2026) (19. or.).
- Iruñerriko EBl.a. E5 kalkulua (E4 Iruñeko super-ingurabidearekin) (20. or.).

13. Jarduketaren ezaugarriak (21. or.).

- 13.1. Diseinurako irizpide teknikoak (21. or.).
- 13.2. Jarduketa motak (23. or.).

14. Jarduketaren proposamena (23. or.).**PLANOAK:**

- Sartu beharreko obrak (tokiko sarea kenduta) eta irudi-testuak (24. or.).
- Tokiko sarean sartu beharreko obrak eta irudi-testuak (26. or.).
- Iruñerriari buruzko xehetasunak (28. or.).
- Jarduketaren deskribapena (29. or.).

15. Errepide plana eta zainketa (38. or.).1

- 15.1. Ohiko zainketa (38. or.).
- 15.2. Errepideen zainketarako zentro aurreratua (39. or.).
- 15.3. Barrutietako zainketa parke bereziak (40. or.).
- 15.4. Zoruak sendotzea (40. or.).
- 15.5. Bide segurtasuna (40. or.).
- 15.6. Zeharbideak eta hitzarmenak (40. or.).
- 15.7. Errepide sarearen inbentarioak (41. or.).

16. Ingurumen ebaluazio estrategikoa (41. or.).

- 16.1. Ohar orokorrak (41. or.).
- 16.2. Tramitazio administratiboa (42. or.).
- 16.3. Ingurumen ondorioen adierazpenaren edukia (43. or.).

17. Errepideen Plan Zuzentzailearen jarduketak (45. or.).

SARRERA

Nafarroako Errepideen Plan Zuzentzailea Nafarroako errepideen sarea garatu eta kudeatzeko plangintzaren dokumentua da, kontuan hartuta funtsezko azpiegitura publikoa dela Foru Komunitatearen garapen ekonomikorako, lurralde kohesiorako, eta enpresak zein herritarrak jardueraren, lanaren, aisiaren, ikasketen eta zerbitzu publikoen eremuetara iritsi ahal izateko.

Nafarroako Errepideei buruzko martxoaren 23ko 5/2007 Foru Legearen 10.1 artikuluan xedatutakoarekin bat, Errepideen Plan Zuzentzailea, Foru Komunitateko Administrazioaren esparruan, errepideen urte anitzeko plangintza egiteko baliabide tekniko eta juridikoa da.

Errepideen II. Plan Zuzentzailearen indarraldia bukatuak, beharrezkoa da errepideen plangintzarako beste dokumentu bat izatea hurrengo urteetarako eta, horregatik, Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailea prestatu da, epe horretan egin beharreko lanak zehazteko.

Plana prestatzeko, Nafarroako Errepideei buruzko martxoaren 23ko 5/2007 Foru Legearen 14. artikuluan ezarritako prozedurari jarraitu zaio. Hori hala, Ekonomia eta Ogasun Departamentuak txostena eman eta gero, Nafarroako Gobernuak gainerako departamentuetara bidali zen, edukiari buruzko iritzia eman zezaten.

Horren ondoren, Landa Garapeneko eta Ingurumeneko Departamentuari Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailearen Ingurumen ondorioen azterlan bidali zitzaion, ingurumenaren aldetik egokia zen egiazta zezan. Departamentu horrek aldeko txostena eman zuen.

Era berean, agiri hori Vianako Printzea Erakunde-Kultura eta Turismo Departamentuko Ondare Historikoaren Zerbitzura igorri zen, eta zerbitzuak aldeko txostena eman zuen, Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailearen Ingurumen ondorioen azterlanak modu egokian jasotzen dituelakoan Nafarroako Ondare Arkeologiko katalogatuaren gaineko balizko ukipenak.

Ingurumen aldetiko egokitasuna behin lortuta, 2009ko azaroaren 17an Lurraldearen Antolamenduko Batzordeak aldeko txostena eman zuen.

2009ko azaroaren 23ko Erabakiaren bidez, Nafarroako Gobernuak aintzat hartu zuen Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzailea.

Azaroren 24an Herri Lan, Garraio eta Komunikazioetako kontseilariak emandako 103/2009 Foru Aginduaren bidez, jendaurrean jarri zen bi hilabetez, ukitutako toki entitateei eta gaiarekin zerikus

gehien duten gizarte eragileei eta entitateei entzutea emateko eta Ingurumen ebaluazio estrategikoren prozeduraren ondorioetarako. Foru agindu hori 2009ko 149. Nafarroako Aldizkari Ofizialean argitaratu zen, abenduaren 4an.

Jendaurreko epean 46 alegazio jaso ziren, eta horiek aztertu eta baloratu ondoren, bidezkoak aintzat hartu ziren; hori dela eta, beste hogeitar duketa erantsi dira, eta erredaktatu beharreko beste lau azterlan informatibo ere bai.

2009ko martxoaren 1ean Landa Garapeneko eta Ingurumeneko Departamentuari igorri zitzaion Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak egindako alegazioen txostena.

Ingurumen ondorioen adierazpena Ingurumenaren eta Uraren zuzendari nagusiak egin zuen, apirilaren 8ko 607/2010 Ebazpenaren bidez.

Nafarroako Errepideei buruzko Foru Legean ezarritako prozedurari jarraikiz, agiri berri bat prestatu da, jendaurreko epearen prozesuan onartu diren jarduketak jasotzen dituen.

Nafarroako Gobernuak aintzat hartuko du agiri hori, eta gero Nafarroako Parlamentura igorriko. Nafarroako Errepideei buruzko martxoaren 23ko 5/2007 Foru Legearen 14.9 artikuluan xedatuarekin bat, Nafarroako Parlamentuak eztabaidatu eta onetsi behar du plana.

1. AURKEZPENA ETA EDUKIA

1.1. AURREKARIAK

1783an, Nafarroako Karlos VI.a eta Gaztelako III.a erregeak Nafarroaren esku utzi zituen bertako bide sarea administratzeko eskumen osoak. Lehen Karlistada amaituta (1833-1839) Lege Itundua onetsi zen, Nafarroa "foru probintzia" zela ezartzen zuena. Foru Diputazioa buru zela, erresuma izan zenak komunikazio sarearen gaineko kontrolari eutsi zion XIX. eta XX. mendeetan. Trantsizio politikoarekin (1975-1980) Nafarroaren egitura berezia demokrazia parlamentarioaren sistemara moldatu zen, Nafarroako Foru Eraentza Berrezarri eta Hobetzeari buruzko Lege Organikoren bitartez (1982-VIII-10), zeinak Foru Komunitatearen izaera aitortzen baitio Nafarroari, nortasun propio eta bereziarekin Espainiaren barruan. Lege Organikoak berriaz aitortzen dio Nafarroari bere lurraldean diren komunikazio bide guztien gaineko eskumena.

Orduz geroztik, Nafarroako Gobernuak plangintzarako agiriak egin izan ditu, honakoak zehazki: "Nafarroako Errepideen 1986ko Plan Zuzentzailearen Aurrerapena", "1989-1991 urteetarako Inbertsioen Hiru urteko Plana", "Nafarroako Errepi-

deen 1998-2005 urteetako I. Plan Zuzentzailea; eta, azkenik, "Nafarroako Errepideen 2002-2009 urteetako II. Plan Zuzentzailea, Nafarroako Parlamentuak 2002ko azaroaren 12ko bilkuran onetsia, Foru Komunitateko edukiera handiko bideen etorkizuna aztertzeko Nafarroako Parlamentuan sortu zen Batzorde Bereziak 2000an eta 2001ean egingutako lanen emaitza.

Nabarmentzekoa da, halaber, martxoaren 23an onetsitako Nafarroako Errepideei buruzko martxoaren 23ko 5/2007 Foru Legea, Nafarroako Foru Administrazioaren bideen jabari publikoa arautu behar zuena eta II. tituluko I. kapituluaren Nafarroako Errepideen Plan Zuzentzailearen "kontzeptua, izaera, edukia, egiteko prozedura eta indarraldia eta berrikuspena" erregulatzen dituenak.

Oraingo plan berri honek Nafarroako Errepideen Sarean 2009tik 2016ra bitarte egin beharreko jarduketak zehazten ditu, Nafarroako Errepideei buruzko Foru Legearen hurrengo artikuluetan ezarritakoarekin bat.

10. artikulua. Kontzeptua.

1. Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailea da Nafarroako Foru Komunitateko administrazioaren esparruan errepideei buruz urte anitzeko plangintza egiteko tresna tekniko eta juridikoa.

2. Nafarroako errepideen Plan Zuzentzaileak, Nafarroako Parlamentuak onetsi ondoren, gobernuak obeditu beharreko lurralde antolamenduko tresna da, lurraldearen antolamendu eta hirigintzari buruzko foru legerian xedatutakoari jarraikiz.

11. artikulua. Izaera.

Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailea hirigintza arloko antolamenduari nagusituko zaio bideen eta komunikazioen sistemari dagozkion alderdietan. Ondorio horietarako, loteslea izanen da toki entitateentzat, erakunde publikoentzat eta beste administrazio batzuentzat, eta haiek bete egin beharko dituzte bide antolamenduaren arloan ematen dituen xedapenak.

12. artikulua. Edukia.

Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailea honako zehaztapen hauek kontuan hartuz egingen da:

a) Helburuak finkatzea eta haien arteko lehenetasunak ezartzea.

b) Bide sistema osatzen duten elementuen programazio, eraikuntza eta zainketa aplikatzekoak zaizkien irizpide orokorrak ezartzea.

c) Nafarroako errepide sarearen egoera deskribatu eta aztertzea, bai eta horien eremu funtzio-

nal eta zerbitzukoena ere, alderdi hauen inguruan bereziki: egoera funtzionala eta zainketa, bide segurtasuna, mugikortasun iraunkorra, zerbitzua- ren kalitatea, garraio sistema orokorra, lurralde ere- dua eta aldagai sozioekonomiko nagusiak.

d) Sareko errepide tarteak foru lege honen 6. artikuluan aurreikusitako errepide mota desberdi- nei atxikitzeko irizpideak.

e) Plana gauzatzeko behar diren baliabide ekonomikoak, finantzarioak eta antolaketakoak zehaztea.

f) Planean jasotako jarduketek ingurumenean duten eraginaren azterketa orokorra.

g) Plana garatu eta kudeatzeko prozedurak zehaztea.

h) Helburuen betetzea ebaluatzeko eta plana berrikusteko ebaluazio irizpideak eta prozedurak definitzea.

13. artikulua. Agiriak.

Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailea honako agiri hauek osatuko dute:

a) Memoria, aurreko planaren betetzeari buruz- ko ebaluazioa bilduko duena.

b) Aurreikusitako jarduketak.

c) Dokumentazio grafikoa eta planoak.

d) Baliabide ekonomiko eta finantzarioak azter- tu, zehaztu eta programatzea.

e) Plana garatzeko jarduketa programa, lehen- tasunekin eta kronogramarekin.

f) Ingurumen eraginaren azterlana.

g) Bide segurtasunean izanen duen eragina- ren azterketa eta ebaluazioa.

14. artikulua. Egiteko prozedura.

Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailearen prestaketari errepide Plan Zuzentzaile indarduna- ren mugaeguna baino lehen ekingo zaio, eta iza- pidetzeko eta onesteko prozedura hauxe izanen da:

1. Errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailearen prestaketa onetsiko du, eta edukiaren helburuak eta jarraibideak ezarriko.

2. Plan Zuzentzaile berriaren proposamena bil- tzen duen dokumentua behin prestaturik, errepide- en arloko eskumenak dituen departamentuak ekonomia arloko eskumenak dituen departamen- tuari igorriko dio Plan Zuzentzailea, honek txoste- na eman dezan.

3. Behin departamentu horrek txostena eman da, errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak Nafarroako Gobernuak gainerako departamentuei igorriko die Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailearen proposamena, planaren edukia buruzko iritzia eman dezaten, bereziki lurraldearen antolamenduari dagokionez.

4. Nafarroako Gobernuak departamentuetako txostenak jaso ondoren, errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak ingurumeneko eskumenak dituen departamentura igorriko du plana, ingurumenaren ikuspuntutik egokia dela egiazta dezan.

5. Ingurumen aldetiko egokitasuna egiaztaturik, errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak Nafarroako Gobernuaren esku utziko du Plan Zuzentzailea, honek aintzat har dezan.

6. Aintzat hartua izan ondoren, errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak jendaurrean jarriko du Plan Zuzentzailea, bi hilabetez, eta epe horretan entzutea emanen die ukitutako toki entitateei eta planarekin lotura handiena duten gizarte-eragile eta -entitateei.

7. Errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak ingurumenaren arloko eskumenak dituen departamentura igorriko du Plan Zuzentzailea, jendaurreko eta entzutea emateko epeetan aurkeztutako alegazioei eta oharrei buruzko txostena-ekin batera, departamentu horrek ingurumen eraginei buruzko deklarazioa izapidetu dezan.

8. Ingurumen eraginen deklarazioa egin ondoren, errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak Plan Zuzentzailearen behin betiko dokumentua prestatuko du, aurreko prozedurako zehaztapenak barne, eta Nafarroako Gobernuari proposatuko dio aintzat har dezan Plan Zuzentzailea, Nafarroako Parlamentura igortzeko.

9. Nafarroako Parlamentuak eztabaidatu eta onetsiko du Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailea. Parlamentuak onetsi ondoren, errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak argitaratu egiten du.

15. artikulua. Indarraldia eta berrikustea.

1. Nafarroako errepideen Plan Zuzentzaileak zortzi urteko indarraldia izanen du gehienez, eta planean bertan aurreikusitako kasuetan berrikusi ahalko da.

2. Plana berrikusteko prozedura hura onesteko ezarritakoaren arabera izanen da.

3. Nafarroako Parlamentuak, Nafarroako Gobernuak proposaturik eta aurreko artikuluan aurreikusitako izapideak bete ondoren, jarduketa

bereziak erantsi ahalko dizkio errepide Plan Zuzentzaile indardunari, salbuespenez.

1.2. AGIRI ESTRATEGIKOA

Garrantzitsua da plana aztertzea, obren zerrenda eta antolamendua delako eta, horrez gain, agiri estrategiko delako Nafarroako Errepide Sareak etorkizunean izanen duen izaerarako; horretarako, 2016an, epemuga dugun urtean, kokatu, eta sarea nolakoa izanen den pentsatu beharko dugu, III. Plan Zuzentzaile hau errealitate bihurturik.

❖ Oinarri estrategikoak

Esan bezala, etorkizunaz pentsatu beharra dago, eta horrela ikusten da III. Plan Zuzentzaile honetan jasotako jarduketak beharrezkoak direla gure errepide sarea sendotu eta egokitzeko, arreta berezia emanez tokiko sareari, eta printzipio estrategiko hauek, behintzat, gogoan izanik:

- Herritarrei eskainiko zaien bide sareak erantzun beharko die populazioguneak eta jarduera ekonomikoaren guneak lotzeko hurrengo urteetan izanen dituzten premiei.

- Foru Komunitateko konektibitatea mantendu eta hobetzeko etengabe egokitzen den lur gaineko komunikazio sarea enpresei eskura jartzea.

- Nafarroako lurraldea eta bertako populazioguneen arteko komunikazioa orekatzea, sare guztietan jardunez eta arreta berezia emanez tokiko sarearen hobekuntzari, ardatz estrategikoekiko lotura nahiz horietara daramaten maila handiagoko bideekikoa hobetzeko xedez.

- Bideetako segurtasuna areagotzea eta errepideen erabilizaileen istripu arriskua murriztea.

- Nafarroako eskualde guztietako herritarrei irispidean jartzea aisialdiaz eta denbora libreaz gozatzeko tokiak, ikusirik geroz eta handiagoa dela horren eskaera, eta horren euskarri nagusia bideen sarea erabiliz egiten diren mugimenduak direla jakinik.

- Bideen sarearen nahitaezko hobekuntza eta Nafarroako ingurumenaren eta natura ondarearen begirunea eta babesa bateragarri egitea. Horretarako, betiere ahal den heinean eta teknika aldetik bideragarria bada, egun dauden errepideen trazaduraren zati handienari eusteko ahalegina egiten da.

❖ III. Planaren helburuak

Gaur egun, errepideak dira komunikaziorako bide nagusiak, ez badira bakarrak; Nafarroako lurraldearen barrenean nahiz Nafarroaren eta

Espainiako gainerako lurraldeen artean jarduera ekonomiko eta sozialen mugimenduak ahalbidetu ez ezik, Nafarroako errealtatearen bilakaera eta transformazio ekonomiko, sozial eta lurraldekoak ere baldintzatzen dute neurri handi batean.

Bestalde, lur gaineko komunikazioak erraztea ezinbesteko baldintza da Nafarroako lurralde antolamendua eta beronek egiten duen apustua gauzatzeko: espazio geografiko orekatua, biztanleen gizarte ongizatean oinarritua eta lurraldearekin lotura duen populazio egiturari eusteko egiazko aukerak dituena. Izan ere, lur gaineko komunikazio horiei esker, populazio osoak eskura izan ditzake, modu homogeen eta berdintasunez, zerbitzu publikoen prestazioak, lan eta ikasketa zentroak eta aisiarako tokiak.

Politika horren helburua jarduera eta aisia gune horiek Foru Komunitateko eremu geografiko guztietara hurbiltzea izan behar da, errepideko komunikazio on, seguru eta eroso bidez.

Izan ere, Errepideen III. Plan Zuzentzailearen helburua Nafarroako lurralde eta populazio egituraren etorkizunerako ikuspegi estrategiko garrantzitsu eta erabakigarri hori da, epe ertainera nahiz luzera, eta horretarako gehienbat tokiko sarearen egokitzapenari eraginen dion etapa berri bati ekinen zaio.

Ildo berean, Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzaileak trafiko eskaera gero eta handiagoi erantzun beharko die. Ongizate handiagoa eta populazioaren gorakada izan dira eskaera handitzearen eragileak, bereziki metropoli-barrutietan.

Printzipio eta helburu horien bateratuta sortzen den Nafarroako Errepideen Plan Zuzentzaileak tokiko sarearen hobekuntza nabarmen baten aldeko apustua ere egiten du; hobekuntzari esker, tokiko sareak ahalbidetuko du, batetik, lurraldea egituratu eta irisgarritasun erabatekoa ematen duten Edukiera Handiko Ardatz Estrategikoekin lotzea, eta bestetik, komunikazioen segurtasuna eta erosotasuna, bai zuzenean bai maila handiagoko beste komunikazio bide batzuen bitartez. Horrela, planaren asmoa da Nafarroako lurralde osorako errepide sare orekatu eta homogeen lortzea, populazioarentzat eta enpresentzat zerbitzu publiko bermatuko duena, Foru Komunitatearen garapen eta aurrerapenerako faktore erabakigarria izan dadin.

Hori dela eta, Nafarroako Errepideen 2009-2016rako III. Plan Zuzentzailea lurralde, ekonomia, gizarte eta ingurumen arloetako helburu hauetan oinarritzen da:

- Nafarroako lurralde osoak Iruña eta jarduera ekonomikoaren zentroak irispidean izan ditzan sustatzea, toki sarearen ezaugarri tekniko eta funtzionalak berritzeko plan bati ekinez.

- Nafarroako herritar guztientzat Errepide Sarearen bidez zirkulatzeko baldintzak hobetzea, zerbitzu publiko hori ematen aurrerapausoak egiteko, lehentasuna emanez toki saretik maila handiagoko sareetarako sarbideen hobekuntzari.

- Jarduketetan lehentasunak ezartzea irisgarritasuna eta daukagun sarearen ezaugarri eta prestazioen hobekuntza kontuan hartuta, eta Nafarroako Errepideen Sareari izaera homogeen eta orekatua ematen dioten lurralde mailako jarduketak sustatuz.

- Bide Segurtasunaren arloan aurrera egitea modu aktiboan, gai horretan eskumenak dituzten beste erakunde batzuekin koordinatuta Bide Segurtasuneko Plan Integralak garatzeko; errepideen sarearekin lotutako alderdi zail hori hobetzeari dagokionez, plan horietan neurtzeko moduko helburuak ezarri beharko dira.

- Azpiegituren arloan daukagun ondarearen errendimendua eta aprobetxamendua hobetzea, zoruak ahalik eta hobekien kontserbatuz, eta seinalizazioa eta elementu osagarriak hobetuz. Zainketa aintzat hartu behar da Administrazioaren jardueran, urteko inbertsioaren eta gastuaren zati bat den aldetik.

- Nafarroa osoa komunikazioen sare nazionalen eta nazioarteko korridoreetan sartzea.

- Lurralde mugakideekiko komunikazioen sarea sustatu eta hobetzea, behar diren jarduketak koordinatuta Aragoi, Errioxa eta EAERekin.

- Eskualdeetako azpierrekuak elkarren artean lotu eta lurraldeko ardatz nagusiekin egituratzea; horretarako, beharrezkoa da sareko hobekuntzek sare mota guztiei eragitea, arreta berezia emanez tokiko sareari.

- Aurrerapausoak egitea Nafarroako Errepideen Sarearen kudeaketa teknologikoan, kudeaketarako sistema moderno bidez eta haren ezaugarrien eta egoeraren berri zehatza izanik etengabe, inbentarioak egin eta egunean edukiz.

- Gaur egungo errepideen ingurumen arloko kalitatea lehengoratzeko; abian diren obretan eta egindakoetan ingurumenaren faktorea aintzat hartu beharko da proiektuaren barruan.

- Errepideetako lanak egitean, lehentasun hurrenkeraren arabera, ondoko ingurunearen ingurumen kalitatea hobetzea, babestea, edo eraginak

gutxitzea; horrek berarekin dakar obra egin bitarteko ahalegina eta ondorengo zainketa-lanak.

2. NORAINOKOA ETA JARDUKETA NAGUSIAK

Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailea atzeraldi ekonomiko sakoneko testuinguru sozioekonomikoan kokatu behar dugu, Administrazio Publikoa bere aurrekontuak zorrotz berrikustera behartzen duen egoera batean, eta alde batera utzi gabe Nafarroa Espainiako gainerako lurraldeekin eta Frantziarekin lotzen duten azpiegituran inbertsio maila handiari eutsi behar zaio-la kalitate handiko sarea izan nahi badugu, Edukiera Handiko Bide Sarearen garapen zabalago egingen dela eta lurralde barreneko ardatz garrantzitsuak emanen dieten obrak burutuko direla.

Halere, azpimarratu beharra dago Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzaile honen lehentasunezko helburua, behin edukiera handiko sareei dagozkien jarduketak abian jarrita, Tokiko Sarea sustatzea dela, azpiegituren arloan Foru Komunitatearen barruan lurralde osoa hartuko duen lurralde oreka bilatzeko xedearekin. Aurreikusitako jarduketaren helburua, udalerriek eta udalek adierazitako beharrei erantzutea ez ezik, haien eta komunikazio ardatz nagusien arteko komunikazioak sustatzea ere bada, tokiko errepideen bitartez Iruñerriarekin edo Nafarroako jarduera ekonomiko zentroekin lotzeko, Foru Komunitateko eskualde guztien garapen ekonomiko orekatuari laguntzeko. Plan honetan aurreikusirik dagoenez, sareko 984,93 kilometrotan egingen dira jarduketak, eta horietatik %57 tokiko sarekoak izanen dira; horrenbestez, planaren amaieran, sarearen laurden bat egingen da hobetuta.

Horretarako, Nafarroa 2012 Plana onetsi ondorengo finantza ikuspegiak oinarritzat hartu behar dira plangintza sektorial orotarako, zehazki III. Plan Zuzentzaile honetarako. Nafarroa 2012 Planean finkaturik daude 2008-2012 epean ekipamendu eta azpiegitura publikoen arloko inbertsiorako helburuak.

Era berean, Nafarroako Errepideei buruzko martxoaren 23ko 5/2007 Foru Legea onestearekin batera lege esparru berri bat ezarri zen, bai plangintzako dokumentu honetarako bai Herri Lan Zuzendaritza Nagusiak Errepideen Foru Sarean egin beharreko gainerako lanetarako.

Baina dokumentu hau, Plan Zuzentzailea denez, Nafarroako Parlamentuak ekitaldi bakoitzetarako onesten duen aurrekontuko diru kopuruetara egokitzen joanen da unean-unean.

Aurrekoa dela eta, esan dezakegu Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzaile hau

amaituta, Nafarroako Errepide Sarearen egoera hauxe izanen dela:

EDUKIERA HANDIKO ARDATZAK

- Belateko edukiera handiko ardatza, Iruñetik Irunera bitartekoa, osorik eraikita egonen da.
- Iruña-Lizarra-Logroño autobia Errioxarekin lotuta egonen da, bai etorkizuneko A-68rekin bai AP-68rekin.
- Castejón-Tutera-Cortes N-232 errepideak Nafarroan barna egiten duen tarte bikoizteko lanak amaituta egonen dira.
- Tutera-probintziako muga edukiera handiko errepidea, A-15 Soria-Agreda-Nafarroako muga autobiarekiko loturarako, eraikita eta zerbitzuan egonen da.
- Izko-Judasen Benta eta Judasen Benta-probintziako muga tarteak eraiki ondoren, Iruñetik Aragoiko mugara bitarteko A-21 autobia eraikita egonen da.

FORU KOMUNITATEAREN INTERESEKO SAREA

- Lizarra-Tafalla-Zangoza (NA-132) amaituta egonen da.
- Ebroren ardatza amaituta egonen da eta Ebroren Erriberako herri nagusi guztietako saihesbideak eginak.
- NA-140 errepidearen ardatza, Auriztik Ezkarozera eta Otsagitik Izabara bitartekoa, osorik berritu eta egokituta egonen da.

- Zubiri-Orreaga errepidea osorik berritu eta egokituta egonen da, Erro eta Mezkirizko tunelak eraikita.

TOKIKO SAREA

- Tokiko sarearen hobekuntza hasita egonen da, plataforma zabaldu eta zorua hobetuko da haren luzeraren %25ean, bertatik Foru Komunitateko jarduera ekonomikoaren guneekiko komunikazio ardatzetara iristea errazteko xedearekin.

IRUÑEKO INGURABIDEA

- Olatz-Olloki eta Olloki-Arre-Ezkabako tunelak lotzeko tarteak bikoiztuta egonen dira. Horrela, Iruñerri osoak ingurabide sare jarraitua eta galtzada bikoiztekoa izanen du.

BESTE ZENBAIT LAN

- Errepideetako segurtasun integralean egindako inbertsioa nabarmena izanen da.
- Errepideen zainketa lanetarako bitartekoei, jarduketari eta modernizazioari emandako bultzada

garrantzitsua izanen da, batez ere Zainketarako Zentro aurreratuaren kudeaketa eginez eta zainketa parke berriak eraikiz bost barrutitan.

Horregatik guztiagatik, III. Plan Zuzentzailearen epemugara iritsi ondoren, lehenagotik zeuden azpiegiturak eta arestian deskribatutako jarduketa garrantzitsu horiek batuta, Nafarroak Espainiako komunikazio sare indartsuenetako bat izanen du, lurraldea nabarmen orekatuko duena eta ezaugarri funtzional egokiak izanen dituen errepide sarea osatuko duena.

Egoera horretan, Iruñak gutxienez edukiera handiko bost irteera erradial izanen ditu, eta merindade buru guztiek, berriz, edukiera handiko bide handi bat hurbil.

Era berean, Nafarroako ia lurralde osoak eta populazioaren %99k baino gehiagok 20 minutura baino gutxiagora izanen du edukiera handiko bide bat.

3. METODOLOGIA

Nafarroako Errepideen 2009-2016 eperako III. Plan Zuzentzailearen bideen sarea modernizatu eta egiazko eskaerari egokitzeko premiari erantzuteko sortu da, ahalik eta baliabide gutxien inbertituz lortutako errentagarritasunak ahalik eta handienak izan daitezten.

Horretarako, III. Planaren dokumentuak Informazioa – Azterketa – Diagnostikoa – Proposamenak sekuentzia jarraitzen du, Foru Komunitateko Errepide Sarearen egiazko beharrak ezarri eta behar horiek jarduketa proposamen egokien bidez ahal den modurik onenean asetzeko bide emanen duena. Planaren sekuentzia zehatza eta erabilitako metodologia hauek dira:

1. eta 2. faseetan lurralde informazioari eta sarearen azterketari buruzko oinarritzko azterlan guztiak bildu dira, eta haiei esker Nafarroako errepideen sarearen diagnostiko kuantitatibo nahiz kualitatiboa ezarri da, eta horiekin batera adierazleak eta atalase onargarriak, III. planari dagozkion lanak gauzatzeko behar bezain zehatzak; diagnostiko lanen barruan egin den funtsezko lanetako bat berrikusten ari garen eperako programatutako jarduketan gauzatzeko-maila aztertzea izan da.

Indarreko planean dauden informazioa eta diagnostikoa erabili dira, Foru Sarearen inbentario berriarekin, azken urteetan egindako lanekin eta 2000-2007 epeko neurketa eta istripuei buruzko datuekin eguneratuta.

Azterketaren eta eguneraketaren xede diren diagnostikoaren beste alderdi batzuk hauek dira: irisgarritasuna, herrietako zeharbideen egoera, eta

ingurumen eta hirigintza arloetako informazioaren eguneratzea.

Fase horien barruan, planari dagozkion lanetan sartu dira beste elementu hauek: etorkizunerako neurriak, mugak eta egoerak, eta jarduketan zehaztapena, ebaluazioa eta programazioa.

Proposamen hauek egiteko, lehentasunezko-tzat jo da esku-hartzearen atalaseak eta diseinuirizpideak ezartzea eta etorkizuneko egoerak itxuratzeko garraio sistema orokor baten testuinguruan, helburu orokor batekin: haien iraunkortasun ekonomikoa, soziala eta ingurumen aldetikoa.

Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzailearen proposamenen ebaluaziotik eta ezaugarri ekonomikoetatik abiatuta, behin betiko proposamenak zehaztu eta Jarduketa Programei erantsi zaizkie, haien aurrekontuekin eta lehentasunekin batera.

Proposamenen eta programen ebaluazioa giltzarria izan da III. plana erredaktatzeko, ebaluazio integrala baita, alderdi funtzionalak ez ezik lurralde, ekonomia eta, bereziki, ingurumen arloko irizpideak biltzen baititu.

Horrekin guztiarekin, Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzailearen proposamen agiri bat egin da, ondoren, 3. eta 4. faseetan, eztabaidatu eta haren tramitazio administratiboa bideratzeko, Nafarroako Gobernuak tramitatu eta onesteko prozeduraren bitartez.

Prozesu horren emaitza, agiriari aurkeztutako alegazioak aintzat hartu ondoren, Nafarroako Errepideen 2009-2016 eperako III. Plan Zuzentzailearen da, 5. eta 6. faseetan Nafarroako Parlamentuak onetsitako proposamenekin osatua.

4. III. PLAN ZUZENTZAILEAREN KUDEAKETA ETA PARLAMENTUARI INFORMAZIOA EMATEA

III. plan hau egiteko metodologia azaldu ondoren, prozesuan egindako azterlanak zehazten dira, fase hauetan antolatutako, Nafarroako Errepideei buruzko 5/2007 Foru Legearen edukiarekin bat.

1. FASEA

- Informazio bilketa
- 2000tik egindako jarduketan inbentarioa
- II. Plan Zuzentzailearen jarraipenari eta betetze-mailari buruzko txostena
- Nafarroako Errepideen Sarearen egoerari buruzko inbentarioa.

2. FASEA

- Errepide Sarean esku hartzeko diseinu parametroak ezartzea

- Iruñerriko azterketa

- Ardatz estrategikoen azterketa

- Errepideen III. Plan Zuzentzailearen diseinurizpideak ekarriko dituzten azterlanak.

- III. Plan Zuzentzailearen lehen proposamena.

- Nafarroako Gobernuako Ekonomia eta Ogasun Departamentuari igortzea.

- Nafarroako Gobernuako gainerako departamentuetara igortzea.

3. FASEA

- Ingurumen aldetiko egokitasunaren txostena

- III. Plan Zuzentzailearen proposamenaren onespenteknikoa:

- Jendaurreko epea

- Ingurumen ondorioen adierazpena

- Aurre edizioa

4. FASEA

- Nafarroako Gobernuak tramitatu eta onestea

- Nafarroako Parlamentura igorri beharreko edizioa

5. FASEA

- Nafarroako Gobernuak tramitatu eta onestea

6. FASEA

- Nafarroako Parlamentuak onetsitako proposamenak eranstea

- Azken edizioa

- Zabalkundea

Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzaile hau zortzi urteko eperako da -2009-2016- eta bi lau urtekotan banaturik dago. Hauek dira laurtekoak:

- 1. laurtekoa, 2009-2012

- 2. laurtekoa, 2012-2016

Inbertsioen plan zuzentzaile guztiak bezala, agiri hau programazio estrategiko bat da, bi denbora tarte horietan bete beharreko jarduketak kopuru garrantzitsua zehazten duena.

Era berean, garrantzi handikoa da kontuan hartzea Errepideen III. Plan Zuzentzailearen finantzabidearen gaia. Ildo horretan esan behar da finantza arloko proposamenaren helburua da hurrengo urteetan Nafarroako Aurrekontu Orokorren inbertsio ahaleginari eustea, ahal den neurrian, daukagun egoera ekonomikoa kontuan hartuta. Azpimarratu daiteke inbertsioaren zati bat (A-21 autobiarri dagokiona, Nafarroako tartean) aurrekontuz kanpoko finantzaketarekin egiten dela, eta horrek bide ematen du baliabide ekonomiko asko libre uzteko beste jarduketak batzuk finantzatzeko.

5. ERREPIDEEN PLAN ZUZENTZAILEA GAURKOTZEA

Errepideen III. Plan Zuzentzailearen gauzatzea Nafarroako Parlamentuak onesten duen aurrekontuko diru kopurura moldatu beharko da, eta 2008ko apirilean onetsitako Nafarroako 2012 Planaren testuinguruan, III. Plan Zuzentzailearen malgutasun tarteak baliabide ekonomikoen kopuru handiagoetara edo txikiagoetara egokitzeko aukera emanen duela jakinik.

Beraz, Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak Errepideen III. Plan Zuzentzailearen organo kudeatzailea baita, egin beharko du bete beharreko jarduketan denbora egokitzapena, erabil daitekeen diruaren arabera, eta aurreikusitako beharko du, halaber, jarduketak berriak gehitzeko aukera, gerora sortutako interes publikoko arrazoiengatik, edo, arrazoi beragatik, beste batzuk denboran berriz programatzeko.

Errepideen II. Plan Zuzentzailean ezarri zen moduan, Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzailea ere berrikusi eta eguneratu ahal izanen da lehen laurtekoa amaituta, 2012. urtean.

6. III. PLAN ZUZENTZAILEAREN MAGNITUDE EKONOMIKOAK

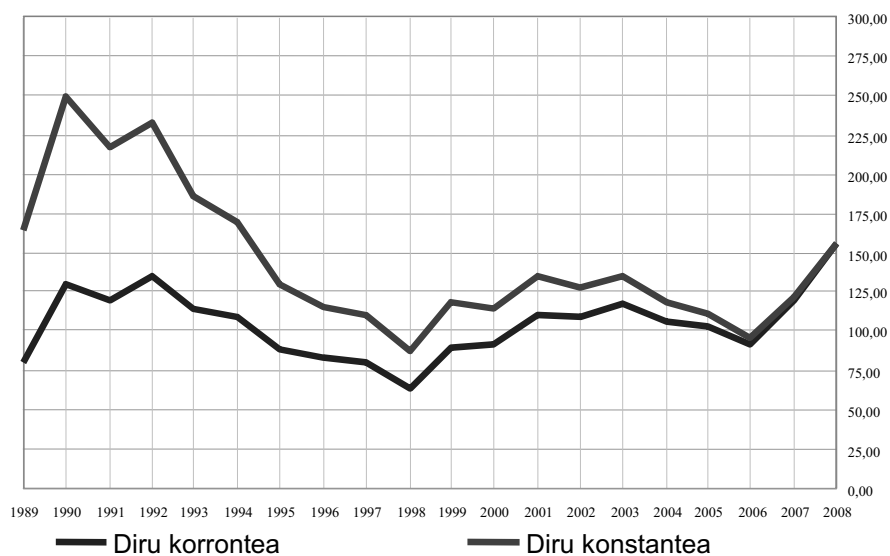
Errepideen III. Plan Zuzentzailean ezarritako inbertsio bolumenaren erreferentzia gisa, azken urteetan Nafarroako Bide Sarean egindako inbertsioak jaso dira (A-12, Done Jakue bideko autobia kontuan hartuta eta hartu gabe):

Lehenengo eta behin, egindako inbertsioak A-12 Done Jakue bideko autobia kontuan hartu gabe islatzen dira (lanak itzalpeko bidesariaren bidezko emakidaren sistemarekin egin dira):

Nafarroako Bide Sarean egindako inbertsioa Done Jakue bideko autobia kontuan hartu gabe
(M€)

Urtea	Diru korrontea	Diru konstantea
1989	79,33	163,90
1990	129,46	249,08
1991	120,32	217,90
1992	135,04	232,53
1993	114,48	185,92
1994	109,27	169,48
1995	88,35	129,70
1996	82,16	116,25
1997	79,66	109,94
1998	63,21	86,03
1999	89,32	117,72
2000	90,54	114,63
2001	109,66	135,10
2002	108,31	128,35
2003	116,96	134,85
2004	105,54	117,79
2005	103,17	111,11
2006	90,44	95,41
2007	119,47	120,90
2008	156,08	156,08

Nafarroako Bide Sarean egindako inbertsioaren bilakaera (Done Jakue Bideko
Autobia kontuan hartu gabe)

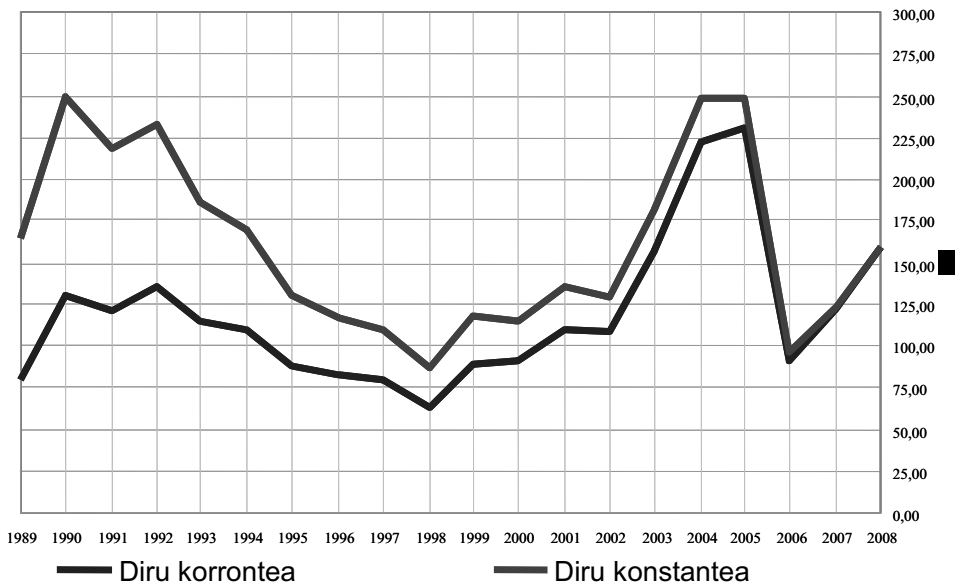


Bigarrenik, jarduketa hori kontuan hartuta islatzen dira egindako inbertsioak:

Nafarroako Bide Sarean egindako inbertsioa Done Jakue Bideko Autobia kontuan hartuta
(M€)

Urtea	Diru korrontea	Diru konstantea
1989	79,33	163,90
1990	129,46	249,08
1991	120,32	217,90
1992	135,04	232,53
1993	114,48	185,92
1994	109,27	169,48
1995	88,35	129,70
1996	82,16	116,25
1997	79,66	109,94
1998	63,21	86,03
1999	89,32	117,72
2000	90,54	114,63
2001	109,66	135,10
2002	108,31	128,35
2003	157,58	181,69
2004	222,44	248,24
2005	230,51	248,25
2006	90,44	95,41
2007	122,48	123,95
2008	159,09	159,09

**Nafarroako Bide Sarean egindako inbertsioaren bilakaera (Done Jakue Bideko
Autobia kontuan hartuta)**



Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzailean aurreikusitako inbertsioek zenbait baldintza hartzen dituzte aintzat:

- Azken urteotan gaur arte egindako inbertsioaren zenbakiak, eta 2009ko aurrekontuetan jasotakoak.
- Gastu publikoaren kontrolak ekarri dituen gaur egungo aurrekontu baldintzak, eta baldintza horiek etorkizunean funtsean ez direla aldatuko aurreikusita egotea, aurrekontuko zorrotasuna agintzen duen politika orokorraren barruan.
- Hurrengo urteetan Foru Komunitateko errepideen sarearen eskaerei erantzuteko beharrezkotzat jotzen den gutxieneko inbertsio bolumena.

- Azkenik, eta bide azpiegiturak finantzatzeko ohiko sistema egokia edo aski ez denez, finantzabide edo eredu berriak planteatzen dira, beste erakunde publiko batzuek edo inbertsiogile pribatuek parte har dezaten Bideen Sarearen garapen iraunkorrean, eta lagun diezaioten, halatan, lurraldeko lehiakortasun orokorrari.

- II. Plan Zuzentzailean ere erabilitako jardunbide horretan oinarrituta, ekimen berria ezarri da A-21 Pirinioetako Autobiaren azken bi tarteak, Nafarroakoak, eraiki eta finantzatzeko, alegia itzalpeko bidesariaren bidezko emakida: Administrazioak ordaintzen dio emakida-hartzaileari funts pribatuekin finantzatuz eraiki den bidearen erabiltzaileek ordaindu beharko luketen bidesaria.

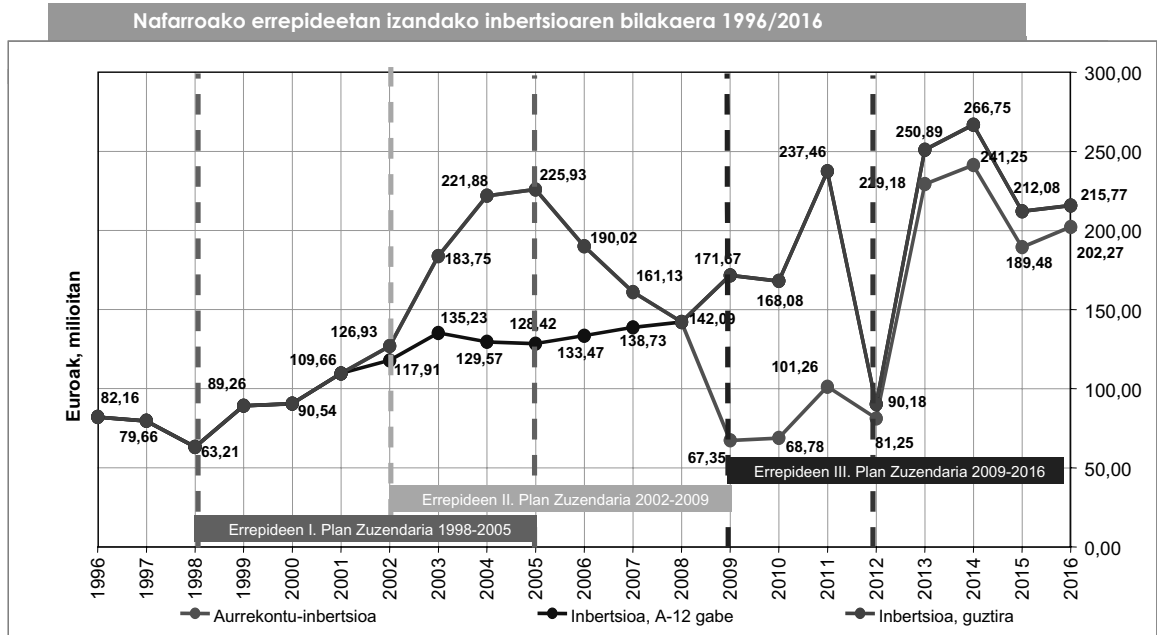
Inbertsioen taula orokorra 2009 – 2016 (M€)

Urtea	Inbertsioa, aurrekontu finantzaketarekin	Inbertsioa, aurrekontuz kanpoko finantzaketarekin	Inbertsioa, guztira
2009	67,35	104,32	171,67
2010	68,78	99,30	168,08
2011	101,26	136,20	237,46
2012	81,25	8,93	90,18
2013	229,18	21,71	250,89
2014	241,25	25,50	266,75
2015	189,48	22,60	212,08
2016	202,27	13,50	215,77
III EP, guztira	1.180,83	432,06	1.612,87

Finantza balantzea eta inbertsio gastuaren saldo garbia aurrekontu publikoetarako hau da (M€):

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	GUZTIRA
BIDE-SAREA HANDITZEA ETA HOBETZEA									
BIDE-SAREA HANDITZEKO ETA HOBETZEKO JARDUKETAK	134,92	138,11	191,34	45,95	178,47	194,64	141,12	137,76	1.162,31
INGURUMENAREN BABESA	2,50	2,80	3,00	3,00	3,15	3,31	3,47	3,65	24,88
KALITATE ETA SEGURTASUNAREN KONTROLA	0,61	0,66	0,61	0,61	0,89	0,97	0,71	0,69	5,74
PREZIOAK BERRIKUSTEA	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	1,50	1,50	6,00
DESJABETZEAK	2,00	1,00	3,00	3,00	10,97	11,84	8,30	8,70	48,81
BESTELAKOAK	1,50	0,50	0,50	0,50	1,50	1,50	1,50	1,50	9,00
GUZTIRA, 1	141,53	143,06	198,45	53,05	196,49	213,76	156,60	153,79	1.256,73
PROIEKTUAK	1,50	1,00	1,50	1,50	1,58	1,65	1,74	1,82	12,29
GUZTIRA, 2	1,50	1,00	1,50	1,50	1,58	1,65	1,74	1,82	12,29
BIDE-SAREA HANDITZEA ETA HOBETZEA, GUZTIRA	143,03	144,06	199,95	54,55	198,06	215,42	158,33	155,61	1.269,02
BIDE-SAREAREN KONTSERBAZIOA									
BIDE-SAREAREN KONTSERBAZIO INTEGRALA	18,21	15,99	20,23	21,00	22,33	23,42	24,58	25,81	171,57
ZORUA SENDOTZEA	4,37	4,00	13,04	10,17	17,02	17,87	18,76	19,70	104,92
BIDE SEGURTASUNA	2,00	1,93	0,07	0,41	2,29	2,04	2,09	2,09	12,91
ZEHARBIDEAK ETA HITZARMENAK	3,47	1,55	3,50	3,50	4,05	4,25	4,47	4,69	29,48
INBENTARIOAK	0,13	0,13	0,13	0,06	0,55	0,57	0,60	0,63	2,81
AZPIEGITURAK EGOKITU ETA HOBETZEA	0,30	0,00	0,00	0,00	2,43	2,55	2,68	2,81	10,78
MAKINERIA ETA ZENBAIT MATERIALA. INFORMATIKA	0,14	0,42	0,44	0,46	0,49	0,51	0,54	0,56	3,56
KONTROLERAKO GUNE BERRIAK	0,02	0,00	0,10	0,03	3,68	0,12	0,03	3,86	7,83
KONTSERBAZIOA, GUZTIRA	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	53,75	60,16	343,87
III. ERREPIDEEN PLAN ZUZENTZAILEA, INBERTSIOAK, GUZTIRA	171,67	168,08	237,46	90,18	250,89	266,75	212,08	215,77	1.612,87
SPRIN-EKIKO HITZARMENA (C)									
A-21 2.2. bideunea: Lotunea Getze-Ibargoiti/Idotzin-Izko	3,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,52
A-21 3 bideunea: Izko-Judasen Benta	27,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,44
N-121-A Ostitzeko zeharbidea	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65
N-121-A Sunbilla - Etxalar	16,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,77
N-121-A Etxalar - Bera	16,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,03
N-121-A Bera - Endarlatsa	10,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,98
N-121-A Endarlatsako zubia (% 50)	7,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,77
NA-134 Andosillako zeharbidea	7,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,36
NA-122 Alloko zeharbidea	2,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,76
Berria - Corellako zeharbidea	10,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,34
SPRIN-ekiko HITZARMENA, GUZTIRA (C)	103,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	103,63
ITZALEKO BIDESARIA (D)									
A-21 Judasen Benta-Probintziaren muga	0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	232,79
ITZALEKO BIDESARIA, GUZTIRA (D)	0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	232,79
HIRUGARRENEK FINANTZATUTAKOIA (E)									
AP-15 Tafallako lotune berria	0,00	0,00	0,00	0,00	7,09	0,00	0,00	0,00	7,09
NA-127 Rocaforteko industrialgunera sartzeko biribilgunea	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
NA-150 Ilunberrira sartzeko biribilgunea	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
NA-160 Bideunea hau bikoiztea: Lotunea A-68 - AP-68	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	10,20	5,20	0,00	17,00
NA-6008 Getze/Esparza-Galar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,70
Nueva - Galarreko lotunea N-111 errepidean - Gazolatz	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,00	0,00	0,00	3,00
A-12 HAT geltokiko lotunea	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00	4,00	0,00	12,00
A-15 San Fermin Ikastolako lotunea	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	0,00	6,00
PA-30 Uharteko biribilgunea	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
Berria - Ezkirotzeko zeharbidea	0,00	0,00	0,00	6,65	6,65	0,00	0,00	0,00	13,30
Berria- Bidea: Autobia Logroño-Zizur Nagusia-Ezkirotz. Bikoiztea	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,50	7,50
Berria- Gendulain - Arzuriko lotunea	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00	12,00
Berria - RVP8 bidea	0,00	0,00	0,00	1,88	4,38	0,00	0,00	0,00	6,25
Berria- Barañaingo hegoaldeko sarbidea eta N111 / A-15 lotunea	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,60	1,40	0,00	7,00
HIRUGARRENEK FINANTZATUTAKOIA, GUZTIRA (E)	0,00	0,00	3,40	8,93	21,71	25,50	22,60	13,50	95,64
III. EP. AURREKONTUZ KANPOKO FINANTZAKETA, GUZTIRA	104,32	99,30	136,20	8,93	21,71	25,50	22,60	13,50	432,06
	% 60,8	% 59,1	% 57,4	% 9,9	% 8,7	% 9,6	% 10,7	% 6,3	% 26,8
NAFARROAKO ERREPIDEEN III. PLAN ZUZENTZAILEA 2009-2016. AURREKONTUKO INBERTSIOA									
Bide-sarea handitzea eta hobetzea	38,71	44,76	63,75	45,63	176,35	189,92	135,73	142,11	836,96
Kontserbazioa	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	53,75	60,16	343,87
AURREKONTUKO INBERTSIOA, GUZTIRA	67,35	68,78	101,26	81,25	229,18	241,25	189,48	202,27	1.180,83

Aurrekoan oinarrituta, ondoko grafikoan jasotzen da zein izan den Nafarroako bideen sarean egindako inbertsioaren bilakaera.



7. ERREPIDEEN II. PLAN ZUZENTZAILEAN EGINDAKO PROPOSAMEN ETA LANEN JARRAIPENA

Errepideen II. Plan Zuzentzaileko lan nagusiak, 2002-2008 epean egindakoak, ondoko ataletan deskribatzen dira.

AUTOBIAK

1) A-1, Altsasutik Etxegarateko mendatera bitarte, Gipuzkoako mugaraino, aurretik zegoen N-I bikoiztuz. Autobia tarte horren lanen barruan, tunel berri bat eraiki da Murgilgo muinoaren azpian, galtzada bakoitzean 300 m ingurukoa, eta bi zubi egungo N-len gainean.

2) Epe horretan nabarmendu behar da, halaber, A-12, Done Jakue bideko autobia (N-111 errepidea zena) berria eraiki eta lehengo errepidea zerbitzuko bidetarako utzi izana (egungo NA-1110). Horrenbestez, Iruña, Lizarra eta Logroño arteko ardatz estrategikoa garrantzi handiko komunikabide bihurtu da, batetik aukera ematen diolako Lizarralde osoari Iruñarekin lotzeko autobia bat izateko, eta bestetik Nafarroak komunikaziorako ardatz berri bat garatu ahal izaneren duelako, Logroño, Ebro harana eta Done Jakue bidearen gainarako zatiarekin lotuko duena.

Egindako inbertsioa, guztira, 329 milioi eurokoa izan da, eta eraikuntza eta finantzaketa Iruña-Logroño errepidea eraiki, ustiatu eta finantzatzeko urriaren 18koa 21/2001 Foru Legean xedatutakoaren arabera egin dira, itzalpeko bidesariaren emakidaren sistema erabiliz.

N-232 errepidearekiko (etorkizuneko A-68) lotura eta AP-68 autobidearekikoa Errioxan, Ebroren bestaldean, egiteko daude; lan horretarako lankidetzeta hitzarmena izenpetu da Sustapen Ministerioarekin, zeinaren bitartez Ministerioak 72 milioi euroko ekarpena egingen baitu, eta Foru Komunitateak, berriz, 21 milioi eurokoa.

Autobia berria eraikitzearekin batera, harekin lotuta dauden tokiko errepideetako hainbat tarte berritu eta egokitu dira, ziurtatu nahi delako lurraldean ahal den permeabilitate eta erabilgarritasun eraginkorrenak izatea edukiera handiko autobia honekiko.

3) Denbora epe honetan hasitako beste jarduketak bat A-21 Pirinioetako Autobia da (N-240 zena).

II. Plan Zuzentzailearen indarraldian Noingo lotunea (A-21en eta AP-15en arteko lotura), Noain-Elo eta Elo-Izko tarteak eraiki dira eta Izko-Judasen Benta tarterako lanak hasi dira.

GALTZADA BIKOIZKETAK

Jarduketa mota honetan nabarmentzen da **A-68** errepidean egindako bikoizketa: **Castejón (AP-15arekiko gurutzagunea) – Tuterako – Cortes**, Zaragozako probintziarekiko mugaraino. Ebro Haraneko ardatz estrategikoa, Nafarroako tartean, AP-68 autobideak eta N-232 errepideak osatzen dute. Komunikazio ardatz hori Euskadiren, Errioxaren, Nafarroaren, Aragoiren eta Kataluniaren arteko loturaren parte da, eta jarduera handieneko tokietako bat Espainia barruan. N-232 errepideak Nafarroan egiten duen tartearen bikoizketa hiru zatitan banatu da:

- 1. tarteak: AP-15/Tuterako saihesbidearekiko gurutzagunea, 9,8 kilometroko luzerakoa.
- 2. tarteak: Tuterako saihesbidea, 10,7 kilometroko luzerakoa, II. Plan Zuzentzailean egindakoa.
- 3. tarteak: Tuterako/Cortes saihesbidea, 15,8 kilometroko luzerakoa.

Kasu guztietan, egungo galtzada bikoiztu eta gurutzagune guztiak maila desberdineko lotune bihurtu dira, lanen emaitza AP-68rekiko paralelo doan tartearen osagarri izan dadin. Aurrekusirik dago N-232 errepidearen gainerako zatia ere bikoiztea Aragoiko eta Errioxako tartetean; Errioxakoa azterlan informatiboaren fasean dago eta Aragoikoa, berriz, bikoiztuta Zaragozatik Figueruelasko lotunera bitarte, hau da, N-232 errepidearen 20 kilometroan, gutxi gorabehera.

Iruñeko ekialdeko ingurabidea ere, egungo PA-30, bikoiztu egin da, **A-15etik Olatzera**, Uharteko biribilgunean amaitzeko, eta III. Plan Zuzentzaile honetan amaituko da Ezkabako tuneletaraino, horrela, Iruñeko lehen ingurabidea osatuko da, A-15aren tarte librearekin batera, mendebaldeko ingurabidearekin alegia.

Azkenik, **A-15ean** edukiera handitzeko lanak egin dira, Iruñeko sarreran, **Talluntxen** eta **A-21ean**, **Zizur Nagusian**, biak hiriko bideen ezauzarriekin.

ERREPIDEAK BERRITZEA. EGOKITZAPENAK

II. Plan Zuzentzaile honetan egokitzapen lanak egin dira N-121-A errepidean, Iruñetik Frantziako mugara bitarte, Irunen, mugarekiko lotura zuzena lortzeko helburuarekin. Denbora epe honetan egindako tarteak hauek dira:

- **1. tarteak:** lanen xedea errepidea osorik berritzea izan da, N-121-A errepidean, Belateko mendatean egin eta amaitutako lanetatik Mugairiko lotuneraino, 1,6 km inguruko luzerarekin. Tarte

osoan, saihebidetaren soluzioa ezarri da egungo trazadura aldatzeko, eta oinplanoa eta altxaeraren ezaugarri geometrikoak ez ezik zeharkako sekzioa ere hobetu dira. Trazadura berria egungo errepideetik bereizten da, eta beti eskuinaldetik doan Iruña-Donztebe norabidean. Hortaz, egungo errepidea zerbitzuko bidea izanen da alde horretan dauden zenbait finkatara eta Zozaiara sartzeko.

• **2. tartea:** lan hauek Mugairiko lotune berriari dagozkio; lotune horrek banatu eta bideratzen ditu N-121-A errepideko trafikoa, Belateko mendatetik datorrena, eta haren jarraipena Doneztebe eta Irun aldera, eta Mugairiko saihebidet berrikoa, Elizondo eta Dantxarine aldera N-121-B.

• **3. tartea:** N-121-A errepidearen trazadura bat osatzen du, Mugairitik Doneztebera bitarte. Mugairiko lotune berriari hasten da, 530 metro luze den Oierregiko tunelarekin. Tunela atzean utzita, trazadura Bidasoa ibaiaren ezkerretik doa, ibaia eta egungo N-121-A errepidea gurutzatu arte, Narbarten; bertan lotune oso bat eraikiko da, errepide hori lotzeko, NA-170 errepideko trafikoa mantenduko duelako, Leitzatik Doneztebera doana, Iruñerako norabidean, eta bereziki Legasarekin.

N-121-A errepidearen ibilbidea eraikitzeari ekin zaio Sunbillako saihebidetik aurrera, errepide horretako 58 k.p.tik 60. k.p.ra bitarte. Gurutzagune bat du hasieran, eta hortik aurrera zubibide bat eraikiko da Bidasoa ibaiaren gainean, errepide berria ibaiaren ezkerretik eramateko. Azken tartean berriz gurutzatzen du Bidasoa ibaia eta bat egiten du Arrigazteluko tunel berriarekin (248 metroko luzera). Errepide tarte berri hau Larrakaizko tunel berriko tarte berrituarekin lotuko da.

Gainerako egokitzapen lanetatik nabarmentzekoa da N-111 errepidekoa, **Vianatik Errioxako mugaraino**, tarte horretan egungo errepidearen sekzioa eta trazadura hobetzeko. Hasierako sekzioa, 7/8koa, 7/10 bihurtu da, eta ikuspen urriko sestra-gainaldeak hobetu egin dira. Vianara sartzeko gurutzagunea biribildune bihurtu da.

Aipatu beharrekoak dira, orobat, NA-132 errepidean (**Lergako gaina, Eslaba, Zare eta Oibarko saihebidet**) egindako egokitzapenak, Tafalla eta Zangoza lotzen dituen ardatza hobetzeko lanen barruan. Hobekuntza horri Tafalla - San Martin Unx eta San Martin Unx - Lergako gaina tarteetako lanekin ekin zitzaion; lanok amaiturik daude.

Beste jarduketak batzuk: NA-134 errepidean, **Ebroren ardatzan** egindakoak, **Milagro** eta **Cadreita** artean; NA-134 errepidearen luzera osoan, jarduketa honen xede zen tartearen hobekuntza baizik ez zen falta, NA-115 (Azkoien-Rincón de Soto) errepidearekiko gurutzagunea eta

NA-660 errepidearekiko gurutzagunea, Cadreitan, lotzeko.

Beste egokitzapen lan bat NA-128 errepidean egindakoa da, Caparros, **Martzilla** eta **Azkoien** artean; tarte hori egokitzeko lanak dira, errepide horri funtzionaltasun baldintza onak eman dizkiontenak, bai plataformari bai oinplanoa eta altxaerako trazadurari dagokienez.

Gauza bera esan dezakegu NA-178 errepidean, **Espartza** eta **Ezkaroze** artean egindako egokitzapenaz, jarduketaren xedea izan baita NA-178 errepidearen berrikuntza lanak amaitzea Zaraitzun barna duen trazaduran. Lanen barruan, plataformaren zabalera egokitu da, baita oinplanoa eta altxaera ere, 5 kilometroko errepide tarte honi ardatzaren gainerakoak dituen ezaugarrien antzekoak emateko.

Ezkarozetik Itzaltzura trazadura egokitu da, NA-140 errepidearen ardatzaren zati bat den aldetik, Izabaraino. Aurreko tartean bezala, tarte honek ez du betetzen funtzionaltasun egokia emateko behar adinako ezaugarri geometriko eta homogeneorik, ez plataforman ez trazaduran. Jarduketarako irizpideak Auritz-Garralda tarteko antzekoak izanen dira.

NA-601 errepidea **Larraga eta Lerin** artean egokitzeko lanen ezaugarriak, berriz, bi herri horien artean egokitutako beste tartean, Garestik NA-122 errepidera bitarteko ibilbidea osatzekoan, ezarri zirenen antzekoak izan dira.

Vianatik Recajora bitarteko NA-632 errepidearen egokitzapen lanek, Vianako industrialdearekin bat egiten duen tokian, errepidea Recajotik berritzeko lanak osatu dituzte; Recajo Ebroren ardatzarekin eta Errioxarekin lotzeko gunea da.

NA-7561 errepidea ere egokitu da, **Lekunberri** eta **Albiasura** bitarteko tartean, lehen zatia inguru hartako trafiko industrialera moldatzeko.

Egokitutako azken tarteak NA-2040 errepidea da, **Artzi eta Orotz-Betelu** artekoa, NA-172 errepidea eta Orotz-Betelu lotzeko lanak egin baitira, zubi bat eraikiz Urrobi ibaiaren gainean eta 840 metroko tunel bat Karrobide mendiaren azpian, eta Lakabetik hararago, egungo NA-2040 errepidearekin paralelo doan trazadurarekin jarraitzen du, eta gaur egungo trazadura hobetzen da.

II. Plan Zuzentzailean programatutako lanez gain, **Isuko mendatearen** trazadurako saihebidet eraiki da, NA-178 errepidearen ibilbidearen barruan, Irunberri-Nabaskoze-Ezkaroze ardatzaren tarte honetako zailtasun orografikoa gainditzeko.

ERREPIDEAK BERRITZEKO LANAK

II. Plan Zuzentzaile honetan, 2002tik 2008ra tarte hauetan egin dira lanak:

- NA-122, **Lizarra, Deikaztelu eta Allo** artean, errepide honen trazadura zati batean aldatu eta egungo egoera hobetzeko.
 - NA-125 errepidea, **Tuteratik Zaragozako probintziarekiko mugara** bitarte, trazaduraren zuzenketa puntualekin eta plataforma handitzeko lanekin, gurutzatzen duen Errege Bardeetako ingurunea kontuan hartuko duen ingurumen tratamenduarekin.
 - NA-1240 errepidea, **Santakaratik Murillo el Frutera** bitarte, errepide honen eta NA-128 errepidearen hobekuntzaren eta sailkapen aldaketaren barruan.
 - NA-214 errepidea, **Nabaskozetik Las Coronas mendatera** bitarte, Nabaskozetik Burgira doan tarte amaitzeko, zeharkako sekzioa hobetu eta oinplanoa eta altxaera doitzeko lanekin.
 - NA-534 errepidea, **Oibartik Kasedara**, Zangozaldeko populazio-guneak elkar lotzeko.
 - NA-2400 errepidea **Itzagaondoan**, berritzeko falta zen tartean, bidearen sekzioa handitzeko segurtasuneko areken bidez.
 - NA-3040/NA-3041 errepidea, **Tulebras, Barillas eta Ablitas** artean, Nafarroako hegoaldeko inguru horretako irisgarritasuna hobetzeko.
 - NA-4000 errepidea, **Lesakatik Oiartzunera**, bidearen sekzioa handitzeko segurtasuneko areken bidez eta seinalizazio bertikala eta horizontala hobetzeko.
 - NA-5200 errepidea, **Ribaforada, Buñuel eta Cortes** artean, N-232 errepidearen bide alternatiboa Ebroren eskuinaldeko herrien arteko trafikorako.
 - NA-5310 errepidea, **San Martin Unxetik Uxuera** bitarte, NA-132 errepidetik hasita, interes turistikoko toki horretara iristeko.
 - NA-5411 errepidea, **Xabierko sarbideak**, herrira eta gaztelura iristeko bideak berritzeko.
 - NA-8702 errepidea, **Azkoiengo sarbidean**, Funesko errepideari jarraipena emateko Azkoienngo saihebidetik herrigunera bitarte.
- Beste egokitzapen lan batzuk egin dira A-12 autobia eraikitzean, tokiko sareko sarrera-irteerak hobetzen ahalegintzeko, bai autobia horretatik bai NA-1110 errepidetik (N-111 errepidea zena). Lan hauek egin dira III. Plan Zuzentzailearen barruan:
- NA-6004 errepidea, **Galarko sarbidea**, eta NA-6005 errepidea, **Zarikiiegiko sarbidea**, Iruña-Logroño autobiaaren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen barruan.
 - NA-6310, **Elizagorria eta Mendabia** artean, errepidearen sekzioa hobetzeko, 6/7 plataforma ezarri.
 - NA-6330 errepidea, **Elizagorritik Torres del Ríora** bitarte, egungo jarduketarako erabili diren antzeko irizpideekin.
 - NA-6341 errepidea, **Deizkaztelutik Arellanora**, Iruña-Logroño autobiaaren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen barruan.
 - NA-6392 errepidea, **El Bustotik NA-1110 errepidera** bitarte, 6/7 sekzioa ezartzeko, Iruña-Logroño autobiaaren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen barruan.
 - NA-7040 errepidea, **Artazuko sarbidean**, Iruña-Logroño autobiaaren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen barruan.
 - NA-7171 errepidea, **Lerateko sarbidean**, Iruña-Logroño autobiaaren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen barruan.
 - NA-7206 eta NA-7253 errepideak, **Bargota hegoaldeko eta iparraldeko sarbideak**, Iruña-Logroño autobiaaren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen barruan.
 - NA-7251 errepidea, **Armañantzasko sarbidea**, NA-7123 errepidea, **Allozko eta Allozko Monasterioko sarbidea**, eta NA-7400 errepidea, **Olexuako mendaterako sarbidea** Arroizko lotu-netik; lan guztiak Iruña-Logroño autobiaaren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen barruan egin dira.

HERRIETAKO SAIHESBIDEAK

Hauek dira atal honetan egin diren jarduketak:

- N-232 (A-68), **Tuterako saihebidia**. Lan osagarriak izan dira, batetik, bide berri bat eraikitzea Tuterako herrigunearen, Reina Sofía Ospitalearen eta Foruzaingoaren polizia etxe berriaren arteko oinezkoentzako komunikazioa bideratzeko. Bestetik, pasabide berri bat eraiki da Tuterako saihebidearen gainean, Albeako bidetik nekazaritzako ibilgailuen sarbiderako.
- N-121-B, **Ornoz-Mugairiko saihebidia**, Ornoz-Mugairiko herrigunetik ekialdera, mendi magalaren ondotik, Mugairiko lotune berritik hasita. Obra berriaren luzera, guztira, 1.685 m-koa da, 845 m kendu dira beraz, eta jarduketaren funtsezko helburua da ibilgailuak herri barrenetik igaro

daitezen saihestea, N-121-A errepidearen saihe-
bideak ere lagunduta. Saihesbiderako 427 m-ko
tunel bat eta Baztan ibaiaren gaineko zubi bat, 136
m-koa, eraiki dira eta egiteko gelditu dira Orabide-
ra doan bideko gurutzagunea berritzeko lanak.

- NA-132, **Eslabako saihe-bidea**, Tafalla-Zan-
goza ardatzari jarraipena emateko.

- NA-134, **Tuterako ekialdeko saihe-bidea**
eta **Ebro gaineko zubia**, 5,5 kilometroko luzerare-
kin; ibilbide luzeko trafikoa Ebroren gaineko egun-
go zubian eta Tuterako herrigunean barna igaro-
tzea saihesten du. Saihe-bidea NA-134 errepidean
hasi (Ebroren ardatza) eta N-232 errepidean
(Logroño-Zaragoza) amaitzen da, Fontellasko lotu-
nean.

- NA-1240, **Murillo el Frutoko saihe-bidea**;
jarduketari esker ibilgailurik ez da igaroko egungo
zeharbidetik, haren zabalera ez baitzen aski fun-
tzionaltasun egokia ziurtatzeko; horrez gain Santa-
karako zehar-bidea ere egokitu da.

- NA-601 errepidean **Enerizko saihe-bidea**,
NA-601 errepidea, Garestik Artederretara, amai-
tzeko; errepideak Izarbeibarko eskualdeari ematen
dio zerbitzu, eta N-111 eta N-121 errepideak lotze-
ko erabiltzen da.

- NA-129/NA-666, **Sesmako saihe-bidea**, AP-
68 eta AP-12, Logroño-ko autobia, ardatzaren
jarraipena ziurtatzeko, bai eta Los Arcos eta Ace-
dorekiko lotura ere.

- PA-30/NA-7000, **Orkoiengo saihe-bidea**,
iparraldeko ingurabidean hasita, PA-30 errepidean
eginen den bikoizketan aurreikusitako biribilgunea-
rekin. Eraikitako tartearan amaiera Iberdrolak NA-
7000 errepidean duen azpiestazio elektrikoaren
inguruetan dago, eta errepide horrekiko lotura biri-
bilgune baten bidez eginen da.

Herrietako saihe-bideetarako beste lan batzuk
egin dira A-12 autobia eraikitzean, toki sareko
sarrera-irteerak hobetzen ahalegintzeko, bai auto-
bia horretatik bai NA-1110 errepidetik (N-111 erpe-
idea zena). Lan hauek egin dira II. Plan Zuzentzai-
learen barruan:

- NA-6340 errepidea, **Lukin, Barbarin eta**
Arroizko saihe-bideak, Iruña-Logroño autobia-
ren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen barruan.

- NA-7320 errepidea, **Lakarko saihe-bidea**,
Iruña-Logroño autobia-ren inguruetan tokiko sarea
hobetzeko lanen barruan.

- NA-7400 errepidea, **Urbiolako saihe-bidea**,
Iruña-Logroño autobia-ren inguruetan tokiko sarea
hobetzeko lanen barruan.

GURUTZAGUNE EDO LOTUNEAK ALDATZE- KO LANAK

Lan hauek egin dira:

- N-111 (A-12), **Zizurko Urbanizazioko pasa-
bidea**, egungo gurutzagunea maila desberdinean
moldatu duena, maila bereko ni biribilgunez osatu-
tako soluzioa, haietako bakoitzean urbanizaziora-
ko eta Zizur herrirako irteerekin.

- N-121/AP-15, **Tafalla hegoaldeko lotunea**
berritzea, A-15eko bidesarirako zelaigunea eta
ondoko biribilgunea, Tafallako herrigunean, funtzi-
onaltasun berrirako egokituz, eta Tafalla iparralde-
ko lotunea egokitzea, AP-15aren funtzionaltasuna-
rekin lotutakoa, herri horretako saihe-bidea den
aldetik.

- N-121/AP-15, **Artederretako** lotunea berri-
tzea, N-121 errepidetik Iruña aldera ibilgailuak sar-
tzen uzteko, bai eta A-15 autobidetik hegoalde-
rantz ateratzeko ere.

- AP-68, **Lodosako erdilotune** berria, Ebroren
ardatza Vasco-aragonesarekin lotzeko 160. k.p.an,
NA-123 errepidearen bidez.

- NA-170/NA-1700, **Leitzako biribilgunea**,
industrialderako eta herri horretan eginen den kale
berri baterako sarbidea errazteko.

- PA-31, **Iruñeko hegoaldeko lotunea (Tallun-
txe)**, Noain-Taxoare lotunearekin batera, Iruñeko
mendebalde eta ekialdeko ingurabideekiko loturak
hobetuz.

- PA-31, **Iruñeko hegoaldeko sarbideak**, erre-
pide hori hiriko ezaugarriak emateko, hala nola
espaloiak, erdibitzaile lorategidunak, autobus gel-
tokiak eta erregulaziorako biribilguneak.

AZPIEGITURA BERRIAK

Errepide, zubi, eta abar berriak eraikitze-
ko lanak hauek izan dira:

- NA-601, **Obanosko lotune berria (AL)**. Erre-
pide tarte berri bat eraiki da, osorik saihe-bidea
dena, eta autobia NA-601 errepidearekin (Artede-
rreta – Gares) lotzen duena, Obanosi sarbidea
emateko A-12 autobia berritik, Iruña-Logroño auto-
biaren inguruetan tokiko sarea hobetzeko lanen
barruan.

- NA-601, **Mendigorrako lotune berria (AL)**.
Errepide tarte berri bat eraiki da, Autobia eta NA-
6030 errepidea (Mendigorría – Tafalla) lotzen ditu-
ena, Iruña-Logroño autobia-ren inguruetan tokiko
sarea hobetzeko lanen barruan.

- NA-5200, **Fustiñana-Ribaforada**. Zubi berri
bat eraiki da Ebro ibaiaren gainean, Fustiñanatik

(NA-126) Ribaforadara bitarte (NA-5200), Ebro ibaiaren bi aldeetako herrien eta industria eremu- en arteko harremanak errazteko. Era berean, zubi berri hori lagungarria izanen da Ebro ibaiaren ezker aldearen eta N-232 eta AP-68 ardatzaren arteko loturetarako.

- PA-30, **ekialdeko ingurabidea: oinezkoentzako zaldainak**, Mendillorri eta Mutilobeitin eta Mutiloagoitin, oinezkoen zirkulazioa eta ekialdeko ingurabidearen bi aldean arteko lotura errazteko.

- PA-30, **ekialdeko ingurabidea: Sarrigurengo lotune berria**, ingurabidearen alde banatan dauden Sarrigurengo Ekohirira eta "Aukera Eremua" delakora sartzeko. Arangurengo NA-135 errepideak ere sarbidea du lotune horretara.

- PA-30/N-121, **Ezka bako tunelak**, Iruñerako iparraldeko sarbide berria emateko, Ezka bako tunelak eraikiz, iparraldeko ingurabidea (PA-30) eta N-121-A errepidea lotzeko, Atarrabiako zehar bidean eta industrialdean barna ez igarotzeko. Iruñatiko sarbideak iparraldeko ingurabidean dagoen biribilgune batekin (PA-30 Atarrabiako biribilgunea), eta iparraldeko sarbideak, Arren, Ultzama ibaiaren eta N-121-A errepidearen artean dagoen biribilgune batetik gauzatuko dira.

- N-121, **Beriaingo oinezkoentzako zaldaina**, oinezkoen segurtasuna bermatzeko duena eta N-121 errepidearen Beriaingo sarbideen gainetik igarotzeko.

- NA-6001, **Salgaien geltokia – Garraioaren Hiria**; Salgaietarako Noaingo trenbide-geltoki berriaren eta Garraioaren Hiriaren arteko loturako bide berriak bi toki horien arteko trafiko astun zuzena erraztuko du, eta bien eta N-121 errepide-arekiko eta A-15 autobidearekiko lotura ere bai. Bide horren xedea da garraioaren intermodalitatea sustatzea, trenbiderako Noaingo eremu logistikoa- ren eta Iruñeko Garraioaren Hiriaren arteko bere- halako loturarako aukera emanez.

- NA-6001, **"Comarca 2" (*) Galarko industri- alderako sarbideak**; Iruña-Lizarra-Logroño auto- bia eta Comarca-2 industrialde berria lotzeko bide- aren lehen fasea. Galtzada bikoitzeko bide berri hori osatzeko, beste bat eraiki eta finantzatu da

Comarca-2 industrialdeko urbanizazio lanen barru- an, mendebaldeko ingurabidearekin eta Noain- Ezkirotz bidearekin lotuko dena, azken hau III. Plan Zuzentzailean egin beharrekoa.

JARDUKETA OSAGARRIAK

Lan hauek egin dira:

- **PA-30, ekialdeko ingurabidea – iparraldeko ingurabidea**: argiztapena jarri da.

- **Iruñeko Hitzarmena**. Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Departamentuarekin izenpetutako hitzarmen horretan zenbait jarduketaren finantza- keta batera egitea aurreikusi da, besteak beste: Mendillorriko bidea bikoiztea; Fuente del Hierro kaletik Zizur Txikirantz aterako den irteera berri- tzea; Nafarroaren Etorbidea berritzea; eta Iruñeko hegoaldeko sarbidea berritzea, lehen deskribatu bezala.

2008-2009 epean amaitu eta zerbitzuan diren lanak laburtzen dituzten taulak daude erantsirik, bai eta eraikitzen ari direnena ere, kokalekua eta jarduketa mota ere zehazten dituen planoarekin batera.

Taula horietan hauek daude adierazita: erre- pidea, jarduketa eta haren ezaugarriak, obren aurrekontua, hasierako eta amaierako k.p., jardu- ketaren luzera, unitateko kostua, eredu-sekzioa eta zerbitzuan jartzeko urtea, 2002-2009 eperako II. Plan Zuzentzailearen laburpen gisa.

Diagrama bat ere erantsi da, 2002-2009 epera- ko II. Plan Zuzentzailearen indarraldiko urteetan egindako lan nagusien jarraipena adierazita.

Informazio hori aztertuta ikus daiteke aurreikusi neurri handi batean bete dela.

Nafarroako Errepideen II. Plan Zuzentzailearen betetze maila handiak erakusten du planifikaziora- ko dokumentu hori baliagarria dela eta eraginkorra II. planaren helburuen kontrol politiko, sozial eta ekonomikorako.

Kontrol data 2008. urtearen amaierakoa da, baina bertan jaso da, halaber, 2009. urtearen hasi- eran kontratatuta eta hasita zeuden obren amaie- raren aurreikuspena.

A.- BUKATUTA ETA ZERBITZUAN DAUDEN OBRAK

Zk.a	Jarduketaren zk.a Errepideen II. Plana	JARDUKETA	ZERBITZUAN HASI ZEN URTEA
1	1	N-1 Altsasu/Etxegarate	2002
2	2	N-1 Obra osagarriak	2003
3	4.1	Logroñorako autobia. 1. tartea	2005
4	4.2	Logroñorako autobia. 2. tartea	2004
5	4.3	Logroñorako autobia. 3. tartea	2005
6	4.4	Logroñorako autobia. 4. tartea	2006
7	4.5	Logroñorako autobia. 5. tartea	2006
8	5	Zizurreko urbanizaziorako sarbidea	2003
9	6	N-232 Tuteako saihsbidea. 2. tartea	2002
10	7	N-232 Tutako saihsbidea. O.C.	2004
11	8.1	N-232 Castejón-Tutera. 1. tartea	2008
12	8.2	N-232 Fontellas-Buñuel. 2. tartea	2006
13	8.3	N-232 Buñuel-Cortes. 4. tartea	2008
14	9.0	A-21 Noaingo lotunea berritzea	2005
15	9.1	A-21 Noain-Elo. 1. tartea	2006
	9.2	A-21 Eloi-Izko. 2. tartea	
16	9.2.1	2.1 tartea: Eloi-Getze/Idozin lotunea	2008
17	10	AP-15 Tafalla hegoaldeko lotunea berritzea	2002
18	11	AP-15 Artederretako lotunea berritzea	2004
19	13	AP-68 Lodosako lotune berria	2004
20	21	Orreagako Plan Zuzendariaren ituna	2005
21	26	Zozia-Doneztebe 1. tartea	2003
22	27	Zozia-Doneztebe 2. tartea	2003
23	28	Zozia-Doneztebe 3. tartea	2002
24	29	Arrigaztelu	2002
25	33	Mugairiko saihsbidea	2003
26	39	Viana-Probintziako muqa (AL)	2007
27	berria	Zizur Nagusiko hirugarren karrila	2006
28	40	Lizarra-Deikaztelu-Allo (AL)	2006
29	41	Deikaztelu-Allo sarbideak (AL)	2006
30	42	Tutera/Ejea de los Caballeros	2006
31	43	Lergako gaina/Eslaba	2004
32	44.1	Eslaba/Sadako saihsbidea	2008
33	44.2	Eslabako saihsbidea	2007
34	45	Sadako saihsbidea/Oibarreko saihsbidea	2008
35	50	Milagro-Cadreita	2003
36	54	Tuterako ekialdeko saihsbidea eta Ebroko zubia	2007
37	56	Aurtiz-Garralda	2008
38	57	Otsabagia-Isaba	2008
39	60	Leitzako biribigunea	2004
40	64	Santacara-Murillo el Fruto	2008
41	65	Murillo el Fruto-Carcastillo (Murillo el F. saihsbidea)	2007
42	66	Martzilla-Azkoi	2007
43	67	Espartza-Ezkaroze	2003
44	68	Nabaskoze-Las Coronas gaina	2002
45	70	Oibar-Cáseda	2007
46	71	Eneritzeko saihsbidea	2003
47	72	Obanoserako lotune berria (AL)	2005
48	73	Mendigorriarako lotune berria (AL)	2005
49	75	Larraza-Lerin II	2007
50	79	Viana-Recajo	2003
51	berria	Isoko gaina (II)-Arbaiun	2008

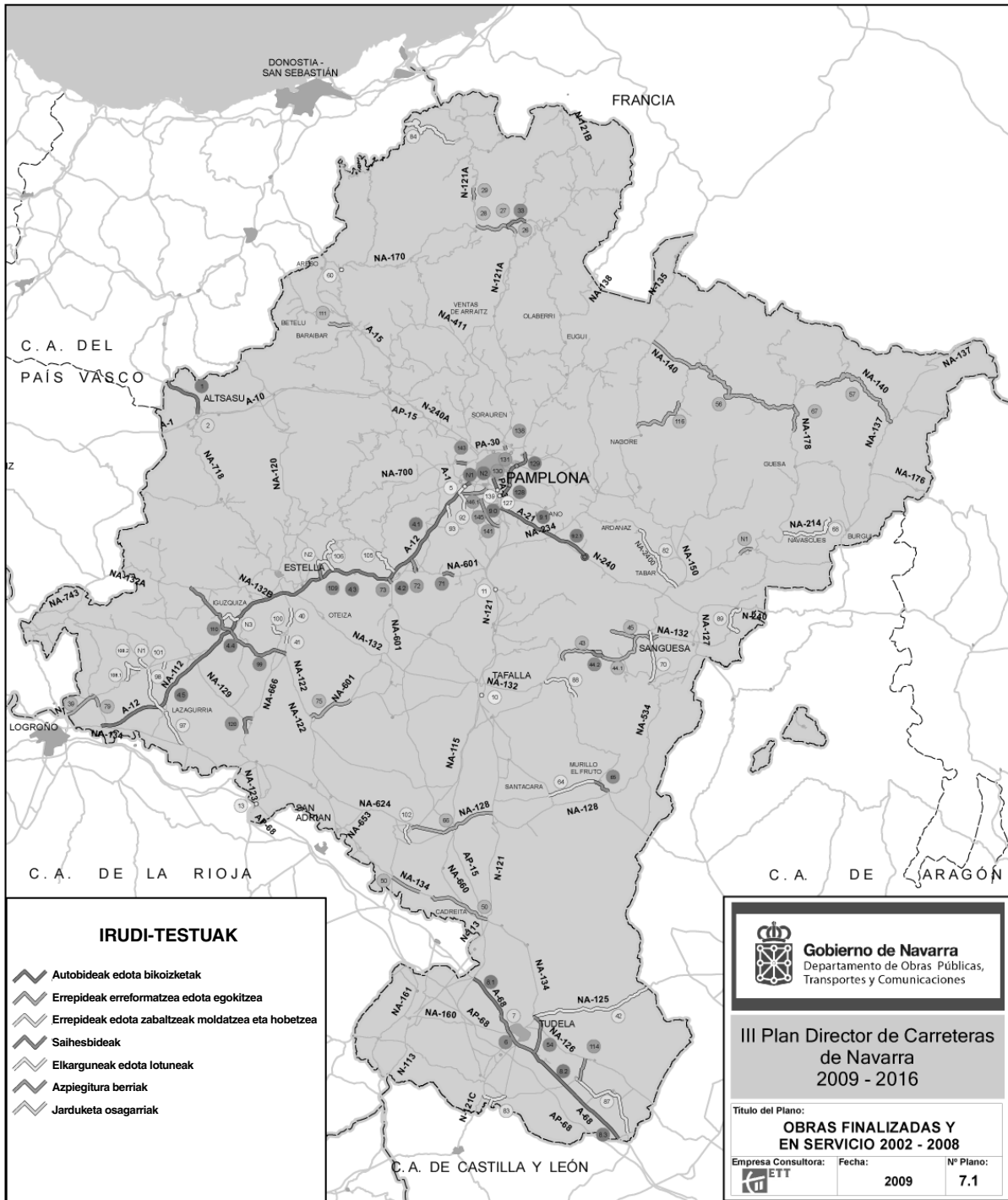
Zk.a	Jarduketaren zk.a Errepideen II. Plana	JARDUKETA	ZERBITZUAN HASI ZEN URTEA
52	82	Itzagaondoa (Irunberri-Urbikain)	2006
53	83	Tulebras-Ablitas-Barillas	2007
54	84	Lesaka-Oiartzun	2004
55	87	Ribaforada-Buñuel-Cortes	2005
56	88	Uxueko errepidea	2007
57	89	Xabierko sarbideak	2005
58	92	Galarko sarbidea (AL)	2005
59	93	Zarikiegiko sarbidea (AL)	2005
60	97	Mendabia-Elizagorria saihsbidea (AL)	2006
61	98	Elizagorria-Torres del Río (AL)	2007
62	99	Urbiola-Allo (saihsbideak: Lukin....) (AL)	2007
63	100	Deikaztelu-Arellano (AL)	2006
64	101	El Busto - N-111 (AL)	2005
65	102	Azkoiengo sarbidea	2006
66	105	Artazuko sarbidea (AL)	2005
67	106	Lerateko sarbidea (AL)	2005
68	108	Bargota-N-111 (AL) (NA-7253 eta NA-7206)	2006
69	109	Lakarko sarbidea (saihsbidea) (AL)	2005
70	110	Antzin-Urbiola (AL)	2006
71	111	Lekunberri-Albiasu	2008
72	114	Fustiñana-Ribaforada	2003
73	116	Artzi-Orotz-Betelu	2005
74	berria	Armañanzas (AL)	2006
75	berria	Alloz-Allozko monasterioa (AL)	2006
76	berria	Olexuako mendatea-Arroizko lotunea (AL)	2006
77	120	Sesmarko saihsbidea	2004
78	127	Iruñeko hegoaldeko lotunea	2003
79	128	Ekialdeko Ingurabidea: A-15 - Sadar ibaia	2002
80	129	Ekialdeko Ingurabidea: Sadar ibaia-Olatz	2002
81	130	Ekialdeko Ingurabidea: oinezkoentzako zaldainak	2002
82	131	Ekialdeko Ingurabidea: Sarriguren lotune berria	2002
83	135	Ekialdeko Ingurabidea: argiteria	2002
84	berria	Talluntxe-Iruña Ierro berria	2006
85	137	Iparraldeko Ingurabidea: argiteria	2003
86	138	Ezkabako tunelak	2004
87	139	Iruñeko hegoaldeko sarbideak	2003
88	141	Beriaingo zaldaina	2003
89	143	Orkoiengo saihsbidea	2002
90	145	Salgaien geltokia-Garraioaren Hiria	2003
	146	Bidea: Logroño autobia-Zizur Nagusia-Ezkizotz	
91	146.1	Comarca 2' industrialdeko sarbideak	2006
92	149	Iruñeko hitzarmena	2003

B.- 2009. URTEAN ERAIKITZEN ARI DIREN ETA KONTRATATZEKO DAUDEN OBRAK

Zk.a	Jarduketaren zk.a Errepideen II. Plana	JARDUKETA	ZERBITZUAN JARTZEKO AURREIKUSITAKO URTEA
1	9.2.2	2.2 tartea.: Getzeko lotunea/Idotzin-Izko	2009
2	9.3	A-21 Izko-Judasen benta. 3. tartea	2009
3	9.4	A-21 Judasen benta - Esa. 4. tartea (*)	2011
4	9.5	A-21 Esa-Probintziako muga. 5. tartea (**)	2011
5	23	Ostizko saihsbidea	2009
	30	Igantzi/Bera	
6	30.1	Sunbilla-Etxalar	2009
7	30.2	Etxalar/Bera	2009
8	31.1	Bera-Endarlatsa	2009
9	31.2	Endarlatsako zubia	2009
10	35	Iruritako saihsbidea-Elizondo	2010
11	46	Mendabiako saihsbidea	2010
12	47	Lodosako saihsbidea	2010
13	48	Andosillako saihsbidea	2009
14	51	Milagroko saihsbidea	2010
15	52 eta 53	Valtierra eta Arguedasko saihsbidea	2010
16	118	Alloko saihsbidea	2009
17	81	Corellako saihsbidea (Corella-Cintruénigo)	2009
18	124	Funesko saihsbidea	2010
19	Berria	A-12(Nafarroa)-LO-20(Errioxa)-N-232 lotura	2012

Hurrengo orrialdeetan jasotzen da 2002-2009 eperako Errepideen II. Plan Zuzentzailearen betetze-maila 2008. urtearen amaieran, bai eta eraikitzen ari diren lanak eta 2009an kontratatuko direnak ere.

BUKATUTAKO ETA ZERBITZUAN JARRITAKO OBRAK 2002-2008



Autobideak eta bikoizketak

- 1 NI Altsasu / Alsasua - Ebeugarate
- 4.1 Autovia Logroño. Tramo 1: Zizur - Puente la Reina
- 4.2 Autovia Logroño. Tramo 2: Variante Puente la Reina
- 4.3 Autovia Logroño. Tramo 3: Puente la Reina - Estella
- 4.4 Autovia Logroño. Tramo 4: Estella - Los Arcos
- 4.5 Autovia Logroño. Tramo 5: Los Arcos - Eje Ebro (N-134)
- 8.1 A-68 Castajón-Tudela. Tramo 1 P.A.
- 8.2 A-68 Fontellas - Buñuel. Tramo 3 (Final Variante Tudela - Buñuel)
- 8.3 N-68 Buñuel - Cortes. Tramo 4 P.A.
- 9.0 A-21 Reforma Enlace Noáin. Tramo 0
- 9.1 A-21 Noáin - Monreal. Tramo 1
- 9.2.1 Tramo 2.1: Monreal - Enlace Salinas / Idocin
- 128 PA-30: A-15 - Río Sadar
- 129 PA-30: Río Sadar - Olaz
- N1 Tercer Carril Zizur Mayor
- N2 Nuevo Carril Tallunbe-Pamplona

Errepideak erreformatzea edota egokitzea

- 26 Zozaia - Doneztebe - Santesteban T-1
- 27 Zozaia - Doneztebe - Santesteban T-2
- 28 Zozaia - Doneztebe - Santesteban T-3
- 29 Variante Arrigaztelu
- 39 Viana - Limite Provincia
- 43 Alto de Lerga - Eslava
- 44.1 Eslava - Variante de Sada
- 45 Variante de Sada - Variante de Aibar
- 50 NA-115 a N-600. Cadreta - Milagro
- 56 NA-140 Auritz/Burguete - Ezcaróez
- 57 NA-140 Ochagavía - Isaba
- 66 Peralta - Marcolla
- 67 Esparza - Ezcaróez
- 75 Larraga - Lerin II
- 79 Viana - Recajo
- 111 Lekunberri - Albiastu
- 116 Arce - Cruz Betelu
- N1 Puerto de Iso. Arbayón

Errepideak edota zabalteak moldatzea eta hobetzea

- 40 Estella - Dicastillo
- 41 Accesos a Dicastillo - Allo
- 42 Tudela - Ejea de Los Caballeros
- 64 Santacara - Murillo el Fruto
- 68 Navascués - Puerto de Las Coronas
- 70 Albar - Cáseda
- 82 Valle de Izagaondoa (Lumbier - Urbicain)
- 83 Tulebras - Abillas - Barillas
- 84 Lesaka - Oartzun
- 87 Ribaforada - Buñuel - Cortes
- 88 Carretera a Ujué (San Martín de Uñx - Ujué)
- 89 Accesos a Javier
- 92 Acceso a Galar
- 93 Acceso a Zariquiegui
- 97 Variante Lazagurria - Mendavia
- 98 Torres del Río - Variante de Lazagurria
- 100 Dicastillo - Arellano
- 101 El Busto - NA-1110
- 102 Acceso a Peralta
- 105 Acceso a Artazu

Saihesbideak

- 6 N-232 Variante de Tudela. Tramo 2
- 33 Variante de Orozco Mugairi
- 44.2 Variante de Eslava
- 54 Variante Este de Tudela y Puente del Ebro
- 65 Variante de Murillo el Fruto - Carcastillo
- 71 Variante de Enériz
- 99 Urbioia - Allo (Variantes Luquin...)
- 109 Acceso a Lácar (Variante)
- 110 Ancín - Urbioia
- 120 Variante de Sesma
- 143 Variante de Orocoyen

Elkarguneak edota lotuneak


- 5 Paso Urbanización Zizur
- 10 AP-15 Reforma enlace Tafalla Sur
- 11 AP-15 Reforma Enlace en El Carrascal
- 13 AP-68 Nuevo semi-enlace de Lodosa
- 60 Rotonda de Leiza
- 127 Enlace Sur Pamplona (Tallunbe)
- 139 Accesos Pamplona Sur

Azpiegitura berriak

- 72 Nueva conexión Obanos
- 73 Nueva conexión Mendigorria
- 114 Fustiñana - Ribaforada (Puente)
- 130 PA-30: Pasarelas Peatonales
- 131 PA-30: Nuevo Enlace Sarriquiren
- 138 Túneles de Ezcaba
- 141 Pasarela Beriain
- 145 Estación de Mercancías / N-121 - Ciudad del Transporte
- 146.1 Accesos al Polígono Industrial "Comarca 2" (*) Galar

Jarduketak osagarriak


- 2 NI - Obras Complementarias
- 7 N-232 Variante de Tudela. Obras Complementarias
- 21 Convenio Plan Director Roncesvalles
- 135 Iluminación Ronda Este
- 137 Iluminación Ronda Norte
- 149 Convenio con Pamplona



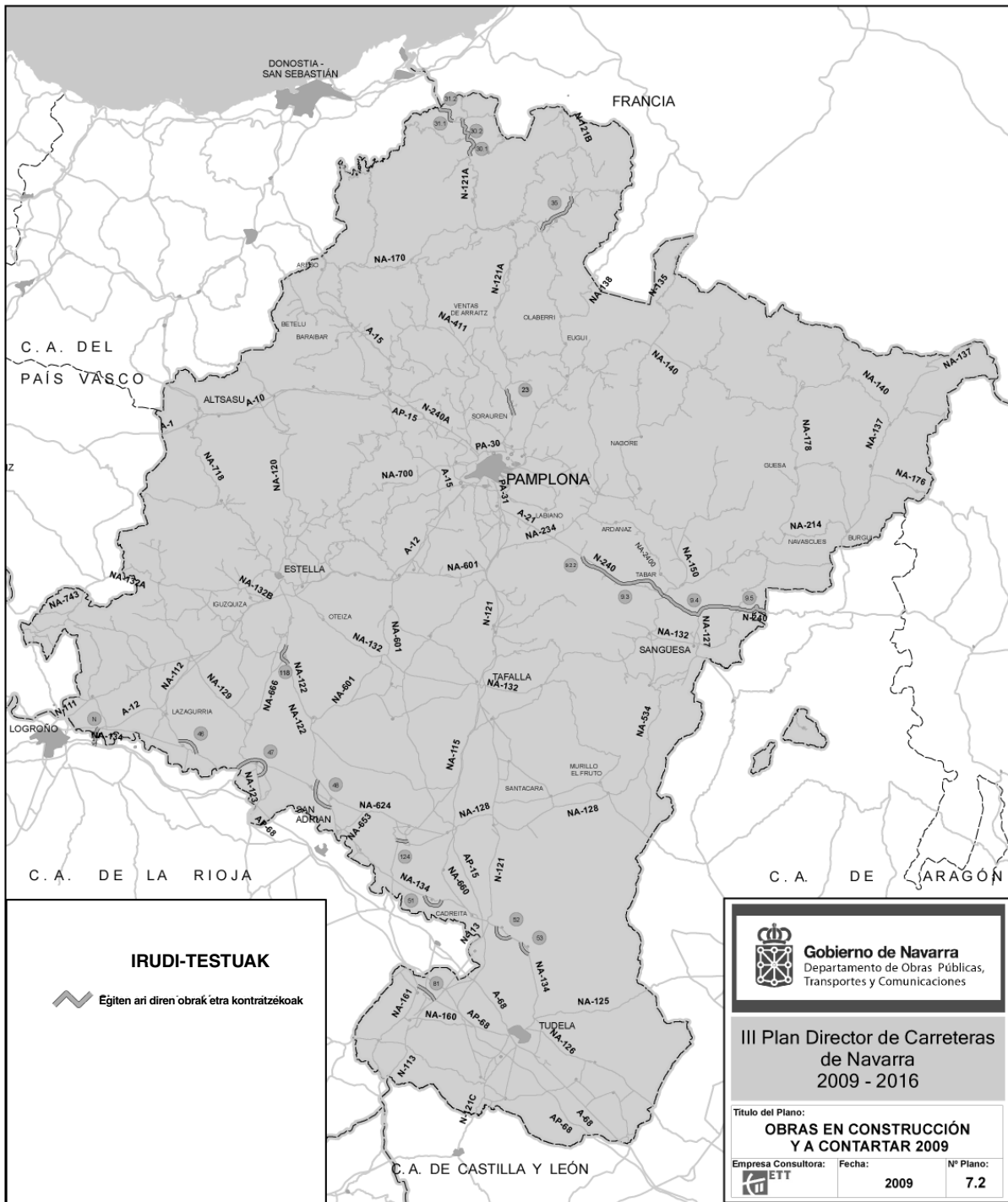
Gobierno de Navarra
Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones

**III Plan Director de Carreteras
de Navarra
2009 - 2016**

Título del Plano: **LEYENDA DE
OBRAS FINALIZADAS Y
EN SERVICIO 2002 - 2008**



Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
	2009	L 7.1

2009. URTEAN ERAIKITZEN ARI DIREN ETA KONTRATATZEKOAK DIREN OBRAK



Erakitzen ari diren obrak eta kontratzeak

- 9.2.2 A-21 Enlace Salinas - Izco. Tramo 2.2
- 9.3 A-21 Izco - Venta de Judas. Tramo 3
- 9.4 A-21 Venta de Judas - Yesa. Tramo 4
- 9.5 A-21 Yesa - Límite de Provincia. Tramo 5
- 23 Variante de Ostiz P.A.
- 30.1 Igantzi - Etxalar P.A.
- 30.2 Etxalar / Bera / Vera de Bidasoa
- 31.1 Bera / Vera de Bidasoa - Endarlatsa P.A.
- 31.2 Puente de Endarlatsa P.A.
- 35 Variante de Irurita - Elizondo
- 46 Variante de Mendavia
- 47 Variante de Lodosa
- 48 Variante de Andosilla P.A.
- 51 Variante de Milagro
- 52 Variante de Valtierra
- 53 Variante de Arguedas
- 81 Variante de Corella
- 118 Variante de Allo P.A.
- 124 Variante de Funes
- N Conexión A-12 (Navarra) - Lo-20 (La Rioja) - N-232

 Gobierno de Navarra Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones		
III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 - 2016		
Título del Plano:		
LEYENDA DE OBRAS EN CONSTRUCCIÓN Y A CONTRATAR 2009		
Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
 ETT	2009	L 7.2

8. ERREPIDEEN III. PLAN ZUZENTZAILEARI ERAGITEN DIOTEN INGURUMEN ARLOKO ALDERDIAK

8.1. INGURUMENAREN ARLOKO EZAUGARRI OROKORRAK

Nafarroako Foru Komunitatea Espainiako iparraldean dago, Pirinioetako mendebaldeko muturrean, non muga egiten duen Frantziarekin 163 kilometrotan. 10.421 km²-ko azalera du eta aldameneko ditu, ekialdean, Aragoi –Huesca eta Zaragoza-, hegoaldean Errioxa eta ipar-mendebaldean, Euskal Autonomia Erkidegoa –Araba eta Gipuzkoa-.

Erkidego txikia bada ere, Nafarroako lurraldean hiru unitate geomorfologiko garrantzitsuk bat egiten dute: iparraldean Pirinioetako mendigunea, Kantauriko mendiak ipar-mendebaldean eta Ebro harana hegoaldean. Horren eraginez, Nafarroa iparraldetik hegoaldera kontraste topografiko eta klimatiko handiko lurraldea dugu, natur ingurune anitzekoa. Nafarroako lurraldearen heren bat itsas gainetik 600 metrotik 100 metrora bitarteko altueran dago. Erdia baino gehiago 200 metrotik 600 metrora bitartekoan.

Kokapen geografikoa dela eta, Nafarroan hiru klima mota nagusi daude: alpetarre edo mendikoa, itsasaldekkoa eta mediterraneo kontinentalizatua. Lehenbiziko biak gehienbat Nafarroako Mendialdean ditugu, iparraldean, hirugarrena Erriberan eta Erdialdean. Tarteko eskualdeak ere badaude, Iruñerria, adibidez, eragin guztiak jasotzen dituztenak.

Klima alpetarra edo mendikoa Pirinioaren ekialdean da nagusi. Haren ezaugarriak dira batez besteko tenperatu baxuak, 8°C-tik beherakoak, eta neguan maizko elurteak.

Kantauriko itsasotik gertu dauden aldeetan klima ozeanikoa da nagusi. Prezipitazioa 2.200 mm-tik gorakoak dira urtean, urte osoan banatuta. Batez besteko tenperatuak epelak dira, 14°C ingurukoak.

Klima mediterraneo kontinentalizatuak 500 mm-tik azpitiko prezipitazioak ditu, eta urtaro idor bat, udarekin batera izaten dena. Neguak hotzak dira, eta udak epelak.

Biodibertsitatea da Nafarroako natura oparotasunaren ezaugarri nagusia. Biodibertsitate hori kokapen bereziari zor zaio, hein handi batean; izan ere, hiru eskualde biogeografiko hauek bereizten dira: alpetarra, atlantikoa eta mediterraneo. Hala ere, biztanle dentsitate eskasaren fruitu ere bada (50 b/km²; Espainian, berriz, 77 b/km²-koa da) eta, orobat, natura errespetatu duen hazkunde

ekonomikoa eta soziala batu dituen garapen egoitu batena, bertako biztanleen ingurumen sentikortasun handiarena eta habitatak kudeatzeko politika aurreratu batena.

Hortaz, Nafarroa animalia eta landare espezie kopuru zenbatezina biltzen duen mosaikoa da. Bederatzi ekosistema nagusi hauek daude: sistema alpetarrak, ibai eremuak eta hezeguneak, baso masak, sastraka mediterraneoak, estepakoak ez diren larreak eta txilardiak, harkaitzak, estepak, zohikaztegiak eta tobak, eta gatz-lautadak eta aintzira endorreikoak. Ekosistemotan honako hauek ikus ditzakegu, besteak beste: hartz arrea, ur-ipur-tatsa, basoilarra, okil gibelnabarra, igaraba arrunta, ugatza, arranoa, sai zuria, sai arrea edo txori zezen arrunta.

Nafarroako aniztasun orografiko eta klimatikoak, kantauriko ibar eta Pirinioetako gailurretatik Errege Bardeako (Munduko Biosfera Erreserba) basamortu lautadetaraino, naturaren erakusleihu bihurtzen du lurraldea.

Nafarroako lurraldeko natur baliabideek garrantzi handia dute; honela laburbil ditzakegu:

Baso lurretatik, 363.000 Ha lur zuhaitztuak dira; horietatik % 65 hostotsua, eta pagadia, bereziki (Espainiako pagadien % 33), eta % 35 koniferoa.

Laborea da lurraldearen % 33,5. Laboreon % 73 lehorreko laborantza estentsiboari dagokio, eta % 15 labore ureztatuak dira.

Baliabide hidrikoak, urteko 5.000 hm³ ur-ekarpen benetakoak dituztenak. Nafarroako mendiek, sistema hidrikoen osotasuna mantentzeaz gainera, ur garbiz hornitzen dute lurraldearen gainerako eremua. Horri eskerrak, lurraldeak dituen premiei erantzuten ahal die, eta urteko 3.000 Hm³ baino gehiago esportatu Ebro ibaiaren arrora (Nafarroako emariaren % 25).

8.2. INGURUMEN BALDINTZAK: NATUR BALIABIDEEN BABESA NAFARROAN

8.2.1. Naturgune babestuen sarea

Nafarroako naturgune babestuen sarea honako hauek osatzen dute:

- 3 natur parke (64.933 Ha)
- 3 erreserba integral (487 Ha)
- 38 natur erreserba (9.178 Ha)
- 28 natur lekune (931 Ha)
- 2 aisiarako natur eremu (459 Ha)
- 17 hegaztien babesgune berezi, HBB izenez ere ezagunak direnak (79.950 Ha)

- 14 basa faunaren babesgune (2.815 Ha)

Aipatzekoak dira, halaber, nazioarteko garrantzia duten hezeguneak: Pitillasko aintzira eta Las Cañasko aintzira (Viana).

Horretaz geinera, Gobernuak 42 BIL (Batasunaren intereseko leku) proposatu ditu Natura 2000 Sarean txertatzeko; sarea Europar Batasunak sortu zuen biodibertsitatea zaintzeko.

9/1996 Foru Legeak babestutako lekuak

Nafarroako Naturguneei buruzko Foru Legeak bi helburu betzen ditu; alde batetik, Nafarroari eremu juridiko propioa ematen dio, naturaren balore babesgarriak gordetzen dituzten alderdiak babestu, kontserbatu eta hobetzeko. Lege esparru hori Estatuko oinarrizko legedian ezarritakoari jarraikiz eratu da; izan ere, barnean hartzen ditu Estatuko 1989 Legearen naturguneeen kategoriak eta plangintzarako tresnak, eta Europar Batasunaren ingurumen zuzentarauak, bereziki, 92/43 Zuzentaraua, maiatzaren 21ekoa, natur habitatak zaintzeari buruzkoa, 1994 urtetik aitzina aplikagarria.

Bestalde, osatu eta egokitzen du naturguneei buruzko araudia, Foru Komunitateak azken urteotan bultzatu duen hirigintza, lurralde eta ingurumen arloetako egitura juridiko zabalaren bidez, bereziki, honako foru lege hauen bidez: basa fauna eta haren habitatak babestu eta kudeatzeari buruzkoa, lurraldearen antolamendu eta hirigintzari buruzkoa eta Nafarroako oihan ondarea babestu eta garatzeari buruzkoa.

Nafarroako naturguneei sailkatzean, lurraldea babestu eta erabiltzeko Eskualdeko Hirigintza Arauei buruzko Foru Legeak ezartzen dituen kategoria berberak mantentzen ditu, eta naturguneeen katalogoaren barrenean, Estatuko oinarrizko arauditik harturik, natur monumentu eta paisaia babes-tuak ere sartzen ditu.

Naturgune mota bakoitzerako, foru legeak jarduera eta erabilera baimenduak, baimengarriak eta debekatuak zerrendatzen ditu, eta Nafarroako lurzoru urbanizaezina arautzen duen lege araubidearekin bat etortzen da.

Haien hedadura eta garrantzia direla eta, natur parkearen deklarazioa duten hiru hauek azpimarratu behar dira: Bertizko Jaurerria, Urbasa-Andia eta Errege Bardea.

Bertizko Jaurerria

Bertizko Jaurerria natur parkeak 2.040 ha-ko azalera du eta Bertizaranako udal mugapean dago, Nafarroako iparraldean, Bidasoa ibaiaren bazterrean. Parkeak multzo berezia osatzen du

bere paisaia dela-eta; izan ere, zuhaitz estalki oso eta jarraia duen inguruko haran bakanetako bat da. Altitude gradiente handia du, 700 metroko desnibela baitago sei kilometroko tartean, Bidasoaren ibaiertzetik Aizkolegiko gailurreraino. Eragin atlantiko-koko Pirinio aurreko ibarretako landaredia eta fauna ditu; hala ere, ez dago espezie endemikorik.

Urbasa eta Andia

Urbasa eta Andia mendiek (21.408 ha-ko natur parkea) naturgune bat osatzen dute, geologia, biologia, ekologia, estetika, paisaia, arkeologia eta soziokultura aldetik balio multzo zabal batez hornitua. Nafarroako mendebaldean daude, Nafarroako ipar-mendebalde hezearen eta Nafarroako Mendebalde-erdialdearen edo Estelleriaren artean. Goi ordoki bat da; bertan, mundu atlantikoak (iparraldetik) eta mediterraneoak (hegoaldetik) egiten dute bat. Horrek guztiak haritz, pago, erkametz, arte eta larre paisaia erakargarria osatzen du.

Parkea paisaia karstikoaren eredu bat da, eta bertan daude Nafarroako baliabide hidriko gehienak; izan ere, lurpeko urtegi handi bat da, berezko drainatze modua duena, Urederra ibaiaren iturburuaren gisakoen bidez.

Errege Bardea

Errege Bardea (40.000 ha-ko natur parkea) Nafarroako hego-ekialdeko lurralde zabala da. Klimatologiari dagokionez, prezipitazio urri baina uholdezkoak, uda beroak eta negu hotz samarrak ditu. Landaredia estepakoa eta mediterranea da. Errege Bardeako floraren eta faunaren interes botanikoa Ebroaren arroaren berezitasun klimatiko-tik heldu da; horregatik sartu da Habitaten Inbentario Nazionalean (Habitategi buruzko maiatzaren 21eko 92/43 EEE zuzentarauaren babesean sortua). Parkea Biosferaren Mundu Erreserba deklaratu zuten 2000. urtean.

Hiru natur parke horiez gain, honako hauek nabarmendu behar dira:

- 3 erreserba integral
- 38 natur erreserba
- 28 natur lekune
- 2 aisiarako natur eremu

2/1993 Foru Legeak babestutako lekuak

Nafarroan basa fauna babesteko guneak sortu dira, Basa Fauna eta haren Habitatak Babestu eta Kudeatzeari buruzko 2/1993 Foru Legea aplikatuz (8/94 eta 5/98 foru legeetan jasotako aldaketak aintzat hartuta).

Foru lege horren baldintza orokorren barnean azpimarragarria da nahitaezkoa dela errepideetako lan guztiei buruzko ingurumen azterlanak egitea, hiriguneetan egiten direnetakoei buruzkoak salbu.

Basa fauna babesteko hamalau eremu daude:

13/1990 Foru Legeak babestutako lekuak:
OPM

Nafarroako Oihan Ondarea Babestu eta Gartzeari buruzko 13/1990 Foru Legeari jarraikiz, Onura Publikoko Mendiak ezin ukatuzko garrantzi ekologikoko hermendiak dira, eta horien azalaren % 5ak, gutxienez, ezin du giza jarduerarik jasan, berezko bilakera izan behar du.

Besteak beste, foru legeak behartu egiten du, interes orokorreko azpiegiturak eraikitzeke proiektuetan oihan azalera gutxitzerik agertzen bada, ukitutako eremurako basoberritzeko edo basoa lehengoratzeko proiektua eranstera, gutxienez ere okupatuko den lursaila adinako azalera batean. Horretaz gainera, proiektu publiko baten jarduketara esparruak ibai ibilgu batekin muga egiten duenean, ibilguaren ondo-ondoko zerrenda bat errespetatuko da, bost metro zabalekoa gutxienez, ibai bazterreko berezko zuhaitzi izan dadin.

4/1997 Foru Dekretuak babestutako lekuak:
Hezeguneen inbentarioa

Nafarroako Gobernuak hezeguneen inbentarioa egin du (4/1997 Foru Dekretua). Horren bidez, bi helburu hauek lortu nahi ditu:

- hezegunerik garrantzitsuenak identifikatzea, babeste aldera.
- horiek babesteko neurririk egokienak ezartzea.

Hezegune inbentariatuari balio hauetakoren bat aitoritzen zaie: geldialdi garrantzitsua izatea hegazti migratzaile edo negutarrentzat; espezie habiagileen habitata izatea; eta balio limnologiko, botaniko eta hidrogeologikoak edukitzea.

Las Cañasko eta Pitillasko aintzirak Ramsar Hitzarmenaren Nazioarteko Hezegune Garrantzitsuen Zerrendan daude, halaber. Lehena, amiltxorien eta koartza gorrien bikote kopuru handia duelako, bai eta txori zezen arruntena ere; eta habiagintza kasuren bat edo beste duelako. Bigarrena, txori zezen arrunta egon ohi delako habiagintzaldian, bai eta uroilanda txikia eta Espainiako zingira mirotz negutarren populazioaren % 6,4 ere; eta koartza hauskararen eta gorriaren kolonien garrantzia gero eta handiagoa delako, eta nahitaezko pasabide eta atsedean hartzeko ohiko geldi-

aldi delako Pirinioetako mendebaldeko fronteko hegazti urtar migratzaileentzat.

79/409/EEE Zuzentarauak babestutako lekuak:
HBB

Zuzentarauaren helburua da Europar Batasunaren lurraldean aske bizi diren hegazti guztiak babestu eta behar bezala kudeatzea. Horretarako, babes arau orokor batzuk zehazten ditu, harrapa daitezkeen espezieen zerrenda eta ehizatzeke metodoak mugatzen ditu, eta haien merkaturatzea arautzen du.

Gainera, zuzentarauak lege sostengua ematen dio, bere atal multzoan, basa bizitza babesteko printzipio oinarrikoenetako bati: habitatak babesteko beharra espezieen babesa bermatzeko. Horrela, estatu kideek kontserbatu egin behar dituzte haien biziraupena bermatzeko lurralderik egokienak, kopuru eta azalerari dagokienez.

Lurraldeok HBBak dira, eta horietan hartu behar dira habitaten kutsadura edo hondaketa eta hegaztiei eragiten dieten asaldurak saihesteko neurri egokiak. Eremuok oso eginkizun garrantzitsua dute Natura 2000 Sarearen eraketan.

Nafarroan 17 hegaztien babesgune berezi zehaztu dira:

92/43/EEE Zuzentarauak babestutako lekuak:
Natura 2000 Sarea

Batasunaren intereseko lekuak

Nafarroak 42 Batasunaren intereseko leku (BIL) proposatu ditu Natura 2000 Sarean txertatzeko; sarea Europar Batasunak sortu zuen biodibertsitate zaintzeko. 42 leku horiek Nafarroako lurraldearen % 24 baino gehiago hartzen dute.

Natura 2000 Sarea Rioko gailurraren (1992) ondorioa da Europan; hartan sortu zen Biodibertsitatearen Nazioarteko Eguna. Sareak, 92/43/EEE Zuzentarauaren babesean, xede hauek ditu: aipatutako zuzentarauaren I. eta II. eranskinetan Batasunaren interesekotzat deklaraturako floraren eta faunaren habitat eta espezie mota oro kontserbazio egoera onean mantentzea, eta barneratzea, garapen iraunkorra lortze aldera, ekonomia, gizarte, kultura eta lurralde arloko irizpideak, irizpide ekologiko hutsez gainera.

Zehazki, Nafarroak bere lurraldearen 250.000 hektarea baino gehiago proposatu ditu, Natura 2000 Sarean txertatzeko.

Leku horiek espazio zabaletan daude; horietan, eraginkortasunez jardun daiteke, kontserbazioa integratzeko kudeaketa iraunkor baten barne, nekazaritza, basogintza, olgeta jarduerak, ehiza,

arrantza, industria eta garraio azpiegiturak barnean hartzen dituzten erabileren bidez. Nafarroan natur interesa duen azalera 465.996 hektarea ingurukoa da; hortaz, 42 BILen proposamenak natur interesekotzat deklaraturako lurraldearen % 54,07 hartzen du:

Natura 2000 Sarearen plangintza berritzailea da Nafarroan, BIL bakoitza kudeatzeko berariazko planak prestatzen ari baitira. Hautapen prozesuan zazpi adierazle ekologiko erabili dira; aldagai anitzeko analisi bat erabili da, informazio geografiko sistemen bidez; eta BIL bakoitzaren kartografia zehatza egin da.

Natur habitatak

Habitatei buruzko Zuzentarauak (92/43/EEE Zuzentaraua), I. eranskinean, kontserbatze aldera kasuan kasuko lekuak esleitu beharra duten Batasunaren intereseko 226 habitat mota biltzen ditu. Habitat horien berezko banaketa eremua galtzeko edo murrizteko zorian da, edota murriztu egin da, atzera egitea eragin dion arrazoiren bat dela-eta. Habitatok Europako bost eskualde biogeografikotako baten adierazgarri dira. Habitat horietatik 121, hau da % 54, Espainiako lurraldean daude.

Halaber, aipatutako zuzentarauak ezartzen duenez, Batasunaren intereseko natur habitat horiek (horietako batzuk "lehentasunezkoak" dira), galzorian egoteagatik erantzukizun bereziko kontserbazioa eskatzen duten habitatak dira, aintzat hartuta zein den haien berezko banaketa eremuaren proportzioa Europar Batasunaren lurraldearen barruan. Hona hemen Nafarroako natur habitaten biodibertsitatea:

- Eskualde alpetarra: lehentasunezko 4 habitat eta interes bereziko 26 (19.303 ha)

- *Eskualde atlantikoa: lehentasunezko 7 habitat eta interes bereziko 27 (106.139 ha)

- Eskualde mediterranea: lehentasunezko 8 habitat eta interes bereziko 29 (92.689 ha)

Guztira, Nafarroak Batasunaren intereseko 52 habitat ditu:

- Lehentasunezko 10 habitat mota (28.483 ha).

- Interes bereziko 42 habitat mota 189.647,5 ha.

Habitat multzo horrek Batasunaren intereseko lekuen % 23 hartzen du, proportzio handiena duen eskualdea, zalantzarik gabe. Horretaz gainera, Espainia da Europar Batasunean biodibertsitaterik oparoena duen herrialdea; Europako kontinentearen % 43 hartzen du.

8.2.2. Fauna eta flora espezie mehatxatuak

Flora eta fauna espezie mehatxatuen katalogoak egitea, aukera estrategikoa izateaz gainera, lege agindua da. Naturguneak eta Basa Flora eta Fauna Zaintzeari buruzko 4/89 Legean babes kategoriak zehazten dira, espezieen mehatxu maila kontuan hartuta.

Espezie bakoitzaren babes maila zehazteko tresna Espezie Mehatxatuen Katalogoa da. Nafarroa izan da katalogoaren zati bat egin duten autonomia erkidegoetako bat; oinarrizko legedian zehaztutako kategoriak errespetatu ditu, ez beste erkidego batzuek bezala, kategoria berriak sartu baitituzte.

Nafarroako fauna mehatxatua

Fauna Espezie Mehatxatuen Katalogoa egiteko, azaroaren 27ko 563/1995 Foru Dekretua hartu zen oinarri. Bertan, 105 ornodun espezie jasotzen dira; horietako 3 galdu dira dagoeneko eta 17 galzorian daude. Hegaztiak dira mehatxatuenak, deskribatutako kategorietakoren batean sartutako espezie kopurua kontuan hartuz gero, 83 baitira, erregistratutako 235en artetik; ehunekoei begira, anfibioak daude zerrendaren buruan, anfibio espezieen % 41 baitaude mehatxatuta (ikus beheko taula).

1996. urtean, 142/1996 Foru Dekretuan jasotako katalogoan sartu zen lehen ornogabea (eta bakarra, gaur arte), ibai karramarro autoktonoa, eta "galzoriko" espezie gisa katalogatu zen. Hala ere, aipatu behar da Nafarroan 10 taxon daudela, Habitatei buruzko Zuzentarauaren II. eranskinean jasotzen direnak; kopurua 17raino hazten da, kontuan hartzen baditugu nazioarteko hitzarmen gutzietan jasotako ornogabe babestu gutziak.

Ornodun babestuen espezieak eta horien kategoriak

	Guztira	Bertakoa	Kanpokoa	Galzorian	S	Ahulak	Interes berezikoak	Galduak	%
Arrainak	27	21	6	–	–	–	6*	–	22
Anfibioak	17	17	–	–	2	–	5	–	41
Narrastiak	26	26	–	–	1	–	6	–	27
Hegaztiak	236	234	2	11	12	12	48	–	35
Ugaztunak	78	75	3	5	1	5	12	3	33

Taula: Ornodun babestuen espezieak eta horien kategoriak

* Zarboa, Kantauri isurialdeian baino ez

Adib.: Galzorian. S: beren habitataren aldaketekiko sentikorra.

Gaur egun, onetsitako lau ugaltze plan daude: 15/1996 Foru Dekretua, irailaren 18koa, Bonelli arranoari buruzkoa; 95/1995 Foru Dekretua, apirilaren 10ekoa, Ugatza Ugaltzeko II. Plana onesten duena; 143/1996 Foru Dekretua, martxoaren 11koa, Ibai Karamarro Autoktonoa Ugaltzeko Plana onesten duena; eta 268/1996 Foru Dekretua, uztailaren 1ekoa, Hartz Arrea Ugaltzeko Plana onesten duena.

Nafarroako flora mehatxatua

Apirilaren 7ko 94/1997 Foru Dekretuan jasotzen da flora mehatxatuaren katalogoa; bertan adierazten denez, debeku da landareak nahita suntsitu, moztu, ebaki edo ateratzea, horiek jabetzan hartu, bertakotu, garraiatu, saldu eta erakustea, eta landare populazioen bilakaeraren zainketa ezkutua eta aldiari behingo jarraipena egitea.

Katalogoan basa landare hodidunen espezieak jasotzen dira; horiek babes maila premiazkoagoa dute. 16 sartzan dira “beren habitataren aldaketekiko sentikorra” atalaren barruan, eta 37, “ahulen” atalean. Aurreragorako uzten du “interes bereziko” espezieen katalogatzea, 59 espezierena, hain zuzen, katalogoa egiteko oinarri hartu zen alde aurreko aztelanaren arabera; espezie horiek populazio eskasa dute, beren banaketa eremuaren mugan daude edo endemikoak dira. Behe mailako landareei buruzko ezagutza oraindik ere ez da nahikoa kudeaketa irizpideak zehazteko.

Aipatu behar da Nafarroan Habitategi buruzko Zuzentzarauaren II. eranskinean sartutako espezie bat dagoela.

8.2.3. Done Jakue bidearen babesa

Santiagorako erromesaldiak Santiago apostoluen eta haren jarraitzaileen hilobia aurkitzearekin hasi ziren 813. urtean. Kristautasuna eta erreinu kristauak, musulmanen aurkako Gurutzadaren espirituan sartuta, apostoluen hilobia ikusteko

erromesaldiak egiten hasi ziren. Halaxe sortu zen Done Jakue bidea —Europako kale Nagusia—, Europa osoko kultura eta erlijio eragina jasotzen duena, eta bideak sortuz doana, Pirinioak Orreagatik eta Somportetik gurutzatzen dituzten bi bide nagusietan bat egiten duten bideak alegia. Nafarroan, halaber, ibilbide bat baino gehiago zegoen hasieran. Aipatutako bi horiez gain, garrantzitsuak izan ziren, orobat, Sakanakoa, Baztangoa, Mauletik Erronkariraino eta Irunberriraino zihoana, Erriberakoa, Oibarkoa eta Orbaibar zeharkatzen zuena. Antso III.a Nagusia (1004-1035) errege nafarrak, Hispaniako erreinu kristau guztiak menderatu zituenak, bidearen behin betiko ibilbidea finkatu zuen eta eragin klunitarra eta arte erromatar berria sartu zituen, bide guztian zehar zabaldu eta XVI. mendera arte loraldiari egon zirenak.

Ordutik ahaztuta ia, Done Jakue bideko lagun lehenengo elkarteak sortu ziren, lehenik Parisen, eta, ondoren, 1962an, Lizarran; ondotik, Europa osoan. Egindako lana aitortzera etorri zen Europako Kontseiluak 1987an bidea «Europako Kultur Ibilbide» gisa deklaratzeko. Orduz geroztik, arrazoi erlijioso, kultural edo turistikoak direla-eta, mundu osoko biztanleek egiten dute bidea.

Nafarroan, Done Jakue bidea honako foru dekretu hauek mugatzen eta babesten dute:

- 324/1993 Foru Dekretua, urriaren 25ekoa, Done Jakue bidearen Nafarroako lurralde eremua behin betiko finkatu eta mugatzen duena, irailaren 5eko 2224/1962 Dekretuaren bidez eskuratutako multzo historiko-artistikoko deklarazioa osatze aldera.

- 290/1988 Foru Dekretua, abenduaren 14koa, Done Jakue bidearen Nafarroako lurralde eremua behin betiko mugatzen duena eta hura babesteko araubidea ezartzen duena. Dekretuan adierazten dira hirigintzako babes araubidea eta azpiegitura-

ren bat okupatu edo kaltetzekotan bete beharreko jarraibideak.

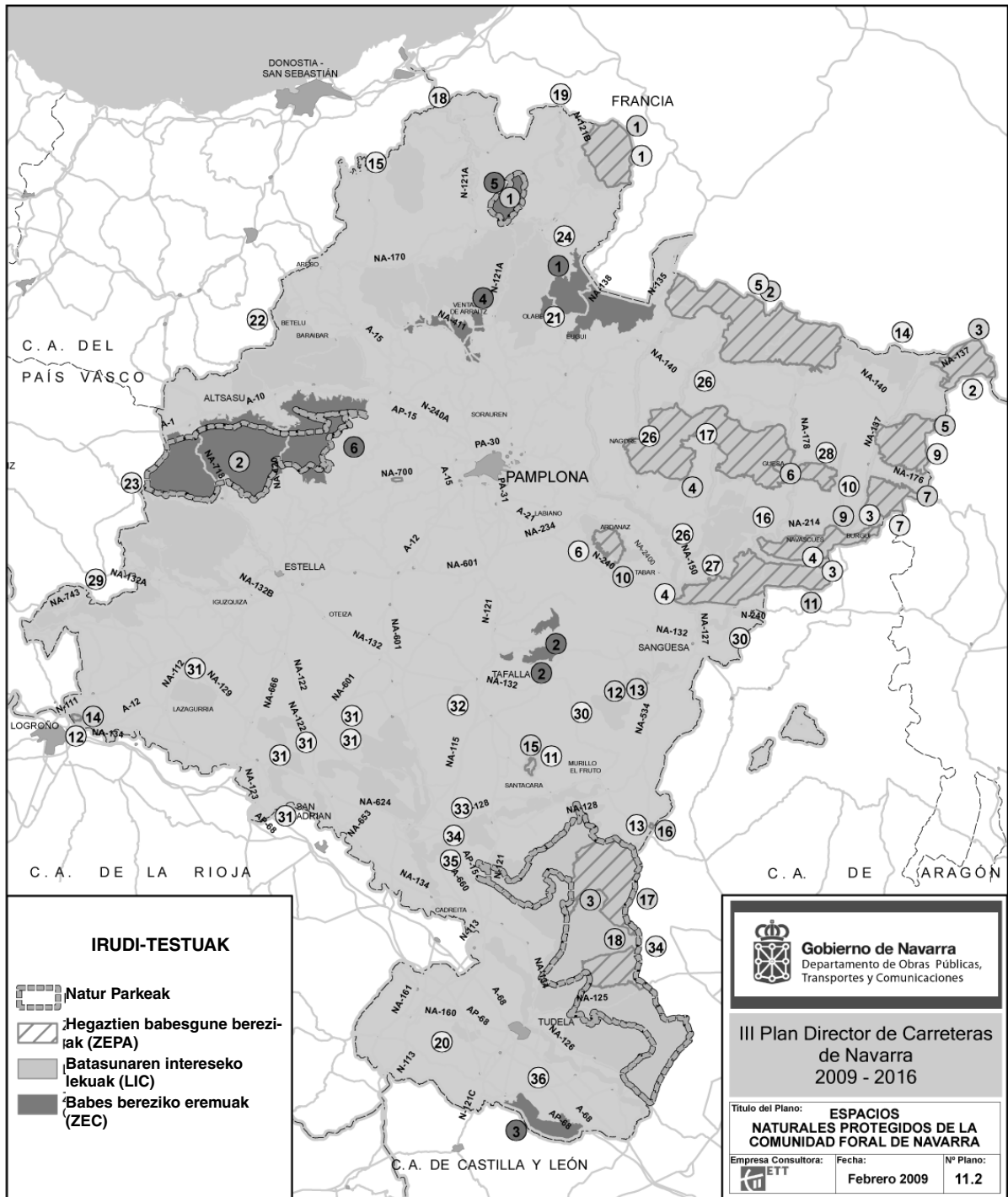
8.2.4. Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzaileari aplikatzen ahal zaion ingurumen arloko legedia

Aurreko ataletan deskribatutako ingurumen baldintzak plan honetan jasotako proposamenak ebaluatzeko abiapuntutzat jotzen dira; bada, horiez gainera, kontuan hartuko dira Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzaileari aplikatzen ahal zaizkion indarreko lege xedapen guztiak, ikusmolde orokorreko dokumentua baita. Legedia berariazkoa Ingurumen Ebaluazio Estrategikoan jasoko da, horiek kontuan hartu ahal izateko, programatutako azpiegiturak diseinatu eta eraikitzeke aintzat hartutako preskripzio orokorrak ezartzean:

8.2.5. Bestelako ingurumen baldintzak

Legedia aplikagarriak zenbait ingurumen baldintza sortzen ditu, plan zuzentzaile honetan jasotako jarduketa proposamenak zehaztu eta ebaluatzean.

Dena dela, lege preskripzio horiek ez dira ingurumen ebaluazioa egitean kontuan hartzen diren bakarrak. Ikerketa eremuaren azterlan zehatzari esker, ingurumen baliabiderik baliagarrienak identifika daitezke, bai eta zehaztu ere zeintzuk diren zainketa, hauskortasun, berezitasun edo babes bereziaren aldetik garrantzirik handieneko eremuak. Horrela, proposatutako jarduketa bakoitza dagokion eremuaren barruan ingurumenaren aldetik aztertzeak berariazko baldintzak sortzen ditu; baldintzok III. Plan Zuzentzailearen Ingurumen Ebaluazio Estrategikoan jaso eta garatzen dira.



9. ERREPIDE SAREAREN EGUNGO EGOERAREN AZTERKETA

9.1. SAREAREN SAILKAPENA ETA KATALOGO BERRIA

Nafarroako Foru Komunitateko Errepide Sarea, 2009. urtearen hasieran, 3.921,62 kilometrok osatzen zuten;

honela banatzen ziren, bi talde handi hauetan: 373,03 kilometro edukiera handiko errepideetan, eta 3.548,59 kilometro errepide arruntetan. Taula honetan, sare motak biltzen dira, bai eta bakoitzaren luzera eta sare osoa kontuan hartuta duen portzentajea ere.

Errepide mota	Luzera (km)	%
AUTOPISTAK	111,95	2,85
AUTOBIDEAK	197,42	5,03
BIKOIZTUTAKO BIDEAK	23,78	0,61
PRESTAZIO HANDIKO ERREPIDEAK	39,88	1,02
AHALMEN HANDIKO BIDEAK, GUZTIRA	373,03	9,51
INTERES OROKORREKO ERREPIDEAK	270,28	6,89
FORU KOMUNITATEKO INTERESEKO ERREPIDEAK	1.036,36	26,43
TOKIKO ERREPIDEAK	2.241,95	57,17
ERREPIDE ARRUNTAK, GUZTIRA	3.548,59	90,49
NAFARROAKO ERREPIDE SAREA, GUZTIRA	3.921,62	100,00

Egungo egoeraren azterlana burutzeko, sarearen segmentazio dinamikoa egin da maila guztietan, autobide eta autobia mailan zein toki sarean. Prozesu horrek aukera ematen du ikerketa tartetarako aldatzeko analisirako erabilitako parametroaren beharren arabera. Horrela, tarte finakoak gaintitu egiten dira; izan ere, horiek finko mantentzen ziren, aztertu beharreko ezaugarria aintzat hartu gabe.

Tresna horri esker zehaztu ahal izan da zein den errepide bakoitzaren egungo egoera, bai eta zein diren bakoitzaren gabeziak eta gutxieneko kalitate estandarrak lortzeko esku-hartze premiak ere.

9.2. SAREAREN EGOERA BERRIA

Errepide sarearen sailkapena aldatu eta onetsi zen, Nafarroako Errepideei buruzko martxoaren 23ko 5/2007 Foru Legearen bidez. Lege horrek baliogabetu egin zuen sarearen aurreko sailkapena, bost kategoriakoa (autobideak eta autobiak, sare orokorra, Foru Komunitatearen intereseko errepideen sarea, eskualdeko sarea eta tokiko sarea) eta zazpi kategoria berri ezarri, ezaugarri hauekin:

Autobideak

- Galtzada desberdinak dituzte, zirkulazioaren norabide bakoitzeko bat, zirkulaziorako ez den lur

zerrenda batek bereziak, salbu eta zati berezietan edo aldi baterako.

- Ez dute maila bereko bidegurutzerik beste komunikazio bide batekin edo bide zortasun batekin, ezta oinezkoen pasabideekin, bidegorriekin, trenbideekin edo bestelako azpiegiturekin ere.

- Ondasun mugakideek ez dute sarbide zuzenik bertara.

- Bi aldeetan hesiturik daude, luzera osoan.

- Azpiegiturara sartzeko kontrola dute. Mota honetan bidesaririk gabeko autobide tartetarako sarturik daude.

Autobiak

- Galtzada desberdinak dituzte norabide bakoitzeko, luzeran ezarritako elementu fisikoen bidez edo zirkulaziorako ez den lur zerrenda batez bereziak, salbu eta tarte berezietan edo aldi baterako.

- Ez dute maila bereko bidegurutzerik beste komunikazio bide batekin edo bide zortasun batekin, ezta oinezkoen pasabideekin, bidegorriekin, trenbideekin edo bestelako azpiegiturekin ere.

- Ondasun mugakideek sarbide mugatua dute bertara.

- Bi aldeetan hesiturik daude, luzera osoan.

Bide bikoiztuak.

Ondoko baldintzak betetzen dituzten errepideak dira, gehienetan hiri barnekoak:

- Galtzada desberdinak dituzte norabide bakoitzeko, hiri-erdibitzaile batez, zirkulaziorako ez den lur zerrenda batez edo luzeran ezarritako elementu fisikoez bereziak, salbu eta tarte berezietan edo aldi baterako.

- Elkarguneak gehienbat maila berekoak dira, biribilgune itxurakoak.

- Maila bereko bidegurutzak izan ahal dituzte, oinezkoentzako pasabideekin edo bidegorriekin, salbu eta bide segurtasuneko arrazoiengatik maila desberdineko bidegurutzak justifikaturik daude.

- Ondasun mugakideek sarbide mugatua dute bertara.

- Luzetarako hesirik gabe, tarte berezietan salbu.

- Alboetan hiri integrazioko elementuak izan ditzakete.

Prestazio handiko errepideak

- Zirkulazio norabide bikoitza galtzada bakarrean; trafikoa bi norabideak bereizteko elementuak paratu daitezke.

- Trazaduraren luzeraren zati nabarmen batean hirugarren lerroa dute, aurreratzeak errazteko; laugarren lerroa ere izan dezakete goitik beherako malda handietan, ibilgailu astunentzat.

- Beste errepideekiko elkarguneak maila desberdineko lotuneen bidez eginen dira, ahal den neurrian.

- Ondasun mugakideetatik zuzeneko sarbideak mugaturik egonen dira hein batean.

- Luzetarako hesirik gabe, tarte berezietan salbu.

Interes orokorreko errepideak.

Autonomia erkidegoen arteko edo nazioarteko ibilbideak osatzen dituztenak dira, trafiko bolumen nabarmenarekin.

Foru Komunitatearen intereseko errepideak.

Interes orokorrekoak izan gabe Nafarroako Foru Komunitateko lurraldea barnetik egituratzen dutenak dira, bai eta mugakide diren autonomia erkidegoekiko edo erregioekiko lotune direnak ere.

Tokiko sarea.

Komunikazioen sare kapilarra osatzen dutenak dira, maila altuagoko errepideen eta populazioaguneetako sarbideen arteko loturarako bide emanez, baita Nafarroako Foru Komunitatearen mugakide diren lurraldeekin egituratzen duten loturarako ere.

Lehendabiziko lau sareek Edukiera Handiko Bideak deitutako multzoa osatzen dute, eta interes orokorreko errepideak, Foru komunitatearen interesekoak eta tokiko sarekoak, berriz, errepide arruntak dira eta ezaugarri hauek dituzte, aipatutako foru legearen arabera:

- Zirkulazio norabide bikoitza galtzada bakarrean.

- Beste errepide arruntetikiko elkarguneak maila berean izanen dira, ahal dela.

- Ondasun mugakideetatik sarbideak ez daude mugaturik, baina bide segurtasunari eta errepideen diseinuari buruzko araudian ezarritakoa bete behar da.

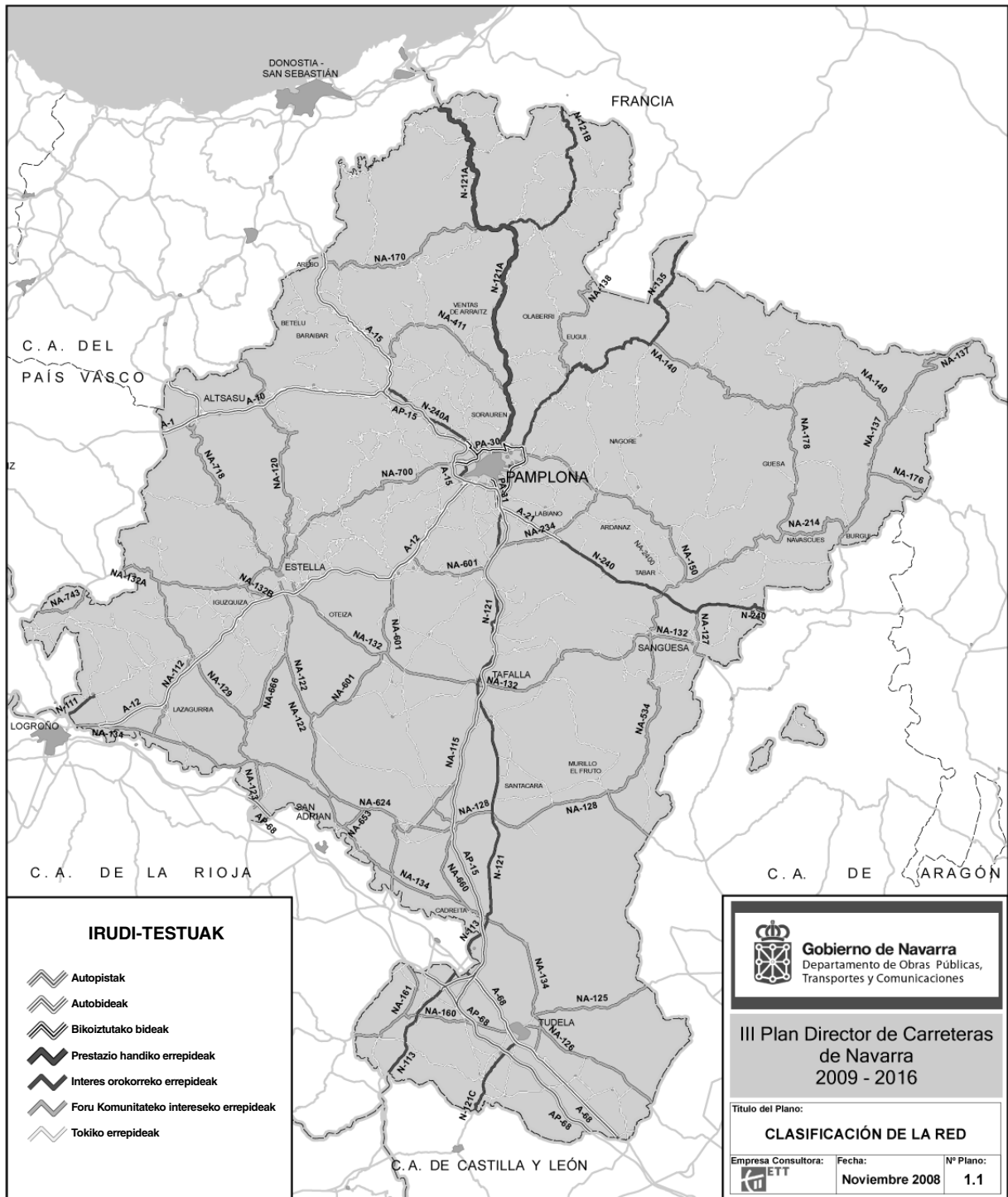
- Ez dago luzetarako hesirik.

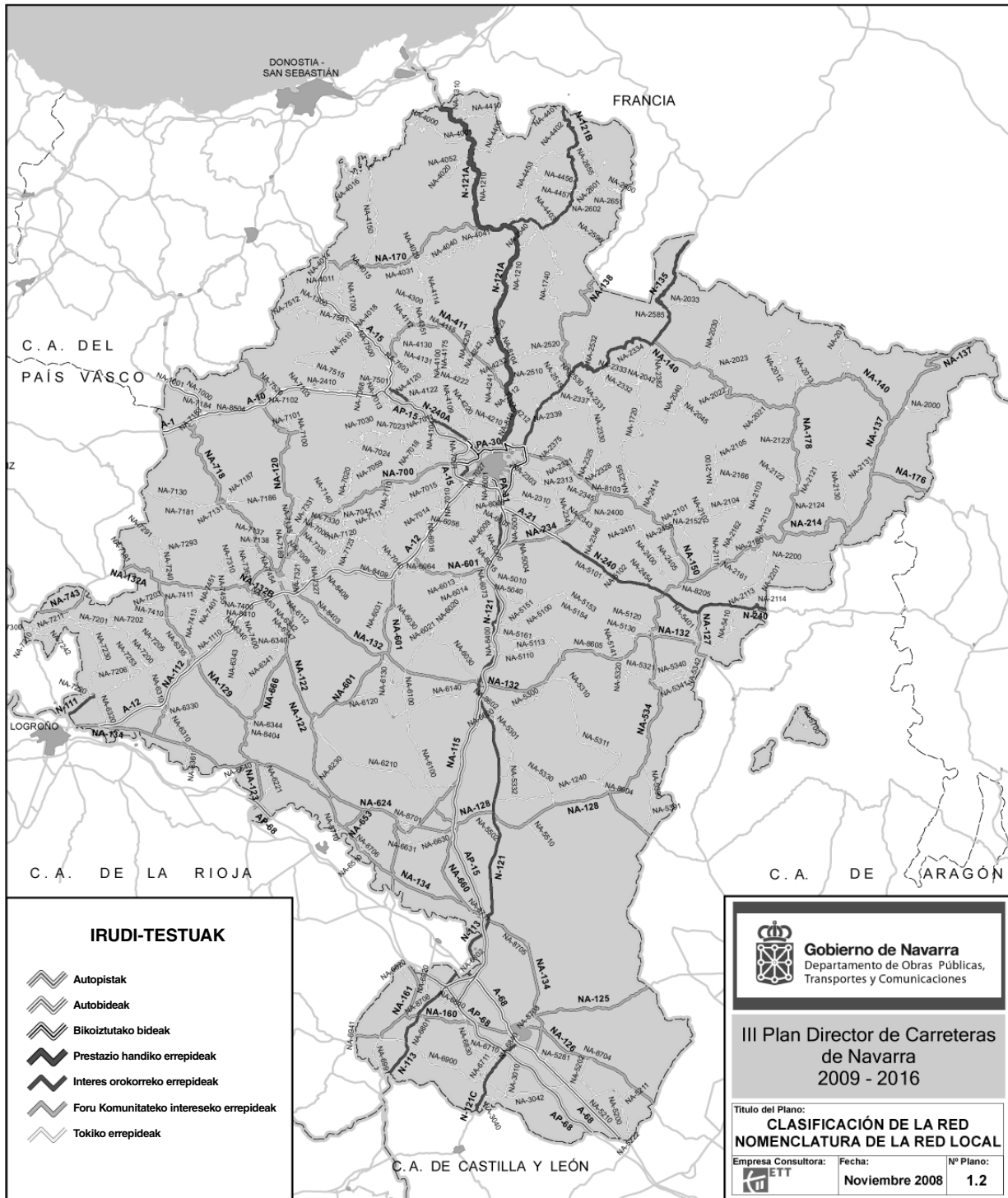
Sailkapen berriak ez du funtsean aldatzen aurreragokoa, bost sare bereizten zituena. Biak alderatuta, aldaketa handienak bide bikoiztuetan eta prestazio handiko errepideetan daude.

Bide bikoiztuak Iruñeko sarbideak dira, bai ingurabideak bai hegoaldeko nahiz mendebaldeko sarbideak.

Prestazio handiko errepideen kategorian sartuta dagoen errepide bakarra N-121A da, Iruñetik Behobiara artekoa, maldetan hiru lerro dituena.

Lehen eskualdeko sarean sartutako errepideak tokiko sarean sartu dira orain, eta batez ere Foru komunitatearen intereseko sarean.





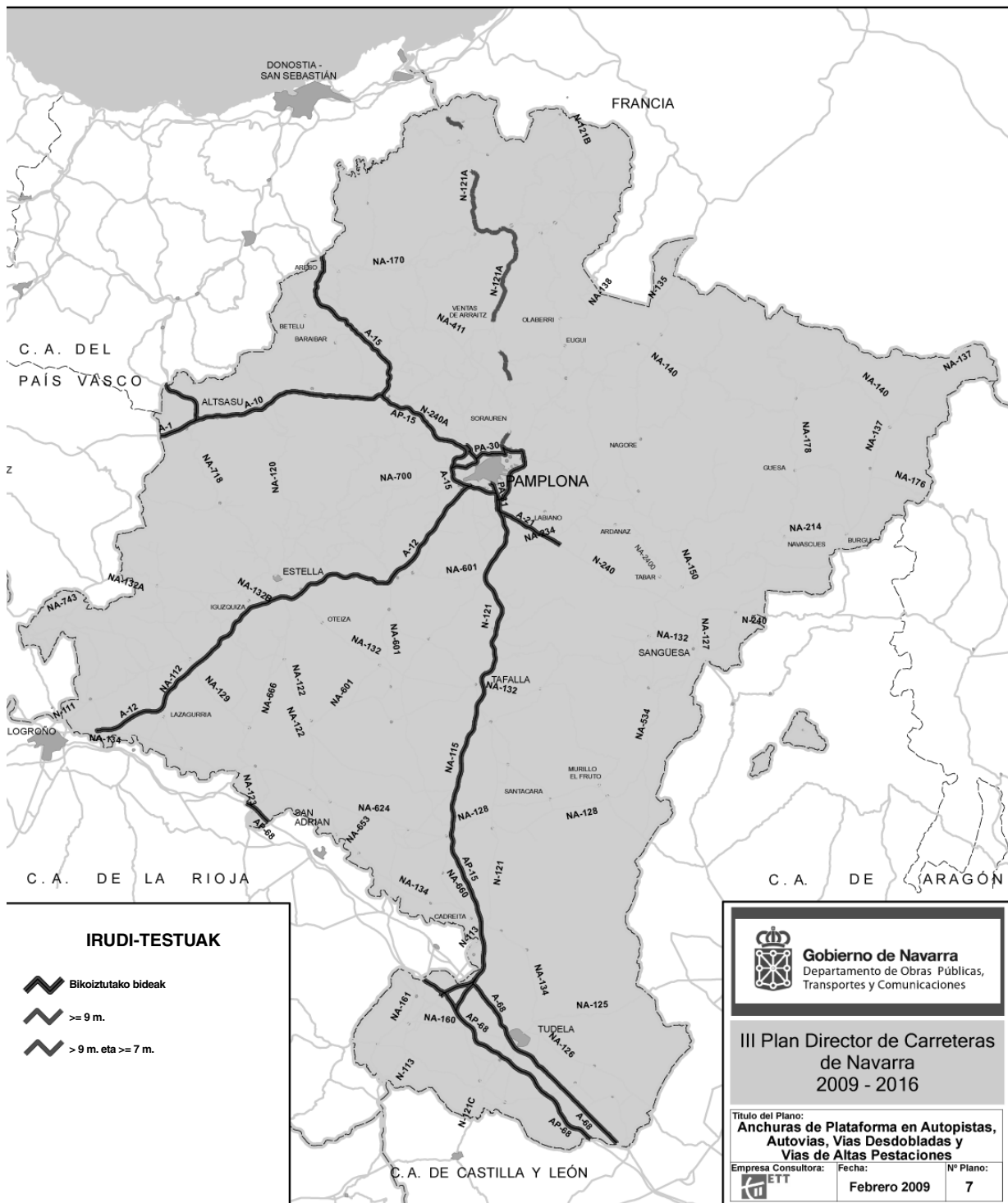
9.3. SAREAREN EZAUGARRI GEOMETRIKOAK

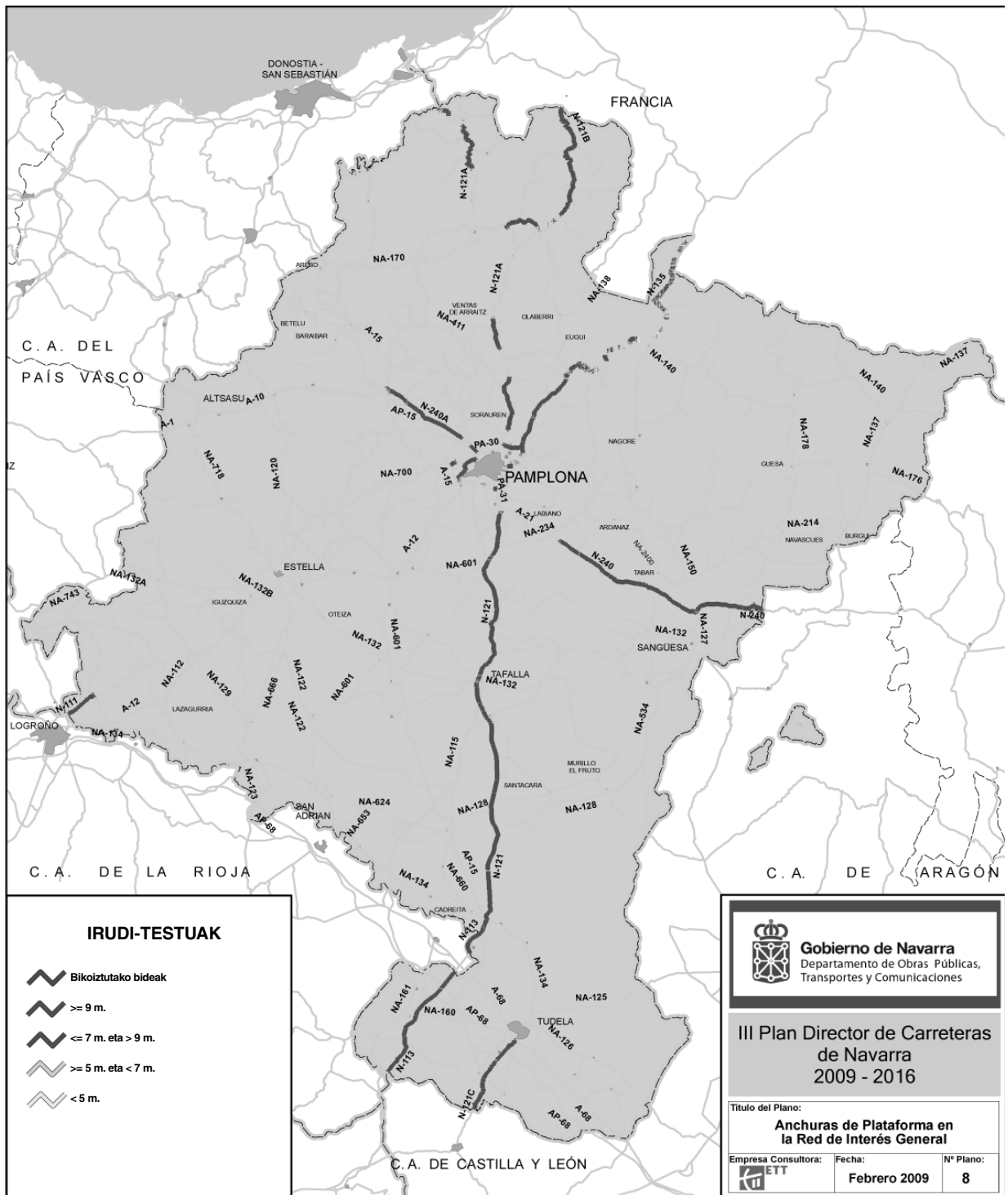
2008an Nafarroako Errepideen Sareko Inbentario Geometriko berria egin da, II. Plan Zuzentzailean bildutako jarduketak bete ondoren sareak izan diren ezaugarriak, batetik, eta bestetik errepideko sarearen geometriari buruzko oinarriko datuak eguneratzeko, eta horrekin batera katalogo berriaren arabera izenak ere egokitzeko.

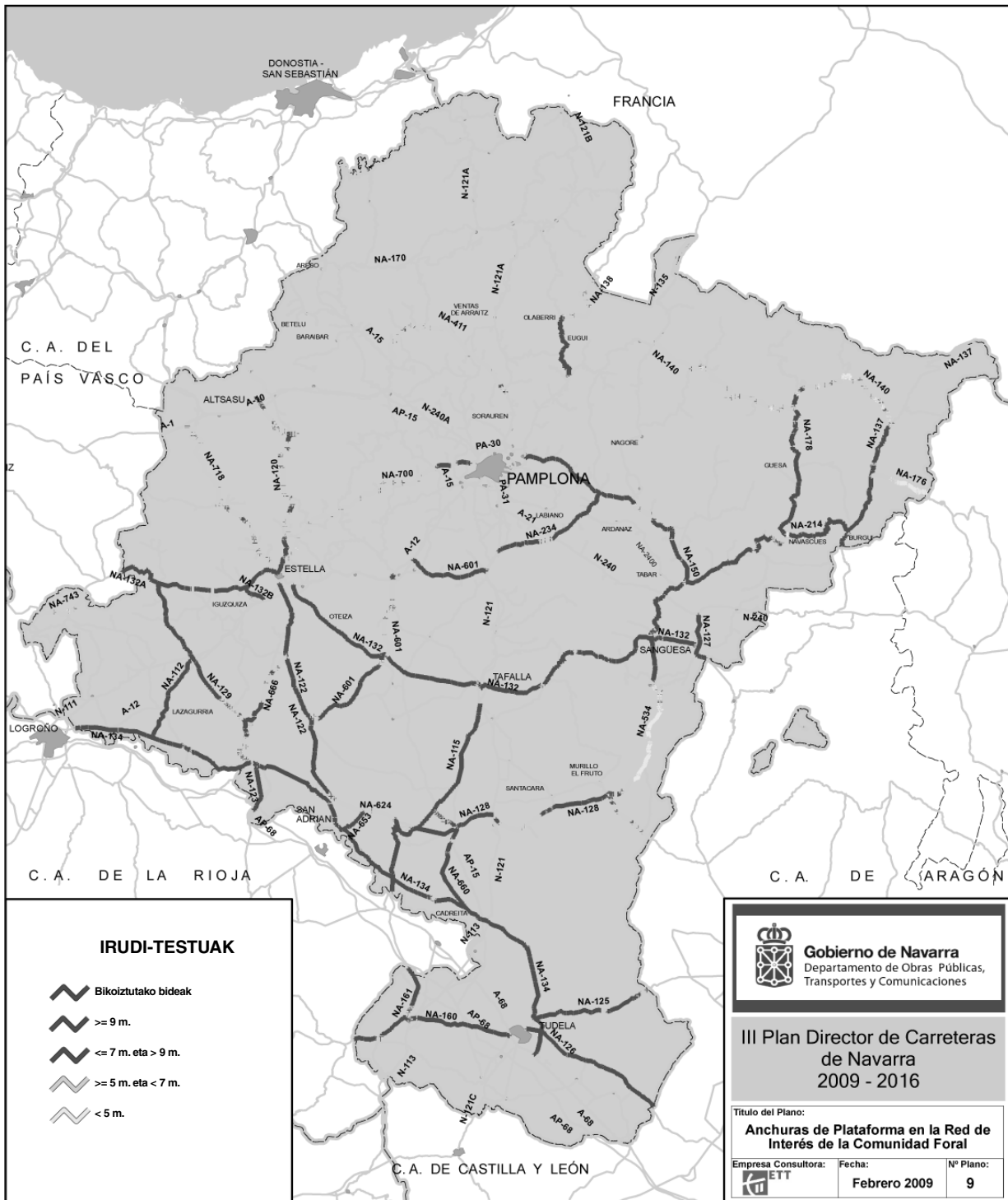
Ustiapenetik abiatuta, foru sarearen datu geometriko nagusiak jasota dauden erregistroak aztertutik, eta tarte homogeneoetan gehituta, sarearen egoera aztertzeko modua izan dugu, kontuan har-

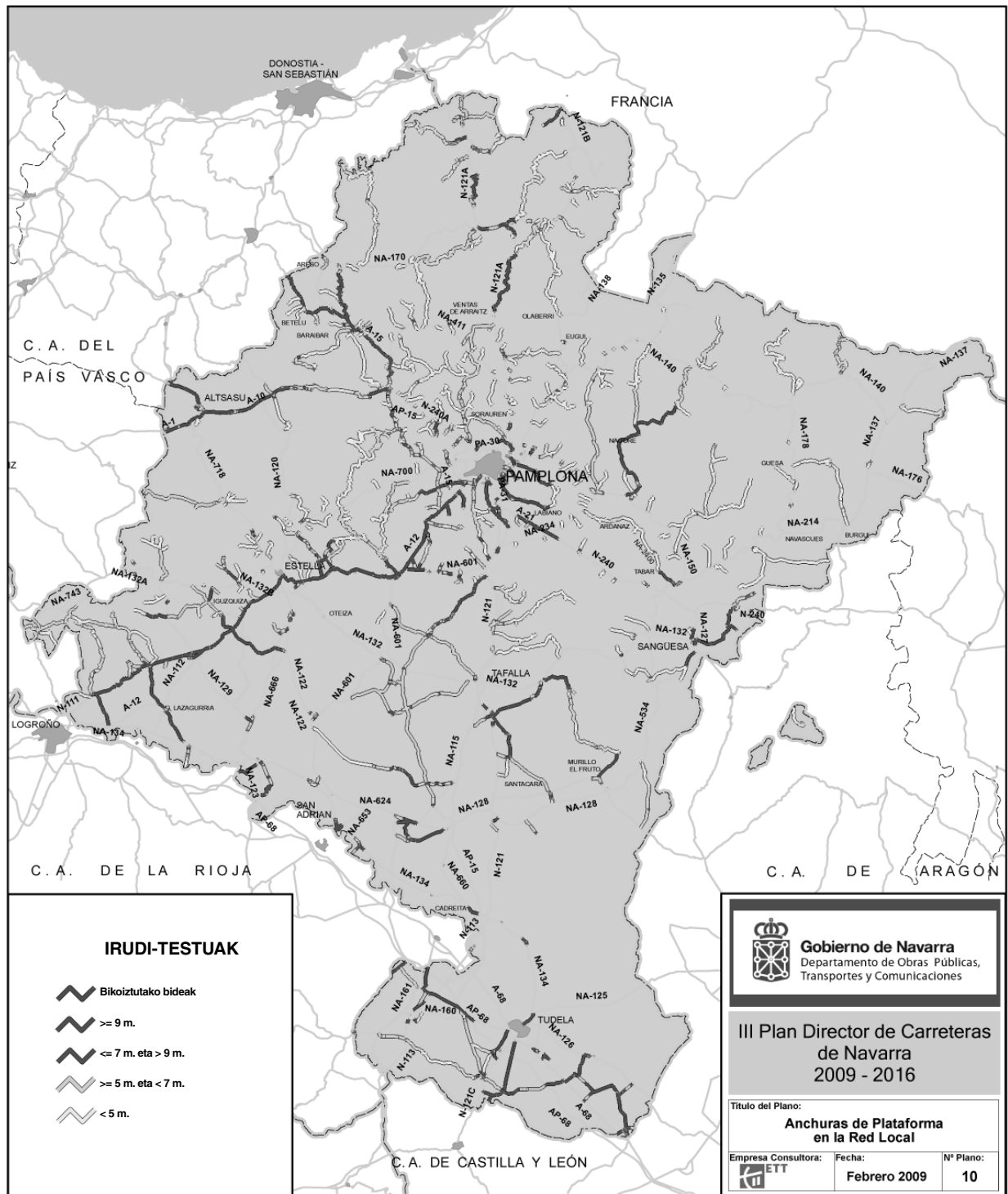
tuta galtzadaren eta plataformen zabalera, bazterbideak dauden ala ez, kurbadura-erradioak eta maldak eta III. Errepide Plan honetan sartu beharreko jarduketa premiak zehazteko interesekoak diren beste zenbait parametro.

Lortutako emaitzetan oinarrituta, eta trafikoari buruz egindako azterlanaren ondorioz –hurrengo atalean jaso da-, bideen gaur egungo eskaintza EIE (Eguneko Intentsitate Ertaina) delakoak zehaztutako eskaerarekin bat datorren aztertu ahal izan da, zerbitzu mailak eta hortik etorritako edukietara arazoak.









9.4. TRAFIKOAREN EBOLUZIOA 2000-2008

9.4.1. Egungo egoera

Nafarroako Foru Komunitateko errepideen sareko trafikoaren egungo egoera eta bilakaera aztertzeko, 2000. urtetik 2007. urtera bitarteko neurketen datuak prozesatu dira. Eguneko batez besteko intentsitateak (EBE) Herri Lanetako Zuzendaritza Nagusiko Zainketa Zerbitzuko Bide Segurtasunaren eta Kontrol Zentroaren Atalak argitaratzen dituen Trafikoaren eta Istripuen urtekarietatik hartu dira.

Intentsitateak esleitzeko, Bide Segurtasunaren eta Kontrol Zentroaren Ataleko Neurketa Bulegoak argitaratutako 2007ko Trafiko Neurketen planoan jasotako tarteak hartu dira oinarritzat.

Egoeraren azterketa sareen arabera egin da, bide garrantzitsuenena bereziki, eta ibilbideen arabera, lehentasuna emanez zirkulazio intentsitate handiena dutenei, trafiko aldaketa handiak izan dituztenei edo eraiki diren azpiegitura berriak direla-eta aldaketak izan dituztenei.

Sarean, oro har, trafiko karga ez da oso handia. Errepideen %40 baino gehiagotan, eguneko intentsitateak 1.000 ibilgailutik beherakoak dira, eta %11,6tan baino ez dira 10.000 ibilgailutik gorakoak eguneko.

Halere, banaketa ez da denetan berdina. Prestazio geometriko eta edukiera handieneko sareek (edukiera handiko bideak) dituzte 10.000 ibilgailutik gorako egueko intentsitate gehienak, bai eta 4.000 ibilgailutik gorakoak ere. Errepide arruntetako ibilbideetan, ordea, eguneko ibilgailu kopurua gutxitan izaten da 4.000 ibilgailutik gorakoa.

Pauta hori areagotzen joaten da tokiko sarera hurbildu ahala, hau da baldintza geometriko eta edukiera mugatuenak dituenen, eta sarearen ea hiru laurdenetan eguneko batez besteko intentsitatea 1.000 ibilgailutik beherakoa baita.

Azterketa horretarako nahiz ondoren, sare eta ibilbide bakoitzerako azaltzen direnak egiteko erabilgarri dugun azken neurketaren datuak erabili dira, 2007koak alegia.

Autobideak

Autobideen sarean AP-15 (Nafarroako Autobidea) eta A-15 (Iruñeko Mendebaldeko Ingurabidea) baizik ez daude sartuta. Ibilbide jarraia osatzen dute biek, erkidegoaren hegoaldeko muturretik, AP-68tik, Irurtzuneraino, Iruñean barna, bertan A-15 AP-15aren bi tarteen artean txertatzen da, Nafarroako hiriburuko mendebaldeko ingurabidea izateko.

Batez besteko intentsitate handienak ingurabidearen tarte horretan gertatzen dira, bertatik, 2007an ia 40.000 ibilgailu igaro baitziren egunean zenbait estazioren neurketaren arabera, eta batez bestekoa 20.000 ibilgailutik gorakoa izan zen A-15 osoan. AP-15 autobidean trafikoak gora egiten du, eta intentsitateak txikiagoak dira hasieran, AP-68arekiko loturan, 5.000 ibilgailu eguneko, Noainen, A-21 autobiarekin bat egiten duen tokian baino, bertan batez besteko intentsitatea ia 60.000 ibilgailukoa baita eguneko. A-15eko osatzen duen Iruñeko Mendebaldeko Ingurabidea behin igarota, intentsitateak behera egiten du, baina 25.000tik 30.000 ibilgailura bitartekoa da beti, Irurtzuneraino, hau da, amaitu eta rA-10 eta A-15 bereizten diren tokiraino.

AP-68 autobidea, ez da Foru komunitateko errepideen katalogoan sartzen Estatuaren eskumenekoa delako.

Autobiak

Nafarroako Foru Komunitatean sei autobia daude: A-1 (Iparraldeko autobia), A-10 (Sakanako autobia), A-12 (Done Jakue bidearen autobia), A-15 (Leitzarango autobia), A-21 (Pirinioetako autobia) eta A-68 (Ebroren autobia).

Intentsitate handienak A-1ean gertatzen dira, Arabarekiko mugatik A-10arekin Altsasun gurutzatzen den tokiraino, egunean 25.000 ibilgailutik gora ibiltzen baitira tarte horretan. A-10ean, intentsitateak txikiagoak dira baina handiak guztiarekin ere, 15.000tik 20.000 ibilgailura bitarteko trafikoarekin eguneko ibilbide osoan.

A-12 autobiak zirkulazio intentsitate txikiagoa du Logroñora hurbildu ahala. Iruñea inguruan trafikoak 20.000 ibilgailutik gorakoa da eguneko, baina azken tartetan, Errioxarekiko mugatik hurbil, 6.000 ibilgailutik beherakoa da.

Beste hiru autobietan trafiko kopuru berdintsuak daude ibilbide osoan, 10.000tik 20.000 ibilgailura bitartekoa, ibilbidearen arabera. Karga handiena duena Ebro ibaiaren ondo-ondotik doana da (A-68), egunean 18.000 ibilgailutik gora igarotzen baita bertatik batez beste, eta Pirinioetako Autobian (A-21), eginik dagoen tartean, berriz, 10.000 ibilgailu pasakoa da. A-15 autobia, Irurtzundik probintziako mugaraino, aurreko bien artean dago, eta bertako zirkulazio kopurua 15.000 ibilgailu ingurukoa da egunean.

Bide bikoiztuak

Sailkapenaren arabera bide bikoiztuak direnak, PA-30, PA-31 eta PA-34, Iruñeko ingurabidearen parte dira, batez ere ekialdeko ingurabidearena

(PA-30 eta PA-31) eta iparraldeko ingurabidearena (PA-43).

Haietan guztietan erregistratzen diren intentsitateak handiak dira, hiri inguruneetan ohikoak. Eki-aldeko ingurabideko (PA-30) zenbait tokitan, 40.000 ibilgailutik gora erregistratzen dira egunean, eta PA-31n egunean 54.000 ibilgailu ere erregistratzen dira.

Ingurabidearen iparraldeko tartean, PA-34k intentsitate irregularragoak ditu, egunean 10.000tik 25.000 ibilgailura bitartekoak.

Prestazio handiko errepideak

Sailkapen honen barruan iruñetik Behobiara doan N-121A errepidea baizik ez dago. Trazadura zehar dauden neurketa estazioetan erregistratutako intentsitateak 5.000tik 10.000 ibilgailura bitartekoak dira egunean. Dentsitate handienak hasierako eta amaierako tartean daude, Iruña inguruetan eta Behobia eta Irungo hiri-bilbean. Ibilbidearen erdialdean intentsitateak txikiagoak dira, baina beti 5.000 ibilgailutik gorakoak egunean.

Interes orokorreko errepideak

Interes orokorreko errepideen sareak 301,16 kilometro ditu, hamahiru bidetan banatuta. Bide horietatik zazpi tartek baizik ez dute nolabaiteko garrantzia, eta gainerakoak saihebidetako tartek, hiri ingurabideak edo errepide arruntak dira, bikoizketa bat edo trazadura aldaketa bat egin ondoren sortutakoak.

Sare osoko intentsitate handienak Iruña-Tutera errepidean (N-121) gertatzen dira, ia 20.000 ibilgailu igarotzen baitira bertatik egunean zenbait tartetan, eta N-232 errepidea (Alfaro-Tutera-Zaragoza), egunean 15.000 ibilgailu baino gehiagorekin.

Hiri ingurabideetan edo populazioguneetako saihebidetean, zenbait tartetan, intentsitate handiak daude, 20.000 ibilgailu inguru egunean. Hala gertatzen da PA-32 eta PA-33 bideetan.

Interes orokorreko errepide gehienetan intentsitatea 4.000tik 10.000 ibilgailura bitartekoa da egunean. Zehazki, sareak dituen 268,5 kilometroetatik 121,3 kilometrotan halakoa da intentsitatea, hau da, %45,2an. Zirkulazioko intentsitate txikiagoa duten errepideak (egunean 4.000 ibilgailu baino gutxiago) hauek dira: Iruña-Frantzia (Luzaiden barna) N-135 errepidea, Iruña-Frantzia (Baztanen barna) N-121B errepidea, biak mendiko errepideak, eta beste errepide batzuetako tarte batzuk, N-240 errepidearen amaierakoa adibidez, Zaragozako mugara iritsi aurretik.

Foru Komunitatearen intereseko errepideak

Foru Komunitatearen intereseko sareak aurreko sareek utzitako hutsuneak hartzen ditu bere baitan, eta bertako intentsitateak, egunean, 4.000 ibilgailutik beherakoak dira sare ia osoan (%90,3). Sarearen heren batean (%33,8) eguneko intentsitatea 1.000 ibilgailutik beherakoa da.

Sare honen banaketa geografikoak ezaugarri zehatzak ditu. Oro har, intentsitate handieneko errepideak Foru Komunitatearen hegoaldean daude, Ebroren korridorearen eta ondoko populazioguneen inguruetan, batez ere Tuteran. Lizarratik Andosillara doan NA-122 errepidea eta NA-134 (Ebroren ardatza) nabarmentzen dira, eta azken horretan eguneko intentsitatea 9.000 ibilgailu ingurukoa da.

Intentsitate txikiak dituzten errepideak, berriz, probintzia osoan banatuta daude, baina iparraldean, Pirinioen inguruan, handixeagoa dela ikusten da.

Tokiko errepideak

Tokiko sareak Foru Komunitateko errepide sarearen zatirik handiena osatzen du, zehazki guztira dituen 2.748 kilometroetatik 1.016,1 ditu. Eta mila kilometro horietatik hirurogeita hamarretan baizik ez dago 2.000 ibilgailutik gorako intentsitatea egunean. Gainerakoetan, hiru laurdenetan 1.000 ibilgailutik beherako intentsitatea erregistratzen da eguneko.

9.4.2. Trafikoaren bilakaera

Nafarroako Foru Komunitateko errepideen sareko trafikoaren bilakaeraren azterketa Zainketa Zerbitzuko Bide Segurtasunaren eta Kontrol Zentroaren Atalak argitaratzen dituen neurketetatik abiatuta egin da. Ahal izan delarik, hazkunde tasak kalkulatzeko erreferentziako serietako 2000tik 2008ra bitarteko aldia erabili da. Serie osoa eskura izan ezan edo 2000. urtean zerbitzuan ez zegoen errepideen kasuan, ahalik eta serie luzeena erabili da, trafikoaren urteko hazkundeari buruzko balio fidagarria edukitzearren.

9.4.3. Trafikoaren bilakaera sare motaren arabera

Autobideak

Nafarroako autobideetan gertatutako hazkundera moderatua izan da. A-15aren zenbait tokitan baizik ez da izan %5etik gorakoa (handiena %5,4koa). Gainerako tartean hazkundeak %3tik %5era bitartekoak izan dira, baita txikiagoak ere.

Autobiak

Done Jakue bideko autobiako (A-12) tarte gehienetan hazkunde nabarmena gertatu da 2005etik (erregistroak dauden aurreneko urtea) 2007ra. Hazkundeak %10etik gorakoak izan dira, eta zenbait tokitan %20koak ere.

Gainerako autobietan hazkunde txikiagoa izan da. A-69an (Ebroko autobia) hazkundeak %4,5etik %7ra bitartekoa izan da, tokien arabera. A-1ean ere handia izan da hazkundeak, aurrekoa baino txikiagoa nolana ere (%4-5).

Hazkunde txikiena Leitزارango autobian gertatu da (A-15), %1etik gorakoa besterik ez.

Bide bikoiztuak

Iruñeko Ingurabidean, hazkunde handienak PA-30ari dagokion tartean gertatu dira, %10aren ingurukoak, baina, zenbait tokitan %15etik gorakoak dira. Gainerako tartetan hazkunde moderatua da, eta ez da %5etik gorakoa.

Prestazio handiko errepideak

Iruñetik Behobiara doan N-121A errepidean, hazkunde tasak konstanteak dira ibilbide osoan, %4 ingurukoak.

Interes orokorreko errepideak

Interes orokorreko errepideen sarean, hazkundeak moderatua dira edukiera handiagoko sareetan baino. N-113 (Iruña-Madril) eta N-240 errepideetako bi tokitan besterik ez dira gertatu %5etik gorako hazkundeak (handiena %6,1ekoa). Errepide gehienetan %3tik beherako hazkundeak izan dira eta kasu batzuetan jaitsierak, N-121B (%-1,2), N-135 (%-0,1) eta N-240A (%-0,9) errepideetako zenbait estazioetan.

Foru Komunitatearen intereseko errepideak

Foru Komunitatearen Intereseko Sareko errepide guztietan hazkundeak ez da berdina izan. Bosten batean, gutxi gorabehera, %7tik gorako hazkundeak izan dira, eta haietan nabarmendu da NA-700, 2000. urtean egunean 761 ibilgailuko intentsitatea izatetik 2007an 2.180 ibilgailuko izatera iragan baita, hau da, %16,2ko hazkunde izan du.

Sarearen beste bosten batean zirkulazioaren intentsitatea jaitsi egin da azken urteetan. NA-112 errepidean jaitsiera ikusgarria gertatu da 2006tik hona, batzuetan %46koa. Jaitsiera A-12 zerbitzuan jarri zenean hasi zen, eta beraz pentsa daiteke ibilbide luzeko trafikoa autobideak bereganatu duela. Sareko gainerako errepideetan hazkundeak apalak dira, %5etik beherakoak.

Tokiko errepideak

Tokiko sarea osorik hartuta, 90,31 kilometrotan baizik ez dira gertatu %7tik gorako hazkundeak, eta 138,55 kilometrotan, berriz, %7tik %5era bitartekoak, hau da, guztiaren %24,3 besterik ez. Gainerako errepideetan ez da gertatu portzentaia edo kopurutan garrantzikoa den hazkunde edo jaitsierarik.

9.4.4. Trafikoaren bilakaera korridoreen araberaIruña-Behobia korridorea (N-121A)

N-121A errepideak egiten duen ibilbidea, Iruña-Behobia, Iruñetik iparralderantz doa, Gipuzkoa eta Frantzia arteko mugaraino. Nafarroako lurralde atlantikoa Gipuzkoarekin eta Frantziarekin lotzen ditu.

Orografia dela eta, maldetan aurreratzea erraztuko duten hirugarren lerroak gehituz zabaltzeko hautua egin da. Nolanahi ere, azken urteetan izandako hazkundeak apala izan da, %4 ingurukoak tarte gehienetan; trafiko handieneko tartean, 2000. urtean egunean 7.831 ibilgailu izatetik 2007an 10.562 izatera igaro da.

Iruña-Frantzia korridorea, Luzaiden barna (N-135)

Iruña-Frantzia (Luzaide) N-135 errepideak Nafarroako hiriburua eta Foru Komunitateko ekialdean dauden Pirinioetako haranak elkar lotzen ditu. Trafiko gutxiko bidea da, 4.000 ibilgailu baino gutxiagokoa eguneko, eta ez du hazkunde handirik izan azken urteotan.

Iruña-Huesca korridorea (A-21 eta N-240)

Iruña eta Huesca arteko ibilbidea Pirinioetako autobian (A-21) eta N-240 errepidean barna egiten da, Foru Komunitateko ekialderantz doan berezko korridorea osatuz.

Trafikoaren hazkunde handiagoa izan da A-21 errepideari dagokion tartean (%5,4) N-240 errepidean baino (%3,4) baina ez da oso handia izan 2000tik hona.

Iruña-Castejón-Soria korridorea (AP-15, N-121 eta N-113)

Iruña-Castejón-Soria korridoreak probintziako hegoaldea antolatzen du, Iruña eta Ebroko erribera eta Tuteran aldea lotuz. AP-15 autobideak Iruña eta AP-68 lotzen ditu, eta N-121 errepidea autobidearen parez pare doa AP-68raino, bertan N-113 izena hartu eta jarraitzeko Foru Komunitatea eta Soria arteko mugaraino.

Korridore osoak zeharka lotzen ditu Ebro inguruak, AP-68 Autobidea eta A-68 Autobia, paraleloa Tuterako tartean.

Trafikoen bilakaera ez da homogenea izan korridoreko bide guztietan. AP-15 autobidean hazkunde apalak gertatu dira, %3,5etik %5era bitartekoak, baina N-121 errepidean, ordea, hazkundea %20koa izan da zenbait tokitan, eta %23ra ere iritsi da batzuetan. N-113 errepidean trafikoaren gehikuntza handiagoa izan da, gehienez ere %40 ingurukoa eta beti %20tik gorakoa. Hazkunde erlatiboa oso handia da, baina kopurutan ez da hainbesteko izan, N-113 errepidean erregistratutako gehieneko intentsitatea, egunekoa, 6.500 ibilgailukoa izan da.

Tutera-Tarazona korridorea (N-121C)

N-121C errepidean barna Tutera eta Tarazona lotzen dituen tartean hazkundea konstantea izan da, %3,3tik %4,6ra bitartekoa, 2000tik 2007ra. Intentsitate handieneko tartean trafikoen bilakaera hauxe izan da: egunean 6.731 ibilgailukoa izatetik 8.420 ibilgailukoa izatera.

Ebroko korridorea (A-68)

Ebroren parez pare doaz AP-68 autobidea eta A-68 autobia. A-68 autobian trafiko hazkundeak oso handiak izan dira, bai kopurutan bai ehunekoetan. Eguneko 12.000 ibilgailu inguruko trafikoak izatetik 2000. urtean ia 20.000koa izatera igaro da, gehienez ere %7ko hazkunde beraz.

AP-68 autobidea ez dago sartuta Foru Komunitateko errepideen sarean, Estatuaren eskumenekoa delako.

Iruña-Logroño korridorea (A-12, NA-112)

A-12 autobiak eta NA-112 errepideak Iruñetik Logroñora doan korridorea osatzen dute, abiapuntua hiriburuan duen eskema erradialari jarraipena emateko.

Autobian trafiko hazkunde nabarmenak gertatu dira, %15 ingurukoak (batez beste), baina ia %20koak ere, egunean 22.000 ibilgailutik 6.000 ibilgailura bitarteko trafikoekin Logroñotik hurbilen dauden tartetan.

NA-112 errepidean kontrakoa gertatu da. Trafikoak %46 gutxiti dira, autobiak bereganatu dituelako ibilbide ertain eta luzeak.

Iruña-Altsasu korridorea (AP-15 eta A-10)

Iruñetik Altsasura bitarteko ibilbideak Foru Komunitateko mendebaldea antolatzen du, eta hiriburua eta EAE lotzen ditu. Lehen tarte AP-15 autobidean barna egiten da Irurtzuneraino; bertan hasten da A-10 autobia probintziako mugaraino.

Trafikoak hazkunde apala izan du lehen tartean (AP-15), %5etik beherako hazkundeekin tarte guztietan. A-10ean hazkundeak are txikiago izan da, %3tik beherakoa, eta egunean 17.000 ibilgailuko kopuruekin.

Irurtzun-Donostia korridorea (A-15)

AP-15 autobidearen amaieran, Irurtzunen, Donostiarekin lotzen duen A-15aren adarra hasten da. Trafikoaren bilakaera oso irregularra izan da ibilbide honetan. Tarte batzuetan ez da ia hazkunderik izan, %0,55ekoa, eta beste batzuetan, berriz, %8 baino gehiagokoa; trafikoak homogenea da tarte guztietan (12.000 ibilgailutik 15.000 ibilgailura bitarte eguneko).

Iruñeko ingurabidea eta Iruñean sartzeko bideak

Iruñerriko Sarea ekialdeko ingurabideak (PA-30), iparraldeko ingurabideak (PA-30) eta mendebaldeko ingurabideak (PA-31ren tarteak, PA-34 eta, gehienbat, A-15) osatzen dute.

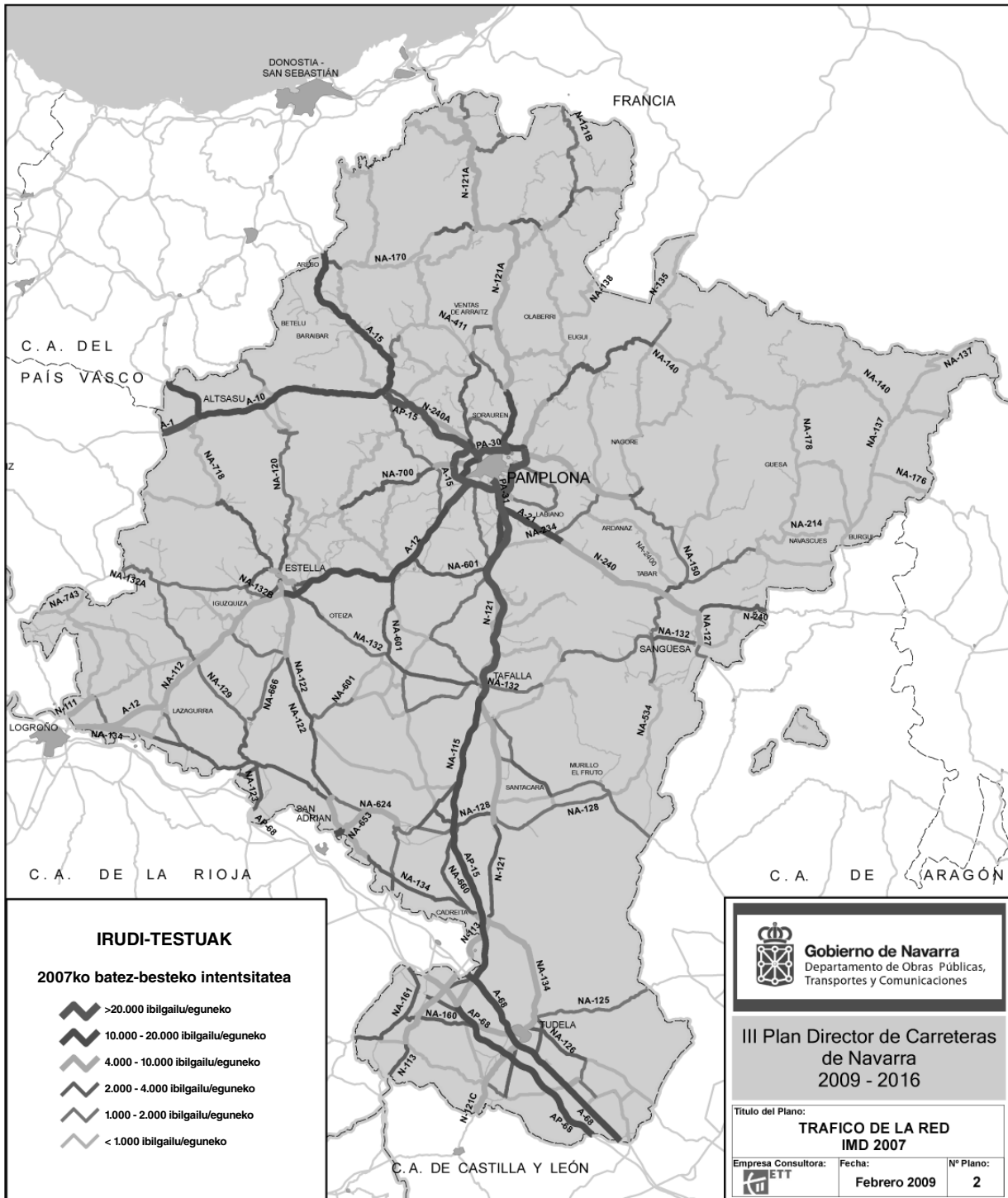
Guztietan erregistratutako intentsitateak handiak dira, hiri handien inguruetan gertatu ohi den moduan, joan-etorri motzetako trafikoak ibilbide luzekoarekin nahasten baita bertan. Aldakorra da, PA-31ko estazio batean egunean erregistratutako 54.026 ibilgailuen kopurutik PA-30 edo PA-34ren tarte batzuetan erregistratutako 10.000 edo gutxiagoko kopuruetarara.

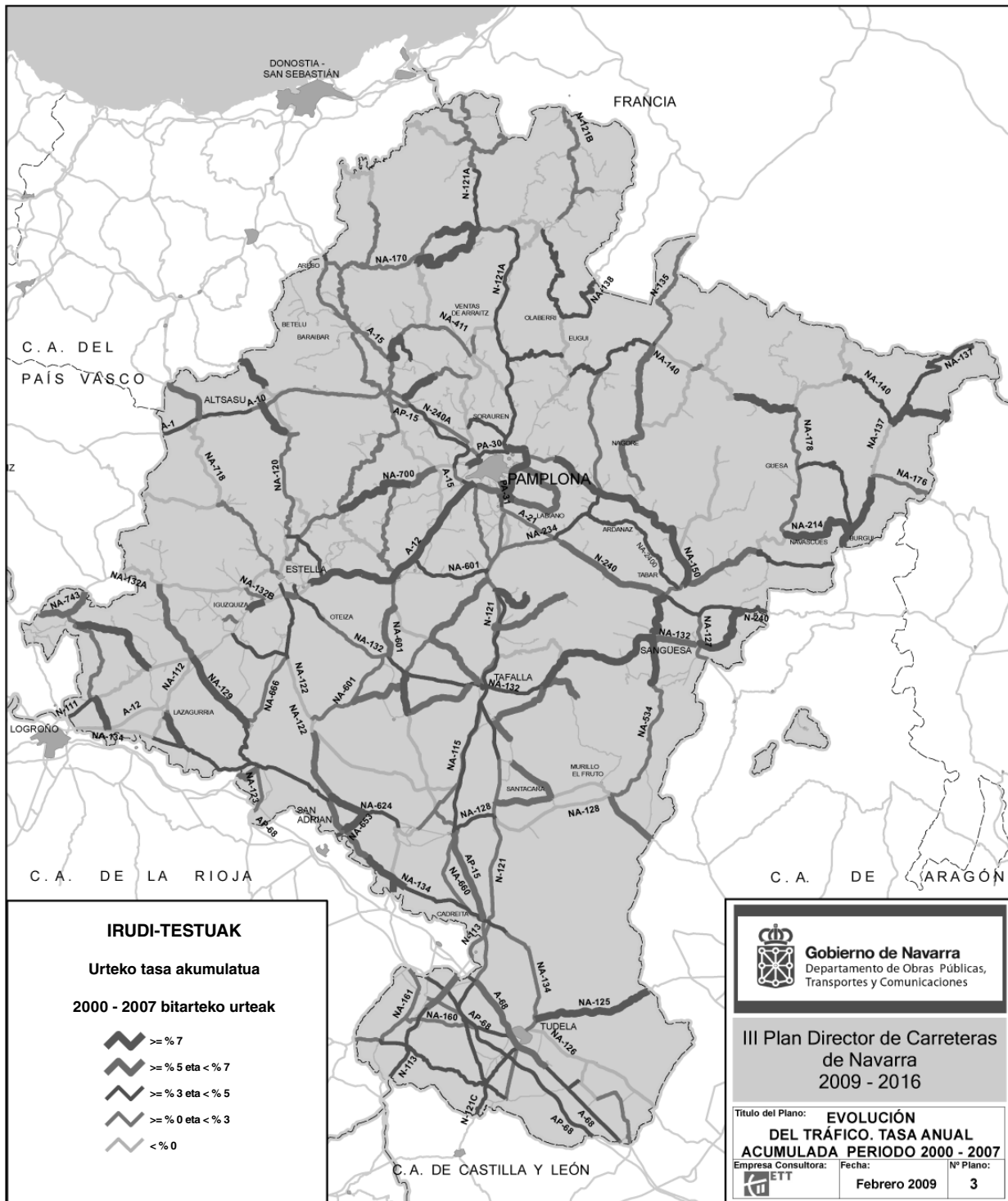
Trafiko hazkundeak azken urteetan ere irregularrak dira. PA-34 errepideko zenbait tokitan trafikoak konstante iraun du (%0,3ko tasekin), eta PA-30ean berriz %15,1eko hazkunde gertatu da, eta 2007an 41.599 ibilgailuko intentsitatea izan da egunean.

Oro har, %5 inguruko hazkundeak gertatu dira Mendebaldeko Ingurabidean (A-15) eta handixekoak Ekialdeko Ingurabidean (PA-30), baina gorabehera handiagoekin ere (%4,4tik %15,1era).

9.5. ZERBITZU MAILAK

2009ko Inbentarioko datuekin eta lehen aztertutako trafiko datuekin kalkulatzen dira.





9.6. BIDE SEGURTASUNA

Nafarroako Gobernuak bi agiritan zehaztu ditu bide segurtasunaren arloan dituen helburuak: Bide Segurtasunaren Estrategia eta Istripu Trafikoari buruzko 2007ko Datuak. Hauek dira helburuak:

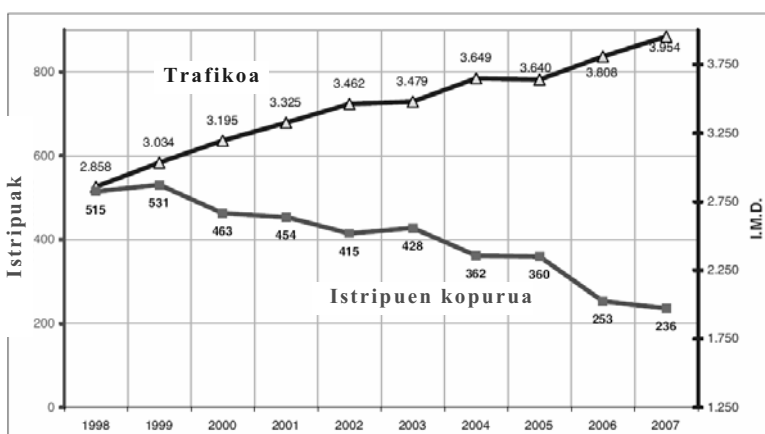
- istripuen kopurua jaitea eta bide segurtasuna sustatzea
- biktimen kopurua erdira murriztea 2010. urtean

Nafarroako Bide Segurtasunaren 2005-2012 urteetarako Estrategiarako agirian, Lehendakari-tza, Justizia eta Barne Departamentuak argitaratu-takoan, jaso den bezala.

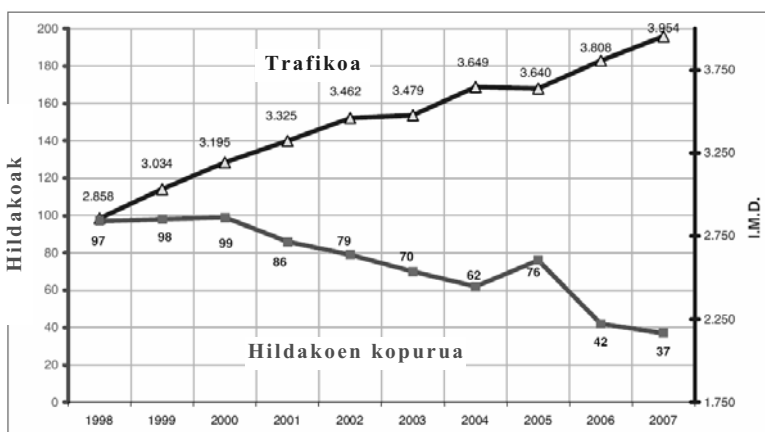
Errepideen katalogoa aldatu zuen Nafarroako errepideei buruzko martxoaren 23ko 5/2007 Foru Legeak indarra hartzearen ondorioz, ezin izan da sareak alderatzeko azterlanik egin, eta errepide guztien multzoa hartu da gaitzat.

Azken urteotako trafikoaren bilakaera eta istripuak aztertzean, hobekuntza gertatu dela ikus daiteke, bai istripu kopuruan bai istripuetan hildakoen kopuruan, sarean oro har nahiz haietako bakoitzean. Eguneko batez besteko intentsitatea 1998an 2.858 ibilgailukoa izatetik 3.954 ibilgailukoa izatera pasa da 2007an, hau da, %38,3ko hazkundera gertatu da.

EGUNEKO BATEZ BESTEKO INTENSITATEAREN (ibilgailu/eguneko) eta ZAURITUAK ERAGIN DITUZTEN ISTRUPUEN ARTEKO ERLAZIOA										
URTEA	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ISTRIPUAK	515	531	463	454	415	428	362	360	253	236
EGUNEKO BATEZ BESTEKO INTENSITATEA	2.858	3.034	3.195	3.325	3.462	3.479	3.649	3.640	3.808	3.954



EGUNEKO BATEZ BESTEKO INTENSITATEAREN (ibilgailu/eguneko) eta HILDAKOAK ERAGIN DITUZTEN ISTRUPUEN ARTEKO ERLAZIOA										
URTEA	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
HILDAKOAK	97	98	99	86	79	70	62	76	42	37
EGUNEKO BATEZ BESTEKO INTENSITATEA	2.858	3.034	3.195	3.325	3.462	3.479	3.649	3.640	3.808	3.954



Trafikoaren kopurua etengabe handitu da 1998az geroztik, baina biktimak eta hildakoak eragin dituzten istripuen kopuruak behera egin du etengabe.

Arrisku eta heriotza indizeen bilakaera ere aztertu da, denbora epe horrexetarako. Hauek dira definizioak:

Arrisku indizea:

$$IP = \frac{NAV \times 10^8}{IMD \times 365 \times L}$$

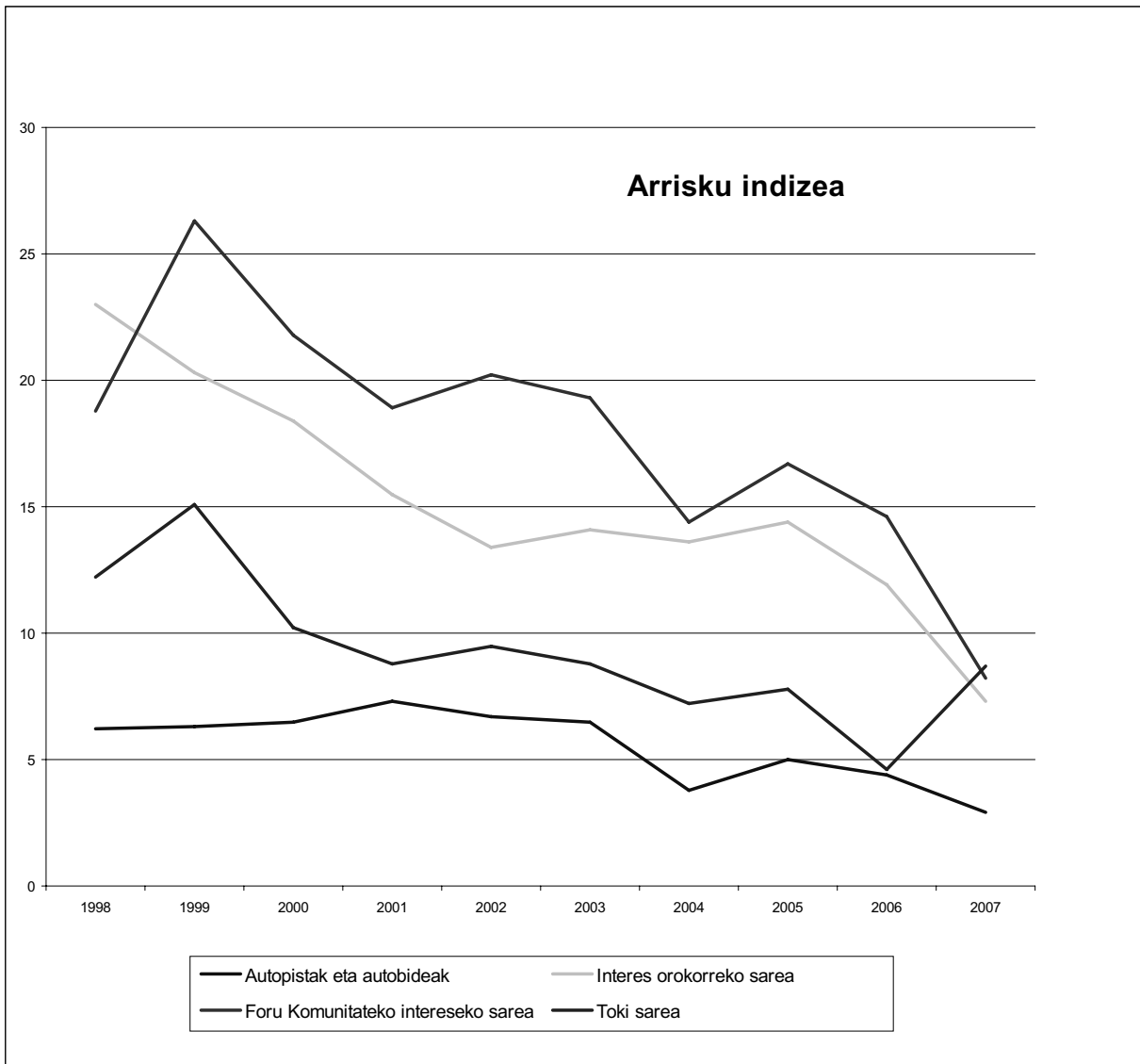
NAVekin biktimak eragin dituzten istripuen kopurua adierazten da, IMDrekin eguneko batez besteko intentsitatea eta Lrekin tartearen luzera

Heriotza indizea:

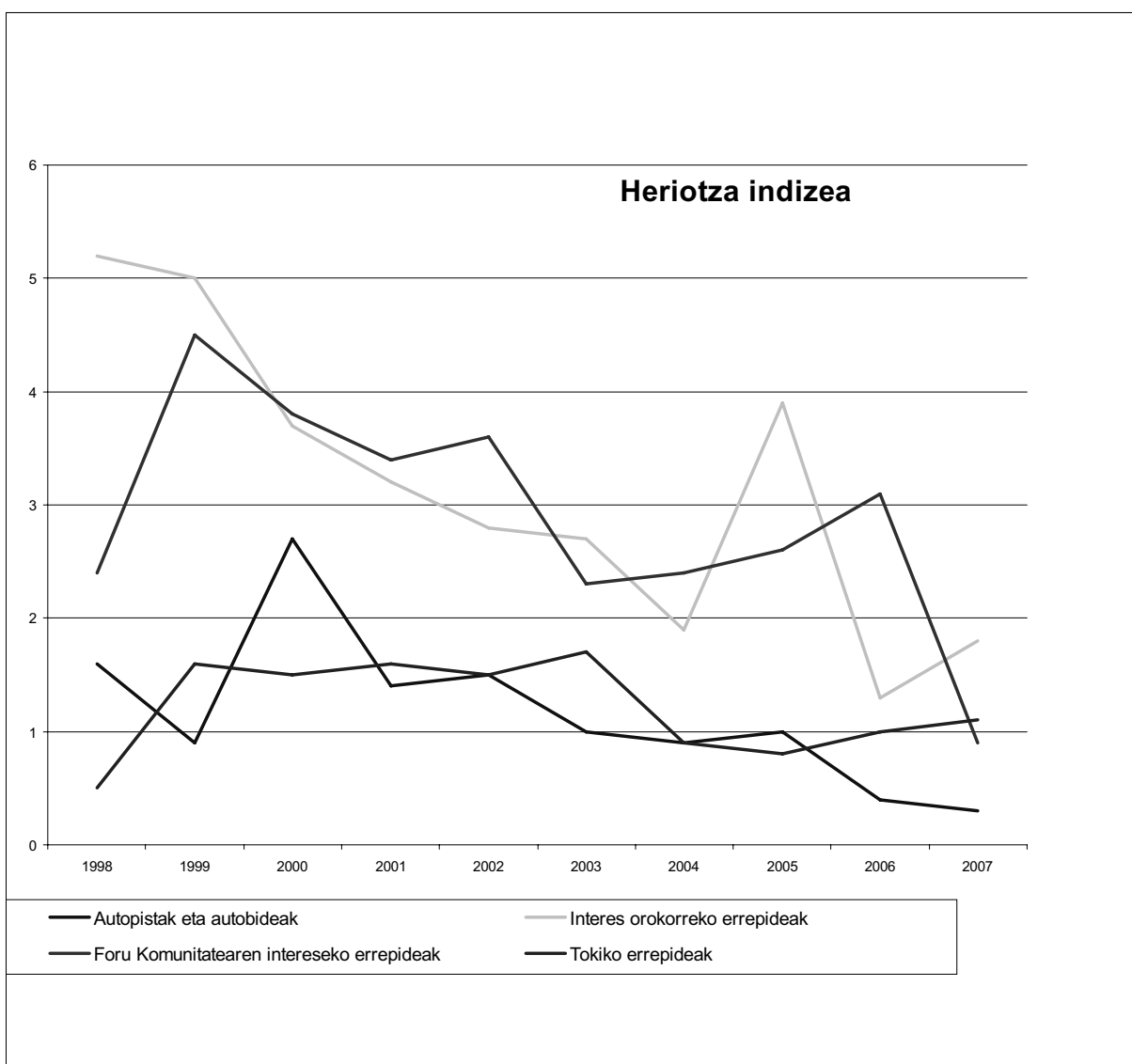
$$IM = \frac{VM \times 10^8}{IMD \times 365 \times L}$$

VM, hildakoak; IMD, eguneko batez besteko intentsitatea; L tartearen luzera.

FORU KOMUNITATEAREN ERREPIDEETAKO ARRISKU INDIZEA										
URTEA	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autopistak eta autobideak	6,2	6,3	6,5	7,3	6,7	6,5	3,8	5,0	4,4	2,9
Bikoiztuak										5,5
Prestazio handikoak										11,4
Interes orokorreko errepideak	23,0	20,3	18,4	15,5	13,4	14,1	13,6	14,4	11,9	7,3
Foru Komunitatearen intereseko errepideak	18,8	26,3	21,8	18,9	20,2	19,3	14,4	16,7	14,6	8,2
Tokiko errepideak	12,2	15,1	10,2	8,8	9,5	8,8	7,2	7,8	4,6	8,7



FORU KOMUNITATEAREN ERREPIDEETAKO HERIOTZA INDIZEA										
URTEA	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autopistak eta autobideak	1,6	0,9	2,7	1,4	1,5	1,0	0,9	1,0	0,4	0,3
Bikoiztuak										0,4
Prestazio handikoak										0
Interes orokorreko sarea	5,2	5,0	3,7	3,2	2,8	2,7	1,9	3,9	1,3	1,8
Foru Komunitateko intereseko sarea	2,4	4,5	3,8	3,4	3,6	2,3	2,4	2,6	3,1	0,9
Toki sarea	0,5	1,6	1,5	1,6	1,5	1,7	0,9	0,8	1,0	1,1



Bi indizeek beheranzko joera dute 1998az geroztik, unean uneko igoera batzuekin, 2006tik 2007ra bitarte Tokiko Sarean ikus daitekeen bezala. Bide bikoiztuen eta prestazio handiko errepideen serie historikorik ez dago, eta beraz ez dira ageri grafikoetan.

Arrisku indizeak behera egin du orohar errepide guztietan, %68,9 1998tik 2007ra. Heriotza indizeak beste hainbesteko jaitsiera izan du, %76koa denbora epe berean.

Sarez sare aztertuta, indize apalenak, bai arriskuari bai hildakoen kopuruari dagokionez, autobideetan eta autobietan daude, eta atzetik, oso hurbil, tokiko sarean. Beste muturrean daude interes orokorreko sarea eta Foru Komunitatearen intereseko sarea, indize altuago eta antzekoekin. Bi sare horietan, arriskua handiagoa bada ere, istripu eta biktima kopuruak behera egin duela ikusten da, autobide, autobia eta tokiko sarean baino gehiago.

Bide bikoiztuei eta prestazio handiko errepideei buruzko daturik ez dagoenez, ezinezkoa da azken hamarkadako bilakaeraren azterketa egitea.

Ezarritako helburuak (istripuen kopurua jaitsi eta bide segurtasuna sustatzea eta 2010ean biktimen kopurua erdira murriztea) lortzeko Foru Gobernuak ezarritako estrategiaren funtsa da istripu ugariko tartearak eta istripuak gerta daitezkeen tartearak gutxitzea. Esperientzia gisa eta zenbait tarte zehatzetan norabide panelei eta seinaleei eusteko metalezko zutoinen ordeztu beira zuntzez eginezko zutoinak paratuko dira, ibilgailu edo pertsona baten talka gertatzean kalteak txikiagoak direlakoan.

Gaur egun, 8 tartek dute istripu ugariko tartearen kategoria; haietako 7tan seinalizazioa eta balizak hobetzeko lanak aurreikusi dira, aurten egin beharrekoak. Istripu ugariko beste tartearen kasuan, gurutzagune bat birmoldatzeko proiektua bat dago, erredaktatuta, eta lanak 2008rako aurreikusiak.

Motorzaleen istripu ugariko tarteei dagokienez, 3 daude jasota katalogoan, eta bertan segurtasun hesiak ezarriko dira.



NAFARROAKO PARLAMENTUKO

ALDIZKARI OFIZIALA

VII. legegintzaldia

Iruña, 2010eko maiatzaren 12a

53-2. ZK.

A U R K I B I D E A

I S A I L A:

Planak, komunikazioak eta programak:

—Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailea (2. or.).

(Txostena Aldizkari Ofizialaren bi aletan argitaratzen da, 53-1 eta 53-2. zenbakietan).

I saila:
PLANAK, KOMUNIKAZIOAK ETA PROGRAMAK

Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailea

AURKIBIDEA 53.2 ZK

10. Egungo egoeraren diagnostia (3. or.).

10.1. Esku-hartzeko premiak zehaztea (3. or.).

11. Foru sarearen eta beste errepide sare batzuen bat egitea (4. or.).

11.1. Administrazio zentralaren planifikazioa (4. or.).

11.2. Autonomia erkidego eta foru diputazio mugakideetako errepide planak (5. or.).

PLANOAK:

- Foru sarearen eta beste errepide sare batzuen bat egitea (9. or.).

12. Foru sarea eta lurralde planeamendua (10. or.).

12.1. Nafarroako lurralde antolamenduko planak (LAP) (10. or.).

12.2. Iruñerriko bide sarearen kasu berezia (13. or.).

PLANOAK:

- Iruñerriko EBIa. E1 kalkulua (17.147 etxebizitza gehiago) (2016) (16. or.).
- Iruñerriko EBIa. E2 kalkulua (36.765 etxebizitza gehiago) (2026) (17. or.).
- Iruñerriko EBIa. E3 kalkulua (36.765 etxebizitza gehiago) (2016) (18. or.).
- Iruñerriko EBIa. E4 kalkulua (58.208 etxebizitza gehiago) (2026) (19. or.).
- Iruñerriko EBIa. E5 kalkulua (E4 Iruñeko super-ingurabidearekin) (20. or.).

13. Jarduketan ezaugarriak (21. or.).

13.1. Diseinurako irizpide teknikoak (21. or.).

13.2. Jarduketa motak (23. or.).

14. Jarduketan proposamena (23. or.).

PLANOAK:

- Sartu beharreko obrak (tokiko sarea kenduta) eta irudi-testuak (24. or.).
- Tokiko sarean sartu beharreko obrak eta irudi-testuak (26. or.).
- Iruñerriari buruzko xehetasunak (28. or.).

Jarduketan deskribapena (29. or.).

15. Errepide plana eta zainketa (38. or.).

15.1. Ohiko zainketa (38. or.).

15.2. Errepideen zainketarako zentro aurreratuak (39. or.).

15.3. Barrutietako zainketa parke bereziak (40. or.).

15.4. Zoruak sendotzea (39. or.).

15.5. Bide segurtasuna (39. or.).

15.6. Zeharbideak eta hitzarmenak (40. or.).

15.7. Errepide sarearen inbentarioak (40. or.).

16. Ingurumen ebaluazio estrategikoa (40. or.).

16.1. Ohar orokorrak (40. or.).

16.2. Tramitazio administratiboa (42. or.).

16.3. Ingurumen ondorioen adierazpenaren edukia (42. or.).

17. Errepideen Plan Zuzentzailearen jarduketak (45. or.).

10. EGUNGO EGOERAREN DIAGNOSIA

Nafarroako Errepideen Sareari buruz egindako azterketan oinarrituta, egungo egoeraren diagnostikoa eta etorkizuneko egin dira. Hortaz, errepide sarearen tarte bakoitzaren ezaugarriak finkatuta daude adierazle multzo batean, zeinak adierazten baititu tartearen egokitasuna bere funtziorako, garraiorako alegia, eta lurraldeari eta ingurumenari ekartzen dizkien eraginak. Sarearen egungo arazoak ezaugarriak honela sailkatzen dira:

- Errepideetako ibilgarritasun arazoak: ezaugarri geometriko hertsien azterketa, errepide tarte bakoitzerako onargarri diren gutxienekoetatik behera eta sare motaren arabera.

- Trafiko eta mugigarritasun arazoak, zerbitzu maila, butxadurak, ibilgailu astunen zirkulazioa, salgai arriskutsuak, etab.

- Arazo zehatzak hiri tartean, batez ere zehabideetan: zeharkako iragazkortasunaren ondorioak, bat ez etortzea planeamenduekin, etab. Zehatz-mehatz aztertzen da Iruñerriaren kasua.

- Errepidearen beraren arriskuak ekarritako arazoak, istripu ugariko tartean agerian geratzen direnak.

- Lurraldeari emandako irisgarritasunaren homogeneotasun falta, arreta berezia eman ez lruñari, Nafarroako gainerako eskualdeekiko.

- Errepidea ingurumenaren aldetik ingurunearekin eta haren balioekin bat egiteko arazoak.

Lehen atalean beharrak zehazteko modua da egiaztatzea ea egungo errepideek betetzen ote dituzten ezaugarri geometrikoen arloko gutxieneko estandarrak, galtzadaren eta plataformaren zabalera dagokionez. Ezaugarri horiek eta errepideak jasaten duen trafikoarenak, beraz, zerbitzu maila-koek, dagoen premiaren norainokoa zehazteko bide ematen dute.

Hiri tartean eta zehabideetan, arazo berariazkoak xehetasunez aztertzen dira, errepideen sareko tarte nagusien artean esku-hartzeko premia dutenak detektatzeko; esku-hartze hori saihasbidea eraikitzea edo egungo zeharbidea egokitzea izan daiteke.

Arriskugarritasuna tartez tarte aztertzen da, eta istripu ugariko tartean biltzen dira sareko istripuek eragindako beharrak. Arriskugarritasun hori toki zehatz batekoa izan daiteke (bidegurutzea, gurutzagunea...) edo tarte luzeago batean gertatzea, eta kasu horretan arazoak delako tarteko geometriarekin ere loturik egonen dira, bi errepide elkarzatearekin ez eze.

Azkenik, irisgarritasunak, berariaz aztertuta, adierazten digu Nafarroako lurraldearen barruan zein eskualde dauden "urrutiago" Iruñetik, Foru Komunitateko erdigunea den aldetik, nahiz interes orokorreko saretik, prestazio handiko errepideetatik, bide bikoiztuetatik, eta autobia eta autobideetatik.

Natur ingurunearen gaineko eraginaren arazok jarduketa proposamenetatik abiatuta aztertuko dira, egungo sarean dauden ingurumen arazoak ere aztertuz.

Errepidea ingurumenaren ikuspegitik ingurunean txertatzeari dagokionez, erreferentziatzat hartzen da bide sarearen ingurumen ebaluazioa; tartez tarte aztertzen dira beharrak arlo hauetan: habitatak zatikatzea, hondakin kutsagarrien arriskua, ingurumenaren aldetik lehengoratzeta eta paisaiarekin bat egitea edo trafikoaren zaratak pertsoneri eragozpenak sortzea.

10.1. ESKU-HARTZEKO PREMIAK ZEHAZTEA

Esku-hartzeko irizpideak sarearen geometriarekin eta trafikoarekin lotuta daude; hori dela eta, kasu hauetan esku hartuko da:

Edukiera nahikoa ez denean:

- Interes orokorreko sareko tartek, egungo trafiko intentsitateak, eguneko, 8.000tik 10.000 ibilgailura bitartekoak direnean eta bikoiztu ez badira.

- Interes orokorreko sarea, 9 metrotik beherako plataformekin eta 5.000tik 10.000 ibilgailura bitarteko trafikoekin eguneko.

- Foru Komunitatearen intereseko sarea, 8 metrotik beherako plataformekin eta 2.000tik 5.000 ibilgailura bitarteko trafikoekin eguneko.

- Foru Komunitatearen intereseko sarea, 6 metrotik beherako plataformekin, eta tokiko sarea, 5etik 6 metrora bitarteko plataformekin eta 1.000tik 2.000 ibilgailura bitarteko trafikoekin eguneko.

- Tokiko sarea, 5 metrotik beherako plataformekin.

Sarearen arriskua

Ondoren, sareak dituen arriskuetatik datozen beharrak daude: arriskugarritasun hori zehazteko, biktimak eragindako istripuak eta sareko trafiko intentsitatea gurutatu dira, eta inbertsio puntutzat hartu istripu ugariko tartek.

Zeharbideak eta hiri inguruak

Behar horiei gehitu behar zaizkie populazio-gu-neetako zeharbideei buruz egindako azterketak agerian utzi dituenak, bi defizit mota alegia: sai-

hesbidea behar duten zeharbideak, paseko trafikoa eta zeharbide barruko trafikoa bateratzeko aski ez direlako, hau da, trafikoa 2.500 ibilgailutik gorakoa denean eguneko; eta egokitzapena baizik behar ez duten zeharbideak, bi trafiko motak hobeki bideratzeko.

Iruñerria

Iruñerriko egungo ingurabideetan dauden esku-hartze beharrak ere aztertu dira, bi irizpide-tan oinarrituta: adar nagusiaren edukiera eta lotu-neen funtzionaltasuna.

Trafikoaren egungo kopuruekin, adar nagusiak ez du edukia arazorik, baina ez da berdin gertatzen PA-30 eta A-15eko zenbait lotunetan, bertan edukiera gutxitu egiten baita goiz eta arratsaldeko trafiko handieneko orduetan. Lotune batzuen inguruan etxebizitza berriak eta merkataritza eremuak eraiki izanak lotune horiek handitu eta hobetzera behartzen du ezinbestean; etorkizunean trafikoa handituko denez, gero batean kanpoko ingurabide bat egiteko aukera aztertu eta lurzorua gorde beharra dago, egungo ingurabideen funtzionaltasuna osatzeko.

Mantentze eta zainketa lanak

Esku-hartze beharren azterketak harago eman eta egungo foru sarearen mantentze eta zainketa lanak behar dituen eskakizun eta bermeekin egiteko beharrezkoa den inbertsioa ere aztergai izan da. Hori dela eta, planak bere baitan hartzen du alderdi hauen azterketa: sendotu beharreko zorurak, sarearen prebentziozko hobekuntzak, egin beharreko inbentario eta azterlanak, berri beharreko makineria eta informatika, eta egun dauden zainketa zentroak handitzea.

Arauen egokitzapena

Ondoko hauek eragindako esku-hartze beharrak ere aztertu dira: errepideko tuneletako segurtasunari buruzko Europako zuzentarau berria, Zaratei buruzko Legeak foru sarean duen aplikazioa, eta prebentziozko neurri gisa egungo sareko zenbait tarte ingurumenaren aldetik egokitzea, ibilgailuek animaliak harrapatzea saihesteko, faunarentzako egungo pasaguneak eta foru sareko errepide nagusien iragazkortasuna aztertuz.

Kontuan hartuta agiri hau Nafarroako Errepideen Sarea aztertzeko egindako lanen laburpena dela, ez dira bertan jaso aztertutako parametro guztien emaitzak, eranskinetan baizik.

11. FORU SAREAREN ETA BESTE ERREPI-DE SARE BATZUEN BAT EGITEA

Atal honetan planeamendu sektorialetan eta lurraldekoetan gertatzen diren aldaketak eta berrikuntzak aztertuko dira, Plan Zuzentzaile berriaren edukiei eragin ahal dieten neurrian, III. planaren indarreko eta etorkizuneko proposamenetan izan dezaketen eragina eguneratzeko xedearekin.

11.1. ADMINISTRAZIO ZENTRALAREN PLANIFIKAZIOA

Azpiegituraren eta Garraioaren Plan Estrategikoa, 2005-2020

Ministroen Kontseiluak 2005eko uztailaren 15ean hartutako erabakiaren bidez onetsia, Azpiegituren eta Garraioaren Plan Estrategikoak errepideko garraioaren arloko azpiegiturretan 2020. urtera arte egin beharreko jarduketak aurreikusten ditu, 62.185 milioi euroko inbertsioarekin guztira.

Plan Estrategiko honek aurreko Azpiegitura Plana ordeztu du, 2000-2010 urteetako, eta errepide sarean eta trenbideetakoan esku-hartze-ko proposamenak aldatzen ditu; bi azpiegiturek Plan Zuzentzaile berri honen proposamenetan eragin dezakete.

Plan berriak aurreko Azpiegitura Planean aurreikusitako hiri arteko jarduketetako batzula aldatzen ditu, hala nola A-15 autobia, Medinaceli-Soria, eta haren luzapena, Soria-Tutera aldera eta egungo Nafarroako Autobidearekiko lotura; aldaketak bidera dezake A-1eko eta AP-1eko trafikoaren zati bat ibilbide berri horretarantz.

Horrez gain, N-120 bikoiztea ere proposatzen da, Logroño eta burgos lotuko lituzkeen A-12 autobia izateko, A-1en eta AP-1en ibilbide alternatibo ere bihur litekeena; Logroño-Iruña tartean A-12 autobian barna luzatzeak penintsulako erdialdearekiko bigarren lotura osatuko luke, edukiera handiko bide baten bidez.

Plan berriak jaso du halaber Nafarroaren proposamen bat, Frantziarekin zuzenean lotzeko Pirinioetan barna, Pirinioetan zeharreko bide handi batekin, Iruñetik Frantziara Luzaiden barna, Frantziako autobia eta autobideekin lotzeko Saliese/Peirahorada inguruan; horrekin batera, Somporteko tunelean barna doan ibilbidearen kalitate eta segurtasun baldintzak egokitzea ere jasotzen du, Pirinioetako oztopoa errazago gainditzeko.

Azkenik, planak mantentzen du bere errepide programan Jaka-Iruñea bidea A-21 autobia bihurtzea; bide hori eraikitze lanak aurreratuta daude Nafarroan eta hasita, berriz, Aragoiko aldean.

Horrela, osatuta geldituko litzateke Nafarroaren eta Espainiaren arteko lotura, edukiera handiko bideen bidezkoa, EAeko, Errioxako, Gaztela eta Leongo eta Aragoiko autonomia erkidego mugakideetan barna, Frantziako hego-mendebaldearekiko loturari dagokionez etorkizunean har daitezkeen erabakien zain.

Trenbideko sareari dagokionez, planak mantentzen du prestazio handiko sarearen proposamena, EAEn, eta Castejón-Iruña-Altsasu ibilbidearekin eta Euskal Y-arekiko loturarekin osatzen du. Nafarroako abiadura handiko lineak garatu eta eraikitzeak eragina izan dezake errepideen sarearen erabileran. Edozein kasutan ere, prestazio handiko sarearen amaierako konfigurazioa burutzeko epeak 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzaile honen eremutik kanpo gelditi litezke.

11.2. AUTONOMIA ERKIDEGO ETA FORU DIPUTAZIO MUGAKIDEEN ERREPIDE PLANAK

EAeko 2. Errepide Plan Orokorra, 1999-2010

EAeko Errepide Plan Orokor indardunak (1999-2010), 1998an onetsiak, bere jarduketa proposamenen artean aurreikusi zituen Araba eta Gipuzkoako Lurralde Historikoetan planaren xedeko sarearen barruan egin beharreko lanak; sare hori plan orokorra gauzatzeko aldi aztertutako sare funtzionalaren parte zen, eta hauze zen, funtsean, "lurralde historikoak elkarren artean edo administrazio autonomo mugakideekin lotzen dituzten errepideen multzoa, trafikoen garrantziaren arabera"; administrazio mugakide horien artean dago Nafarroa, eta gure kasuan EAerekiko loturak ia osatu egin dira II. Plan Zuzentzailearen bidez.

AP-1 (Eibar-Gasteiz) autobidea nabarmendu behar dugu, Nafarroako errepideen Sareko A-1 autobioako trafikoa eragin handia duelako.

EAeko Errepideen Bigarren Plan Orokorren Berrikuspenaren aurrerapenean oinarritzko zenbait helburu planteatzen dira hiru lurralde historikoen kanpoko sareei dagokienez:

- Kontuan hartzea errepide sarearen eginkizuna EAeko eta EBko garraioen arloko politikaren esparruan: EAeko garraio sistemaren iraunkortasun ekonomikoa, soziala eta ingurumen arlokoa sustatzea, orokorrean hartuta.

- EAeko bide sarearen Europar zeharreko Sarean txertatzearen alde egitea.

- Bide sarearen eta lurraldea zeharkatzen duten loturako korridore handien (Ekialdea – Mendebaldea eta Iparraldea – Hegoaldea) arteko antolaketa hobetzea.

- Errepideen arloan eskumenak dituzten beste organismo eta erakunde batzuekiko ekintzei lehenetasuna eman eta horiek koordinatzea, bai EAEn bai erkidego mugakideetan.

Nafarroari dagokionez, aurrerapenean aurreikusirik dago Nafarroako Foru Komunitateak N-121-A errepideak Gipuzkoan egiten duen tarte lagatzea.

Aurrerapenak esku-hartzearen beharrak planteatzen ditu, funtsean A-15arekiko autobidearekiko loturari dagokionak; izan ere, bide handien lehenetasuneko intereseko sarean aurreikusten da Andoain eta Aduna artean edukiera handitzea, N-1ek eta Urumearen korridoren berriak osatzen duten edukiera handiko ibilbidean Gasteiz eta Nafarroarantz A-15ean barna, eta horrekin batera Sorabilla (Andoain), Lasarte eta Beasaingo lotunak birmoldatzea, azkenaren kasuan hirigintza arloko hobekuntzarekin lotuta, GI-2120 errepidearekiko loturan.

Oinarritzko sarean, GI-131 errepidean edukiera eta segurtasun arazoak daude gaur egun zenbait tartetan. Errepide hori lehen aipatutako ibilbidean (Urumearen korridorea) sartuta, A-15 autobideari jarraipena emanen dion ibilbidea osatuko da, Donostiako saihebidarekin eta bigarren ingurubidearekin batera, eta horri esker Donostiako trafikoa arinduko da eta Nafarroarekiko loturak hobetu egingen dira. Multzo osoa behin garatuta dagoenean, A-15 deituko zaio, egun dauden tarteei jarraipena emanez.

Lurraldez lurraldeko jarraibideetan ere aipatzen dira Gipuzkoaren eta Arabaren eta Nafarroaren arteko loturak. EAeko Lurraldearen Antolamendurako jarraibideek, errepideetarako jarraibide partikularren atalean, Donostia-Iruña ardatza (Ebroren ardatza Nafarroako autobian barna) aipatzen dute, Euskal Hiriburuen Gune Anitzeko Sistemaren Kanpo Loturen barruan. Era berean, Tolosa eta Nafarroako autobia lotzea aurreikusten da, Berastegin barna, eskualde funtzionalak elkar lotzeko+.

Lurraldearen Antolamendurako jarraibidez gain, zenbait lurralde plan partzialetan jaso dira EAE eta Nafarroa arteko loturak. Zehazki, Guardiako (Arabako Errioxa) eskualde funtzionaleko lurralde plan partzialean, azpiegitura berrien atalean, A-3220 errepidea aurreikusten da, Kripanetik Nafarroako mugaraino. Donostiako (Donostialdea-Behe Bidasoa) eskualde funtzionaleko lurralde plan partzialean N-121-A errepidearen edukiera handitzea eta trazadura hobetzea proposatzen da, Nafarroarekin lotzeko oinarritzko bidea sarearen partetzat hartzen baitu.

Planaren aurrerapenak, 1. eranskinean (Planaren xede den sare proposatua), azterketaren xedea izan den sareko errepideen zerrenda jaso da (Nafarroako Errepide Sarearekin lotura duten errepideak baizik ez dira aipatzen):

- Lehetasunezko intereseko sarea:

√ A-1, iparraldeko autobia, Madriletik Irunera. Probintziako mugatik, Trebiñuko konderrian, Nafarroako Foru Komunitateko mugaraino.

√ N-I, Iparraldeko autobia. Nafarroako Foru Komunitateko mugatik Iruneraino (muga).

√ A-15, Nafarroa-Gipuzkoa autobidea. Nafarroako mugatik, Leitzaan, A-1ekin bat egin arte, Aduan.

√ N-121-A, Iruñetik Irunera, Endarlatsako zubitik Behobiaraino.

- Oinarrizko sarea:

√ A-132, Irunberritik (Tafallan eta Lizarran barna) N-104 errepidearekin bat egin arte Elorriagan (Nafarroako muga).

Errioxako Errepide Plana. 2001-2010

Errioxako Autonomia Erkidegoko errepide plana abenduaren 28ko 8/2000 Legearen bidez onetsi zen, 10 urteko indarraldia izateko (2001-2010), eta Nafarroarekiko loturei zegokienez, Errioxako Autonomia Erkidegoko errepideei buruzko martxoaren 7ko 2/91 Legearen bidez onetsitako sailkapen bera jaso zuen. Lege horretan oinarrizko erregio sarean sartuta jasotzen ditu Nafarroarekin mugakide diren errepide hauek:

- LR-115, Soriako probintziako mugatik Nafarroako mugara, Enciso, Arnedo, Autol eta Rincón del Soton barna.

- LR-123, N-113tik Valverden Nafarroako mugaraino, Cervera del Río Alhama, Arnedo eta el Villar de Arnedon barna.

- LR-131, Hartziko Zubitik, N-111 errepidean, LR-123 errepidera, Mendabian eta Lodosan barna.

- LR-134, LR-123tik Nafarroako mugara, Calahorran barna.

Eta eskualdeko sarean honako errepide hauek, Nafarroarekin muga dutenak:

- LR-285, N-232tik, Rincón del Soton, LR-123ra, Ventas del Bañon barna.

- LR-287, N-232tik, Alfaron, Nafarroako mugara, Corellan.

- LR-288, N-232tik, Alfaron, N-113ra, Castejoren.

Aragoiko Errepideen Plan Orokorra 2004-2013

2003an onetsitako dokumentu horretan egungo bide sarearen diagnostikoa jaso da, azterketa funtzionalak eta irisgarritasunari buruzkoak barne, antolaketarako irizpideak, Aragoiko lurraldea planifikatzeko beste agiri batzuetan zehazki bilduta daudenak, 2013. urtea helmuga dela egin beharrek jarraitzeko proposamenak eta programazioak. Hauek dira helburu nagusiak: Huesca eta Teruel lotzea autobia nagusiekin, Zaragozako ingurabideak eraikitzen jarraitzea, Somport-Sagunto autobia osorik zerbitzuan jartzea, Iruña-Huesca-Lleida autobian obrak egitea, Katalunia Espainiako hego-mendebaldearekin Teruelen barna lotzeko autobia planifikatzea, Zaragoza-Bordeaux ibilbide osoa, Jakan eta Paben barna, autobia bihurtzeko lanak, Barbastro-Bielsa-Aragouet ardatzarekiko komunikazioak hobetzea.

Planak ibilbideak mailakatzea proposatzen du, bakoitzak hartzen duen lurraldearen arabera. Europar Batasuneko azpiegiturak garatzeko estrategiaren barruan. Estatuan, estatuaren interes orokorraren erregioz gaindiko sare bat eta mugakide diren autonomia erkidegoen intereseko erregioz gaindiko beste sare bat planteatzen dira. Atal horretan sartzen dira Nafarroako Errepideen Sarean eragina izanen duten ekintzak.

Egungo planak sare baten moduan egituratzen du bide sarea, eta bertan hutsuneak betetzen joaten dira maila txikiagoko bideekin. Eskema horren barruan planteatzen dira sarea osatzeko ekintzak.

Nafarroako errepide planean duen eraginari dagokionez, erregioz gaindiko bi ardatz handi daude, Aragoiko errepideen plan orokorrak proposatuta:

- Ebroren ardatza, EAE eta Nafarroa Kataluniar kostaldearekin (Bartzelona eta Tarragona)

- Bilbo eta Zaragoza arteko ardatza, E-804 (Bilbo-Miranda de Ebro) eta E-805 (Miranda de Ebro-Zaragoza), A-68 osatzen dutenak.

Azken horren xedea da N-232 errepideko trafikoaren zati bat bereganatzea, AP-68ren egungo bide-saria saihesteko.

Barneko sare-egituraren proposatzen diren bost ekintzak eragina izanen lukete Nafarroan:

- Pirinioetako ardatza:

√ Zangoza-Jaka-Sabiñánigo-Ainsa-Campo-
(Kataluniarantz)

- Somontanoko ardatza:

√ Tuter-a-Ejea-Ayerbe-Huesca-Barbasro-Bena-
barre

- Monzon-Huesca ardatza, Iruña-Huesca-Llei-
da ibilbidea ixten duena.

- N-232 errepidea (Tutera-Gallur-Alagón-Zara-
goza-El Burgo de Ebro-Quinto-Híjar-Alcañiz)

- Tarazona-Tutera errepidea

Aragoiko lurraldea egituratzeko bide ardatzetan proposatzen diren zenbait jarduketak eragina dute Nafarroako sarean:

- Puente la Reina-Hecho-Ansó-Nafarroa ada-
rra, errepide arrunt gisa proposatuta eta Nafarroan
NA-176arekin lotzen dena.

- Nafarroa-Sause-Ejea de los Caballeros-
Gallur-La Almunia-Cariñena, errepide arrunt gisa
proposatuta Zangozatik Gallurrera bitarte, eta
Nafarroan NA-176arekin lotuta.

- Nafarroa-Jaka-Sabiñanigo-Fiscal-Aínsa-
Campo-Pont de Suert, autobia gisa proposatuta
Zangozatik Sabiñánigora, eta Nafarroan N-240 (A-
21) errepide bikoiztuarekin lotuta.

- Tutera-Ejea-Ayerbe-Huesca-Barbastro-Bena-
barre-Puente de Montañana, errepide arrunt gisa
proposatuta Tuteratik Ayerbera, Nafarroan NA-125
errepidearekin lotuta.

- Zangoza-Huesca(Jakan edo Ayerben barna)-
Barbastro-Monzón-Binéfar, autobia gisa proposa-
tuta eta Nafarroan N-240 errepide bikoiztuarekin
lotuta (A-21).

- Tutera-Gallur-Alagón-Zaragoza-El Burgo de
Ebro-Quinto-Híjar-Alcañiz-Valderrobles-probintzia-
ko muga, autobia gisa proposatuta eta Nafarroan
N-232 errepide bikoiztuarekin lotuta (A-68).

Proposatutako ardatz horiez gain, planak garrantzi txikiagoko beste jarduketa batzuk ere aurreikusten ditu:

- A-125, Nafarroatik Valareñara, NA-125 errepidearekin lotuta.

- A-126, Nafarroatik A-127ra, NA-126 errepidearekin lotuta.

- A-137, N-240tik Nafarroara, NA-137 errepidearekin lotuta.

Gipuzkoa eta Arabako errepideen lurralde planak

EAEko gainerako lurraldeekin, EAEko errepideen 2. plan orokorrak koordinatzen ditu Gipuzkoako eta Arabako errepideetako funtzionaltasuna eta jarduketak eta lurralde planak.

Gipuzkoako Errepiden lurralde planaren aurreapena 1994koa da; ondoren, 1997ko urrian, behin betiko lurralde plan sektoriala egiteko agindu zen, onetsitako planaren aurrerapenetik abiatuta. LPS horrek hasierako onespina lortu zuen orduan, eta 2004. urtean zen berraztertzea. Gaur egun, plan horren berrikuspina egiteko prozesuan dago.

Plan horrek proposatzen du Nafarroarekiko bigarren mailako loturak hobetzea GI-2130 errepidean barna, Tolosatik Nafarroako mugara Berrobi, Elduaie eta Berastegin barna, Leitzañ Nafarroako Autobiarekin bat egin arte. NA-1230 errepidea Nafarroako tartean hobetzeko aukera ere aztertu zen, Leitzatik Gipuzkoako mugara bitartean.

Arabako Foru Diputazioak ere 2008an onetsi zuen bere errepide plan integrala (2004-2015), eta bertan jasotzen dira Araba eta Nafarroako lurraldeen artean egin beharreko bigarren mailako jarduketak guztiak.

- A-126 egokitzea A-3136 errepidearekiko gurutzagunetik Nafarroako mugaraino (Angostinan).

- A-126 egokitzea, Nafarroako mugatik (Genevillan) Santikurutze Kanpezuraino (Int. A-132).

- A-2126 errepidearen trazadura hobetzea eta plataforma zabaltzea, A-126aren gurutzagunetik, Bernedon, Nafarroako mugaraino.

- A-2126 errepidearen egokitzapena, Nafarroako mugatik Oiongo hiri-eremura (Nafarroako muga-Yecora tartea)

- A-3116 errepidea zabaldu eta plataforma hobetzea, adarretik Nafarroako probintzia mugaraino (Larragoan).

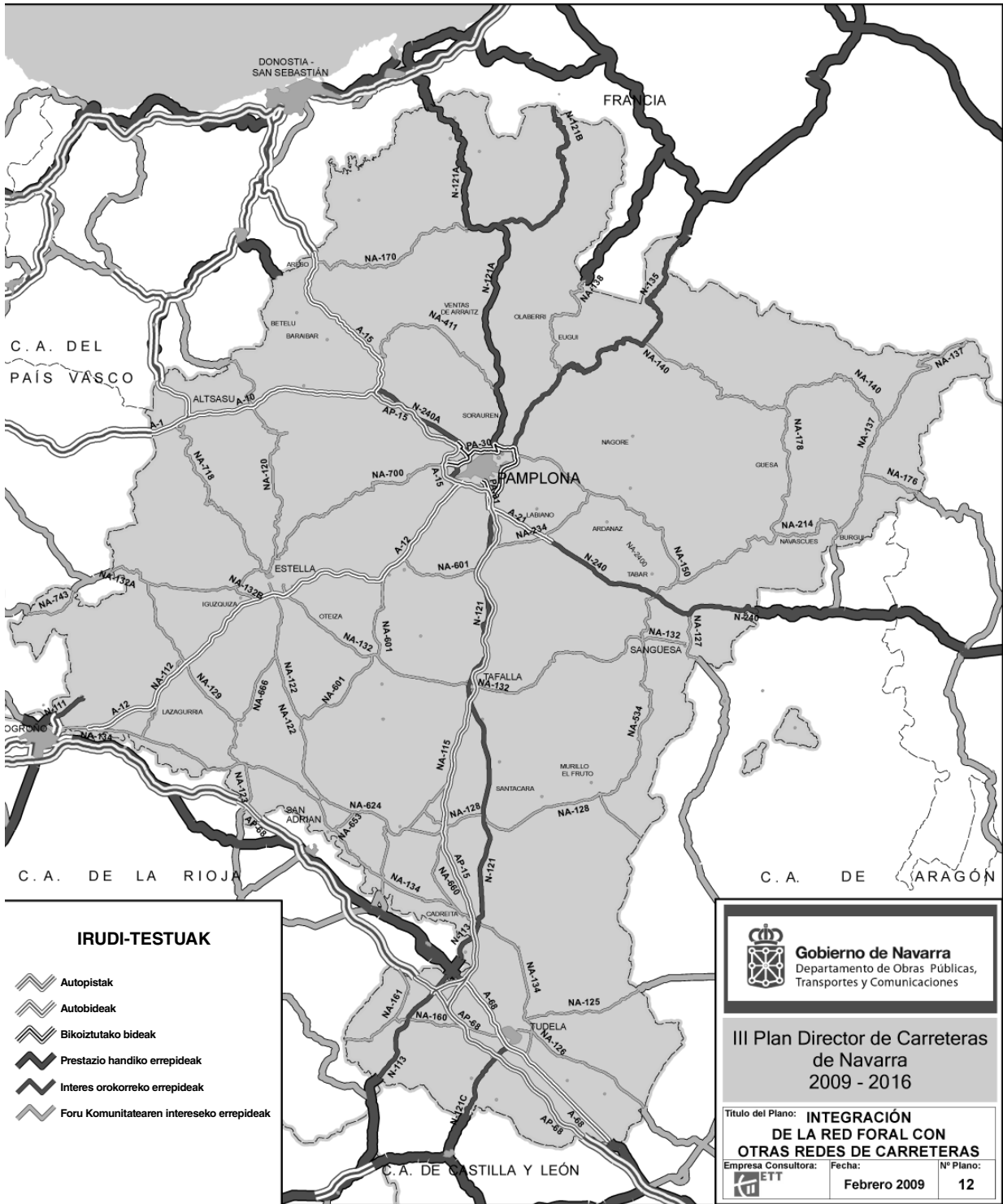
- A-3220 errepidearen trazadura hobetu eta plataforma handitzea, Lantziegoko hiri-eremuaren amaiera/A-4209 gurutzagunetik hasieraraino (Larragoan). Lantziego eta Kripango Udalaren eskaera bat jaso da, Assatik Nafarroako mugara bitartekoa hobetzeko.

- A-3220 errepidearen trazadura hobetu eta plataforma handitzea, Kripango ekialdeko saihesbidearen amaieratik Nafarroako mugaraino. Lantziego eta Kripango Udalaren eskaera bat jaso da, Assatik Nafarroako mugara bitartekoa hobetzeko.

- A-3220 errepidearen trazadura hobetu eta plataforma handitzea, A-124 errepidearekiko guru-

tzagunetik Lantziegoko hiri-eremuaren hasieraraino. Kripango ekialdeko saihsbidearen amaieratik Nafarroako mugaraino. Lantziego eta Kripango Udalaren eskaera bat jaso da, Assatik Nafarroako mugara bitartekoa hobetzeko.

- A-3226 errepidearen saihsbidea Moredan, saihsbidearen hasieratik Nafarroako mugaraino.



IRUDI-TESTUAK

- Autopistak
- Autobideak
- Bikoiztutako bideak
- Prestazio handiko errepideak
- Interes orokorreko errepideak
- Foru Komunitatearen intereseko errepideak



Gobierno de Navarra
Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones

III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 - 2016

Título del Plano: **INTEGRACIÓN DE LA RED FORAL CON OTRAS REDES DE CARRETERAS**

Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
ETT	Febrero 2009	12

12. FORU SAREA ETA LURRALDE PLANEAMENDUA

12.1. NAFARROAKO LURRALDE ANTOLAMENDUKO PLANAK (LAP)

Nafarroako lurralde antolamenduko planetan garatzen da Foru Komunitateak lurraldearen arloan ezarri duen estrategia, hau da, lurraldea hiri-erregio gisa antolatzea, erdigune funtzionala Iruñean duela.

Ibilgailuen komunikazioen ikuspuntutik, estrategia horrek honakoak garatzea eskatzen du:

- Kanpoko loturak
- Tarteko guneen erlazioak garatzea
- Gainerako populaziguneen irisgarritasuna

Lurralde antolamendu mota honen xedea da Nafarroako bideen esparruan atzeman diren arazoei aurre egitea:

- Alboko kokapena garraio ardatz handiekiko
- Edukiera handiko sarearekiko irisgarritasun txikia, batez ere Pirinio aldean
- Zeharkako komunikazioen hobekuntza, sarea trinkotuz
- Garraio publikoaren erakargarritasuna hobetzea
- Egun dauden ardatzetan trenbideko garraioa bultzatzea

Horrez gain, xedea da lurralde osoaren garapena, ipar-ekialdeko eskualdearen irisgarritasuna hobetuz eta bide handiak lotzen dituzten zeharkako sareak mantendu eta hobetuz.

Helburu horiek lortzeko, oro har, LAPak adierazten du zein bide nagusitan egin behar diren jarduketak. Jarduketa horiek erregio bakoitzeko LAPean zehazten dira eta, kasu batzuetan, zabaldu ere bai.

Erregioz gaindiko komunikazio bideak:

• AP-15 autobidea (1) Iruñeraino, A-15 Iruñeko mendebaldeko ingurabidea, AP-15 (2) eta haren jarraipena A-15 Leitzarango autobiarekin

- A-12 Done Jakue bideko autobia
- A-10 Sakanako autobia eta haren luzapena A-1 Iparraldeko autobian
- N-121-A errepidea Iruña-Behobia
- Ebroren ardatzaren multzoa, A-68 Ebroko autobiak, Vasco-Aragonesa autobideak eta NA-134 Ebroren ardatzeko errepideak osatua.

- A-21 Pirinioetako autobia
- Pirinioetako konexioa, Luzaiden barna (egungo N-135)

• Iruñeko PA-30, PA-32, PA-33 eta NA-30 ingurabideen multzoa

- Medinaceli-Soria-Tutera autobia

Proposatutako sarea osatzeko bideak:

• Lizarra-Zangoza komunikazioa: egungo N-132 (Lizarra-Tafalla-Zangoza), Gasteizeraino luzatua NA-132-A errepidean barna eta A-21 errepidearekiko lotura Zangozatik.

• Acedo-Azkoi-Zangoza komunikazioa: aurrekoa inguratzen du, NA-129, NA-134, NA-624, NA-128, NA-121, NA-124, NA-534 eta NA-5340 errepideetan barna, Acedotik Zangozara eta A-21 errepidearekiko loturara.

• Irunberri-Agoitz-Iruña: Lizarra-Zangoza ardatzaren koroa ixteko iparraldean, egungo NA-150 errepidetik jarraituz.

• Ebroren ardatza iragazkortzea: bazterrak lotuz, Miranda de Ebro-Logroño-Tutera-Zaragoza-Tarragona korridore ekonomikoa garatu liteekela aurreikusita. Hiru konexio planteatzen dira: N-111 Ebroren ardatzarekin; Lodosa-Ap-15 konexioa; eta Ebroren ardatzeko bideen arteko lotura Milagron.

• Iparraldeko komunikazioa: eraztun kontzentrikoak ixtea, A-21 autobiatik hasita, Esako urtegiaren azken zatian, NA-137 errepidean barna, NA-140 errepidean barna jarraitzeko Pirinioetan zeharreko bidearekin lotu arte. Pirinioetan zeharreko tartea N-121 errepiderantz jarraitzen du (Zubiri eta Olague lotuz), ibilbidea egungo NA-120 errepidean amaitzeko (A-15-Donostia).

LAP 1: Pirinioak

LAP 1 izeneko eremuan jarduketa hauek sartuta daude:

• Pirinioez hegoaldeko autobia (A-21 Pirinioetako autobia): Longida, Urraulbeiti, Urraulgoiti, Zaraitzu eta Erronkaribar eta Irunberri, Nabaskoze eta inguruko herriak edukiera handiko azpiegituretara hubiltzen ditu.

• Pirinioetan zeharreko bidea (Nafarroa-Pirinio Atlantikoak lotzen dituen bidea) eta obra osagarriak: Pirinio Atlantikoekiko akordioa bertan behera gelditu ondoren, bete beharreko helburu bakarra hau da: Iruñera iristeko komunikazioak erraztea Nafarroako Pirinioetako haranetatik.

• Izaba-Ereta errepidea: Helburua da Erronkaribarko ipar-ekialdeko zentroa garatzea.

- Elkoatz-Aristu-Azparren konexioa: Aretako mendietan dagoen zaku-hondoa arinduko du.

LAP 2: Nafarroa Atlantikoa

LAP 2an sartutako eremua edukiera handiko bi bidek gurutzatzen dute: A-10, Irurtzundik Altsasura, non A-1 errepidearekin eta A-15arekin lotzen den, Guliako AP-15arekiko lotunetik erkidegoko mugaraino (Areso). Mugan dagoenez zaila da bateratzea ibilbide luzeko trafikoa eta barneko mugimenduak. Ekialdean, berriz, irisgarritasun falta nabarmena dago. Hori dela eta, lurralde jarduketarako bi arlo planteatzen dira errepideen sarean:

- Ipar-ekialdean, edukiera handiko bideetarako irisgarritasuna hobetzea.

- Bide handiak elkar lotzen dituzten zeharkako sareak mantendu eta hobetzea

Gabezia horiei aurre egiteko honakoetan aurreikusi dira jarduketak:

- N-170, Doneztebe/Leitzan

- N-121-B, Otsondoko tunelean.

- Kintoa, LAP1 eta LAP2 planetan sartzen diren eremuen arteko komunikazioak hobetzeko.

- Alkitaniarekiko bigarren mailako komunikazioak hobetzea

LAP 3. Erdigunea

Erdiguneak, Iruña ingurukoak, hogeita zortzi mugape hartzen ditu, hamazortzi udalek administrazioak, hiri bakar batean egituratuta, multzo osoa kudeatzen duen entitate administratiborik ez bada go ere.

LAP 3aren helburu orokorren artean dago eskualdeko guneen arteko konektibitatea hobetzea eta mugigarritasun iraunkorra areagotzea garraiobide guztietan. Bide sareari dagokionez, helburu funtsezkoena da Iruñerako eta inguruko udalerrietarako sarbideko eskema erradiala zabaltea, haien egitura aldatu gabe. Horretarako, jarduketa hauek proposatzen dira:

- Hiriaren eta inguruko guneen arteko bide loturako bultzatzea.

- Hiriraino iritsi eta barneratze bideak bikoizteari dagokion politikari eustea, arreta berezia emanez A-12 autobiarri.

- Sarebegiak osatuz, eremuak elkar lotzeko sare bat diseinatzeko aukera ematen duten espazioak aurreikustea

- Hiri erdiko auzoen bi ingurabideak ixteko aukera aurreikustea

- Mugigarritasun iraunkorra irmo bultzatzea

- Hiriaren bide sarea erabilera anitzetarako gune izan dadin diseinatzera bideratuko duten irizpideak zehaztea

LAP 4. Erdiko aldeak

LAP 4ak hainbat helburu estrategiko ezartzen ditu errepideen sarerako:

- Bide handiak elkar lotzen dituzten zeharkako sareak mantendu eta hobetzea

- Ardatz erradialen artean bi koroa sendotzea:

- √ Lizarra-Zangoza ardatza. NA-132 errepidetik hasita (Lizarra-Tafalla-Zangoza), bere luzapenarekin Gasteizerantz, NA-132 errepidean barna, eta A-21 autobiarrekiko lotura Zangozatik (Iruña-Jaka). Horrela, loturik geldituko dira A-12 Done Jakue bideko autobia, AP-15 Nafarroako autobidea eta A-21 autobia (Iruña-Jaka).

- √ Acedo-Azkoien-Zangoza ardatza. Aurrekoaren inguruan, NA-129 errepidean barna doa (Acedo-Lodosa), NA-134 (Ebroren ardatza), NA-624 (Azkoien-Andosilla), NA-128 (Caparroso-Azkoien), N-121 (Iruña-Tutera), NA-124 (Caparroso-Zarrakaztelu), NA-534 (Judasen Benta-Oibar-Zarrakaztelu) eta NA-5340 (Zangoza-Kaseda).

- Tafallako saihsbidea eraikitzea

Aurreko helburuak betetzeko, jarduketa zehatzak proposatzen dira bide hauetan:

- A-21 Pirinioetako autobia, Judasen Benta-Esa

- A-21 Pirinioetako autobia, Esa-Nafarroako muga

- Bideko autobia Logroñorekin lotzea

- NA-132 errepidea hobetzea eta bultzatzea, eta Zangoza ingurua Jakako autobiarren inguruan antolatzea, ekialde-mendebalde zeharkako konexioen begizta hegoaldeetik ixtea bermatzeko. Tafallako saihsbidea.

- Lizarraldeko egungo barne komunikazio sarea sendotu eta hobetzea

- Burunda eta Ebroren ardatza lotzea Urbanan eta Egaibarren barna, iparraldetik hegoaldera.

- Pirinioak eta Erribera lotzea, Ledea, Irunberri, Kaseda, Zarrakaztelu eta Caparroson barna

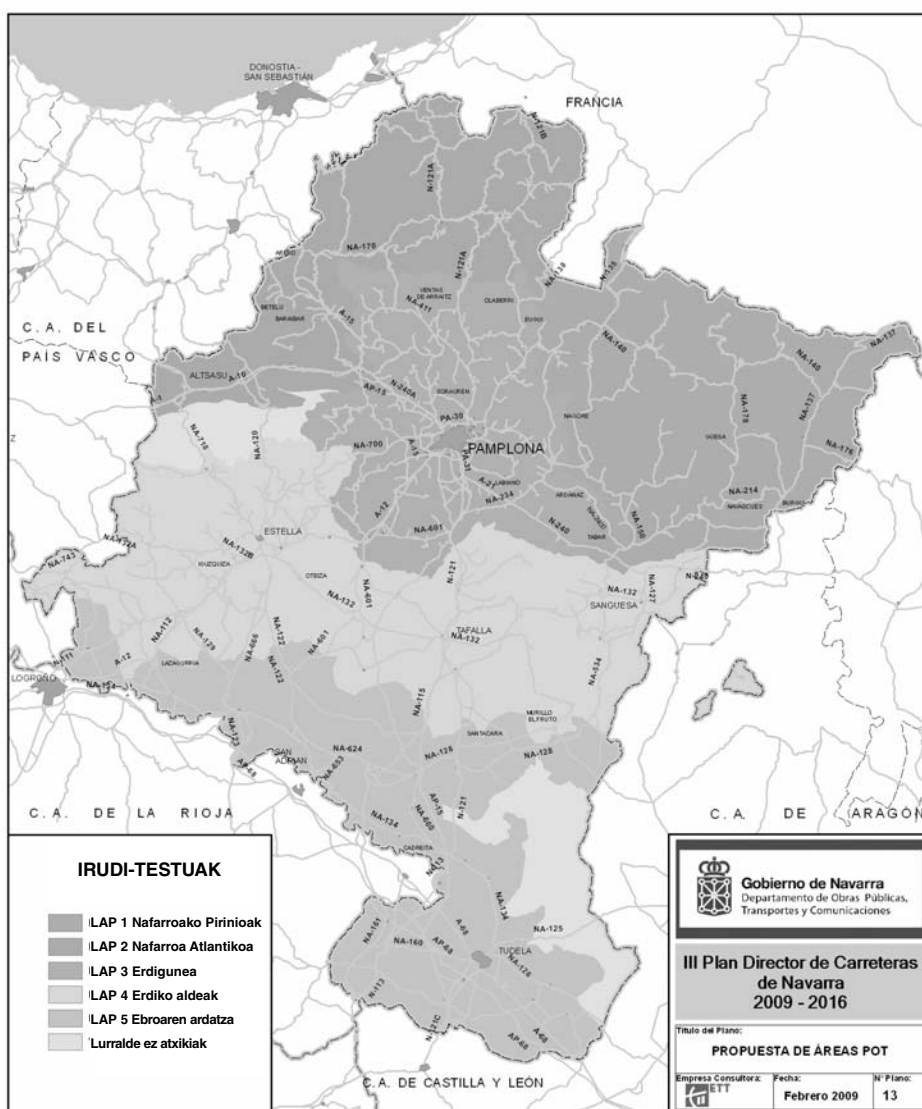
LAP 5. Ebroren ardatza

LAP 5ak hartzen duen eremua Ebroren ardatzari begira dago guztiz, eta ardatz horrek lurraldea egituratu eta biziguneak lotzeko eginkizuna betetzen du. Bide azpiegiturek sendotu egiten

dute zeregin hori, Tuter-Logroño (NA-134), Tuter-Ejea de los Caballeros (NA-125) eta Tuter-Tauste (NA-126) ardatzekin, guztiak Foru Komunitatearen intereseko sarearen parte. Eskualde mailan eskema hori bera ageri da, NA-160 (Tuter-Fitero) eta NA-161 errepideekin (Corella-Rincón de Soto). Bi maila horietatik gorago AP-68 autobideak (logroño-Tuter) eta N-232 errepideak eratzen duten korridorea dago; N-232 errepidea bikoiztua dago Castejón-Tuter-Cortes tartean.

Egungo ardatza sendotze aldera jarduketa hauek aurreikusi dira:

- Bide sare berriak (Tuter-Medinaceli), Tuter eta, horrenbestez, Ebroren ardatza inguruko lurraldeekin eta eskualdeekin lotzen dituztenak.
- Ebroren bi bazterretan dauden ibilgailuendako bideen arteko joskurak sendotzea
- Viana-Lodosa-San Adrián-Milagro-Valtierra-Tuter ardatza hobetzea, NA-134 errepidea indartuz, A-68 autobidearen alternatiba izateko, eta Calahorra-San Adrián-Azkoien tarteak hobetzea



12.2. IRUÑERRIKO BIDE SAREAREN KASU BEREZIA

Iruñerriko bide sarea saihezbide batekin egituratuta dago; gehienbat edukiera handiko bideek osatzen dute, eta hiri arteko bideak eta eskualde eta tokiko sareak, eskualdeko bertako trafikoak bideratzen dituztenak, lotzen dituzte. Saihezbidea tarte hauek osatzen dute:

- Mendebaldean eta hegoaldean A-15 autobidea du euskarri. Saihezbidean, autobide tarte hori bidesaririk gabekoa da eta A-15 Iruñeko Ingurabidea (mendebaldea) du izena.

- Beste saisbide bat dago barrualderago, ekialderantz, NA-30 errepideak (Landabengo sarbidea) eta PA-30 ingurabidearen lehen tarteak osatua, jarraipena PA-30ean (Iparraldeko Ingurabidea) duena, hegoaldean A-15arekin lotu arte.

- Iparraldeko tarte PA-34 (Iruñeko mendebaldeko sarbidea) eta PA-30 (Iruñeko iparraldeko ingurabidea) ingurabideek osatzen dute. PA-34 errepideak A-15 eta PA-30 (Iruñeko iparraldeko ingurabidea) lotzen ditu. PA-30 ingurabideak (Iruñeko iparraldeko ingurabidea) ekialderantz segitzen du N-121-A eta N-135 errepideekin bat egin arte. N-121-A errepidetik N-135 errepidera bitarteko tarte ez da edukiera handiko bidea.

- Ekialdeko tarte PA-30 da (Iruñeko ekialdeko ingurabidea), PA-30 (Iruñeko iparraldeko ingurabidea) iparraldeko muturrean A-15aekin eta PA-31rekin (Iruñeko hegoaldeko sarbidea eta aireportua) lotzen dituena hegoaldean.

Bide hierarkizazioak aukera ematen du Iruñerriko bideei buruzko ideia orokor bat izateko, lehentasuna emanaz erabilera edo eginkizun zehatz batzuei bide mota bakoitzean.

Bide sareak funtsezko bi eginkizun betetzen ditu. Batetik, garraiorako bidea da, publiko nahiz pribaturako, motorizatu gabeko trafikoa barne. Bestetik, jarduera sozioekonomikoetarako euskarria da, bertatik oinezkoak eta ibilgailuak eraikintan sartu eta bertatik ateratzen baitira.

Bide sarearen eginkizunen ondorioz, esan daiteke bide sareak lurraldearen zatiak lotzen dituela eta, zenbateko distantzia izan jarduera edo etxebizitza guneetara, halakoa izanen da eragin eremua. Bi aldagai horiek (lurraldeko zer elementu lotzen dituen eta eragin eremua) ezartzen dute bideen hierarkia: hirien artekoak, hiri barnekoak, tokikoak, etab.

Pauta horiei jarraikiz, bide hierarkia bat ezartzeko erabiltzen diren irizpideen artean hauek daude: tarteen ezaugarri funtzionalak eta geome-

trikoak, trafiko kopurua, eta zein jarduera sozioekonomiko garatzen diren ondoan, bide horiek zerbitzua emanda.

Aurreko irizpide horietan oinarrituta, sarearen sailkapena hau da: lehen mailako bideak (hirien artekoak eta hiri barneko arterialak), banatzaileak eta tokikoak.

Hirien arteko lehen mailako bideak

- Distantzia luzeko mugimenduak bideratzen dituzte eta hirira sartzen diren ibilgailuak banatzen eta loturazko lanak betetzen dituzte.

- AP-15 autobidearen jarraipena den Iruñeko mendebaldeko Ingurabidea da bide mota horren adibide bat.

Bide arterialak

- Iruñerriko sare nagusia osatzen dute. Haien helburua da hiriko alde desberdinak lotzea, eta trafiko gehiena kale horietan barna gelditu gabe joaten da.

- Horrela, eta Iruñerriko bideen egitura zein den ikusita, bide erradialak eta zeharkakoak daude.

- Multzo honetan sartuta daude ingurabideak, Nafarroako etorbidea, Zaragozako etorbidea eta Nafarroa Behereko etorbidea.

Bide banatzaileak

- Hiriko eta hirien arteko trafikoak tokiko sareantz banatu edo bideratzeko eginkizunak bete ditzakete. Tarteko bideak dira, kasu batzuetan jarraipenik ez dutenak hirien arteko ibilbideetan. Hiri barneko mugimenduak dira nagusi bide mota honetan.

- Talde honetan sartuta daude: Sanduzelako etorbidea, Marcelo Celayeta etorbidea eta Atarrabiako etorbidea, Antso Azkarraren etorbidea, Pio XII.aren etorbidea, Nafarroako etorbideetik Armadaren etorbidera bitarte, eta Baionako etorbideak eta Armadaren etorbideak eratutako ardatza.

Tokiko bideak

- Nagusiki, haien eginkizun nagusia bide bazterretan dauden erabiletara irispidea ematea da.

- Bide hauetan, distantzia luzeko mugimenduak hiri barneko trafikoa baino gutxiago dira eta, honen barrenean, paseko mugimenduen kopurua txikiagoa da bide bazterretan dauden jardueretara sartu-ateratzekoena baino.

Iruñerriko **trafikoaren azterketan** bi esparru hartu dira aintzat:

- Hirien arteko sarea: Iruñerrira kanpotik sartzen den trafikoaren bolumena neurtzeko aukera ematen du. Komeni da aipatzea sare honen zati handi bat, Iruñeko ingurabidea, erabiltzen dela bai distantzia luzeko hirien arteko bidaietarako, jatorria eta destinoa Iruñerritik kanpo dutenetarako, bai Iruñerriaren barruko hirien arteko bidaietarako.

- Iruñerriko bide sare osoa.

Hirien arteko bideen sareko trafiko datuak

Nafarroako Foru Komunitateko errepideen sareko 2007ko neurketa planean jasotakoak dira.

Trafikoari buruzko datuek erakusten dute bolumen handienak batez ere Iruñeko Ingurabidean (PA-30) eta A-15 autobidean daudela, Iruñetik Noainera bitarteko tartean.

Trafiko handiena duten Iruñeko Ingurabideko tartekak hauek dira: PA-30 (Iruñeko ingurabidea (iparraldekoa) eta Iruñeko ingurabidea (mendebaldekoa)), NA-231 errepidearekiko loturatik ekialderantz, eta PA-30 (Iruñeko Ingurabidea (Ekialdea)), A-12tik PA-30arekin bat egin arte.

Ondoren zehatz-mehatz aztertzen dira Iruñeko ingurabideko tartekak banan banan.

Bidesaririk gabeko A-15 autobideko tarteren batek du Iruñerriko Eguneko Batez Besteko Intentsitate (EBI) altuenetako bat. Halere, Iruñerrian barna doan eta EBI altuena duen A-15aren tarte hori ez dago ingurabideetan. Tarte hori Iruñeko hegoaldeko sarbidea da, Noaindik, eta bertan EBI 50.000 ibilgailutik gorakoa da eguneko.

2000tik 2005era bitarteko epean, Iruñerria gurutzatzen duten A-15aren tartetean, trafikoaren urteko batez besteko hazkunde tasa %5ekoa izan zen. Hazkunde handienak ingurabideko tartetean erregistratu dira.

Iruñerriko istripuen eta puntu beltzen azterketak Iruñeko udalerrria eta Iruñerriko hiri arteko erre-

pideak ditu jomuga. 2007an, Iruñerrian ez zegoen istripu ugariko tarterik, ez eta arriskua izan daitekeen tarterik ere. Badira, ordea, zenbait puntu zail, istripua gertatzeko aukera nabarmenekoak. Puntu horietan hildakoak eragin dituzten istripuak gertatu dira aurreko urteetan. Puntu zail horietan hauek nabarmendu daitezke:

- A-15 autobidearen eta Ezkizozko errepidearen arteko lotunea (NA-6001).

- A-12ren lotura Zizur Nagusian.

Iruñerriko sarearen arazo nagusiak ez datoz tarte bikoiztuetan duen edukieratik, oraingoz, trafiko handieneko orduetan izan ezik, zerbitzu maila ona baitute (ingurabideetan kopuruak 35.000tik 40.000 ibilgailura bitartekoak dira egunean), lotune eta gurtzaguneetatik baizik, inguruetan diren etxebizitza ugariengatik. Arazo kopuruagatik aipatzekoak dira Sarrigurengo lotunea, Berriozar eta Noaingo biribilguneak eta Mutiloako erdi-lotunea.

Iruñerriko egindako azterketan, etorkizuneko etxebizitza kopuruari buruzko 4 kalkulu hauek erabili dira:

– E1, 2016. urterako, 17.147 etxebizitza berriekin

– E2, 2026. urterako, 36.765 etxebizitza berriekin

– E3, 2016. urterako, 36.765 etxebizitza berriekin

– E4, 2026. urterako, 58.208 etxebizitza berriekin

Lanerako hipotesi horiekin, Iruñeko erdigunean populazioari 50.000tik 150.000 biztanlera bitarte gehituko zaizkio, hau da, egungo 320.000 biztanleetatik 370-470.000 biztanletara igoko da populazioa. Hortaz, ibilgailu pribatuaren bidezko mugagarritasuna lau O/D matrizeetan islatzen da, guztira zatiki hauekin, denboraren arabera:

	Mugagarritasuna 2007	E1	E2	E3	E4
		2016	2026	2016	2026
Mugagarritasunaren matriza (gehiketa)	478.071	556.100	685.343	606.300	740.400
% (2007ko urtekoarekin alderatuta)		16,3	43,4	26,3	54,9

Lan hipotesiaren arabera, 2016rako, ibilgailu pribatuaren bidezko mugigarritasunak %16,3 gora eginen luke, etxebizitzaren kopuruari 17.000 gehitzen bazaizkio, eta %26,3, denbora epe berean 36.765 etxebizitza berri badira.

2026rako, berriz, ezarritako hipotesien arabera, mugigarritasunaren igoerak %43,4tik %55era bitartekoak izanen lirarteke, betiere aurreikusitako 58.000 etxebizitzaren hiri garapenekin lotuta dauden biztanle eta jarduera hazkunde erritmoak beteko balira.

Eraitza horietatik abiatuta, ondorioa da ingurabideetan bikoiztuta ez dauden tarteen arazoak egonen direla, edukiera faltagatik, eta horrek esan nahi du beharrezkoa dela bikoizketak amaitzea plan honek hartzen duen epean.

Etxebizitzaren hazkundearen arlorako aztertu diren etorkizuneko aurreikuspen horiek aurretiazko

azterlan bat egitera behartzen dute, kanpoko ingurabide berri bat eraikitzeke lurzorua gordetzeko, batez ere eskualdearen hegoaldeetik eta ekialdeetik erraztuko duena etxebizitza, merkataritza eta hirugarren sektoreko guneak garatzeak ekarriko duen mugigarritasuna.

Ondoko taulan jaso dira Iruñerriko hirigintza garapen guztiak (2016 eta 2026rako kalkulatuak), eta mapetan, berriz, eskualdeko bide sarean sortuko duten trafikoaren eragina.

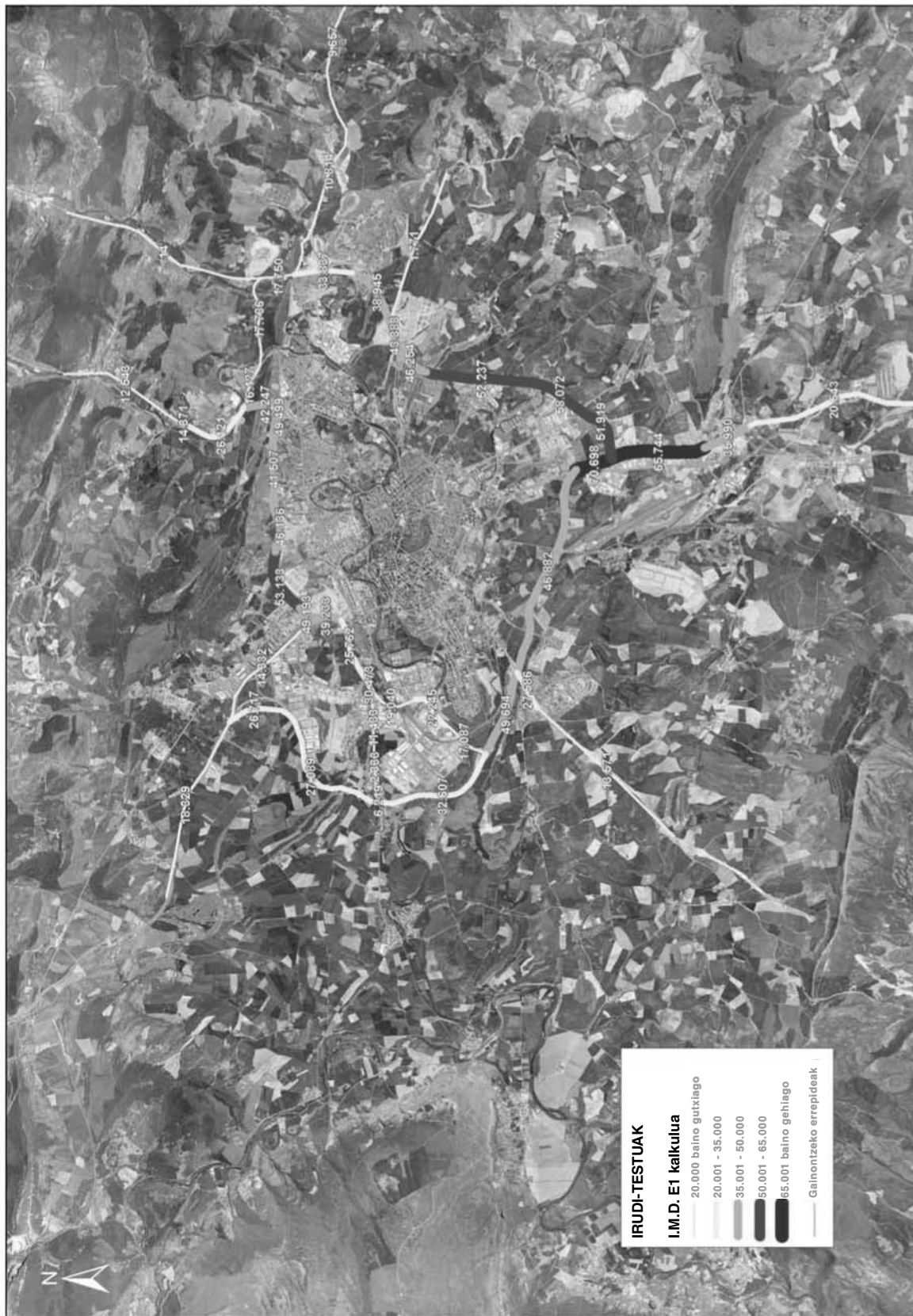
Azkenik, Iruñerriko trafikoaren mapa ageri da, 2026koa, kanpoko ingurabide berri bat ere kontuan hartuta.

Hiri garapenak

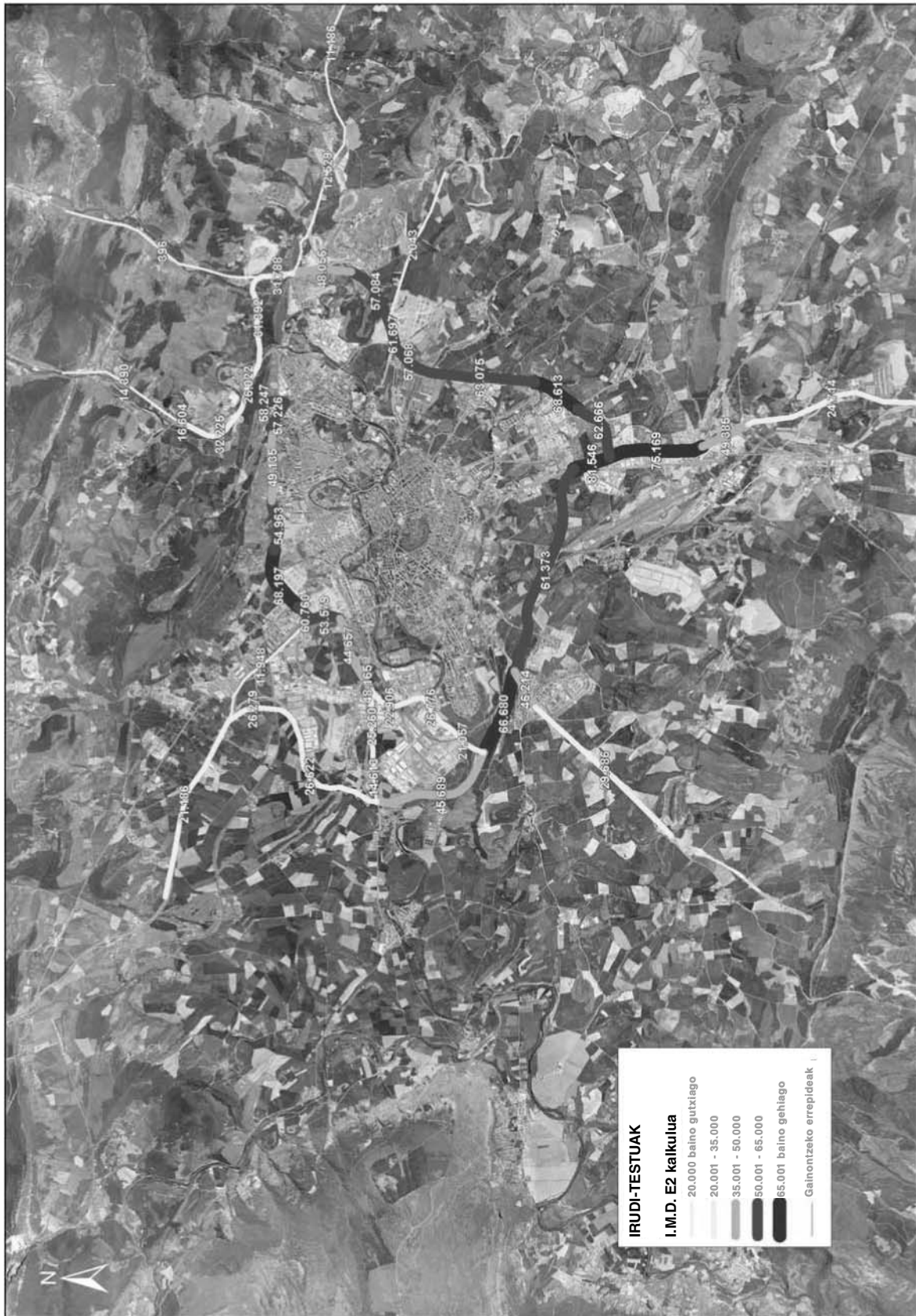
Etxebizitza kopurua denbora-mugaren arabera, eta hipotesiak.

Herria	Proiektaturiko etxebizitzak	E1	E2	E3	E4
		2016	2026	2016	2026
Antsoain	1.460	219	219	219	219
Barañain	920	368	736	736	920
Beriain					
Berriobeiti	500	500	500	500	500
Artika berri	1.800	900	1.800	1.800	1.800
Berriozar	1.032	1.032	1.032	1.032	1.032
Burlata					
Ripagaina	3.964	2.378	3.964	3.964	3.964
Zizur Txikia	396	59	59	59	396
Etxauri					
Eguesibar	8.000	0	4.000	4.000	8.000
Sarriguren	4.600	690	690	690	690
Ezkabarte	900	450	900	900	900
Galar	480	72	72	72	72
Donapea	4.300	1.290	3.010	3.010	4.300
Uhartea	1.189	178	178	178	178
Mokarte	395	395	395	395	395
Txulapain					
Noain (Elortzibar)	1.060	159	159	159	195
Olaibar					
Oitza					
Orkoien	800	120	120	120	120
Iruña					
Etxabakoitz (AHT)	7.005	1.401	4.203	4.203	7.005
Sanduzelai (AHT)	1.125	225	675	675	1.125
Lezkairu	6.270	1.881	4.389	4.389	6.270
Magdalena	500	75	75	75	75
Arrosadia	1.293	1.293	1.293	1.293	1.293
Tiebas-Muru Artederreta					
Arangurenko Ibarra	3.100	465	465	465	465
Mutilbenartekoa	1.658	1.658	1.658	1.658	1.658
Atarrabia					
Zabaltza					
Zizur Nagusia	1.672	1.337	1.672	1.672	1.672
Gendulain	15.000	0	4.500	4.500	15.000
Etxebizitza, guztira	69.419	17.147	36.765	36.765	58.208

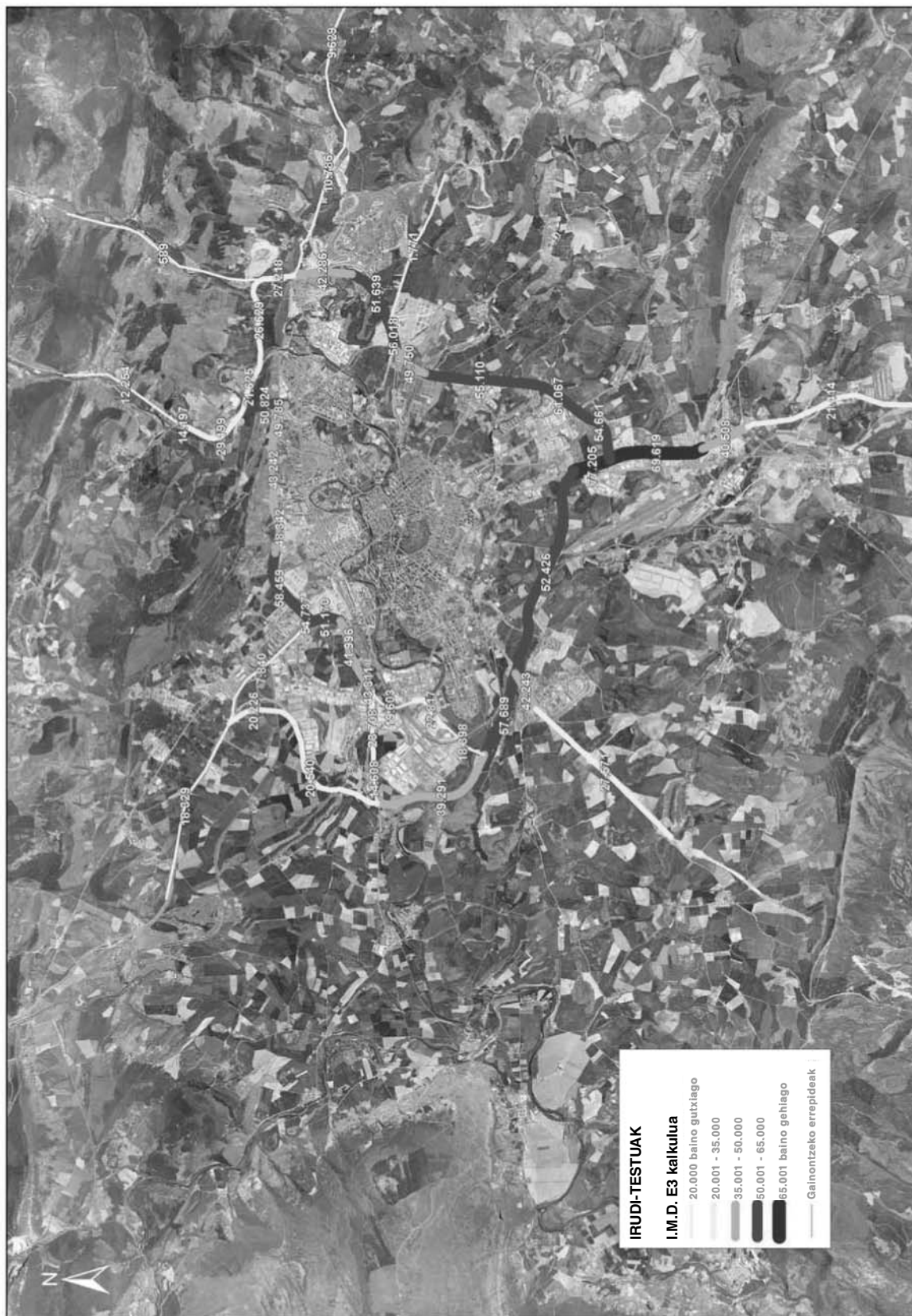
2016. URTEA. E1 KALKULUA. 17.147 ETXEBIZITZEN GEHIKUNTZA



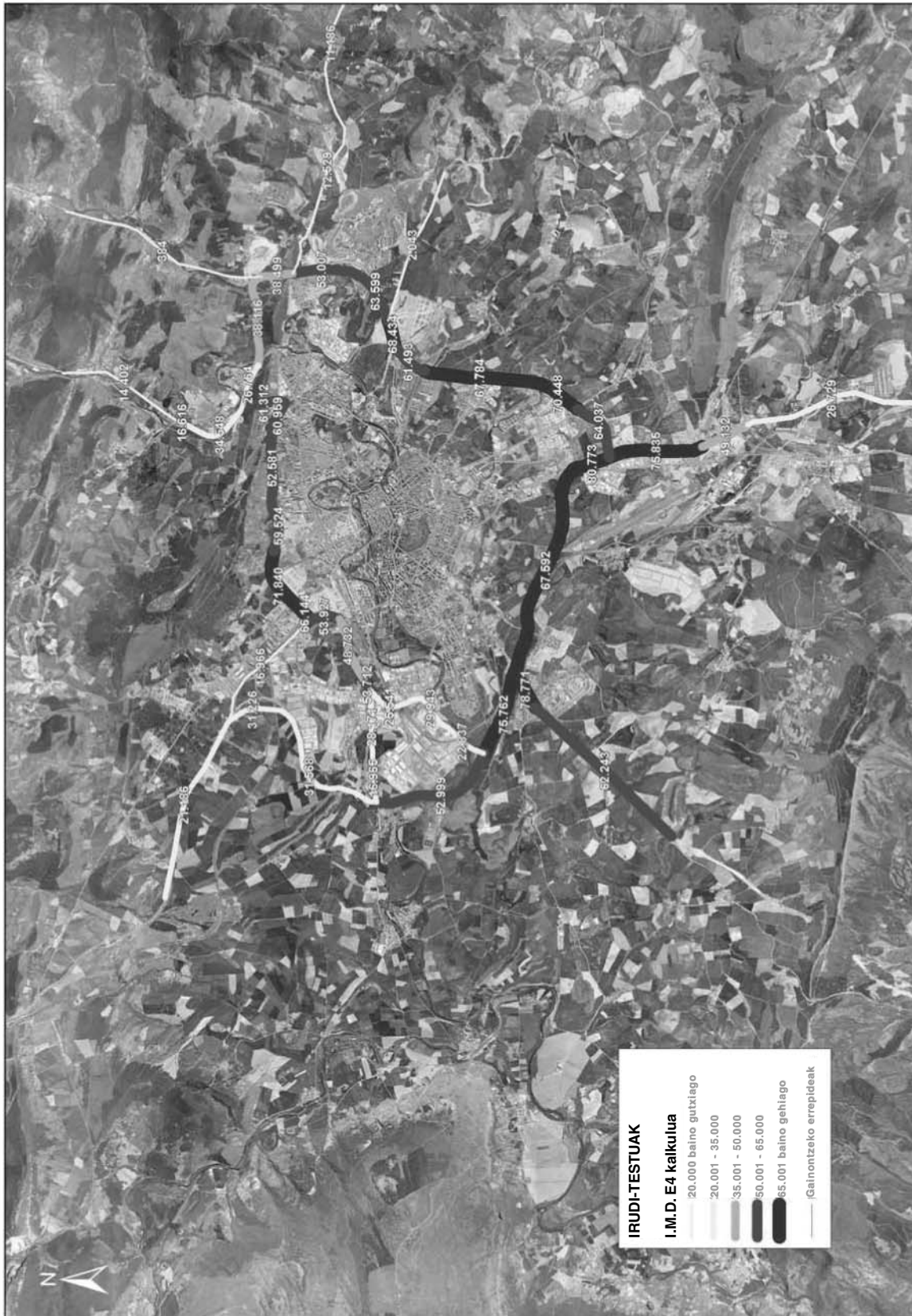
2026. URTEA. E2 KALKULUA. 36.765 ETXEBIZITZEN GEHIKUNTZA



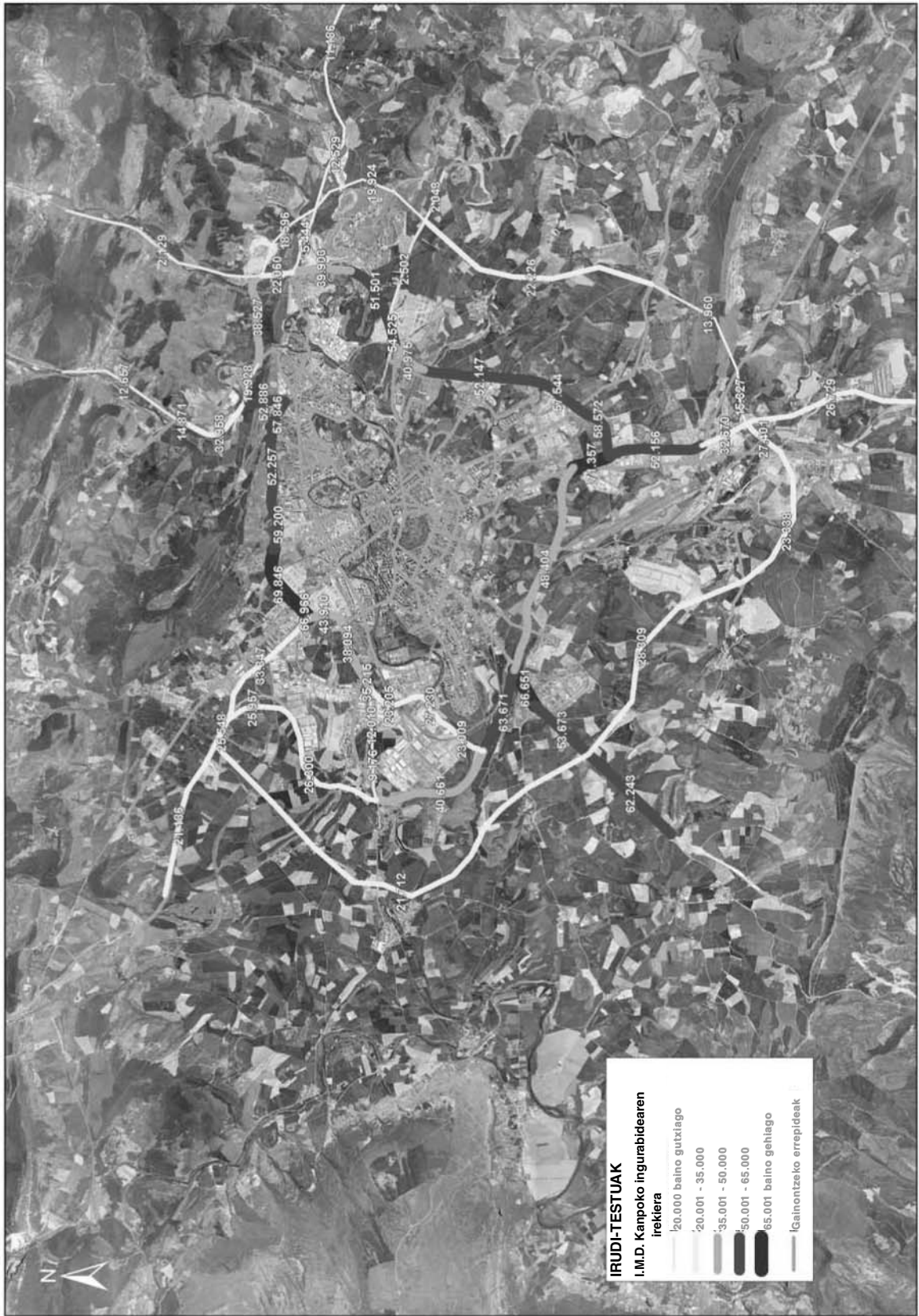
2016. URTEA. E3 KALKULUA. 36.765 ETXEBIZITZEN GEHIKUNTZA



2026. URTEA. E4 KALKULUA. 58.208 ETXEBIZITZEN GEHIKUNTZA



2026. URTEA. E5 KALKULUA. 58.208 ETXEBIZITZEN GEHIKUNTZA



13. JARDUKETEN EZAUGARRIAK

Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzaileak (2009-2016) eusten die Nafarroako Errepideen II. Plan Zuzentzailearen arabera (2002-2009) Nafarroako errepide tartek bete behar dituzten gutxieneko parametroi buruzko irizpideei, halako moduan non egun gutxieneko parametro horiek betetzen ez dituzten tartek plan zuzentzaile berriaren esku-hartzerik izan beharrik ez duten tartetzat hartzen dira.

Gutxieneko parametro horiek "Esku-hartzeko atalaseak" deitzen dira, eta zenbait ezaugarri teknikoren arabera ezartzen dira; ezaugarri horien eskakizun maila errepidearen kategoriaren arabera da edo Nafarroako orografiako zein tokitan dauden kontuan hartuta.

Nafarroako errepideen sareko zein tartetan ez diren betetzen esku-hartzerako gutxieneko baldintzak behin zehaztuta, errepide tarte horiek egokitu ondoren bete beharreko "Diseinurako irizpide teknikoak" aplikatzen dira.

13.1. DISEINURAKO IRIZPIDE TEKNIKOAK

Hauxe da horiek ezartzearen helburua:

- Nafarroako errepide sarearen parametroak homogeneizatzea.

- Kilometro bakoitzeko kostuaren baldintza ekonomikoko batzuk ezartzea, jarduketa motaren arabera tasatuak.

- Sarearen luzera toki gehiagotara iristeko aukera ematea, Plan Zuzentzailean sartzeko modukoa.

- Proiektuak erredaktatzeko lanak erraztea.

Diseinurako irizpide teknikoak hiru baldintzatan oinarrituta definitzen dira:

- Esku-hartze intentsiborako prozedura bat ezartzen da ("I" motakoa), esku-hartzea behar duten errepide mota guztietarako, trafikoa, eguneko, 2.000 ibilgailutik gorakoa denean.

- Esku-hartze estentsiborako prozedura bat ezartzen da ("E" motakoa), esku-hartzea behar duten errepide mota guztietarako, trafikoa, eguneko, 2.000 ibilgailutik beherakoa denean.

- Aurrekoa gorabehera, aurretik esku-hartzea izan duten eta egokitu behar diren ardatz edo errepide tartetan mantendu da aurretik dagoen diseinurako irizpidea, diseinuan etenik ez sortzeko.

Esku-hartze intentsiborako (I. motakoa) ezarritako diseinu irizpideak hauek dira:

	AUTOPISTAK ETA AUTOBIDEAK		
	LAUA	2 GALTZADA	MENDITSUA
Bideko sekzioa	7/10,5	7/10,5	7/10,5
Abiadura erorketak	EZ	EZ	EZ
Gehienezko abiadura	120 km. orduko	100 km. orduko	80 km. orduko
Aurreratzearen portzentaia	—	—	—

	INTERÉS OROKORREKO ERREPIDEAK		
	LAUA	ONDULATUA	MENDITSUA
Bideko sekzioa	7/12	7/10	7/9
Abiadura erorketak	EZ	EZ	EZ
Gehienezko abiadura	100 km. orduko	80 km. orduko	80 km. orduko
Aurreratzearen portzentaia	% 80	% 60	% 40

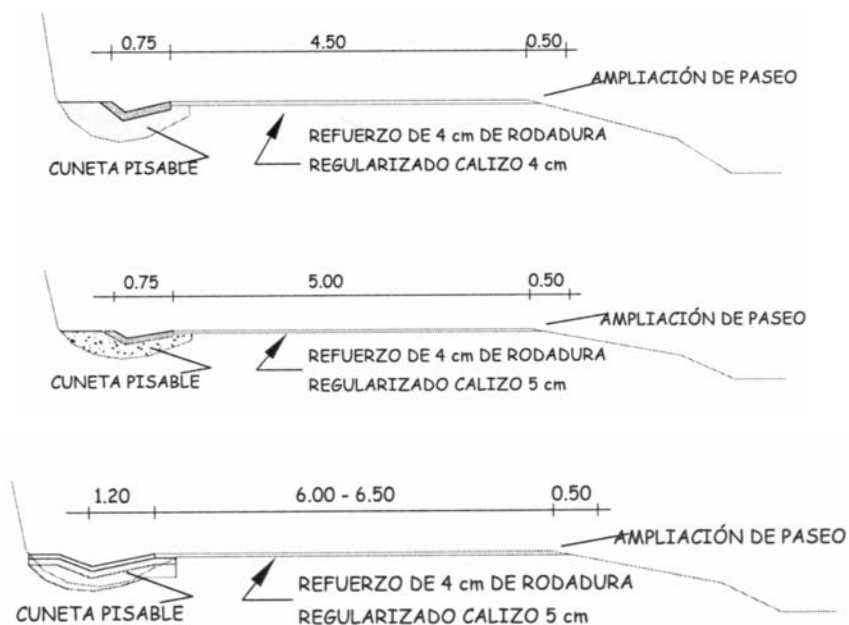
	FORU KOMUNITATEAREN INTERESEKO ERREPIDEAK		
	LAUA	ONDULATUA	MENDITSUA
Bideko sekzioa	7/10	7/9	7/8
Abiadura erorketak	BAI	BAI	BAI
Gehienezko abiadura	80 km. orduko	60 km. orduko	40 km. orduko
Aurreratzearen portzentaia	% 70	% 50	% 30

	TOKIKO ERREPIDEAK		
	LAUA	ONDULATUA	MENDITSUA
Bideko sekzioa	6/7	6/7	6/7
Abiadura erorketak	BAI	BAI	BAI
Gehienezko abiadura	60 km. orduko	60 km. orduko	40 km. orduko
Aurreratzearen portzentaia	% 50	% 30	% 20

Esku-hartze Estentsiborako (E motakoa) diseinu irizpideak hauek dira: bidearen sekzioa handitzeko ingurumenari kalte handirik egin gabe, segurtasuneko arekak ezartzea; trzaduraren zuzenketa puntualak; babes, seinalizazio eta baliak hobetzea; bai eta zoruak sendotzea ere.

ERREPIDE MOTA	ORAINGO GALTZADA (m)	ETORKIZUNEKO GALTZADA (m)	ERREPIDE BAZTERRA		ERREPIDE BAZTERRA
			PISATZEKO		IKUSTEKO
			0,75	0,75	1,20
Tokiko errepidea "en fondo de saco"	3,50 - 4,00	4,50	X	—	—
Tokiko errepidea "en tronco" Erdigunean eta Mendialdean	4,00 - 4,50	5,00	X	—	—
Tokiko errepidea "en tronco" Erribera aldean	5,50 - 6,000	6,00 - 6,50	—	—	X

Ondoko eskema hauetan islatzen dira grafikoki E motako jarduketetarako galtzada sekzio mota guztiak.



13.2. JARDUKETA MOTAK

Sailkapenak lan mota hauek ezarri ditu:

1. Autobia

Trazadura berriko autobiak eraikitzeke jarduketak, galtzada berria sortuz.

2. Galtzada bikoizketak

Jarduketa honek aukera ematen du lehendik dagoen errepide baten edukiera handitzeko, errepide arrunt bat galtzada bereiziko errepide bihurtuz, lehendik dagoen galtzadaz baliatuz.

3. Errepideak berritzeko lanak

Jarduketa mota hau bat dator Intentsibo deitzen denarekin (I mota), funtsezko hiru lan mota barne hartuta:

- Errepidearen zeharkako sekzioa handitzea.
- Errepidearen oinplanoko trazadura hobetzea, lehendik dagoen bide plataforma alde batera utzi gabe guztiz.
- Luzetarako profila zuzentzea aurreko bi kasuak betez.

4. Errepidea egokitzea. Zabaltzea eta hobetzea

Jarduketa mota hau bat dator Estentsibo deitzen denarekin (E mota), eta esku-hartze hauek aurreikusten ditu:

- Oinplantako edo altxaerako trazaduraren zuzenketa mugatuak.
- Segurtasuneko arekak sortzea.
- Zorua sendotzea.
- Babesen, seinalizazioaren eta balizen hobekuntza nabarmena.

5. Herrietako saihesbideak

Ardatz osoko jarduketa orokorrik edo bide berri alternatiborik planteatu ez den errepide arruntetako ibilbideetan, populaziorik bateko hiri bilbean trafikoa sartzeko saihesteko trazadura berria da herriko saihesbidea.

6. Gurutzaguneetako edo lotuneetako aldaketa

Errepide sareko sARBIDEAK, gurutzaguneak edo lotuneak berrantolatzeke esku-hartzeak dira,

ezaugarri funtzionalak eta segurtasuna hobetzeko xedez.

7. Azpiegitura berria

Errepide azpiegiturarik ez zuten tokietan bide-tarteak jartzeko esku-hartzeak dira, adibidez zubi berriak eraikitzea edo bestelako obra nagusien lan osagarriak egitea.

8. Jarduketa osagarriak

Jarduketa osagarriak dituzten lanak dira, hala nola, gurutzaguneak hobetzea, azpiegiturak aldatzea, plataforma handitzea, etab.

9. Zorua sendotzea.

Zorua sendotzeko lanak dira, soilik zoladuri eraginez, baina dranaitze obra osagarriak ere sartu daitezke atal honetan.

10. Konponketarako obra

Azpiegiturak konpontzeko jarduketak (zubiak, tunelak...), berariazkoak eta lokalizatuak.

11. Beste lan batzuk

Araudi berrietara egokitzeko lanak, adibidez, tunelak, Zaratari buruzko Legea, ingurumenaren arloko arazoak zuzentzea (faunarentzako pasabideak...). Era berean, beste alderdi batzuk ere sartzeko dira, azpiegitura handien azterlana edo proiektua, kasu, Iruñeko super-ingurabideak eta Frantzia eta Iruña arteko lotura Luzaiden barna.

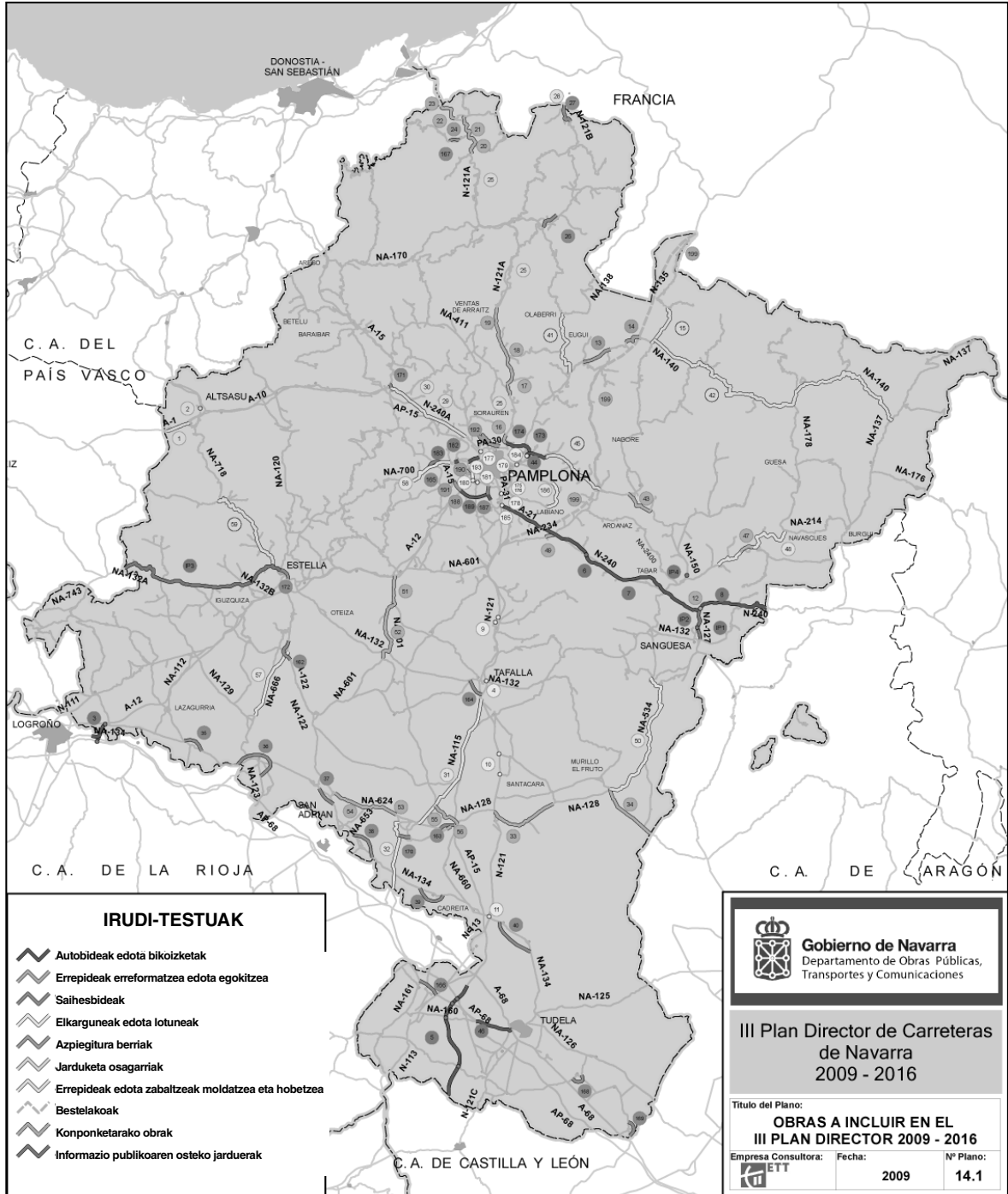
14. JARDUKETEN PROPOSAMENA

Egindako diagnostikotik abiatuta eta behin esku-hartze beharrak zehaztuta, esku-hartzeen proposamenak egin dira; funtsean II. Plan Zuzentzailean jaso baina egin gabeko proposamenak dira, eta haiekin batera proposamen berri batzuk, zerikusia dutenak Nafarroaren kanpoko loturekin, ibilbide baten gaineko esku-hartzeari eskakizun handiagoak ezartzearekin, Iruñerriko sarearen funtzionaltasunarekin, eta araudi berrietara egokitzeko helburuarekin.

III. Plan Zuzentzaile honetan sartu beharreko lanak hauek dira:

2009-2016 URTEETAKO III. PLAN ZUZENTZAILEAN SARTU BEHARREKO OBRAK

Autobideak, galtzada bikoizketak, Foru Komunitatearen intereseko errepideak, herrien saihesbideak, Iruñerria




2009-2016 URTEETAKO III. PLAN ZUZENTZAILEAN SARTU BEHARREKO OBRAK
 Autobideak, galtzada bikoizketak, Foru Komunitatearen intereseko errepideak, herrien saihasbideak, Iruñerria

1 Zordia - Olazagutia	38 Variante de Azagra	178 Rotonda de Noain
2 Acceso Sur Altsasu/Alsasua	39 Variante de Milagro	179 Semientlace "Mutiloa"
3 Conexión A-12 con futura A-68 en La Rioja	40 Variante de Valterra y Arguedas	180 Enlace de Estación del TAV
4 Nuevo Enlace de Tafalla	41 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (Euga) (NA-138)	181 Enlace Ikastola San Fermín
5 A-15 Límite Provincia Navarra - Tudela Enlace AP-15	42 Actuaciones mejora funcionalidad Auritz / Burguete - Ezcoz - Oñagavía - Isaba (NA-140)	182 Desdoblamiento tramo: San Jorge - Puente de Landaben
6 Tramo 2.2: Enlace Salinas / Idoic - Izco	43 Murillo de Lónguida - Villaveta	183 Desdoblamiento tramo: Variante de Orocyen - Enlace de Arazuri
7 Tramo 3: Izco - Venta de Judas	44 Desdoblamiento tramo Huarte - Egües	184 Rotonda de Huarte
8 Tramos 4 y 5: Venta de Judas - Límite de provincia	45 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (NA-150)	185 Reforma Talunxe - Aeropuerto - Noain
9 Enlace de acceso Barásoain y Garinoain	46 Desdoblamiento tramo: Enlace A-68 - AP-68	186 Labiano - Aranguren
10 Intersecciones de Pillas y Murillo el Cuende	47 Accesos Valles Pirenaicos. Reforma Puerto Iso (I) - Ortradre	187 Variante de Eskiroz
11 Variante y mejora intersección de Los Abetos	48 Actuaciones puntuales de mejora del tramo Domeño - Navascués	188 Vial: Autovía Logroño - Zizur Mayor - Eskiroz. Variante de Vial A-12 - Zizur Mayor - Eskiroz. Una calzada
12 Rehabilitación del Puente de Liédena	49 Campanas - Yámoz	189 Vial: A-12 - Zizur Mayor - Eskiroz. Desdoblamiento
13 Túnel de Eiro	50 Cáseda - Carcastillo	190 Puente Barahán - Landaben
14 Túnel de Mezkriz	51 Puente la Reina - Mendigorria	191 Guendulán - Enlace de Arazuri
15 Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad (N-135)	52 Mendigorria - Larraga	192 Vial RVP8
16 Túnel de Ezkaba - Enlace Orcaín	53 Peralta - Altos de Peralta	193 Accesos Sur a Barahán y Enlace N111 - A-15
17 Variante de Ostiz	54 Altos de Peralta - Andosilla	194 Desarrollo Estudio Previo Super - Rondas de Pamplona
18 Variante de Ostiz - Etulain	55 Venta de Ariás - Marcilla	195 Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase I
19 Variante de Otagüe - Ventas de Arraz (Incluida Vte. de Arratz)	56 Puente de Marcilla	196 Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase II
20 Sunbilla - Etxalar	57 Allo - Sesma	197 Plan de acción de aplicación de la Ley de Ruidos
21 Etxalar - Bera	58 Enlace de Arazuri (A-15) - Etxauri	198 Adecuación de pasos de fauna en infraestructuras en servicio
22 Bera - Endarriatsa	59 Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad (NA-718)	199 Estudios sobre la conexión Pamplona - Francia por Luzaide / Valcarlos
23 Puente de Endarriatsa	162 Variante de Allo	IP1 Rotonda de acceso al polígono de Rocafort
24 Accesos sur a Bera	163 Variante de Marcilla	IP2 Mejora de conexión con Sangüesa
25 Actuaciones puntuales de mejora de la Funcionalidad (N-121-A)	164 Variante de Sur de Tafalla	IP3 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad
26 Variante de Iruñita - Elizondo	165 Variante de Ororbia	IP4 Rotonda de acceso a Lumbier
27 Variante de Danbarinea	166 Variante de Corella	
28 Travesía de Danbarinea	167 Variante de Lesaka	
29 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (I) (N-240-A)	168 Variante de Ribaforada	
30 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (II) (N-240-A)	169 Variante de Cortes	
31 Tafalla - Peralta	170 Variante de Funes	
32 Peralta - Rincón de Soto	171 Variante de Iruñzun	
33 Caparoso - Méida	172 Variante Norte de Estella	
34 Carcastillo - Límite provincia Zaragoza	173 Desdoblamiento: Olaz - Oloqui	
35 Variante de Mendavia	174 Desdoblamiento: Oloqui - Túneles de Ezcaba	
36 Variante de Lodosa	175 Rotonda de Samiguren Fase I	
37 Variante de Andosilla	176 Rotonda de Samiguren Fase II	
	177 Rotonda de Beriozar	

LEYENDA

<ul style="list-style-type: none"> 3 Autovías y-o duplicaciones 16 Reformas de carreteras y-o acondicionamientos 26 Variantes 4 Intersecciones y-o enlaces 13 Nuevas Infraestructuras 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Actuaciones complementarias 28 Adecuación de carreteras y-o ensanches y mejoras 194 Varios 12 Obras de reparación IP1 Actuaciones añadidas tras Información Pública
--	---


Número de Actuaciones: 101



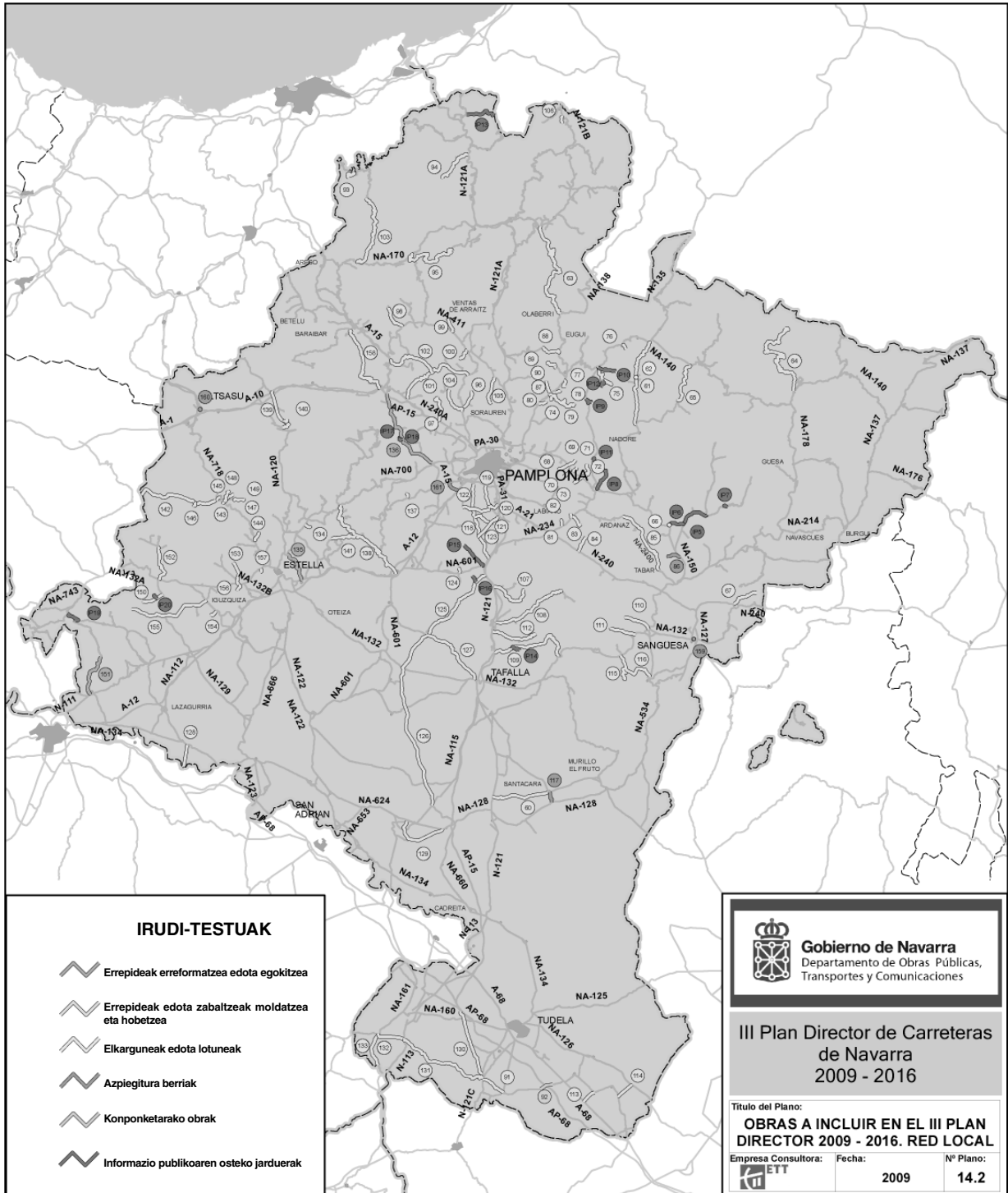
Gobierno de Navarra
Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones

III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 - 2016

Título del Plano: **LEYENDA DE OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016**







Empresa Consultora:  Fecha: **2009** Nº Plano: **L 14.1**

2009-2016 URTEETAKO III. PLAN ZUZENTZAILEAN SARTU BEHARREKO OBRAK
Tokiko errepideak







2009-2016 URTEETAKO III. PLAN ZUZENTZAILEAN SARTU BEHARREKO OBRAK

Tokiko errepeideak

60	Caparroso - Traibuenas - Santacara	93	Accesos a Arano	126	Artajona - Tafalla	159	Nueva carretera y nuevo puente en Sangüesa (NA-5410)
61	Arce - Auritz/Burguete	94	Accesos a Arantza	127	Cruce Artajona - Venta de Arlas	160	Puente de Zangitu. Altsasu/Alsasua (NA-2410)
62	Mejora de intersección de Lusarreta	95	Urrotz - Saldías	128	Mendavia - La Barca	161	Enlace de Galar en la A-12-Gazólaz (A-12/NA-7015)
63	Inurita - Eugui	96	Belzunce - Usi	129	Peralta - Funes - Marcilla	IP5	NA-2100. Cruce NA-2101 - Cruce de Imrizaldu
64	Cuatro Bordas - Irati	97	Aristregui - Osinaga	130	Via Romana	IP6	NA-2101. Accesos a Sansoain
65	Iloiz-Garralda. Tramo: Oroz-Betelu - NA-140	98	Jauntsaratz - Beruete	131	Cascante - N-113	IP7	NA-2104. Accesos a Zabalza (Urraul Alto)
66	Cruce NA-150 - NA-2101	99	Accesos a Eltzaburu	132	N-113 - Fitero	IP8	NA-2328. Accesos a Beortegui
67	Accesos al Monasterio de Leyre	100	Gorrontz - Olano	133	Fitero - Valverde	IP9	NA-2331. Accesos a Ardaiz
68	Accesos a Azpa	101	Gulina - Aróstegui	134	Accesos a Ugar	IP10	NA-2333. Accesos a Esnatz
69	Accesos a Mendióroz	102	Valle de Imotz	135	Mejora de accesos al Valle de Yerri por Grocin	IP11	NA-2352. Accesos a Oscáriz
70	Accesos a Yelz	103	Leitza - Goizueta (Mejora de curvas)	136	Irurtzun - Ororbia	IP12	NA-2381. Accesos a Loizu
71	Accesos a Uroz	104	Ollacarizquieta - Nuin	137	Accesos a Zabalza	IP13	NA-4410. Bera - Lizuniaga
72	Accesos a Redin	105	Accesos a Anotz	138	Puente la Reina - NA-700	IP14	NA-5163. Accesos a Sansoain
73	Accesos a Lerruz	106	Accesos a Urdax	139	Puerto de Lizarraga - Arbizu	IP15	NA-6015. Accesos a Biurrun (Ondarra - Sanatorio)
74	Accesos a Irure	107	Carrascal - Verja de Barriain	140	Accesos a Dorrao	IP16	NA-6073. Accesos a Olcoz
75	Accesos a Aintzola	108	Garinoin - Leoz	141	Accesos a Lerate	IP17	NA-7062. Beasoain
76	Accesos a Mezkiartz	109	Pueyo - Alto de Lerga	142	Améscoa Alta	IP18	NA-7063. Eguillor
77	Accesos a Osteriz	110	Accesos a Leache	143	Accesos a Barindano	IP19	NA-7200. Aguilar de Codés
78	Accesos a Ilarratz	111	Accesos a Moriones	144	Accesos a Echávam	IP20	NA-7252. Accesos a Asarta
79	Setoain - Errea	112	Accesos a Amatriain	145	Accesos a Zudaire (colonia escolar)	Número de Actuaciones: 118	
80	Accesos a Akerreta	113	Accesos a Buñuel	146	Accesos a Ecala	LEYENDA  135 Reformas de carreteras y-o acondicionamientos  62 Intersecciones y-o enlaces  86 Nuevas Infraestructuras  60 Adecuación de carreteras y-o ensanches y mejoras  92 Obras de Reparación  IP5 Actuaciones tras Información Pública	
81	Accesos a Cemboraiain	114	Buñuel. Accesos puente	147	Artaza - Urta		
82	Accesos a Unciti	115	Accesos a Gallipienzo	148	Accesos a Baquedano (incluido puente)		
83	Accesos a Najurieta	116	Cáseda - Gallipienzo	149	Accesos a Gollano		
84	Accesos a Alzóriz	117	Mejora del Puente sobre el río Aragón entre Melida y Santacara	150	Accesos a Nazar		
85	Iríso - Tabar	118	Cizur Menor - Campanas	151	Viana - Aras		
86	Puente sobre el río Irati entre NA-150 y cruce de San Vicente (Urraul Bajo)	119	Eskiroz - Noain	152	Accesos a Galbarra en el Valle de Lana		
87	Accesos a Inbuluzketa	120	Noain - Salinas de Pamplona	153	Accesos a Arteaga		
88	Irégi - Urtaun	121	Arlegui - Beriain	154	Accesos a Etayo		
89	Accesos a Usetxi	122	Salinas de Pamplona - Esparza de Galar	155	Oco - Otiñano (p.k. 10,0 a 12,6)		
90	Accesos a Leranotz	123	Beriain - Subiza	156	Accesos a Labeaga		
91	Cascante - Abiltas	124	Accesos a Úcar	157	Accesos a Arbeiza		
92	Mejora del puente sobre la AP-68	125	Carrascal - Artajona	158	Irurtzun - Madotz - Lekunberri		

Número de Actuaciones: 118

LEYENDA	
 135	Reformas de carreteras y-o acondicionamientos
 62	Intersecciones y-o enlaces
 86	Nuevas Infraestructuras
 60	Adecuación de carreteras y-o ensanches y mejoras
 92	Obras de Reparación
 IP5	Actuaciones tras Información Pública


 Gobierno de Navarra Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones		
III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 - 2016		
Título del Plano: LEYENDA DE OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016. RED LOCAL		
Empresa Consultora:  ETT	Fecha: 2009	Nº Plano: L 14.2

**2009-2016 URTEETAKO III. PLAN ZUZENTZAILEAN SARTU BEHARREKO OBRAK
IRUÑERRIA**



IRUDI-TESTUAK


-  Autobideak edota bikoizketak
-  Errepideak erreformatzea edota egokitzea
-  Saihesbideak
-  Elkartuneak edota lotuneak
-  Azpiegitura berriak



Gobierno de Navarra
Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones

**III Plan Director de Carreteras
de Navarra
2009 - 2016**

Título del Plano:
**OBRAS A INCLUIR EN EL
III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016**

<small>Empresa Consultora:</small>  ETT	<small>Fecha:</small> 2009	<small>Nº Plano:</small> 14.3
---	-------------------------------	----------------------------------

Autobiak-Galtzada bikoizketak**A-1. Iparraldeko autobia-Lan osagarriak**

1. A-1. Ziordia-Olazti. Jarduketa honek biltzen ditu N-I autobiako Altsasu-Etxegarate tartearen inguruan eginen diren lan osagarriak, edukiera handiko bide honen funtzionaltasunaren osagarri diren zerbitzu eta obra guztiez hornitzeko xedearekin.

2. A-1. Hegoaldeko sarbidea, Altsasu. N-I autobiako Altsasu-Etxegarate tartearen inguruko obra berariazkoa da herri horretako hegoaldeko sarbidea egokitzea, egun trenbidearen azpiko pasabide batean barna egiten baita, zabalera eta altuera baldintza hertsiekin; horretarako, Altsasuko Udala-rekin hitzarmen bat izepetuko da.

A-12. Done Jakue bideko autobia

3. A-12. A-12 eta etorkizuneko A-68 lotzea Errioxan. Jarduketa honetan, Nafarroako Gobernuak eta Sustapen Ministerioak izenpetutako hitzarmenari jarraikiz, A-12 autobiari jarraipena emanen zaio Logroño eta Burgoserantz, etorkizuneko A-68arekin eta AP-68arekin, Errioxan.

AP-15. Nafarroako autobidea

4. AP-15. Tafallako lotune berria. Audenasarekin hitzarmena eginda, AP-15aren eta NA-132aren arteko lotune berri bat planteatzen da.

A-15. Nafarroako autobia

5. A-15. Nafarroako muga-Tutera (AP-15 lotunea). Jarduketa hau, Nafarroan, Sustapen Ministerioarekin koordinatuta, Soria-Tutera autobiaren azken tartea da, edukiera handiko ibilbidea, Nafarroa Gaztela eta Leonekin eta Madrilekin lotu eta Foru Komunitateko edukiera handiko sarearen eskema ixten duena.

A-21. Pirinioetako autobia: Iruña-Jaka-Huesca

6. A-21. 2.2. tartea: Getze/Ildozin-Izko lotunea. Eraikitzen ari den tartea, III. plan honetan amaitu beharrekoa.

7. A-21. 3. tartea: Izko-Judasen benta. Eraikitzen ari den tartea, III. plan honetan amaitu beharrekoa.

8. A-21. 4. eta 5. tarteak: Judasen benta-probinzia muga (Zangozarekiko lotura hobetzea barne) (IP2). Jarduketa honekin amaituko da A-21 Pirinioetako autobiaren Nafarroako tartea: Iruña-Zangoza-Jaka-Huesca (N-240 zena). 4. (Judasen benta-Esa) eta 5. tarteak (Esa-Nafarroako muga) eraikitzeko lanak dira. Tarte horiek itzalpeko bidesaria duen emakidaren sistemaz eraiki eta finantzatuko dira, Sustapen Ministerioak Nafarroaren mugakide den Aragoiko tartean egin beharreko jar-

duketarekin koordinatuta. Jarduketaren osagarri da autobiaren eta Zangozako Rocaforteko industrialdearen arteko lotura hobetzeko lana. Aurrekontuan desjabetzeak, obrak eta obra zuzendaritzarako laguntza teknikoa sarturik daude.

Iruña – Ebro harana**N-121. Iruña-Tutera**

9. N-121. Barasoain eta Garinoainera sartzeko lotunea. Bi herrietara sartzeko lotune bat eraikitzeko lanak dira, bi herrien artean. Lotune horrek nabarmen hobetuko ditu segurtasun baldintzak egun dauden gurutzaguneekin alderatuta.

10. N-121. Pitillas eta Murillo el Cuendeko gurutzaguneak. Pitillasko gurutzagunea berrantolatzeko lanak dira, bai eta luzetarako profila eta Murillo el Cuendeko gurutzagunea hobetzekoak ere. Murillo el Cuendeko gurutzagunea eta errepedeko eskuinaldean, Pitillasko errepederako sarreraren aurrean dagoen atsedenekua toki berean daude. Ez du abiadura moteldu eta azkartzeko lerrorik Iruñeko norabidean, eta atsedenekua herrira sartzeko lerrotako erabiltzen denez, mugimenduak nahasi egiten dira.

11. N-121. Saihesbidea eta gurutzagunearen hobekuntza Los Abetos. N-121 errepedean, azken tartean, Los Abetos hostalaren ondoan, bi gurutzagune daude, oso hurbil bata bestetik. Lehena Cadreitara doan NA-134 errepedearekin, eta bigarrena Valtierra doan N-134 errepedearekin eta Castejón eta Madrilera doan N-113 errepedearekin. N-121 errepedearen azken tartean trazaduraren saihesbidea egitea aurreikusi da, bai eta gurutzagune berria egitea ere, maila desberdineko pasabide batekin eta biribilgune batekin, bertan bat egin dezaten lau errepedeek, trafikoa berrantolatu eta banatzeko aukera emanez.

Iruña-Jaka-Huesca**N-240. Iruña - Huesca**

12. N-240. Ledeako zubia berritzea, N-240 errepedearen puntu hertsia hobetzeko lanen artean

Iruña-Frantzia Zubirin barna**N-135. Iruña-Frantzia Luzaiden barna**

13. N-135. Erroko tunela. Jarduketa berri honen bidez N-135 errepedea nabarmen hobetu nahi da Zubiritik Errora bitarte, Erroko mendatea iragateko tunel bat eginez; jarduketa honekin, bateragarriak dira errepede hori egokitze lanak, alde horretako ingurumen baldintzak eta horretarako inbertsio egokia.

14. N-135. Mezkirizko tunela. N-135 errepidea nabarmen hobetzeko helburuari jarraipena emanaz, jarduketa honek aukera emanen du Mezkirizko mendatea tunel batetik igarotzeko. Aurizberriko saihebidia ere jarduketa honetan aurreikusirik dago.

15. N-135. Funtzionaltasuna hobetzeko jarduketa puntualak, ibilbide osoaren egokitzapena osatzeko.

Iruña-Frantzia Belaten barna

N-121-A. Iruña-Behobia

16. N-121-A. Ezkabako tunela-Orikaingo lotunea. Jarduketa honen xedea da N-121-A errepideari jarraipena ematea Ezkabako tunel berrien iparraldeko irteeratik Orikaingiko Soraurenera bitarte eraikitako hiru lerroko tarteraino. Errepide tarte honen egokitzapen lanetan sartuko da Orikaingo sarbiderako eta Ezkabarteko errepiderako soluzioa.

17. N-121-A. Ostizko saihebidia. Eraikitzen ari den tarte, III. plan honetan amaitu beharrekoa.

18. N-121-A. Ostiz-Etulain saihebidia. Ostizko saihebidieraren amaieratik Olagueko saihebidieraren hasierara N-121-A errepideak egiten duen tarte edukiera handiko bide bihurtzeko lanak dira. Errepide tarte horren ezaugarriak, behin egokituta, Iruña-Frantzia ardatza, Belaten barna, aldatzeko hartutakoen parekoak izanen dira, eta Burutainen sartzeko gurutzagunea egokitzeko lanak ere barne hartuko ditu.

19. N-121-A. Olagueko saihebidia-Arraizko bentak (Arraizko saihebidia barne). Olagueko saihebidieraren amaieratik Belateko tunelen hasierara, Arraitzen, bitarteko errepide tarte edukiera handiko bide bihurtzeko lanak dira. Behin egokituta, errepide tarte horren ezaugarriak Iruña-Frantzia ardatza, Belaten barna, aldatzeko hartutakoen parekoak izanen dira, eta barne hartuko dituzte honakoak egokitzeko lanak ere: Lanzko gurutzaguneak eta Ultzamako sarbidea Lizason barna, eta Arraizko Bentetako saihebidia.

20. N-121-A. Sunbilla-Etxalar. Eraikitzen ari den tarte, III. plan honetan amaitu beharrekoa.

21. N-121-A. Etxalar-Bera. Eraikitzen ari den tarte, III. plan honetan amaitu beharrekoa.

22. N-121-A. Bera-Endarlatsa. Eraikitzen ari den tarte, III. plan honetan amaitu beharrekoa.

23. N-121-A. Endarlatsako zubia. Eraikitzen ari dira Sunbilla/Etxalar, Bera, Endarlatsa eta Endarlatsako zubiaren arteko tarteak, prestazio handiko bideen ezaugarriekin: hiru lerro igoerako maldetan

eta trazadura berria, egungotik bereizia; hitzarmena dago Gipuzkoako Foru Diputazioarekin, eta hura lanean ari da Endarlatsatik Behobiako ZAISARA bitarteko tartean.

24. N-121-A. Berako hegoaldeko sarbideak. Osagarri gisa populaziorik honetako hegoaldeko sarbidea hobetuko da.

25. N-121-A. Funtzionaltasuna hobetzeko jarduketa puntualak, ibilbide osoaren egokitzapena osatzeko.

N-121-B. Iruña-Frantzia Baztanen barna.

26. N-121-B. Irurita-Elizondo saihebidia. Jarduketa honekin trazaduraren jarraipena osatzen da Baztanen trafiko handiena duen tartean. Jarduketak Irurita eta Elizondo-Elbetea herriak saihesten ditu iparraldetik, eta trazaduran aurreikusirik dago Baztango higerintza garapena.

27. N-121-B. Dantxarineko saihebidia. Jarduketa honen xedea da errepide honen amaierako tartean muga inguruko zirkulazio edukiera antolatu eta handitzea.

28. N-121-B. Dantxarineko saihebidia. Jarduketa honen xedea da errepide honen amaierako tartean muga inguruko zirkulazio edukiera antolatu eta handitzea.

Iruña-Irurtzun

29. N-240-A. Funtzionaltasuna (I) hobetzeko jarduketa multzoa, honako hauek biltzen dituena:

√ Añezkarko bide motelaren luzera handitzea: hirugarren lerroa luzatzea Añezkar inguruan, ibilgailu geldoentzako egungo lerroaren amaierako tartean zirkulazioaren edukiera eta bide segurtasuna hobetzeko.

√ Bide motel berria 14,2-15,1 k.p.an, Irurtzongo norabidean: hirugarren lerroa eraikitzea, Itzako Eritzen hasi eta bertan dagoen lurrazpiko pasabidea iragan ondoren amaituko dena. Jarduketa honen bidez, aurreratzeko aukera emanen da, ibilgailu astunak, malda dela eta, abiadura nabarmen moteltzen duten tarte batean.

√ Luzetarako profilaren aldaketa 15,6-16,2 k.p.an (Saratsateko gurutzagunea): bi malda-gainalde eta %6-7ko maldak kentzea, %3,6ko malda bateratua jartzeko.

√ Aristregiko gurutzagunea hobetzea: abiadura azkartzeko lerroak eraiki eta balizak eta seinalizazioa hobetzea gurutzagunearen eraginpeko eremuan.

√ Saratsateko gurutzagunea hobetzea: abiadura azkartzeko lerro bat eraikitzea Irurtzongo nora-

bidean, eta balizak eta seinalizazioa hobetzea gurutzagunearen eraginpeko eremuan.

√ Errotazarko gurutzagunea hobetzea: Norton, Aluminios Jealser eta Carrocerías Errotazar lantegiatarako sarbideak bideratzeko lanak, gurutzagune berria jarritz.

√ Saratsan, hostalerako eta zahar-etxerako sarbideen kontrola (11,7 k.p.): trafikoa bideratzeko babesguneak eraikitzea eta abiadura moteldu eta azkartzeko lerro berriak, dagokien seinalizazioarekin.

√ Hostalerako eta gasolindegirako sarbideen kontrola (15,0 k.p.): trafikoa bideratzeko babesguneak eraikitzea, errepidearen bazterretan, eta abiadura moteldu eta azkartzeko lerro berriak, dagokien seinalizazioarekin.

√ Luzetarako profila aldatzea (7,3 k.p.) (industrialdea): errepidearen luzetarako profila aldatzea, errepidearen eskuinaldean dagoen industrialdeko irteeran gurutzaguneko ikuspena hobetzeko.

√ Luzetarako profila aldatzea (10,7 k.p.) (Ariztegiko gurutzagunea): luzetarako profila zuzentzea, gurutzagunearen goialdetik behar besteko ikuspena izateko.

√ Gasolindegirako sarbideen kontrola (11,3 k.p.): galtzadaren bi aldeetan dauden gasolindegitarako sarbideak antolatzea, Saratsako gurutzaguneko abiadura bizkortzeko lerrotik datozen trafikoak bereizteko.

30. N-240-A. Funtzionaltasuna (II) hobetzeko jarduketa multzoa, jarduketa hauek biltzen dituena:

- Bide motel berria (14,5 k.p.), Iruñeko norabidean: hirugarren lerroa eraikitzea bertan dagoen lurrazpiko pasabidetik Itzako Eritzeraino. Jarduketa honen bidez, aurreratzeko aukera emanen da ibilgailu astunek abiadura nabarmen moteltzen duten tarte batean.

√ Luzetarako profila aldatzea (12,4 k.p.) Arizko gurutzagunean: malda-gainalde bat kentzea 12,4 k.p.n, ikuspena hobetzeko Arizko gurutzagunetik.

√ Lotza, Oteitza, Añezkar, Saratsako gurutzaguneak eta beste batzuk hobetzea: balizak eta zutikako seinaleak hobetzea, abiadura moteltzeko lerroak luzatzea eta abiadura azkartzeko lerroak eraikitzea.

√ Luzetarako profilaren aldaketa Eritzeko sarrean: galtzada jaistea Eritzeko sarreran, gurutzagune berriko ikuspena hobetzeko.

Foru Komunitatearen intereseko sarea

31. NA-115. Tafalla-Azkoien. Zabaldu eta hobetzeko lanak dira, errepide honi funtzionaltasun baldintza egokiak emateko, bai plataformari bai trazadurari dagokionez (oinplanoan eta altxaeran).

32. NA-115. Azkoien-Rincón de Soto. Errepide honi funtzionaltasun baldintza egokiak emateko lanak dira, bai plataformari bai trazadurari dagokionez (oinplanoan eta altxaeran).

IP1. NA-127. Zangozako Rocaforteko industrialdeara sartzeko biribilgunea.

33. NA-128. Caparroso-Mérida. Errepidea zabaldu eta hobetzeko lanak dira, errepide honi funtzionaltasun baldintza egokiak emateko, bai plataformari bai trazadurari dagokionez (oinplanoan eta altxaeran).

34. NA-128. Zarrakastelu-Zaragozako muga. Ibilbide honen jarraipenean errepide hau zabaldu eta hobetzeko jarduketa planteatzen da.

IP3. NA-132-A. Funtzionaltasuna hobetzeko jarduketa multzoa.

NA-134. Ebroren ardatza

35. NA-134. Mendabiako saihezbidea. Lan hauen xedea da errepide honen ezaugarriak eta jarraipena hobetzea Ebroren ardatzean, ezker alde egituratuko duen bidea izan dadin. Mendabiako saihezbidea behin eraikita, NA-134 errepideak herri horretako zeharbidean eragiten dituen arazoak desagertuko dira; aldi berean, errepide horretako trafikoak eta herri barrukoak bereiziko dira.

36. NA-134. Lodosako saihezbidea. Saihezbide honen trazadurak aukera emanen du populaziogune hori ipar-ekialdetik saihesteko, Ebro ibaiaren parez pare eta NA-134 errepideari jarraipena emanaz. Era berean, lan hauen barruan Lodosa eta Sartaguda arteko errepidea zabaldu eta hobetuko da, NA-123 errepidearekiko gurutzaguneraino.

37. NA-134. Andosillako saihezbidea. Saihezbide honen trazadurak aukera emanen du populaziogune hori hego-mendebaldetik saihesteko, Ega ibaiaren parez pare eta NA-134 errepideari jarraipena emanaz.

38. NA-134. Azagrako saihezbidea. Errepide honetan saihezbide bat eraikitzeko lanak, Azagran barna igarotzea saihesteko.

39. NA-134. Milagroko saihezbidea.

Milagroko saihezbidearen trazadurak aukera emanen du populazio hori hego-mendebaldetik saihesteko.

Saihesbide hau eraikitze lanetan Aragoi ibaiaren gaineko zubi berri bat ere egin beharko da.

40. NA-134. Valtierra eta Arguedasko saihesbideak. Valtierra eta Arguedasko egungo zeharbideak errepide honetako puntu zailenetako bat dira. Saihesbide hau eraikiz jarraipena emanen zaio Ebroren ardatzari tarte honetan. Saihesbide honekin desagertu egingen dira NA-134 errepideak herri horietako zeharbideetan sortzen dituen arazoak.

41. NA-138. Funtzionaltasuna hobetzeko jarduketa multzoa (Eugi).

42. NA-140. Funtzionaltasuna hobetzeko jarduketa multzoa: Auritz-Ezkaroze-Otsagi-Izaba. Tarte hauetan, plataformaren eta trazaduraren ezaugarri geometrikoak ez dira homogeenak ez aski funtzionaltasun egokia emateko. Errepidearen eta alde horretako ingurumen arloko ezaugarri bereziak kontuan hartuta honako esku-hartzeak egingen dira: 6/6-ko gutxieneko plataforma ezartzea ibilbide osoan, segurtasuneko arekak erabiliz; trazaduraren aldaketa puntualak egitea, posible den tokietan; drainatze sistemak hobetzea, zeharbideak egokitzea eta sarbideak berrantolatzea, bihurguneetako zabalera gehituak, etab.; seinalizazioa, babesak eta balizak hobetzea. Jarduketa horiek guztiak ingurumena behar bezala babestuz.

43. NA-150. Murelu Longida-Billabeta. Jarduketa honen bidez Agoitz eta Irunberri arteko ibilbideari jarraipena eman eta egokitzeko lanak amaitu nahi dira.

44. NA-150. Uharte-Egues tarte bikoiztea Iruñeko irteeran, gero eta trafikoa handiagoa baitago, aldeetan dauden urbanizazioen ondorioz.

45. NA-150. Funtzionaltasuna hobetzeko jarduketa multzoa.

IP4. NA-150. Irunberrira sartzeko biribilgunea.

46. NA-160. A-68aren lotunea-AP-68 tarte bikoiztea, industria jarduerak eraginda, errepide honen ibilbidea tarte honetan kontrolatzen lagunduko duten zerbitzu bideak eraiki beharra ekartzen baitu.

47. NA-178. Pirinioetako ibarretarako sarbideak. Isuko mendatea (I)-Orradre tarte egokitzeko lanak. Isuko mendateko lanak amaituta, Orradrera joateko errepidearekiko gurutzagunea dagoen bihurgunea hobetzekoak falta dira.

48. NA-178. Domeñu-Nabaskoze tarte hobetzeko jarduketa puntualak. Irunberri-Nabaskoze-Ezkaroze ibilbideko jarduketa amaitzeko, lanak egingen dira NA-178 errepidearen tarte hauetan.

49. NA-234. Arrizabalaga-Iharnotz. Nafarroako Ubidearen proiektuaren parte den Eloko baltsaren eraikuntzak eraginen dio tarte honi, urak har dezakeen kota errepide honetaraino iristen baita, A-21etik hurbil dagoen aldean; beraz beharrezkoa da trazadura aldatzea.

50. NA-534- Kaseda-Zarrakaztelu. Foru sarearen tarte honetan, plataformak 5 metrotik beherako zabalera du eta beraz zabaldu eta hobetu behar da, egungo funtzionaltasunera egokitzeko, bertako trafikoa txikia bada ere.

51. NA-601. Gares-Mendigorria. Jarduketa honen xede den tartean plataforma zabalera hertsia da, ez du bazterbiderik eta Garestik Mendigorriara doa. Errepide hau egokitzeko lanak egingen dira, Mendigorri aldea eta A-12 autobia komunikatzeko bide gisa gehiago erabil dadin.

52. NA-601. Mendigorria-Larraga. Aurreko tartearen antzera, jarduketa honen xede da errepide hau Mendigorritik Larragara bitarte zabaldu eta hobetzea. Errepide hau egokitzeko lanak egingen dira, Larraga aldea eta A-12 autobia komunikatzeko bide gisa gehiago erabil dadin.

53. NA-624. Azkoiengainak. Jarduketa honetan aurreikusirik dago Azkoiengainak eta San Adrian lotzeko errepidea zabaldu eta hobetzeko lanak jarraipena, Azkoiengainak eta San Adrian bitarte, Azkoiengainak eta San Adrian lotzen dituen tarteari, dagoeneko egokitutakoari, jarraipena emateko.

54. NA-624. Azkoiengainak-Andosilla. Azkoiengainak eta Andosilla lotzeko errepidea zabaldu eta hobetzeko lanak egingen da, Azkoiengainak gainetatik Andosillara arteko tartean, plataforma handituz eta trazaduraren oinplanoa eta altxaera zenbait tokitan aldatuz.

55. NA-660. Arlasko benta-Martzilla. Lan hauen xede da errepide honetako baldintzak hobetzea, Foru Komunitatearen intereseko sarekoa den aldetik, eta NA-128 eta NA-115 lotzen dituela kontuan hartuta.

56. NA-660. Martzillako zubia. Jarduketa honen ondorioz, AP-15aren gaineko zubia zaharberrituko da.

57. NA-666. Allo-Sesma. Lan hauen xede da errepide honetako baldintzak hobetzea, Foru Komunitatearen intereseko sarekoa den aldetik, eta A-12aren konexiorako Lizarran.

58. NA-700. Arazuriko lotunea (A-15)-Etxauri. Errepide hau hobetzea hasierako tartean, Iruñeko irteeran.

59. NA-718. Funtzionaltasuna hobetzeko jarduketak puntualak Lizarratik Zudairira.

Tokiko sarea

Tokiko sareko jarduketak, gehienbat, egokitzen funtzionalerako lanak dira, zabaldu eta hobetzeko proposamenak, oro har, sare motaren eta lur motaren arabera aplikatu beharreko irizpide teknikoekin bat. Zabaldu eta hobetzeko lanen helburua segurtasuna hobetzea da, sarearen edukiera handitzea baino gehiago, galtzadak/plataforma eraikiz, posible izan dadin bertatik bi ibilgailu batera igarotzea segurtasunez, herriguneeen inguruetan oinezkoak ibiltzea trafikotik bereizita, eta sareko gurutzagune eta zeharbide zailetan arazoak konpontzea.

Tokiko sareak 2.206,43 kilometroko luzera du, foru sarearen %56,68, eta errepideetako ezaugarriak, berriz, hauek dira: 5 metrotik beherako galtzada/plataforma 880 kilometrotan (tokiko sarearen %42) eta 5-7 metrokoa 647,2 kilometrotan (tokiko sarearen %30,9).

Hori dela eta, III. plan honetan zabalera, arrisku eta funtzionaltasun arazo handienak dituzten ibilbideetan egin beharreko proposamenak bildu dira. Hauek dira jarduketak proposamen horiek:

60. NA-1240. Caparroso-Traubuenas-Santakara, errepide honen eta NA-128 errepidearen hobekuntzaren eta sailkapen aldaketaren barruan.

61. NA-1720. Artzi-Auritz. Artzitik Auritzera bitarteko errepide-tartearen hobekuntza.

62. NA-1720. Lusarretako gurutzagunea hobetzea. Errepide hau zabaldu eta hobetzeko lanak, ingurumen baldintzekin bat datozen ezaugarriekin, zeharkako sekzioa handituz segurtasuneko areken bidez.

63. NA-1740. Irurita–Eugi. Errepide hau zabaldu eta hobetzeko lanak, ingurumen baldintzekin bat datozen ezaugarriekin, zeharkako sekzioa handituz segurtasuneko areken bidez.

64. NA-2012. Cuatro Bordas–Irati. Elurretako Ama Birjinaren santutegirako sarbidea hobetzea zeharkako sekzioa gehiegi handitu gabe.

IP5. NA-2100. NA-2101 errepidearekiko gurutzagunea – Imirizalduko gurutzagunea. Errepide tarte hau zabaldu eta hobetzea.

65. NA-2040. Itoitz-Garraida. Tarteak: Ortz-Betelu - NA-140. Errepidea zabaldu eta hobetzea, Agoitzerako ibilbidea, Ortz-Betelun barna, osatzeko.

66. NA-2101. NA-150-NA-2101 gurutzagunea. Iruña-Agoitz-Irunberri NA-150 errepidearen ardatzarekin lotzen duen errepide hau hobetzea.

IP6. NA-2101. Santsoaingo sarbideak. Egungo NA-150 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

IP7. NA-2104. Zabaltzako sarbideak (Urraulgoiti). Egungo NA-2103 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

67. NA-2113. Leireko monasterioko sarbideak. Egungo NA-240 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

68. NA-2321. Azpako sarbideak. NA-150 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

69. NA-2322. Mendiorozko sarbideak. NA-150 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

70. NA-2323. Ihelzko sarbideak. NA-150 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

71. NA-2324. Urozko sarbideak. NA-150 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

72. NA-2325. Erredingo sarbideak. NA-150 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

73. NA-2326. Lerruzko sarbideak. NA-150 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

IP8. NA-2328. Beortegiko sarbideak. Egungo NA-2330 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

74. NA-2329. Irureko sarbideak. NA-150 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

IP9. NA-2331. Ardaizko sarbideak. Egungo NA-2330 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

75. NA-2332. Aintzioko sarbideak. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

IP10. NA-2333. Esnozko sarbideak. Egungo NA-2330 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

76. NA-2334. Mezkirizko sarbideak. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

77. NA-2335. Osterizko sarbideak. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

78. NA-2336. Ilarrazko sarbideak. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

79. NA-2337. Setoain–Errea. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

80. NA-2338. Akerretako sarbideak. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

81. NA-2341. Zenboraingo sarbideak. NA-234 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

82. N-2342. Untzitiko sarbideak. NA-234 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
83. NA-2343. Naxurietako sarbideak. NA-234 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
84. NA-2346. Altzorritzako sarbideak. NA-240 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
- IP11. NA-2352. Ozkarizko sarbideak. Egungo NA-2330 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
- IP12. NA-2381. Loizuko sarbideak. Egungo NA-2332 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
85. NA-2400. Iriso-Tabar. NA-234 eta NA-178 Izagaondoan barna lotzen dituen tokiko sareko ibilbide hau zabaldu eta hobetzea.
86. NA-2405. Irati ibaiaren gaineko zubia NA-150 errepidetik San Vicentera (Urraulbeiti), populaziogune horretarako sarbidea hobetzeko.
87. NA-2515. Inbuluzketako sarbideak. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
88. NA-2520. Iragi-Urtasun. NA-138 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
89. NA-2530. Usetxiko sarbideak. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
90. NA-2531. Leranozko sarbideak. NA-135 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
91. NA-3042. Cascante-Ablitas, NA-6900 errepidetarekin batera, A-15arekin lotzeko ibilbidearen zati baita, Tuteratik probintziako mugara.
92. NA-3042. AP-68aren gaineko zubia hobetzea. Ibilbide honen hobekuntza lanetan sartuta.
93. NA-4016. Aranoko sarbideak. Gipuzkoarekin lotzen duen NA-4150 errepidetik dauden sarbideak hobetzea, herriko industrialdetik.
94. NA-4020. Arantzako sarbideak. NA-121A errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
95. NA-4040. Urrotz-Saldias. NA-170 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
96. NA-4102. Beltzuntze-Usi. NA-4100 eta NA-240-A errepidetatik dauden sarbideak hobetzea.
97. NA-4109. Ariztegi-Osinaga. NA-121-B errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
98. NA-4112. Jauntsarats-Beruete. NA-411 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
99. NA-4116. Eltzaburuko sarbideak. NA-411 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
100. NA-4117. Gorrontz-Olano. NA-411 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
101. NA-4120. Gulia-Aroztegi. NA-240-A errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
102. NA-4130. Imotz. NA-1300 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
103. NA-4150. Leitza-Goizueta (bihurguneak hobetzea). Trazadura hobetzea ibilbide horretan.
104. NA-4220. Ollakarizkieta-Nuin. NA-4100 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
105. NA-4241. Anozko sarbideak. NA-7020 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
106. NA-4402. Urdazubiko sarbideak. NA-121-B errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
- IP13. NA-4410. Bera - Lizuniaga. Errepide hori zabaldu eta hobetzeko lanak.
107. NA-5010. Artederreta-Bariaingo hesia. NA-121 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
108. NA-5100. Garinoain-Leotz. NA-121 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
109. NA-5110. Puiu-Lergako gaina. NA-132 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
110. NA-5120. Leatxeko sarbideak. NA-534 errepidetik dituen sarbideak hobetzea, Oibarren.
111. NA-5130. Morionesko sarbideak. NA-132 errepidetik dituen sarbideak hobetzea, Zaren.
112. NA-5161. Amatriaingo sarbideak. NA-121 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
- IP14. NA-5163. Santsoaingo sarbideak. Egungo NA-5110 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
113. NA-5210. Buñuelgo sarbideak. A-68tik duen sarbidea hobetzea 109. k.p.an.
114. NA-5211. Buñuel. Zubiko sarbideak. Sarbidea eta NA-126rekiko lotura hobetzea.
115. NA-5320. Galipentzuko sarbideak. NA-534 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
116. NA-5321- Kaseda-Galipentzu. NA-534 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.
117. NA-5330. Aragoi ibaiaren gaineko zubia hobetzea Melidatik Santakarara, dagoen egitura handituz.
118. NA-600. Zizur Txikia-Arrizabalaga. Bide sekzioa handituko da segurtasuneko areken bidez eta zorua hobetuz, funtzionaltasuna haren zeregin metropolitanora egokituz.
119. NA-6001. Ezkirotz-Noain. Tokiko sarea hobetzea eremu metropolitanoan, industrialdeei zerbitzua emateko

120. NA-6002. Noain-Getze. Tokiko sarea hobetzea eremu metropolitanoan.

121. NA-6007. Arlegi-Beriain. Tokiko sarea hobetzea eremu metropolitanoan.

122. NA-6008. Getze-Espartza Galar. Trazadura eta sekzioa hobetzeko jarduketa bat da, Subitzako Potasasko meatzeetako hondakidegiaren ondotik. Aurreikusitako ekintza Subitzako Potasasek planifikatutako proiektuaren osagarri izanen da, hondakindegiko lixibiatuetarako dekantazio baltsa egitea aurrekusi baitu. Bi ekintzek eremu berari eragiten diotela ikusirik, proiektua enpresa horrekiko hitzarmen baten bidez gauzatuko da.

123. NA-6009. Beriain-Subitza. Tokiko sarea hobetzea eremu metropolitanoan.

124. NA-6012. Ukargo sarbideak. NA-601 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

IP15. NA-6015. Biurrungo sarbideak (Ondarra – Sanatorioa). Egungo NA-601 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

125. NA-6020. Arrizabalaga-Artaxoa. Ibilbidea hobetzea N-121 errepidetik, zeharkako sekzioa zabalduz eta segurtasuneko arekak ezarriz.

126. NA-6030. Artaxoa-Tafalla. Ibilbidea hobetzea N-121 errepidetik, zeharkako sekzioa zabalduz eta segurtasuneko arekak ezarriz.

IP16. NA-6073. Olkozko sarbideak. Egungo NA-6021 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

127. NA-6100 Artaxoako bidegurutzea-Arlasko benta. Proposatutako jarduketa egungo errepidearen egokitzapen funtzionala izanen da, bidearen sekzioa handitzeko segurtasun arekak eraikiz.

128. NA-6361. Mendabia-La Barca. Tokiko sarea zabaldu eta hobetzea Ebro ibairaino.

129. NA-6630. Azkoien-Funes-Martzilla. Tokiko sarea zabaldu eta hobetzea NA-128 errepidetik NA-115 errepidera.

130. NA-6830. Bide erromatarra. Tokiko sarea zabaldu eta hobetzea segurtasun arekekin.

131. NA-6900. Cascante-N-113. Jarduketa honen helburua da tarte zabalteko lanak egitea, galtzadaren zabalera handitzeko eta etorkizuneko A-15arekiko lotura hobetzeko.

132. NA-6900. N-113-Fitero. Jarduketa honetan, tarte zabalteko lanak eginen dira, galtzadaren zabalera handituko duten segurtasun arekak eraikiz.

133. NA-6991. Fitero-Valverde. Tokiko sarea zabaldu eta hobetzea Errioxako mugaraino.

134. NA-7006. Ugarko sarbideak. NA-700 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

135. NA-7008. Deierriko sarbideak hobetzea Gorozinen barna. Egungo NA-1110 errepidetik, Gorozinen barna, Deierriko dagoen sarbidea hobetzeko jarduketa da, egungo errepidearen zabalera eta sekzioa hobetuz.

136. NA-7010. Iruztun-Ororbia. Bi herrien arteko errepideak ez ditu betetzen jarduera industrial handiko inguru honetan behar den irisgarritasun egokia emateko behar diren moduko ezaugarri geometrikoak. Egokitze eta zabaltze lanak eginen dira bide sekzio egokia eman arte.

137. NA-7017. Zabaltzako sarbideak. NA-7015 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

138. NA-7040. Gares-NA-700. Garestik NA-700 errepidera doan errepidea hobetzea.

IP17. NA-7062. Beasoain. Egungo NA-7063 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

IP18. NA-7063. Egillor. Egungo NA-7010 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

139. NA-7100. Lizarragako mendatea-Arbizu. A-10 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

140. NA-7101. Dorraoko sarbideak. NA-120 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

141. NA-7120. Lerateko sarbideak. Alkozko urtegi josteta-eremuko sarbideak hobetzea.

142. NA-7130. Amekoagoiena. NA-718 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

143. NA-7131. Barindaoko sarbideak. NA-718 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

144. NA-7134. Etxabarriko sarbideak. NA-718 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

145. NA-7179. Zudairiko sarbideak (udalekuak). NA-718 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

146. NA-7181. Ekalako sarbideak. NA-718 eta N-7130-A errepideetatik dauden sarbideak hobetzea.

147. NA-7186. Artatza-Urra. NA-718 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

148. NA-7187. Bakedaoko sarbideak (zubia barne). NA-718 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

149. NA-7188. Gollaoko sarbideak. NA-718 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

IP19. NA-7200. Aguilar Kodes. Errepide horretako tarte bat hobetzeko lanak.

150. NA-7203. Nazarko sarbideak. NA-129 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

151. NA-7230. Viana-Aras. Errepide hau berri-tzeko lanak.

152. NA-7240. Galbarrako sarbideak, Lana ibar-reen. NA-132-A errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

IP20. NA-7252. Asartako sarbideak. Egungo NA-7203 errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

153. NA-7361. Arteagako sarbideak. NA-132-A errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

154. NA-7401. Etaiuako sarbideak. NA-7400 erre-
pidetik dituen sarbideak hobetzea.

155. NA-7410. Oko-Otiñano (10,0 k.p.tik 12,6 k.p.ra). NA-129 errepidetik dituen sarbideak hobe-
tzea.

156. NA-7452. Labeagako sarbideak. NA-132-A
errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

157. NA-7454. Arbeitzako sarbideak. NA-132-A
errepidetik dituen sarbideak hobetzea.

158. NA-7500. Irurtzun–Madotz-Lekunberri. A-
10etik dituen sarbideak hobetzea.

159. Berria. Errepide berria eta zubi berria Zan-
gozan (NA-5410). Zangozan errepide tarte berri
bat eraikitzeke lanak, Aragoi ibaiaren gainetik.

160. Berria. Zangituko zubia. Altsasu (NA-
2410). Arakil ibaiaren gainean zubi bat eraikitzea,
Altsasun, errepide horretatik industrialderako sar-
bidea jartzeko (NA-2410).

161. Berria. Galarko lotunea A-12-Gazolaten
(A-12/NA-7015), tokiko sarea hobetzeko lanen
barruan, Iruña-Logroño autobieren inguruetan (A-
12/NA-7015).

Herrietako saihsbideak

162. NA-122. Alloko saihsbidea, herrigunean
barna igarotzea saihesteko eta Arroitzera doan
NA-6310 errepidearekin eta Sesmara doan NA-
666 errepidearekin lotzen duena, NA-122 errepide-
ari jarraipena emanez AP-68tik A-12ra bitarte.

163. NA-128. Martzillako saihsbidea. Errepide
honen ibilbidearen barruan, AP-15arekiko lotura
hobetzuz.

164. NA-132. Tafallako hegoaldeko saihsbi-
dea, NA-132ari jarraipena emanez N-121eraino
eta AP-15eraino.

165. NA-700. Ororbiako saihsbidea. Errepide-
aren saihsbidea eraikitzeke lanak, trazadura ipa-
rraldera emanez herrian barna igarotzen den tarte-

an. Egungo zeharbidean arazoak daude, malda
handikoa delako eta oinplanoko trazaduragatik,
bai eta herrian bertan dauden gurutzaguneengatik
ere.

166. Berria. Corellako saihsbidea. Trazadura
berriko errepidea eraikitzeke lanak, NA-161 erpe-
idea, Rincón de Sototik Corellara doana, Iruñetik
Madrilera N-113 errepidearekin lotzeko, Corellan
barna igaro ez dadin. Jarduetak berarekin dakar
zubi berri bat eraikitzea Alhama ibaiaren gainean;
trazadura berria “Camino del Partidero” delakoan
barna egiteko aukera aztertuko da, Guardeko der-
mioan.

167. NA-4000. Lesakako saihsbidea. Bertako
industrialderako sarbidearen zatia.

168. NA-5200. Ribaforadako saihsbidea. Erre-
pide hau eta NA-5202 lotzeko.

169. NA-5200. Cortesko saihsbidea. Saihsbi-
de hau ekialdetik eraikiko da, eta Zaragozako pro-
bintziako Novillasekin eta Mallenekin lotzeko bide-
ak bereganatuko ditu.

170. NA-6631. Funesko saihsbidea. Saihsbi-
de hau eraikiz ibilgailuak herri horretan barna iga-
rotzea saihestuko da. Bide berri bat da, El Trujal
erreka-zuloan barna doana, eta Funesko sarbide-
ak hobetuko ditu Azkoien-Rincón de Soto NA-115
errepidetik.

171. NA-7010. Irurtzungo saihsbidea. Bi herri-
en arteko errepidearen ezaugarri geometrikoak ez
dira egokiak jarduera industrial handiko inguru
honetan behar den irisgarritasun lortzeko. Egokitu
eta zabaltzeko lanak eginen dira bide sekzio ego-
kia eman arte.

172. Berria. Lizarrako iparraldeko saihsbidea.
Lizarrako iparraldeko saihsbidea eraikitzea III.
Plan Zuzentzaile honetako jarduketa berria da, eta
hiri inguruko bide berri bat eraikitzeke lanak dira,
Lizarrako industria eremuko tartean oinarritua;
xede da ibilgailu astunen trafikorik ez izatea herri-
ko egungo zeharbidean.

Iruñerria

173. PA-30. Bikoiztea: Olatz-Olloki, autobieren
ezaugarriekin, PA-30 ingurabidearen luzapena.

174. PA-30. Bikoiztea: Olloki-Ezkabako tunelak.
Ekialdeko ingurabidea ixtea, Iruñerriko iparraldeko
irteera izateko, Ollokitik Ezkabako tunelatara doan
tarte bikoiztuz. Jarduketa hauen helburua da PA-
30 ingurabideari jarraipena ematea Uharteko biri-
bilgunetik Olatzeraino, saihsbidea eginez, y Oll-
okitik Arrera bitarteko tarte bikoiztea, Ezkabako
tunelaren N-121A errepidarako irteerarekin lotuz.

Lotuneetan errepide hauekiko lotura ere eginen da:

- NA.150 errepidearekiko lotura (Iruña-Agoitz-Irunberri).

- PA-30 ingurabidea N-135 errepidearekin lotzea (Iruña-Frantzia Luzaiden barna), eta Iruñerriko iparraldeko irteera.

- Inguru horretan hirigintzaren arloan garatuko denerako sarbideak

-Iruñeko ekialdean eraikitzeke asmoa dagoen super-ingurabidearekiko lotura.

175. PA-30. Sarrigurengo biribilgunea. I. fasea, oinezkoentzako lurrazpiko pasabide bat eraikiz.

176. PA-30. Sarrigurengo biribilgunea II. fasea, lotune horren edukiera hobetzeko.

177. PA-30. Berriozarko biribilgunea, NA-30 errepidearen edukiera handitzeko.

178. PA-30. Noaingo biribilgunea, NA-30 errepidearearen edukiera eta AP-15arekiko lotura handitzeko

179. PA-30. Mutiloako erdilotunea, lotune hone tan egin daitezkeen mugimenduak osatzeko.

180. A-12. Abiadura Handiko Trenaren geltokiarren lotunea, tren hori Iruñera ekartzeko lanen barruan.

181. A-15. San Fermin Ikastolako lotunea, tren geltoki berriaren eta A-15aren inguruetan etxebizitza jarduera berriak ezartzen laguntzeko.

182. PA-30. Bikoiztea: Sanduzelai-Landabengo zubia tartea. Iparraldeko ingurabidea bikoizteko lanak egun galtzada bakarra duten hiru tarteetako bitan: Sanduzelaitik Orkoiengo saihebidera sartzeko biribilgunera bitarteko tartea; eta Orkoiengo biribilgunea-Landabengo industrialdera bitarteko tartea. Horrela, iparraldeko ingurabidea osorik bikoiztuta egonen da Landabengo industrialdetik Ezkabako tuneletara, eta bertan ekialdeko ingurabidearekin lotuko da. Mendebaldeko ingurabidearekin Orkoiengo saihebiderearen bidez lotzen da.

183. PA-30. Tartea bikoiztea: Orkoiengo saihebiderea-Arazuriko lotunea. Lan hauen xedea da egungo NA-700 errepidea bikoiztea mendebaldeko ingurabidearen eta Orkoiengo saihebidere berriaren arteko Arazuriko lotunetik iparraldeko ingurabidera bitarte. Horrela, edukiera handiko bidea ezarriko da bi ingurabideen artean eta eremu horretan industriaren garapenari laguntzen zaio.

184. PA-30. Uharteko ingurabidea, bide segurtasunagatik, Olaztik Ollokira arteko bikoizketa lanen barruan.

185. PA-31. Talluntxe-Noaingo aireportua. Jar duketa honen ondorioz egungo sarbidea aireportuko bidegurutze bihurtuko da, biribilgune bat eraikiz, eta aldi berean ingurua berriz urbanizatzeko lanak eginez, egun dagoen sarbidea hobetzeko.

186. NA-2310. Labiano-Aranguren. Aranguren inguratzen duen eraztuna burutzeko beharrezkoa da errepide hau zabaldu eta hobetzeko lanak amaitzea, Labianotik Arangurenera bitarteko azken tartea eraikiz.

187. Berria. Ezkirozko saihebiderea, NA-6001 errepidearen eta A-12aren arteko lotura berriaren zatia baita.

188. Berria. A-12-Zizur Nagusia-Ezkirotz bidea (galtzada bat). Iruña-Lizarrar-Logroño autobia eta Comarca-2 industrialde berria lotzeko bidea eraikitzeke lanak. Bide berri honen bigarren tartea Ezkirozko saihebiderekin osatuko da.

189. Berria. A-12-Zizur Nagusia-Ezkirotz bidea (bikoiztea). Iruña-Lizarrar-Logroño autobiarren eta Comarca-2 industrialde berria lotzeko bidea bikoizteke lanak. Bide honen asmoa da Zizur Nagusia hegoaldeko saihestea, eta trafikoak banatzea Iruñerriko hegoaldean.

190. Berria. Barañaingo zubia-Landaben: Arga ibaiaren gaineko zubia eraikitzea Barañain eta Landabengo industrialdearen artean, herri horretarako sarbidea izan dadin PA-30 ingurabidetik.

191. Berria. Gendulain-Arazuriko lotunea. Aurreikusitako etxebizitza poligono berrirako sarbidea, A-12 autobidean, eta A-15 lotzea, Arazuriko lotunean, Iruñerrikan kanpoko mugigarritasuna errazteke.

192. Berria. RVP8 bidea, Berriozarko iparraldeko urbanizazioari laguntzeko.

193. Berria. Hegoaldeko sarbideak Barañainera eta N-111-A-15 lotunea: Barañaingo sarbideak hegoaldeko, NA-1110 errepidetik (Iruña-Logroño), eta NA-1110 errepidearen eta A-15 mendebaldeko ingurabidearen arteko egungo lotunea berritzea, Zizur Nagusian.

194. Beste batzuk. Iruñeko super-ingurabideei buruzko azterlan informatiboa egitea, plan honen denbora epetik kanpo dauden Iruñerriko hegoaldeko eta ekialdeko ingurabide berriak eraikitzeke lurzorua gordetzeko, egun dauden tarteetako edukiera ez baita aski izanen.

Beste batzuk

195. Beste batzuk. Errepideko tunelak Tuneletako segurtasunari buruzko Europar Batasunaren Zuzentzura egokitzea. I. fasea. Foru sareko

tunelak tuneletako segurtasunaren arloko Europako eta Espainiako araudi berrietara egokitzea (635/2006 Errege Dekretua).

196. Beste batzuk. Errepideko tunelak Tuneletako segurtasunari buruzko Europar Batasunaren Zuzentaraura egokitzea. II. fasea. Foru sareko tunelak tuneletako segurtasunaren arloko Europako eta Espainiako araudi berrietara egokitzea (635/2006 Errege Dekretua).

197. Beste batzuk. Zaratari buruzko Legea aplikatzeko ekintza plana, 6.000.000 ibilgailu baino gehiagoko tarteen mugakide diren eta zarata arazoak dituzten tartek aztertze.

198. Beste batzuk. Faunarentzako pasabideak egokitzea zerbitzuan dauden azpiegituretan, animaliekin istripurik ez gertatzeko, eta animaliarik ez harrapatze, gertaera horiek sareko segurtasunari eragiten baitiote.

199. Beste batzuk. Iruña eta Frantzia Luzaiden barna lotzeari buruzko azterlanak.

15. ERREPIDE PLANA ETA ZAINKETA

Errepideen zainketaren helburu nagusia Nafarroako bide ondarea mantentzea da. Gauza jakina da ez dela aski errepideak eraiki eta hobetzea, eta beraz geroz eta garrantzitsuagoa da horien zainketa, behar diren moduko baldintzei eusteko zirkulazio, segurtasun eta erosotasunari dagokienez.

Nafarroako 2009-2016 urteetako Errepide Planak zainketari ematen dion garrantzia 406,16 milioi euroko zenbatekoan islatzen da, kopuru hori erabiliko baita arlo honetan, zehazki lan hauetan: zainketa integrala, zoruak sendotzea, bide segurtasuna, zeharbideak eta hitzarmenak, inbentarioak, azpiegiturek egokitu eta hobetzea, makineria eta informatika, eta zainketa zentro berriak sortzea; hau da, errepideen foru sarean egiten den inbertsio osoaren %27,7 zainketan erabiltzen da.

Errepideak zaintzeko lanen barruan, hauek nabarmenduko ditugu:

15.1. OHIKO ZAINKETA

Zainketaren zeregin nagusia da bide sarea behar den moduko baldintzetan edukitzea zirkulazio, segurtasun eta erosotasunaren arloetan. Ohiko zainketaren lanak mota askotakoak dira, baina hona garrantzitsuenak:

- Galtzadak, bazterbideak, arekak garbitzea, belarrak eta sastrakak kentzea, seinalizazioa, drainatzea, etab.

- Arekak eraikitzea, lurrekoak nahiz hormigoizkoak, fabrika-obra hondatuak, betelanei eta lurrauzketek eusteko harri-lubetak, etab.

- Zorua konpontzea kaltetuta dagoen tokietan.

- Seinalizazio bertikal nahiz horizontalaren, balizen eta segurtasun hesiaren mantentze-lanak eta unean uneko konponketak.

- Egituren mantentze- eta konpontze-lanak, dilatazio-junturena barne.

- Gorabeherak direnean esku-hartzea, hala nola, istripuak, uholdeak, etab.

- Neguan, errepideak zirkulatzeko moduan mantentzea, izotzaren kontrako prebentzio tratamenduak erabiliz eta elurra garbituz.

Ohiko zainketa bi modutara egiten da:

Baliabide berekiak erabiliz, bai langileak bai makineria eta bitarteko osagarriak.

Lan horiek funtzionarioek betetzen dituzte, Administrazioaren makineriarekin eta bitarteko osagarriekin, zuzenean Nafarroako Gobernuaren menpe dauden zainketa zentroyen mantentze-lanetako plan baten barruan eta garrantzia estrategikorenen arabera.

Funtsean, baliabide berekiekin egiten dituzten lanak hauek dira: bazterbideak garbitzea, drainatzeak, belarrak garbitzea, bazterbideak handitzea, seinalizazio bertikala eta balizak paratzea, eta neguko bidezaintza.

Zainketa integralerako kontratuen bidez, enpresa espezializatuekin.

Baliabide berekiekin egindako zainketaren lan osagarrietarako urte anitzeko kontratuak izenpetzen dira errepideen zainketan espezializaturik dauden enpresekin.

Baliabide berekiak eta enpresa espezializatuak batera erabiltzeko prozedurak bide ematen dio Administrazioari bi jarduerak modurik eraginkorrenean betetzeko eta benetako kontrola izateko Nafarroako errepide sareko zainketa lanen gainean.

Baliabide berekiekin egiten den zainketa eta zainketa integrala, biak eremuen arabera banatzen dira, honakoak:

- Erdialde-iparraldeko barrutia (Iruña eta Agoitz)

- Hegoaldeko barrutia (Tafalla eta Tuteran)

- Hego-mendebaldeko barrutia (Lizarran)

- Mendebaldeko barrutia (Irurtzun eta Mugairi)

Neguko bidezaintza.

Neguko bidezaintzari aurre egiteko, urtero egiten da Neguko Bidezaintza Plana, eskura dauden baliabideak, langileak nahiz materialak, bertan jasotzeko eta Zainketako langileen eta trafikoko erakundeen, Foruzaingoaren eta Guardia Zibilaren eta Babes Zibilaren arteko koordinazioa aurreikusuteko.

15.2. ERREPIDEEN ZAINKETARAKO ZENTRO AURRERATUA

2002. urteaz geroztik, Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak Nafarroako errepideen sarearen zainketarako zentro aurreratu bat dauka, zerbitzu publiko horren ustiketa eta kudeaketa lanak nabarmen hobetu dituena, informazioa zentralizatuz, Informazioaren eta Komunikazioen Teknologia berriei esker.

Zainketa zentro horrek Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Departamentuan du egoitza, eta bertatik kontrolatzen dira sarean dauden instalazioak. Hauek dira, funtsean:

- Tuneletako instalazioak.
- Neguko bidezaintza.
- Argiztapen instalazioak eta semaforoak.
- Informazio aldakorrek panelak.
- SOS zutoinak.
- Estazio meteorologikoak.
- Neurketa estazioak.
- Erabiltzaileendako informazio iraunkorra.

Zainketa zentroak etengabeko zerbitzua eta langileak ditu, eguneko 24 orduetan, eta beraz ziurtaturik dago berehalako esku-hartzea garrantzizko edozein gorabehera gertatzen denerako, Babes Zibileko zerbitzuekin koordinatuta.

III. Plan Zuzentzailean aurreikusirik dago zuntz optikoa jartzea kontrol zentroarekin konektaturiko foru sareko funtsezko ardatzetan, ekipamendu informatikoa aldatzea, eta kontrol zentroaren eta tunelen artko komunikazio sistema hobetzea, edozein gertaeraren berri berehala izateko.

15.3. ZAINKETA PARKE BERRIAK BARRUTI-ETAN

Nafarroako errepideen sarearen zainketa geroz eta eraginkorragoa izan dadin ezinbestekoa dela iritzirik, barrutietan zainketa parke berriak eraikitzea erabaki da, zainketaren kudeaketari begira.

Zainketa parke berrien helburua da hiriguneetatik kanpo instalazio modernoak kokatzea, behar bezala hornituak bulego eta langileentzako zerbitzu eremuez, baita bideen zainketarako material biltegiez eta makinatarako garajeez ere.

Zainketa parke horiek garai bateko bidezainen parkeen ordezkioak dira; egun hiriguneetan kokaturik dauden bidezainen parke horiek funtzionaltasuna galdu dute, eta zaharkituta gelditu dira.

Barrutietako zainketa parke berrien planaren barruan bost instalazio berri eraikiko dira, Lizarran, Agoitzen, Irurutzunen, Tuteran eta Tafallan.

Lizarrako parkea Iruña-Logroño autobioiaren lanekin batera eraiki eta finantzatu da.

Beste lau zainketa parkeak finantzatzeko, berriz, Nafarroako Gobernuak aurreikusi du bidezainen parkeetako eraikinak, etxebizitzak, bulegoak, biltegiak eta lurak desjabetzea, kalifikazioa kendu ondoren.

15.4. ZORUAK SENDOTZEA

Sareko errepideetan, bereziki epe motzera esku-hartze garrantzitsuagoen xede izanen ez direnetan (trazadura hobetzea, galtzada bikoiztea, etab.), zoruen hobekuntza programatu beharra dago, trafikoa eraginda andeatzen baitira urteen poderioz.

Plan Zuzentzaileak aurreikusia du sare nagusiko errepideetan eta tokiko sarean esku-hartzea, bertako zoruak hobetzeko.

15.5. BIDE SEGURTASUNA

Jarduketan proposamenean adierazi bezala, Plan Zuzentzaileak errepideetako bide segurtasunean hobekuntzak egitea aurreikusi du, 27,41 milioi euroko aurrekontuarekin, bi alderdiri begiratuta:

- Errepide guztietako seinalizazioa, bai bertikala bai horizontala, balizak eta babesak hobetzea.
- Tarte arriskutsuak hobetzea.

Urtero Bide Segurtasunari buruzko azterlan bat prestatzen da, eta bertan jasotzen da zein diren istripu ugari tarteak eta arriskua izan daitekeen tarteak.

Azterlan horretatik abiatuta, tarte horiek kentzeko jarduketak planifikatzen dira, tamaina handiko jarduketekin, tokian tokiko jarduketekin eta seinalizazioa eta balizamendua hobetzekoak.

Tamaina handiko jarduketak errepideak hobetzeko planean sartzen dira: galtzada bikoiztea, trazadura hobetzea, saihezbideak eraikitzea, etab.

Tokian tokiko jarduketak eta seinalizazioa eta balizamendua hobetzekoak Zainketa zerbitzuak kudeatzen ditu, proiektuak prestatu eta lanak egiten baititu. Jarduketa horiek, gehienetan, trzadura-ren hobekuntza puntualak, gurutzaguneen zuzenketa eta kostu txikiko hobekuntzak izaten dira, seinalizazioa eta balizamendua, adibidez.

Horrez gain, III. Plan Zuzentzaileak aurreikusia du errepideko tunelak 635/2006 Errege Dekretura egokitzea, jarduketa proposamenetan zehaztend en inbertsio berariazkoarekin.

15.5.1. Motorzaleendako bide segurtasunaren kasu berezia

Nafarroako Gobernuak abian jarri nahi du motorzaleendako bide segurtasuneko estrategia bat, lau ardatz hauei arreta emanez:

- motorzaleendako babes sistemak paratzea.
- Estatuko araudi indardunera egokitzea: araudi berri horren arabera, beharrezkoa izanen da motorzaleen segurtasuna bermatzeko babes sistemak ezartzea hala behar den foru sareko tokietan (NA-138 eta beste errepide batzuk).
- Behar berriak aztertu eta atzematea: erabilitzaileen beraien bidez atzemanen dira behar berriak foru sareko toki zehatzetan.
- Sentsibilizazioa: motorzaleen elkarleen bidez, gazteen artean sentibilizazio kanpaina bat eginen da.

15.6. ZEHARBIDEAK ETA HITZARMENAK

Zainketa jarduketaren barruan, herrietako zeharbideek garrantzia dute, bertan errepideen sareko tarte bat eta herriko kale bat batera jaso direlako.

Horien gaineko jarduketa proiektu baten bidez gauzatzen da, Nafarroako errepide sarekoa zeharbideak eta haiek berritzeko obren prozedura arautzen dituen maiatzaren 10eko 154/1999 Foru Dekretuan aurreikusitakoaren arabera prestatu ondoren.

Udalek kudeatzen dituzte lanak. Departamentuak jarduketaren zati bat finantzatzen du, maiatzaren 20ko 2015/1999 Foru Aginduan araututakoari jarraikiz.

Obrak kasuan kasuko toki entitatearekin hitzarmena izenpetuz egiten dira.

15.7. ERREPIDE SAREAREN INBENTARIOAK

Nafarroako Errepideen Zainketak sarea osatzen duten azpiegitura nagusien inbentarioak ditu,

etengabe eguneratuak. Honen arabera sailkatu dira inbentario horiek:

- Errepideen inbentarioa, 2008an eguneratua eta III. Plan Zuzentzaile hau egitean erabilitakoa.
- Zeharbideen inbentarioa.
- Tunelen inbentarioa.
- Zubien inbentarioa.
- Zoruen inbentarioa.

Nafarroako errepideen sareko inbentarioen helburua da etengabe jakin ahal izatea nola dagoen sarea, eta esku-hartzeetarako eta hobekuntzetarako programak ematea.

16. INGURUMEN EBALUAZIO ESTRATEGIKOA

16.1. OHAR OROKORRAK

Nafarroako Foru Komunitateako lurraldean garatzen diren plan eta programak Ingurumen ebaluazio estrategikoaren menpe daude, Ingurumena Babesteko Esku hartzeari buruzko martxoaren 22ko 4/2005 Foru Legea betetzeko.

Zenbait plan eta programak ingurumenean duten eraginaren ebaluazioari buruzko 2001/42/EE Zuzentaraua onestea pauso handia izan zen ingurumen ebaluazioa garatzeko planifikazioaren tresnetan.

Zuzentarauak 2004ko uztailaren 21ean hartu zuen indarra modu ofizialean, eta Espainiako barne zuzenbidera ekarri da, Zenbait plan eta programak ingurumenean duten eraginaren ebaluazioari buruzko apirilaren 28ko 9/2006 Legearen onespeneraren bidez. Lege horretan, funtsean, zuzentarauaren asmoa jasotzen da, bertan proposatzen den ebaluazio prozedura bere egin eta Espainiako kasura moldatzen baitu; Espainian, planen ingurumenaren gaineko eragina ebaluatze-ko prozeduretan urte batzuetako esperientzia dago.

Lege testu hauen helburu nagusia da ingurumen arloko alderdiak lehen erabakiak hartzen diren unean bertan txertatzea, eta horretarako, ebaluazio prozedura bat proposatzen dute, planifikazio eta programazioko dokumentuak sortu eta prestatzeko unean berean abian jartzen dena. Aldi berean, ingurumen arloko beste kontzeptu berri batzuk proposatzen dira, zeharka bada ere, iraunkortasuna eta garapen iraunkorra, adibidez, zeinak, helburu garrantzitsuenen artean aipatzen baitira bai zuzentarauan bai legeetan.

Horretarako, Errepideen III. Plan Zuzentzailearen agiri osagarri gisa, Ingurumen ondorioen

azterlan bat garatzen da, haren aplikazioak ingurumenaren gainean izan ditzakeen ondorioak identifikatu eta ebaluatzeko.

Ondorioei buruzko azterlan honen garapen eta edukia bat dator Nafarroako Foru Komunitateko Landa Garapenaren eta Ingurumenaren Departamentuak kontsulten aurretiazko fasean egindako gomendioekin, bai eta Zenbait plan eta programak ingurumenaren duten eraginaren ebaluazioari buruzko apirilaren 28ko 9/2006 Legean jasotako jarraibideekin ere.

Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailearen ingurumen ebaluazio estrategikoa plana prestatzeko lanetan txertatutako ariketa bat da, planifikaziorako dokumentuan orokorrean eta atal sektorialetan adierazten diren helburuak aintzat hartuta.

Planen edo programen ingurumen ebaluazio estrategikoa batean, garrantzitsua da eskala faktorea kontuan hartzea. Iraunkortasunak eta garapen iraunkorrak sistema sozioekonomikoen bideragarritasun fisikoa eta ingurumenekoaren neurria ematen dutenez, ebaluazioaren eskalak igo beharra dago.

Planean proposatutako azpiegituren zuzeneko eragin fisikoaren azterketaren garrantzia ukazina bada ere, kontuan hartu behar da beti jarduketak hauek azterlan informatiboak eta eraikuntza proiektuak egin eta onetsiz garatuko direla gero, eta figura horiek, zehatzak baitira, aukera ematen dutela Ingurumenaren gaineko eraginaren azterlanak edo antzeko dokumentuak egiteko, balizko eraginaren ebaluazio sakona eta eskala txikiagokoekin. Beraz, eskala maila honetan garrantzitsua izanen da batera aztertzea aldi berean hartzen ditugun azpiegitura guztien eragina.

Horrela, zenbait alderdi aztertu ahal izanen dira, hala nola lurraldearen zatikatzea, lurzoruaren erabilera eragiten diren aldaketa handiak, edo azpiegituren sistemak beste alderdi ekonomiko eta sozial batzuekin batera sor ditzakeen ondorio sinergikoak.

Aztergai den eremuko lurralde esparru bakoitzerako jarduketak estrategia orokorrak jarduketak proposamen batzuetan zehazten dira.

Proposamen hauek ingurumeneko aldagai nagusietan sortuko duten eraginaren identifikazioa luze eta zabal garatuko da Ingurumen ondorioen azterlanean: aldeztatik egungo egoerari buruzko ingurumen inbentarioa eginen da, esparru autonomikoko plan baterako egokia den eskalan, halakoa baita Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailea, eta ondoren ingurumen arloko balioen eta

espero daitezkeen eraginaren arteko alderaketa eginen duen analisia.

Ingurumenaren ikuspegitik aplikatzeko den legearen azterketak zenbait ingurumen baldintza sortzen ditu, planean jasoko diren jarduketak proposamenak zehaztu eta ebaluatzeko. Nafarroako Errepideen Plan Zuzentzailea agiri orokorra dela kontuan hartuta, izaera horretako dokumentu bati aplikatu ahal zaizkion ingurumen arloko lege xedapen guztiak aintzat hartuko dira, maila orokorrean, Europar Batasuneko, alegia, Nafarroako Foru Komunitateak berak ezarritakoetara. Legedia berriazkoa Ingurumen Ebaluazio Estrategikoa jasoko da, horiek kontuan hartu ahal izateko, programatutako azpiegiturak diseinatu eta eraikitzeko aintzat hartutako preskripzio orokorrak ezartzean.

Dena dela, lege preskripzio horiek ez dira ingurumen ebaluazioa egitean kontuan hartzen diren bakarrak. Ikerketa eremuaren azterlan zehatzari esker, ingurumen baliabiderik baliagarrienak identifikatu daitezke, bai eta zehaztu ere zeintzuk diren zainketa, hauskortasun, berezitasun edo babes bereziaren aldetik garrantzirik handieneko eremuak. Horrela, proposatutako jarduketak ingurumenaren ikuspegitik gauzatzen diren esparruaren barruan aztertuta, ingurumenaren arloko baldintza berriazkoagoak sortuko dira.

Ingurumenaren ikuspegitik egindako azterketa horretatik abiatuta, ingurumen aldagai nagusietan sortuko den eragina zehatz-mehatz identifikatuko da, hala nola, hiri ingurumenaren, lurzoruan, hidrologian eta hidrogeologian, floran, faunan, paisaian, etab.

Ingurumen arloko balioak eta espero daitezkeen eraginak alderatuta aztertuz, ingurumenean gaineko jarduketak baloratu daitezke, eta ondoren atzemandako ukipenen balorazio orokorra egin.

Ingurumen ondorioen azterlanaren osagarri izanen lirateke, batetik, prebentzio eta zuzenketa neurriak, plana behar bezala eta natura, hiri eta gizarte ingurunean ahal den eragin txikiena sortuz gauzatzeko aurreikusitako behar direnak, eta bestetik Ingurumen Zaintzarako plan bat, atzemandako gorabeheren eta prebentzio, zuzenketa eta kontentsazio neurriak –azken horiek beharrezkoa badira– behar den moduan betetzeko gaineko kontrol sistematikoa jasoko duena, kalitate adierazle bidez.

Txostenean jasoko diren neurrien artean zenbait jarraibide egonen dira, proiektu bakoitzaren ingurumen eragina ebaluatzeko prozedurarako, planak horiek gauzatzeko testuingurua ezarriko duelako eta planaren funtsezko puntuetako bat sistema osoari batasuna ematea izanen delako,

lurralde jakin batean eta ingurumen testuinguru zehatz batean txertatutako multzo baten batasuna alegia.

16.2. TRAMITAZIO ADMINISTRATIBOA

Errepideen III. Plan Zuzentzailea Ingurumena Babesteko Esku hartzeari buruzkoa martxoaren 22ko 4/2005 Foru Legearen 3A eranskineko C-6 atalean sartuta dago, eta beraz Ingurumen ebaluazio estrategikoaren prozedura bete behar du.

Ingurumen ebaluazio estrategikoaren prozedura hasteko helburuz, Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak, 2008ko uztailaren 30ean, Nafarroako Errepideen 2009-2016 bitarteko III. Plan Zuzentzailearen proposamena aurkeztu zuen, aipatu foru legean aurreikusita dagoenaren arabera. 2008ko urriaren 27an, aurreiazko kontsulten tramiterako, Ingurumen Kalitatearen Zerbitzuak Ingurumen ondorioen azterlanaren eduki eta norainokoaren berri eman zuen.

2009ko azaroaren 11n Nafarroako Errepideen 2009-2016 bitarteko III. Plan Zuzentzailea jaso zen, Ingurumen ondorioen azterlanarekin batera, azken hori aski zen ala ez adierazteko, martxoaren 22ko 4/2005 Foru Legearen 33.2 artikuluan aurreikusita dagoenaren arabera. 2009ko azaroaren 12an, Ingurumenaren eta Uraren zuzendari nagusiak azterlana aski zela adierazteko txostena egin zuen. Herri Lan, Garraio eta Komunikazioetako kontseilariaren azaroaren 24ko 103/09 Foru Aginduaren bidez, hogeita hamar eguneko epean jendaurrean jartzeko tramitea bete zen. Foru agindu hori 2009ko 149. Nafarroako Aldizkari Ofizialean argitaratu zen, abenduaren 4an. Jendaurreko epean 46 alegazio jaso ziren, horietako bat ere ez zela ingurumenari buruzkoa. Alegazioen ondorioz, Planaren proposamenen multzoan 20 jarduketa eta lau azterlan gehitu dira.

Nafarroako Errepideen 2009-2016 bitarteko III. Plan Zuzentzaileak helburu nagusi hau betetzen du: espazio geografiko orekatua, segurua eta lehiakorra lortzea, bizilagunen gizarte ongizatean oinarritutako espazioa, tokiko sarea hobetuz, ardatz estrategikoak garatuz eta goragoko kategoria duten bideak eraikiz. Horrez gain, planaren beste helburu bat hain beharrezkoa den bide sarearen hobekuntza eta ingurumenaren errespetua bateratzea da.

Horretarako, egindako proposamena honako honetan datza: ingurumen alderdiak txertatzea erabakiak hartzeko lehenengo faseetatik hasita, hain zuzen ere fase horietan definitzen direla jarduketaren multzoa nahiz jarduketa horien lehentasuna. Horrela, ingurumenaren babesik handiena

lortu nahi da errepide-azpiegituren garapen iraunkorra sustatuz.

Ingurumenaren eta Uraren zuzendari nagusiaren 2010eko apirilaren 8ko 607/2010 Ebazpenaren bidez, Nafarroako Errepideen 2009-2010 urteetako III. Plan Zuzentzailearen gaineko Ingurumen ondorioen adierazpena egin da; plana Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak sustatu du.

16.3. INGURUMEN ONDORIOEN ADIERAZPENAREN EDUKIA

Plana garatzen denean, Ingurumen ondorioen azterlanean ezarritako zuzenketa neurri eta ingurumen-jarraipeneko neurri guztiak bete beharko dira, eta, horiez gain, baldintza hauek ere bai:

Naturgune babestuen ukipena

Atal honetan agertzen da proiektu berriek Natura 2000 Sarean, Nafarroako Naturguneei buruzko ekainaren 17ko 9/1996 Foru Legean oinarrituta izendatutako natur guneean, HBBetan eta urtarrilaren 13ko 4/1997 Foru Dekretuaren araberrako eremu hezeetan duten ukipena.

Natura Sarean edo Naturgune Babestuetan eragina izaten ahal duten jarduketa guztien proiektuek ingurumen eragina baloratzeko berariazko kapitulua aurkeztu beharko dute. Balorazio hori neurtzeko hainbat adierazle erabiliko da, esate baterako guneko horiek ukitzen dituzten errepideen kilometro kopurua eta okupazioaren azalera, errepidearen ukipen-zerrenda osoa kontuan hartuta.

Horretarako, guneko babestuen mugak, landare-diaren mapak eta habitaten mapak erakutsiko dituen kartografia aurkeztu beharko da, 92/43/EEE Zuzentarauan identifikatuta agertzen diren bezala. Hori guztia proiektuko eskala egokian. Eskala hori 1:5.000 izaten ahal da, eta jarduketaren guneari ingurumen-sentikortasuna kontuan hartuta, xehe-tasun handiagoko eskaletara handitzen ahalko da.

Guneko horietan, obrak planifikatu egiten dira espazioari zein denborari dagokienez, ekosistema ahul eta baliotsu horien gaineko ukipenak murrizteko. Proiektua behar bezala exekutatzeko beharrezkoak diren jarduketa osagarriak (pasabideak edo arekak, dikeak, obretarako bide osagarriak... eraikitzea) txertatuko dira proiektuan bertan. Ibaibilguen gaineko egiturak eraikitzen direnean, ibai-bazterretara sartzeko bideak xehetasunez aztertuko dira, ibilguetan zehar ahalik eta makina gutxienak ibil daitezten. Ahal dela, ibai ibilguetan ez da pilarerik eraikiko.

Landare edo animalia espezieen gaineko ukipena

Nafarroako Errepideen III. Planaren barneko proiektuek ahal dela ez dituzte ukituko mehatxatuta dauden animalia eta landare espezieak, eta bereziki Europar Batasunarentzat Lehentasunezko gisa katalogatuta dauden espezieak, edo Nafarroako araudiaren arabera galtzeko arriskuan daudenak edo habitata aldatzearen ondorioz kaltetuak direnak.

Errepidearen eragin eremuaren barnean katalogatutako espezie horiek dauden ala ez aztertuko da. Egon daitezkeela antzematen bada, ingurumen eraginaren azterlanak edo ingurumen ukipei buruzkoak espezie horien xehetasunezko inbentarioa izanen du barnean, kokatuta edukitzea eta babes-neurri egokiak hartzeko.

Katalogatutako flora edo fauna duten guneeetan esku-hartzealdiak kontuan hartu behar dira, eta espezieen egoera ahulagoa den sasoiak errespetatu.

Habitatak zatikatzea eta pasabide ekologikoak eraldatzea.

Errepideen trazadura berriek eteten ahal dituzten faunaren pasabideen kokalekuak zehaztuko dira. Horri dagokionez, proiektuetan eraginak murrizteko neurriak txertatuko dira: fabrika-obrak eta drainatzeak egokitzea, animalientzako berarizko pasabideak eraikitzea, arriskurik handieneko guneeetan zirkulazioaren gehieneko abiadura benetan murrizteko neurriak hartzea –seinale bertikalak, sakanguneak, etab.–.

Habitatak ez zatikatzeko, Landa Ingurunearen eta Itsas Ingurunearen Ministerioak argitaratutako "Garraio azpiegiturek eragindako habitaten zatikatzea murrizteko dokumentuak" izenekoetan ezartzen diren agindu teknikoak txertatuko dira, ahal den neurrian.

Lehendik dauden bideen kasuan, Planak animalientzako pasabideak egokitzeko azterlana hartzen du barnean. Azterlan horren bidez animalia gehienak zein bidetan harrapatzen diren hautatu behar da, baita naturgune babestuak zein bidez zeharkatzen dituzten ere.

Hainbat datu abiapuntu hartuta (harrapatutako animalien kopurua, katalogatutako fauna, bideetan dauden zeharkako egituren azterketa eta egitura horien ezaugarri geometrikoen azterketa), errepideen alde batetik bestera igarotzeko aukerak hobetzea eta zeharkatutako habitaten zatikapena konpontzea helburu duten jarduketak egiten dira.

Beste alde batetik, gainera, proiektu berriek lehen bakartuta zeuden lekuetara iristeko erraztasuna aztertu behar da, eta ondorioz, leku horiek jasanen duten presioa ere bai.

Maileguak eta zabortegeak.

Planean agertzen den jarduketa bakoitzaren proiektua egitean, lehenengoz jarduketa horren diseinua kontuan hartu behar da, lehentasunezko helburua obraren barnean lurra ahalik eta gehien konpentsatzea dela.

Proiektu batek lurren aldetik defizita baldin badauka, eskaria planifikatu behar da eta agregakinen iturriak ezarri behar dira, dela eskurgarri dagoen baliabidea eskualdean agregakina merkaturatzen duten enpresen bitartez erabiliz, dela erauzketa-guneak aurkituz, horien ustiapena ukitutako guneen ingurumen-balioen kontserbazioarekin bateragarria bada. Lursail landatuak edo larre zein belardiak ukitzen dituzten kokalekuak lehenetsiko dira, landare estaldura naturala duen azalera ukitzen dutenen aldean. Ahal dela, mailegu baten emaitza topografikoa lurzoru mugakideena baino kota askoz txikiagoa duen zulo iraunkorra bada, mailegu hori saihestuko da. Nolanahi ere, ahal dela jatorrizko topografia lehengoratu edo imitatuko da, hondeatutako zuloak obraren beraren soberakinekin betez.

Jarduketek lur soberakinak sortzen badituzte, aurretiaz isurketarako guneei buruzko proiektua egiten da. Lehentasuna emanen zaie nariatuta dauden kokalekuei, horien gainean lurra botatzeak lehengoratu egiten direla esan nahi duenean.

Gainera, jarduketa osagarri horien eta inguru hurbilean aurreikusita dauden edo egiten diren beste obra batzuen arteko elkarreragina aztertuko da, sortzen ahal diren eragin metakorrak aztertuko (Nafarroako Ubidea, Nafarroako Ubideari lotutako hainbat ureztaketa sektore ureztatzea, instalazio fotovoltaikoak, azpiestazio elektrikoak, linea elektrikoak, etab.) eta eraginak murriztuko dituzten maileguak edo baterako zabortegeak diseinatzea. Ingurumenaren eta Uraren Zuzendaritza Nagusiak, egokiak diren administrazio prozeduren barnean, egokitzen jotzen diren baterako soluzioak koordinatuko ditu.

Agregakinek berrerabiltzea, zoladurak birziklatzea.

Plana garatzen duten proiektuek obran bertan nahiz inguruetan egiten ari diren obretan eta erakuntzako eta eraispeneko hondakinak tratatzeko zentroetan egiturak eraistearen ondorioz sortzen diren agregakinek eta zoladurak berrerabiltzeko aukera aurreikusi behar da, baliabide natura-

len erabilera murrizteko, betiere hori bideragarria bada. Proiektuek hondakinen tratamenduari buruz eskuragarri dauden teknikarik onenak aplikatzea kontuan hartu beharko dute, bereziki errepide zaharren tarte abandonatuetao asfalto eta hormigoï hondarrei dagokienez.

Urtebeteko epean, arestian aipatu diren irizpideak obra berrietan txertatzeko moduari buruzko proposamen justifikatua egin beharko da.

Bideak ingurune ekologikoan eta paisaian egoki txertatzea.

Trazaduraren soluzioak edo alternatibak baloratuko dira baldin eta horien diseinuari esker azpiegitura behar bezala egokituko bada, paisaiaren testuinguru batzuk zein besteak oinarri hartuta. Alternatibak aztertzean lehentasuna emanen zaie lurren konpentsaziorik onena lortzen duten proposamenei, tunelak edo tunel faltsuak eraikitzea aurreikusten dutenei eta altuera zein malda txikieneko ezpondak ezartzen dituztenei.

Eraiki beharreko azpiegiturretan ikusgai den eremua aztertu eta kartografiatuko da, erliebean sortutako aldaketek nahiz lur erauzketa eta lubeten azalera denudatuek paisaian sortuko duten ukipena kuantifikatuko da.

Proiektuetan malda etzanak dituzten ezpondak sartuko dira, egokiro landareztatzeke eta paisaiari egokitzeko moduko landare lurreko geruzari eusteko gai direnak, baldin eta lurzorua orografiak horretarako aukera ematen badu, eta azalera handiagoa okupatzeagatik abantailak konpentsatuko ez dituen eragina sortzen ez bada. Hala egiterik ez badago, ezpondak lehengoratzeko eskuragarri dauden teknikarik onenak aplikatuko dira.

Proiektu batek ibai-ibilgu bat ukitzen badu, obrak amaitu ondoren ibilgu hori lehengoratu beharko da. Ubidea birgaitu beharko da eta bazterrak landareztatu beharko dira, ingurune ekologikoan behar bezala integratu arte. Kasu horietan, bioingeniaritzako teknikak erabiltzeko aukera planteatuko da.

Proiektuetan, lehengoratzeari buruzko kapitulu-an, mailegu eta zabortegeien guneak lehengortzea aurreikusiko da.

Zarata.

Nafarroako Errepideen III. Planak zerbitzuko azpiegiturretan Zaratari buruzko Legea aplikatzeko Ekintza Plana garatzea aurreikusten du, sarean legeaz ezarritako maila akustikoak gainditzen dituzten puntuak beharrezkoak diren neurriekin zuzentzeko, kontuan hartuta zortasun akustikoko guneak, dagozkion zarataren mapetan mugatuta

daudenak (Urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretua, Zaratari buruzko azaroaren 17ko 37/2003 Legea garatzen duena zona akustikoei, kalitate helburuei eta zarata emisioei dagokienez).

Bide azpiegitura berrien proiektuetan onetsitako eta aurreikusitako hirigintzako plangintzarekiko koordinazioa ezarri beharko da, soinu-aztarnaren barneko espazioak eta erabilera egokienak mugatzeko. Gainera, beharrezkoak diren neurriak hartu beharko dituzte, 1367/2007 Errege Dekretuan ezarritako hots immisioaren mugak gainditzen dituzten zarata-mailak gune akustikoen kanpoko ingurumenean ez transmititzeko.

Uholde eremuen ukipena

Uholde eremuak ukitzen ahal dituzten jarduketan proiektuaren eraginpean dagoen gunearen uholde-arriskuaren mapak agertu beharko dira. Bidezkoa bada, urak har ditzakeen guneen ukipena justifikatu beharko da, eta horrez gain uholde-lautadak okupatzearen ondorioak arintzeko hartutako neurriak, uretan gerta daitekeen oztopo-eraginaren azterketa, etab.

Argiaren kutsadura.

Bide azpiegitura berriek luminariak beharrezkoak diren leketan soilik erabili beharko dituzte, eta hori energia eraginkortasunik handiena duen eta argi-kutsadura gutxien sortzen duen teknologia erabilita. Gutxienez Argiteria Gaueko Ingurumena Babestearren Antolatzeari buruzko azaroaren 9ko 10/2005 Foru Legean agertzen diren determinazioak bete beharko dira.

Abelbideak.

Abelbideak ukitzen dituzten errepide proiektu oro idaztean Biodibertsitatea Zaintzeko Zerbitzuko Plangintza eta Laguntza Atalari alde aurretik txostena egin dezala eskatu beharko zaio, proposatutako soluzioen bideragarritasunarekin ados dagoela adierazteko.

Proiektu bakoitzari dagozkion ingurumen eraginaren edo ukipenen azterlanetan proiektu horiek ukitutako abelbide guztiak agertu beharko dira, eta kasu bakoitzean lehengoratzeko edo zeharkatzeko hartutako soluzioak azaldu. Zeharkatzearen kasuan, gainetik edo azpitik zeharkatzea aurreikusi beharko da beti.

Bidea luzetara okupatzen bada, lehengoratzeko nahikoa den lur-zerrenda kontuan hartu beharko da, desjabetzearen ondorioetarako.

Nolanahi ere, Nafarroako Abelbideei buruzko abenduaren 15eko 19/1997 Foru Legea bete beharko da.

Ondare historiko eta kulturala.

Bide azpiegituren proiektu guztiek aldez aurretik Ondasun Higigarrien eta Arkeologiaren Atalaren txostena beharko dute. Txosten horretan adierazi-

ko da plana ondare historiko eta kulturalaren kontserbazioarekin bateragarria dela.

17. ERREPIDEN III. PLAN ZUZENTZAILEAREN JARDUKETAK

ACTUACIONES DEL PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA III: 2009-2016

I. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA RED VIARIA

I.1. Autovías - Duplicaciones de calzada

Actuaciones PLAN NAVARRA 2012 o en ejecución
 Propuestas Servicio de Conservación (Red Local)
 Actuaciones Por ALEGACIONES ACEPTADAS (IP)

Actuaciones pendientes del II PDC
 Actuaciones nuevas con respecto al II PDC

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	A-1	Autovía del Norte - Obras complementarias Zoido-Olazagaita	8	A	1,30	3,2	-	0,00	0,00	0,00	0,00	1,30	0,00	0,00	0,00
2	A-12	Acceso Sur Alizasu/Alizasu	8	A	1,80	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,80	0,00	0,00
3	AP-15	Autovía del Camino de Santiago Conexión A-12 con futura A-68 en La Rioja	1	A	18,04	1,80	10,02	0,00	9,43	6,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	A-15	Autopista de Navarra Nuevo enlace de Tafalla	6	E	7,09	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	7,09	0,00	0,00	0,00
5	A-15	Autovía de Navarra Límite Provincia de Navarra - Tudela (Enlace AP-15)	1	A	52,00	17,20	3,02	0,00	0,00	2,00	8,00	20,00	22,00	0,00	0,00
6	A-21	Autovía del Pirineo Tramo 2.2.: Enlace Salinas/Ibocin-Izco	1	C	3,52	-	-	3,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7		Tramo 3.: Izco-Venia de Judas	1	C	27,44	5,90	4,65	27,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8		Tramos 4 y 5.: Venia de Judas-Límite de provincia (incluida mejora de conexión con Sangüesa) (IP2)	1	D	232,79	17,50	13,30	0,69	69,30	132,60	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL								343,98	108,73	143,40	8,00	28,39	23,80	0,00	0,00
Presupuesto ordinario (A)								73,14	9,43	10,60	8,00	21,30	23,80	0,00	0,00
Convenio con SPRIN (C)								30,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Peaje Sombra (D)								232,79	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiación por terceros (E)								7,09	0,00	0,00	0,00	7,09	0,00	0,00	0,00

I.2. Pamplona - Valle del Ebro

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
9	N-121	Pamplona - Tudela Enlace de acceso a Barasoain y Garinoain	6	A	4,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	
10		Intersecciones de Pillas y Muñillo el Cuende	6	A	1,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	
11		Variante y mejora intersección de Los Abalos	6	A	6,00	2,20	2,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	3,00	0,00	
TOTAL								11,00	0,00	0,00	0,00	1,00	3,00	3,00	3,00	4,00
Presupuesto ordinario (A)								11,00	0,00	0,00	0,00	1,00	3,00	3,00	3,00	4,00

I.3. Pamplona - Jaca - Huesca

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
12	N-240	Pamplona - Huesca Rehabilitación del puente de Liédena	10	A	0,50	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	
TOTAL								0,50	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00
Presupuesto ordinario (A)								0,50	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	

TIPOS DE FINANCIACIÓN:

A: Presupuesto ordinario - C: Convenio con SPRIN - D: Peaje Sombra - E: Financiación por terceros

I.4. Pamplona - Francia por Zubiri

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
N-135 Pamplona - Francia por Luzaide/Valcarlos															
13		Túnel de Erro	7	A	70,25	7,20	9,76	0,00	0,00	3,38	7,63	30,62	28,62	0,00	0,00
14		Túnel de Mezkitz	7	A	12,80	4,50	2,84	0,00	0,00	2,00	2,80	4,00	4,00	0,00	0,00
15		Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	8	A	4,00	-	-	0,00	0,00	0,45	0,65	0,65	0,70	0,75	0,80
TOTAL								0,00	0,00	5,83	11,08	35,27	33,32	0,75	0,80
Presupuesto ordinario (A)								0,00	0,00	5,83	11,08	35,27	33,32	0,75	0,80

I.5. Pamplona - Francia por Velate

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
N-121-A Pamplona - Behobia																
16		Túnel de Ezkaba - enlace Orcaín	3	A	2,25	1,00	2,25	0,00	0,00	0,00	0,00	2,25	0,00	0,00	0,00	
17		Variante de Oñiz	3	C	0,65	-	-	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
18		Variante de Oñiz - Etuláin	3	A	15,00	3,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	9,00	0,00	0,00	
19		Variante de Oñiz - Ventas de Arratz (Incluida Vte. de Arratz)	3y5	A	26,25	7,50	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,50	15,75	
20		Sunbilla - Ekxalar	3	C	16,77	4,20	3,99	16,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
21		Ekxalar - Bera	3	C	16,03	3,70	4,33	16,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
22		Bera - Endarlatsa	3	C	10,98	2,50	4,39	10,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
23		Puente de Endarlatsa (50%)	3	C	7,77	0,20	38,83	7,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
24		Accesos sur a Bera	7	A	1,20	-	-	0,00	0,00	0,45	0,65	0,65	0,70	0,75	0,80	
25		Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	8	A	4,00	-	-	0,00	0,00	0,45	0,65	0,65	0,70	0,75	0,80	
TOTAL								52,21	0,00	0,45	0,65	10,10	9,70	11,25	16,55	
Presupuesto ordinario (A)								0,00	0,00	0,45	0,65	10,10	9,70	11,25	16,55	
Convenio con SPRIN (C)								52,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

I.6. Pamplona - Francia por Dantxarinea

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
N-121-B Pamplona - Francia por Baztán															
26		Variante de Iurita - Elizondo	5	A	11,08	6,50	1,70	0,00	3,71	7,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27		Variante de Dantxarinea	5	A	5,00	2,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	2,00	0,00
28		Travesía de Dantxarinea	4	A	1,00	-	-	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL								0,00	4,71	7,37	0,00	0,00	3,00	2,00	0,00
Presupuesto ordinario (A)								0,00	4,71	7,37	0,00	0,00	3,00	2,00	0,00

I.7. Pamplona - Irurtzun

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
N-240-A Pamplona - Irurtzun															
29		Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (I)	8	A	5,04	1,60	3,15	0,00	0,00	0,45	0,65	0,80	1,00	1,00	1,14
30		Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (II)	8	A	3,06	1,90	1,61	0,00	0,00	0,45	0,65	0,45	0,45	0,45	0,61
TOTAL								0,00	0,00	0,90	1,30	1,25	1,45	1,45	1,75
Presupuesto ordinario (A)								0,00	0,00	0,90	1,30	1,25	1,45	1,45	1,75

I.8. Red de Interés de la Comunidad Foral

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
31	NA-115	Tafalla - Peralta - Rincón de Soto	4	A	8,72	21,80	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	2,62	4,36	1,74	0,00
32		Peralta - Rincón de Soto	4	A	5,56	13,90	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,67	3,89
IP1	NA-127	Rotonda de acceso al polígono industrial de Rocaforte en Sangüesa	11	E	0,40	-	-	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
33	NA-128	Peralta - Carcastillo - Lte. Zaragoza	3	A	7,70	8,30	0,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,31	5,39	0,00
34		Caparrosos - Mielida	3	A	5,00	7,90	0,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	3,50	0,00
IP3	NA-132-A	Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad	8	A	2,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,40	0,60	0,60
NA-134		Eje del Ebro	5	A	11,45	5,50	2,08	6,60	4,16	0,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
35		Variante de Mendavia	5	A	14,04	12,10	1,16	8,67	3,80	1,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
36		Variante de Lodosas	5	C	7,36	7,00	1,05	7,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
37		Variante de Andosilla	5	A	10,94	5,50	1,99	0,00	0,00	0,00	0,00	5,47	5,47	0,00	0,00
38		Variante de Azagra	5	A	14,51	6,40	2,27	7,80	5,65	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
39		Variante de Millagro	5	A	15,14	8,40	1,80	5,91	7,41	1,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
40	NA-133	Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (Etguil)	8	A	0,70	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00
41	NA-140	Conjunto de actuaciones para la mejora funcionalidad: Auritz/Burguales-Ezcároz - Ochagavía-Isaba	8	A	6,00	57,87	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	3,00
NA-150		Pamplona - Aiz - Lumbier	3	A	4,40	4,70	0,94	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,40	0,00	0,00
43		Murillo de Lónguida - Villaveta	2	A	7,50	2,50	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,75	3,75	0,00	0,00
44		Desdoblamiento tramo: Huarte-Egués	8	A	2,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00
45		Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad	11	E	0,40	-	-	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00
IP4		Rotonda de acceso a Lumbier	2	E	17,00	5,70	2,98	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	10,20	5,20	0,00
46	NA-160	Desdoblamiento tramo: Enlace A-68 - AP-68	2	E	17,00	5,70	2,98	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	10,20	5,20	0,00
NA-178		Lumbier - Navascués - Ezcároz	3	A	3,50	1,00	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	1,75	1,75	0,00	0,00
47		Accesos Valles Pirenaicos. Reforma Puerto Iso (I) - Orradre	4	A	1,60	16,28	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	1,00
48	NA-234	Actuaciones puntuales de mejora del tramo Domeño-Navascués	3	A	3,75	8,00	0,47	0,00	0,00	0,00	0,00	1,88	1,88	0,00	0,00
49		Campanas - Yámoz	4	A	6,60	22,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,60
50	NA-534	Cáseda - Carcastillo	3	A	3,00	4,60	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,00	0,00	0,00
NA-601		Campanas - Lerín	3	A	5,15	7,90	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,58	2,58
51		Puente la Reina - Mendigorriá	3	A	3,50	5,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,05	2,45	0,00
52	NA-624	Mendigorría - Larraaga	3	A	3,58	5,50	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,07	2,51	0,00
53		Peralta - Altos de Peralta	3	A	2,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00
54	NA-660	Alto de Peralta - Andosilla	4	A	4,29	12,30	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,29	3,00
55		Venta de Ariás - Marcilla	4	A	2,40	6,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	2,00	0,00
56	NA-666	Puente de Marcilla	8	A	3,00	-	-	0,00	0,00	0,45	0,65	0,45	0,45	0,45	0,55
57		Alto - Sesma	8	A	185,20	261,15	36,34	36,34	21,21	5,81	1,05	25,61	38,99	32,97	23,22
58	NA-700	Enlace de Arzauri (A-15) - Elvauri	10	A	2,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NA-718		Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	4	A	160,04	-	-	28,98	21,21	5,41	0,85	24,01	28,79	27,77	23,22
59		Convenio con SPRIN (C)	4	A	7,36	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Financiación por terceros (E)	4	A	17,80	-	-	0,00	0,00	0,40	0,40	1,60	10,20	5,20	0,00
TOTAL															
Presupuesto ordinario (A)															
Convenio con SPRIN (C)															
Financiación por terceros (E)															

I.9. Red Local

Nº ACTUACION	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
60	NA-1240	Caparrosio - Tribuenas - Santacara	4	A	6,02	8,90	0,68	0,00	0,00	0,00	0,00	3,01	3,01	0,00	0,00
	NA-1720	Aoitiz - Auritz/Burguete	4	A	4,65	15,50	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	2,33	2,33	0,00	0,00
62		Mejora de intersección de Lusaerata	6	A	0,50	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00
63	NA-1740	Iruña - Elguji	4	A	5,61	22,43	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	2,80	2,80	0,00	0,00
64	NA-2012	Cuatro Borrás - Irati	4	A	7,07	23,56	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,12	2,83	2,12
65	NA-2040	Iritz-Garralda. Tramo: Oroz-Betelu - NA-140	4	A	1,48	7,50	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,48
IP5	NA-2100	Cruce NA-2101 - Cruce de Imitzaidu	4	A	1,36	4,50	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,69	0,68
	NA-2101	Sansoain (rama)													
66		Cruce NA-150 - NA-2101	6	A	0,50	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00
IP6		Accesos a Sansoain	4	A	0,72	2,37	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,36
IP7	NA-2104	Accesos a Zabalza (Urraúl Alto)	4	A	0,22	0,75	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,11
67	NA-2113	Accesos al Monasterio de Leyre	4	A	0,80	4,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00
68	NA-2321	Accesos a Azpa	4	A	0,40	1,59	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00
69	NA-2322	Accesos a Mendioroz	4	A	0,36	1,20	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00
70	NA-2323	Accesos a Yelz	4	A	0,48	1,60	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	0,00	0,00
71	NA-2324	Accesos a Uroz	4	A	0,24	0,79	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	0,00
72	NA-2325	Accesos a Redin	4	A	0,98	3,28	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,88	0,00	0,00
73	NA-2326	Accesos a Lerruz	4	A	0,48	1,61	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	0,00	0,00
IP8	NA-2328	Accesos a Beortegui	4	A	0,94	3,13	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,47	0,47
74	NA-2329	Accesos a Irupe	4	A	0,20	0,38	0,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00
IP9	NA-2331	Accesos a Ardiatz	4	A	0,48	1,58	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,24
75	NA-2332	Accesos a Aintzola	4	A	0,94	4,70	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,94	0,00
IP10	NA-2333	Accesos a Enoiz	4	A	0,82	2,74	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41	0,41
76	NA-2334	Accesos a Mezkitiz	4	A	0,20	0,34	0,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,00
77	NA-2335	Accesos a Osteriz	4	A	0,50	1,66	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00
78	NA-2336	Accesos a Iliaratz	4	A	0,40	0,87	0,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00
79	NA-2337	Setoain - Errea	4	A	2,06	6,85	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,06
80	NA-2338	Accesos a Akerraia	4	A	0,35	1,15	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00
81	NA-2341	Accesos a Cemborlaih	4	A	0,40	1,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00
82	NA-2342	Accesos a Unciti	4	A	0,36	0,90	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00
83	NA-2343	Accesos a Najarieta	4	A	0,80	2,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00	0,00
84	NA-2346	Accesos a Alzorriz	4	A	0,96	2,40	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,96	0,00
IP11	NA-2352	Accesos a Oscáiz	4	A	0,18	0,60	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,09
IP12	NA-2381	Accesos a Loizu	4	A	0,36	1,19	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,18
85	NA-2400	Iríso - Tabar	4	A	6,60	11,00	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,98	4,62
86	NA-2405	Puente sobre el río Irati entre NA-150 y el cruce de San Vicente (Urraui Bajp)	7	A	1,30	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,30	0,00	0,00
87	NA-2515	Accesos a Inbuluzeta	4	A	0,80	1,92	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00
88	NA-2520	Irati - Urtasun	4	A	0,70	3,50	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00
89	NA-2530	Accesos a Usetxi	4	A	1,90	4,57	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,90	0,00

I.10. Variantes de Población

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
162	NA-122	Variante de Allo	5	C	2,76	3,90	0,71	2,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
163	NA-128	Variante de Mairilla	5	A	3,00	2,00	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	0,00
164	NA-132	Variante Sur de Tafalla	5	A	8,00	4,00	2,00	0,00	0,00	2,00	4,00	2,00	0,00	0,00	0,00
165	NA-700	Variante de Orobia	5	A	8,00	2,50	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00
166	Nueva	Variante de Corella	5	C	10,34	3,70	2,79	10,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
167	NA-4000	Variante de Lesaka	5	A	7,50	3,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50	4,00
		Ribaforada-Cortes													
168		Variante de Ribaforada	5	A	3,00	3,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
169		Variante de Cortes	5	A	4,40	2,20	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,40	0,00	0,00
170	NA-6631	Variante de Funes	5	A	1,63	2,60	0,63	1,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
171	NA-7010	Variante de Iruizun	5	A	1,50	1,00	1,50	0,45	1,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
172	Nueva	Variante Norte de Estella	5	A	8,80	9,60	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,40	4,40
		TOTAL			58,93	37,50		14,73	0,45	3,05	4,00	8,00	6,40	10,90	11,40
		Presupuesto ordinario (A)			45,83			1,63	0,45	3,05	4,00	8,00	6,40	10,90	11,40
		Convento con SPRIN (C)			13,10			13,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

I.11. Comarca de Pamplona

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
173	PA-30	Ronda de Pamplona	2	A	19,07	2,50	7,63	0,00	0,00	3,81	5,72	9,54	0,00	0,00	0,00
174		Desdoblamiento: Olaz - Oloqui	2	A	4,30	2,60	1,65	0,00	0,00	3,01	1,29	0,00	0,00	0,00	0,00
		Desdoblamiento: Oloqui - Túneles de Ezcabla													
		Rotonda de Sarriquiren													
175		Rotonda de Sarriquiren. FASE I	6	A	1,00	-	-	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
176		Rotonda de Sarriquiren. FASE II	6	A	2,00	-	-	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
177		Rotonda de Berriztar	6	A	6,00	-	-	0,00	0,00	4,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
178		Rotonda de Noain	6	A	1,00	-	-	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
179		Semiplante de 'Mutitosa'	6	A	2,00	-	-	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
180	A-12	Enlace de la Estación del Tren de Alta Velocidad	6	E	12,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00	4,00	0,00
181	A-15	Enlace de la Ikastola San Fermín	6	E	6,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	0,00
		Ronda de Pamplona													
182		Desdoblamiento tramo: San Jorge-puente de Landaben	2	A	6,50	1,80	3,61	0,00	0,00	4,79	1,71	0,00	0,00	0,00	0,00
183		Desdoblamiento tramo: Variante de Orcoyen - enlace de Arazuri	2	A	2,30	1,00	2,30	0,00	0,00	2,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
184		Rotonda de Huete	6	E	3,00	-	-	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
185	PA-31	Reforma Tallurte-Aeropuerto-Noain	6	A	2,00	1,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
186	NA-2310	Labiano - Aranguren	4	A	3,00	15,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	0,00	0,00
187	Nueva	Variante de Eskitrotz	5	E	13,30	-	-	0,00	0,00	0,00	6,65	6,65	0,00	0,00	0,00
		Vial: Autovía Logño - Zizur Mayor - Eskitrotz													
188		Vial: A-12 - Zizur Mayor - Eskitrotz. Una calzada	7	A	5,00	3,00	1,67	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	2,00	0,00	0,00
189		Vial: A-12 - Zizur Mayor - Eskitrotz. Desdoblamiento	2	E	7,50	3,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,50
190	Nuevo	Puente Barañain - Landaben	7	A	2,60	1,20	2,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,60	0,00	0,00
191	Nuevo	Guendulain - Enlace de Arazuri	7	E	12,00	4,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00
192	Nuevo	Vial RVPB	7	E	6,25	2,60	2,40	0,00	0,00	0,00	1,88	4,38	0,00	0,00	0,00
193	Varias	Accesos Sur a Barañain y Enlace N111 - A-15	6	E	7,00	3,01	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,60	1,40	0,00
194	Varias	Desarrollo Estudio Informativo Super-Rondas de Pamplona	11	A	1,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00
		TOTAL			124,82	40,71		0,00	3,00	23,91	19,25	25,56	20,20	17,40	15,50
		Presupuesto ordinario (A)			57,77			0,00	3,00	20,91	10,72	14,54	6,60	0,00	2,00
		Financiación por terceros (E)			67,05			0,00	0,00	3,00	8,53	11,03	13,60	17,40	13,50

I.18. Varios

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A	9,00			1,50	0,50	0,50	0,50	1,50	1,50	1,50	1,50
TOTAL	9,00			1,50	0,50	0,50	0,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Total Resto de Actividades	106,71			8,11	5,96	8,61	8,61	19,59	20,77	17,21	17,86
Presupuesto ordinario (A)	106,71			8,11	5,96	8,61	8,61	19,59	20,77	17,21	17,86

TOTAL I. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA RED (M€)

1.269,01	143,03	144,06	199,95	54,55	198,06	215,42	158,33	155,61
Presupuesto ordinario (A)	38,71	44,76	63,75	45,63	176,35	189,92	135,73	142,11
Convenio con SPRIN (C)	103,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Peaje Sombra (D)	232,79	0,69	99,30	132,80	0,69	0,00	0,00	0,00
Financiación por terceros (E)	95,64	0,00	0,00	8,93	21,71	25,50	22,60	13,50

II. CONSERVACIÓN

II.1. Conservación Integral de la Red

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Distrito Centro-Norte											
Pamplona											
Aziz	20,65			2,20	2,00	2,42	2,51	2,67	2,80	2,95	3,10
A	29,40			3,17	2,49	3,50	3,63	3,85	4,05	4,25	4,46
Distrito Sur											
Talala	18,90			1,99	2,00	2,20	2,28	2,42	2,54	2,67	2,80
Tudela	18,94			1,92	2,00	2,12	2,21	2,36	2,45	2,58	2,70
Distrito Sureste											
Estiella	17,09			1,83	1,50	2,02	2,10	2,25	2,36	2,45	2,58
Distrito Oeste											
Iruñzun Autobvias	21,51			1,44	2,00	2,66	2,77	2,93	3,08	3,23	3,40
Resto 2009	0,97			0,97							
Iruñzun Carreteras	22,40			1,76	2,00	2,75	2,85	3,03	3,18	3,34	3,50
Resto 2009	0,74			0,74							
Mugañit	21,58			2,20	2,00	2,56	2,66	2,82	2,96	3,11	3,27
TOTAL	171,57			18,21	15,99	20,23	21,00	22,33	23,42	24,58	25,81
Presupuesto ordinario (A)	171,57			18,21	15,99	20,23	21,00	22,33	23,42	24,58	25,81

II.2. Refuerzo de Firmes

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Refuerzo de Firmes: Red Principal	41,47			1,57	4,00	5,33	4,38	6,08	6,38	6,70	7,04
Refuerzo de Firmes: Red Local	63,45			2,80	0,00	7,71	5,79	10,94	11,49	12,06	12,66
TOTAL	104,92			4,37	4,00	13,04	10,17	17,02	17,87	18,76	19,70
Presupuesto ordinario (A)	104,92			4,37	4,00	13,04	10,17	17,02	17,87	18,76	19,70

II.3. Seguridad Vial

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Plan de eliminación de TCAs	11,94			2,00	1,80	0,07	0,07	2,00	2,00	2,00	2,00
Proyecto de adecuación de los Túneles de Carretera al R.D. 635/2006	0,12			0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovación retroproyectors del Centro de Control	0,10			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05
Cambio de equipamiento informático del Centro de Control	0,06			0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01
Mejora sistema comunicaciones entre el Centro de Control y los túneles	0,16			0,00	0,00	0,00	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03
Renovación sistema de detección automática de incidentes	0,54			0,00	0,00	0,00	0,29	0,25	0,00	0,00	0,00
TOTAL	12,91			2,00	1,93	0,07	0,41	2,29	2,04	2,09	2,09
Presupuesto ordinario (A)	12,91			2,00	1,93	0,07	0,41	2,29	2,04	2,09	2,09

II.4. Travesías y Convenios

	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Travesías y Convenios	A	29,48			3,47	1,55	3,50	3,50	4,05	4,25	4,47	4,69
TOTAL		29,48			3,47	1,55	3,50	3,50	4,05	4,25	4,47	4,69
Presupuesto ordinario (A)												

II.5. Inventarios

	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Puentes	A	1,32			0,13	0,06	0,06	0,03	0,24	0,26	0,27	0,28
Túneles	A	0,89			0,00	0,04	0,04	0,02	0,18	0,19	0,20	0,21
Otros elementos singulares	A	0,60			0,00	0,03	0,03	0,01	0,12	0,13	0,13	0,14
TOTAL		2,81			0,13	0,13	0,13	0,06	0,55	0,57	0,60	0,63
Presupuesto ordinario (A)												

II.6. Acondicionamiento y mejora de infraestructuras

	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Acondicionamiento y mejora de infraestructuras	A	10,78			0,30	0,00	0,00	0,00	2,43	2,55	2,68	2,81
TOTAL		10,78			0,30	0,00	0,00	0,00	2,43	2,55	2,68	2,81
Presupuesto ordinario (A)												

II.7. Maquinaria y Material Diverso, Informática

	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Maquinaria y material diverso	A	3,56			0,14	0,42	0,44	0,46	0,49	0,51	0,54	0,56
TOTAL		3,56			0,14	0,42	0,44	0,46	0,49	0,51	0,54	0,56
Presupuesto ordinario (A)												

II.8. Nuevos Centros de Conservación

	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Proyectos y expropiaciones	A	0,30			0,02	0,00	0,10	0,03	0,00	0,12	0,03	0,00
Construcción	A	7,53			0,00	0,00	0,00	0,00	3,68	0,00	0,00	3,86
TOTAL		7,83			0,02	0,00	0,10	0,03	3,68	0,12	0,03	3,86
Presupuesto ordinario (A)												

TOTAL II. CONSERVACIÓN (M€)

Presupuesto ordinario (A)	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	53,75	60,16
Convenio con SPRIN (C)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiación por terceros (E)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL II. CONSERVACIÓN (M€)	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	53,75	60,16

TOTAL ACTUACIONES DEL III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA 2009-2016 (M€)

Presupuesto ordinario (A)	171,67	168,08	237,46	90,18	250,89	266,75	212,08	215,77
Convenio con SPRIN (C)	67,35	68,78	101,26	81,25	229,18	241,25	189,48	202,27
Peaje Sombra (D)	103,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiación por terceros (E)	0,69	99,50	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL ACTUACIONES DEL III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA 2009-2016 (M€)	343,87	343,87	471,52	171,43	580,07	518,00	402,08	417,77

