



BOLETIN OFICIAL
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 12 de mayo de 2010

NÚM. 53-1

S U M A R I O

SERIE I:

Planes, Comunicaciones y Programas:

—III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016) (Pág. 2).

(El Plan se publica en dos volúmenes del Boletín Oficial, números 53-1 y 53-2)

**Serie I:
PLANES, COMUNICACIONES Y PROGRAMAS**

III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016)

En sesión celebrada el día 26 de abril de 2010, la Mesa del Parlamento de Navarra, previa audiencia de la Junta de Portavoces, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

El Gobierno de Navarra, por Acuerdo de 19 de abril de 2010, ha remitido al Parlamento de Navarra, para que este se pronuncie, el III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016).

En consecuencia, previa audiencia de la Junta de Portavoces y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 201 del Reglamento, SE ACUERDA:

1.º Admitir a trámite el III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016).

2.º Disponer que el pronunciamiento sobre el mismo sea en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

3.º Ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra.

Pamplona, 26 de abril de 2010.

La Presidenta: Elena Torres Miranda

III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016)

ÍNDICE NÚM. 53.1

Introducción (Pág. 4).

1. Presentación y contenido (Pág. 4).

1.1. Antecedentes (Pág. 4).

1.2. Documento estratégico (Pág. 6).

2. Alcance y principales actuaciones (Pág. 8).

3. Metodología (Pág. 9).

4. Gestión del III Plan Director e información al Parlamento (Pág. 10).

5. Actualización del Plan Director de Carreteras (Pág. 11).

6. Magnitudes económicas del III Plan Director (Pág. 11).

7. Seguimiento de las propuestas y obras realizadas en el II Plan Director de Carreteras (Pág. 17).

PLANOS:

- Obras finalizadas y en servicio 2002-2008 y leyenda (Pág. 24).

- Obras en construcción y a contratar en 2009 y leyenda (Pág. 26).

8. Condicionantes ambientales del III Plan Director de Carreteras (Pág. 28).

8.1. Características medioambientales generales (Pág. 28).

8.2. Condicionantes ambientales: protección de los recursos naturales en Navarra (Pág. 28).

PLANOS:

- Espacios naturales protegidos y leyenda (Pág. 34).

9. Análisis de la situación actual de la Red de Carreteras (Pág. 36).

9.1. Clasificación y nuevo catálogo de la red (Pág. 36).

9.2. Nueva situación de la red (Pág. 36).

PLANOS:

- Clasificación de la Red (sin Red Local) (Pág. 38).

- Obras Clasificación de la Red Local (Pág. 39).

9.3. Características geométricas de la red (Pág. 40).

PLANOS:

- Anchuras de plataforma en autopistas, auto-vías, vías desdobladas y vías de altas prestaciones (Pág. 41).

- Anchuras de plataforma en la Red de Interés General (Pág. 42).
 - Anchuras de plataforma en la Red de Interés de la Comunidad Foral (Pág. 43).
 - Anchuras de plataforma en la Red Local (Pág. 4).
- 9.4. Evolución del tráfico 2000-2008 (Pág. 45).
- 9.5. Niveles de servicio (Pág. 49).

PLANOS:

- Tráfico de la Red (IMD 2007)(Pág. 49).
 - Evolución del tráfico. Tasa anual acumulada (Pág. 50).
- 9.6. Seguridad vial (Pág. 51).

ÍNDICE NÚM. 53.2

- 10.** Diagnóstico de la situación actual (Pág. 3).
- 10.1. Determinación de las necesidades de intervención (Pág. 3).
- 11.** Integración de la Red Foral con otras redes de carreteras (Pág. 4).
- 11.1. La planificación de la administración central (Pág. 4).
- 11.2. Los planes de carreteras de las comunidades autónomas y diputaciones forales limítrofes (Pág. 5).

PLANOS:

- Integración de la Red Foral con otras redes de carreteras (Pág. 9).
- 12.** La Red Foral y el planeamiento territorial (Pág. 10).
- 12.1. Planes de Ordenación Territorial (Pots) de Navarra (Pág. 10).
- 12.2. El caso particular de la red viaria de la comarca de Pamplona (Pág. 13).

PLANOS:

- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E1 (incremento de 17.147 viviendas) (2016) (Pág. 16).
- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E2 (incremento de 36.765 viviendas) (2026) (Pág. 17).
- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E3 (incremento de 36.765 viviendas) (2016) (Pág. 18).

- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E4 (incremento de 58.208 viviendas) (2026) (Pág. 19).
- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E5 (E4 con súper ronda de Pamplona) (Pág. 20).

13. Características de las actuaciones (Pág. 21).

- 13.1. Criterios técnicos de diseño (Pág. 21).
- 13.2. Tipos de actuaciones (Pág. 23).

14. Propuesta de actuaciones (Pág. 23).**PLANOS:**

- Obras a incluir (excluida Red Local) y Leyenda (Pág. 24).
 - Obras a incluir en Red Local y leyenda (Pág. 26).
 - Detalle Comarca de Pamplona (Pág. 28).
- Descripción de las actuaciones (Pág. 29).

15. El Plan de Carreteras y la Conservación (Pág. 38).1

- 15.1. Conservación ordinaria (Pág. 38).
- 15.2. Centro avanzado de conservación de carreteras (Pág. 39).
- 15.3. Nuevos parques de conservación en los distritos (Pág. 40).
- 15.4. Refuerzo de firmes (Pág. 40).
- 15.5. Seguridad vial (Pág. 40).
- 15.6. Travesías y convenios (Pág. 40).
- 15.7. Inventarios de la red de carreteras (Pág. 41).

16. Evaluación ambiental estratégica (Pág. 41).

- 16.1. Consideraciones generales (Pág. 41).
- 16.2. Tramitación administrativa (Pág. 42).
- 16.3. Contenido de la Declaración de Incidencia Ambiental (Pág. 43).

17. Actuaciones del III Plan Director de Carreteras (Pág. 45).

INTRODUCCIÓN

El Plan Director de Carreteras de Navarra es el documento de planificación para el desarrollo y gestión de la Red de Carreteras de Navarra, entendida como una infraestructura pública determinante en el desarrollo económico de la Comunidad Foral, para su cohesión territorial y para el acceso de las empresas y ciudadanos a los lugares de actividad, trabajo, ocio, estudios y servicios públicos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.1 la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, el Plan Director de Carreteras es el instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual de las carreteras en el ámbito de la Administración de la Comunidad Foral.

Finalizada la vigencia del II Plan Director de Carreteras, es necesario disponer de un nuevo documento de planificación de carreteras para los próximos años, por lo que se ha procedido a la elaboración del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009–2016, que define las actuaciones a realizar en dicho periodo.

Para su elaboración se ha seguido el procedimiento establecido en el artículo 14 de Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, por lo que, una vez emitido el informe del Departamento de Economía y Hacienda, se remitió al resto de los Departamentos del Gobierno de Navarra para que se manifestaran sobre su contenido.

Posteriormente, se remitió al Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente el Estudio de Incidencia Ambiental del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009–2016 para que éste comprobara su suficiencia desde el punto de vista medioambiental, el cual lo informó favorablemente.

Asimismo, dicho documento fue remitido al Servicio de Patrimonio Histórico del Departamento de Cultura y Turismo. Institución Príncipe de Viana, Servicio que emitió informe favorable considerando que el Estudio de Incidencia Ambiental del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009–2016 recoge adecuadamente las posibles afecciones al Patrimonio Arqueológico de Navarra catalogado.

Una vez obtenida la Suficiencia Ambiental, con fecha 17 de noviembre de 2009 dicho informe fue informado favorablemente por la Comisión de Ordenación del Territorio.

Por Acuerdo de 23 de noviembre de 2009, el III Plan Director de Carreteras de Navarra fue tomado en consideración por el Gobierno de Navarra.

Mediante Orden Foral 103/2009, de 24 de noviembre, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se sometió a información pública y a audiencia de las entidades locales afectadas y de los agentes y entidades sociales más relacionados con el mismo, así como a los efectos del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, por un periodo de 2 meses. Esta Orden foral se publicó en el número 149 del Boletín Oficial de Navarra de fecha 4 de diciembre de 2009.

Durante el periodo de Información pública se recibieron 46 alegaciones, que una vez analizadas y valoradas, las procedentes se tomaron en consideración, lo que ha supuesto la inclusión de veinte actuaciones más, así como la relación de cuatro estudios informativos a redactar.

Con fecha 1 de marzo de 2009 se remitió el informe de alegaciones elaborado por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones al Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente. La Declaración de Incidencia Ambiental, fue formulada por Resolución 607/2010, de 8 de abril, del Director General de Medio Ambiente y Agua.

Siguiendo el procedimiento establecido en la Ley Foral de Carreteras de Navarra, se ha elaborado un nuevo documento que incluye las actuaciones aceptadas en el proceso de información pública.

Este documento deberá ser tomado en consideración por el Gobierno de Navarra, para su remisión al Parlamento de Navarra. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.9 de la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, corresponde al Parlamento de Navarra el debate y la aprobación del Plan.

1. PRESENTACIÓN Y CONTENIDO

1.1. ANTECEDENTES

En 1783 el rey Carlos VI de Navarra y III de Castilla cedió a Navarra las competencias plenas para la administración de su red de caminos. Tras la Primera Guerra Carlista (1833-1839) se aprobó la Ley Paccionada que determinaba a Navarra como “provincia foral”. Gobernado por la Diputación Foral, el antiguo reino mantuvo su control sobre la red de comunicaciones durante los siglos XIX y XX. Con la transición política (1975-1980) la estructura peculiar de Navarra se adecuó al sistema de democracia parlamentaria con la aprobación de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral (10-VIII-1982) que la reconoce como Comunidad Foral con personalidad propia y diferenciada dentro de España. La

LORAFNA reconoce expresamente la competencia de Navarra en la totalidad de vías de comunicación que discurren por su territorio.

Desde entonces, el Gobierno de Navarra ha contado con documentos de planificación que se concretan en el "Avance del Plan Director de Carreteras de Navarra de 1986", el "Plan Trienal de Inversiones 1989-1991", el "I Plan Director de Carreteras de Navarra 1998-2005", y por último, el "II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009" aprobado por el Parlamento de Navarra en sesión celebrada el 12 de Noviembre de 2002. Este Plan respondía al trabajo realizado por la Comisión Especial del Parlamento de Navarra creada para el estudio del futuro de las vías de gran capacidad en la Comunidad Foral de Navarra, y que desarrolló sus trabajos a lo largo de los años 2000-2001.

También hay que destacar la aprobación de la Ley Foral 5/2007 de 23 de Marzo de Carreteras de Navarra, como Norma reguladora del dominio público viario de la Administración Foral de Navarra y que en su Título II, Capítulo I regula sobre el "...Concepto, naturaleza, contenido, procedimiento de elaboración y vigencia y revisión" del Plan Director de Carreteras de Navarra.

Este nuevo Plan define las actuaciones a realizar en la Red de Carreteras de Navarra durante el periodo comprendido entre los años 2009 y 2016 de acuerdo con lo establecido en los siguientes Artículos de la Ley Foral de Carreteras de Navarra.

Artículo 10. Concepto

1. *El Plan Director de Carreteras de Navarra es el instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual de las carreteras en el ámbito de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra.*

2. *El Plan Director de Carreteras de Navarra, una vez aprobado por el Parlamento de Navarra, tiene la consideración de instrumento de ordenación territorial, por el que debe regirse el Gobierno, según lo dispuesto en la legislación foral de ordenación del territorio y urbanismo.*

Artículo 11. Naturaleza

El Plan Director de Carreteras de Navarra prevalecerá sobre la ordenación urbanística en los aspectos relativos al sistema viario y de comunicaciones. A estos efectos, tendrá carácter vinculante para las entidades locales, organismos públicos y demás entes dependientes de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra o de otras Administraciones, quienes quedarán obligados al cumplimiento de sus disposiciones sobre ordenación viaria.

Artículo 12. Contenido.

El Plan Director de Carreteras de Navarra se elaborará atendiendo a las siguientes determinaciones:

a) *Fijación de los objetivos y establecimiento de prioridades entre ellos.*

b) *Definición de los criterios generales aplicables a la programación, construcción y conservación de los elementos que componen el sistema viario.*

c) *Descripción y análisis de la situación de la Red de Carreteras de Navarra y de sus zonas funcionales y de servicio en relación con su estado funcional y de conservación, la seguridad vial, la movilidad sostenible, la calidad del servicio, el sistema general de transportes, el modelo territorial y las principales variables socioeconómicas.*

d) *Criterios de adscripción de los tramos de la Red a las distintas clases de carreteras previstas en el artículo 6 de esta Ley Foral.*

e) *Determinación de los medios económicos, financieros y organizativos necesarios para la ejecución del Plan.*

f) *Análisis general de la incidencia medioambiental de las actuaciones contenidas en el Plan.*

g) *Definición de los procedimientos para el desarrollo y gestión del Plan.*

h) *Definición de criterios y procedimientos para la evaluación del cumplimiento de los objetivos y para la revisión del Plan.*

Artículo 13. Documentación.

El Plan Director de Carreteras de Navarra estará integrado por los siguientes documentos:

a) *Memoria, que incluirá la evaluación del cumplimiento del Plan anterior.*

b) *Actuaciones previstas.*

c) *Documentación gráfica y planos.*

d) *Estudio, determinación y programación de los medios económico-financieros.*

e) *Programa de actuaciones en desarrollo del Plan, con su priorización y cronograma.*

f) *Estudio de incidencia ambiental.*

g) *Análisis y evaluación de la incidencia en la mejora de la seguridad vial.*

Artículo 14. Procedimiento de elaboración.

La elaboración de cada Plan Director de Carreteras de Navarra se iniciará con antelación

suficiente respecto del plazo de vencimiento del Plan Director de Carreteras vigente y su tramitación y aprobación se ajustará al siguiente procedimiento:

1. El Departamento competente en materia de carreteras aprobará la elaboración del nuevo Plan Director de Carreteras de Navarra y establecerá los objetivos y directrices de su contenido.

2. Una vez elaborado el documento correspondiente a la propuesta del nuevo Plan Director, el Departamento competente en materia de carreteras remitirá el Plan Director al Departamento competente en materia de economía para que sea informado por éste.

3. Emitido el informe, el Departamento competente en materia de carreteras de Navarra enviará la propuesta del Plan Director de Carreteras de Navarra al resto de los Departamentos del Gobierno de Navarra para que se manifiesten sobre su contenido, en especial en lo referente a Ordenación del Territorio.

4. Recibidos dichos informes de los diferentes Departamentos del Gobierno de Navarra, el Departamento competente en materia de carreteras, lo enviará al que lo sea en materia de medio ambiente para que por parte de éste se compruebe su suficiencia desde el punto de vista medioambiental.

5. Comprobada la suficiencia medioambiental, el Departamento competente en materia de carreteras someterá el Plan Director a la toma en consideración del Gobierno de Navarra.

6. Tras su toma en consideración, el Departamento competente en materia de carreteras someterá el Plan Director a información pública, por un plazo de dos meses, durante el cual se dará audiencia a las entidades locales afectadas y a los agentes y entidades sociales más relacionados con el mismo.

7. El Departamento competente en materia de carreteras remitirá al Departamento competente en materia de medio ambiente el Plan Director, conjuntamente con el informe correspondiente a las alegaciones y observaciones presentadas en los trámites de información pública y audiencia, a los efectos de que dicho Departamento tramite la declaración de incidencia ambiental.

8. Emitida la declaración de incidencia ambiental, el Departamento competente en materia de carreteras redactará, incorporando las determinaciones del procedimiento anterior, el documento definitivo del Plan Director y propondrá al Gobierno de Navarra su toma en considera-

ción para la remisión del Plan Director al Parlamento de Navarra.

9. Corresponde al Parlamento de Navarra el debate y la aprobación del Plan Director de Carreteras de Navarra. Después de ser aprobado por el Parlamento, el Departamento competente en materia de carreteras procederá a su edición y publicación.

Artículo 15. Vigencia y revisión.

1. El Plan Director de Carreteras de Navarra tendrá una vigencia máxima de ocho años, pudiendo revisarse en los supuestos previstos en él.

2. El procedimiento de revisión del Plan se adecuará a lo establecido para su aprobación.

3. El Parlamento de Navarra, a propuesta del Gobierno de Navarra, y una vez realizada la tramitación prevista en el artículo anterior, podrá incorporar, con carácter extraordinario, actuaciones singulares en el Plan Director de Carreteras vigente.

1.2. DOCUMENTO ESTRATÉGICO

Es importante analizar el Plan, no sólo como un listado y ordenamiento de obras, sino como un documento estratégico para la configuración futura de la Red de Carreteras de Navarra, para lo cual es necesario situarse en lo que será dicha red en el 2016, año horizonte, con este III Plan Director convertido en realidad.

❖ Principios Estratégicos

Ese imprescindible posicionamiento en el futuro lleva a la conclusión de que las actuaciones incluidas en este III Plan Director son necesarias para la consolidación y adecuación de nuestra red de carreteras, con especial atención a la Red Local, centrándose, al menos, en los siguientes principios estratégicos:

- **Ofrecer** a los ciudadanos una red viaria acorde con las necesidades de comunicación de las distintas poblaciones con los centros actividad económica durante los próximos años.

- **Facilitar** al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar la conectividad de la Comunidad Foral.

- **Equilibrar** el territorio navarro y la comunicación entre sus localidades, actuando en todas las redes, prestando especial atención a la importancia de la mejora de la Red Local para mejorar su conexión, tanto con los ejes estratégicos, como con las vías de superior categoría de acceso a los mismos.

- **Incrementar** la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para los usuarios de las carreteras.

- **Facilitar** a los ciudadanos de todas las zonas de Navarra el acceso a los centros en los que puedan realizar el ejercicio del ocio y de su tiempo libre, como demanda social claramente en aumento, considerando que uno de sus soportes principales es el desplazamiento utilizando la red viaria.

- **Compatibilizar** la necesaria mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente y del Patrimonio Natural de Navarra. Para ello, en la medida de lo que sea posible y técnicamente viable, se procurará mantener la mayor parte posible del trazado de las carreteras existentes.

❖ Objetivos del III Plan

En el momento actual, las carreteras constituyen las principales, y, en muchos casos, únicas vías de comunicación que, no sólo hacen posible los flujos de las actividades económicas y sociales, tanto en el interior del territorio navarro como entre Navarra y el resto de España, sino que, además, condicionan fundamentalmente la evolución y transformación económica, social y territorial de la realidad navarra.

Por otra parte, la ordenación territorial de Navarra, y su apuesta por conseguir un espacio geográfico equilibrado, basado en el bienestar social de sus habitantes, y con posibilidades reales de mantener una estructura de población vinculada al territorio, pasa por facilitar las comunicaciones terrestres de forma que el conjunto de la población pueda tener un acceso homogéneo y en condiciones de igualdad tanto a las prestaciones de los servicios públicos, como a los centros de trabajo y estudio, y a los lugares de esparcimiento y ocio.

Esta política debe buscar el acercar, por la vía de unas buenas, seguras y cómodas comunicaciones por carretera, dichos centros de actividad y ocio a las diferentes áreas geográficas de la Comunidad Foral.

El III Plan Director de Carreteras tiene como objetivo esta importante y decisiva visión estratégica para el futuro, a medio y largo plazo, de la estructura territorial y poblacional de Navarra, iniciando una nueva etapa que incide en el acondicionamiento de la Red Local.

En la misma línea, el III Plan Director de Carreteras de Navarra debe atender las crecientes demandas de tráfico, que vienen motivadas tanto por el mayor índice de bienestar como por el

aumento de población, especialmente en las áreas metropolitanas.

La suma de estos principios y objetivos conforman un Plan Director de Carreteras de Navarra que apuesta, también, por una importante mejora de la Red Local que permita el acceso desde la misma a los Ejes Estratégicos de Gran Capacidad, que vertebran el territorio y facilitan la plena accesibilidad, y la seguridad y comodidad en las comunicaciones tanto directamente, como a través de otras vías de comunicación de categoría superior. De esta manera, se pretende conseguir una equilibrada y homogénea red de carreteras en el conjunto de la geografía de Navarra que garantice el servicio público a la población y a las empresas, de forma que sea un factor decisivo para el desarrollo y progreso de la Comunidad Foral.

Por ello, el III Plan Director de Carreteras de Navarra para el periodo 2009-2016 se basa en los siguientes objetivos de carácter Territorial, Económico, Social y Medioambiental:

- **Potenciar**, de forma notoria, la accesibilidad del conjunto del territorio de Navarra a Pamplona y a los centros de actividad económica, iniciando un plan de renovación de las características técnicas y funcionales de la Red Local.

- **Favorecer** las condiciones de circulación del conjunto de los ciudadanos de Navarra a través de la Red de Carreteras, de forma que se avance de forma notoria en la prestación de este servicio público, considerando como prioritario la mejora del acceso a las redes de superior categoría desde la Red Local.

- **Priorizar** las actuaciones en función de los objetivos de accesibilidad, de mejora de las características y prestaciones de la red existente, y propiciando actuaciones de carácter territorial que den un concepto homogéneo y equilibrado a la Red de Carreteras de Navarra.

- **Avanzar** de forma activa en la Seguridad Vial de forma que, en coordinación con otros organismos competentes en esta materia, se desarrollen Planes Integrales de Seguridad Vial en los que se establezcan objetivos cuantificables en cuanto a la mejora de este conflictivo aspecto ligado a la red de carreteras.

- **Mejorar** el rendimiento y el aprovechamiento del patrimonio infraestructural existente a través de la conservación óptima de firmes, la mejora de la señalización y de los elementos complementarios. La conservación debe estar presente en la actividad de la Administración como una parte de la inversión y el gasto anual.

- **Insertar** el conjunto de Navarra en la red nacional de comunicaciones y dentro de los corredores de carácter internacional.

- **Fomentar** y mejorar la red de comunicaciones con los territorios limítrofes, coordinando las actuaciones correspondientes con Aragón, La Rioja y el País Vasco.

- **Articular** los subespacios comarcales entre sí y con los grandes ejes del territorio; ello exige que las mejoras en la red afecten a todo tipo de redes, con especial atención a la Red Local.

- **Avanzar** en la gestión tecnológica de la Red de Carreteras de Navarra, mediante la aplicación de modernos sistemas de gestión y mediante el exhaustivo conocimiento, de forma permanente de sus características y estado, a través de la realización de inventarios y su mantenimiento.

- **Restituir** la calidad ambiental de las carreteras existentes; tanto las obras en curso, como las realizadas, deben considerar la componente ambiental dentro del conjunto del proyecto.

- **Al realizar** obras de carreteras, por orden de preferencia, mejorar la calidad ambiental del medio circundante, preservarla, o minimizar los impactos; ello implica el correspondiente esfuerzo durante la construcción de la obra, y su posterior conservación.

2. ALCANCE Y PRINCIPALES ACTUACIONES

El III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009-2016 debe contemplarse en un contexto socioeconómico marcado por una fuerte recesión económica que obliga a la Administración Pública a una revisión rigurosa de sus presupuestos, sin olvidar que las infraestructuras que conectan Navarra con el resto de España y con Francia deben seguir manteniendo un alto nivel de inversión para configurarse como una red de gran calidad, con un amplio desarrollo de la Red de Gran Capacidad y con la culminación de importantes obras que darán continuidad a significativos ejes de carácter intraterritorial.

No obstante, es importante destacar que, una vez puestas en marcha las actuaciones en lo que respecta a las redes de Alta Capacidad, este III Plan Director de Carreteras de Navarra tiene como objetivo prioritario la potenciación de la Red Local, buscando un equilibrio territorial en materia de infraestructuras que comprenda la totalidad del territorio dentro de la Comunidad Foral. Las actuaciones contempladas, no sólo tienen como objetivo satisfacer las necesidades manifestadas por

los distintos municipios y ayuntamientos, sino que también pretenden potenciar las comunicaciones de todos ellos con los grandes ejes de comunicación a través de las carreteras locales con la Comarca de Pamplona o con los diversos centros de actividad económica de Navarra, de cara a favorecer el desarrollo económico equilibrado de todas las zonas de la Comunidad Foral. Este Plan contempla actuaciones en 984,93 kilómetros de la red, de los cuales, el 57% corresponden a la Red Local, resultando que, al final del Plan, se habrá mejorado una cuarta parte de la totalidad de dicha red.

Para ello, las perspectivas financieras a partir de la aprobación del Plan Navarra 2012, en el que se fijan los objetivos para inversión en dotaciones e infraestructuras públicas en el período 2008-2012, deben estar en la base de cualquier planificación sectorial que se haga, en concreto las de este III Plan Director.

Asimismo, la aprobación de la Ley Foral 5/2007 de 23 de marzo de Carreteras de Navarra, establece un nuevo marco legal, tanto para este documento de planificación, como para el resto de la actividad de la Dirección General de Obras Públicas para las obras a realizar en la Red Foral de Carreteras.

No obstante, este documento, al tratarse de un Plan Director, en cada momento se adaptará a las disponibilidades presupuestarias que el Parlamento de Navarra apruebe para cada uno de los ejercicios.

En base a lo anterior, puede establecerse que a la finalización del presente III Plan Director de Carreteras, 2009-2016, la situación de la Red de Carreteras de Navarra será la siguiente:

EJES DE GRAN CAPACIDAD

- Estará plenamente construido el eje de gran capacidad de Belate, entre Pamplona e Irún.

- Estará conectada la Autovía Pamplona-Estella-Logroño con La Rioja, tanto con la futura A-68 como con la AP-68

- Estará finalizada la duplicación de la N-232 Castejón-Tudela-Cortes, a su paso por Navarra.

- Estará construida y en servicio la Vía de Gran Capacidad Tudela.- límite de Provincia en su conexión con la Autovía A-15 Soria-Agreda-límite de Navarra.

- Estará construida la Autovía del Pirineo A-21 entre Pamplona y el Límite de Provincia con Aragón, con la construcción de los tramos Izco-Venta de Judas y Venta de Judas- Límite de Provincia.

RED DE INTERÉS DE LA COMUNIDAD FORAL

- Estará finalizado en su totalidad el Eje Estella-Tafalla-Sangüesa (NA.132).
- Estará finalizado en su totalidad el Eje del Ebro y construidas las variantes de todas las principales poblaciones de la Ribera del Ebro.
- Se habrá reformado y adecuado en su totalidad el eje de la NA-140, entre Auritz/Burguete – Ezcároz y entre Ochagavía - Isaba.
- Se habrá reformado y adecuado en su totalidad la carretera Zubiri-Oreaga/Roncesvalles con la construcción de los túneles de Erro y Mezkiritz.

RED LOCAL

- Se habrá iniciado la mejora de la Red Local, adecuándola, en lo que respecta al ensanche de la plataforma y a la mejora del firme, en el 25% de su longitud, con el objetivo de favorecer el acceso desde la misma a los ejes de comunicación con los centros de actividad económica de la Comunidad Foral.

RONDA DE PAMPLONA

- Estarán duplicados los tramos de conexión entre Olaz-Olloki y Olloki-Arre-Túneles de Ezcaba. De esta forma, la totalidad de la Comarca de Pamplona contará con una red de circunvalación con continuidad y con doble calzada.

VARIOS

- Se habrá invertido notablemente en la Seguridad Integral de las Carreteras.
- Se habrá impulsado notablemente los medios, actuaciones y la modernización de la Conservación de Carreteras, en especial mediante la gestión del Centro avanzado de Conservación y la construcción de los nuevos Parques de Conservación en cinco Distritos.

Por todo ello, al final del horizonte del III Plan Director y de la suma de las infraestructuras preexistentes más la ejecución de las importantes actuaciones antes descritas, Navarra contará con una de las redes de comunicaciones más potentes de España que equilibrará notablemente el territorio y compondrá una red de carreteras con unas satisfactorias características funcionales.

En esa situación Pamplona contará con un mínimo de cinco salidas radiales de gran capacidad, y todas las cabeceras de merindad contarán en sus inmediaciones con una vía de gran capacidad.

Igualmente, la mayor parte del territorio de Navarra, y más del 99% de la población, estará a menos de 20 minutos de una Vía de Gran Capacidad.

3. METODOLOGÍA

El III Plan Director de Carreteras de Navarra: 2009 – 2016 surge como respuesta a la necesidad de modernización de la red viaria y adaptación a la demanda real, bajo el principio de minimización de recursos invertidos para maximizar rentabilidades obtenidas.

Para ello, el documento del III Plan sigue una secuencia de Información – Análisis – Diagnóstico – Propuestas que permite establecer las necesidades reales de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral, y la resolución, de la mejor manera posible, de estas necesidades mediante adecuadas propuestas de actuación. La secuencia detallada del Plan y la Metodología seguida es la siguiente:

En las Fases 1 y 2, se han recogido todos los estudios básicos de información territorial y análisis de la red que han permitido el establecimiento de un diagnóstico cuantitativo y cualitativo de la red de carreteras de Navarra, con el establecimiento de indicadores y umbrales admisibles para las mismas y el detalle suficiente para el desarrollo de los trabajos relativos al III Plan; dentro de los trabajos de diagnóstico una tarea fundamental realizada es el análisis del grado de cumplimiento de las actuaciones programadas para el periodo en revisión.

Se ha dispuesto de la información y diagnóstico recogida en el vigente Plan que ha sido convenientemente actualizada con el nuevo inventario de la Red Foral, con las obras ejecutadas en los últimos años, y con los datos de aforos y accidentes del período 2000-2007.

Otros aspectos de diagnóstico objeto de estudio y actualización son los que respectan a la accesibilidad, al estado de las travesías de población y a la actualización de la información ambiental y urbanística.

Dentro de estas Fases, los trabajos relativos al Plan han introducido los elementos de dimensionamiento, determinación de umbrales y escenarios de futuro, definición, evaluación y programación de las actuaciones.

Para la elaboración de estas propuestas se ha considerado como prioritario el establecimiento de los criterios de diseño y los umbrales de intervención, así como la configuración de los escenarios

futuros en el contexto de un sistema global de transportes con el objetivo general de su sostenibilidad económica, medioambiental y social.

A partir de la evaluación de las propuestas y del dimensionamiento económico del III Plan Director de Carreteras de Navarra, se han definido las propuestas definitivas que han sido incorporadas, junto con sus presupuestos y prioridades, a los diferentes Programas de Actuación.

La evaluación de las Propuestas y Programas ha constituido un elemento clave en la redacción del III Plan al realizar una evaluación integral, que abarca, no sólo aspectos funcionales, sino también criterios territoriales, económicos y, especialmente, ambientales.

Con todo ello, se ha realizado un Documento Propuesta de III Plan Director Carreteras de Navarra, para su posterior discusión y tramitación administrativa en las Fases 3 y 4, sometiéndolo al procedimiento de Tramitación y Aprobación por el Gobierno de Navarra.

El resultado de este proceso, una vez tenidas en cuenta las distintas alegaciones a dicho documento, es el III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009-2016, completado, en las Fases 5 y 6, con la incorporación de las propuestas aprobadas por el Parlamento de Navarra.

4. GESTIÓN DEL III PLAN DIRECTOR E INFORMACIÓN AL PARLAMENTO

Una vez expuesta la metodología de elaboración de este III Plan se detallan los estudios realizados en el proceso seguido, que se ha articulado en las siguientes Fases de acuerdo con el contenido de la Ley Foral 5/2007 de Carreteras de Navarra.

FASE 1

- Recopilación de información
- Inventario de actuaciones realizadas desde 2000
- Informe de seguimiento y grado de cumplimiento del II Plan Director
- Inventario de la situación de la Red de Carreteras de Navarra

FASE 2

- Establecimiento de parámetros de diseño para la intervención en la Red de Carreteras
- Análisis de la Comarca de Pamplona
- Análisis de los Ejes Estratégicos

- Estudios que lleven a las premisas de diseño del III Plan Director de Carreteras.

- Primera Propuesta del III Plan Director.

- Remisión al Departamento de Economía y Hacienda del Gobierno de Navarra

- Remisión al resto de los Departamentos del Gobierno de Navarra

FASE 3

- Informe de Suficiencia Ambiental
- Aprobación Técnica de la Propuesta del III Plan Director:

- Información Pública
- Declaración de Incidencia Ambiental
- Edición Preliminar

FASE 4

- Tramitación y aprobación por el Gobierno de Navarra

- Edición para remitir al Parlamento de Navarra

FASE 5

- Tramitación y aprobación por el Parlamento de Navarra

FASE 6

- Incorporación de propuestas aprobadas por el Parlamento de Navarra

- Edición final
- Difusión

El presente III Plan Director de Carreteras de Navarra, para el periodo de ocho años 2009-2016, se subdivide en dos cuatrienios. Los dos cuatrienios son los correspondientes a:

- 1º Cuatrienio 2009-2012
- 2º Cuatrienio 2012-2016

Como todo Plan Director de inversiones, este Documento representa una programación estratégica que se concreta en un número significativo de actuaciones a realizar a lo largo de estos dos periodos.

Igualmente, es de suma importancia tener en cuenta los aspectos de financiación del III Plan Director de Carreteras. En este sentido, la propuesta financiera tiene como objetivo mantener a lo largo de los próximos años, y en la medida de lo posible teniendo en cuenta la situación económica existente, el esfuerzo inversor desde los Presupuestos Generales de Navarra. Cabe destacar que

parte de la inversión (la correspondiente a la Autovía del Pirineo A-21, en el tramo navarro) se lleva a cabo mediante financiación extrapresupuestaria, lo que permite liberar, como mínimo hasta el año 2012, un importante volumen de recursos económicos para financiar otras actuaciones.

5. ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS

La realización efectiva del III Plan Director de Carreteras, deberá acomodarse en cada ejercicio a la disponibilidad presupuestaria que apruebe el Parlamento de Navarra, en el contexto del Plan Navarra 2012 aprobado en Abril de 2008, sabiendo que III Plan Director cuenta con un margen de flexibilidad que le permitirá adecuarse a mayores o menores recursos económicos.

Por lo tanto, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, órgano gestor del III Plan Director de Carreteras, será el que deba llevar a cabo la adecuación temporal de la actuaciones a realizar en función de las disponibi-

lidades económicas, previendo, igualmente, la incorporación de nuevas actuaciones por razones de interés público sobrevenido, o bien, y por la misma razón, la reprogramación temporal de otras.

Al igual que se establecía en el II Plan Director de Carreteras, el III Plan Director de Carreteras de Navarra podría ser revisado y actualizado a la finalización de su primer cuatrienio, en el año 2012.

6. MAGNITUDES ECONÓMICAS DEL III PLAN DIRECTOR

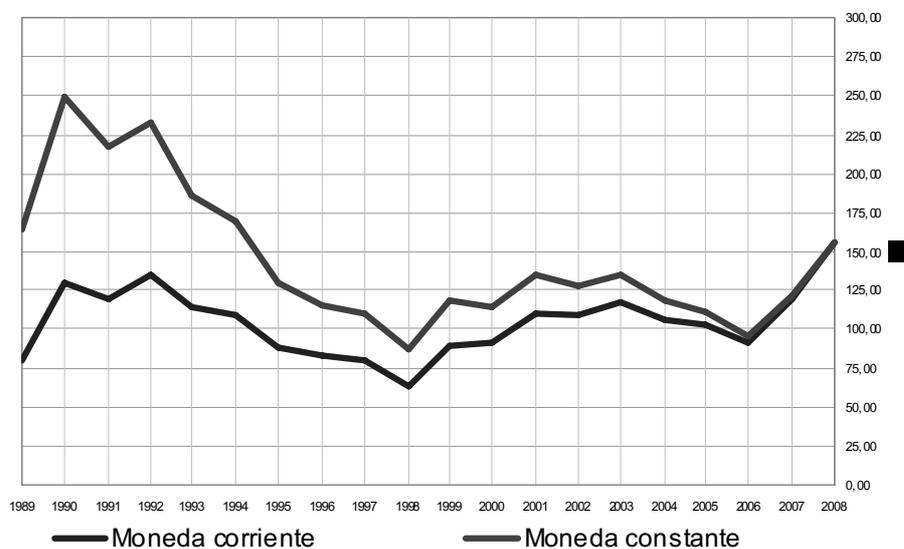
Como referencia del planteamiento del volumen de inversión establecido en el III Plan Director de Carreteras, se recogen las inversiones en la Red Viaria Navarra realizadas en los últimos años (sin y con la A-12, Autovía del Camino de Santiago):

En primer lugar, se reflejan las inversiones realizadas excluyendo la Autovía del Camino de Santiago A-12, obra llevada a cabo mediante la fórmula de concesión con peaje en sombra:

Inversión en la Red Viaria Navarra sin la Autovía del Camino de Santiago
(M€)

Año	Moneda corriente	Moneda constante
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

Evolución de la inversión en la Red Viaria Navarra (sin la Autovía del Camino)

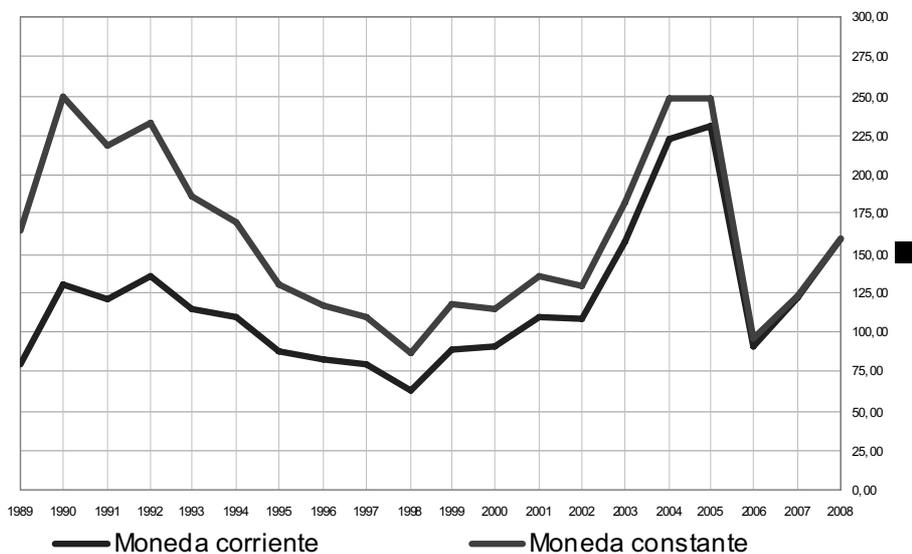


En segundo lugar, se reflejan las inversiones realizadas incluyendo dicha actuación:

Inversión en la Red Viaria Navarra con la Autovía del Camino de Santiago (M€)

Año	Moneda corriente	Moneda constante
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

Evolución de la inversión en la Red Viaria Navarra (con la Autovía del Camino)



Las inversiones previstas en el III Plan Director de Carreteras de Navarra tienen en cuenta varios condicionantes:

- Las cifras de inversión realizadas hasta la fecha en los últimos años y las cifras presupuestadas del año 2009.

- Las actuales condiciones presupuestarias del control del gasto público, y la previsión de que estas condiciones no se verán modificadas sustancialmente en el futuro dentro de la política general de rigor presupuestario.

- El volumen de inversión que, como mínimo, se considera necesario para atender las demandas de la Red Foral de Carreteras en los próximos años.

- Finalmente, y ante la insuficiencia o inadecuación del sistema tradicional de financiación de infraestructuras viarias, se plantean nuevas fórmulas o modelos financieros, al objeto de involucrar otras instituciones públicas o inversores privados en el desarrollo sostenible de la Red Viaria, contribuyendo de esta manera a la competitividad general del Territorio.

- Sobre la base de esta práctica ya aplicada en el II Plan Director, se ha establecido una nueva iniciativa para la construcción y financiación de los dos últimos tramos de la Autovía del Pirineo A-21, en el tramo navarro, empleando el sistema de concesión con Peaje en Sombra, consistente en que la Administración abona al concesionario la compensación por peaje que, en principio, debería pagar el usuario de una vía cuya construcción ha sido financiada por fondos privados.

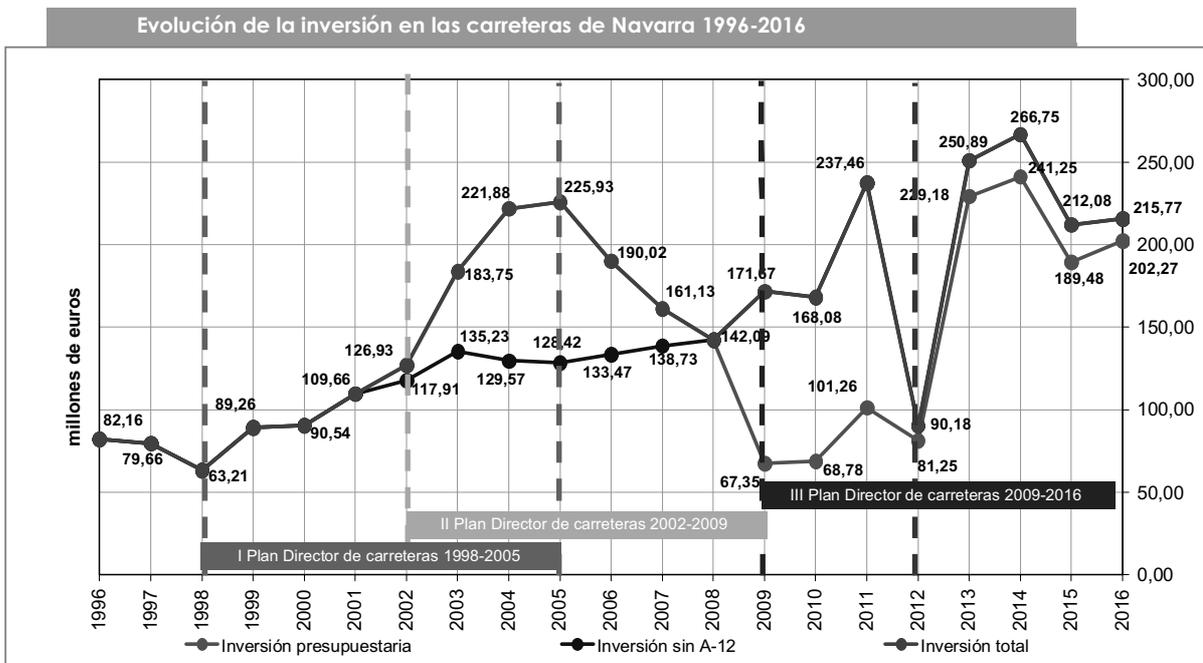
Cuadro general de inversiones 2009 – 2016 (M€)

Año	Inversión con financiación presupuestaria	Inversión con financiación extrapresupuestaria	Total Inversión
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
Total III PDC	1.180,83	432,06	1.612,87

El balance financiero y el saldo neto de gasto de inversión para los presupuestos públicos es el siguiente (M€):

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTALES
AMPLIACIÓN Y MEJORA RED VIARIA									
ACTUACIONES DE AMPLIACIÓN Y MEJORA RED	134,92	138,11	191,34	45,95	178,47	194,64	141,12	137,76	1.162,31
PROTECCIÓN AMBIENTAL	2,50	2,80	3,00	3,00	3,15	3,31	3,47	3,65	24,88
CONTROL CALIDAD Y SEGURIDAD	0,61	0,66	0,61	0,61	0,89	0,97	0,71	0,69	5,74
REVISIÓN PRECIOS	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	1,50	1,50	6,00
EXPROPIACIONES	2,00	1,00	3,00	3,00	10,97	11,84	8,30	8,70	48,81
VIARIOS	1,50	0,50	0,50	0,50	1,50	1,50	1,50	1,50	9,00
TOTAL 1	141,53	143,06	198,45	53,05	196,49	213,76	156,60	153,79	1.256,73
PROYECTOS	1,50	1,00	1,50	1,50	1,58	1,65	1,74	1,82	12,29
TOTAL 2	1,50	1,00	1,50	1,50	1,58	1,65	1,74	1,82	12,29
TOTAL AMPLIACIÓN Y MEJORA RED	143,03	144,06	199,95	54,55	198,06	215,42	158,33	155,61	1.269,02
CONSERVACIÓN DE LA RED VIARIA									
CONSERVACIÓN INTEGRAL DE LA RED	18,21	15,99	20,23	21,00	22,33	23,42	24,58	25,81	171,57
REFUERZO DE FIRMES	4,37	4,00	13,04	10,17	17,02	17,87	18,76	19,70	104,92
SEGURIDAD VIAL	2,00	1,93	0,07	0,41	2,29	2,04	2,09	2,09	12,91
TRAVESÍAS Y CONVENIOS	3,47	1,55	3,50	3,50	4,05	4,25	4,47	4,69	29,48
INVENTARIOS	0,13	0,13	0,13	0,06	0,55	0,57	0,60	0,63	2,81
ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS	0,30	0,00	0,00	0,00	2,43	2,55	2,68	2,81	10,78
MAQUINARIA Y MATERIAL DIVERSO. INFORMÁTICA	0,14	0,42	0,44	0,46	0,49	0,51	0,54	0,56	3,56
NUEVOS CENTROS DE CONTROL	0,02	0,00	0,10	0,03	3,68	0,12	0,03	3,86	7,83
TOTAL CONSERVACIÓN	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	53,75	60,16	343,87
TOTAL INVERSIÓN III PLAN DIRECTOR CARRETERAS	171,67	168,08	237,46	90,18	250,89	266,75	212,08	215,77	1.612,87
CONVENIO CON SPRIN (C)									
A-21 Tramo 2.2.: Enlace Salinas/Idocin-Izco	3,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,52
A-21 Tramo 3: Izco-Venta de Judas	27,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,44
N-121-A Variante de Ostiz	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65
N-121-A Sumbilla - Etxalar	16,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,77
N-121-A Etxalar - Bera/Vera de Bidasoa	16,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,03
N-121-A Bera/Vera de Bidasoa - Enderlatsa	10,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,98
N-121-A Puente de Enderlatsa (50%)	7,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,77
NA-134 Variante de Andosilla	7,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,36
NA-122 Variante de Allo	2,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,76
Nueva - Variante de Corella	10,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,34
TOTAL CONVENIO CON SPRIN (C)	103,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	103,63
PEAJE SOMBRA (D)									
A-21 Venta de Judas-Límite de provincia	0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	232,79
TOTAL PEAJE SOMBRA (D)	0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	232,79
FINANCIACIÓN POR TERCEROS (E)									
AP-15 Nuevo enlace de Tafalla	0,00	0,00	0,00	0,00	7,09	0,00	0,00	0,00	7,09
NA-127 Rotonda de acceso al polígono de Rocaforte	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
NA-150 Rotonda de acceso a Lumbier	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
NA-160 Desdoblamiento tramo: Enlace A-68 - AP-68	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	10,20	5,20	0,00	17,00
NA-6008 Salinas de Pamplona - Esparza de Galar	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,70
Nueva - Enlace de Galar en la N-111 - Gazóla	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,00	0,00	0,00	3,00
A-12 Enlace de la Estación del TAV	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00	4,00	0,00	12,00
A-15 Enlace Ikastola San Fermín	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	0,00	6,00
PA-30 Rotonda de Huarte	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
Nueva - Variante de Esquíroz	0,00	0,00	0,00	6,65	6,65	0,00	0,00	0,00	13,30
Nueva - Vial: Autovía Logoño-Zizur Mayor-Ezquíroz. Desdoblamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,50	7,50
Nueva - Guendulain - Enlace de Arazuri	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00	12,00
Nueva - Vial RVP8	0,00	0,00	0,00	1,88	4,38	0,00	0,00	0,00	6,25
Nueva - Accesos Sur a Barañain y Enlace N111 / A-15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,60	1,40	0,00	7,00
TOTAL FINANCIACIÓN POR TERCEROS (E)	0,00	0,00	3,40	8,93	21,71	25,50	22,60	13,50	95,64
TOTAL FINANCIACIÓN NO PRESUPUESTARIA III PDC	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%
INVERSIÓN PRESUPUESTARIA III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA 2009-2016									
Ampliación y mejora de la Red	38,71	44,76	63,75	45,63	176,35	189,92	135,73	142,11	836,96
Conservación	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	53,75	60,16	343,87
TOTAL INVERSIÓN PRESUPUESTARIA	67,35	68,78	101,26	81,25	229,18	241,25	189,48	202,27	1.180,83

En base a lo anterior, en el gráfico siguiente se recoge la evolución de la inversión en la red viaria de Navarra.



7. SEGUIMIENTO DE LAS PROPUESTAS Y OBRAS REALIZADAS EN EL II PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS

Las principales obras del II Plan Director de Carreteras de Navarra realizadas en el período 2002-2008 son las que se describen en los siguientes apartados.

AUTOVÍAS

1) La **A-1, entre Altsasu/Alsasua y el Puerto de Etxegarate**, en el límite con Guipúzcoa, mediante la duplicación de la N-I existente. Dicho tramo de autovía ha incluido la construcción de un nuevo túnel de aproximadamente 300 m en cada calzada bajo el cerro de Murguil y dos puentes sobre la actual N-I.

2) También hay que destacar en este período la construcción de la **Autovía del Camino, A-12**, (antigua N-111) como nueva autovía dejando la carretera existente como vía de servicio (actual NA-1110). El Eje Estratégico entre Pamplona, Estella y Logroño se configura así como una vía de comunicación de la máxima importancia, ya que posibilita a toda el área de Tierra Estella contar con una autovía para su comunicación con Pamplona y, a su vez, permite a Navarra desarrollar un nuevo eje de comunicación con Logroño, el Valle del Ebro y resto del Camino de Santiago.

La inversión total realizada ha sido de 329 millones de euros y su construcción y financiación se ha llevado a cabo según lo dispuesto en la Ley Foral 21/2001 de 18 de octubre, de Construcción, Explotación y Financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño, mediante la fórmula de concesión con peaje en sombra.

Queda pendiente por ejecutar su conexión con la carretera N-232 (futura A-68) y con la Autopista Vasco-Aragonesa, AP-68, en La Rioja, una vez cruzado el río Ebro; para ello se ha aprobado el correspondiente Convenio de Colaboración con el Ministerio de Fomento, mediante el cual el Ministerio aporta 72 millones de euros a su ejecución y la Comunidad Foral 21 millones de euros.

Simultáneamente a la construcción de la nueva Autovía se ha procedido a la reforma y adecuación de diferentes tramos de carreteras locales de acceso a la misma, de forma que se garantice la eficaz permeabilidad y accesibilidad del territorio en relación con esta nueva autovía de Gran Capacidad.

3) Otra actuación que se ha iniciado en este período es la construcción de la **Autovía del Pirineo, A-21** (antigua N-240).

En el periodo transcurrido del II Plan Director se han construido los tramos Nudo de Noáin (conexión de la A-21 con la AP-15), Noáin-Monreal y Monreal-Izco y se han iniciado las obras del tramo comprendido entre Izco y la Venta de Judas.

DUPLICACIONES DE CALZADA

En este tipo de actuaciones destaca la duplicación ejecutada de la carretera **A-68: Castejón (Intersección con la AP-15) – Tudela – Cortes** hasta el límite con la provincia de Zaragoza. El Eje Estratégico del Valle del Ebro a su paso por Navarra está constituido por la Autopista AP-68 y la carretera N-232. Este eje de comunicación forma parte de la relación entre el País Vasco, La Rioja, Navarra, Aragón y Cataluña, siendo una de las zonas de mayor actividad a nivel nacional. La duplicación de la carretera N-232 a su paso por Navarra se ha subdividido en tres tramos:

- Tramo 1: Intersección con la Autopista AP-15/Variante de Tudela, con una longitud de 9,8 Km.
- Tramo 2: Variante de Tudela, con una longitud de 10,7 km., ejecutada durante el I Plan Director.
- Tramo 3: Variante de Tudela/Cortes, con una longitud de 15,8 km.

En todos los casos se ha realizado una duplicación de la calzada actual y la transformación de todas las intersecciones en enlaces a distinto nivel, de manera que el esquema resultante funcione de forma complementaria con el tramo paralelo de la AP-68. Está prevista la duplicación del resto de la N-232 en los tramos aragoneses y riojanos, éste último en Estudio Informativo, mientras que el tramo aragonés está ya en fase de proyecto y duplicado desde Zaragoza hasta el enlace de Figueruelas, aproximadamente en el kilómetro 20 de la N-232.

También se ha duplicado la **Ronda Este de Pamplona**, actual PA-30, **entre la A-15 y Olaz** finalizando en la rotonda de Huarte, quedando pendiente para este III Plan Director su finalización hasta los túneles de Ezcaba de manera que se conforme una primera circunvalación a Pamplona conjuntamente con el tramo libre de la A-15 denominada Ronda Oeste

Por último se han ejecutado ampliaciones de capacidad en la **A-15** a la entrada de Pamplona desde **Talluntxe** y en la **A-21** en **Zizur Mayor**, las dos con características urbanas.

REFORMA DE CARRETERA. ACONDICIONAMIENTOS

Se ha actuado en este II Plan Director en el acondicionamiento de la carretera N-121-A entre Pamplona y la frontera francesa en Irún, para lograr una conexión directa con la frontera. Los tramos ejecutados en este período han sido los siguientes:

- **Tramo 1:** La actuación ha consistido en la reforma integral de la carretera entre el final de las obras ya realizadas en la carretera N-121-A en el puerto de Belate y el enlace de Mugairi, con una longitud aproximada de 1,6 km. En su totalidad se ha adoptado una solución en variante al trazado actual mejorando además de las características geométricas de planta y alzado la sección transversal. El nuevo trazado se separa de la actual carretera, estando siempre a su derecha, en el sentido Pamplona-Donztebe/Santesteban. La actual carretera queda así como vía de servicio para el acceso a las diversas fincas existentes en esa margen y a la localidad de Zozaia.

- **Tramo 2:** Esta obra corresponde al nuevo enlace de Mugairi que distribuye y canaliza los tráfico entre la N-121-A que proceden del puerto de Belate, y su continuación hacia Donztebe/Santesteban e Irún, y el inicio de la nueva variante de Mugairi hacia Elizondo y Dantxarinea en la N-121-B.

- **Tramo 3:** Conforman un trazado de la N-121-A entre Mugairi y Donztebe/Santesteban. Se inicia en el nuevo enlace de Mugairi mediante la construcción del túnel de Oierregui, de 530 m. de longitud. Una vez superado el túnel, el trazado discurre por la margen izquierda del río Bidasoa hasta cruzar tanto este río como la actual carretera N-121-A en Nartarte, donde se construye un enlace completo para la conexión con dicha carretera, que seguirá manteniendo el tráfico de la carretera NA-170 de Leitza a Donztebe/Santesteban en dirección Pamplona, y en particular con Legasa.

El itinerario de la N-121-A se ha seguido construyendo a continuación de la variante de Sumbilla, situada entre los P.K. 58 y 60 de esta carretera. Consta de una intersección situada en el inicio, a partir de la cual se construye un viaducto sobre el río Bidasoa, discurrendo la nueva carretera por la margen izquierda de dicho río. En su tramo final vuelve a cruzar el río Bidasoa y se incorpora al nuevo túnel de Arrigaztelu que tiene una longitud de 248 m. Este nuevo tramo de carretera conecta con el correspondiente al tramo ya reformado del nuevo túnel de Larrakaitz.

Del resto de las actuaciones de acondicionamiento destaca la N-111 entre **Viana** y el **Límite con La Rioja** en la que la actuación mejora la sección y el trazado de la actual carretera en este tramo. Su sección inicial 7/8 se ha transformado en una sección 7/10, mejorando los cambios de rasante de escasa visibilidad. El cruce de acceso a Viana se ha transformado en una glorieta.

También hay que señalar los acondicionamientos realizados en la NA-132 entre el **Alto de Lerga, Eslava, Sada y Variante de Aibar**, tramos que forman parte de la mejora del eje de conexión entre Tafalla y Sangüesa. Esta mejora se inició con las obras, ya realizadas, de los tramos Tafalla-San Martín de Unx y San Martín de Unx-Alto de Lerga.

Otras actuaciones señaladas son las realizadas en la NA-134 **Eje del Ebro**, entre **Milagro y Cadreita**; de toda la longitud de la carretera NA-134, únicamente quedaba por mejorar el tramo objeto de esta actuación, que une el cruce con la carretera NA-115 (Peralta-Rincón de Soto) con el cruce con la carretera NA-660 en término de Cadreita.

Otro acondicionamiento realizado es el realizado en la NA-128 entre **Caparroso, Marcilla y Peralta**; se trata de una actuación de acondicionamiento de este tramo que ha proporcionado a esta carretera unas adecuadas condiciones de funcionalidad, tanto en plataforma como en trazado en planta y alzado.

Lo mismo puede decirse del acondicionamiento realizado en la NA-178 entre **Esparza y Ezcároz**, actuación que ha tenido por objeto concluir la reforma de la carretera NA-178 en su trazado a lo largo del Valle de Salazar. La obra ha incluido reformas en el ancho de la plataforma y adecuaciones en planta y alzado para dotar a este tramo de carretera, de 5 km. de longitud, de unas características homogéneas al resto del Eje.

Entre **Ezcároz e Izalzu** se ha ejecutado un acondicionamiento de trazado como parte del eje de la NA-140 hasta **Isaba**. Al igual que en el tramo anterior, este tramo no reúne las suficientes características geométricas y homogéneas de plataforma y trazado que proporcione unos niveles adecuados de funcionalidad. Los criterios de actuación serán similares a las del tramo Auritz/Burguete-Garralda.

El acondicionamiento de la carretera NA-601 entre **Larraga y Lerín** ha consistido en la reforma de este tramo con características similares a las del tramo ya acondicionado entre estas dos pobla-

ciones completando el itinerario desde Puente la Reina hasta esta la NA-122.

El acondicionamiento de la NA-632 entre **Viana y Recajo** en su tramo coincidente con el Polígono Industrial de Viana, completa la reforma de esta carretera desde Recajo, punto a su vez de conexión con el Eje del Ebro y La Rioja.

También se ha acondicionado el tramo de la carretera NA-7561 entre **Lekunberri y Albiasu** adaptando su primer tramo al tráfico industrial de la zona.

El último tramo acondicionado es la NA-2040, entre **Arce y Oroz-Betelu**, actuación en la que se ha realizado la conexión entre la carretera NA-172 y la localidad de Oroz-Betelu mediante la construcción de un puente sobre el río Urrobi y un túnel de 840 metros bajo el monte Carrovide y continuando, una vez superada la localidad de Lacabe, con un trazado paralelo a la actual carretera NA-2040, mejorando el trazado actual.

Además de las obras programadas en el II Plan Director, se ha construido la Variante de trazado del **Puerto de Iso** dentro del itinerario de la NA-178 salvando la dificultad orográfica de este tramo del eje Lumbier-Navascués-Ezcároz.

REFORMA DE CARRETERAS

Los tramos en los que se ha actuado en este II Plan Director entre 2002 y 2008 son los siguientes:

- NA-122 entre **Estella, Dicastillo y Allo**, modificando parcialmente el trazado de esta carretera y mejorando su condición actual.

- NA-125 entre **Tudela y el límite de provincia con Zaragoza**, con correcciones puntuales de trazado y ampliación de la plataforma, con un tratamiento ambiental adecuado al entorno de las Bardenas Reales por las que atraviesa.

- NA-1240 entre **Santacara y Murillo el Fruto** como parte de la mejora y cambio de clasificación de esta carretera y la NA-128.

- NA-214 entre **Navascués y el Puerto de las Coronas**, concluyendo el tramo entre Navascués y Burgui, mejorando la sección transversal y ajustando la planta y el alzado.

- NA-534 entre **Aibar y Cáseda**, conectando los núcleos de la comarca de Sangüesa.

- NA-2400 en el **Valle de Izagaondoa** en el tramo pendiente de reforma, aumentando la sección viaria mediante cunetas pisables.

- NA-3040/NA-3041 entre **Tulebras, Barillas y Ablitas**, mejorando la accesibilidad de esta zona sur de Navarra.

- NA-4000 entre **Lesaka y Oiartzun**, aumentando la sección viaria mediante cunetas pisables y reforzando la señalización vertical y horizontal.

- NA-5200 entre **Ribaforada, Buñuel y Cortes**, itinerario alternativo a la N-232 para el tráfico entre las localidades de la margen derecha del Ebro.

- NA-5310 entre **San Martín de Unx y Ujué** desde la NA-132 dando acceso a este lugar de interés turístico.

- NA-5411, **Accesos a Javier**, reformando el acceso a esta localidad y su Castillo.

- NA-8702 en el **acceso a Peralta**, dando continuidad a la carretera de Funes entre la variante de Peralta y su casco urbano.

Otras actuaciones de acondicionamiento se han llevado a cabo con la construcción de la Autovía A-12, procurando la mejora de la red local de acceso tanto desde esta Autovía como de la carretera NA-1110, antigua N-111. Las obras realizadas en este II Plan Director han sido las siguientes:

- NA-6004 **Acceso a Galar** y NA-6005 **acceso a Zariquiegui** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-6310, entre **Lazagurria y Mendavia**, mejorando la sección de la carretera existente hasta alcanzar una plataforma 6/7.

- NA-6330 entre **Lazagurria y Torres del Río**, con criterios similares a la actual actuación.

- NA-6341 entre **Dicastillo y Arellano** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-6392 entre **El Busto y la NA-1110** hasta alcanzar una sección 6/7 como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7040 en el **acceso a Artazu** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7171 **acceso a Lerate** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7206 y NA-7253 **accesos a Bargota Sur y Bargota Norte** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7251, **Acceso a Armañanzas**, NA-7123 **Acceso a Alloz y Monasterio de Alloz** y NA-7400 **Acceso a Portillo Olejua** desde el enlace de Arróniz, todas ellas como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

VARIANTES DE POBLACIÓN

Las actuaciones realizadas en este capítulo han sido las siguientes:

- N-232 (A-68) **Variante de Tudela**. Las Obras Complementarias han consistido por una parte en la construcción de un nuevo vial que resuelve la comunicación peatonal entre el núcleo urbano de Tudela, el Hospital Reina Sofía y la nueva Comisaría de la Policía Foral. Por otra parte se ha construido un nuevo paso sobre la Variante de Tudela para dar acceso al tráfico agrícola por el camino de Albea.

- N-121-B **Variante de Oronoz-Mugairi** que se sitúa al este del casco urbano de Oronoz-Mugairi, bordeando la ladera del monte, iniciándose en el nuevo enlace de Mugairi. La longitud total de la nueva obra es de 1.685 m, con un ahorro de recorrido de 845 m, siendo el objetivo fundamental de la actuación el evitar el tráfico de paso por el interior de la localidad, conjuntamente con la variante de la N-121-A. La variante ha contemplado la construcción de un túnel de 427 m de longitud, así como la construcción de un nuevo puente sobre el río Baztán de 136 m. de longitud, quedando pendiente la reforma de la intersección de acceso a Orabidea.

- NA-132 **Variante de Eslava**, dando continuidad al eje Tafalla-Sangüesa

- NA-134 **Variante Este de Tudela y Puente sobre el río Ebro** con una longitud de 5,5 kilómetros; evita el paso del tráfico de largo recorrido por el actual puente sobre el Ebro, y por el casco urbano de Tudela. La variante tiene su inicio en la carretera NA-134 (Eje del Ebro) y finaliza en la N-232 (Logroño-Zaragoza) en el enlace de Fontellas.

- NA-1240 **Variante de Murillo el Fruto**; la actuación eliminan el paso de vehículos a través de la actual travesía, cuya anchura era insuficiente para garantizar unas adecuadas condiciones de funcionalidad; además se ha acondicionado la travesía de Santacara.

- NA-601 **Variante de Enériz** como finalización de la carretera NA-601 entre Puente La Reina y El Carrascal, carretera que da soporte a la comarca de Valdizarbe y se utiliza como vía de conexión entre la carretera N-111 y la N-121.

- NA-129/NA-666 **Variante de Sesma**, garantizando la continuidad del eje AP-68 y AP-12, Autovía de Logroño, así como de la conexión con Los Arcos y Acedo.

- PA-30/NA-7000 **Variante de Orcoyen**, que se inicia en la Ronda Norte, con la construcción de una glorieta que contempla la futura duplicación de la PA-30. El final del tramo construido se sitúa en las proximidades de la subestación eléctrica de

Iberdrola en la NA-7000, conectando con dicha carretera mediante la construcción de otra glorieta.

Otras actuaciones de variantes de población se han llevado a cabo con la construcción de la Autovía A-12, procurando la mejora funcional de la red local de acceso tanto desde esta Autovía como de la carretera NA-1110, antigua N-111. Las obras realizadas en este II Plan Director han sido las siguientes:

- NA-6340 **Variantes de Luquin, Barbarin y Arróniz**, como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7320 **Variante de Lácar**, como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- NA-7400 **Variante de Urbiola**, como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

MODIFICACIÓN DE INTERSECCIONES O ENLACES

Las obras realizadas han sido las siguientes:

- N-111 (A-12) **Paso Urbanización Zizur**, que ha resuelto a distinto nivel la intersección actual, solución compuesta de dos glorietas a nivel, con salidas hacia la Urbanización y hacia el pueblo de Zizur en cada una de ellas.

- N-121/AP-15 **Reforma del enlace de Tafalla-Sur**, adecuando la playa de peaje de la A-15 y de la glorieta anexa a la misma en el núcleo de Tafalla a su nueva funcionalidad y reforma del enlace de Tafalla Norte asociado a la funcionalidad de la AP-15 como variante de esta población.

- N-121/AP-15 Reforma del enlace de **El Carrascal**, permitiendo la incorporación de vehículos desde la citada carretera N-121 hacia Pamplona, así como la salida de la Autopista A-15 hacia el sur.

- AP-68 Nuevo **semienlace de Lodosa** de conexión del Eje del Ebro con la autopista vascoaragonesa en el P.K. 160 a través de la carretera NA-123.

- NA-170/NA-1700 **Rotonda de Leitza** facilitando el acceso al polígono industrial existente y a una futura calle de dicha localidad.

- PA-31 **Enlace Sur Pamplona (Talluntxe)**, conjuntamente con el enlace de Noáin-Tajonar, mejorando las conexiones con las Rondas Oeste y Este de Pamplona.

- PA-31 **Accesos Pamplona Sur**, dotando a esta carretera de características urbanas con ace-

ras, medianas ajardinadas, paradas de autobuses y glorietas de regulación.

NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

Las obras de nuevas carreteras, puentes,... construidos han sido las siguientes:

- **NA-601 Nueva conexión Obanos (AL).** Se ha construido un nuevo tramo de carretera que discurre totalmente en variante, y conecta la Autovía con la carretera NA-601 (Campanas – Puente la Reina), dando acceso a la localidad de Obanos desde la nueva Autovía A-12, como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- **NA-601 Nueva conexión Mendigorriá (AL).** Se ha construido un nuevo tramo de carretera que conecta la Autovía con la carretera NA-6030 (Mendigorriá - Tafalla), como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño.

- **NA-5200 Fustiñana-Ribaforada.** Se ha construido un nuevo puente sobre el río Ebro entre las localidades de Fustiñana (NA-126) y Ribaforada (NA-5200) al objeto de permeabilizar las relaciones entre las localidades y áreas industriales de ambas márgenes del río Ebro. Igualmente este nuevo puente facilitará las conexiones de la margen izquierda del río Ebro con el eje de la N-232 y AP-68.

- **PA-30 Ronda Este: Pasarelas Peatonales** en las zonas de Mendillorri y Mutilvas, al objeto de facilitar el tránsito peatonal y facilitar la conexión entre ambas márgenes de la Ronda Este.

- **PA-30 Ronda Este: Nuevo Enlace Sarriguren,** por el que se accede a la Ecociudad de Sarriguren y al "Área de Oportunidad", situadas a ambos lados de la Ronda. A este enlace accede también la carretera NA-135 del Valle de Aranguren.

- **PA-30/N-121 Túneles de Ezcaba,** dotando de un nuevo Acceso Norte a Pamplona, mediante la construcción de los Túneles de Ezcaba, que comunican la Ronda Norte (PA-30), la Ronda Este (PA-30) y la carretera N-121-A, evitando el paso por la travesía y el Polígono Industrial de Villava. Los accesos del lado Pamplona se han resuelto mediante una nueva glorieta situada en la Ronda Norte (PA-30 Glorieta de Villava) y los accesos del lado Norte, en Arre, se realizan por una glorieta situada entre el Río Ulzama y la carretera N-121-A

- **N-121 Pasarela peatonal de Beriáin,** que garantiza la seguridad de los peatones, facilitando su cruce sobre la carretera N-121 y los accesos a Beriáin

- **NA-6001 Estación de Mercancías - Ciudad del Transporte;** el nuevo vial de unión entre la

Estación de Mercancías de Ferrocarril en Noáin y la Ciudad del Transporte facilita el tráfico pesado directo entre ambos puntos, así como la conexión de ambas con la carretera N-121 y la autopista A-15. Este vial tiene vocación de fomentar la intermodalidad del transporte permitiendo una conexión inmediata entre el área logística del ferrocarril en Noáin y la Ciudad del Transporte de Pamplona

- **NA-6001 Accesos al Polígono Industrial "Comarca 2" (*)** Galar; primera fase del vial de conexión entre la Autovía Pamplona-Estella-Logroño y el nuevo polígono Industrial Comarca-2. Este nuevo vial de doble calzada se complementará con el que construirá y financiará la propia urbanización del Polígono Comarca-2 y que conectará con la Ronda Oeste y con el vial Noáin-Eskiroitz, a realizar en el III Plan Director.

ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

Las obras realizadas han sido las siguientes:

- **PA-30 Ronda Este - Ronda Norte:** se ha procedido a su iluminación.

- **Convenio Pamplona.** En este Convenio suscrito entre el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones ha contemplado la cofinanciación de diferentes actuaciones entre las que se encuentran: Duplicación del vial de Mendillorri; Reforma de la salida de la calle Fuente del Hierro hacia Cizur Menor; Reforma de la Avenida de Navarra; y Reforma del acceso Sur a Pamplona ya descrito anteriormente.

Se adjunta tablas resumen de las obras finalizadas y en servicio, y de las obras en construcción junto con plano indicativo de la localización y tipo de actuación realizada en el período 2008-2009.

En las tablas se indican, junto con la carretera, la actuación y sus características, el presupuesto resultante de las obras, el P.K. inicial y final, la longitud de la actuación, el coste unitario, la sección tipo y el año de puesta en servicio como resumen del II Plan Director 2002-2009.

También se adjunta un diagrama en el que se indica el seguimiento de las principales obras realizadas en los años de vigencia del II Plan Director de Carreteras 2002-2009.

Del análisis de dicha información se puede constatar un elevado cumplimiento de lo previsto.

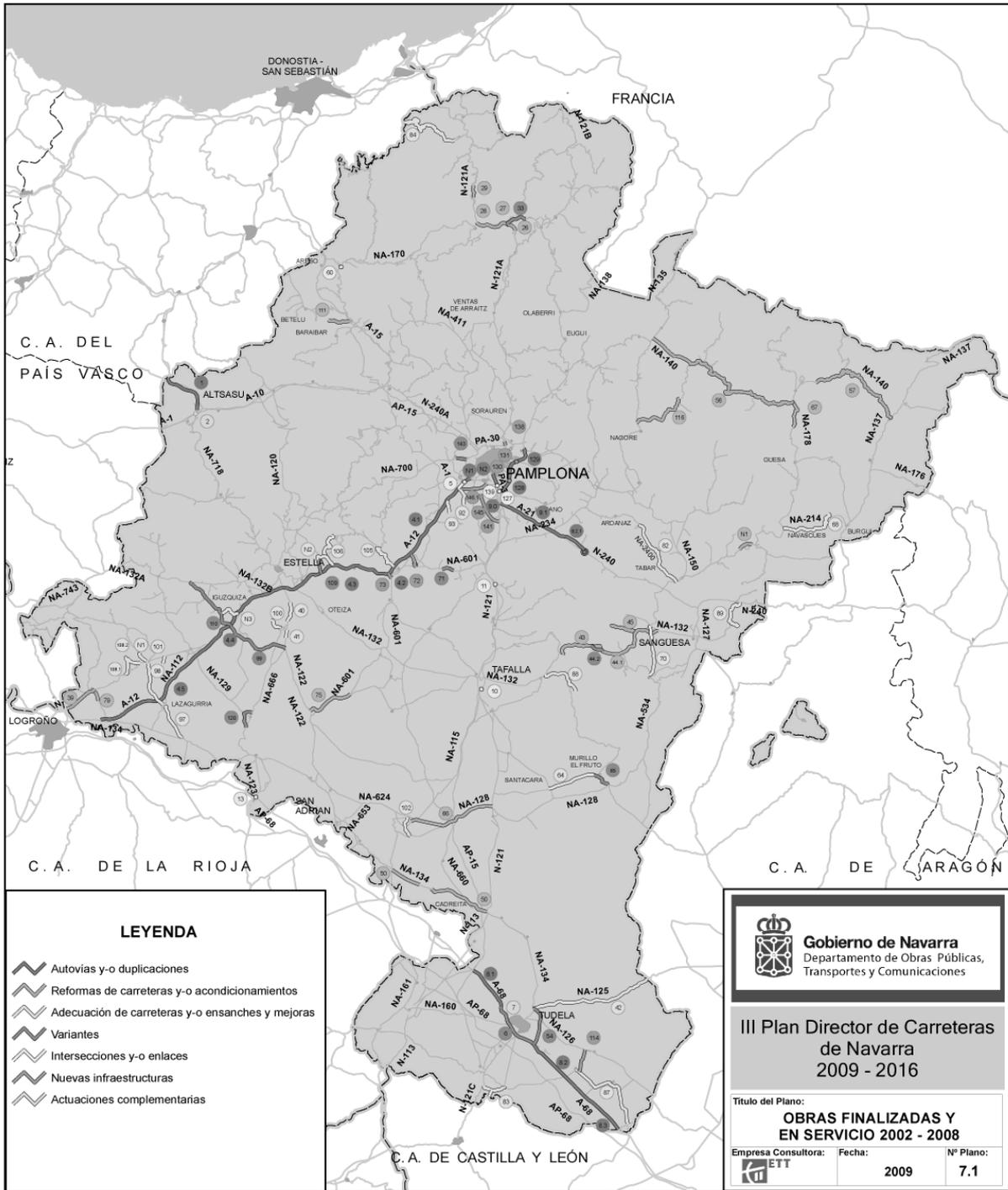
Este elevado cumplimiento del II Plan Director de Carreteras de Navarra pone de manifiesto la validez de este documento de planificación, y su eficacia desde el punto de vista del control político, social y económico de los objetivos del II Plan.

B.- OBRAS EN CONSTRUCCIÓN Y A CONTRATAR EN 2009

Nº	Nº Actuación II Plan Carreteras	ACTUACIÓN	AÑO PREVISTO DE PUESTA EN SERVICIO
1	9.2.2	Tramo 2.2.: Enlace Salinas/ Idocin-Izco	2009
2	9.3	A-21 Izco-Venta de Judas. Tramo 3	2009
3	9.4	A-21 Venta de Judas - Yesa. Tramo 4 (*)	2011
4	9.5	A-21 Yesa-Límite Provincia. Tramo 5 (**)	2011
5	23	Variante de Ostiz	2009
	30	Igantzi/Vera de Bidasoa	
6	30.1	Sumbilla-Etxalar	2009
7	30.2	Etxalar/Vera de Bidasoa	2009
8	31.1	Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatsa	2009
9	31.2	Puente de Endarlatsa	2009
10	35	Variante de Irurita-Elizondo	2010
11	46	Variante de Mendavia	2010
12	47	Variante de Lodosa	2010
13	48	Variante de Andosilla	2009
14	51	Variante de Milagro	2010
15	52 y 53	Variante de Valtierra y Arguedas	2010
16	118	Variante de Allo	2009
17	81	Variante de Corella (Corella-Cintruénigo)	2009
18	124	Variante de Funes	2010
19	Nueva	Conexión A-12(Navarra)-LO-20(La Rioja)-N-232	2012

En las siguientes páginas se refleja el grado de cumplimiento del II Plan Director de Carreteras 2002-2009 a finales de 2008, así como las obras que se encuentran en construcción y las que se contratarán durante 2009.

OBRAS FINALIZADAS Y EN SERVICIO 2002 - 2008



Autovías y/o duplicaciones		Reforma de carreteras y/o acondicionamientos	
1	N-I Alsasua / Alsasua - Etxegarate	26	Zozaiá - Doneztebe - Santesteban T-1
4.1	Autovía Logroño. Tramo 1: Zizur - Puente la Reina	27	Zozaiá - Doneztebe - Santesteban T-2
4.2	Autovía Logroño. Tramo 2: Variante Puente la Reina	28	Zozaiá - Doneztebe - Santesteban T-3
4.3	Autovía Logroño. Tramo 3: Puente la Reina - Estella	29	Variante Arrigaztelu
4.4	Autovía Logroño. Tramo 4: Estella - Los Arcos	39	Viana - Limite Provincia
4.5	Autovía Logroño. Tramo 5: Los Arcos - Eje Ebro (N-134)	43	Alto de Lerga - Eslava
8.1	A-68 Castajón-Tudela. Tramo 1 P.A.	44.1	Eslava - Variante de Sada
8.2	A-68 Fontellas - Buñuel. Tramo 3 (Final Variante Tudela - Buñuel)	45	Variante de Sada - Variante de Aibar
8.3	N-68 Buñuel - Cortes. Tramo 4 P.A.	50	NA-115 a N-600. Cadreta - Milagro
9.0	A-21 Reforma Enlace Noáin. Tramo 0	56	NA-140 Auritz/Burguete - Ezcároz
9.1	A-21 Noáin - Monreal. Tramo 1	57	NA-140 Ochagavía - Isaba
9.2.1	Tramo 2.1: Monreal - Enlace Salinas / Idocin	66	Peralta - Marcolla
128	PA-30: A-15 - Río Sadar	67	Esparza - Ezcároz
129	PA-30: Río Sadar - Olaz	75	Larraga - Lerin II
N1	Tercer Carril Zizur Mayor	79	Viana - Recajo
N2	Nuevo Carril Tallunbe-Pamplona	111	Lekunberri - Albiasu
		116	Arce - Cruz Betelu
		N1	Puerto de Iso. Arbayón
Adecuación de carreteras y/o ensanches y mejoras		Variantes	
40	Estella - Dicastillo	6	N-232 Variante de Tudela. Tramo 2
41	Accesos a Dicastillo - Allo	33	Variante de Oronoz Mugairi
42	Tudela - Ejea de Los Caballeros	44.2	Variante de Eslava
64	Santacara - Murillo el Fruto	54	Variante Este de Tudela y Puente del Ebro
68	Navascués - Puerto de Las Coronas	65	Variante de Murillo el Fruto - Carcastillo
70	Albar - Cáseda	71	Variante de Enériz
82	Valle de Izagaondoa (Lumbier - Urbicain)	99	Urbiola - Allo (Variantes Luquin...)
83	Tulebras - Abillas - Barillas	109	Acceso a Lácar (Variante)
84	Lesaka - Oartzun	110	Ancín - Urbiola
87	Ribaforada - Buñuel - Cortes	120	Variante de Sesma
88	Carretera a Ujué (San Martín de Uñx - Ujué)	143	Variante de Orocyen
89	Accesos a Javier		
92	Acceso a Galar	106	Acceso a Lerate
93	Acceso a Zariquiegui	108.1	Bargota Sur. N-111 - NA-7206
97	Variante Lazagurria - Mendavia	108.2	Bargota Norte. N-111 - NA-7253
98	Torres del Río - Variante de Lazagurria	N1	Armañanzas
100	Dicastillo - Arellano	N2	Alloz - Monasterio de Alloz
101	El Busto - NA-1110	N3	Portillo Oteja - Enlace Arróniz
102	Acceso a Peralta		
105	Acceso a Artazu		
Intersecciones y/o enlaces		Nuevas infraestructuras	
5	Paso Urbanización Zizur	72	Nueva conexión Obanos
10	AP-15 Reforma enlace Tafalla Sur	73	Nueva conexión Mendigorria
11	AP-15 Reforma Enlace en El Carrascal	114	Fustiñana - Ribaforada (Puente)
13	AP-68 Nuevo semi-enlace de Lodosa	130	PA-30: Pasarelas Peatonales
60	Rotonda de Leiza	131	PA-30: Nuevo Enlace Sarriquiren
127	Enlace Sur Pamplona (Tallunbe)	138	Túneles de Ezcaba
139	Accesos Pamplona Sur	141	Pasarela Beriain
		145	Estación de Mercancías / N-121 - Ciudad del Transporte
		146.1	Accesos al Polígono Industrial "Comarca 2" (*) Galar
Actuaciones complementarias			
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		



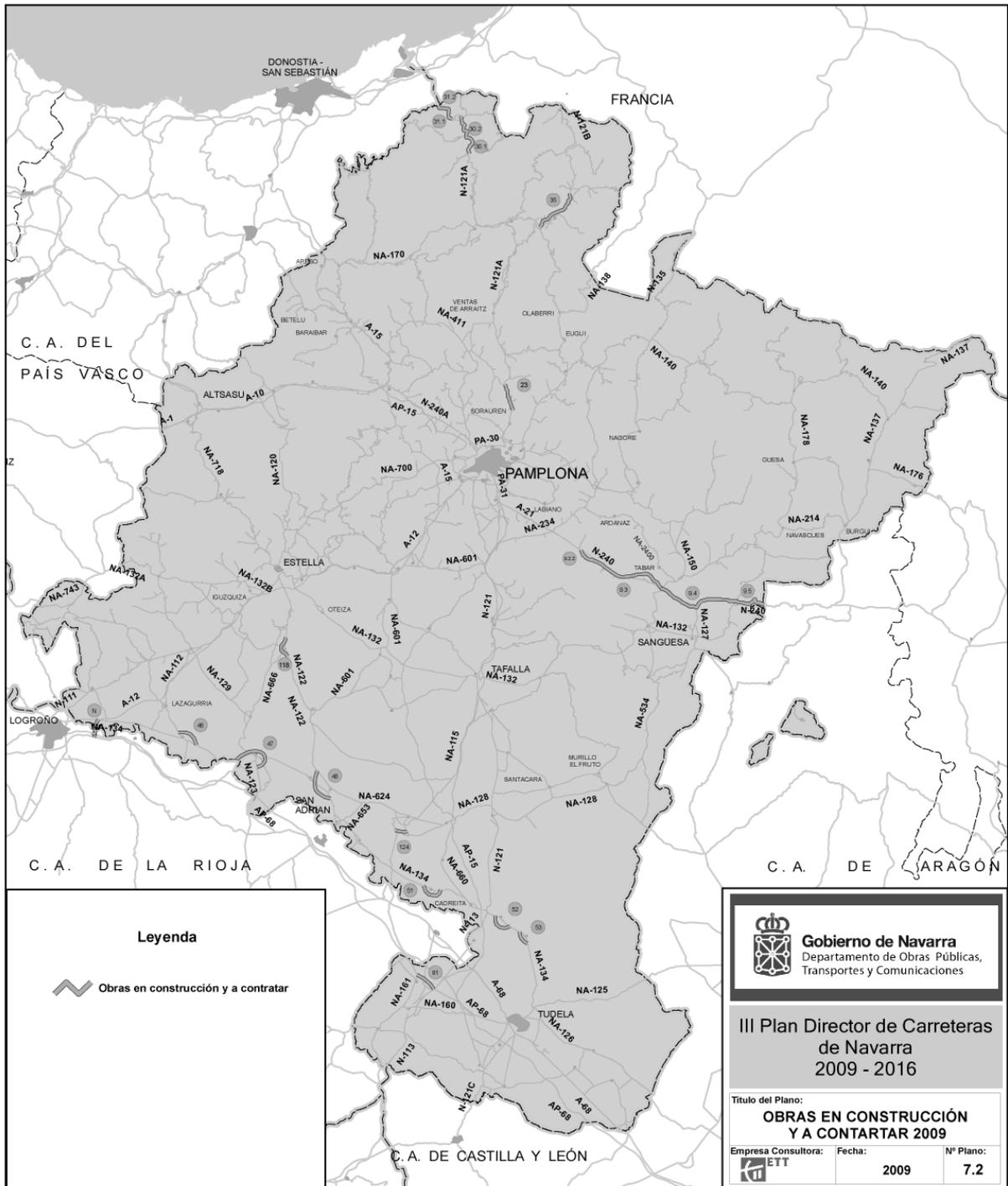
Gobierno de Navarra
Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones

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

OBRAS EN CONSTRUCCIÓN Y A CONTRATAR 2009



Obras en construcción y a contratar

- 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:  ETT	Fecha: 2009	Nº Plano: L 7.2

8. CONDICIONANTES AMBIENTALES DEL III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS

8.1. CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES GENERALES

La Comunidad Foral de Navarra está situada en el Norte de España, en el extremo occidental de los Pirineos, donde mantiene 163 kilómetros de frontera con Francia. Tiene una extensión de 10.421 km² y la flanquean, por el Este Aragón, Huesca y Zaragoza-, por el Sur, La Rioja, y por el Noroeste, la Comunidad Autónoma Vasca –Álava y Guipúzcoa–.

A pesar de ser una comunidad pequeña, confluyen en el territorio de Navarra tres importantes unidades geomorfológicas: el macizo pirenaico al Norte, la cordillera cantábrica al Noroeste y el Valle del Ebro al Sur. Ello da lugar a un territorio de grandes contrastes topográficos y climáticos y a una diversidad de ambientes naturales entre el norte y el sur de Navarra. Una tercera parte del territorio navarro tiene altitudes entre 600 y 1.000 metros sobre el nivel del mar. Más de la mitad está entre 200 y 600 metros.

Por su situación geográfica, en Navarra existen tres tipos de climas principales: el alpino o de montaña, el oceánico y el mediterráneo continentalizado. Los dos primeros se delimitan básicamente en la zona de la Montaña de Navarra, al norte, el tercero en la Ribera y la Zona media. Existen zonas intermedias, como la Cuenca de Pamplona, que participa de todas las influencias.

El clima alpino o de montaña se localiza en las zonas del pirineo oriental. Se caracteriza por sus bajas temperaturas medias, que no superan los 8°C y las frecuentes nevadas invernales.

El clima oceánico se localiza en las zonas próximas al mar Cantábrico. Las precipitaciones superan los 2.200 mm. anuales y están repartidas a lo largo de todo el año. Las temperaturas medias son suaves, en torno a los 14 °C.

El clima mediterráneo continentalizado posee precipitaciones inferiores a los 500 mm., con una estación seca que coincide con el verano. Los inviernos son fríos y los veranos cálidos.

La diversidad biológica es el principal rasgo de la riqueza de la naturaleza de Navarra. Esta elevada biodiversidad se debe en buena medida a su peculiar ubicación, en la que confluyen tres regiones biogeográficas: la alpina, la atlántica y la mediterránea. Pero también es fruto de la escasa densidad de población (50 h/km² frente a los 77 de España), de un desarrollo armónico que ha conjugado el crecimiento económico y social con

el respeto a la naturaleza, de la alta sensibilidad medioambiental de sus habitantes y de una avanzada política de gestión de los hábitats.

Navarra es pues un mosaico de paisajes que albergan innumerables especies de animales y vegetales. Se pueden distinguir nueve ecosistemas principales: sistemas alpinos, áreas fluviales y zonas húmedas, masas forestales, matorrales mediterráneos, pastizales no esteparios y brezales, roquedos, estepas, turberas y tobas, además de los saladares y las lagunas endorreicas. Estos ecosistemas acogen a especies tan variadas como el oso pardo, el visón europeo, el urogallo, el pico dorsiblanco, la nutria, el quebrantahuesos, el águila, el alimoche, el buitre o el avetoro, por citar algunos ejemplos.

La variedad orográfica y climática de Navarra, desde los valles cantábricos y las cumbres pirenaicas a las llanuras desérticas de la Reserva Mundial de la Biosfera de las Bardenas Reales, convierten al territorio en un completo muestrario de la naturaleza.

El territorio de Navarra se caracteriza por la importancia de sus recursos naturales que pueden resumirse en los siguientes puntos:

De los terrenos forestales 363.000 ha están arboladas, siendo el 65% frondosas y particularmente hayedos (lo que supone el 33% de los hayedos españoles) y el 35% de coníferas.

Las superficies cultivadas representan el 33,5% del territorio. De estas superficies cultivadas, el 73% corresponde al secano intensivo y el 15% al regadío.

Los recursos hídricos con aportaciones efectivas de 5.000 hm³/año de agua. La montaña Navarra, además de mantener la integridad de los sistemas hídricos, suministra agua limpia al resto del territorio. Gracias a ello, puede satisfacer sus necesidades y exportar más de 3.000 Hm³ al año a la cuenca del Ebro, lo que supone el 25% de su caudal en Navarra.

8.2. CONDICIONANTES AMBIENTALES: PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES EN NAVARRA

8.2.1. Red de Espacios Naturales Protegidos

Navarra cuenta con una Red de Espacios Naturales Protegidos formada por:

- 3 Parques Naturales (64.933 ha)
- 3 Reservas Integrales (487 ha)
- 38 Reservas Naturales (9.178 ha)

- 28 Enclaves Naturales (931 ha)
- 2 Áreas Naturales Recreativas (459 ha)
- 17 Zonas de Especial Protección para las Aves, también llamadas ZEPAS (79.950 ha)
- 14 Áreas de Protección de la Fauna Silvestre (2.815 ha)

Destaca también la presencia de dos Humedales de Importancia Internacional: la Laguna de Pitillas y la Laguna de las Cañas (Viana).

Además, el Gobierno ha propuesto 42 LIC (Lugares de Interés Comunitario) para su integración en la Red Natura 2000, creada por la Unión europea para la conservación de la diversidad biológica.

Espacios Protegidos por la Ley Foral 9/1996

La Ley Foral de Espacios Naturales de Navarra cumple dos objetivos, por un lado, establece un marco jurídico propio para Navarra, con la finalidad de proteger, conservar y mejorar las partes de su territorio dotadas de valores naturales dignos de protección. Este marco legal se articula teniendo en cuenta las previsiones de la legislación básica del Estado, pues incorpora las categorías de espacios naturales y los instrumentos de planificación de la Ley estatal de 1989, y de las Directivas Comunitarias Medioambientales, en especial de la 92/43, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales, aplicable desde mediados de 1994.

Por otro, integra y armoniza la normativa sobre espacios naturales con el extenso entramado jurídico urbanístico-territorial y medioambiental que, en los últimos años, ha promulgado la Comunidad Foral, especialmente con las determinaciones de las Leyes Forales de Protección y Gestión de la Fauna Silvestre y sus Hábitats, de Ordenación del Territorio y Urbanismo y de Protección y Desarrollo del Patrimonio Forestal de Navarra.

A la hora de clasificar los Espacios Naturales de Navarra, esta Ley Foral mantiene las categorías propias de la Ley Foral de Normas Urbanísticas Regionales para protección y uso del territorio, y añade al catálogo de espacios los monumentos naturales y los Paisajes Protegidos, figuras proveniente de la normativa básica estatal.

Para cada una de estas clases de Espacios Naturales, la Ley Foral relaciona las actividades y usos permitidos, autorizables y prohibidos, en sintonía con el régimen legal urbanístico operante en el suelo no urbanizable de Navarra.

Por su extensión y su importancia, destacan los tres Parques Naturales declarados: el Señorío de Bértiz, Urbasa-Andía y las Bardenas Reales.

El Señorío de Bértiz

El Parque Natural Señorío de Bértiz tiene una superficie de 2.040 ha y está situado en el término municipal de Bertizarana, en el Norte de Navarra, a orillas del río Bidasoa. El parque constituye un conjunto singular por su paisaje, siendo uno de los pocos valles del entorno que dispone de una cubierta arbórea completa y continua. Presenta un alto gradiente altitudinal, pues en tan sólo seis kilómetros de distancia se superan los 700 metros de desnivel entre las orillas del Bidasoa y el pico de Aizkolegi. Su vegetación y su fauna son representativas de los valles prepirenaicos de influencia atlántica, aunque no existen especies endémicas.

Urbasa y Andía

Las Sierras de Urbasa y Andía (21.408 ha de Parque Natural) se configuran como un espacio natural dotado de un amplio conjunto de valores geológicos, biológicos, ecológicos, estéticos, paisajísticos, arqueológicos y socioculturales. Están situadas al Oeste de Navarra, en una posición intermedia entre la llamada Navarra Húmeda del Noroeste y la Navarra Media Occidental o Tierra Estella. Se trata de un altiplano en el que confluyen el mundo atlántico, que penetra por la cara norte, y el mediterráneo, que lo hace por el Sur. Todo ello conforma un sugestivo paisaje de robles, hayas, quejigos, encinas y pastizales en el que habita una fauna valiosa por su diversidad.

El parque es un modelo de paisaje kárstico y en este territorio se preserva buena parte de los recursos hídricos de Navarra, pues constituye un gran embalse subterráneo, cuyo drenaje natural fluye al exterior a través de nacederos tan espectaculares como el del Urederra.

Las Bardenas Reales

Las Bardenas Reales (40.000 ha de Parque Natural) constituyen un extenso territorio del Sudeste de Navarra caracterizado climatológicamente por sus escasas y torrenciales precipitaciones, veranos cálidos e inviernos bastantes fríos. La vegetación es de carácter estepario y mediterráneo. El interés botánico de la flora y la fauna bardeneras está relacionado con la singularidad climática de la depresión del Ebro, y ha merecido figurar en el Inventario Nacional de Hábitats, elaborado al amparo de la Directiva 92/43, CEE, de 21 de mayo, de Hábitats. Este parque fue declarado en 2000 Reserva Mundial de la Biosfera.

Además de estos tres Parques Naturales, cabe destacar:

- 3 Reservas Integrales
- 38 Reservas Naturales
- 28 Enclaves Naturales
- 2 Áreas Naturales Recreativas

Espacios Protegidos por la Ley Foral 2/1993

En Navarra se han creado las Áreas de Protección de la Fauna Silvestre en aplicación de la Ley Foral 2/1993 de protección y gestión de la fauna silvestre y sus hábitats (con sus modificaciones recogidas en las Leyes Forales 8/94 y 5/98).

Dentro de los condicionantes genéricos de esta Ley Foral destaca la obligatoriedad de realizar estudios ambientales de todas las obras de carreteras, salvo las desarrolladas dentro de los núcleos urbanos.

Existen catorce Áreas de Protección de la Fauna Silvestre:

Espacios Protegidos por la Ley Foral 13/1990: MUP

La Ley Foral 13/1990, de protección y desarrollo del patrimonio forestal de Navarra, concibe los Montes de Utilidad Pública como montes públicos dotados de una innegable función ecológica, al punto de que al menos un 5% de su superficie debe conservarse sin actuación humana, sometida a su evolución natural.

Entre otras consideraciones, esta Ley Foral recoge que en los proyectos de construcción de infraestructuras de interés general en los que se produzca disminución de la superficie forestal, se obliga a la inclusión de un proyecto de reforestación o de restauración forestal en la zona afectada de una superficie no inferior a la ocupada. Además, en aquellos proyectos públicos cuyo ámbito de actuación limite con los cauces fluviales, se respetará una banda lineal continua al cauce, no inferior a cinco metros de anchura, cuyo fin será constituirse en formaciones naturales de ribera.

Espacios Protegidos por el Decreto Foral 4/1997: Inventario de Zonas Húmedas

El Gobierno de Navarra ha elaborado un Inventario de Zonas Húmedas (Decreto Foral 4/1997), con el que persigue dos objetivos:

- identificar aquellos humedales de mayor importancia para su conservación.
- establecer las medidas más adecuadas para su protección.

Se reconocen a los humedales inventariados algunos de estos valores: ser una escala importante para las aves migratorias o invernantes; ser el hábitat de especies nidificantes; y poseer valores limnológicos, botánicos e hidrogeológicos.

El Embalse de las Cañas y la Laguna de Pitiillas están incluidos además en la lista de Zonas Húmedas de Importancia Internacional del Convenio Ramsar. La primera, por albergar un alto número de parejas de martinetes y garzas imperiales, así como del avetoro con algún caso de nidificación. La segunda, por la presencia regular del avetoro en período de nidificación, de la polluela chica, del 6,4% de la población invernante del aguilucho lagunero de España, por la importancia creciente de las colonias de garza real e imperial, y por ser zona de paso obligado y escala de descanso regular de diversas aves acuáticas migratorias del frente occidental pirenaico.

Espacios Protegidos por la Directiva 79/409/CEE: ZEPAS

El objetivo de esta Directiva es la conservación y la adecuada gestión de todas las aves que viven en estado silvestre en el territorio de la Comunidad Europea. Para ello define unas reglas generales de protección, limita la relación de especies que pueden ser cazadas y los métodos de captura, y regula su comercialización.

Además, la Directiva da soporte legal en su articulado a uno de los principios más elementales de la conservación de la vida silvestre: la necesidad de proteger los hábitats para garantizar la protección de las especies. Así, los Estados miembros tienen la obligación de conservar los territorios más adecuados, en número y superficie suficiente para garantizar su supervivencia.

Estos territorios son las ZEPAS, lugares en los que se han de adoptar las medidas apropiadas para evitar la contaminación o el deterioro de los hábitats, y las perturbaciones que afecten a las aves. Estas zonas juegan un papel muy destacado en la constitución de la Red Natura 2000.

En Navarra se han determinado 17 Zonas de Especial Protección de Aves:

Espacios Protegidos por Directiva 92/43/CEE: Red Natura 2000

Lugares de Importancia Comunitaria

Navarra ha propuesto 42 Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) para su integración en la Red Natura 2000, creada por la Unión Europea para la conservación de la diversidad biológica.

Estas 42 zonas suponen más del 24% del total del territorio navarro.

La Red Natura 2000 es la concreción Europea de la Cumbre de Río (1992), en la que se creó el Día Internacional de la Diversidad Biológica. Esta Red, amparada por la Directiva 92/43/CEE, tiene como objetivo el mantenimiento, en un estado de conservación favorable, de todos los tipos de hábitats y especies de flora y fauna declarados de interés comunitario en los anexos I y II de dicha Directiva; igualmente, quiere interiorizar, junto a los criterios meramente ecológicos, también los económicos sociales, culturales y territoriales para alcanzar el desarrollo sostenible.

En concreto, Navarra ha propuesto más de 250.000 hectáreas de su territorio para integrarlas en la Red Natura 2000.

Estas zonas se establecen en espacios de gran tamaño donde se puede actuar eficazmente dentro de una gestión sostenible y de integración de la conservación con usos tales como la agricultura, selvicultura, actividades recreativas, caza, pesca, industria e infraestructuras de transporte. La superficie estimada en Navarra con interés natural es de 465.996 hectáreas, por lo que la propuesta de los 42 LIC integra el 54,07% del territorio declarado como de interés natural:

La planificación de la Red Natura 2000 en Navarra es novedosa ya que se están elaborando planes de gestión específicos para cada uno de los LICs. En el proceso de selección se han utilizado hasta siete indicadores ecológicos; se ha utilizado un análisis multivariable a través de sistemas de información geográficos; y se ha desarrollado una detallada cartografía de cada LIC.

Hábitats Naturales

La Directiva Hábitats (Directiva 92/43 CEE), en su Anexo I, recoge 226 tipos de hábitats de interés comunitario, para cuya conservación es necesario designar las correspondientes zonas. Estos hábitats se caracterizan por estar amenazados de desaparición en su área de distribución natural, porque sea reducida o lo esté debido a alguna causa que provoque su regresión, o por constituir un ejemplo representativo de características típicas de alguna de las cinco regiones biogeográficas europeas. De estos hábitats, 121, es decir, el 54%, se encuentran presentes en territorio español.

Igualmente, la Directiva establece dentro de estos hábitats naturales de interés comunitario, algunos "prioritarios" que son definidos como aquéllos amenazados de desaparición cuya con-

servación supone una especial responsabilidad, habida cuenta de la proporción de su área de distribución natural incluida en el territorio de la Unión Europea. La diversidad biológica en cuanto a hábitats naturales en Navarra es la siguiente:

- Región alpina: 4 hábitats prioritarios y 26 de interés especial (19.303 ha)
- Región atlántica: 7 hábitats prioritarios y 27 de interés especial (106.139 ha)
- Región mediterránea: 8 hábitats prioritarios y 29 de interés especial (92.689 ha)

En total, Navarra presenta 52 hábitats de interés comunitario:

- 10 tipos de hábitats prioritarios con 28.483 ha.
- 42 tipos de hábitats de interés especial en 189.647,5 ha.

Este conjunto de hábitats supone el 23% de todos los espacios con algún tipo de interés europeo, sin duda la mayor proporción regional. A su vez, España es el país de la Unión Europea con mayor biodiversidad, albergando el 43% de toda la existente en el continente europeo.

8.2.2. Especies de fauna y flora amenazadas

Elaborar catálogos sobre flora y fauna amenazada no sólo es una opción estratégica sino un imperativo legal. En la Ley 4/89 de Conservación de Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, se establecen las categorías de protección según el grado de amenaza a que están sometidas las especies.

El instrumento que permite establecer el estatus de protección de cada especie es el Catálogo de Especies Amenazadas. Navarra ha sido una de las ocho Comunidades Autónomas que ha elaborado parcialmente el catálogo, ajustándose a las categorías establecidas en la ley básica, a diferencia de otras que han incorporado nuevas categorías.

La fauna amenazada de Navarra

La elaboración del Catálogo de Especies de Fauna Amenazadas se basó en el Decreto Foral 563/1995, de 27 de noviembre. Recoge un total de 105 especies de vertebrados, 3 de ellas extinguidas y 17 catalogadas como en peligro de extinción. El grupo de las aves es el más amenazado en cuanto al número de especies incluidas en alguna de las categorías descritas, 83 de las 235 registradas, aunque en términos porcentuales los anfibios encabezan la lista, con un 41% de sus especies amenazadas (ver tabla inferior).

En el año 1996, en el Decreto Foral 142/1996, se incluyó en el Catálogo el primer, y hasta la fecha único invertebrado, el cangrejo de río autóctono, catalogado como “en peligro de extinción”. Sin embargo, cabe destacar la presencia en Nava-

rra de 10 taxones incluidos en el anexo II de la Directiva Hábitats, que se elevan hasta 17, si consideramos todos los invertebrados protegidos por convenios internacionales.

Especies de vertebrados protegidos y sus categorías

	Total	Autóctona	Alóctona	P.E.	S.	V.	I.	Ex.	%
Peces	27	21	6	–	–	–	6*	–	22
Anfibios	17	17	–	–	2	–	5	–	41
Reptiles	26	26	–	–	1	–	6	–	27
Aves	236	234	2	11	12	12	48	–	35
Mamíferos	78	75	3	5	1	5	12	3	33

Tabla: Especies de vertebrados protegidos y sus categorías

* El gobio, sólo en la vertiente cantábrica

P.E.: En Peligro de Extinción. S: Sensibles a la alteración de su hábitat. V: Vulnerables. I: De interés especial. Ex: Extinguidas

En la actualidad hay aprobados cuatro planes de recuperación: Decreto Foral 15/1996, de 18 de septiembre, del águila perdicera; Decreto Foral 95/1995, de 10 de abril, por el que se aprueba el II Plan de de Recuperación del quebrantahuesos, el Decreto Foral 143/1996, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del cangrejo de río autóctono y el Decreto Foral 268/1996, de 1 de julio, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del oso pardo.

La Flora Amenazada de Navarra

En el Decreto Foral 94/1997, de 7 de abril, se ha recogido el catálogo de flora amenazada basada en la prohibición de su destrucción, mutilación, corta o arranques intencionados, la prohibición de su posesión, naturalización, transporte, venta y exposición y la vigilancia discreta y el seguimiento periódico de la evolución de sus poblaciones.

En el catálogo se han recogido las especies de la flora silvestre vascular que requieren de un estatus protector más inminente. Se han considerado 16 “sensibles a la alteración de su hábitat” y 37 “vulnerables”. Para más adelante ha quedado la catalogación de especies “de interés especial”, 59 especies, según el estudio previo que sirvió de base a la realización del catálogo, que cuentan con poblaciones escasas, se hayan en el límite de su área de distribución o son endémicas. Los conocimientos sobre plantas inferiores son todavía insuficientes como para adoptar criterios de gestión.

Cabe constatar la presencia en Navarra de una especie incluida en el anexo II de la Directiva Hábitats.

8.2.3. Protección de El Camino de Santiago

Las peregrinaciones a Santiago de Compostela comenzaron a raíz del oportuno hallazgo del sepulcro del apóstol Santiago y sus discípulos en Compostela el año 813. La Cristiandad y los reinos cristianos, embarcados en el espíritu de Cruzada contra los musulmanes, se lanzan en peregrinación a visitar la tumba del apóstol. Así se crea el Camino Jacobeo -la calle Mayor de Europa- que recibe la influencia cultural y religiosa de toda Europa, que va haciendo caminos que confluyen en los dos principales que cruzan el Pirineo por Roncesvalles y Somport. También en Navarra las rutas fueron varias en un principio. Aparte de las dos citadas, tuvieron importancia la de la Barranca, la del Baztán, la de Mauleón a Roncal y Lumbier, la de la Ribera, la del Val de Aibar y la que atravesaba la Valdorba. El rey navarro Sancho III el Mayor (1004-1035), que ejerció un dominio efectivo sobre todos los reinos cristianos hispanos, fue quien fijó el trazado definitivo del Camino y quien introdujo la influencia cluniacense y el nuevo arte románico, que se extendió por toda la ruta jacobea, cuyo esplendor habría de durar hasta el siglo XVI.

Prácticamente olvidado desde entonces, comienza a renacer con la creación de las primeras asociaciones de Amigos del Camino de Santiago, primero en París, y luego, en 1962, en Estella, y después por toda Europa. Su labor se ve

reconocida con la declaración del Camino en 1987, por el Consejo de Europa, como «Itinerario Cultural Europeo». Desde entonces, por razones religiosas, culturales o turísticas, hacen el Camino gentes de todo el mundo.

En Navarra, El Camino de Santiago se encuentra delimitado y protegido mediante la promulgación de los siguientes Decretos Forales:

- Decreto Foral 324/1993, de 25 de octubre, por el que se fija y delimita definitivamente el ámbito territorial del Camino de Santiago, a su paso por Navarra, al efecto de complementar la declaración como conjunto histórico-artístico efectuada por Decreto 2224/1962, de 5 de septiembre.

- Decreto Foral 290/1988, de 14 de diciembre, por el que se delimita definitivamente el Camino de Santiago a su paso por Navarra y se establece su régimen de protección, indicándose en este Decreto el régimen de protección urbanística así como los pasos a seguir en el caso de ocupación o afección por parte de una infraestructura.

8.2.4. Resumen de la legislación medioambiental aplicable al III Plan Director de Carreteras de Navarra

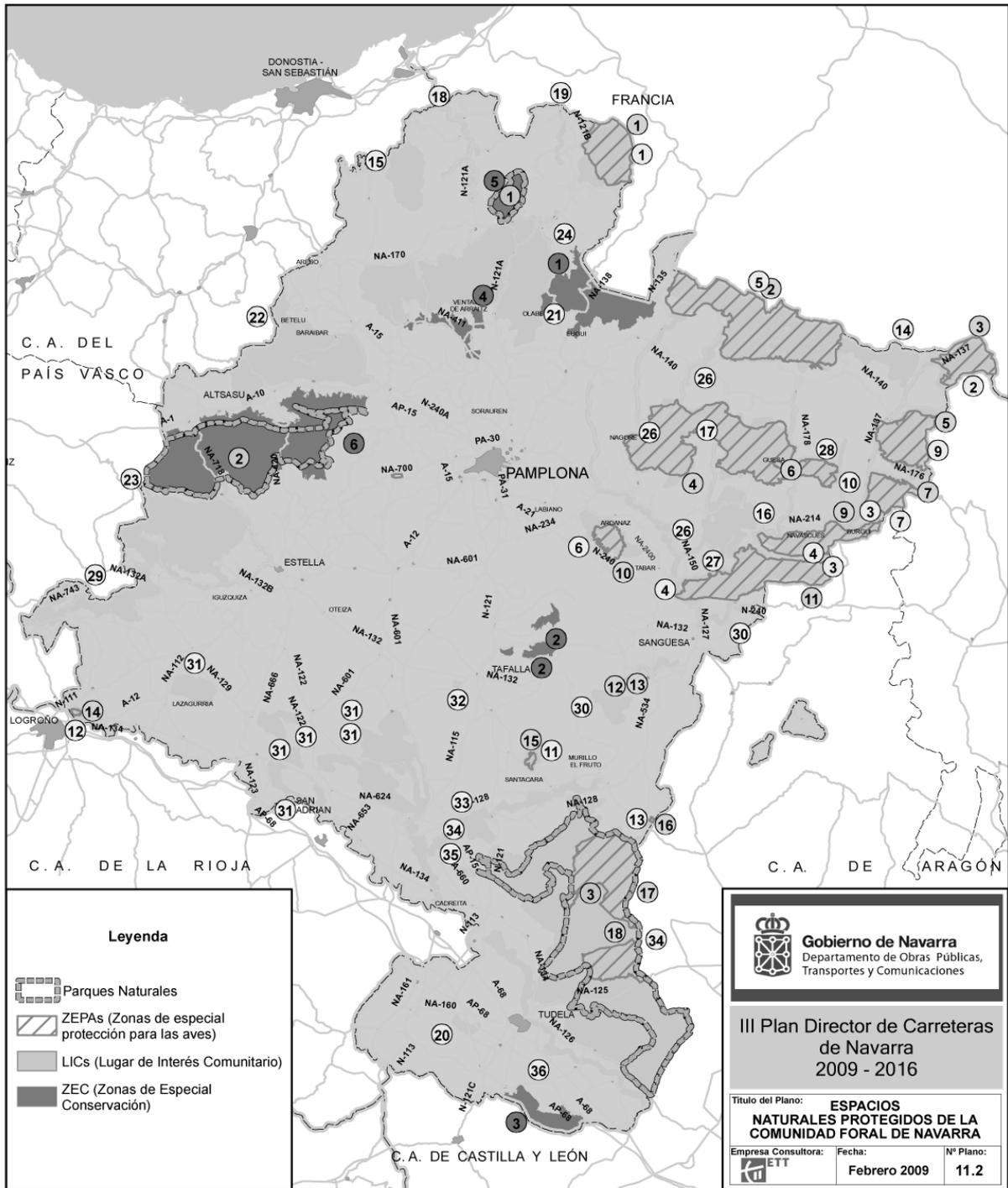
Además de los condicionantes medioambientales descritos en los anteriores apartados y que se consideran como punto de partida para la evaluación de las propuestas incluidas en el presente Plan, se tendrán en consideración todas las dispo-

siciones legales vigentes aplicables a un documento de concepción global como es el III Plan Director de Carreteras de Navarra, y que se resumen en el apéndice 1. La legislación de carácter más específico, será recogida dentro de la Evaluación Ambiental Estratégica con el fin de tenerla en consideración a la hora de establecer las prescripciones generales consideradas en el diseño y construcción de las infraestructuras programadas:

8.2.5. Otros condicionantes ambientales

La legislación aplicable desde el punto de vista medioambiental genera una serie de condicionantes medioambientales a la hora de definir y evaluar las propuestas de actuación que son contempladas en el presente Plan Director.

No obstante, en el desarrollo de la evaluación ambiental no se tienen únicamente en cuenta estas prescripciones legales. El análisis en detalle del ámbito de estudio permite identificar los recursos ambientales más valiosos, determinando las áreas relevantes desde el punto de vista de la conservación, fragilidad, singularidad o especial protección. De este modo, el análisis medioambiental de cada una de las actuaciones propuestas dentro del ámbito en el que se desarrollan, da lugar a una serie de condicionantes ambientales más específicos que se incluyen y desarrollan dentro de la Evaluación Ambiental Estratégica del III Plan Director.



9. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA RED DE CARRETERAS

9.1. CLASIFICACIÓN Y NUEVO CATÁLOGO DE LA RED

La Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, al inicio del año 2009, está compuesta

por 3.921,62 kilómetros repartidos en dos grandes grupos, las Vías de Gran Capacidad, con 373,03 kilómetros, y las Carreteras Convencionales, con 3.548,59 kilómetros. En el siguiente cuadro se reflejan los distintos tipos de redes, así como su longitud y porcentaje de la misma con respecto a la totalidad de la Red.

Tipo de Red	Longitud (Km.)	%
AUTOPISTAS	111,95	2,85%
AUTOVÍAS	197,42	5,03%
VÍAS DESDOBLADAS	23,78	0,61%
CARRETERAS DE ALTAS PRESTACIONES	39,88	1,02%
TOTAL VÍAS DE GRAN CAPACIDAD	373,03	9,51%
CARRETERA DE INTERES GENERAL	270,28	6,89%
CARRETERA DE INTERÉS DE LA COMUNIDAD FORAL	1.036,36	26,43%
CARRETERAS LOCALES	2.241,95	57,17%
TOTAL DE CARRETERAS CONVENCIONALES	3.548,59	90,49%
TOTAL RED DE CARRETERAS DE NAVARRA	3.921,62	100,00%

El estudio de la situación actual se ha llevado a cabo realizando una segmentación dinámica de la Red a todos los niveles, desde las Autopistas y Autovías hasta la Red Local. Dicho proceso permite modificar los tramos de estudio en función de las necesidades del parámetro de análisis considerado. De esta forma, se supera la tramificación fija, que definía unos tramos de carretera que mantenía constantes, independientemente de la característica que se analizase.

Esta herramienta ha permitido determinar el estado actual de cada carretera y sus carencias y déficits y las necesidades de intervención para obtener los estándares de calidad mínimos.

9.2. NUEVA SITUACIÓN DE LA RED

La actual clasificación de la Red de carreteras se ha modificado con respecto a la anterior, aprobándose con la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo de Carreteras de Navarra. Dicha Ley anula la clasificación de la Red en cinco categorías (Autopistas y Autovías, Red General, Red de Interés de la Comunidad Foral, Red Comarcal y Red Local) y establece siete nuevas categorías con las siguientes características:

Autopistas

- Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.

- No cruzan ni son cruzadas al mismo nivel por otra vía de comunicación o servidumbre de paso, pasos de peatones, vías ciclistas, línea de ferrocarril u otra infraestructura.

- Las propiedades colindantes no tienen acceso directo a las mismas.

- Están valladas, en ambos márgenes, en toda su longitud.

- Disponen de control de accesos a la infraestructura. Se incluyen en esta clase los tramos de autopistas libres de peaje.

Autovías

- Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por elementos físicos de carácter longitudinal o por una franja de terreno no destinada a la circulación, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.

- No cruzan ni son cruzadas al mismo nivel por otra vía de comunicación o servidumbre de paso, pasos de peatones, vías ciclistas, línea de ferrocarril u otra infraestructura.

- Las propiedades colindantes tienen acceso limitado a las mismas.

- Están valladas en ambos márgenes, en toda su longitud.

Vías desdobladas.

Son las carreteras, en general de carácter urbano, que reúnen las siguientes condiciones:

- Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una mediana de tipo urbano, por una franja de terreno no destinada a la circulación o por elementos físicos longitudinales, salvo en tramos singulares o con carácter temporal.

- Sus intersecciones son preferentemente a nivel con características de rotonda.

- Pueden ser cruzadas a nivel por pasos de peatones o vías ciclistas, salvo que razones de seguridad vial justifiquen cruces a diferente nivel.

- Las propiedades colindantes tienen acceso limitado a las mismas.

- Sin vallado longitudinal, salvo en tramos específicos.

- Pueden dotarse de elementos de integración urbana en sus márgenes.

Carreteras de Altas Prestaciones

- Doble sentido de circulación en calzada única, pudiendo disponerse de elementos de separación para los dos sentidos del tráfico.

- Disponen de un porcentaje significativo de la longitud de su trazado con un tercer carril para facilitar el adelantamiento, pudiendo incorporar un cuarto carril para vehículos lentos en descensos pronunciados.

- Las intersecciones con otras carreteras serán, preferentemente, mediante enlaces a distinto nivel.

- Limitación parcial de accesos directos desde las propiedades colindantes.

- Sin vallado longitudinal, salvo en tramos específicos.

Carreteras de Interés General.

Son las que conforman itinerarios de carácter interautonómico o internacional y que soportan un volumen significativo de tráfico.

Carreteras de Interés de la Comunidad Foral.

Son aquéllas que sin ser de interés general, estructuran internamente el territorio de la Comunidad Foral de Navarra, así como las que vertebran las conexiones con Comunidades Autónomas o Regiones limítrofes.

Red Local.

Son las que conforman la red capilar de comunicaciones, permitiendo la conexión entre carreteras de nivel superior y el acceso a núcleos de población, así como las conexiones no estructurantes con territorios limítrofes de la Comunidad Foral de Navarra.

Las cuatro primeras redes forman las llamadas Vías de Gran Capacidad, mientras que las carreteras de Interés General, de Interés de la Comunidad Foral y la Red Local son carreteras convencionales, que según la Ley Foral, tienen las siguientes características:

- Doble sentido de circulación en calzada única.

- Las intersecciones con otras carreteras convencionales serán, preferentemente, en el mismo nivel.

- Sin limitación de accesos desde las propiedades colindantes, con sujeción a lo establecido en la normativa de seguridad vial y de diseño de carreteras.

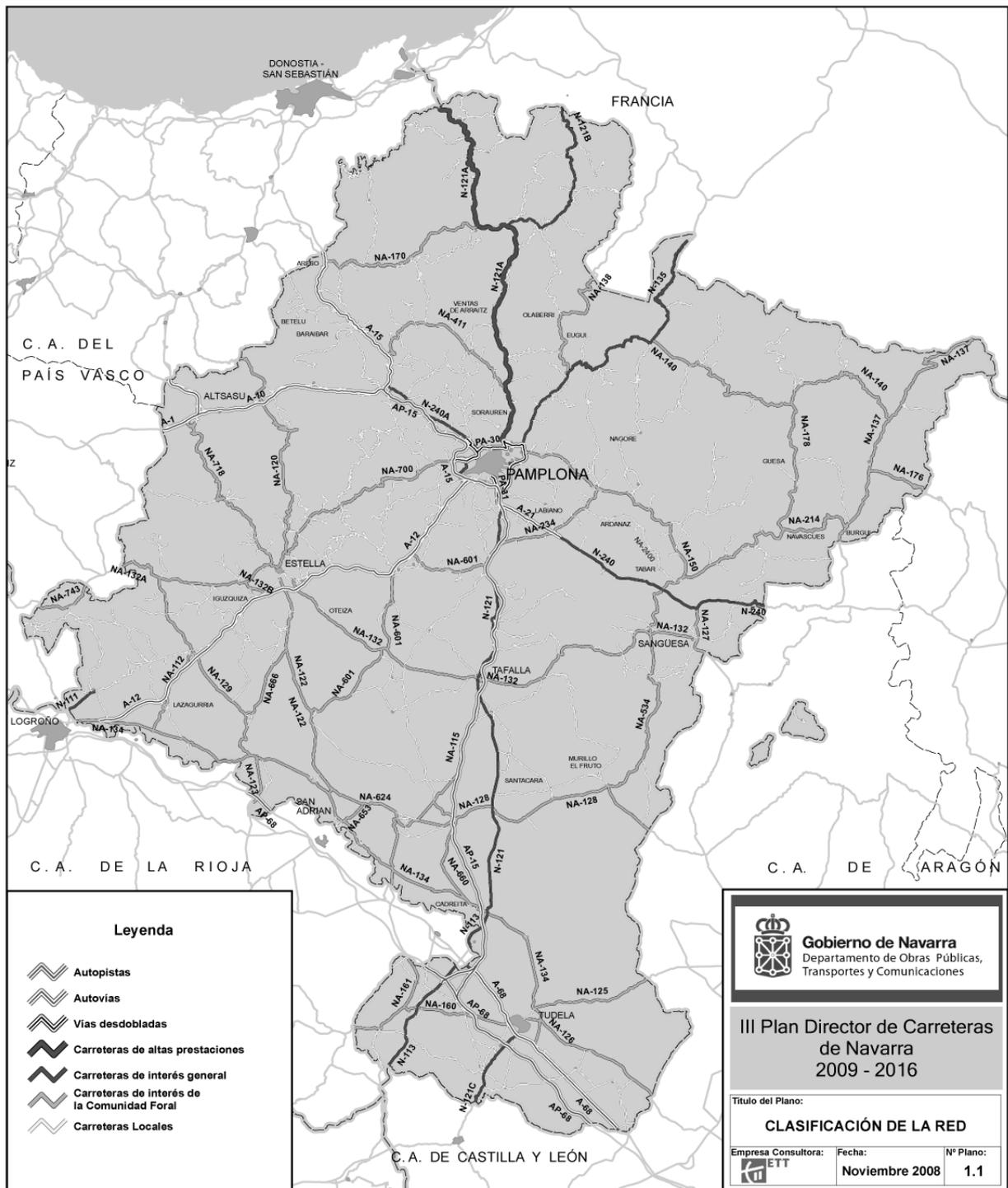
- Sin vallado longitudinal.

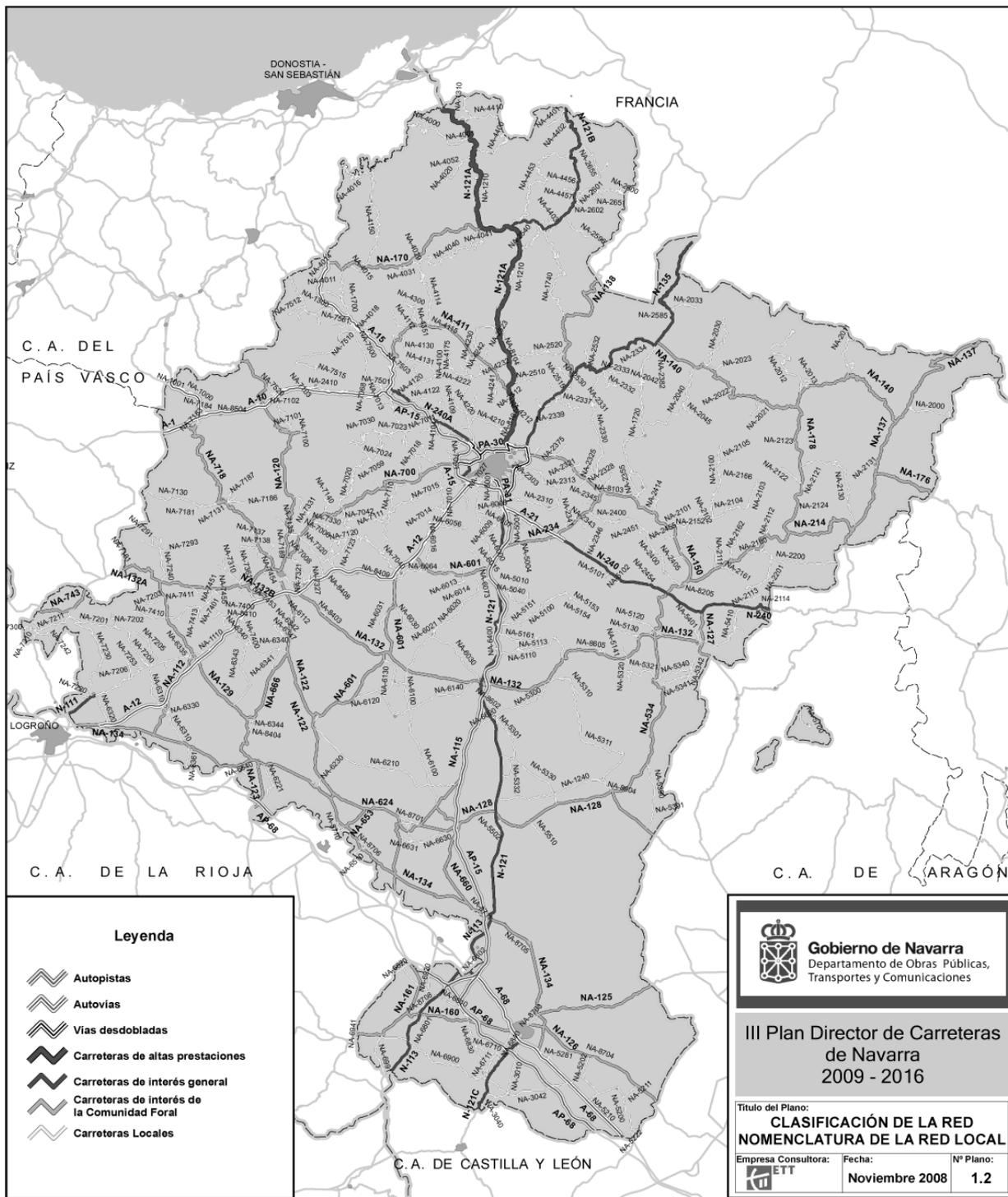
La nueva clasificación no altera sustancialmente la antigua división en cinco redes que existía. Los mayores cambios respecto a una clasificación u otra se producen en las Vías Desdobladas y en las Carreteras de Altas Prestaciones.

Las Vías Desdobladas están compuestas por los accesos a Pamplona, tanto las rondas como los accesos desde el Sur y el Oeste.

La única carretera incluida dentro de la categoría de Carreteras de Altas Prestaciones de la N-121A, de Pamplona a Behobia, dotada de terceros carriles de adelantamiento en las rampas.

Las carreteras que antes se catalogaban dentro de la Red Comarcal han pasado a formar parte de la Red Local y, fundamentalmente, de la Red de Interés de la Comunidad Foral.





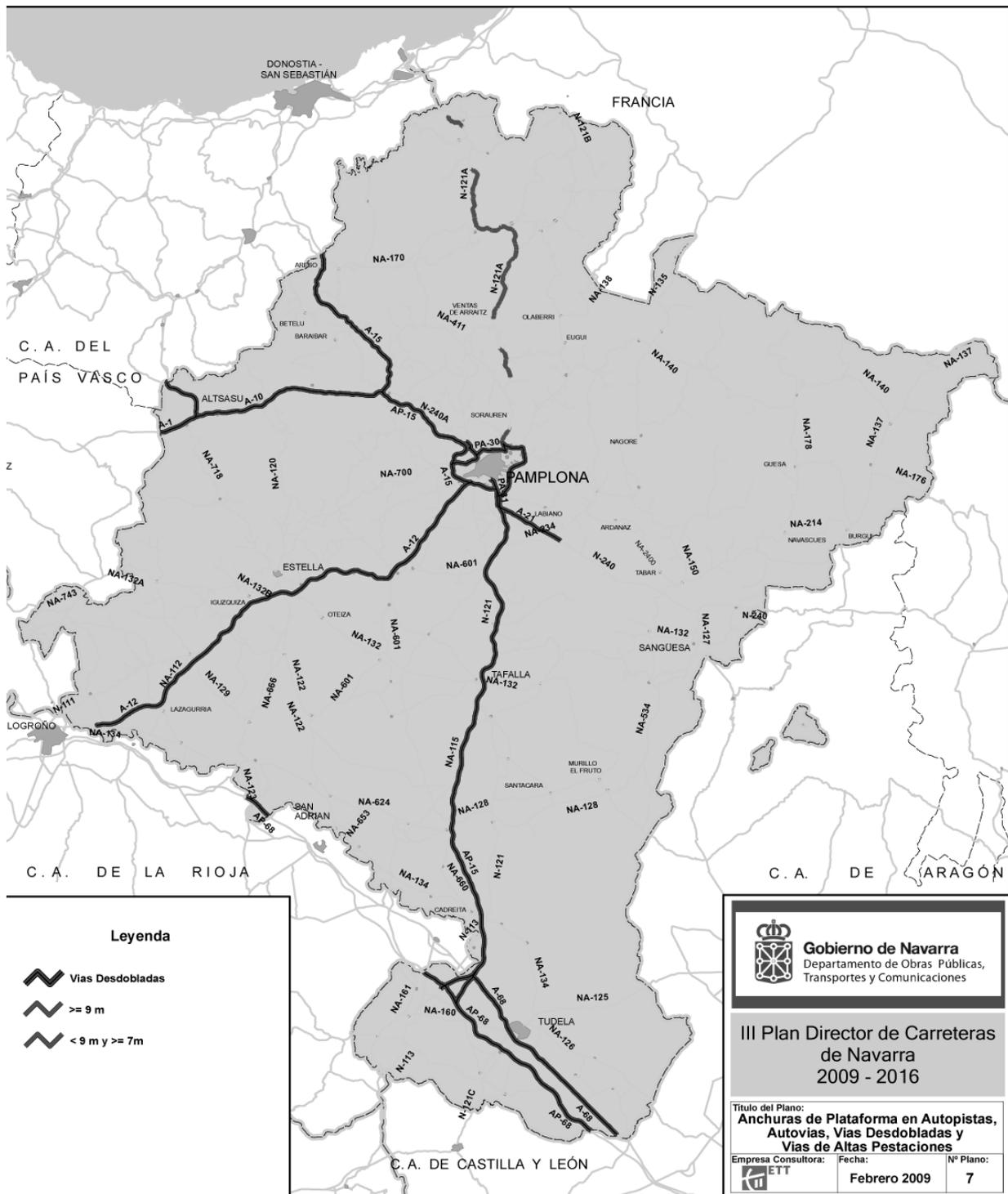
9.3. CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DE LA RED

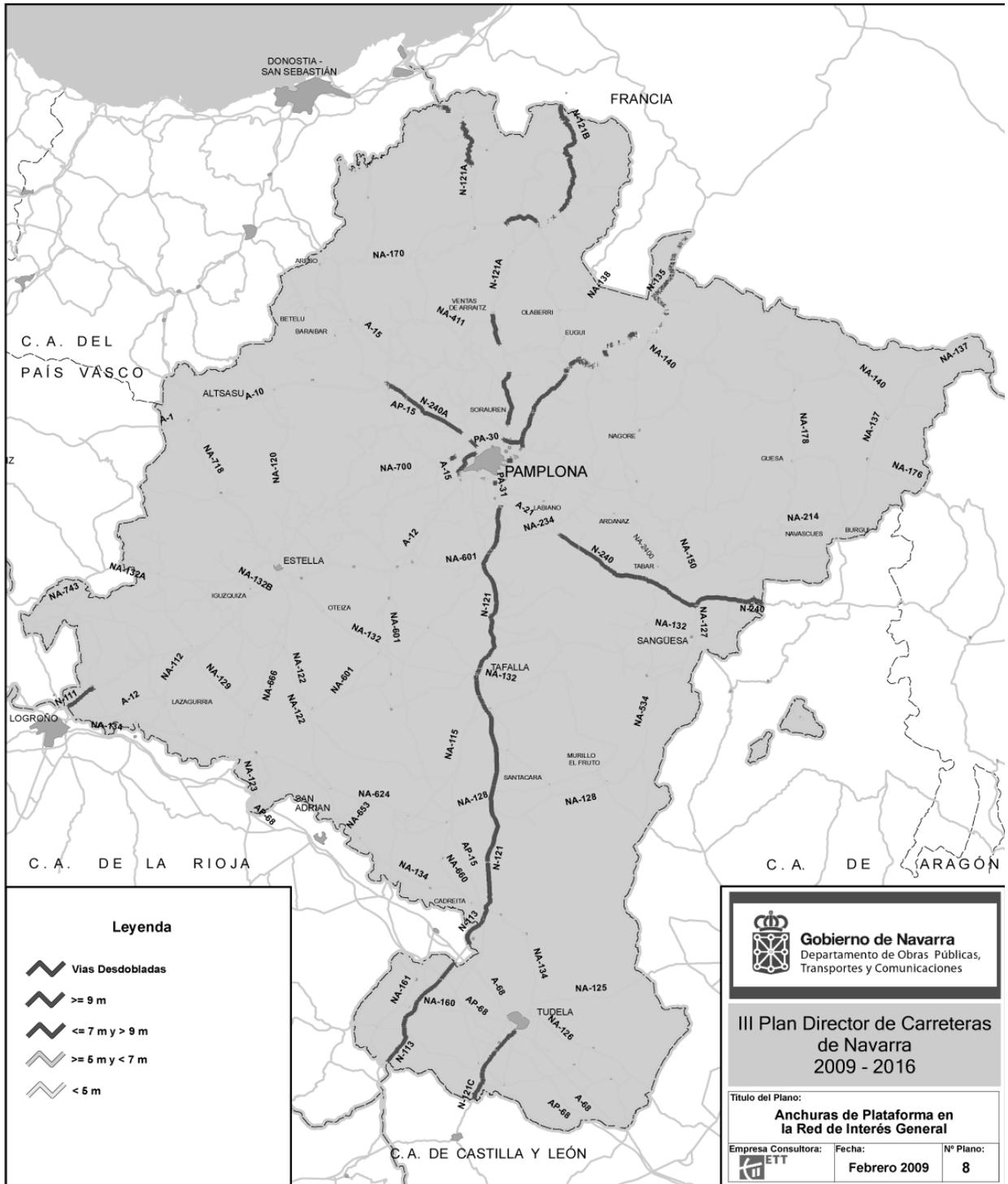
Durante el año 2008 se ha realizado un nuevo Inventario Geométrico de la Red de Carreteras de Navarra para la actualización de las características de la red una vez ejecutadas las actuaciones correspondientes al II Plan Director, y los datos básicos de la geometría de la red de carreteras, adecuando, asimismo, su denominación con respecto al nuevo Catálogo.

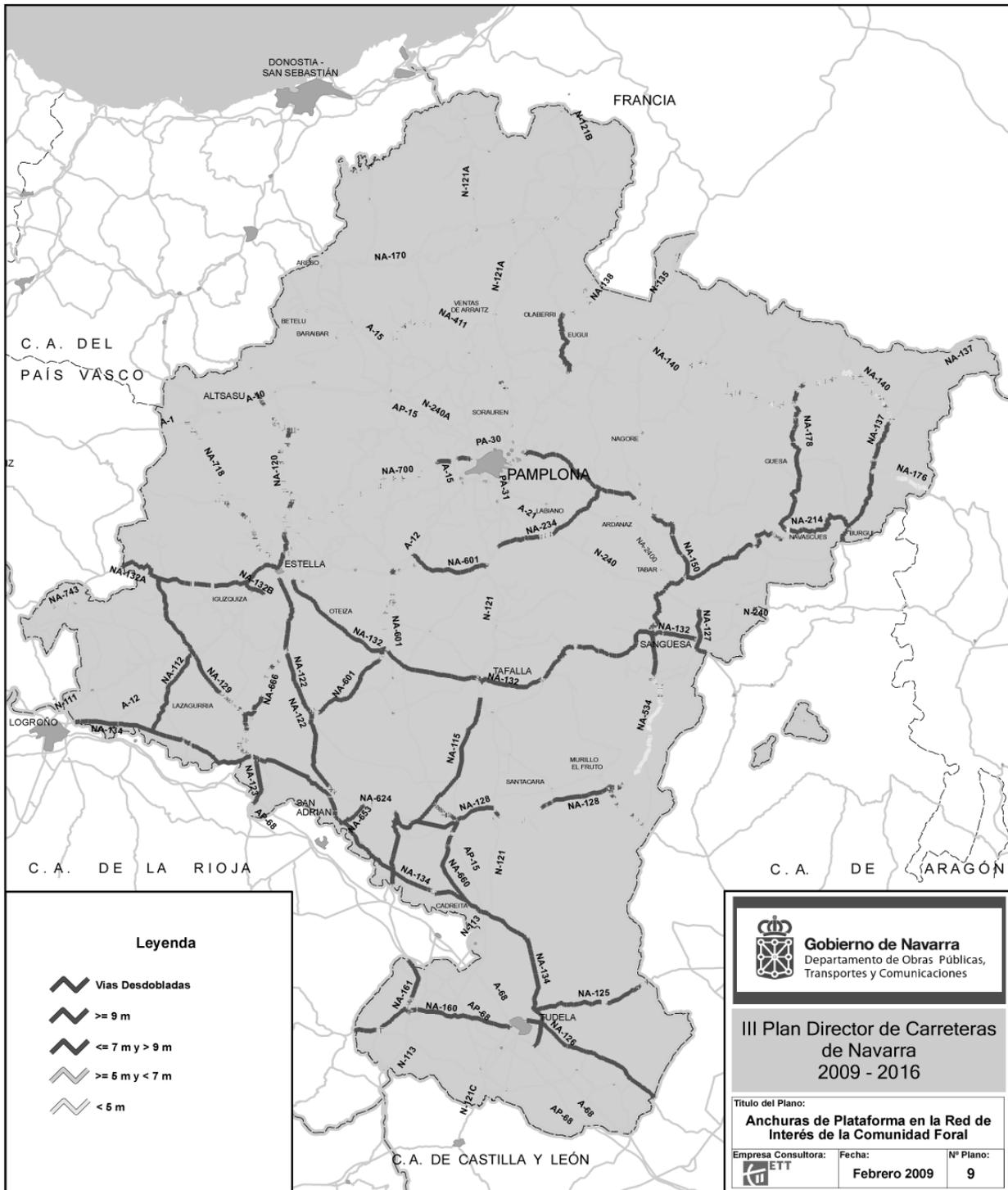
A partir de su explotación, analizando los registros en los que están recogidos los principales datos geométricos de la Red Foral y de su

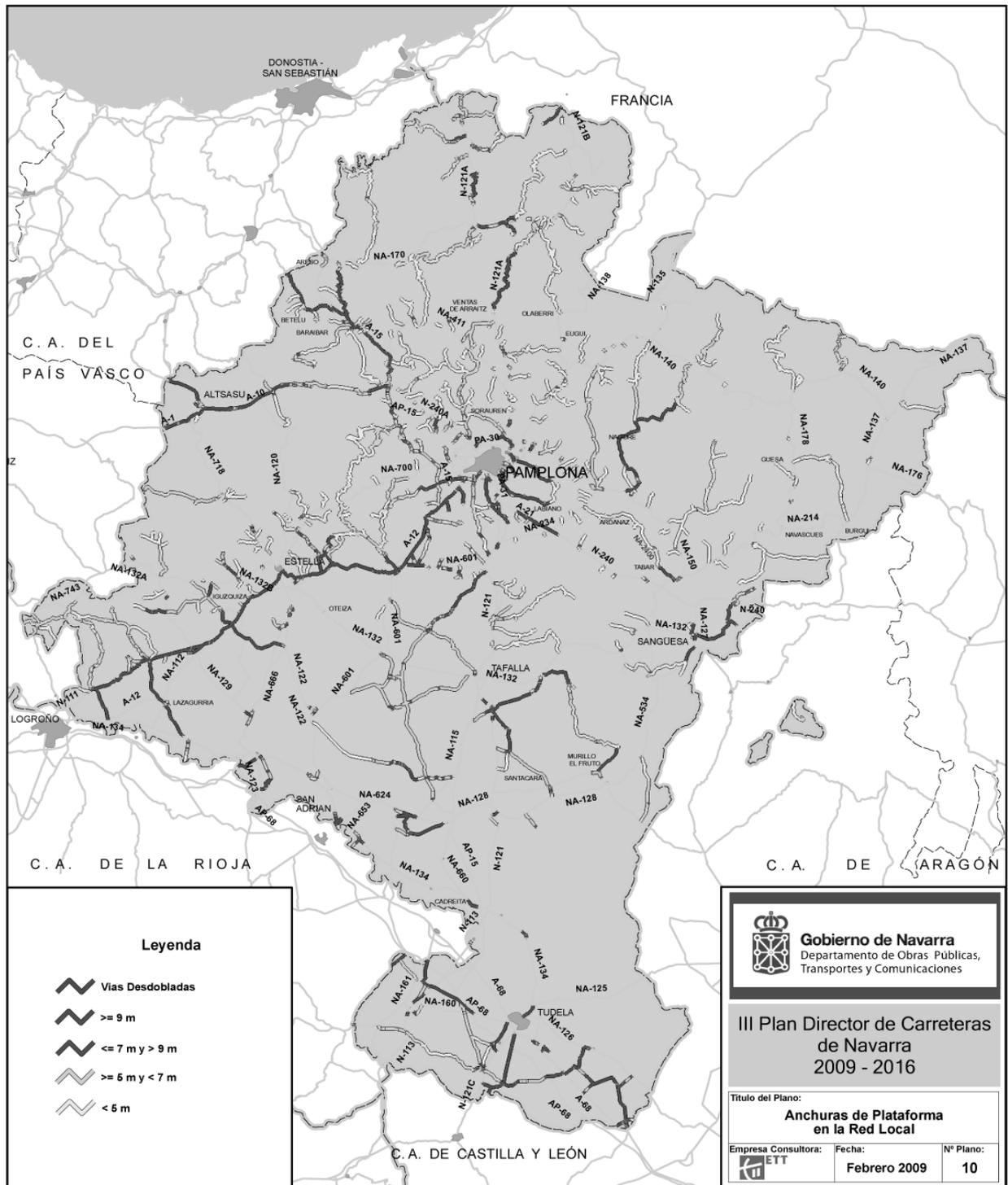
agregación por tramos homogéneos, ha sido posible analizar la situación de la red en base a las anchuras de las calzadas y plataformas, la existencia o no de arcenes, los radios de curvatura y las pendientes, y otros parámetros de interés para la determinación de las necesidades de actuación a incluir en este III Plan de Carreteras.

En base a los resultados obtenidos, y después del análisis de tráfico efectuado, que se recoge en el siguiente apartado, se ha podido analizar la adecuación de la actual oferta viaria a la demanda definida por la IMD en la red, calculando los correspondientes niveles de servicio y los problemas derivados de capacidad.









9.4. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO 2000-2008

9.4.1. Situación actual

El estudio de la situación actual y de la evolución del tráfico en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra se ha realizado procesando los datos de aforo desde el año 2000 hasta el 2007. Las intensidades medias diarias (IMD) se han recogido de los anuarios de Tráfico y Accidentes publicados por la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control del Servicio de Conservación, perteneciente a la Dirección General de Obras Públicas.

La asignación de intensidades se ha efectuado a partir de la tramificación recogida en el plano del Aforos de Tráfico de 2007 publicado por el Negociado de Aforos de la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control anteriormente mencionado.

El análisis de la situación se ha efectuado por redes, concentrándose en las vías más relevantes, y por itinerarios, priorizando aquellos que tienen una mayor intensidad circulatoria, que han registrado importantes variaciones de tráfico o se han visto alterados en los últimos años a causa de la construcción de nuevas infraestructuras.

La Red, en conjunto, se encuentra poco cargada de tráfico. Más del 40% de las carreteras registran intensidades menores a 1.000 vehículos/día y, únicamente, el 11,6% soporta más de 10.000 vehículos día.

Sin embargo, el reparto no es uniforme. Las redes de mayores prestaciones geométricas y capacidad (Vías de Gran Capacidad) registran prácticamente la totalidad de las intensidades superiores a 10.000 vehículos/día y la mayor parte de las intensidades por encima de los 4.000 vehículos. Por el contrario, las carreteras convencionales sirven a itinerarios que apenas llegan a los 4.000 vehículos diarios en contadas ocasiones.

Esta pauta se va acentuando hasta llegar a la Red Local, la que presenta las condiciones geométricas y de capacidad más limitadas, en la que casi las tres cuartas partes de ella tienen una IMD inferior a 1.000 vehículos al día.

Tanto para este análisis como para los que se van a realizar a continuación de cada una de las redes e itinerarios se ha tomado el último dato disponible de aforo, correspondiente al año 2007.

Autopistas

La Red de Autovías incluye únicamente las autopistas AP-15 (Autopista de Navarra) y A-15 (Ronda de Pamplona Oeste). Las dos forman un itinerario continuo desde la AP-68, en extremo sur

de la Comunidad, hasta Irurtzun, pasando por Pamplona, donde la A-15 se inserta entre los dos tramos de la AP-15 para servir de ronda occidental a la capital navarra.

Las mayores intensidades medias se registran en ese tramo de circunvalación, donde, en 2007, circularon casi 40.000 vehículos diarios en algunas estaciones, manteniéndose una media superior a los 20.000 vehículos en toda la A-15. En la Autopista AP-15 se observa un incremento gradual del tráfico desde su inicio, en la conexión de la AP-68, con intensidades cercanas a los 5.000 vehículos/día, hasta la intersección con la Autovía A-21 en Noáin, donde la IMD es de casi 60.000 vehículos/día. Tras pasar la Ronda Oeste de Pamplona formada por la A-15, la intensidad desciende pero se mantiene siempre entre los 25.000 y los 30.000 vehículos al día hasta que llega a la bifurcación de la A-10 y la A-15 en Irurtzun, donde finaliza.

La Autopista AP-68, a pesar de estar catalogada como tal, no se incluye en el catálogo de carreteras de la Comunidad Foral por ser de competencia estatal.

Autovías

Existen seis autovías en la Comunidad foral de Navarra, la A-1 (Autovía del Norte), la A-10 (Autovía de la Barranca), la A-12 (Autovía del Camino de Santiago), la A-15 (Autovía de Leizaran), la A-21 (Autovía del Pirineo) y la A-68 (Autovía del Ebro).

Las intensidades más altas se registran en al A-1, en el tramo comprendido entre la límite provincial con Álava y la intersección con la A-10, en Altsasu, con más de 25.000 vehículos al día. En la A-10 las intensidades son menores pero, aun así considerables, con tráficos comprendidos entre los 15.000 y 20.000 vehículos diarios en todo su recorrido.

La A-12 experimenta un acusado descenso de intensidad circulatoria a medida que se acerca a Logroño. En las proximidades de Pamplona, el tráfico es superior a los 20.000 vehículos/día que cae hasta ser menor de 6.000 en los últimos tramos, cerca de la frontera con La Rioja.

Las otras tres autovías mantienen tráficos uniformes en todo el recorrido, oscilando entre los 10.000 y 20.000 vehículos al día en función del itinerario. El más cargado es el que discurre paralelo al río Ebro (A-68) con 18.000 vehículo/día de media, mientras que el tramo existente de la Autovía del Pirineo (A-21) apenas supera los 10.000 vehículos/día. La A-15, desde Irurtzun al límite provincial, se encuentra entre las dos anteriores,

con cifras circulatorias que rondan los 15.000 vehículos al día.

Vías Desdobladas

Las carreteras clasificadas como Vías Desdobladas, PA-30, PA-31 y PA-34, se encuentran formando parte de la circunvalación de Pamplona, fundamentalmente de de Ronda Este (PA-30 y PA-31) y parte de Ronda Norte (PA-43).

Las intensidades que se registran en todas ellas son muy elevadas, propias de entornos urbanos. En la Ronda Este (PA-30) se superan los 40.000 vehículos diarios en varios puntos y en la PA-31 se alcanzan incluso los 54.000 vehículos/día.

La PA-34, perteneciente al tramo Norte de la circunvalación tiene intensidades más irregulares que oscilan entre los 10.000 y 25.000 vehículos diarios.

Carreteras de Altas Prestaciones

Dentro de esta clasificación únicamente se encuentra la carretera N-121A de Pamplona a Behobia. Las intensidades registradas en las estaciones de aforo repartidas a lo largo de su trazado muestran valores que oscilan entre los 5.000 vehículos/día y los 10.000 vehículos/día. Las mayores densidades se encuentran en los tramos iniciales y finales, en las cercanías de Pamplona y el entramado urbano de Behobia e Irún. En la parte central del itinerario las intensidades son menores, aunque siempre superiores a los 5.000 vehículos/día.

Carreteras de Interés General

La Red de Carreteras de Interés General está compuesta por 301,16 kilómetros repartidos en trece vías distintas. De ellas, sólo siete están compuestas por tramos de cierta entidad, siendo los restantes tramos de variante, rondas urbanas o carreteras convencionales que han quedado después de realizar una duplicación o una mejora de trazado.

Las intensidades más importantes de toda la Red se registran en la Pamplona-Tudela (N-121) con casi 20.000 vehículos al día en algunos tramos, y en la N-232 (Alfaro-Tudela-Zaragoza) con más de 15.000 vehículos al día.

En algunos tramos de las rondas urbanas o de las variantes de población se registran importantes intensidades, cercanas a los 20.000 vehículos/día. Estos son los casos de la PA-32 y la PA-33.

La mayor parte de las Carreteras de Interés General registran una intensidad comprendida

entre los 4.000 y 10.000 vehículos al día. En concreto 121,3 de los 268,5 kilómetros que forman la Red, lo que representa el 45,2%. Las carreteras con menores intensidades circulatorias (menos de 4.000 veh./día) corresponden, fundamentalmente a la N-135 Pamplona-Francia (por Luzaide), la N-121B Pamplona-Francia (por Baztán), ambas carreteras de montaña, junto con algunos tramos de otras carreteras como el final de la N-240, antes de la frontera con Zaragoza.

Carreteras de Interés de la Comunidad Foral

La Red De Interés de la Comunidad Foral cubre los huecos dejados por las redes anteriores con unas intensidades inferiores a los 4.000 vehículos al día en la práctica totalidad de la Red (90,3% del total). En un tercio de ella (33,8%) la intensidad es menor de 1.000 vehículos diarios.

Su distribución geográfica sigue unas pautas determinadas. A grandes rasgos, las carreteras con mayores intensidades, se sitúan en el sur de la Comunidad Foral, en el entorno del corredor del Ebro y las poblaciones cercanas, especialmente Tudela. Destacan la NA-122 de Estella a Andosilla y la NA-134 (Eje del Ebro) que, en algunos tramos, tienen intensidades que rondan los 9.000 vehículos al día.

En el extremo opuesto, las carreteras con intensidades menores se encuentran más repartidas por toda la provincia, aunque se detecta una concentración ligeramente mayor en el tercio norte, en el entorno pirenaico.

Carreteras Locales

La Red Local supone el grueso de la Red de Carreteras de la Red Foral con 1.016,1 de los 2.748,2 kilómetros totales. De los más de mil kilómetros que la componen, apenas setenta y tres tiene tráfico superiores a 2.000 vehículos al día. De los restantes, las tres cuartas partes ni siquiera llegan a los 1.000 vehículos diarios.

9.4.2. Evolución del tráfico

El estudio de la evolución del tráfico en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra se ha realizado a partir de los aforos publicados por la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control del Servicio de Conservación. Cuando ha sido posible se ha utilizado como serie de referencia para el cálculo de las tasas de incremento el periodo 2000-2008. En los casos en los que no se disponía de toda la serie o se trataba una carretera que no había entrado en servicio en el año 2000, se ha tomado la serie lo más larga posible a fin de tener un valor fiable de crecimiento anual del tráfico.

9.4.3. Evolución del tráfico por tipo de redAutopistas

El crecimiento registrado en las autopistas navarras ha sido moderado. Únicamente en algunos puntos de la A-15 los crecimientos han sido superiores al 5% (5,4% el mayor de ellos). En el resto de los tramos los crecimientos se han situado entre el 3% y el 5% o, incluso menores.

Autovías

La Autovía del Camino de Santiago (A-12) ha registrado un importante incremento en la mayoría de sus tramos desde el año 2005 (primero del que se tienen registros) al 2007. Los incrementos han superado ampliamente el 10% llegando en algunos puntos a, casi, el 20%.

En el resto de las autovías los crecimientos han sido menores. La A-68 (Autovía del Ebro) ha crecido, según los tramos, entre el 4,5% y el 7%. Menor, aunque también importante, ha sido el incremento de tráfico de la A-1 (4-5%).

El menor crecimiento se registra en la Autovía de Leizaran (A-15) que apenas supera el 1%.

Vías duplicadas

En la Ronda de Pamplona los mayores incrementos se han producido en el tramo correspondiente a la PA-30, que se sitúan en el entrono del 10% pero que, puntualmente, superan el 15%. En el resto de los tramos el crecimiento es más moderado, no superando el 5%.

Carreteras de Altas Prestaciones

La N-121A de Pamplona a Behobia mantiene unas tasas de crecimiento constantes en todo su recorrido cercanas al 4%.

Carreteras de Interés General

Los crecimientos en la Red de Interés General son más moderados que en las redes de mayor capacidad. Únicamente en dos puntos de la N-113 (Pamplona-Madrid) y de la N-240 se han producido crecimientos mayores al 5% (6,1% el mayor de ellos). El grueso de las carreteras ha tenido crecimientos menores al 3% y en algunos casos se ha producido un pequeño descenso en algunas estaciones de la N-121B (-1,2%), la N-135 (-0,1%) y la N-240A (-0,9%).

Carreteras de Interés de la Comunidad Foral

Las carreteras de la Red de Interés de la Comunidad Foral han tenido un crecimiento desigual. En, aproximadamente, una quinta parte de su longitud se ha producido crecimientos superiores al 7%, destacando la NA-700 que ha pasado

de 761 veh./día en 2000 a 2.180 veh./día en 2007, lo que supone un 16,2% de incremento.

Otra quinta parte de la Red ha registrado un descenso en su intensidad circulatoria en los últimos años. La NA-112 ha experimentado un descenso espectacular desde el año 2006 hasta ahora, llegando de decrementos del 46%. La fecha de inicio del descenso coincide con la puesta en servicio de la A-12, lo que hace suponer que el tráfico de largo recorrido ha sido captado por esta última. En el resto de la Red los crecimientos son moderados, menores al 5%.

Carreteras locales

De la totalidad de la red local, únicamente en 90,31 kilómetros se han producido incrementos mayores al 7% y en 138,55 entre el 7% y el 5%, lo que supone sólo un 24,3% del total. En el resto de las carreteras apenas se producen aumentos o descensos significativos porcentual o numéricamente.

9.4.4. Evolución del tráfico según corredoresCorredor Pamplona-Behobia (N-121A)

El corredor Pamplona-Behobia recorrido por la N-121A discurre desde Pamplona en dirección Norte hacia la frontera de Guipúzcoa con Francia. Sirve como articulador del territorio atlántico de Navarra con Guipúzcoa y Francia.

Debido a la orografía se ha optado el aumento de la capacidad añadiendo terceros carriles que faciliten el adelantamiento en las rampas. Aun así, el crecimiento observado en los últimos años ha sido moderado, en torno al 4% en la mayor parte de los tramos, aumentando de 7.831 veh./día en 2000 a 10.562 veh./día en 2007 en el tramo con mayor tráfico.

Corredor Pamplona-Francia, por Luzaide (N-135)

La carretera N-135 Pamplona-Francia (Luzaide/Valcarlos) comunica la capital navarra con los valles pirenaicos situados en la parte oriental de la Comunidad Foral. Es una vía con un tráfico reducido, menor a los 4.000 veh./día que no ha sufrido grandes crecimientos en los últimos años.

Corredor Pamplona-Huesca (A-21 y N-240)

El itinerario entre Pamplona y Huesca está conformado por la Autovía del Pirineo (A-21) y la carretera N-240, formando el corredor natural hacia el este de la Comunidad Foral.

El crecimiento del tráfico ha sido mayor en el tramo correspondiente a la A-21 (5,4%) que en la N-240 (3,4%) pero, en ningún caso, ha sido muy elevado desde el 2000.

Corredor Pamplona-Castejón-Soria (AP-15, N-121 y N-113)

El corredor Pamplona-Castejón-Soria articula el sur de la provincia, uniendo Pamplona con la ribera del Ebro y el entrono de Tudela. La Autopista AP-15 conecta Pamplona con la AP-68 mientras que la N-121 hace un recorrido paralelo a la autopista hasta la AP-68, donde continúa con el nombre de N-113 hasta el límite de la Comunidad Foral con Soria.

Todo el corredor sirve de unión transversal del entrono del Ebro con la Autopista AP-68 y la Autovía A-68, que es paralela en el tramo de Tudela.

La evolución de los tráficos ha no ha sido homogénea en las distintas vías del corredor. Mientras que la Autopista AP-15 ha registrado incrementos moderados, entre el 3,5% y el 5%, la N-121 ha crecido con tasas superiores al 20% en algunos tramos, llegando al 23%. En la N-113 el aumento del tráfico ha sido mayor, con máximos próximos al 40% y nunca inferior al 20%. Si bien el incremento relativo es muy importante, numéricamente no ha significado tanto al ser, apenas, 6.500 veh./día la intensidad máxima registrada en la N-113.

Corredor Tudela-Tarazona (N-121C)

La conexión entre Tudela y Tarazona realizada por la carretera N-121-C ha crecido con incrementos constatados entre el 3,3% y el 4,6% entre el año 2000 y el 2007. Los tráficos, en el tramo de máxima intensidad, han evolucionado desde los 6.731 veh./día hasta los 8.420 veh./día.

Corredor del Ebro (A-68)

Paralelas al Ebro discurren la Autopista AP-68 y la Autovía A-68. En la A-68 los incrementos de tráfico han sido muy importantes, tanto numéricos como porcentualmente. Se ha evolucionado de un tráfico cercano a los 12.000 veh./día hasta casi los 20.000 en 2007, lo que supone un incremento máximo del 7%.

La Autopista AP-68 no forma parte de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral al ser de competencia estatal.

Corredor Pamplona-Logroño (A-12, NA-112)

La Autovía A-12 y la carretera NA-112 forman el corredor que lleva desde Pamplona a Logroño, siguiendo con el esquema radial con origen en la capital.

En la Autovía se han producido incrementos de tráfico muy significativos, cercanos al 15% (de media), pero pudiendo llegar a casi al 20% para tráficos que oscilan entre los 22.000 veh./día y los

6.000 veh./día en los tramos más cercanos a Logroño.

En la carretera NA-112 el fenómeno ha sido el opuesto. Los tráficos se han reducido hasta en un 46% como consecuencia de la captación de medio y largo recorrido que ha tenido la Autovía.

Corredor Pamplona-Altsasu (AP-15 y A-10)

El itinerario de Pamplona a Altsasu articula el oeste de la Comunidad Foral, conectando la capital con el País Vasco. El primer tramo discurre por la Autopista AP-15 hasta Irurtzun, donde comienza la Autovía A-10 hasta el límite de la provincia.

El tráfico ha crecido moderadamente en el primer tramo (la AP-15), con incrementos menores al 5% en todos sus tramos. En la A-10 el incremento ha sido menor si cabe, con menos del 3% de aumento y volúmenes de 17.000 veh./día.

Corredor Irurtzun-San Sebastián (A-15)

Desde el final de la Autopista AP-15, en Irurtzun, comienza el ramal formado por la A-15 que conecta con San Sebastián. La evolución del tráfico en este itinerario ha sido muy irregular. Existen tramos que apenas han crecido, con un 0,55 de incremento, mientras que otros lo han hecho con tasas superiores al 8%, siendo el tráfico en todos ellos homogéneo (entre los 12.000 veh./día y los 15.000 veh./día).

Rondas de Pamplona y viario de penetración en Pamplona

La red de la Comarca de Pamplona está compuesta por la Ronda Este, recorrida por la PA-30, la Ronda Norte, formada también por la PA-30 y la Ronda Oeste, que la integran pequeños tramos de la PA-31, PA-34 y, básicamente, la A-15.

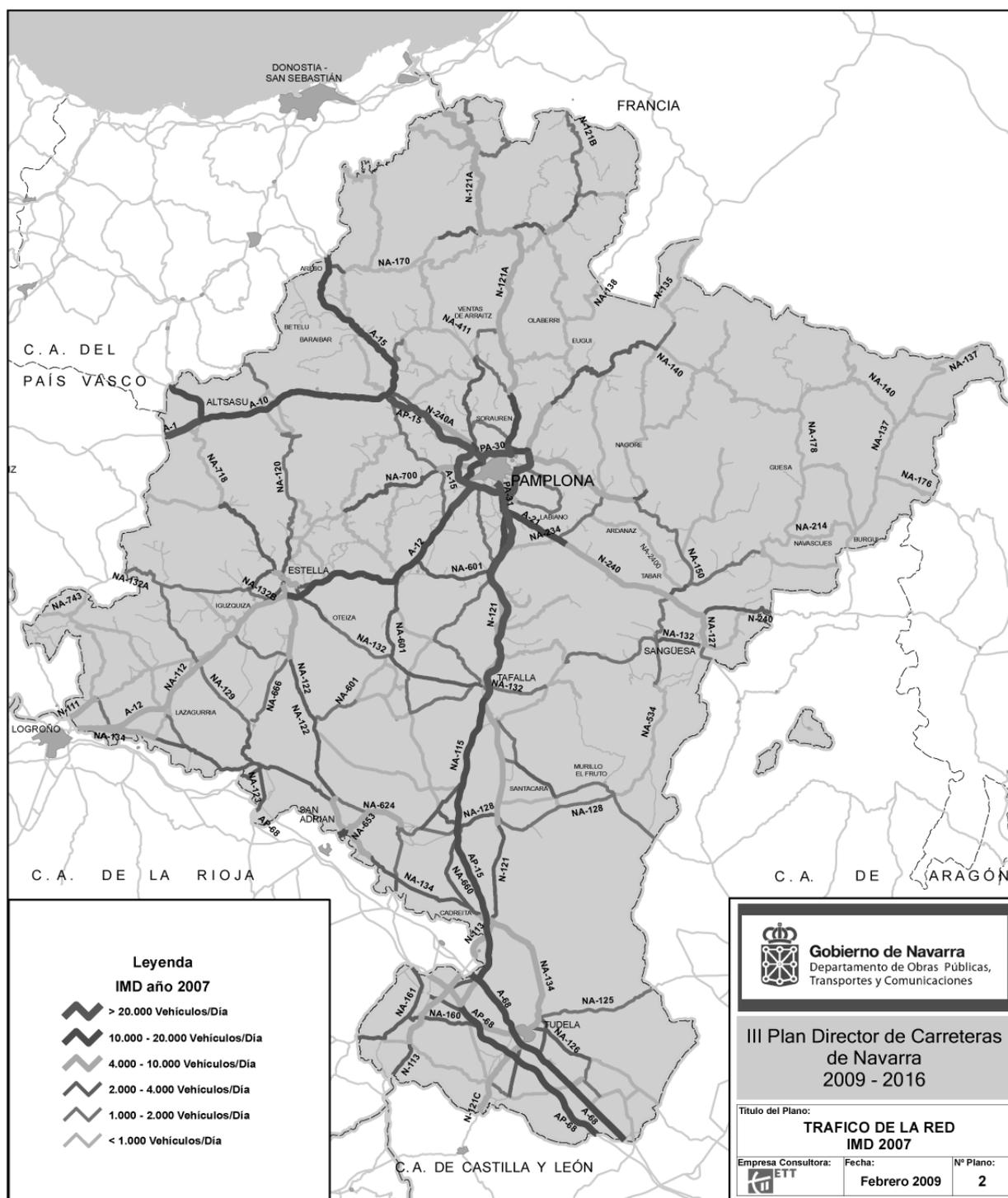
Las intensidades registradas en todas ellas son muy importantes, como sucede en los entornos de las grandes poblaciones, donde el tráfico de agitación se mezcla con el de largo recorrido. Varían de los 54.026 veh./día registrados en una estación de la PA-31 a valores menores a 10.000 en tramos de la PA-30 o la PA-34.

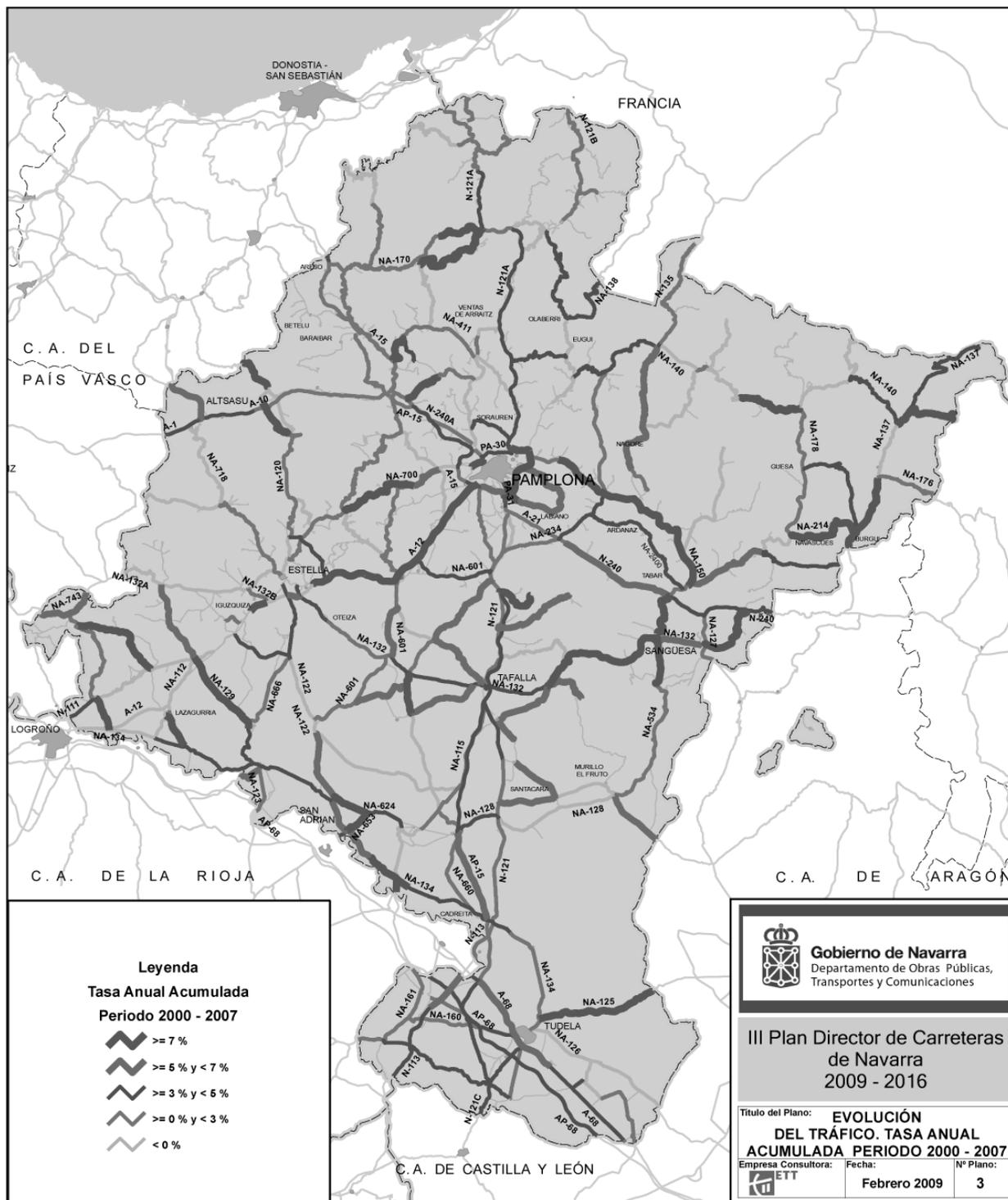
Los incrementos de tráfico durante los últimos años también son irregulares. En algunos puntos de la PA-34 el tráfico se ha mantenido casi constante (con tasas del 0,3%) mientras que en la PA-30 se ha llegado al 15,1% de aumento con una intensidad en 2007 de 41.599 veh./día.

En general, se aprecian crecimientos cercanos al 5% en la Ronda Oeste (A-15) y algo superiores en la Ronda Este (PA-30), aunque con mayores variaciones también (entre el 4,4% y el 15,1%).

9.5. NIVELES DE SERVICIO

Se calculan a partir de la obtención de los datos del Inventario 2009, junto con los datos de tráfico analizados anteriormente.





9.6. SEGURIDAD VIAL

El Gobierno de Navarra ha definido sus objetivos en materia de Seguridad Vial en dos documentos: Estrategia de Seguridad Vial y Datos de Accidentes y Tráfico para el año 2007. Los objetivos son los siguientes:

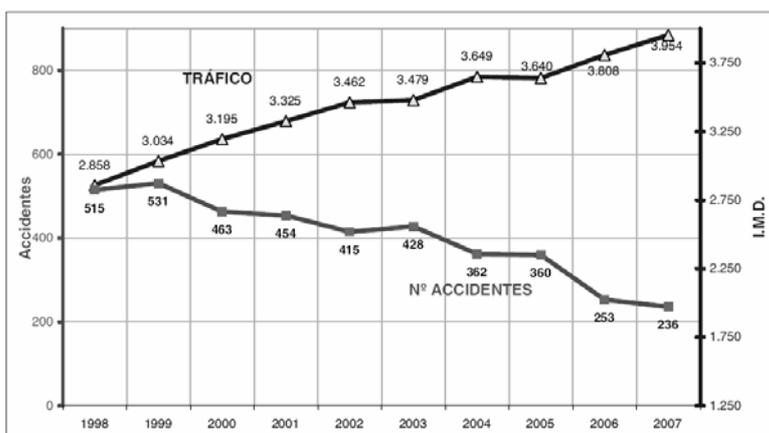
- reducción de la siniestralidad y fomentar la seguridad vial
- reducción del 50% de las víctimas para el año 2010

Tal y como ha recogido en su documento de **Estrategia Navarra de Seguridad Vial 2005-2012** editado por el Departamento de Presidencia, Justicia y Interior.

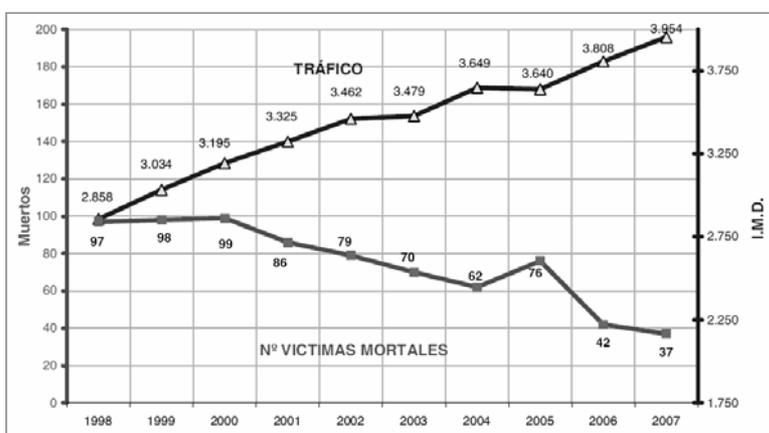
Como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley Foral 5/2007, de 23 de Marzo de Carreteras de Navarra en la que se modificó el catálogo de carreteras, no se ha podido realizar un estudio comparativo de las redes, teniéndose que limitar al conjunto.

Estudiando la evolución del tráfico y la accidentalidad en los últimos años se observa una mejora tanto en los índices de accidentalidad como de mortalidad en el conjunto de la Red y en cada una de ellas por separado. Se ha pasado de una intensidad media de 2.858 veh./día en 1998 a 3.954 veh./día en 2007, lo que supone un incremento del 38,3%.

RELACION		INTENSIDAD MEDIA DIARIA (vehiculos/día) - ACCIDENTES CON VICTIMAS									
ANO		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ACCIDENTES		515	531	463	454	415	428	362	360	253	236
I.M.D.		2.858	3.034	3.195	3.325	3.462	3.479	3.649	3.640	3.808	3.954



RELACION		INTENSIDAD MEDIA DIARIA (vehiculos/día) - VICTIMAS MORTALES									
ANO		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
MUERTOS		97	98	99	86	79	70	62	76	42	37
I.M.D.		2.858	3.034	3.195	3.325	3.462	3.479	3.649	3.640	3.808	3.954



A pesar del aumento constante de tráfico desde el año 1998, los accidentes con víctimas y con víctimas mortales se han reducido de forma constante.

También se ha estudiado la evolución de los índices de peligrosidad (IP) y de mortalidad (IM) en el mismo periodo, definiéndose como:

Índice de peligrosidad:

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

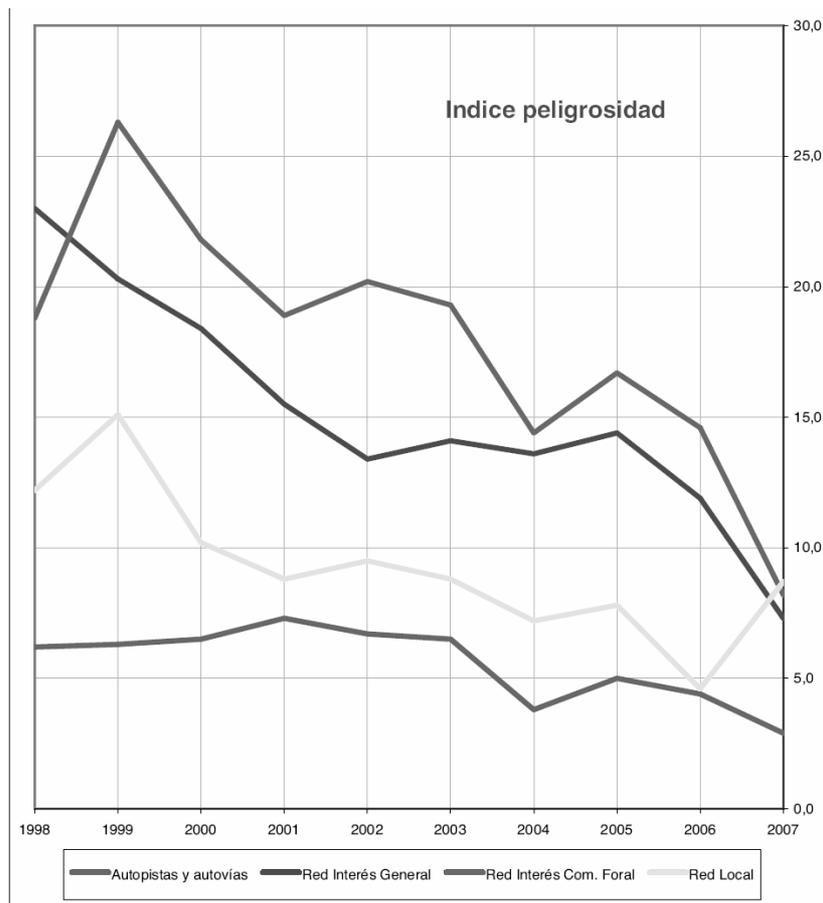
Siendo NAV el Número de Accidentes con Víctimas, IMD la Intensidad Media Diaria y L la Longitud del tramo

Índice de mortalidad:

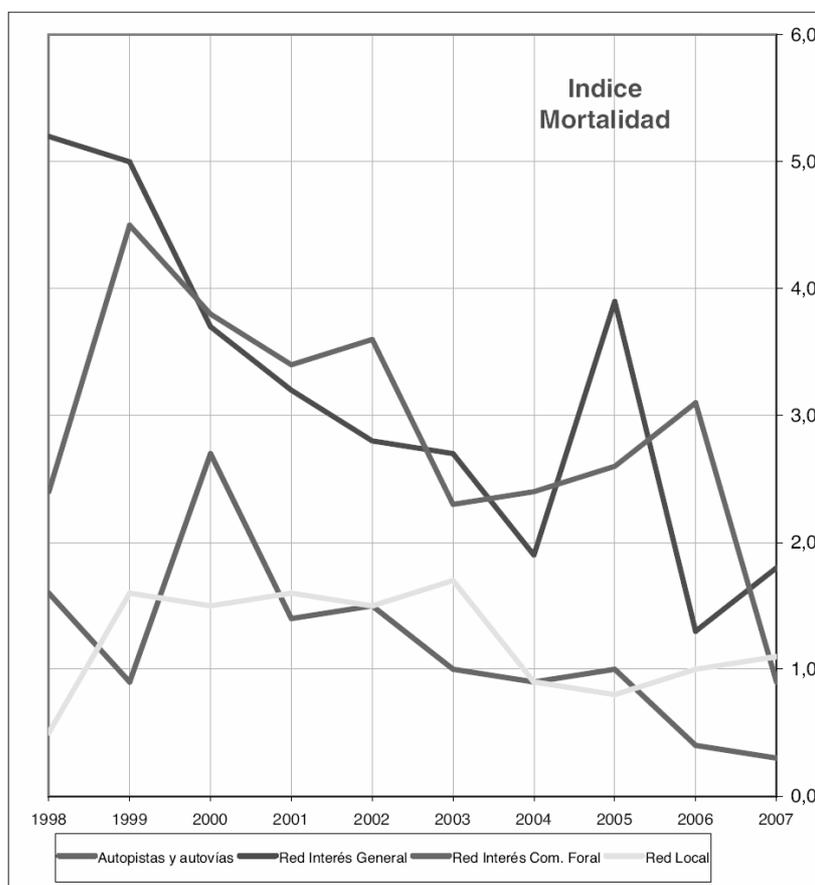
$$IM = \frac{VM \times 10^8}{IMD \times 365 \times L}$$

Siendo VM la Víctimas Mortales, IMD la Intensidad Media Diaria y L la Longitud del tramo.

INDICE DE PELIGROSIDAD EN LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD FORAL										
AÑO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autopistas y autovías	6,2	6,3	6,5	7,3	6,7	6,5	3,8	5,0	4,4	2,9
Desdobladas										5,5
Altas Prestaciones										11,4
Red Interés General	23,0	20,3	18,4	15,5	13,4	14,1	13,6	14,4	11,9	7,3
Red Interés Com. Foral	18,8	26,3	21,8	18,9	20,2	19,3	14,4	16,7	14,6	8,2
Red Local	12,2	15,1	10,2	8,8	9,5	8,8	7,2	7,8	4,6	8,7



INDICE DE MORTALIDAD EN LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD FORAL										
AÑO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autopistas y autovías	1,6	0,9	2,7	1,4	1,5	1,0	0,9	1,0	0,4	0,3
Desdobladas										0,4
Altas Prestaciones										0
Red Interés General	5,2	5,0	3,7	3,2	2,8	2,7	1,9	3,9	1,3	1,8
Red Interés Com. Foral	2,4	4,5	3,8	3,4	3,6	2,3	2,4	2,6	3,1	0,9
Red Local	0,5	1,6	1,5	1,6	1,5	1,7	0,9	0,8	1,0	1,1



Ambos índices tienen una tendencia descendente desde 1998 con algunos aumentos puntuales como el que se observa en la Red Local en el periodo de 2006 a 2007. No existen series históricas de las Vías Duplicadas y de las carreteras de Altas Prestaciones, por lo que no están reflejadas en los gráficos.

El Índice de Peligrosidad ha descendido en el conjunto de la Red de carreteras un 68,9% desde 1998 hasta 2007. El Índice de Mortalidad ha registrado una reducción equivalente, 76% de descenso en el mismo periodo.

Estudiándolo por redes, los índices más bajos, tanto de peligrosidad como de mortalidad, se registran en las Autopistas y Autovías, seguidas muy de cerca por la Red Local. En el extremo opuesto se encuentran la Red de Interés General y la Red de Interés de la Comunidad Foral, con unos superiores y muy similares entre ellos. En estas dos redes, a pesar de su mayor peligrosidad, se observa un mayor descenso de los accidentes y las víctimas que en las Autopistas, Autovías y en la Red Local.

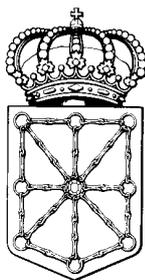
Al no existir datos de las Vías Desdobladas y de las Carreteras de Altas Prestaciones, no es

posible llevar a cabo el análisis de la evolución en la última década.

La estrategia del Gobierno Foral para conseguir los objetivos marcados (reducción de la siniestralidad y fomentar la seguridad vial y reducción del 50% de las víctimas para el año 2010) se centra en la reducción de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y los Tramos Potencialmente Peligrosos (TPP). Se van a sustituir, como experiencia piloto y en tramos puntuales, los postes metálicos de sujeción de paneles direccionales y señales, por postes fabricados con fibra de vidrio cuyo comportamiento, en caso de impacto de un vehículo o de una persona, puede resultar menos lesivo.

En la actualidad existen 8 tramos catalogados como TCAs; en 7 de ellos se han previsto mejoras de señalización y balizamiento que se realizarán en el presente año. El TCA restante tiene un proyecto redactado para la remodelación de una intersección, cuya obra también está prevista para el 2008.

Respecto a los Tramos de Concentración de Accidentes de motoristas (TCAm), hay 3 catalogados en los que se llevarán a cabo actuaciones de colocación de barreras de seguridad.



BOLETIN OFICIAL
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 12 de mayo de 2010

NÚM. 53-2

S U M A R I O

SERIE I:

Planes, Comunicaciones y Programas:

—III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016) (Pág. 2).

(El Plan se publica en dos volúmenes del Boletín Oficial, números 53-1 y 53-2)

**Serie I:
PLANES, COMUNICACIONES Y PROGRAMAS**

III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016)

ÍNDICE NÚM. 53-2

- 10.** Diagnóstico de la situación actual (Pág. 3).
- 10.1. Determinación de las necesidades de intervención (Pág. 3).
- 11.** Integración de la Red Foral con otras redes de carreteras (Pág. 4).
- 11.1. La planificación de la administración central (Pág. 4).
- 11.2. Los planes de carreteras de las comunidades autónomas y diputaciones forales limítrofes (Pág. 5).
- PLANOS:
- Integración de la Red Foral con otras redes de carreteras (Pág. 9).
- 12.** La Red Foral y el planeamiento territorial (Pág. 10).
- 12.1. Planes de Ordenación Territorial (Pots) de Navarra (Pág. 10).
- 12.2. El caso particular de la red viaria de la comarca de Pamplona (Pág. 13).
- PLANOS:
- IMD Comarca de Pamplona. Escenario E1 (incremento de 17.147 viviendas) (2016) (Pág. 16).
 - IMD Comarca de Pamplona. Escenario E2 (incremento de 36.765 viviendas) (2026) (Pág. 17).
 - IMD Comarca de Pamplona. Escenario E3 (incremento de 36.765 viviendas) (2016) (Pág. 18).
 - IMD Comarca de Pamplona. Escenario E4 (incremento de 58.208 viviendas) (2026) (Pág. 19).
 - IMD Comarca de Pamplona. Escenario E5 (E4 con súper ronda de Pamplona) (Pág. 20).
- 13.** Características de las actuaciones (Pág. 21).
- 13.1. Criterios técnicos de diseño (Pág. 21).
- 13.2. Tipos de actuaciones (Pág. 23).
- 14.** Propuesta de actuaciones (Pág. 23).
- PLANOS:
- Obras a incluir (excluida Red Local) y Leyenda (Pág. 24).
 - Obras a incluir en Red Local y leyenda (Pág. 26).
 - Detalle Comarca de Pamplona (Pág. 28).
- Descripción de las actuaciones (Pág. 29).
- 15.** El Plan de Carreteras y la Conservación (Pág. 38).1
- 15.1. Conservación ordinaria (Pág. 38).
- 15.2. Centro avanzado de conservación de carreteras (Pág. 39).
- 15.3. Nuevos parques de conservación en los distritos (Pág. 39).
- 15.4. Refuerzo de firmes (Pág. 40).
- 15.5. Seguridad vial (Pág. 40).
- 15.6. Travesías y convenios (Pág. 40).
- 15.7. Inventarios de la red de carreteras (Pág. 41).
- 16.** Evaluación ambiental estratégica (Pág. 41).
- 16.1. Consideraciones generales (Pág. 41).
- 16.2. Tramitación administrativa (Pág. 42).
- 16.3. Contenido de la Declaración de Incidencia Ambiental (Pág. 43).
- 17.** Actuaciones del III Plan Director de Carreteras (Pág. 45).

10. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Sobre la base del análisis efectuado de la Red de Carreteras de Navarra, se ha realizado un diagnóstico de la situación actual y futura de la misma. Cada tramo de la red de carreteras queda caracterizado, por tanto, mediante un conjunto de indicadores que representen su adaptación a la función de transporte realizada y los impactos territoriales y medioambientales que ocasiona. La caracterización de los problemas actuales de la red se clasifica de la siguiente manera:

- Problemas de transitabilidad de las carreteras: análisis de sus características geométricas estrictas, por debajo de los mínimos admisibles para cada tramo de carretera y según tipo de red.

- Problemas de tráfico y movilidad nivel de servicio, congestión, circulación de pesados, mercancías peligrosas, etc.

- Problemas específicos en tramos urbanos, principalmente en las travesías: efectos de la permeabilidad transversal, descoordinación con el planeamiento, etc. Se analiza con particular detalle el caso de la Comarca de Pamplona.

- Problemas derivados de la propia peligrosidad de la carretera manifestados por los Tramos de Concentración de Accidentes.

- Falta de homogeneidad en la accesibilidad proporcionada al territorio con atención especial a Pamplona en su relación con el resto de Navarra.

- Problemas de integración ambiental de la carretera en el medio y sus valores.

La forma de definir las necesidades en el primer apartado es comprobando si las carreteras actuales cumplen con unos estándares mínimos de características geométricas en cuanto a la anchura de calzada y plataforma se refiere. Estas características junto con las del tráfico que soporta cada carretera, y en consecuencia con su nivel de servicio, son las que permitan definir el grado de necesidad existente.

Los problemas específicos en los tramos urbanos y travesías se analizan de una manera pormenorizada detectando los principales tramos en la red de carreteras en los que existe una necesidad de intervención, bien mediante la construcción de una variante o mediante el acondicionamiento de la actual travesía.

La peligrosidad se estudia tramo a tramo, y son los TCA los puntos en los que se concentran las necesidades derivadas de la accidentalidad en la red. Esta puede ser de carácter puntual (cruce,

intersección,...), o estar referenciada a un tramo más largo con lo que los problemas detectados tendrían que ver con la geometría de dicho tramo y no únicamente con el hecho de que se crucen dos carreteras.

Por último, la accesibilidad, estudiada también de manera específica, indica qué zonas del territorio navarro están más "alejadas", tanto de Pamplona como lugar central de la Comunidad Foral, como de la Red de Interés General, carreteras de altas prestaciones, vías desdobladas, y autopistas y autopistas.

Los problemas de impacto sobre el medio natural se analizarán a partir de las propuestas de actuación, analizando también los problemas ambientales existentes en la red actual.

Respecto a la integración ambiental de la carretera en el medio, se toma como referencia la Evaluación Ambiental realizada de la red viaria, considerando tramo a tramo sus necesidades en términos de fragmentación de hábitats, riesgo de vertidos contaminantes, recuperación ambiental e integración paisajística o molestias del ruido del tráfico a las personas.

10.1. DETERMINACIÓN DE LAS NECESIDADES DE INTERVENCIÓN

Los criterios de intervención tienen que ver con la geometría y el tráfico que soporta la red; por ello se actuará en los siguientes casos:

Insuficiencias de capacidad:

- Tramos de la Red de Interés General cuyas intensidades de tráfico actuales superen los 8.000 y 10.000 vehículos/día y no hayan sido objeto de duplicación.

- Red de Interés General con plataformas inferiores a 9 metros y con tráficos comprendidos entre 5.000 y 10.000 vehículos/día..

- Red de Interés de la Comunidad Foral con plataformas inferiores a 8 metros y con tráficos comprendidos entre 2.000 y 5.000 vehículos/día..

- Red de Interés de la Comunidad Foral con plataformas menores de 6 metros, y Red local con plataformas comprendidas entre 5 y 6 metros y con tráficos comprendidos entre 1.000 y 2.000 vehículos/día..

- Red Local con plataformas inferiores a 5 metros.

Peligrosidad de la red

A continuación, están las necesidades derivadas de la propia peligrosidad de la red: ésta se ha

establecido a partir del cruce de los accidentes con víctimas y la intensidad de tráfico en la red, determinando los TCA como punto de inversión.

Travesías y zonas urbanas

A estas necesidades hay que añadir las derivadas del análisis de las travesías de población efectuado y que ha determinado dos tipos de déficits: las travesías que precisan de la construcción de una variante, dada su incapacidad para compatibilizar el tráfico de paso con el tráfico interno de la propia travesía, lo cual se establece a partir de un tráfico superior a 2.500 vehículos/día, y las travesías que solamente requieren ser acondicionadas para una mejor canalización de los dos tipos de tráfico.

Comarca de Pamplona

También se han analizado las necesidades de intervención en las actuales Rondas de la Comarca de Pamplona en base a dos criterios: capacidad del tronco y funcionalidad de los enlaces.

Así como con las cifras actuales del tráfico el tronco no presenta problemas de capacidad, no sucede lo mismo en diferentes enlaces de la PA-30 y de la A-15, en los que se registran reducciones de capacidad en las horas punta de mañana y tarde. La concentración de nuevas viviendas y desarrollos comerciales alrededor de algunos enlaces obliga a su ampliación y mejora; el incremento de tráfico futuro obliga por su parte a estudiar y reservar suelo para una futura ronda exterior que venga a complementar la funcionalidad de las actuales Rondas.

Mantenimiento y conservación

Las necesidades de intervención se han extendido en su análisis a la inversión necesaria para mantener y conservar la actual Red Foral de acuerdo con las exigencias y garantías que precisa. Por ello el Plan incorpora un análisis de los firmes a reforzar, de mejoras preventivas en la red, de inventarios y estudios a realizar, de maquinaria e informática a renovar, y de la ampliación de los centros de conservación existentes.

Adecuación normativa

También se han analizado las necesidades de intervención derivadas de la nueva Directiva Europea sobre Seguridad en túneles de carretera, la aplicación de la Ley de Ruidos a la Red Foral, y como medida preventiva la adaptación ambiental de ciertos tramos de la actual red para evitar atropellos de animales mediante el análisis de los pasos de fauna actuales y de la permeabilidad de las principales carreteras de la Red Foral.

Teniendo en cuenta de que el presente documento constituye un resumen de los trabajos realizados para el análisis de la Red de Carreteras de Navarra, no se han incluido los resultados de todos los parámetros analizados, datos que se recogen en los anejos del documento completo.

11. INTEGRACIÓN DE LA RED FORAL CON OTRAS REDES DE CARRETERAS

Se analizarán en este apartado los cambios y novedades producidos en los planeamientos sectoriales y territoriales que pueden incidir en los contenidos del nuevo Plan Director con el objetivo de actualizar la repercusión que pueden tener sobre las propuestas vigentes y futuras del III Plan.

11.1. LA PLANIFICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020

Aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de Julio de 2005, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte contempla las actuaciones a realizar hasta el año 2020 con inversiones totales de 62.185 millones de euros para las infraestructuras de transporte por carretera.

Este Plan Estratégico que sustituye al anterior Plan de Infraestructuras 2000-2010, modifica las propuestas de intervención en la red de carreteras y también en la de ferrocarriles, infraestructuras ambas que pueden condicionar las propuestas de este nuevo Plan Director.

El nuevo PEIT modifica algunas de las actuaciones interurbanas contempladas en el anterior Plan de Infraestructuras como es el caso de la autovía A-15 Medinaceli-Soria, y de su prolongación hacia Soria-Tudela y conexión con la actual Autopista de Navarra, hecho éste que podría derivar parte del tráfico de la A-1 y AP-1 a este nuevo itinerario.

Además también se propone la duplicación de la N-120, como Autovía A-12 que conectaría Logroño con Burgos y que también podría constituirse en itinerario alternativo a la A-1 y AP-1; su prolongación por la Autovía A-12 en el tramo Logroño-Pamplona completaría una segunda conexión con el centro peninsular a través de una vía de gran capacidad.

El nuevo Plan también recoge la propuesta de Navarra de conectarse directamente con Francia a través de los Pirineos con un Eje Transpirenaico de Alta Capacidad de Pamplona a Francia por

Luzaide/Valcarlos y conectar con las autovías y autopistas francesas en la zona de Salies-de-Béarn/Peyrehorade, a la vez que mantiene la adecuación de las condiciones de calidad y seguridad en el itinerario señalado por el túnel de Somport, como forma de permeabilizar la barrera pirenaica.

Por último el PEIT mantiene en su programa de carreteras la conversión en autovía Jaca-Pamplona, autovía A-21 en construcción adelantada en Navarra, e iniciada su construcción en el tramo aragonés.

De esta forma se completaría la conexión de Navarra mediante vías de gran capacidad con el resto de España a través de las Comunidades Autónomas limítrofes del País Vasco, La Rioja, Castilla y León y Aragón, a la espera de las decisiones futuras que puedan adoptarse en la conexión con el suroeste francés.

En lo que a la red ferroviaria se refiere el Plan mantiene la propuesta de Red de Altas Prestaciones en el País Vasco, complementándolo con el itinerario Castejón-Pamplona-Alsasua y conexión con la Y vasca. El desarrollo y construcción de las líneas de alta velocidad de Navarra puede influir en el uso de la red de carreteras. En todo caso, los plazos en los que se maneja la configuración final de la Red de Altas Prestaciones podrían quedar fuera del alcance de este III Plan Director 2009-2016.

11.2. LOS PLANES DE CARRETERAS DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y DIPUTACIONES FORALES LIMÍTROFES

El 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010

El todavía vigente Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010 aprobado en 1998, contemplaba entre sus propuestas de actuación las correspondientes a la Red Objeto del Plan en los Territorios Históricos de Álava y Guipuzcoa; esta Red constituía a su vez una parte de la Red Funcional analizada a lo largo del período de realización del Plan General, y venía a representar el “conjunto de carreteras, que atendiendo a la importancia de los tráficos, enlazan los Territorios Históricos entre sí, o con las carreteras de las Administraciones Autónomas limítrofes”, como es el caso de Navarra, cuyas relaciones con la Comunidad Autónoma del País Vasco están ya prácticamente completadas con el II Plan Director.

Cabe destacar como vía con gran influencia sobre el tráfico en la autovía A-1 de la Red de

Carreteras de Navarra la autopista AP-1 (Eibar-Vitoria).

El Avance de la Revisión del Segundo Plan General de Carreteras del País Vasco plantea varios objetivos básicos en su relación a las redes exteriores a los tres territorios históricos:

- Considerar el papel de la red de carreteras en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE: potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes del País Vasco en su globalidad.

- Favorecer la integración de la red viaria de la CAPV en la Red Transeuropea (TEN).

- Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este – Oeste y Norte – Sur) que atraviesan el territorio.

- Coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.

Respecto a Navarra, el Avance contempla la cesión de la N-121-A, en el tramo que discurre por Guipuzcoa, por parte de la Comunidad Foral de Navarra.

El Avance plantea las necesidades de intervención centradas, básicamente, en la conexión con la autopista A-15; así en la Red de Interés Preferente de Alta Capacidad se contempla la ampliación de capacidad entre Andoain y Aduna, en el itinerario de alta capacidad formado por la N-I y el nuevo Corredor del Urumea hacia Vitoria y Navarra a través de la A-15, con la remodelación, asimismo, de los enlaces de Sorabilla (en Andoain), de Lasarte y de Beasáin, éste último asociado a la mejora urbanística en la conexión con la GI-2120.

En la Red Básica, la GI-131, tiene actualmente problemas de capacidad y seguridad en diversos tramos. La inclusión de esta carretera en el itinerario anteriormente mencionado (Corredor del Urumea) permitirá formar, junto con la N-I, la Variante y el Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián, un itinerario que dará continuidad a la autopista A-15, descongestionando el tráfico de San Sebastián y mejorando las relaciones con Navarra. Una vez que esté desarrollado pasará a llamarse A-15 a todo el conjunto, dando continuidad a los tramos actualmente existentes.

Las diversas Directrices Territoriales también hacen referencia a las conexiones de Guipuzcoa y Álava con Navarra. Las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) del País Vasco, en su apartado de Directrices Particulares para Carreteras,

mencionan, dentro de las Conexiones Externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales el eje Donostia-San Sebastián con Pamplona (Eje del Ebro por la Autovía de Navarra). También se contempla la conexión de Tolosa con la Autovía de Navarra a través de Berastegi, como interconexión de Áreas Funcionales.

Además de las Directrices de Ordenación del Territorio, diversos Planes Territoriales Parciales se ocupan de las conexiones entre las Comunidades Vasca y Navarra. En particular en el Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Laguardia (Rioja Alavesa), dentro del capítulo de nuevas infraestructuras, se contempla la A-3220, entre Cripán y el Límite con Navarra. El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa) propone una ampliación de la capacidad y mejora del trazado de la N-121-A, al considerarla como elemento de la red viaria básica de conexión con Navarra.

El Avance del Plan en su Anexo 1 (Red Objeto del Plan Propuesta) enumera la red que ha sido objeto de estudio y análisis (se enumeran únicamente aquellas carreteras que tienen alguna relación con la Red de Carreteras de Navarra):

- Red de Interés Preferente:

- √ A-1, Autovía Norte de Madrid a Irún. Del límite P. en el Condado de Treviño al límite de la C.F. Navarra.

- √ N-I, Autovía Norte. Del límite de la C.F. Navarra a Irún (frontera).

- √ A-15, Autopista Navarra – Guipúzcoa. Del límite Navarra, en Leitzza, a la intersección con A-1 en Aduna.

- √ N-121-A, de Pamplona a Irún Puente de Endarlatza Behobia.

- Red Básica:

- √ A-132. de Lumbier (por Tafalla y Estella) a la intersección con la N-104 en Elorriaga (límite Navarra).

Plan Regional de Carreteras de La Rioja. 2001-2010

El Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja aprobado por Ley 8/2000 de 28 de Diciembre y con un período de vigencia de 10 años, 2001-2010, recogía, en lo que a sus conexiones con Navarra se refiere, la misma clasificación que la aprobada por la Ley 2/91 de 7 de Marzo de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja. En esta Ley se define como perte-

necientes a la Red Regional Básica a las siguientes carreteras limítrofes con Navarra:

- LR-115 de L.P. Soria a L.P. Navarra por Enciso, Arnedo, Autol y Rincón del Soto.

- LR-123 de N-113 en Valverde a L.P. Navarra por Cervera del Río Alhama, Arnedo y el Villar de Arnedo.

- LR-131 del Puente de Piedra en la N-111 a LR-123 por Mendavia y Lodosa.

- LR-134 de LR-123 a L.P. Navarra por Calahorra.

Y como Red Comarcal a las siguientes carreteras también limítrofes con Navarra:

- LR-285 de N-232 en Rincón del Soto a LR-123 por Ventas del Baño

- LR-287 de N-232 en Alfaro a L.P. Navarra en Corella.

- LR-288 de N-232 en Alfaro a N-113 en Castejón.

Plan General de Carreteras de Aragón 2004-2013

Este documento, aprobado en 2003, presenta un diagnóstico de la red viaria actual, incluyendo análisis funcionales y de accesibilidad, los criterios de ordenación, contenidos en particular en otros documentos de planificación del territorio aragonés, las propuestas y programaciones de las actuaciones a realizar al horizonte 2013. Los principales objetivos fijados son en particular los siguientes: conexión de Huesca y Teruel con las principales autovías, continuación de la realización de los cinturones de Zaragoza, puesta en servicio de la autovía Somport-Sagunto en su totalidad, ejecución de obras en la autovía Pamplona-Huesca-Lleida, planificación de la autovía conectando Cataluña con el suroeste de España pasando por Teruel, conversión en autovía del conjunto del itinerario Zaragoza-Bordeaux pasando por Jaca y Pau, mejora de las comunicaciones con el eje Barbastro-Bielsa-Araguouet.

El Plan propone una gradación de los itinerarios en función de su alcance territorial. El primer escalón está compuesto por los Itinerarios Trans-europeos, encuadrados dentro de la estrategia de desarrollo de las infraestructuras de la Unión Europea. En el ámbito estatal, se plantean una Red Suprarregional de interés general del estado y otra Red Suprarregional de interés de las Comunidades Autónomas colindantes. En este apartado es donde se encuadrarían las actuaciones que

tendrán repercusión en la Red de Carreteras Navarra.

El actual Plan estructura la red viaria en forma de malla en la que los huecos resultantes se van rellenando con las vías de categoría inferior. Dentro de este esquema se plantean las actuaciones para completar dicha malla.

Respecto a la incidencia en el Plan de Carreteras de Navarra, existen dos grandes ejes Suprarregionales propuestos por el Plan General de carreteras de Aragón:

- Eje del Ebro, País Vasco y Navarra con la Costa Catalana (Barcelona y Tarragona)
- Eje entre Bilbao y Zaragoza, E-804 (Bilbao-Miranda de Ebro) y E-805 (Miranda de Ebro-Zaragoza) que forman la A-68.

Esta última pretende captar parte del tráfico que circula por la N-232 para evitar el actual peaje de la AP-68.

En la estructura mallada interna se proponen cinco actuaciones que tendrían repercusión en Navarra:

- Eje Pirenaico:
 - √ Sangüesa-Jaca-Sabiñánigo-Aínsa-Campo (hacia Cataluña)
- Eje Somontano:
 - √ Tudela-Ejea-Ayerbe-Huesca-Barbastro-Benabarre
- Eje Monzón-Huesca que cierra el itinerario Pamplona-Huesca-Lleida
 - La N-232 (Tudela-Gallur-Alagón-Zaragoza-El Burgo de Ebro-Quinto-Híjar-Alcañiz)
 - La carretera Tarazona-Tudela

También se proponen actuaciones en ejes viarios estructurantes del territorio aragonés que repercuten en la red Navarra:

- Ramal Puente la Reina-Hecho-Ansó-Navarra, propuesta como carretera convencional y conectando en Navarra con la NA-176.
- Navarra-Sos del Rey Católico-Ejea de los Caballeros-Gallur-La Almunia-Cariñena propuesta como carretera convencional entre Sangüesa y Gallur y conectando en Navarra con la NA-176.
- Navarra-Jaca-Sabiñánigo-Fiscal-Aínsa-Campo-Pont de Suert, propuesta como autovía entre Sangüesa y Sabiñánigo y conectando en Navarra con el desdoblamiento de la N-240 (A-21).

- Tudela-Ejea-Ayerbe-Huesca-Barbastro-Benabarre-Puente de Montañana, propuesta como carretera convencional entre Tudela y Ayerbe y conectando en Navarra con la NA-125.

- Sangüesa-Huesca (por Jaca o Ayerbe)-Barbastro-Monzón-Binéfar propuesta como autovía y conectando en Navarra con el desdoblamiento de la N-240 (A-21).

- Tudela-Gallur-Alagón-Zaragoza-El Burgo de Ebro-Quinto-Híjar-Alcañiz-Valderrobles-límite de la provincia propuesta como autovía y conectando en Navarra con el desdoblamiento de la N-232 (A-68).

Además de los anteriores ejes propuestos el Plan contempla otras actuaciones de menor rango:

- A-125, entre Navarra y Valareña, conectando con la NA-125
- A-126, entre Navarra y la A-127, conectando con la NA-126
- A-137, entre la N-240 y Navarra, conectando con la NA-137

Planes Territoriales de Carreteras de Guipúzcoa y Álava

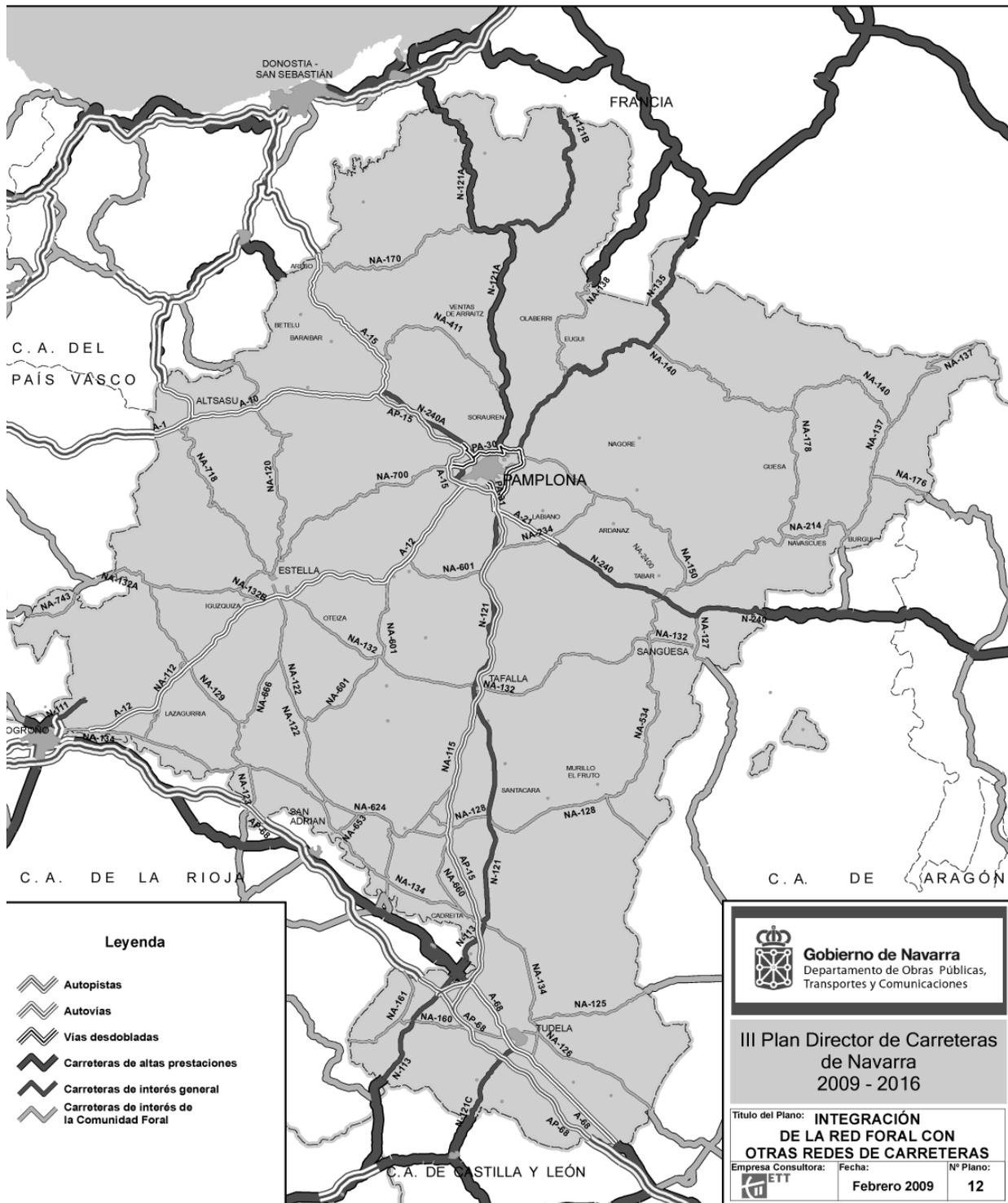
Con el resto de los Territorios del País Vasco, es el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco el que coordina la funcionalidad y actuaciones y los Planes Territoriales de Carreteras de Guipúzcoa y Álava.

El Avance Plan Territorial de Carreteras de Guipúzcoa fue formulado en 1994; posteriormente, en octubre de 1997, fue encargada la redacción del definitivo Plan Territorial Sectorial a partir del contenido del Avance ya aprobado, PTS que a la fecha se encuentra en fase de Aprobación Inicial y pendiente de revisión en el año 2004. En la actualidad se encuentra en redacción la Revisión de este Plan.

Dicho Plan propone una mejora de las conexiones secundarias con Navarra a través de la GI-2130, de Tolosa al límite con Navarra por Berrobi, Elduayen y Berastegi, hasta enlazar con la Autovía de Navarra en Leitzza. También se estudiaba la posibilidad de mejora, en el tramo navarro, de la NA-1230 entre Leitzza y el límite con Guipúzcoa.

Por su parte la Diputación Foral de Álava ha aprobado en 2008 su Plan Integral de Carreteras 2004-2015, Plan en el que se recogen todas las actuaciones secundarias a realizar entre los territorios de Álava y Navarra.

- Acondicionamiento de la A-126 desde la Intersección con la A-3136 hasta el L.P. Navarra (en Angostina)
- Acondicionamiento de la A-126 desde el L.P. Navarra (en Genevilla) hasta Santa Cruz de Campezo (Int. A-132)
- Mejora de trazado y ampliación de plataforma de la A-2126 entre la Intersección de la A-126, en Bernedo, hasta el L.P. Navarra
- Acondicionamiento de la A-2126 desde el L.P. Navarra hasta - O.ZU.Oyón-Oion (tramo L.P. Navarra-Yecora)
- Ensanche y mejora de plataforma de la A-3116 desde el Ramal hasta el L.P. Navarra (en Larraona)
- Mejora de trazado y ampliación de plataforma de la A-3220 entre F.ZU.Lanziego/Int. A-4209 hasta su origen. Se ha recibido una petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripán para la mejora de Assa al Límite con Navarra.
- Mejora de trazado y ampliación de plataforma de la A-3220 desde el Final de la Variante Este de Cripán hasta el L.P. Navarra. Se ha recibido una petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripán para la mejora de Assa al Límite con Navarra.
- Mejora de trazado y ampliación de plataforma de la A-3220 desde la Intersección de la A-124 hasta I.ZU.Lanziego. Se ha recibido una petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripán para la mejora de Assa al Límite con Navarra.
- Variante de la A-3226 en Moreda, desde el inicio de la variante hasta el L.P. Navarra



12. LA RED FORAL Y EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL

12.1. PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (POTS) DE NAVARRA

Los Planes de Ordenación Territorial de Navarra desarrollan la estrategia territorial adoptada por la Comunidad Foral de articular su territorio como una región-ciudad con su centro funcional en Pamplona.

Desde el punto de vista de las comunicaciones rodadas, la estrategia adoptada requiere el desarrollo de:

- Conexiones exteriores
- Desarrollo de las relaciones de los núcleos intermedios

- Accesibilidad del resto de los asentamientos

Este modelo de organización territorial pretende paliar los distintos problemas que se han detectado en la realidad vial de Navarra:

- Situación lateral respecto a los grandes ejes de transporte
- Falta de accesibilidad de la red de alta capacidad, sobre todo en la zona pirenaica
- Mejora de las comunicaciones transversales, densificando la malla
- Mejora del atractivo del transporte público
- Potenciación del transporte ferroviario a lo largo de los ejes existentes

Además, se busca el desarrollo regional mejorando la accesibilidad de la zona nordeste manteniendo y mejorando las redes transversales que unen las vías de alta capacidad.

Para lograr estos objetivos, de forma genérica, el POT indica las principales vías en las que se deben llevar a cabo actuaciones. Estas actuaciones se detallan y, en su caso, amplían en el POT correspondiente a cada región.

Vías de comunicación suprarregional:

- Autopista AP-15 (1) hasta Pamplona, A-15 Ronda Oeste de Pamplona, AP-15 (2) y su continuación con la autovía de Leizarán A-15
- Autovía A-12 de Camino de Santiago
- Autovía de La Barranca A-10 y su prolongación en la Autovía de Norte A-1
- Carretera N-121-A Pamplona-Behobia

- Conjunto Eje de Ebro, constituido por la Autovía del Ebro A-68, Autopista Vasco-Aragonesa AP-68 y la carretera del Eje del Ebro NA-134

- Autovía del Pirineo A-21

- Conexión Pirenaica a través de Valcarlos (actual N-135)

- Conjunto de las Rondas de Pamplona PA-30, PA-32, PA-33 y NA-30

- Autovía Medinaceli-Soria-Tudela

Vías consideradas para completar la red malla-propuesta:

- Comunicación Estella-Sangüesa: actual N-132(Estella-Tafalla-Sangüesa) con su prolongación hasta Vitoria por la NA-132-A y la conexión con la A-21 desde Sangüesa.

- Comunicación Acedo-Peralta-Sangüesa: concéntrica con la anterior, discurre por la NA-129, NA-134, NA-624, NA-128, NA121, NA-124, NA534 y NA-5340, desde Acedo a Sangüesa y su conexión con la A-21.

- Comunicación Lumbier-Aoiz-Pamplona: cerrando la corona Eje Estella-Sangüesa por el norte, siguiendo la actual NA-150.

- Permeabilización del Eje de Ebro: uniendo los márgenes en previsión de probable desarrollo del corredor económico Miranda de Ebro-Logroño-Tudela-Zaragoza-Tarragona. Se plantean tres conexiones: la N-111 con el eje de Ebro; la conexión Lodosa-AP-15; y la unión en Milagro entre viales del Eje de Ebro.

- Comunicación Norte: cierre de los anillos concéntricos comenzando por la Autovía A-21 en la cola del Embalse de Yesa, discurrendo por la NA-137 y continuando por la NA-140 hasta conectar con la vía transpirenaica. El tramo transpirenaico continua hacia la N-121 (uniendo Zubiri y Olague) para acabar el recorrido en la actual NA-120 (A-15-Santesteban/Donostia).

POT 1: Pirineo

El área delimitada como POT1 comprende las siguientes actuaciones:

- Autovía subpirenaica (A-21 Autovía del pirineo): Supone el acercamiento a infraestructuras de gran capacidad de los valles de Lónguida, Urraúl Alto Urraúl Bajo, Salazar y Roncal y los municipios de Lumbier, Navascués y próximos.

- Vía transpirenaica (conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos) y obras auxiliares: Tras la rescisión del acuerdo con los Pirineos Atlánticos, el

único objetivo a cumplir es: facilitar el acceso a Pamplona desde los Valles Pirenaicos de Navarra.

- Carretera Isaba-Arette: Tiene como objetivo desarrollar el centro de esquí nórdico del valle del Roncal.

- Conexión Elcoaz-Aristu-Azparren: Paliará la condición de “fondo de saco” que se da en los Montes de Areta.

POT 2: Navarra Atlántica

La zona incluida en el POT2 esta cruzada por dos vías de gran capacidad: la A-10, de Irurtzun a Altsasu/Alsasua, donde conecta con al A-1 y la A-15, desde el enlace de Gulina con la AP-15 hasta el límite de la Comunidad (Areso). Su situación fronteriza hace que exista una difícil convivencia entre el tráfico de largo recorrido los movimientos internos. Existe también un claro déficit de de accesibilidad en la zona oriental. Por ello se plantean dos campos de actuación territorial en el ámbito de la Red de Carreteras:

- Mejora de la accesibilidad de la zona noreste a las vías de alta capacidad

- Mantenimiento y mejora de las redes transversales que unen entre si las vías de alta capacidad

Para paliar esta carencia se contemplan actuaciones en:

- N-170, en Doneztebe-Santesteban/Leitza
- N-121-B, en el túnel de Otxondo.

- Quinto Real, para mejorar la comunicaciones entre las áreas delimitadas por el POT1 y el POT2

- Mejorar las comunicaciones secundarias con Aquitania

POT 3. Área Central

El Área Central, agrupada en torno a Pamplona, comprende veintiocho términos municipales administrados por dieciocho ayuntamientos que se articulan como una única ciudad, aunque no exista una entidad administrativa que la gestione en su conjunto.

Como objetivos genéricos, el POT3 busca mejorar la conectividad entre los núcleos de la comarca e incrementar la movilidad sostenible en el conjunto de los modos de transporte. En relación a la Red Viaria, el objetivo fundamental es ampliar el esquema radial de acceso a Pamplona y los municipios circundantes sin modificar su estructura. Para ello se proponen las siguientes actuaciones:

- Fomento de las relaciones viarias de la ciudad con los núcleos de su entorno

- Persistencia de la política relativa al desdoblamiento de la vías de acceso y penetración a la ciudad, prestando especial atención a la Autovía A-12

- Previsión de espacios que permitan el diseño de una red de relación interzonal de traza mallada

- Previsión de cierre de los dos circuitos o anillos de circunvalación de las áreas centrales de la ciudad

- Fomento decidido a la movilidad sostenible

- Definición de criterios dirigidos a orientar el diseño de la red viaria de la ciudad como espacio contenedor de múltiples usos

POT 4. Zonas Medias

El POT4 establece varios objetivos estratégicos para la red de carreteras:

- Mantenimiento y mejora de las redes transversales que unen entre si las vías de alta capacidad

- Consolidación de dos coronas entre los ejes radiales:-

- √ Eje Estella-Sangüesa. Partiendo de la NA-132 (Estella-Tafalla-Sangüesa), con su prolongación hacia Vitoria-Gasteiz a lo largo de la NA-132^a y la conexión desde Sangüesa con la Autovía A-21 (Pamplona-Jaca). Quedan de este modo unidas las Autovías A-12 (del Camino), AP-15 (de Navarra) y A-21 (Pamplona-Jaca).

- √ Eje Acedo-Peralta-Sangüesa. Concéntrico al anterior, discurre por la NA-129 (Acedo-Lodoso), NA-134 (Eje del Ebro), NA-624 (Peralta-Andosilla), NA-128 (Caparroso-Peralta), N-121 (Pamplona-Tudela), NA-124 (Caparroso-Carcastillo), NA-534 (Venta de Judas-Aibar Carcastillo) y NA-5340 (Sangüesa-Cáseda).

- Construcción de la variante de Tafalla

Para realizar los objetivos anteriores se proponen actuaciones concretas en las siguientes vías:

- Autovía de Pirineo A-21 Venta de Judas-Yesa

- Autovía de Pirineo A-21 Yesa-límite de Navarra

- Conexión de la Autovía del Camino con Logroño

- Mejora y potenciación de la NA-132 y articulación del área de Sangüesa con la Autovía de Jaca, garantizando el cierre del bucle por el sur de las conexiones transversales este-oeste. Variante de Tafalla.

- Reforzamientos y mejora de la actual red de comunicaciones interior del área de Estella
- Conexión entre la Burunda y el eje del Ebro a través de la Sierra de Urbasa y el Valle del Ega, en sentido norte-sur
- Conexión entre el Pirineo y la Ribera, a través de Liédena y Lumbier, Cáseda, Carcastillo y Caparroso

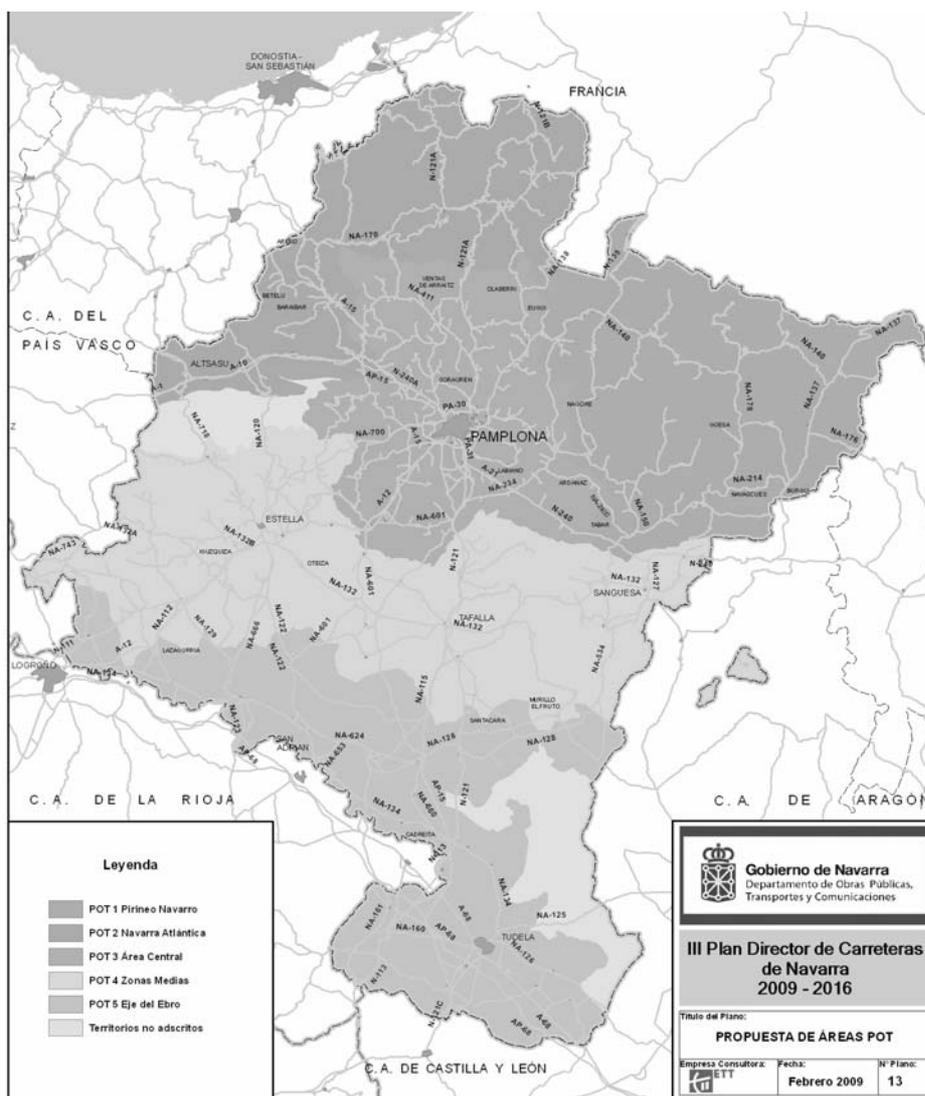
POT 5. Eje del Ebro

El área perteneciente al POT5 está se encuentra totalmente volcada hacia el Eje del Ebro, que se comporta como un eje vertebrador del territorio y conector de poblaciones. Las infraestructuras viarias refuerzan este papel con los ejes Tudela-Logroño (NA-134), Tudela-Ejea de los Caballeros (NA-125) y Tudela-Tauste (NA-126), todas ellas formando parte de la red de interés de la Comunidad Foral. A nivel comarcal se reproduce el esque-

ma con las carreteras NA-160 (Tudela-Fitero) y NA-161 (Corella-Rincón de Soto). A un nivel superior a los dos anteriores se encuentra el corredor formado por la autopista AP-68 (Logroño-Tudela) y la carretera N-232, que se encuentra ya desdoblada en el tramo Castejón-Tudela-Cortes.

De cara a consolidar el actual eje se prevén las siguientes actuaciones:

- Nuevas redes viarias (Tudela-Medinaceli) que relaciones Tudela y, por extensión, el Eje del Ebro con territorios y regiones próximas
- Refuerzo del cosido entre vías rodadas que discurren a ambos márgenes del Ebro
- Mejora del eje Viana-Lodosa-San Adrián-Milagro-Valtierra-Tudela con el refuerzo de la NA-134, como alternativa a la Autopista A-68, y mejora de los tramos Calahorra-San Adrián-Peralta



12.2. EL CASO PARTICULAR DE LA RED VIARIA DE LA COMARCA DE PAMPLONA

La **red viaria de la Comarca de Pamplona** se estructura mediante una circunvalación formada, en su mayor parte, por vías de alta capacidad que relaciona las vías interurbanas que sirven a los exteriores con las redes comarcal y local que da servicio a los tráficos locales de la Comarca. Esta vía de circunvalación está formada por los siguientes tramos:

- En el oeste y sur se apoya en la autopista A-15. El tramo de esta autopista que forma la circunvalación es libre de peaje y se denomina A-15 Ronda de Pamplona (Oeste).

- Existe otra vía de circunvalación más interior, hacia el este, formada por la NA-30 (Acceso Landaben) y el primer tramo de la PA-30, que continúa en la PA-30 (Ronda Norte) hasta conectarse al sur con la A-15.

- El tramo norte lo forman la carretera PA-34 (Acceso Pamplona Oeste) y la PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte)). La carretera PA-34 conecta la A-15 con la PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte)). La PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte)) continúa hacia el este hasta conectar con la N-121-A y la N-135. El tramo entre la N-121-A y N-135 no es de alta capacidad.

- El tramo este es la PA-30 (Ronda de Pamplona (Este)), que une la PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte)) en el extremo norte con la A-15 y la PA-31 (Acceso Pamplona Sur y Aeropuerto) al sur.

La **jerarquización viaria** permite tener una idea global del viario de la Comarca de Pamplona, dando prioridad a determinados usos o funciones en cada tipo de vía.

La red viaria desempeña dos funciones básicas. Por un lado, es un canal de transporte, tanto público como privado, e incluyendo el tráfico no motorizado. Por otra parte, es un soporte de actividades socioeconómicas, al facilitar el acceso a los edificios colindantes a peatones y vehículos.

Como consecuencia de las funciones de la red viaria, se puede establecer que la red viaria comunica partes del territorio y, en función de su proximidad a centros de actividad o residencia, tienen un determinado ámbito de influencia. Estas dos variables (elementos territoriales que comunica y ámbito de influencia) determinan la jerarquía de las distintas vías: interurbanas, urbanas, locales, etc.

Siguiendo estas pautas, entre los criterios utilizados para establecer una jerarquía viaria se con-

templán las características funcionales y geométricas de los distintos tramos, el nivel de tráfico observado y las actividades socioeconómicas a que da servicio y se desarrollan en sus márgenes.

Atendiendo a los criterios anteriores la red se ha clasificado en vías primarias (interurbanas y arteriales urbanas), distribuidoras y locales.

Vías primarias interurbanas

- Canalizan los movimientos de larga distancia y cumplen funciones de conexión distribución de vehículos que acceden a la ciudad.

- La Ronda Oeste de Pamplona, que da continuidad a la autopista AP-15 es un ejemplo de este tipo de vías.

Vías arteriales

- Forman la red principal de la Comarca de Pamplona. Su objeto es conectar las distintas partes de la ciudad y la mayor parte del tráfico circula por dichas calles sin detenerse.

- De esta manera y dada la estructura del viario de la Comarca de Pamplona, se presentan vías radiales y vías transversales.

- Forman parte de este grupo las Rondas, la Avenida de Navarra, la Avenida del Zaragoza y la Avenida de Baja Navarra.

Vías distribuidoras

- Admiten funciones de distribución de tráficos urbanos e interurbanos hacia la red local. Se trata del viario intermedio, en algunos casos sin continuidad en itinerarios interurbanos. Los movimientos urbanos son los predominantes en esta clase de vías.

- Forman parte de este grupo, el eje formado por la Avenida de San Jorge, la Avenida de Marcello Celayeta y la Avenida de Villava, la Avenida de Sancho el Fuerte, la Avenida de Pío XII entre la Avenida de Navarra y la Avenida del Ejército y el eje formado por la Avenida de Bayona y la Avenida del Ejército.

Vías locales

- Constituidas principalmente por aquellas vías donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes.

- En estas vías los movimientos de larga distancia son de muy poca importancia frente al tráfico urbano y, dentro de éste, los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a las actividades de sus márgenes.

En el **análisis del tráfico** de la Comarca de Pamplona se han considerado dos ámbitos diferentes:

- La red interurbana: permite tener una idea de los volúmenes de tráfico que acceden a la Comarca de Pamplona desde el exterior. Conviene señalar que una parte muy importante de esta red, la Ronda de Pamplona, tiene un papel tanto para los viajes interurbanos de larga distancia con origen y destino exteriores a la Comarca de Pamplona como para viajes interurbanos internos a la Comarca de Pamplona.

- Red viaria completa de la Comarca de Pamplona.

Los **datos de tráfico de la red interurbana** son los recogidos en el Plan de Aforos de la red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra de 2007.

Los datos de tráfico muestran que los mayores volúmenes se encuentran, principalmente, en la Ronda de Pamplona (PA-30) y el tramo de la autopista A-15 entre Pamplona y Noáin.

Los tramos de la Ronda de Pamplona con mayores volúmenes de tráfico son la PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte) y Ronda de Pamplona (Oeste)) desde la conexión con NA-231 hacia el este y la PA-30 (Ronda de Pamplona (Este)) desde la A-12 hasta la conexión con la PA-30.

A continuación se analiza en detalle cada uno de los tramos de la Ronda de Pamplona.

La autopista A-15 libre de peaje tiene alguno de los tramos con la IMD más elevada que se observa en la Comarca de Pamplona. Sin embargo, el tramo de la A-15 que discurre por la Comarca de Pamplona con la IMD más elevada no pertenece a las Rondas. Este tramo es el acceso sur a Pamplona desde Noáin, donde la IMD supera los 50.000 vehículos diarios.

Las tasa de crecimiento medio anual del tráfico durante el periodo 2000 – 2005 de los tramos de la A-15 que atraviesan la Comarca de Pamplona fue de 5,0%. Los mayores crecimientos se han localizado en los tramos de la Ronda.

El **análisis de la accidentalidad** y puntos negros de la Comarca de Pamplona se centra en

el municipio de Pamplona y las carreteras interurbanas de la Comarca de Pamplona. En 2007 no existían tramos de concentración de accidentes (TCA) ni tramos potencialmente peligrosos (TPP) en la Comarca de Pamplona. Existen, sin embargo, puntos conflictivos en los que la probabilidad de que se produzca un accidente es significativa. En estos puntos se han producido accidentes con víctimas mortales en años anteriores. Entre estos puntos conflictivos destacan:

- El enlace de la A-15 con la carretera a Esquíroz (NA-6001).

- La conexión de la autovía A-12 en Zizur Mayor.

Los principales problemas de la red de la Comarca de Pamplona se centran no tanto en su capacidad en los tramos duplicados, que de momento, salvo en horas punta, presenta un aceptable nivel de servicio al no superar las Rondas valores entre los 35.000-40.000 vehículos/día, sino en los enlaces e intersecciones por la acumulación de actividades residenciales que tienen lugar en su entorno. Destacan, por su conflictividad, el enlace de Sarriguren, las rotondas de Berriozar y Noain y el semienlace de Mutiloa.

En el estudio realizado para el análisis de la Comarca de Pamplona se han considerado 4 escenarios de proyección de números de viviendas que son los siguientes:

- E1 para el año 2016 con 17.147 nuevas viviendas

- E2 para el año 2026 con 36.765 nuevas viviendas

- E3 para el año 2016 con 36.765 nuevas viviendas

- E4 para el año 2026 con 58.208 nuevas viviendas

Con estas hipótesis de trabajo el Área Central de Pamplona podría crecer desde 50.000 a 150.000 habitantes, pasando desde los 320.000 habitantes actuales hasta los 370-470.000 habitantes. Así, la movilidad en vehículo privado modelizada en cuatro matrices O/D totalizan las siguientes fracciones según horizonte temporal:

	Movilidad 2007	E1 2016	E2 2026	E3 2016	E4 2026
Suma matriz movilidad	478.071	556.100	685.343	603.600	740.400
% respecto 2007		16,3	43,4	26,3	54,9

La movilidad en vehículo privado según hipótesis de trabajo podría crecer desde un 16,3% en el año 2016 en una situación de crecimiento de unas 17.000 hasta un 26,3 % para este mismo horizonte temporal si el crecimiento del parque urbanístico alcanza las 36.765 viviendas.

En el horizonte temporal del año 2026, según las hipótesis establecidas, se podrían obtener crecimientos de movilidad encajados entre el 43,4% y el 55%, si se cumplen los ritmos de crecimiento demográfico y de actividad asociados a los desarrollos urbanos de 58.000 viviendas previstas.

A partir de estos resultados se deduce que los tramos no duplicados de las Rondas presentarán problemas de falta de capacidad, lo que genera la necesidad de finalizar su desdoblamiento dentro del horizonte de este Plan.

Las previsiones futuras de crecimiento residencial analizadas obligan a plantear la realización de

un Estudio Previo que reserve suelo para la futura construcción de una nueva ronda exterior, fundamentalmente por el sur y por el este de la Comarca, que facilite la movilidad futura derivada del desarrollo de nuevos polígonos residenciales, comerciales y terciarios.

A continuación se presenta la tabla donde se reflejan todos los desarrollos urbanísticos en la Comarca de Pamplona (horizontes 2016 y 2026) y los mapas de la incidencia del tráfico que generarán en la red viaria de la Comarca.

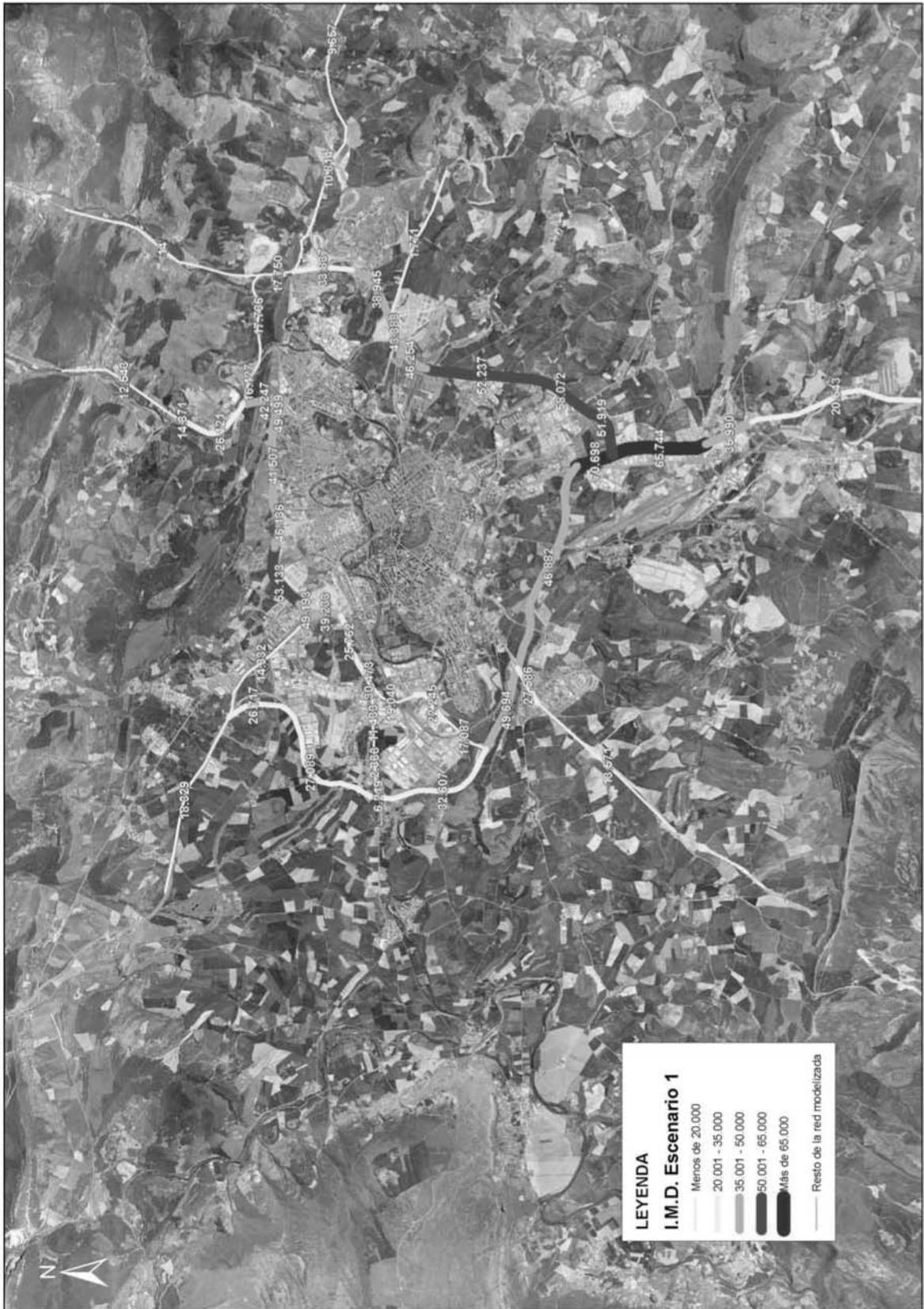
Finalmente, se presenta el mapa de tráfico de la Comarca de Pamplona en 2026 en el que se ha considerado una futura nueva ronda exterior.

Desarrollos urbanos

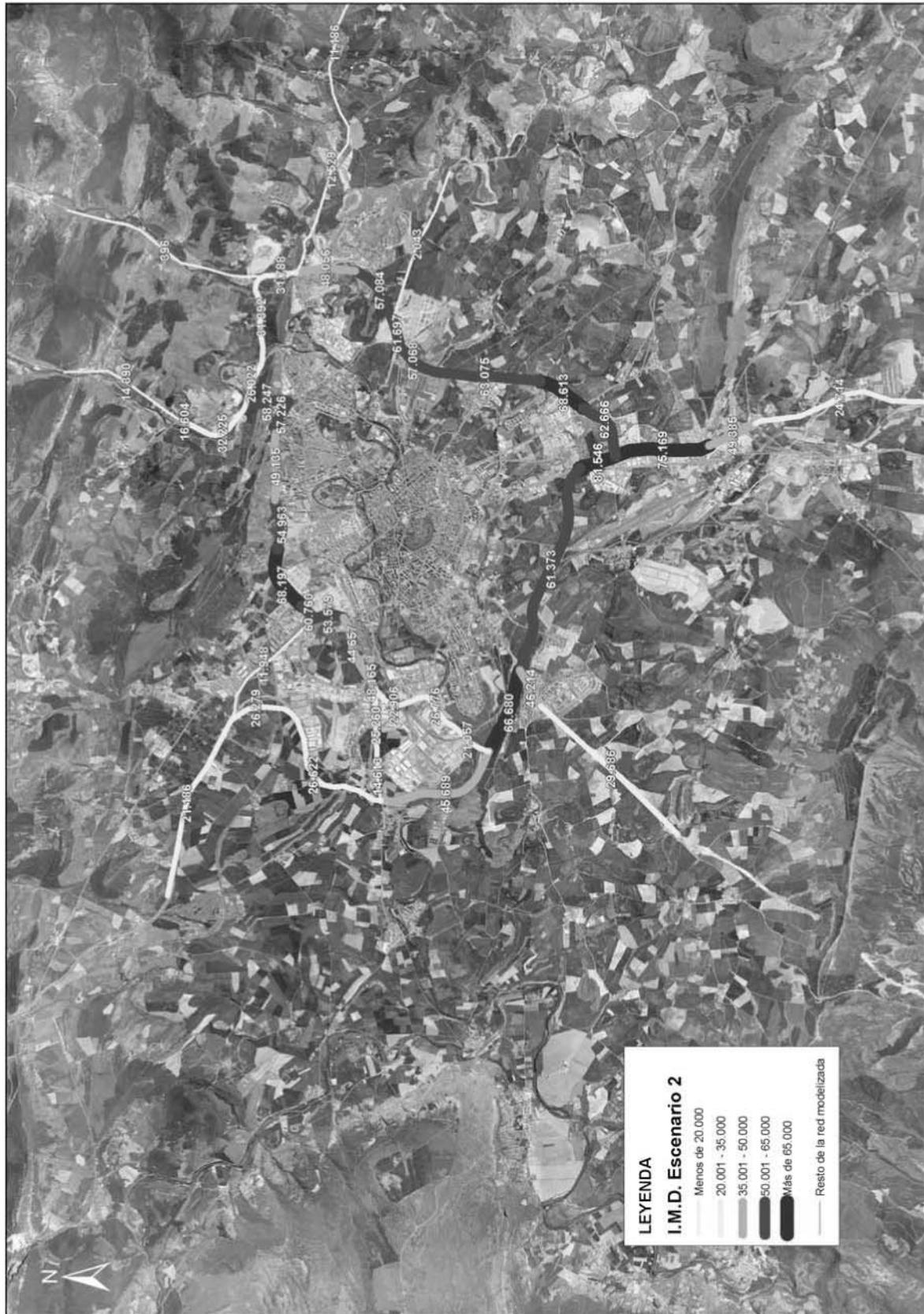
Número de viviendas según horizonte temporal e hipótesis.

Municipio	Viviendas Proyectadas	E1	E2	E3	E4
		2016	2026	2016	2026
<u>Ansoáin</u>	1.460	219	219	219	219
<u>Barañáin</u>	920	368	736	736	920
<u>Beriáin</u>					
<u>Berrioplano</u>	500	500	500	500	500
Nuevo Artica	1.800	900	1.800	1.800	1.800
<u>Berriozar</u>	1.032	1.032	1.032	1.032	1.032
<u>Burlada</u>					
Ripagaina	3.964	2.378	3.964	3.964	3.964
<u>Cizur Menor</u>	396	59	59	59	396
<u>Echauri</u>					
<u>Eqüés</u>	8.000	0	4.000	4.000	8.000
Sarriguren	4.600	690	690	690	690
<u>Ezcabarte</u>	900	450	900	900	900
<u>Galar</u>	480	72	72	72	72
Donapea	4.300	1.290	3.010	3.010	4300
<u>Huarte</u>	1.189	178	178	178	178
Mokarte	395	395	395	395	395
<u>Juñabaitz</u>					
<u>Noáin (Valle de Elorz)</u>	1.060	159	159	159	159
<u>Oláibar</u>					
<u>Cendea de Olza</u>					
<u>Orcoven</u>	800	120	120	120	120
<u>Pamplona</u>					
Echavacoiz AVE	7.005	1.401	4.203	4.203	7.005
San Jorge AVE	1.125	225	675	675	1.125
Leizcairu	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
<u>Tiebas-Muruarte de Reta</u>					
<u>Valle de Aranguren</u>	3.100	465	465	465	465
Entremultivas	1.658	1.658	1.658	1.658	1.658
<u>Villava</u>					
<u>Zabalza</u>					
<u>Zizur Mayor</u>	1.672	1.337	1.672	1.672	1.672
Guendulain	15.000	0	4.500	4.500	15.000
Total Viviendas	69.419	17.147	36.765	36.765	58.208

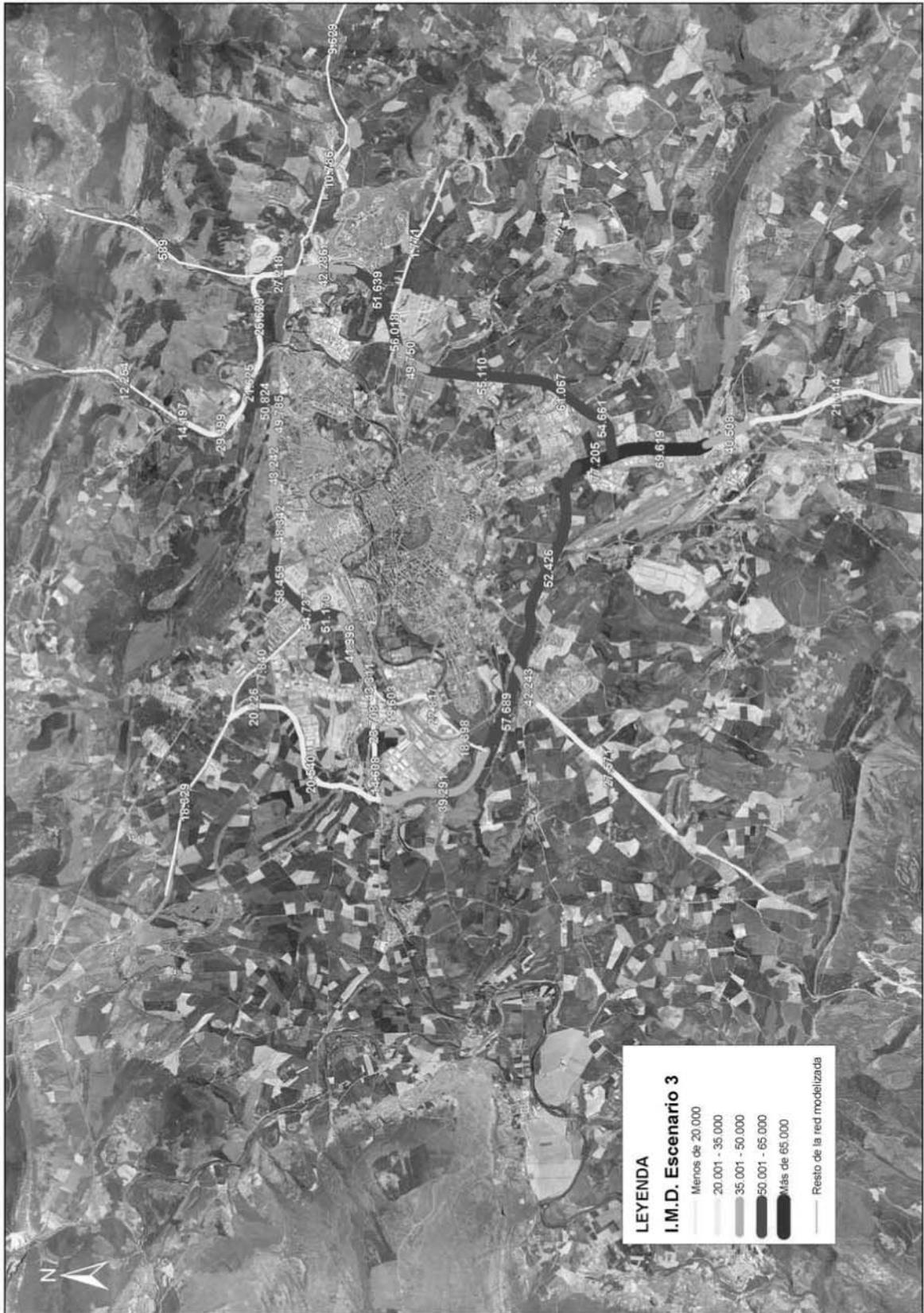
AÑO 2016. ESCENARIO E1. INCREMENTO DE 17.147 VIVIENDAS.



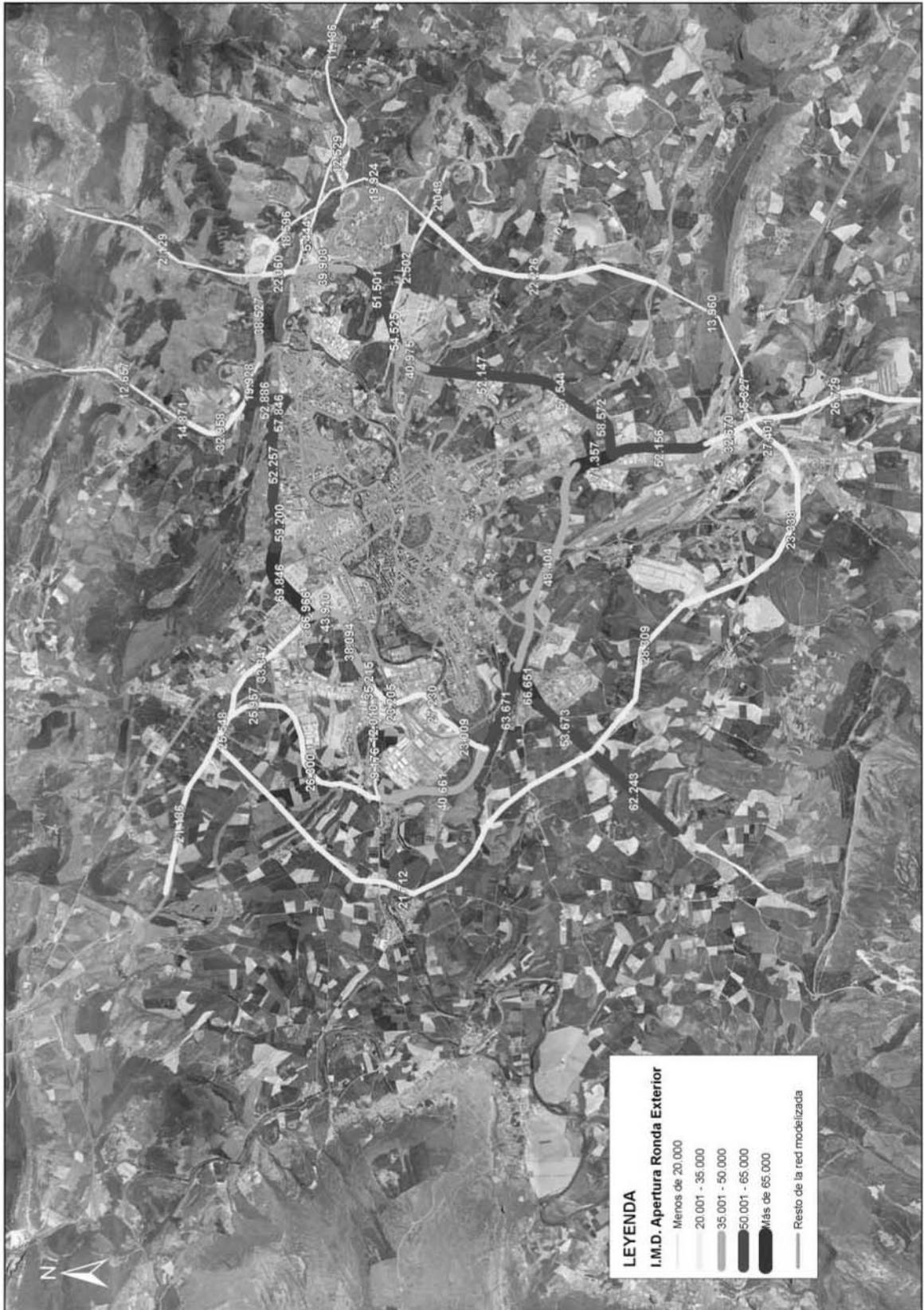
AÑO 2026. ESCENARIO E2. INCREMENTO DE 36.765 VIVIENDAS.



AÑO 2016. ESCENARIO E3. INCREMENTO DE 36.765 VIVIENDAS.



AÑO 2026. ESCENARIO E5 INCREMENTO DE 58.208 VIVIENDAS.



13. CARACTERÍSTICAS DE LAS ACTUACIONES

El III Plan Director de Carreteras de Navarra II 2009–2016 mantiene los criterios relativos a los parámetros mínimos que deben cumplir los diferentes tramos de carreteras de Navarra establecidos en el II Plan Director 2002-2009, de forma que aquellos tramos que no cumplan en la actualidad dichos parámetros mínimos se catalogan como tramos en los que debe intervenir en el nuevo Plan Director.

Dichos parámetros mínimos se denominan “Umbrales de Intervención” y se establecen en base a una serie de características técnicas, que a su vez son más o menos exigentes en función de la categoría de la carretera o de su ubicación en la diferente orografía de Navarra.

Una vez precisados qué tramos de la Red de Carreteras de Navarra no cumplen, con los requisitos mínimos establecidos como Umbrales de Intervención, se aplican los “Criterios Técnicos de Diseño” que debe cumplir dicho tramo de carretera una vez reformada.

13.1. CRITERIOS TÉCNICOS DE DISEÑO

Su establecimiento tiene por objeto:

- Homogeneizar los parámetros de la Red de Carreteras de Navarra.

- Establecer unas condiciones económicas de coste por kilómetro, que estén tasadas en función del tipo de actuación.

- Permitir un mayor alcance de longitud de red que pueda ser incluido en el Plan Director.

- Facilitar las labores de redacción de proyectos.

Los Criterios Técnicos de Diseño se definen en base a tres condicionantes:

- Se establece un procedimiento de Intervención Intensiva (Tipo “I”) para todo tipo de carreteras, en que deba actuarse, y cuyo tráfico sea superior a una IMD de 2.000 vehículos/día.

- Se establece un procedimiento de Intervención Extensiva (Tipo “E”) para todo tipo de carreteras, en que deba actuarse, y cuyo tráfico sea inferior a una IMD de 2.000 vehículos/día.

- Con independencia de lo anterior, se mantiene el criterio de diseño preexistente en aquellos ejes o tramos de carreteras donde ya se haya actuado con anterioridad y deba contemplarse su reforma, de manera que no se creen discontinuidades de diseño.

Los criterios de diseño establecidos para la Intervención Intensiva (Tipo I) son los siguientes:

	AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS		
	(2 CALZADAS)		
	LLANO	ONDULADO	MONTAÑOSO
Sección viaria	7/10,5	7/10,5	7/10,5
Caídas de velocidad	NO	NO	NO
Velocidad específica	120 km/h	100 km/h	80 km/h
Porcentaje de adelantamiento	-	-	-

	RED DE INTERÉS GENERAL		
	LLANO	ONDULADO	MONTAÑOSO
	Sección viaria	7/12	7/10
Caídas de velocidad	NO	NO	NO
Velocidad específica	100 km/h	80 km/h	80 km/h
Porcentaje de adelantamiento	80%	60%	40%

	RED DE INTERÉS DE LA COMUNIDAD FORAL		
	LLANO	ONDULADO	MONTAÑOSO
	Sección viaria	7/10	7/9
Caídas de velocidad	SÍ	SÍ	SÍ
Velocidad específica	80 km/h	60 km/h	40 km/h
Porcentaje de adelantamiento	70%	50%	30%

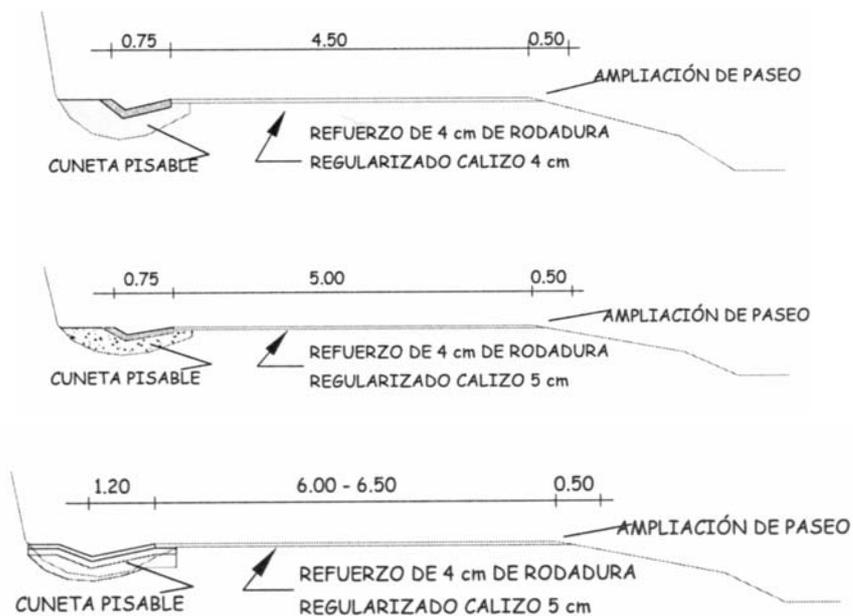
	RED LOCAL		
	LLANO	ONDULADO	MONTAÑOSO
	Sección viaria	6/7	6/7
Caídas de velocidad	SÍ	SÍ	SÍ
Velocidad específica	60 km/h	60 km/h	40 km/h
Porcentaje de adelantamiento	50%	30%	20%

Los criterios de diseño para la Intervención Extensiva (Tipo E) son el establecimiento de cunetas pisables para aumentar de este modo la sección viaria sin producir impactos ambientales des-

taables, correcciones puntuales de trazado, mejora de las protecciones, señalización y balizamiento; así como el refuerzo de firmes.

TIPO DE CARRETERA	CALZADA	CALZADA	CUNETA		CUNETA
	ACTUAL (m)	FUTURA (m)	PISABLE 0,75	0,90	VER (1,20 m)
CARRETERA LOCAL EN FONDO DE SACO	3,50 - 4,00	4,50	X	-	-
CARRETERA LOCAL EN TRONCO EN LA ZONA MEDIA Y DE MONTAÑA	4,00 - 4,50	5,00	X	-	-
CARRETERA LOCAL EN TRONCO EN LA ZONA DE LA RIBERA	5,50 - 6,00	6,00 - 6,50	-	-	X

En los siguientes esquemas se reflejan gráficamente los distintos tipos de secciones de calzada para actuaciones Tipo E.



13.2. TIPOS DE ACTUACIONES

La clasificación se ha establecido en los siguientes tipos de obras:

1. Autovía

Actuaciones de construcción de Autovías de nuevo trazado, con formación de nueva calzada.

2. Duplicación de calzada

Esta actuación permite aumentar la capacidad de una carretera preexistente a base de pasar de una carretera convencional a una de calzadas separadas, aprovechando la calzada existente.

3. Reforma de carretera

Este tipo de actuación coincide con la denominada de carácter Intensivo (Tipo I), incluyendo tres tipos de obra fundamentales:

- Aumento de la sección transversal de la carretera.
- Mejora del trazado en planta de la carretera, sin abandonar de manera completa la plataforma viaria preexistente.
- Rectificación del perfil longitudinal cumpliendo los dos supuestos anteriores.

4. Adecuación de carretera. Ensanche y Mejora

Este tipo de actuación coincide con la denominada de carácter Extensivo (Tipo E), y contempla intervenciones de:

- Correcciones limitadas de trazado en planta o alzado.
- Formación de cunetas pisables.
- Refuerzo del firme.
- Mejora sustancial de las protecciones, señalización y balizamiento.

5. Variante de población

En aquellos itinerarios de carreteras convencionales donde de manera global no se hubiera planteado una actuación generalizada en todo el eje o una nueva vía alternativa, se denomina variante de población aquel nuevo trazado que evite la interferencia del tráfico en la trama urbana de una determinada localidad.

6. Modificación de Intersección o Enlace

Se trata de intervenciones centradas en reorganización de accesos, intersecciones o enlaces

de la red de carreteras, de forma que se mejoren sus características funcionales y su seguridad.

7. Nueva infraestructura

Se trata de actuaciones de implantación de nuevos tramos de infraestructura de carretera en zonas que carecían de ella, por ejemplo construcción de nuevos puentes u obras de carácter complementario de otras obras principales.

8. Actuaciones Complementarias

Se trata de obras que incluyen actuaciones complementarias, como puede ser mejora de intersecciones, cambio de estructuras, ampliación de plataforma, etc.

9. Refuerzo de firme

Se trata de obras de refuerzo de firme actuando exclusivamente en el pavimento si bien pueden incluirse obras auxiliares de drenaje...

10. Obra de reparación

Actuaciones de reparación de infraestructuras (puentes, túneles...) de carácter específico y localizado.

11. Varios

Se trata de obras de adaptación a nuevas normativas como el caso de los túneles, Ley de Ruidos, y de corrección de problemas medioambientales existentes (pasos de fauna...). Asimismo, incluye aspectos tales como el estudio o proyecto de grandes infraestructuras como las super-Rondas de Pamplona y la conexión de Pamplona con Francia por Luzaide/Valcarlos.

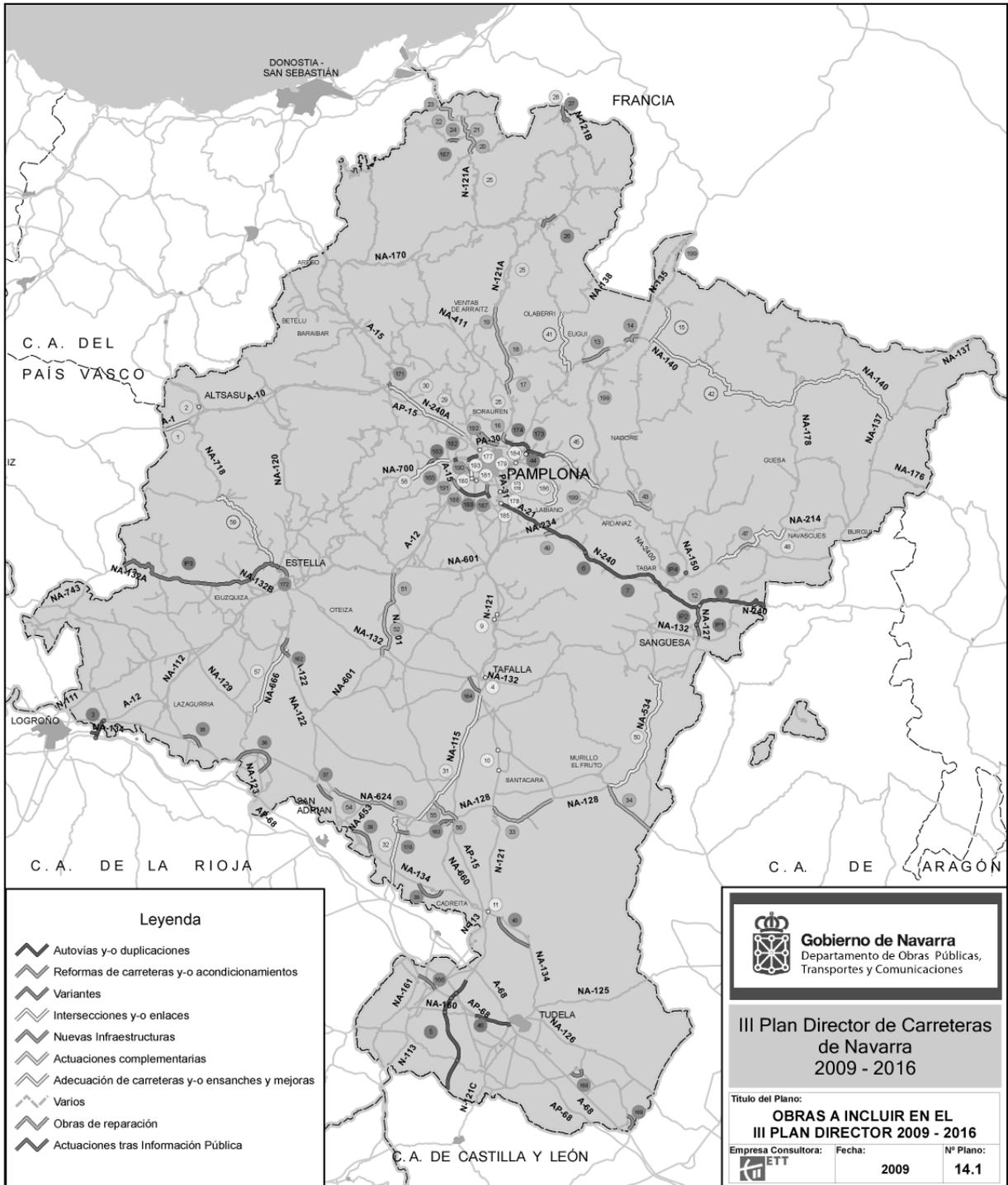
14. PROPUESTA DE ACTUACIONES

A partir del diagnóstico efectuado y de la determinación de las necesidades de intervención, se ha procedido a realizar las propuestas de intervención que se basan fundamentalmente en las propuestas no ejecutadas del II Plan Director, y en nuevas propuestas que tienen que ver con las conexiones exteriores de Navarra, mayores exigencias en la intervención en un itinerario, funcionalidad de la red de la Comarca de Pamplona, y adaptación a nuevas normativas.

Como obras a incorporar en este III Plan Director están las siguientes actuaciones:

OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

Autovías, Duplicaciones de calzada, Red de interés de la Comunidad Foral,
Variantes de población, Comarca de Pamplona



OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

Autovías, Duplicaciones de calzada, Red de interés de la Comunidad Foral,
Variantes de población, Comarca de Pamplona

1	Zordia - Olazagutía	38	Variante de Azagra	178	Rotonda de Noain
2	Acceso Sur Altsasu/Albasua	39	Variante de Milagro	179	Semeniace "Mutilloa"
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 (Egusa) (NA-136)	181	Enlace Ikastola San Fermín
5	A-15. Límite Provincia Navarra - Tudela Enlace AP-15	42	Actuaciones mejora funcionalidad Auritz / Burguete - Ezcarroz - Ochagavía - Isaba (NA-140)	182	Desdoblamiento tramo: San Jorge - Puente de Landaben
6	Tramo 2.2. Enlace Salinas / Idocin - Izco	43	Murillo de Lónguida - Villaveta	183	Desdoblamiento tramo: Variante de Orcoyen - 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 Tallunbe - Aeropuerto - Noain
9	Enlace de acceso Barásain 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) - Orradre	187	Variante de Eskirotz
11	Variante y mejora intersección de Los Abetos	48	Actuaciones puntuales de mejora del tramo Domeño - Navascues	188	Vial: Autovía Logroño - Zizur Mayor - Eskirotz Vial A-12 - Zizur Mayor - Eskirotz. Una calzada
12	Rehabilitación del Puente de Liédena	49	Campanas - Yámoz	189	Vial: A-12 - Zizur Mayor - Eskirotz. Desdoblamiento
13	Túnel de Ero	50	Cáseida - Carcastillo	190	Puente Barañáin - Landaben
14	Túnel de Mezkriz	51	Puente la Reina - Mendigorria	191	Guenduláin - 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 Barañáin 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 - Etuláin	55	Venta de Añás - Marcilla	195	Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase I
19	Variante de Clagüe - Ventas de Arriaz (Incluida Vta. de Arriatz)	56	Puente de Marcilla	196	Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase II
20	Sunbilla - Ebalzar	57	Allo - Sesma	197	Plan de acción de aplicación de la Ley de Ruidos
21	Ebalzar - Bera	58	Enlace de Arazuri (A-15) - Ebrauri	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 Luzarde / Valcarlos
23	Puente de Endarriatsa	162	Variante de Allo	IP1	Rotonda de acceso al polígono de Rocaforte
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 Irurita - 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 Irurtzun		
33	Caparroso - Mérida	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 Lodosá	175	Rotonda de Sariñuren Fase I		
37	Variante de Andosilla	176	Rotonda de Sariñuren Fase II		
		177	Rotonda de Berriciz		

LEYENDA

3	Autovías y-o duplicaciones	1	Actuaciones complementarias
16	Reformas de carreteras y-o acondicionamientos	28	Adecuación de carreteras y-o ensanches y mejoras
26	Variantes	194	Varios
4	Intersecciones y-o enlaces	12	Obras de reparación
13	Nuevas infraestructuras	IP1	Actuaciones añadidas tras Información Pública

Número de Actuaciones: 101

Gobierno de Navarra
Departamento de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones

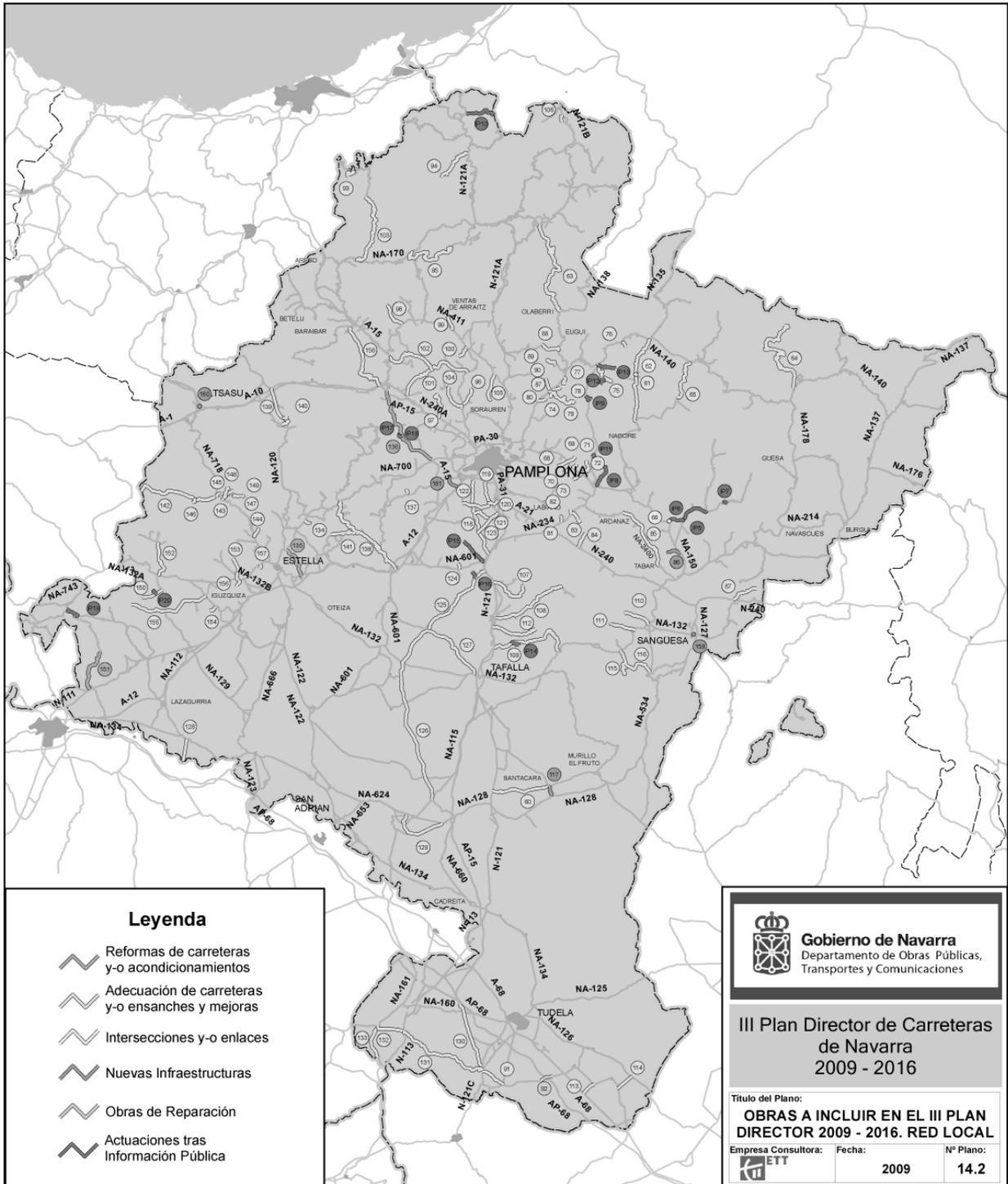
III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 - 2016

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

Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
	2009	L 14.1

OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

Red Local



OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

Red Local

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 86 Nuevas Infraestructuras 92 Obras de Reparación 62 Intersecciones y-o enlaces 60 Adecuación de carreteras y-o ensanches y mejoras IP5 Actuaciones tras Información Pública	
81	Accesos a Cemboraián	114	Buñuel. Accesos puente	147	Artaza - Urra		
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	Eskirotz - 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 - Urtasun	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		



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: 	Fecha: 2009	Nº Plano: L 14.2
---	-------------	------------------

OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016 DETALLE COMARCA DE PAMPLONA



Leyenda	
	Autovías y-o duplicaciones
	Reformas de carreteras y-o acondicionamientos
	Variantes
	Intersecciones y-o enlaces
	Nuevas Infraestructuras



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>	<small>Fecha:</small>	<small>Nº Plano:</small>
	2009	14.3

Autovías-Duplicaciones de calzada**A-1. Autovía del Norte-Obras Complementarias**

1. A-1. Ziordia-Olazagutia. Esta actuación recoge las obras complementarias que se desarrollarán en el entorno de la Autovía N-I Altsasu/Alsasua-Etxegarate para dotarla de todos los servicios y obras que complementen la funcionalidad de esta vía de gran capacidad.

2. A-1. Acceso Sur Altsasu/Alsasua. Como obra específica en el entorno de la Autovía N-I Altsasu/Alsasua-Etxegarate, se contempla la formalización de un convenio con el Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua al objeto de proceder a la reforma del actual acceso sur a dicha localidad, que en la actualidad se realiza a través de un paso inferior bajo el ferrocarril de condiciones estrictas de anchura y gálibo.

A-12. Autovía del Camino de Santiago

3. A-12. Conexión A-12 con futura A-68 en La Rioja. Con esta actuación, de acuerdo con el Convenio suscrito entre el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento, se dará continuidad a la autovía A-12 hacia Logroño y Burgos mediante su conexión con la futura A-68 y la AP-68, en La Rioja.

AP-15. Autopista de Navarra

4. AP-15. Nuevo enlace de Tafalla. En convenio con Audenasa, se plantea un nuevo enlace de conexión entre la AP-15 y la NA-132.

A-15. Autovía de Navarra

5. A-15. Límite Provincia Navarra-Tudela (Enlace AP-15). Esta actuación, en Navarra, y en coordinación con el Ministerio de Fomento, es el último tramo de la autovía Soria-Tudela, itinerario de alta capacidad que conecta Navarra con Castilla-León y con Madrid, cerrando el esquema de la red de gran capacidad de la Comunidad Foral.

A-21. Autovía del Pirineo: Pamplona-Jaca-Huesca

6. A-21. Tramo 2.2: Enlace de Salinas/Idocin-Izco. Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.

7. A-21. Tramo 3: Izco-Venta de Judas. Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.

8. A-21. Tramos 4 y 5: Venta de Judas-Límite de Provincia (incluida mejora de conexión con Sangüesa) (IP2). Con esta actuación se finalizará el tramo navarro de la Autovía del Pirineo A-21: Pamplona-Sangüesa-Jaca-Huesca (antigua N-240). Se trata de la construcción de los Tramos 4

(Venta de Judas – Yesa) y 5 (Yesa – límite de provincia). La construcción y financiación de estos tramos se llevará a cabo mediante la fórmula de concesión con peaje en sombra, siempre en coordinación con la actuación a desarrollar por el Ministerio de Fomento en el tramo aragonés limítrofe con Navarra. La actuación se complementa con la mejora de la conexión de la autovía con el polígono industrial de Rocaforte en Sangüesa. El presupuesto incluye las expropiaciones, las obras y la asistencia técnica a la Dirección de Obra.

Pamplona – Valle del Ebro**N-121. Pamplona-Tudela**

9. N-121. Enlace de acceso a Barasoain y Gariñoain. Se trata de la construcción de un enlace de acceso a ambas localidades situado entre ambas. Este enlace mejorará sensiblemente las condiciones de seguridad frente a las intersecciones existentes en la actualidad.

10. N-121. Intersecciones de Pitillas y Murillo el Cuende. Se trata de la reorganización de la intersección de Pitillas y la mejora de su perfil longitudinal y de la intersección de Murillo el Cuende. La intersección de Murillo el Cuende coincide con un Área de Descanso situada en la margen derecha de la carretera, frente a la incorporación de la carretera de Pitillas. Carece de carriles de deceleración y aceleración en dirección a Pamplona, y al utilizarse el área de descanso existente como carril de entrada al pueblo, se produce confusión entre los diversos movimientos.

11. N-121. Variante y mejora intersección de Los Abetos. La carretera N-121 en su tramo final junto al Hostal Los Abetos, presenta dos intersecciones muy próximas una de otra. La primera con la NA-134 a Cadreita, y la segunda con la N-134 hacia Valtierra y la carretera N-113 a Castejón y Madrid. Se prevé la realización de una variante de trazado en el último tramo de la N-121, y la formación de una nueva intersección mediante un paso a distinto nivel y una rotonda donde confluyan las cuatro carreteras permitiendo la reordenación y distribución del tráfico.

Pamplona-Jaca-Huesca**N-240. Pamplona-Huesca**

12. N-240. Rehabilitación del puente de Liédena, como mejora de puntos estrictos de la N-240

Pamplona-Francia por Zubiri**N-135. Pamplona-Francia por Luzaide/Valcarlos**

13. N-135. Túnel de Erro. Con esta nueva actuación se pretende promover una notable

mejora de la carretera N-135 entre Zubiri y Erro, mediante la construcción de un túnel para salvar el puerto de Erro, actuación que hace compatible la reforma de dicha carretera con las condiciones ambientales de la zona y con la inversión adecuada a tal fin.

14. N-135. Túnel de Mezquiritz. Como continuidad con el objetivo de promover una notable mejora de la carretera N-135, esta actuación permitirá salvar el puerto de Mezquiritz mediante la construcción de un túnel. Esta actuación contempla, asimismo, la variante de Espinal.

15. N-135. Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad, para completar el acondicionamiento de todo el itinerario.

Pamplona-Francia por Belate

N-121-A. Pamplona-Behobia

16. N-121-A. Túnel de Ezcaba-Enlace Oricáin. Esta actuación tiene como objeto la continuidad de la carretera N-121-A entre la salida norte de los nuevos Túneles de Ezcaba y el tramo de tres carriles construido entre Oricain y Sorauren. La reforma de este tramo de carretera contemplará la solución de acceso a la localidad de Oricain y a la carretera del Valle de Ezcabarte

17. N-121-A. Variante de Ostiz. Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.

18. N-121-A. Variante de Ostiz-Etuláin. Se trata de la transformación como vía de gran capacidad del tramo de carretera N-121-A entre el final de la Variante de Ostiz y el inicio de la Variante de Olagüe. Las características de este tramo de carretera, una vez reformado, serán equivalentes a las adoptadas para la transformación del Eje Pamplona-Francia por Belate, e incluirá la reforma de la intersección de acceso a Burutain.

19. N-121-A. Variante de Olagüe-Ventas de Arraitz (incluida Vte. de Arraitz). Se trata de la transformación como Vía de Gran Capacidad del tramo de carretera comprendido entre el final de la Variante de Olagüe y el inicio de los túneles de Belate, en Arraiz. Las características de este tramo de carretera reformado serán las correspondientes a las adoptadas para la transformación del Eje Pamplona-Francia por Belate, e incluirán la reforma de las intersecciones de Lanz y el acceso al Valle de la Ulzama por Lizaso, así como la variante de Ventas de Arraiz.

20. N-121-A. Sumbilla-Etxalar. Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.

21. N-121-A. Etxalar-Bera. Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.

22. N-121-A. Bera-Endarlatsa. Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.

23. N-121-A. Puente de Endarlatsa. En construcción están los tramos comprendidos entre los núcleos de Sumbilla/Etxalar, Bera, Endarlatsa y Puente de Endarlatsa, con características de vías de altas prestaciones con tres carriles en las rampas de subida y nuevo trazado separado de la carretera actual en convenio con la Diputación Foral de Guipúzcoa que está trabajando en el tramo comprendido entre Endarlatsa y la ZAISA de Behobia

24. N-121-A. Accesos sur a Bera. De forma complementaria se mejora el acceso sur a esta población.

25. N-121-A. Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad para completar el acondicionamiento de todo el itinerario.

N-121-B. Pamplona-Francia por Baztán

26. N-121-B. Variante de Irurita-Elizondo. Con esta actuación se completa la continuidad en el trazado en el tramo con más tráfico del valle del Baztán. La actuación circunvala, por el Norte, las localidades de Irurita y Elizondo-Elbetea, estando contemplado en el trazado el desarrollo urbanístico del Valle de Baztán.

27. N-121-B. Variante de Dantxarinea. Esta actuación prevé reordenar y ampliar la capacidad de circulación en el entorno fronterizo del tramo final de esta carretera.

28. N-121-B. Travesía de Dantxarinea. Esta actuación prevé reordenar y ampliar la capacidad de circulación en el entorno fronterizo del tramo final de esta carretera.

Pamplona-Irurtzun

29. N-240-A. Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (I), comprendiendo las siguientes actuaciones:

√ Aumento longitud vía lenta de Añézcar: ampliación de la longitud del tercer carril en la zona de Añézcar mejorando la capacidad de circulación y la seguridad vial en la zona final del actual carril de vehículos lentos.

√ Nueva vía lenta P.k. 14,2-15,1, dirección Irurtzun: construcción de un tercer carril iniciándose en Erice de Iza y finalizando después del el Paso Inferior existente. Con esta actuación se permite el adelantamiento en un tramo donde los vehículos pesados disminuyen fuertemente su velocidad en rampa.

√ Modificación del perfil longitudinal P.k. 15,6-16,2 (Intersección Sarasate): eliminación de dos cambios de rasante y zonas de rampa del 6-7% de pendiente, estableciendo una pendiente uniforme del 3,6%.

√ Mejora de la intersección de Aristegui: construcción de carriles de aceleración y de la mejora del balizamiento y señalización en la zona de influencia de la intersección.

√ Mejora de la intersección de Sarasate: construcción de un carril de aceleración, en dirección a Irurtzun, y de la mejora del balizamiento y señalización en la zona de influencia de la intersección.

√ Mejora de la intersección de Errotazar: Se trata de canalizar los accesos a las fábricas de Norton, Aluminios Jealser y Carrocerías Errotazar mediante la formación de una nueva intersección.

√ Control de accesos a Hostal y Residencia de Ancianos en Sarasa (P.k. 11,7): construcción de isletas que canalicen el tráfico, y de nuevos carriles de deceleración y aceleración, con la señalización correspondiente.

√ Control de accesos a Hostal y Gasolinera (P.k. 15,0): construcción de isletas que canalicen el tráfico, en las dos márgenes de la carretera, y de nuevos carriles de deceleración y aceleración, con la señalización correspondiente.

√ Modificación del perfil longitudinal (P.k. 7,3) (Polígono Industrial): modificación del perfil longitudinal de la carretera al objeto de mejorar la visibilidad de cruce en la salida del Polígono Industrial existente en la margen derecha de la carretera.

√ Modificación del perfil longitudinal (P.k. 10,7) (Intersección Aristegui): rectificación del perfil longitudinal para poder tener suficiente visibilidad desde el punto alto de la intersección.

√ Control de accesos a Gasolinera (P.k. 11,3): ordenación de los accesos a las dos gasolineras existentes en ambas márgenes de la calzada, separando los tráficos procedentes del carril de aceleración de la intersección de Sarasa.

30. N-240-A. Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (II), comprendiendo las siguientes actuaciones:

√ Nueva vía lenta (P.k.14, 5) en dirección hacia Pamplona: construcción de un tercer carril desde el Paso Inferior existente hasta Erice de Iza. Con esta actuación se permite el adelantamiento en un tramo donde los vehículos pesados disminuyen fuertemente su velocidad.

√ Modificación del perfil longitudinal en la Intersección de Ariz (P.k. 12,4): eliminación de un cambio de rasante en el P.k. 12,4 para mejorar la visibilidad desde el cruce de Ariz.

√ Mejora de las Intersecciones de Loza, Oteiza, Añézcar, Sarasa y otras: mejora del balizamiento y de la señalización vertical, así como en la prolongación de los carriles de deceleración y en la construcción de carriles de aceleración.

√ Modificación del perfil longitudinal en la entrada a Erice: rebajar la calzada a la entrada a Erice para mejorar la visibilidad de la nueva intersección.

Red de Interés de la Comunidad Foral

31. NA-115. Tafalla-Peralta. Se trata de una actuación de ensanche y mejora que proporcione a esta carretera unas adecuadas condiciones de funcionalidad, tanto en plataforma como en trazado (en planta y alzado).

32. NA-115. Peralta-Rincón de Soto. Se trata de una actuación que proporcione a esta carretera unas adecuadas condiciones de funcionalidad, tanto en plataforma como en trazado (en planta y alzado).

IP1. NA-127. Rotonda de acceso al polígono industrial de Rocaforte en Sangüesa.

33. NA-128. Caparros-Mélida. Se trata de una actuación de ensanche y mejora de esta carretera que proporcione unas adecuadas condiciones de funcionalidad, tanto en plataforma como en trazado en planta y alzado.

34. NA-128. Carcastillo-Límite provincia de Zaragoza. En continuidad con este itinerario se plantea una actuación de ensanche y mejora de esta carretera.

IP3. NA-132-A. Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad.

NA-134. Eje del Ebro

35. NA-134. Variante de Mendavia. Tiene como objeto el mejorar las características y continuidad de esta carretera en el Eje del Ebro, como vía vertebradora de su margen izquierda. Con la construcción de la Variante de Mendavia se elimina las dificultades que el paso de la carretera NA-134 genera en la travesía de dicha localidad y, a su vez, se separan de dicha carretera los tráficos propiamente urbanos.

36. NA-134. Variante de Lodosa. El trazado de esta variante permitirá circunvalar dicha población por el noreste, discurriendo paralela al río Ebro, y dando continuidad a la NA-134. Asimismo, las

obras comprenden el ensanche y mejora de la carretera entre Lodosa y Sartaguda, hasta la intersección con la carretera NA-123.

37. NA-134. Variante de Andosilla. El trazado de esta variante permitirá circunvalar dicha población por el suroeste, discuriendo paralela al río Ega, y dando continuidad a la NA-134.

38. NA-134. Variante de Azagra. Se trata de construir una variante de esta carretera que evite el paso por la localidad de Azagra.

39. NA-134. Variante de Milagro. El trazado de la variante de Milagro permitirá circunvalar dicha población por el suroeste. La construcción de esta variante lleva implícita la construcción de un nuevo puente sobre el río Aragón.

40. NA-134. Variante de Valtierra y Arguedas. Las actuales travesías de Valtierra y Arguedas constituyen uno de los puntos más conflictivos de esta carretera. Su construcción dará continuidad al Eje del Ebro en este tramo. Con la construcción de esta variante se eliminan las dificultades que el paso de la carretera NA-134 genera en las travesías de dichas localidades.

41. NA-138. Conjunto de Actuaciones para la mejora de la funcionalidad (Eugui).

42. NA-140. Conjunto de Actuaciones para la mejora de la funcionalidad: Auritz/Burguete-Ezcároz-Ochagavía-Isaba. Estos tramos no reúnen las suficientes características geométricas y homogéneas de plataforma y trazado que proporcione unos niveles adecuados de funcionalidad. Atendiendo a las especiales características ambientales de la carretera y de la zona se realizarán las siguientes intervenciones: Establecer una plataforma mínima de 6/6 en todo el recorrido, mediante la implantación de cunetas pisables; Acometer cambios puntuales de trazado donde sea factible; Mejorar sistemas de drenaje, acondicionar travesías y reordenar accesos, sobrecanchos en curvas, etc.; Mejora en señalización, protección y balizamiento. Todas estas actuaciones con la adecuada protección ambiental.

43. NA-150. Murillo de Lónguida-Villaveta. Con esta actuación se pretende dar continuidad y concluir la reforma del itinerario entre Aoiz y Lumbier.

44. NA-150. Desdoblamiento tramo: Huarte-Egüés a la salida de Pamplona debido a la creciente intensidad de tráfico generado por las urbanizaciones existentes en sus márgenes.

45. NA-150. Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad.

IP4. NA-150. Rotonda de acceso a Lumbier.

46. NA-160. Desdoblamiento tramo: Enlace A-68-AP-68, motivado por la actividad industrial que precisa de la construcción de vías de servicio que faciliten el control del itinerario de esta carretera en este tramo.

47. NA-178. Accesos Valles Pirenaicos. Reforma Puerto de Iso (I)-Orradre. Finalizadas las obras del Puerto de Iso, queda pendiente la mejora de la curva en la que se encuentra el cruce con la carretera de acceso a Orradre.

48. NA-178. Actuaciones puntuales de mejora del tramo Domeño-Navascúes. Como finalización de la actuación en el itinerario Lumbier-Navascúes-Ezcároz, se actuará en estos tramos de la NA-178

49. NA-234. Campanas-Yárnoz. Este tramo se ve afectado por la construcción de la balsa de Monreal, parte integrante del Proyecto del Canal de Navarra con una cota de inundación que afecta a esta carretera en la parte próxima a la A-21; en consecuencia se hace necesario modificar su trazado.

50. NA-534. Cáseda-Carcastillo. Este tramo de la Red Foral presenta una plataforma inferior a 5 metros de anchura por lo que precisa una actuación de ensanche y mejora, a pesar de su escaso tráfico para adecuarlo a su funcionalidad actual.

51. NA-601. Puente la Reina-Mendigorría El tramo objeto de esta actuación tiene una estricta anchura de plataforma, sin arcones y discurre entre las poblaciones de Puente la Reina y Mendigorría. Se trata de proceder a las obras de acondicionamiento de esta carretera de forma que se potencie como vía de comunicación de la zona de Mendigorría con la autovía A-12.

52. NA-601. Mendigorría-Larraga. Al igual que el tramo anterior, esta actuación plantea un ensanche y mejora de esta carretera entre las poblaciones de Mendigorría a Larraga. Se trata de proceder a las obras de acondicionamiento de esta carretera de forma que se potencie como vía de comunicación de la zona de Larraga con la autovía A-12.

53. NA-624. Peralta-Altos de Peralta. Esta actuación contempla la continuación del ensanche y mejora de la carretera de conexión de Peralta y San Adrián, en su tramo comprendido entre Peralta y los Altos de Peralta, al objeto de dar continuidad al tramo ya reformado entre Altos de Peralta y San Adrián.

54. NA-624. Altos de Peralta-Andosilla. Se realizará el ensanche y mejora de la carretera de conexión de Peralta y Andosilla, en su tramo com-

prendido entre Altos de Peralta y Andosilla, mediante una actuación que contempla la ampliación de la plataforma y la reforma localizada del trazado en planta y alzado.

55. NA-660. Venta de Arlás-Marcilla. Esta actuación pretende mejorar las condiciones de esta carretera, de acuerdo con su carácter de Red de Interés de la Comunidad Foral, y como conexión entre la NA-128 y la NA-115.

56. NA-660. Puente de Marcilla. Esta actuación supone la rehabilitación del puente sobre la AP-15 de esta carretera.

57. NA-666. Allo-Sesma. Esta actuación pretende mejorar las condiciones de esta carretera, de acuerdo con su carácter de Red de Interés de la Comunidad Foral, y como conexión con la A-12 en Estella.

58. NA-700. Enlace de Arazuri (A-15)–Etxauri. Mejora de esta carretera en su tramo inicial a la salida de Pamplona.

59. NA-718. Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad entre Estella y Zudaire.

Red Local

Las actuaciones en la Red Local se centran en su adecuación funcional mediante propuestas generalmente de ensanche y mejora de acuerdo con los criterios técnicos a aplicar según tipo de red y tipo de terreno. El ensanche y mejora pretende ampliar no tanto la capacidad de la red, sino su seguridad por construir calzadas/plataforma que permitan el cruce de dos vehículos en condiciones de seguridad, el tránsito peatonal en las cercanías de los cascos separado del resto del tráfico, y la resolución de los problemas en intersecciones y travesías conflictivas de la red.

La Red Local por su longitud representa con sus 2.206,43 kilómetros el 56,68% del total de la Red Foral, con características de calzada/plataforma inferiores a 5 metros en 880 kilómetros (42% de la Red Local) y entre 5-7 metros en 647,2 kilómetros (30,9% de la Red Local).

Por ello este III Plan recoge las propuestas a realizar en los itinerarios con mayores problemas de anchura, peligrosidad y funcionalidad. Las propuestas de actuación son las siguientes:

60. NA-1240. Caparroso-Traubuenas-Santacara como parte de la mejora y cambio de clasificación de esta carretera y la NA-128

61. NA-1720. Arce-Auritz/Burguete. Mejora del tramo de carretera entre Arce y Auritz/Burguete.

62. NA-1720. Mejora de intersección de Lusareta. Ensanche y mejora de esta carretera con características adecuadas a sus condicionantes medioambientales, aumentando su sección transversal mediante cunetas pisables.

63. NA-1740. Irurita–Eugui. Ensanche y mejora de esta carretera con características adecuadas a sus condicionantes medioambientales, aumentando su sección transversal mediante cunetas pisables.

64. NA-2012. Cuatro Bordas–Iratí. Mejora de este acceso al Santuario de Nuestra Señora de las Nieves sin ampliación significativa de la sección transversal.

IP5. NA-2100. Cruce NA-2101 – Cruce de Imirizaldu. Ensanche y mejora de este tramo de carretera.

65. NA-2040. Itoiz-Garralda. Tramo: Oroz-Betelu - NA-140. Ensanche y mejora de esta carretera completando el itinerario por Oroz-Betelu con Aoiz.

66. NA-2101. Cruce NA-150-NA-2101. Mejora de esta carretera de conexión con el eje de la NA-150 Pamplona-Aoiz-Lumbier.

IP6. NA-2101. Accesos a Sansoain. Mejora de los accesos desde la actual NA-150.

IP7. NA-2104. Accesos a Zabalza (Urraúl Alto). Mejora de los accesos desde la actual NA-2103.

67. NA-2113. Accesos al Monasterio de Leyre. Mejora de los accesos desde la actual N-240.

68. NA-2321. Accesos a Azpa. Mejora del acceso desde la NA-150.

69. NA-2322. Accesos a Mendióroz. Mejora del acceso desde la NA-150.

70. NA-2323. Accesos a Yelz. Mejora del acceso desde la NA-150.

71. NA-2324. Accesos a Uroz. Mejora del acceso desde la NA-150.

72. NA-2325. Accesos a Redín. Mejora del acceso desde la NA-150.

73. NA-2326. Accesos a Lerruz. Mejora del acceso desde la NA-150.

IP8. NA-2328. Accesos a Beortegui. Mejora de los accesos desde la actual NA-2330.

74. NA-2329. Accesos a Irure. Mejora del acceso desde la NA-150.

IP9. NA-2331. Accesos a Ardaiz. Mejora de los accesos desde la actual NA-2330.

75. NA-2332. Accesos a Aintzioa. Mejora del acceso desde la N-135.

IP10. NA-2333. Accesos a Esnotz. Mejora de los accesos desde la actual NA-2330.

76. NA-2334. Accesos a Mezkiritz. Mejora del acceso desde la N-135.

77. NA-2335. Accesos a Osteriz. Mejora del acceso desde la N-135.

78. NA-2336. Accesos a Ilarratz. Mejora del acceso desde la N-135.

79. NA-2337. Setoain–Errea. Mejora del acceso desde la N-135.

80. NA-2338. Accesos a Akerreta. Mejora del acceso desde la N-135.

81. NA-2341. Accesos a Cemboriain. Mejora del acceso desde la NA-234.

82. N-2342. Accesos a Unciti. Mejora del acceso desde la NA-234.

83. NA-2343. Accesos a Najurieta. Mejora del acceso desde la NA-234.

84. NA-2346. Accesos a Alzórriz. Mejora del acceso desde la N-240.

IP11. NA-2352. Accesos a Oscáriz. Mejora de los accesos desde la actual NA-2330.

IP12. NA-2381. Accesos a Loizu. Mejora de los accesos desde la actual NA-2332.

85. NA-2400. Iriso-Tabar. Ensanche y Mejora de este itinerario de la red local de conexión de la NA-234 con la NA-178 por el valle de Izagaondoa.

86. NA-2405. Puente sobre el río Irati entre la NA-150 y el cruce de San Vicente (Urraul Bajo) como mejora del acceso a esta población.

87. NA-2515. Accesos a Inbuluzketa. Mejora del acceso desde la N-135.

88. NA-2520. Iragi-Urtasun. Mejora del acceso desde la NA-138.

89. NA-2530 Accesos a Usetxi. Mejora del acceso desde la N-135.

90. NA-2531 Accesos a Leranotz. Mejora del acceso desde la N-135.

91. NA-3042. Cascante-Ablitas, como parte del itinerario de conexión junto con la NA-6900 con la A-15 entre Tudela y Límite Provincia

92. NA-3042. Mejora del puente sobre la AP-68. Incluida en la mejora de este itinerario.

93. NA-4016 Accesos a Arano. Mejora del acceso desde la NA-4150 de conexión con Guipúzcoa desde el Polígono Industrial de este localidad.

94. NA-4020 Accesos a Arantza. Mejora del acceso desde la N-121A.

95. NA-4040. Urrotz-Saldías. Mejora del acceso desde la NA-170.

96. NA-4102. Belzunze-Usi. Mejora del acceso desde la NA-4100 y N-240-A.

97. NA-4109. Arístegui–Osinaga. Mejora del acceso desde la N-121-B.

98. NA-4112. Jauntsaratz–Beruete. Mejora del acceso desde la NA-411.

99. NA-4116. Accesos a Eltzaburu. Mejora del acceso desde la NA-411.

100. NA-4117. Gorrontz-Olano. Mejora del acceso desde la NA-411.

101. NA-4120. Gulina-Aróstegui. Mejora del acceso desde la N-240-A.

102. NA-4130. Valle de Imotz. Mejora del acceso desde la NA-1300.

103. NA-4150. Leitza-Goizueta (mejora de curvas). Mejora de trazado en este itinerario.

104. NA-4220 . Ollacarizquieta–Nuin. Mejora del acceso desde la NA-4100.

105. NA-4241. Accesos a Anotz. Mejora del acceso desde la NA-7020.

106. NA-4402. Accesos a Urdax. Mejora del acceso desde la N-121-B.

IP13. NA-4410. Bera - Lizuniaga. Se trata del ensanche y mejora de dicha carretera.

107. NA-5010. Carrascal-Verja de Barriain. Mejora del acceso desde la N-121.

108. NA-5100. Garinoain–Leoz. Mejora del acceso desde la N-121.

109. NA-5110. Pueyo-Alto de Lerga. Mejora del acceso desde la NA-132.

110. NA-5120 . Accesos a Leache. Mejora del acceso desde la NA-534 en Aibar.

111. NA-5130 . Accesos a Moriones. Mejora del acceso desde la NA-132 en Sada.

112. NA-5161. Accesos a Amatriain. Mejora del acceso desde la N-121.

IP14. NA-5163. Accesos a Sansoain. Mejora de los accesos desde la actual NA-5110.

113. NA-5210. Accesos a Buñuel. Mejora del acceso desde la A-68 en el Pk 109.

114. NA-5211. Buñuel. Accesos puente. Mejora del acceso y de conexión con la NA-126.

115. NA-5320. Accesos a Gallipienzo. Mejora del acceso desde la NA-534.

116. NA-5321. Cáseda–Gallipienzo. Mejora del acceso desde la NA-534.

117. NA-5330. Mejora del Puente sobre el río Aragón entre Mélida y Santacara, ampliando la estructura existente.

118. NA-600. Cizur Menor-Campanas. Se aumentará la sección viaria mediante cunetas pisables y mejora del firme, adecuando su funcionalidad a su papel metropolitano

119. NA-6001. Eskirotz–Noain. Mejora de la red local en el Área Metropolitana con servicio a los Polígonos Industriales

120. NA-6002. Noain-Salinas de Pamplona. Mejora de la red local en el Área Metropolitana.

121. NA-6007. Arlegui–Berriain. Mejora de la red local en el Área Metropolitana.

122. NA-6008. Salinas de Pamplona-Esparza de Galar. Se trata de una actuación de mejora de trazado y sección bordeando la escombrera de la mina de Potasas de Subiza. La actuación prevista se realizará complementariamente al proyecto planificado por Potasas de Subiza para construir una balsa de decantación de los lixiviados de la escombrera. Dado que ambas actuaciones afectan al mismo ámbito, el proyecto se desarrollará estableciendo el correspondiente Convenio con esta Empresa

123. NA-6009. Berriain-Subiza. Mejora de la red local en el Área Metropolitana.

124. NA-6012. Accesos a Úcar. Mejora del acceso desde la NA-601.

IP15. NA-6015. Accesos a Biurrun (Ondarra – Sanatorio). Mejora de los accesos desde la actual NA-601.

125. NA-6020. Carrascal-Artajona. Mejora del itinerario desde la N-121 con ensanche de la sección transversal y establecimiento de cunetas pisables.

126. NA-6030. Artajona-Tafalla. Mejora del itinerario desde la N-121 con ensanche de la sección transversal y establecimiento de cunetas pisables.

IP16. NA-6073. Accesos a Olcoz. Mejora de los accesos desde la actual NA-6021.

127. NA-6100 Cruce de Artajona-Venta de Arlás. La actuación propuesta consistirá en una adecuación funcional de la actual carretera, construyendo cunetas pisables que aumenten la sección viaria

128. NA-6361. Mendavia-La Barca. Ensanche y mejora de la red local hasta el río Ebro.

129. NA-6630. Peralta-Funes-Marcilla. Ensanche y mejora de la red local entre la NA-128 y la NA-115.

130. NA-6830 . Vía Romana. Ensanche y mejora de la red local con cunetas pisables..

131. NA-6900. Cascante-N-113. Esta actuación se refiere a la realización de las obras de ensanche en este tramo que amplíen el ancho de calzada y mejoren su conexión con la futura A-15.

132. NA-6900. N-113-Fitero. Esta actuación se refiere a la realización de las obras de ensanche en este tramo con formación de cunetas pisables que amplíen el ancho de calzada.

133. NA-6991. Fitero-Valverde. Ensanche y mejora de la red local hasta el límite con La Rioja.

134. NA-7006. Accesos a Ugar. Mejora del acceso desde la NA-700.

135. NA-7008. Mejora de accesos al Valle de Yerri por Grocin. Se trata de una actuación tendente a mejorar el actual acceso desde la carretera NA-1110 por Grocin hacia el Valle de Yerri, mejorando la anchura y la sección de la carretera actual.

136. NA-7010. Irurtzun-Ororbia. La carretera de conexión entre ambas localidades no reúne las suficientes características geométricas para proporcionar los adecuados niveles de accesibilidades necesarios en esta zona de alta actividad industrial. Se realizarán obras de acondicionamiento y ensanche hasta dotarla de una sección viaria adecuada.

137. NA-7017. Accesos a Zabalza. Mejora del acceso desde la NA-7015

138. NA-7040. Puente La Reina-NA-700. Mejora de carretera de Puente La Reina a la NA-700.

IP17. NA-7062. Beasoain. Mejora de los accesos desde la actual NA-7063.

IP18. NA-7063. Eguillor. Mejora de los accesos desde la actual NA-7010.

139. NA-7100. Puerto de Lizarraga-Arbizu. Mejora del acceso desde la A-10.

140. NA-7101. Accesos a Dorrao. Mejora del acceso desde la NA-120.

141. NA-7120 . Accesos a Lerate. Mejora del acceso a la zona recreativa del Embalse de Alloz

142. NA-7130. Améscoa Alta. Mejora del acceso desde la NA-718.

143. NA-7131. Accesos a Baríndano. Mejora del acceso desde la NA-718.

144. NA-7134. Accesos a Echávarri. Mejora del acceso desde la NA-718.

145. NA-7179. Accesos a Zudaire (colonia escolar). Mejora del acceso desde la NA-718.

146. NA-7181. Accesos a Ecala. Mejora del acceso desde la NA-718 y NA-7130.

147. NA-7186 . Artaza-Urra. Mejora del acceso desde la NA-718.

148. NA-7187. Accesos a Baquedano (incluido puente). Mejora del acceso desde la NA-718.

149. NA-7188. Accesos a Gollano. Mejora del acceso desde la NA-718.

IP19. NA-7200. Aguilar de Codés. Se trata de la mejora de un tramo de esta carretera.

150. NA-7203. Acceso a Nazar. Mejora del acceso desde la NA-129

151. NA-7230. Viana-Aras. Se trata de la reforma de esta carretera.

152. NA-7240. Accesos a Galbarra en el valle de Lana. Mejora del acceso desde la NA-132-A.

IP20. NA-7252. Accesos a Asarta. Mejora de los accesos desde la actual NA-7203.

153. NA-7361. Accesos a Arteaga. Mejora del acceso desde la NA-132-A.

154. NA-7401. Accesos a Etayo. Mejora del acceso desde la NA-7400.

155. NA-7410 . Oco-Otiñano (p.k. 10,0 a 12,6). Mejora del acceso desde la NA-129.

156. NA-7452. Accesos a Labeaga. Mejora del acceso desde la NA-132-A.

157. NA-7454. Accesos a Arbeiza. Mejora del acceso desde la NA-132-A.

158. NA-7500. Irurtzun-Madotz-Lekunberri. Mejora del acceso desde la A-10.

159. Nueva. Nueva carretera y nuevo puente en Sangüesa (NA-5410). Se trata de construir un

nuevo tramo de carretera en Sangüesa que atraviesa el río Aragón.

160. Nueva. Puente de Zangitu. Altsasu/Alsasua (NA-2410). Construcción de un puente sobre el río Arakil, en Altsasu/Alsasua, para dar acceso desde esta carretera al Polígono industrial existente (NA-2410)

161. Nueva. Enlace de Galar en la A-12-Gazólaz (A-12/NA-7015) como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño (A-12/NA-7015).

Variantes de Población

162. NA-122. Variante de Allo, que evita el paso por el casco urbano y conecta con las carreteras NA-6310 a Arróniz y NA-666 a Sesma, dando continuidad a la NA-122 entre la AP-68 y la A-12.

163. NA-128. Variante de Marcilla. Dentro del itinerario de esta carretera con una mejora conexión con la AP-15.

164. NA-132. Variante Sur de Tafalla como continuidad de la NA-132 hasta la N-121 y AP-15

165. NA-700. Variante de Ororbia. La actuación consiste en la construcción de una variante de la carretera a su paso por la población desviando su trazado por el norte. La actual travesía es especialmente conflictiva por su fuerte pendiente y trazado en planta, así como por las intersecciones existentes en la propia localidad.

166. Nueva. Variante de Corella. Se trata de construir una carretera de nuevo trazado que conecte la carretera NA-161 de Rincón de Soto a Corella, con la N-113, de Pamplona a Madrid, para evitar así el paso por Corella. La actuación lleva implícita la construcción de un nuevo puente sobre el Río Alhama; se considera la posibilidad de realizar el nuevo trazado por el denominado "Camino del Partidero" y el término de Guardé.

167. NA-4000. Variante de Lesaka. Como parte del acceso a su Polígono Industrial.

168. NA-5200. Variante de Ribaforada. Como conexión entre esta carretera y la NA-5202.

169. NA-5200. Variante de Cortes. Con la construcción de esta variante por su lado oriental se interceptarán los viales de comunicación con Novillas y con Mallén, en la provincia de Zaragoza.

170. NA-6631. Variante de Funes. Con la construcción de esta variante se evitará la travesía de vehículos por dicha localidad. Se trata de un nuevo vial que discurre por el Barranco de El Trujal, y mejorará la accesibilidad de Funes desde la carretera NA-115 de Peralta a Rincón de Soto

171. NA-7010. Variante de Irurtzun. La carretera de conexión entre ambas localidades no reúne las suficientes características geométricas para proporcionar los adecuados niveles de accesibilidades necesarios en esta zona de alta actividad industrial. Se realizarán obras de acondicionamiento y ensanche hasta dotarla de una sección viaria adecuada.

172. Nueva. Variante Norte de Estella. Planteada como nueva actuación en este III Plan Director, la variante Norte de Estella consiste en la construcción de un nuevo vial periurbano, apoyado en el tramo de la zona industrial de Estella, que viene a evitar el tráfico de vehículos, especialmente pesados, por la actual travesía de la localidad.

Comarca de Pamplona

173. PA-30. Desdoblamiento: Olaz-Olloki, con características de autovía como prolongación de la PA-30.

174. PA-30. Desdoblamiento: Olloki-Túneles de Ezcaba. Cierre Ronda Este como salida hacia el norte de la Comarca de Pamplona, duplicando el tramo Olloki-Túneles de Ezcaba. Estas actuaciones tienen como objeto continuar la PA-30 desde la glorieta de Huarte hasta Olaz, con solución en variante, y la duplicación del tramo entre Olloki y Arre, conectando con la salida del túnel de Ezcaba hacia la N-121A. En los enlaces se incluirá además su conexión con las siguientes carreteras:

- Conexión con la carretera NA-150 (Pamplona-Aoiz-Lumbier).

- Conexión de la PA-30 con la carretera N-135 (Pamplona-Francia por Luzaide), y salida norte de la Comarca de Pamplona.

- Accesos a desarrollos urbanísticos de la zona

- Su futura conexión con la eventual Ronda Super-Este de Pamplona.

175. PA-30. Rotonda de Sarriguren. Fase I, construyendo un paso inferior para peatones.

176. PA-30. Rotonda de Sarriguren Fase II, mejorando la capacidad de este enlace.

177. PA-30. Rotonda de Berriozar, ampliando la capacidad de la NA-30

178. PA-30. Rotonda de Noain, ampliando la capacidad de la NA-30 y su conexión con la AP-15

179. PA-30. Semienlace de Mutiloa, completando los movimientos posibles en este enlace

180. A-12. Enlace de la Estación del Tren de Alta Velocidad como parte de la operación de su llegada a Pamplona.

181. A-15. Enlace de la Ikastola San Fermín para favorecer la implantación de nuevas actividades residenciales en el entorno de la nueva estación ferroviaria y la A-15.

182. PA-30. Desdoblamiento tramo: San Jorge- puente de Landaben. Se trata de desdoblar la Ronda Norte en dos de los tres tramos que actualmente presentan calzada simple: Tramo entre San Jorge y la Glorieta de acceso a la Variante de Orcoyen; y Tramo Glorieta de Orcoyen-Polígono Landaben. De esta forma la Ronda Norte quedará completamente desdoblará entre el polígono de Landaben y los túneles de Ezcaba, donde se unirá con la Ronda Este. A su vez se une con la Ronda Oeste a través de la Variante de Orcoyen.

183. PA-30. Desdoblamiento tramo: Variante de Orcoyen-enlace de Arazuri. Esta obra tiene por objeto el desdoblar la actual carretera NA-700 entre el enlace de Arazuri de la Ronda Oeste y la nueva variante de Orcoyen hasta la Ronda Norte. De esta forma se establece un vial de gran capacidad entre ambas Rondas y se da apoyo al desarrollo industrial de la zona

184. PA-30. Rotonda de Huarte por seguridad vial como parte de la obra de desdoblamiento entre Olaz y Olloqui.

185. PA-31. Reforma Talluntxe-Aeropuerto-Noain. Esta actuación supone la transformación del acceso actual en cruce al Aeropuerto, mediante la construcción de una glorieta que abarque la reurbanización del entorno, dignificando el acceso existente.

186. NA-2310. Labiano-Aranguren. La terminación del anillo que circunvala el valle de Aranguren pasa por la finalización de las obras de ensanche y mejora de esta carretera, con la construcción del último tramo entre Labiano y Aranguren

187. Nueva. Variante de Eskirotz, como parte de la nueva conexión entre la NA-6001 y la A-12

188. Nueva. Vial A-12-Zizur Mayor-Eskirotz (una calzada). Se trata de la construcción del vial de conexión entre la Autovía Pamplona-Estella-Logroño y el nuevo polígono Industrial Comarca-2. Este nuevo vial se complementa, en su segundo tramo, con la variante de Esquiroz.

189. Nueva. Vial A-12-Zizur Mayor-Eskirotz (desdoblamiento). Se trata de la duplicación del vial de conexión entre la Autovía Pamplona-Estella-Logroño y el nuevo polígono Industrial Comarca-2. Este vial tiene vocación de circunvalar por el sur a Zizur Mayor y redistribuir tráfico en el sur de la Comarca de Pamplona.

190. Nueva. Puente Barañáin-Landaben: construcción de un puente sobre el río Arga entre las localidades de Barañáin y el Polígono Industrial de Landaben que permitirá dar acceso a la localidad desde la PA-30.

191. Nueva. Guendulain-Enlace de Arazuri. Nueva conexión entre el Polígono Residencial de nuevo desarrollo previsto en la A-12, y la A-15 en el enlace de Arazuri facilitando la movilidad exterior a la actual Comarca de Pamplona.

192. Nueva. Vial RVP8 como apoyo a la Urbanización del Sector Norte de Berriozar.

193. Nueva. Accesos Sur a Barañáin y Enlace N-111-A-15: accesos a Barañáin por su zona sur, partiendo desde la carretera NA-1110 (Pamplona-Logroño) y reforma del actual enlace entre la carretera NA-1110 y la Ronda Oeste A-15 en Zizur Mayor.

194. Varias. Desarrollo Estudio Informativo Super-Rondas de Pamplona como reserva de suelo para la construcción fuera del horizonte del Plan de las nuevas Rondas Sur y Este de la Comarca por agotamiento de la capacidad en los tramos existentes.

Varios

195. Varias. Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase I. Se contempla la adaptación de los túneles de la Red Foral a la nueva normativa Europea y Española sobre Seguridad en Túneles, Real Decreto 635/2006.

196. Varias. Adecuación de los túneles de carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase II. Se contempla la adaptación de los túneles de la Red Foral a la nueva normativa Europea y Española sobre Seguridad en Túneles, Real Decreto 635/2006.

197. Varias. Plan de Acción de Aplicación de la Ley de Ruidos, analizando los tramos existentes con problemas de ruido a los colindantes en los tramos en los que superan los 6.000.000 de vehículos equivalentes.

198. Varias. Adecuación de pasos de fauna en infraestructuras en servicio, con el objetivo de evitar los accidentes y atropellos con animales que repercuten a su vez en la seguridad de la red.

199. Varias. Estudios sobre la conexión Pamplona-Francia por Luzaide/Valcarlos.

15. EL PLAN DE CARRETERAS Y LA CONSERVACIÓN

La conservación de carreteras tiene como objetivo primordial el mantenimiento del patrimonio vial de Navarra. Es bien conocido que no es suficiente construir y mejorar las carreteras, por lo que es cada vez más importante la conservación de las mismas, en las debidas condiciones de viabilidad, seguridad y comodidad.

La importancia que el Plan Director de Carreteras de Navarra para el periodo 2009-2016 confiere a la conservación es la cifra de 406,16 millones de euros destinados a la conservación integral, a refuerzos de firmes, a seguridad vial, a travesías y convenios, a inventarios, a acondicionamiento y mejora de infraestructuras, a maquinaria e informática y a la creación de nuevos centros de conservación; es decir, que se destina a conservación un 27,7% del total de la inversión en la Red Foral de Carreteras.

Dentro de las labores de Conservación de las carreteras, destacan las siguientes:

15.1. CONSERVACIÓN ORDINARIA

Es la labor fundamental de la conservación, su misión es mantener la red viaria en las condiciones necesarias de vialidad, seguridad y comodidad. El conjunto de las operaciones de la conservación ordinaria es muy amplio, citando las más importantes:

- Limpiezas de calzadas, arcenes, cunetas, desbroces, señalización, drenaje etc.
- Construcción de cunetas, tanto en tierra como en hormigón, obras de fábrica deterioradas, escolleras de contención de terraplenes y desmontes, etc.
- Correcciones puntuales de firmes en zonas deterioradas.
- Mantenimiento y reparaciones puntuales de señalización vertical y horizontal, balizamiento y barrera de seguridad.
- Operaciones de mantenimiento y reparación de estructuras, incluidas las juntas de dilatación.
- Atención a incidentes producidos tales como accidentes, crecidas de ríos, etc.
- Mantenimiento de la vialidad de las carreteras en periodo invernal, actuando mediante tratamientos preventivos contra el hielo y limpieza de nieves.

La Conservación Ordinaria se realizará de dos formas:

Por medios propios, tanto de personal como de maquinaria y medios auxiliares.

Estas labores se realizan con personal funcionario, y con maquinaria y medios auxiliares de la Administración, dentro de un plan de mantenimiento, por su importancia estratégica, de los Centros de Conservación dependientes directamente del Gobierno de Navarra.

Fundamentalmente, las actuaciones que se realizan por medios propios son limpieza de arce-nes, drenajes, desbroces de hierbas, recrecidos de arce-nes, colocación de señalización vertical y balizamiento, y vialidad invernal.

Mediante contratos de Conservación Integral con empresas especializadas.

El complemento a las labores de Conservación realizado con medios propios se lleva a cabo a través de contratos plurianuales con empresas especializadas en la Conservación de Carreteras.

El procedimiento de combinar medios propios y empresas especializadas, permiten a la Administración el optimizar las prestaciones de ambas actividades y ejercer un control efectivo de las labores de Conservación en la Red de Carreteras de Navarra.

Tanto la conservación por medios propios como conservación integral se distribuye por zonas, que son:

- Distrito Centro Norte (Pamplona y Aoiz)
- Distrito Sur (Tafalla y Tudela)
- Distrito Suroeste (Estella)
- Distrito Oeste (Irurtzun y Mugairi)

Vialidad Invernal.

Para atender a la vialidad invernal se elabora todos los años un Plan de Vialidad Invernal, en el que se recogen los medios disponibles, tanto personales como materiales y se prevé la coordinación entre el personal de Conservación y organismos de tráfico, Policía Foral y Guardia Civil, así como Protección Civil.

15.2. CENTRO AVANZADO DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS

A partir del año 2002 el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones cuenta con un avanzado Centro de Conservación de la Red de carreteras de Navarra, que ha permitido mejorar sustancialmente las tareas de explo-

tación y gestión de este servicio público, mediante la centralización de la información con la aplicación de las nuevas Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones.

Desde el Centro de Conservación, instalado en la sede del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se controlan las instalaciones existentes en la red. Estas son, fundamentalmente:

- Instalaciones de túneles.
- Vialidad Invernal.
- Instalaciones de iluminación y semáforos.
- Paneles de información variable.
- Postes SOS.
- Estaciones meteorológicas.
- Estaciones de aforos.
- Información permanente al usuario.

El Centro de Conservación, cuenta con servicio y personal permanente durante las 24 horas del día, de forma que se garantiza la intervención inmediata ante cualquier posible incidencia relevante, en coordinación con los servicios de Protección Civil.

El III Plan Director plantea el tendido de fibra óptica en ejes básicos de la Red Foral conectados con el Centro de Control, su cambio de equipamiento informático, la mejora del sistema de comunicaciones entre el Centro de Control y los túneles, de manera a detectar de forma automática los incidentes.

15.3. NUEVOS PARQUES DE CONSERVACIÓN EN LOS DISTRITOS

Como parte imprescindible para progresar en la eficacia en la Conservación de la Red de Carreteras de Navarra se promueve la construcción de nuevos Parques de Conservación en los diferentes Distritos en que está dividido el territorio navarro, a los efectos de la gestión de conservación.

Los nuevos Parques de Conservación tienen como objetivo el ubicar, en una zona externa a los núcleos urbanos, modernas instalaciones que permitan el contar con adecuadas oficinas y áreas de servicio para el personal operario, así como las correspondientes zonas de almacenes y garajes para el material y maquinaria de conservación.

Estos Parques de Conservación sustituyen a los antiguos Parques de Camineros que, ubicados actualmente en zonas urbanas, han perdido su funcionalidad, quedando obsoletos.

El Plan de nuevos Parques de Conservación en los Distritos se centra en la construcción de cinco nuevas instalaciones, en Estella, Aoiz, Irurtzun, Tudela y Tafalla.

El Parque de Estella ha sido construido y financiado simultáneamente a la obra de la Autovía Pamplona-Logroño.

Los otros cuatro Parques de Conservación, se prevé su financiación mediante la enajenación, por parte del Gobierno de Navarra, de los edificios, viviendas, oficinas, almacenes y terrenos de los Parques de Camineros que pasarán a descalificarse como tales.

15.4. REFUERZO DE FIRMES

En las carreteras de la red, fundamentalmente en aquellas en las que no se va a intervenir a corto plazo en actuaciones más importantes como mejoras de trazado, duplicaciones de calzada, etc., es necesario programar la mejora de los firmes, que por efecto del tráfico se van degradando con el paso de los años.

El Plan Director prevé actuar en carreteras de la red principal y en la red local, mediante la mejora de los firmes en las mismas.

15.5. SEGURIDAD VIAL

Tal como se indica en la propuesta de actuaciones, el Plan Director prevé mejoras en la seguridad vial, en las carreteras, con un presupuesto de 27,41 millones de euros, actuando en dos vertientes

- Mejora de la señalización, tanto vertical como horizontal, balizamiento y defensa, en toda la red de carreteras.
- Mejora de tramos peligrosos.

Anualmente se redacta un Estudio de Seguridad Vial, en el que se detectan los Tramos de concentración de Accidentes (T.C.A.) y los denominados Tramos Potencialmente Peligrosos (TPP).

En base al Estudio, se planean las actuaciones para su eliminación, mediante actuaciones de gran envergadura, actuaciones localizadas y mejoras de señalización y balizamiento.

Las actuaciones de gran envergadura se incluyen en el plan de mejora de las carreteras, consistiendo en duplicaciones de calzada, mejora de trazado, construcción de variantes, etc.

Las actuaciones localizadas y mejoras de señalización y balizamiento, se gestionan por Conservación, elaborando los proyectos y constru-

yendo las obras. Éstas consisten en mejoras puntuales de trazado, corrección de intersecciones y mejoras de bajo costo, como señalización y balizamiento.

Además el III Plan Director planea adecuar los túneles de carretera existentes al Real Decreto 635/2006 con una inversión específica detallada en las propuestas de actuación.

15.5.1. El caso particular de la seguridad vial para motociclistas

El Gobierno de Navarra quiere poner en marcha una estrategia de seguridad vial para motociclistas centrándose en cuatro ejes:

- Instalación de Sistemas de Protección para motociclistas.
- Adaptación a la normativa estatal vigente: Esta nueva normativa establecerá la obligatoriedad de instalar los sistemas de protección en aquellos puntos de la Red Foral donde es necesario para garantizar la seguridad de los motoristas (NA-138 y otras carreteras).
- Revisión y detección de nuevas necesidades: A través de los propios usuarios, se procederá a detectar nuevas necesidades en puntos concretos de la Red Foral.
- Sensibilización: A través de las asociaciones de motociclistas, llevará a cabo una campaña de concienciación entre jóvenes.

15.6. TRAVESÍAS Y CONVENIOS

Dentro de las actuaciones de Conservación, las travesías de las diversas localidades tienen su importancia ya que en las mismas se superponen un tramo de la Red de la Carretera y una calle de la localidad.

La actuación sobre las mismas se ejecuta mediante un proyecto que se redacta según lo previsto en el Decreto Foral 154/1999, de 10 de mayo, por el que regulan las travesías pertenecientes a la Red de Carreteras de Navarra y el procedimiento para sus obras de reforma.

Las obras son gestionadas por los Ayuntamientos. El Departamento financia parte de las actuaciones, según lo regulado por la Orden Foral 2015/1999, de 20 de mayo.

La construcción de las obras se realiza mediante Convenio con la entidad local correspondiente.

15.7. INVENTARIOS DE LA RED DE CARRETERAS

La Conservación de Carreteras de Navarra cuenta con Inventarios permanentemente actualizados de las principales infraestructuras que integran la Red. Estos Inventarios se han clasificado según lo siguiente:

- Inventario de carreteras actualizado en 2008 y utilizado en la redacción de este III Plan Director.
- Inventario de travesías.
- Inventario de túneles.
- Inventario de puentes.
- Inventario de firmes.

Los Inventarios de la Red de Carreteras de Navarra tienen por objeto el ofrecer un conocimiento permanente sobre el estado de la Red, y el facilitar programas de intervención y mejoras.

16. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

16.1. CONSIDERACIONES GENERALES

Los Planes y Programas desarrollados en el ámbito territorial de la Comunidad Foral de Navarra, deben someterse a Evaluación Ambiental Estratégica en cumplimiento de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de intervención para la protección ambiental.

La aprobación de la Directiva 2001/42/CE, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, supuso un importante hito en el desarrollo de la evaluación ambiental en las herramientas de planificación.

La Directiva, que entró en vigor oficialmente el 21 de julio de 2004, ha sido transpuesta al derecho interno de España mediante la aprobación de la Ley 9/2006, de 28 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Ésta recoge esencialmente el espíritu de la Directiva acogiendo el procedimiento de evaluación propuesto en ella y adaptándolo al caso español, cuyos procedimientos de evaluación de impacto ambiental de planes y programas poseen algunos años de experiencia.

El principal objetivo de estos textos legales es integrar los aspectos ambientales desde las primeras fases de decisión, para lo cual proponen un procedimiento de evaluación que se pone en marcha desde el mismo momento de la concepción y preparación de los documentos de planificación y programación. Al mismo tiempo, proponen, aun-

que sea de forma indirecta, nuevos conceptos ambientales, tales como la sostenibilidad y el desarrollo sostenible, a los cuales, tanto la Directiva como la Leyes mencionan como metas más importantes.

Con este fin se desarrolla como documento complementario al III Plan Director de Carreteras, un Estudio de Incidencia Ambiental, que permite identificar y evaluar los posibles efectos que sobre el medio ambiente pueda tener su aplicación.

El desarrollo y contenido de este Estudio de Incidencia se ajusta tanto a las recomendaciones realizadas por el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente de la Comunidad Foral de Navarra en la fase previa de consultas, como a las indicaciones recogidas en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

La evaluación ambiental estratégica del Plan Director de Carreteras de Navarra 2009-2016, se concibe como un ejercicio integrado en el proceso de elaboración del Plan, atendiendo a los objetivos ya relacionados en la generalidad del documento de planificación y en los capítulos sectoriales en él incluidos.

En una evaluación ambiental estratégica de planes o programas, es importante considerar el factor escala. La consideración de la sostenibilidad y el desarrollo sostenible, como expresión de viabilidad física y ambiental de los sistemas socioeconómicos, obliga a aumentar las escalas de la evaluación.

Si bien el estudio del impacto físico directo de las infraestructuras propuestas en Plan revisten una indiscutible importancia, siempre hay que tener en consideración que estas actuaciones se desarrollarán posteriormente mediante la redacción y aprobación de los oportunos Estudios Informativos y Proyectos de Construcción, figuras que, por su nivel de definición, permiten la redacción de los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental o documentos análogos, donde se realiza una evaluación exhaustiva y a una menor escala de los potenciales impactos producidos. Por tanto, será importante a este nivel de escala, la consideración conjunta del impacto de las infraestructuras simultáneamente consideradas.

De ese modo, se podrán analizar aspectos tales como la fragmentación total del territorio, los grandes cambios de uso del suelo inducidos o los efectos sinérgicos que el sistema de infraestructuras pueda causar en conjunción con otros aspectos económicos y sociales.

Las estrategias de actuación generales para cada uno de los ámbitos territoriales del área de estudio, se concretan en una serie de propuestas de actuación.

La identificación de la incidencia que estas propuestas producirán sobre las principales variables ambientales será desarrollada de forma exhaustiva en el Estudio de Incidencia Ambiental, realizándose previamente un inventario ambiental de la situación actual a la escala adecuada para un Plan de ámbito autonómico como es el Plan Director de Carreteras de Navarra, y después un análisis cruzado de los valores ambientales y los impactos esperados.

El análisis de la legislación aplicable desde el punto de vista medioambiental genera una serie de condicionantes medioambientales a la hora de definir y evaluar las propuestas de actuación que serán contempladas en el Plan. Se tendrán en consideración todas las disposiciones legales vigentes de carácter medioambiental aplicables a un documento de concepción global como es el Plan Director de Carreteras de Navarra, desde el nivel más genérico, como es la Unión Europea, hasta las legisladas por la propia Comunidad Foral de Navarra. La legislación de carácter más específico, será recogida dentro de la Evaluación Ambiental Estratégica con el fin de tenerla en consideración a la hora de establecer las prescripciones generales consideradas en el diseño y construcción de las infraestructuras programadas.

No obstante, en el desarrollo de la evaluación ambiental no se tienen únicamente en cuenta estas prescripciones legales. El análisis en detalle del ámbito de estudio permite identificar los recursos ambientales más valiosos, determinando las áreas relevantes desde el punto de vista de la conservación, fragilidad, singularidad o especial protección. De este modo, el análisis medioambiental de cada una de las actuaciones propuestas dentro del ámbito en el que se desarrollan, da lugar a una serie de condicionantes ambientales más específicos.

A partir de este análisis ambiental, se elaborará una exhausta identificación de la incidencia que se producirá sobre las principales variables ambientales, tales como el medio ambiente urbano, suelo, hidrología e hidrogeología, flora, fauna, paisaje, etc....

El análisis cruzado de los valores ambientales y los impactos esperados, produce una valoración de las actuaciones sobre el medio, procediendo después a una valoración global de las afecciones detectadas.

El Estudio de Incidencia Ambiental pretende completarse con las Medidas preventivas y correctoras previsibles y necesarias para la correcta ejecución del Plan, con la mínima afección posible al medio natural, urbano y social y un Plan de Vigilancia Ambiental, que incluye el control sistemático sobre incidencias detectadas, así como sobre la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras, e incluso, compensatorias, si fuesen necesarias, mediante indicadores de calidad.

Dentro de las Medidas que se recogerán en el Informe, se incluirán una serie de directrices a los respectivos procedimientos de evaluación de impacto ambiental de cada uno de los proyectos, no sólo porque el Plan marcará el contexto en el que éstos han de desarrollarse, sino también porque uno de los puntos esenciales del Plan será dotar de ligazón a todo el sistema como un conjunto inserto en un territorio concreto y en un contexto ambiental dado.

16.2. TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

El III Plan Director de Carreteras se incluye en el Anejo 3A, Apartado C.6 de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de Intervención para la protección ambiental y por lo tanto está sujeto al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones presenta con fecha 30 de julio de 2008 la Propuesta del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 – 2016, de acuerdo con lo previsto en la citada Ley Foral. Con fecha 27 de octubre de 2008, a efectos del trámite de consultas previas, el Servicio de Calidad Ambiental informa sobre el alcance y contenido del Estudio de Incidencia Ambiental.

El 11 de noviembre de 2009 se recibe el III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 – 2016, junto con el estudio de incidencia ambiental para informe sobre la suficiencia del mismo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 33.2. de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo. Con fecha 12 de noviembre de 2009, se emitió informe del Director General de Medio Ambiente y Agua concediendo la suficiencia al estudio. Por Orden Foral 103/09, de 24 de noviembre de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se efectuó el trámite de información pública por un periodo de treinta días. Dicha Orden Foral fue publicada en el Boletín Oficial de Navarra número 149, de fecha 4 de diciembre de 2009. Durante el periodo de información pública se reciben 46 ale-

gaciones, ninguna de ellas con contenido medioambiental. Como resultado de las alegaciones se aumenta en 20 actuaciones y cuatro estudios el conjunto de propuestas del Plan.

El III Plan de carreteras de Navarra 2009 - 2016 además de cubrir su objetivo principal de conseguir un espacio geográfico equilibrado, seguro y competitivo, basado en el bienestar social de sus habitantes a través de una mejora de la red local, el desarrollo de los ejes estratégicos y la construcción de las vías de superior categoría, trata de compatibilizar la necesaria mejora de la red viaria con la protección y el respeto al Medio Ambiente.

Para ello, la propuesta realizada propone la integración de los aspectos medioambientales desde las primeras fases de la toma de decisiones, fases en las que se ha definido el conjunto de actuaciones y su prioridad. Se trata así, de conseguir el máximo nivel de protección del medioambiente promoviendo un desarrollo sostenible de la red de infraestructuras viarias por carretera.

Por Resolución 607/2010, de 8 de abril de 2010, del Director General de Medio Ambiente y Agua, se formula Declaración de Incidencia Ambiental sobre III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009-2016, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

16.3. CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN DE INCIDENCIA AMBIENTAL

El Plan deberá desarrollarse cumpliendo todas las medidas correctoras y de seguimiento ambiental establecidas en el Estudio de Incidencia Ambiental y además las siguientes condiciones:

Afección a espacios naturales protegidos

En este apartado se incluye la afección de los nuevos proyectos sobre la Red Natura 2000, espacios naturales declarados en base a la Ley Foral 9/1996, de 17 de junio de Espacios Naturales de Navarra, ZEPAS y zonas húmedas de acuerdo al Decreto Foral 4/1997, de 13 de enero.

Los proyectos de todas aquellas actuaciones que puedan afectar a la Red Natura o a Espacios Naturales Protegidos deberán presentar un capítulo específico de valoración de la afección ambiental cuya valoración se medirá a través de indicadores tales como número de kilómetros de carretera que afecten a estos espacios y superficie de ocupación, incluyendo la banda de afección completa de la carretera.

Para ello, se habrá de presentar cartografía con los límites de los espacios protegidos, mapas de vegetación y de los hábitats tal como aparecen identificados en la Directiva 92/43/CEE. Todo ello, a la escala adecuada de Proyecto. Esta escala se puede establecer en 1:5.000, pudiendo, y dependiendo de la sensibilidad ambiental de la zona de actuación, ampliarse a escalas de mayor detalle.

En estas zonas, las obras se planificarán en el espacio y en el tiempo, con el objeto de minimizar sus efectos sobre estos ecosistemas frágiles y valiosos. Se incorporarán al proyecto el conjunto de actuaciones auxiliares necesarias para la correcta ejecución del mismo (construcción de vados o badenes, ataguías, caminos auxiliares de obra...). En el caso de construcción de estructuras sobre cursos fluviales, se analizarán con detalle los accesos a ambas orillas, con el fin de minimizar el trasiego de maquinaria por los cauces. Se tratará de evitar la construcción de pilas en los cauces fluviales.

Afección sobre especies de flora o fauna

Los proyectos incluidos en el III Plan de Carreteras de Navarra deberán evitar la afección a especies de fauna y flora amenazada, y en especial a las especies catalogadas como Prioritarias para la Unión Europea, o en Peligro de extinción o Sensibles a la alteración de su hábitat en la normativa navarra.

Se analizará la presencia o no de estas especies catalogadas dentro de la zona de afección de la carretera. Si existen indicios de su presencia, el estudio de impacto ambiental o de afecciones ambientales incorporará un inventario de detalle de estas especies con el objeto de localizarlas y tomar las correspondientes medidas para su protección.

En áreas con flora o fauna catalogada se habrá de tener en cuenta los períodos de intervención, respetando los períodos sensibles de las especies.

Fragmentación de hábitats y alteración de corredores ecológicos.

Se localizarán los posibles corredores para la fauna que se puedan ver interrumpidos por la presencia de nuevos trazados de carretera. Los proyectos incorporarán medidas que reduzcan los impactos a este respecto: adecuación de obras de fábrica y drenajes, construcción de pasos de fauna específicos, incorporación de medidas para reducir de forma efectiva la velocidad máxima de circulación en áreas de máximo riesgo de colisión

como señalización vertical, colocación de badenes, etc.

Para evitar la fragmentación de hábitats se integrarán, en la medida de lo posible, las prescripciones técnicas establecidas en los “Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transportes”, publicados por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

En el caso de las vías ya existentes el Plan incluye un estudio de adecuación de pasos de fauna. Este estudio habrá de seleccionar las vías donde se detecte el mayor número de atropellos y aquellas que atraviesan espacios naturales protegidos.

A partir de los datos de atropellos, presencia de fauna catalogada, análisis de las estructuras transversales existentes en estas vías y de las características geométricas de las mismas se desarrollará una serie de actuaciones encaminadas a la mejora de la permeabilidad de las carreteras y desfragmentación de los hábitats atravesados.

Por otra parte, los nuevos proyectos además habrán de analizar el hecho de la accesibilidad a espacios anteriormente aislados y la consiguiente presión sobre ellos.

Préstamos y Vertederos.

En primer lugar se habrá de considerar, a la hora de proyectar cada una de las actuaciones recogidas en el Plan, el diseño de las mismas, teniendo como objetivo prioritario la máxima compensación de tierras dentro de la obra.

En el caso de que un Proyecto resulte deficitario en tierras, será preciso planificar la demanda y establecer fuentes de árido, bien utilizando el recurso disponible a través de las empresas comerciales de árido existentes en la zona o bien, localizando áreas de extracción cuya explotación resulte compatible con la conservación de los valores ambientales de las zonas afectadas. Se primarán los emplazamientos que afecten a terrenos de cultivo o praderas de siega o diente, frente los que afecten a superficie con cubierta vegetal natural. Se intentará evitar aquellos préstamos cuyo resultado topográfico final de lugar a un hueco permanente con cota significativamente inferior a la de los terrenos colindantes. En cualquier caso, se tratará de recuperar o imitar la topografía original mediante el relleno de los huecos excavados con los excedentes de la propia obra.

En el caso de que las actuaciones generen excedentes de tierra, se proyectarán con antelación las zonas de vertido, primando aquellos

emplazamientos degradados y sobre los que el vertido de tierras suponga su restauración.

Además, se analizará la interacción de estas actuaciones auxiliares con las de otras obras que se proyecten o desarrollen en su entorno inmediato con el objeto de analizar los impactos acumulativos que se puedan generar (Canal de Navarra, puesta en regadío de diferentes sectores de riego ligados al Canal de Navarra, instalaciones fotovoltaicas, subestaciones eléctricas, líneas eléctricas, etc.) y diseñar préstamos o vertederos conjuntos con el objeto de minimizar impactos. La Dirección General de Medio Ambiente y Agua coordinará, en el marco de los procedimientos administrativos pertinentes, la adopción de las soluciones conjuntas que se estimen.

Reutilización de áridos, reciclado de firmes.

Los proyectos que desarrollen el Plan, deberán contemplar la reutilización de áridos procedentes tanto de la demolición de estructuras y firmes de la propia obra como de otras obras que se desarrollen en las inmediaciones y de centros de tratamiento de residuos de construcción y demolición, con el fin de reducir el empleo de recursos naturales, siempre que ello sea viable. Los Proyectos deberán considerar la aplicación de las mejores técnicas disponibles en relación al tratamiento de los residuos, y en especial de los restos de asfalto y hormigón procedentes de tramos abandonados de antiguas carreteras.

En el plazo de un año, se elaborará una propuesta justificada sobre la forma de incorporar, de manera progresiva, los criterios anteriores en las nuevas obras.

Integración ecológica y paisajística de las vías.

Se valorarán aquellas soluciones o alternativas de trazado cuyo diseño permita una óptima adecuación de la infraestructura en base a los distintos contextos paisajísticos. En el análisis de alternativas se priorizarán aquellas propuestas que consigan la mejor compensación de tierras, incluyan la construcción de túneles o falsos túneles y fijen altura de taludes menores y de menor pendiente.

Se analizará y cartografiará la cuenca visual de las nuevas infraestructuras a construir, se cuantificará la afección al paisaje por los cambios originados en el relieve, y por la presencia de superficies denudadas de desmontes y terraplenes.

Se proyectarán taludes con pendientes tendidas, capaces de soportar una capa de tierra vegetal que facilite su revegetación e integración paisajística siempre que las condiciones orográficas del

terreno lo permitan y salvo que se produzca un impacto por la mayor ocupación de superficies que no compense sus ventajas. En caso contrario, se aplicarán las mejores técnicas disponibles para la revegetación de taludes.

Cuando un proyecto afecte a un curso fluvial y una vez finalizadas las obras éste deberá ser restaurado con la recuperación del cauce y revegetación de las orillas hasta su correcta integración ecológica. En estos casos, se planteará la posibilidad del uso de técnicas de bioingeniería.

Los Proyectos en su capítulo de restauración contemplarán la restauración de las zonas de préstamo y vertedero.

Ruido.

El III Plan de Carreteras de Navarra contempla el desarrollo de un Plan de Acción de Aplicación de la Ley del Ruido en infraestructuras en servicio para corregir con las medidas necesarias los puntos de la red que superen los niveles acústicos actuales legalmente establecidos, teniendo en cuenta las zonas de servidumbre acústica y que se encuentran delimitadas en los correspondientes mapas de ruido (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).

Los proyectos de nuevas infraestructuras viarias deberán establecer una coordinación con la planificación urbanística aprobada y prevista para delimitar los espacios comprendidos dentro de la huella sonora y los usos más adecuados. Además, deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en el Real Decreto 1367/2007.

Afección a zonas inundables

Aquellas actuaciones que se prevea afecten a áreas inundables deberán incluir los mapas de inundabilidad de la zona afectada por el proyecto, justificando la afección a zonas inundables en su caso, junto con las medidas adoptadas para la

minimización de los efectos inducidos por la ocupación de llanuras de inundación, análisis de efectos barrera a las aguas, etc.

Contaminación lumínica.

Las nuevas infraestructuras viarias deberán utilizar luminarias sólo en los lugares estrictamente necesarios y usando la tecnología de mejor eficiencia energética y que produzca menor contaminación lumínica. Al menos se deberá dar cumplimiento a las determinaciones recogidas en la Ley Foral 10/2005, de 9 de noviembre, de ordenación del alumbrado para la protección del medio nocturno.

Vías Pecuarias.

En la redacción de todos los Proyectos de carretera que afecten a Vías Pecuarias se deberá solicitar informe previo a la Sección de Planificación y Ayudas del Servicio de Conservación de la Biodiversidad para su conformidad respecto a la viabilidad de las diferentes soluciones propuestas.

Los estudios de impacto ambiental o de afectaciones ambientales correspondientes a cada proyecto deberán recoger el conjunto de vías pecuarias afectadas por los mismos, mostrando las soluciones adoptadas de reposición o cruce en su caso. En este último caso, siempre se habrá de considerar el cruce a diferente nivel.

De producirse ocupación longitudinal de la vía, a efectos de expropiación, se deberá considerar una franja de terreno suficiente para su reposición.

En cualquier caso, se deberá dar cumplimiento a la Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra.

Patrimonio Histórico y cultural

Todo proyecto de infraestructuras viarias deberá contar con informe previo de la Sección de Bienes Muebles y Arqueología sobre la compatibilidad del Plan con la conservación del Patrimonio Histórico Cultural.

17. ACTUACIONES DEL III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS

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	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	38,63	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-138	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 - Aitz - Lumbrer	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-Equíés	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 Lumbrer	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		Lumbrer - 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 Pirineicos. 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
51	NA-601	Puente la Reina - Mendigorriá	3	A	5,15	7,90	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,58	2,58
52		Mendigorría - Larraaga	3	A	3,50	5,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,05	2,45	0,00
53	NA-624	Peralta - Andosilla	3	A	3,58	5,50	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,07	2,51	0,00
54		Altos de Peralta - Andosilla	3	A	2,00	5,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00
55	NA-660	Venta de Ariás - Cadreita	10	A	4,29	12,30	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,29	3,00
56		Puente de 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
57	NA-666	Alto - Sesma	8	A	3,00	-	-	0,00	0,00	0,45	0,65	0,45	0,45	0,45	0,55
58	NA-700	Enlace de Arzauri (A-15) - Elvauri	8	A	185,20	261,15	36,34	36,34	21,21	5,81	1,05	25,61	38,99	32,97	23,22
59	NA-718	Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	8	A	160,04	-	-	28,98	21,21	5,41	0,85	24,01	28,79	27,77	23,22
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 - Tribuñenas - 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 Lusaereta	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)	6	A	0,50	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00
66		Cruce NA-150 - NA-2101	4	A	0,72	2,37	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,36
IP6	NA-2104	Accesos a Sansoain	4	A	0,22	0,75	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,11
IP7	NA-2113	Accesos a Zabalza (Urraúl Alto)	4	A	0,80	4,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00
67	NA-2321	Accesos al Monasterio de Leyre	4	A	0,40	1,59	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00
68	NA-2322	Accesos a Azpa	4	A	0,36	1,20	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00
69	NA-2323	Accesos a Mendioroz	4	A	0,48	1,60	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	0,00	0,00
70	NA-2324	Accesos a Yelz	4	A	0,24	0,79	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	0,00
71	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
72	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 Iruie	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 Aritziola	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 Mezkriz	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 Akerrera	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 Alzériz	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	Irizo - 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 Mairicilla	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		Semientrase 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 Logñoño - 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	45,83	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 Autobías	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 retroproyectores 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)	343,87	28,64	24,02	37,51	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	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	0,00	0,00	0,00	0,00

TOTAL ACTUACIONES DEL III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA 2009-2016 (M€)

Presupuesto ordinario (A)	1.612,87	171,67	168,08	237,46	171,67	168,08	237,46	90,18	250,89	266,75	212,08	215,77
Convenio con SPRIN (C)	1.180,82	67,35	68,78	101,26	67,35	68,78	101,26	81,25	229,18	241,25	189,48	202,27
Peaje Sombra (D)	103,63	103,63	0,00	0,00	103,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiación por terceros (E)	232,79	0,69	99,50	132,80	0,69	99,50	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	95,64	0,00	0,00	3,40	0,00	0,00	3,40	8,93	21,71	25,50	22,60	13,50

