



# NAFARROAKO PARLAMENTUKO

## ALDIZKARI OFIZIALA

---

VII. legegintzaldia

Iruña, 2010eko maiatzaren 12a

53-1. ZK.

---

### A U R K I B I D E A

I S A I L A:

**Planak, komunikazioak eta programak:**

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

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

---

**I saila:**  
**PLANAK, KOMUNIKAZIOAK ETA PROGRAMAK**

---

## Nafarroako Errepideen 2009-2016 urteetako III. Plan Zuzentzailea

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

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

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

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

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

**3.** Nafarroako Parlamentuko Aldizkari Ofizialean argitara dadin agintzea.

Iruñean, 2010eko apirilaren 26an.

Lehendakaria: Elena Torres Miranda

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

#### AURKIBIDEA 53.1 ZK

Sarrera (4. or.).

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

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

PLANOAK:

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

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

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

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

PLANOAK:

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

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

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

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

PLANOAK:

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

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

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

PLANOAK:

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

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

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

**PLANOAK:**

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

**AURKIBIDEA 53.2 ZK**

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

**PLANOAK:**

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

**PLANOAK:**

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

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

**13. Jarduketaren ezaugarriak (21. or.).**

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

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

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

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

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

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

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

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

## SARRERA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 1. AURKEZPENA ETA EDUKIA

### 1.1. AURREKARIAK

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

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

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

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

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

#### 10. artikulua. Kontzeptua.

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

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

#### 11. artikulua. Izaera.

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

#### 12. artikulua. Edukia.

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

a) Helburuak finkatzea eta haien arteko lehen-tasunak ezartzea.

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

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

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

d) Sareko errepide tarteak foru lege honen 6. artikuluan aurreikusitako errepide mota desberdinei atxikitzeko irizpideak.

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

f) Planean jasotako jarduketek ingurumenean duten eraginaren azterketa orokorra.

g) Plana garatu eta kudeatzeko prozedurak zehaztea.

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

#### 13. artikulua. Agiriak.

Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailea honako agiri hauek osatuko dute:

a) Memoria, aurreko planaren betetzeari buruzko ebaluazioa bilduko duena.

b) Aurreikusitako jarduketak.

c) Dokumentazio grafikoa eta planoak.

d) Baliabide ekonomiko eta finantzarioak aztertu, zehaztu eta programatzea.

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

f) Ingurumen eraginaren azterlana.

g) Bide segurtasunean izanen duen eraginaren azterketa eta ebaluazioa.

#### 14. artikulua. Egiteko prozedura.

Nafarroako errepideen Plan Zuzentzailearen prestaketari errepide Plan Zuzentzaile indardunaren mugaeguna baino lehen ekingo zaio, eta izapidetzeko eta onesteko prozedura hauxe izanen da:

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

2. Plan Zuzentzaile berriaren proposamena biltzen duen dokumentua behin prestaturik, errepideen arloko eskumenak dituen departamentuak ekonomia arloko eskumenak dituen departamentuari igorriko dio Plan Zuzentzailea, honek txostena eman dezan.

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

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

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

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

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

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

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

#### 15. artikulua. Indarraldia eta berrikustea.

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

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

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

bereziak erantsi ahalko dizkio errepide Plan Zuzentzaile indardunari, salbuespenez.

#### 1.2. AGIRI ESTRATEGIKOA

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

##### ❖ Oinarri estrategikoak

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

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

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

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

- Bideetako segurtasuna areagotzea eta errepideen erabilgaitasunaren igoeraren bultzaketa.

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

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

##### ❖ III. Planaren helburuak

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Nafarroa osoa komunikazioen sare nazionalen eta nazioarteko korridoreetan sartzeari.

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

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

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

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

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

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

## 2. NORAINOKOA ETA JARDUKETA NAGUSIAK

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

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

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

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

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

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

amaituta, Nafarroako Errepide Sarearen egoera hauxe izanen dela:

### EDUKIERA HANDIKO ARDATZAK

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

### FORU KOMUNITATEAREN INTERESEKO SAREA

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

### TOKIKO SAREA

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

### IRUÑEKO INGURABIDEA

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

### BESTE ZENBAIT LAN

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



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

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

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

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

### 3. METODOLOGIA

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

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

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

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

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

ingurumen eta hirigintza arloetako informazioaren eguneratzea.

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

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

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

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

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

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

### 4. III. PLAN ZUZENTZAILEAREN KUDEAKETA ETA PARLAMENTUARI INFORMAZIOA EMATEA

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

#### 1. FASEA

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

## 2. FASEA

- Errepide Sarean esku hartzeko diseinu parametroak ezartzea

- Iruñerriko azterketa

- Ardatz estrategikoen azterketa

- Errepideen III. Plan Zuzentzailearen diseinurizpideak ekarriko dituzten azterlanak.

- III. Plan Zuzentzailearen lehen proposamena.

- Nafarroako Gobernuako Ekonomia eta Ogasun Departamentuari igortzea.

- Nafarroako Gobernuako gainerako departamentuetara igortzea.

## 3. FASEA

- Ingurumen aldetiko egokitasunaren txostena

- III. Plan Zuzentzailearen proposamenaren onespenteknikoa:

- Jendaurreko epea

- Ingurumen ondorioen adierazpena

- Aurre edizioa

## 4. FASEA

- Nafarroako Gobernuak tramitatu eta onestea

- Nafarroako Parlamentura igorri beharreko edizioa

## 5. FASEA

- Nafarroako Gobernuak tramitatu eta onestea

## 6. FASEA

- Nafarroako Parlamentuak onetsitako proposamenak eranstea

- Azken edizioa

- Zabalkundea

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

- 1. laurtekoa, 2009-2012

- 2. laurtekoa, 2012-2016

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

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

## 5. ERREPIDEEN PLAN ZUZENTZAILEA GAURKOTZEA

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

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

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

## 6. III. PLAN ZUZENTZAILEAREN MAGNITUDE EKONOMIKOAK

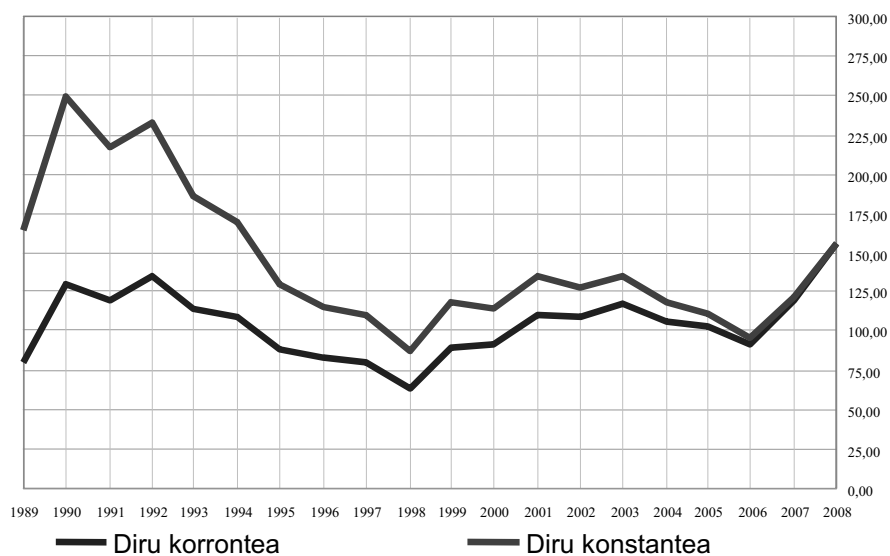
Errepideen III. Plan Zuzentzailean ezarritako inbertsio bolumenaren erreferentzia gisa, azken urteetan Nafarroako Bide Sarean egindako inbertsioak jaso dira (A-12, Done Jakue bideko autobia kontuan hartuta eta hartu gabe):

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

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

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

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

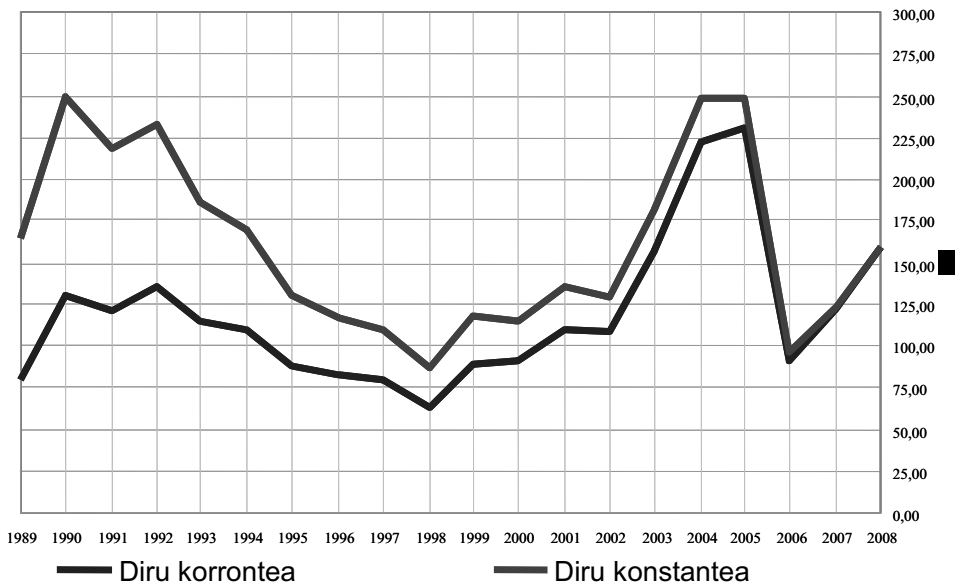


Bigarrenik, jarduketa hori kontuan hartuta islatzen dira egindako inbertsioak:

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

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

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



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

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

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

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

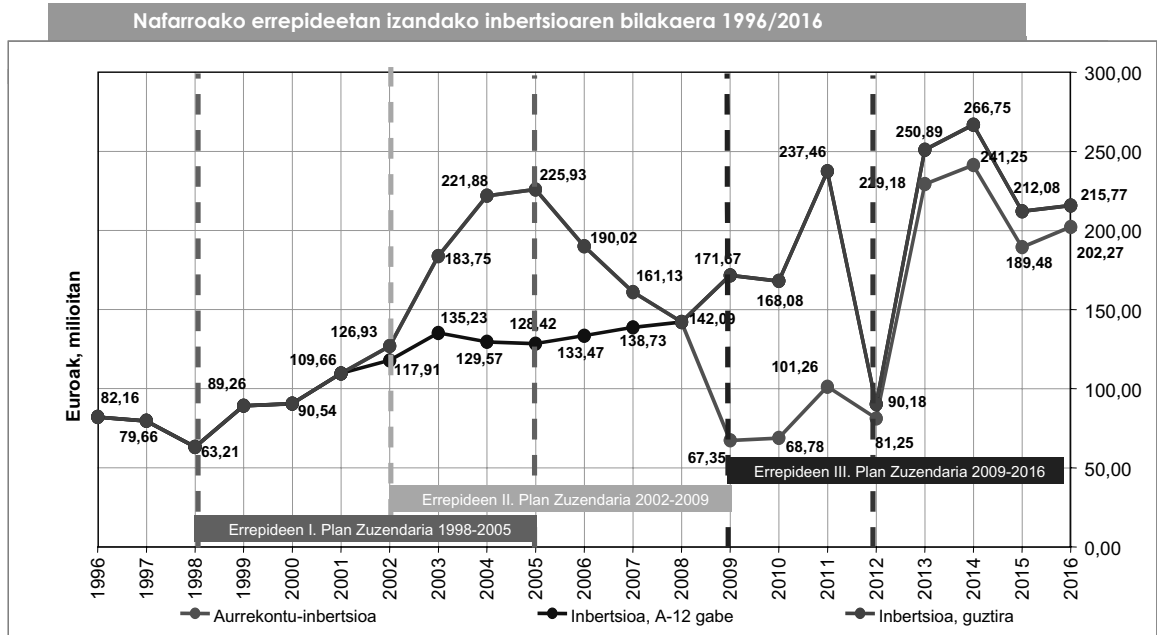
Inbertsioen taula orokorra 2009 – 2016 (M€)

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

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

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

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





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

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

### AUTOBIAK

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

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

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

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

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

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

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

### GALTZADA BIKOIZKETAK

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

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

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

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

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

### ERREPIDEAK BERRITZEA. EGOKITZAPENAK

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NA-660 errepidearekiko gurutzaguna, Cadreitan, lotzeko.

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

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

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

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

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

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

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

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

## ERREPIDEAK BERRITZEKO LANAK

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

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

## HERRIETAKO SAIHESBIDEAK

Hauek dira atal honetan egin diren jarduketak:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## GURUTZAGUNE EDO LOTUNEAK ALDATZE- KO LANAK

Lan hauek egin dira:

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

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

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

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

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

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

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

## AZPIEGITURA BERRIAK

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### JARDUKETA OSAGARRIAK

Lan hauek egin dira:

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

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

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

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

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

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

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

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

## A.- BUKATUTA ETA ZERBITZUAN DAUDEN OBRAK

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

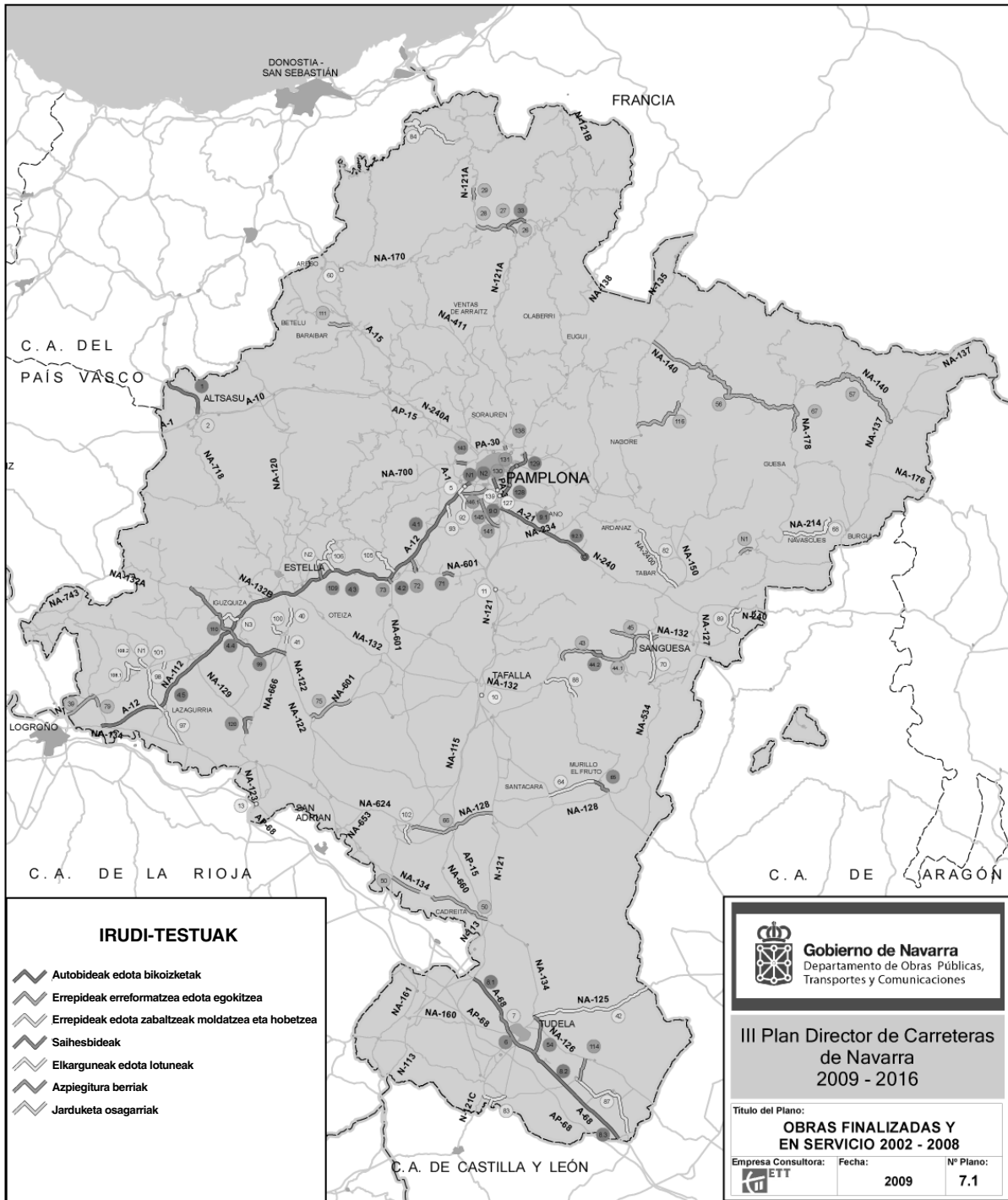
Zk.a	Jarduketaren zk.a Errepideen II. Plana	JARDUKETA	ZERBITZUAN HASI ZEN URTEA
52	82	Itzagaondoa (Irunberri-Urbikain)	2006
53	83	Tulebras-Ablitas-Barillas	2007
54	84	Lesaka-Oiartzun	2004
55	87	Ribaforada-Buñuel-Cortes	2005
56	88	Uxueko errepidea	2007
57	89	Xabierko sarbideak	2005
58	92	Galarko sarbidea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

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

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

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

**BUKATUTAKO ETA ZERBITZUAN JARRITAKO OBRAK 2002-2008**





**Autobideak eta bikoizketak**

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

**Errepideak erreformatzea edota egokitzea**

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

**Errepideak edota zabalteak moldatzea eta hobetzea**

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

**Saihesbideak**

- 106 Acceso a Lerate
- 108.1 Bargaña Sur. N-111 - NA-7206
- 108.2 Bargaña Norte. N-111 - NA-7253
- N1 Armañanzas
- N2 Alizoc - Monasterio de Alizoc
- N3 Portillo Oteja - Enlace Arróniz
- 6 N-232 Variante de Tudela. Tramo 2
- 33 Variante de Orozco Mugairi
- 44.2 Variante de Eslava
- 54 Variante Este de Tudela y Puente del Ebro
- 65 Variante de Murillo el Fruto - Carcastillo
- 71 Variante de Enériz
- 99 Urbioia - Allo (Variantes Luquin...)
- 109 Acceso a Lácar (Variante)
- 110 Ancín - Urbioia
- 120 Variante de Sesma
- 143 Variante de Orocoyen

**Elkarguneak edota lotuneak**


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

**Azpiegitura berriak**

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

**Jarduketak osagarriak**

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




**Gobierno de Navarra**  
Departamento de Obras Públicas,  
Transportes y Comunicaciones

---

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

---



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

Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
 ETT	2009	L 7.1



## Erakitzen ari diren obrak eta kontratzeoak

- 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

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

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

### **8.1. INGURUMENAREN ARLOKO EZAUGARRI OROKORRAK**

Nafarroako Foru Komunitatea Espainiako iparraldean dago, Pirinioetako mendebaldeko muturrean, non muga egiten duen Frantziarekin 163 kilometrotan. 10.421 km<sup>2</sup>-ko azalera du eta aldameneko ditu, ekialdean, Aragoi –Huesca eta Zaragoza-, hegoaldean Errioxa eta ipar-mendebaldean, Euskal Autonomia Erkidegoa –Araba eta Gipuzkoa-.

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

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

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

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

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

Biodibertsitatea da Nafarroako natura oparotasunaren ezaugarri nagusia. Biodibertsitate hori kokapen bereziari zor zaio, hein handi batean; izan ere, hiru eskualde biogeografiko hauek bereizten dira: alpetarra, atlantikoa eta mediterraneo. Hala ere, biztanle dentsitate eskasaren fruitu ere bada (50 b/km<sup>2</sup>; Espainian, berriz, 77 b/km<sup>2</sup>-koa da) eta, orobat, natura errespetatu duen hazkunde

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

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

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

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

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

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

Baliabide hidrikoak, urteko 5.000 hm<sup>3</sup> ur-ekarpen benetakoak dituztenak. Nafarroako mendiek, sistema hidrikoen osotasuna mantentzeaz gainera, ur garbiz hornitzen dute lurraldearen gainerako eremua. Horri eskerrak, lurraldeak dituen premiei erantzuten ahal die, eta urteko 3.000 Hm<sup>3</sup> baino gehiago esportatu Ebro ibaiaren arrora (Nafarroako emariaren % 25).

### **8.2. INGURUMEN BALDINTZAK: NATUR BALIABIDEEN BABESA NAFARROAN**

#### **8.2.1. Naturgune babestuen sarea**

Nafarroako naturgune babestuen sarea honako hauek osatzen dute:

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

- 14 basa faunaren babesgune (2.815 Ha)

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

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

#### 9/1996 Foru Legeak babestutako lekuak

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

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

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

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

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

#### Bertizko Jaurerria

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

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

#### Urbasa eta Andia

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

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

#### Errege Bardea

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

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

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

#### 2/1993 Foru Legeak babestutako lekuak

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

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

Basa fauna babesteko hamalau eremu daude:

13/1990 Foru Legeak babestutako lekuak:  
OPM

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

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

4/1997 Foru Dekretuak babestutako lekuak:  
Hezeguneen inbentarioa

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

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

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

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

aldi delako Pirinioetako mendebaldeko fronteko hegazti urtar migratzaileentzat.

79/409/EEE Zuzentarauak babestutako lekuak:  
HBB

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

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

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

Nafarroan 17 hegaztien babesgune berezi zehaztu dira:

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

Batasunaren intereseko lekuak

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

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

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

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

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

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

#### Natur habitatak

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

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

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

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

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

Guztira, Nafarroak Batasunaren intereseko 52 habitat ditu:

- Lehentasunezko 10 habitat mota (28.483 ha).

- Interes bereziko 42 habitat mota 189.647,5 ha.

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

#### **8.2.2. Fauna eta flora espezie mehatxatuak**

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

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

#### Nafarroako fauna mehatxatua

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

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

## Ornodun babestuen espezieak eta horien kategoriak

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

Taula: Ornodun babestuen espezieak eta horien kategoriak

\* Zarboa, Kantauri isurialdeian baino ez

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

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

#### Nafarroako flora mehatxatua

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

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

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

#### 8.2.3. Done Jakue bidearen babesa

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

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

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

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

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

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



ren bat okupatu edo kaltetzekotan bete beharreko jarraibideak.

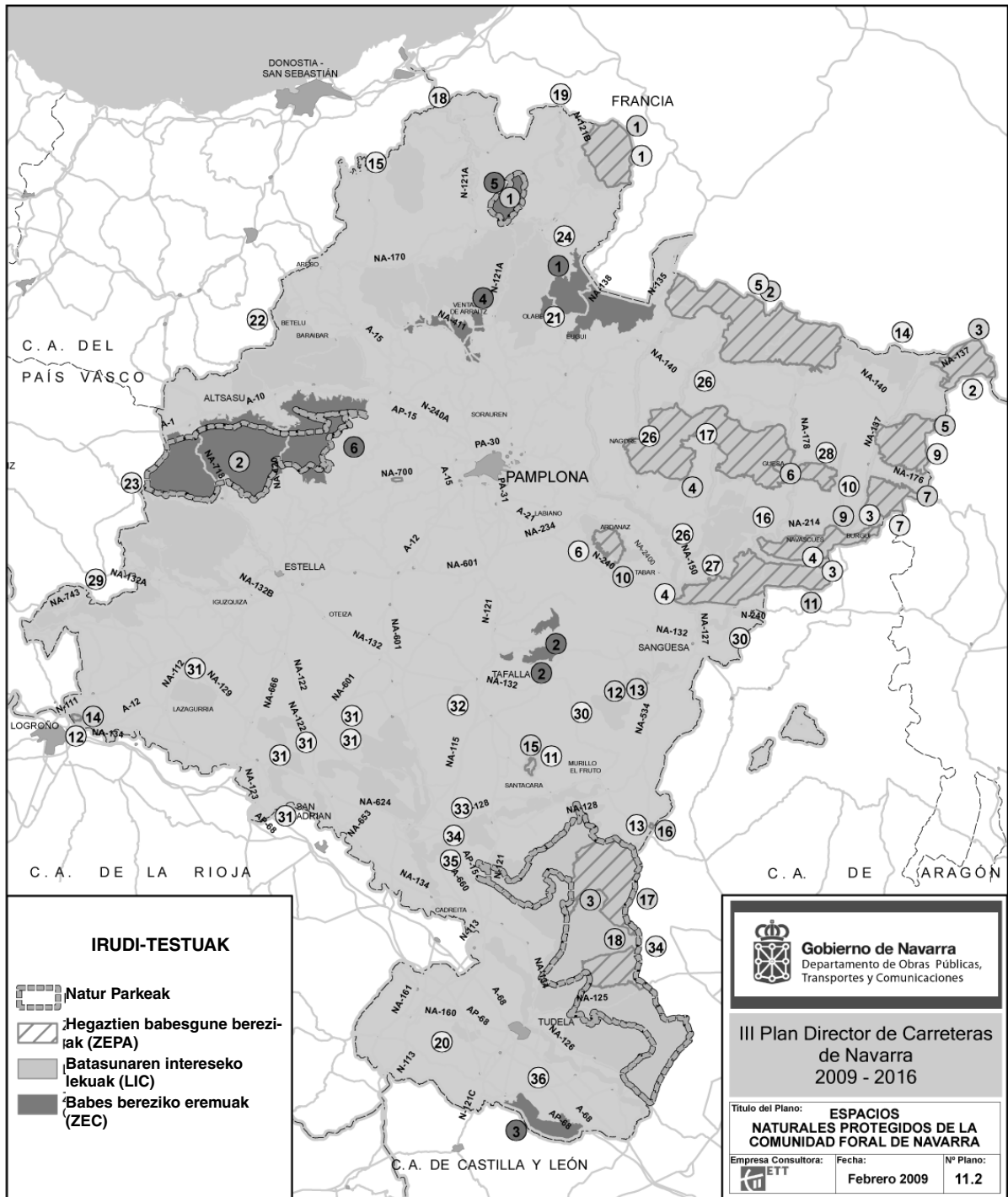
#### **8.2.4. Nafarroako Errepideen III. Plan Zuzentzaileari aplikatzen ahal zaion ingurumen arloko legedia**

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

#### **8.2.5. Bestelako ingurumen baldintzak**

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

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





## 9. ERREPIDE SAREAREN EGUNGO EGOERAREN AZTERKETA

### 9.1. SAREAREN SAILKAPENA ETA KATALOGO BERRIA

Nafarroako Foru Komunitateko Errepide Sarea, 2009. urtearen hasieran, 3.921,62 kilometrok osatzen zuten; honela banatzen ziren, bi talde handi hauetan: 373,03 kilometro edukiera handiko errepideetan, eta 3.548,59 kilometro errepide arruntetan. Taula honetan, sare motak biltzen dira, bai eta bakoitzaren luzera eta sare osoa kontuan hartuta duen portzentajea ere.

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

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

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

### 9.2. SAREAREN EGOERA BERRIA

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

#### Autobideak

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

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

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

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

- Ondasun mugakideek ez dute sarbide zuzenik bertara.

- Bi aldeetan hesiturik daude, luzera osoan.

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

#### Autobiak

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

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

- Ondasun mugakideek sarbide mugatua dute bertara.

- Bi aldeetan hesiturik daude, luzera osoan.

Bide bikoiztuak.

Ondoko baldintzak betetzen dituzten errepideak dira, gehienetan hiri barnekoak:

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

- Elkarguneak gehienbat maila berekoak dira, biribilgune itxurakoak.

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

- Ondasun mugakideek sarbide mugatua dute bertara.

- Luzetarako hesirik gabe, tarte berezietan salbu.

- Alboetan hiri integrazioko elementuak izan ditzakete.

Prestazio handiko errepideak

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

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

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

- Ondasun mugakideetatik zuzeneko sarbideak mugaturik egonen dira hein batean.

- Luzetarako hesirik gabe, tarte berezietan salbu.

Interes orokorreko errepideak.

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

## Foru Komunitatearen intereseko errepideak.

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

Tokiko sarea.

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

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

- Zirkulazio norabide bikoitza galtzada bakarrean.

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

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

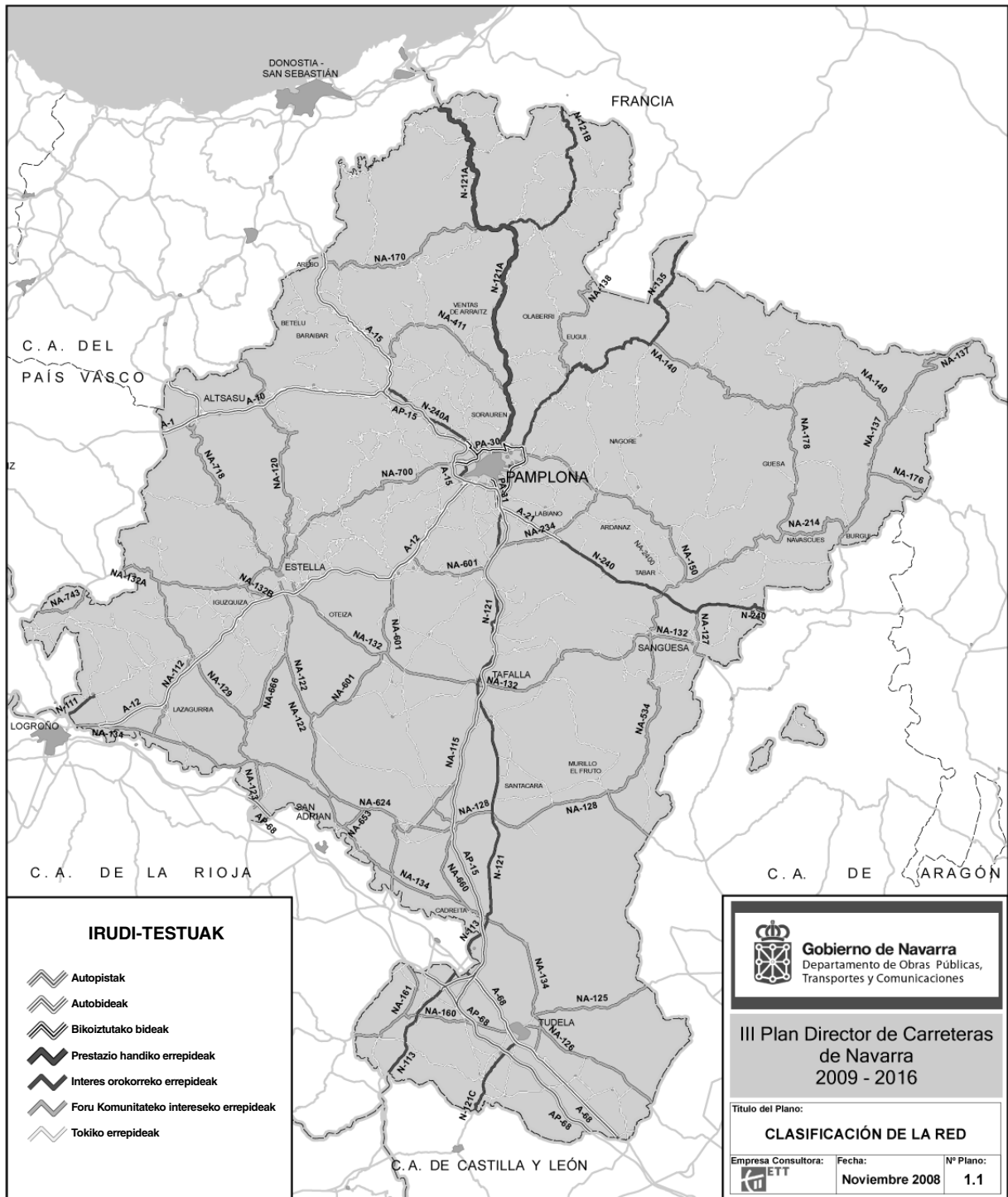
- Ez dago luzetarako hesirik.

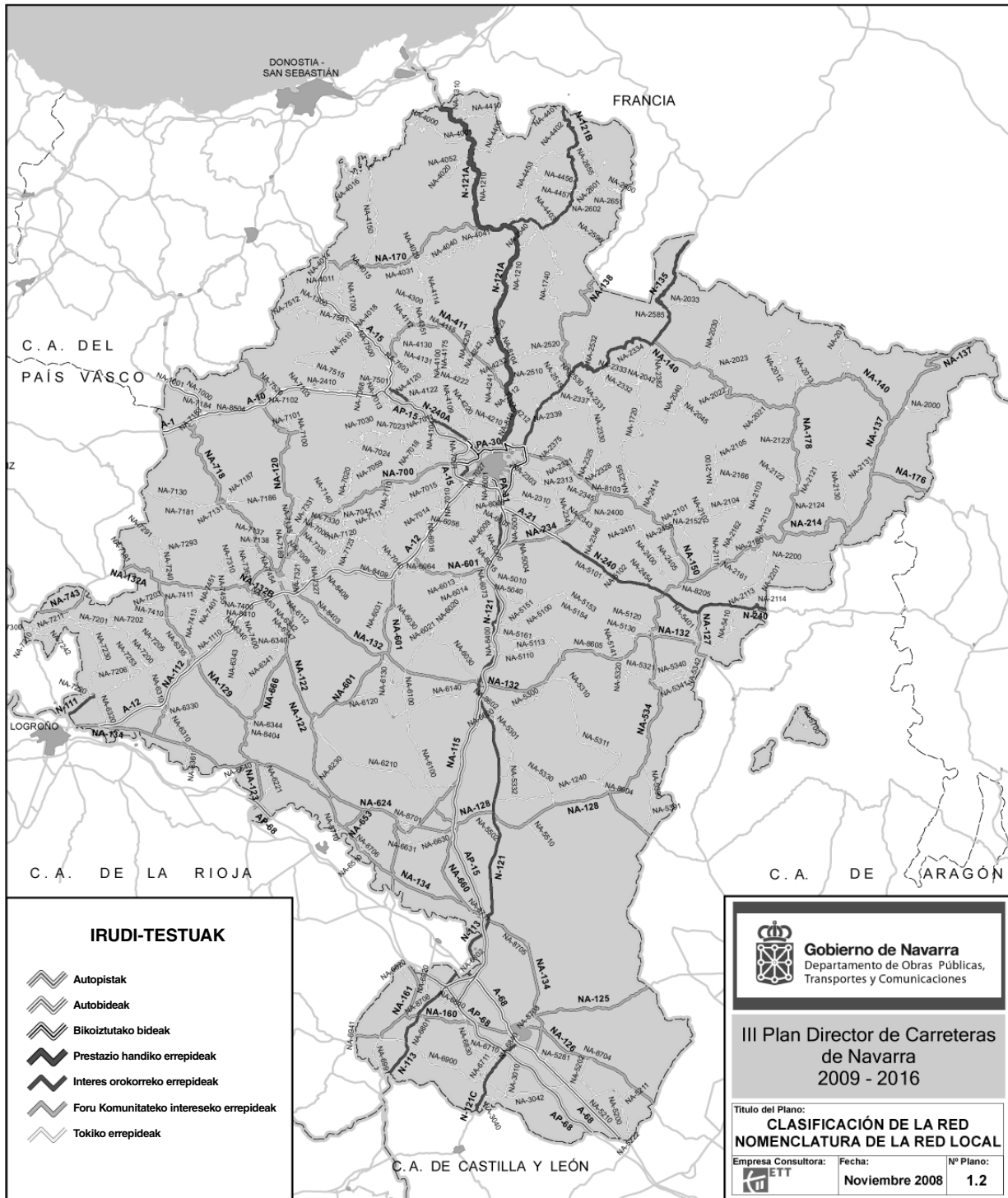
Sailkapen berriak ez du funtsean aldatzen aurreragokoa, bost sare bereizten zituena. Biak alderatuta, aldaketa handienak bide bikoiztuetan eta prestazio handiko errepideetan daude.

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

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

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





### 9.3. SAREAREN EZAUGARRI GEOMETRIKOAK

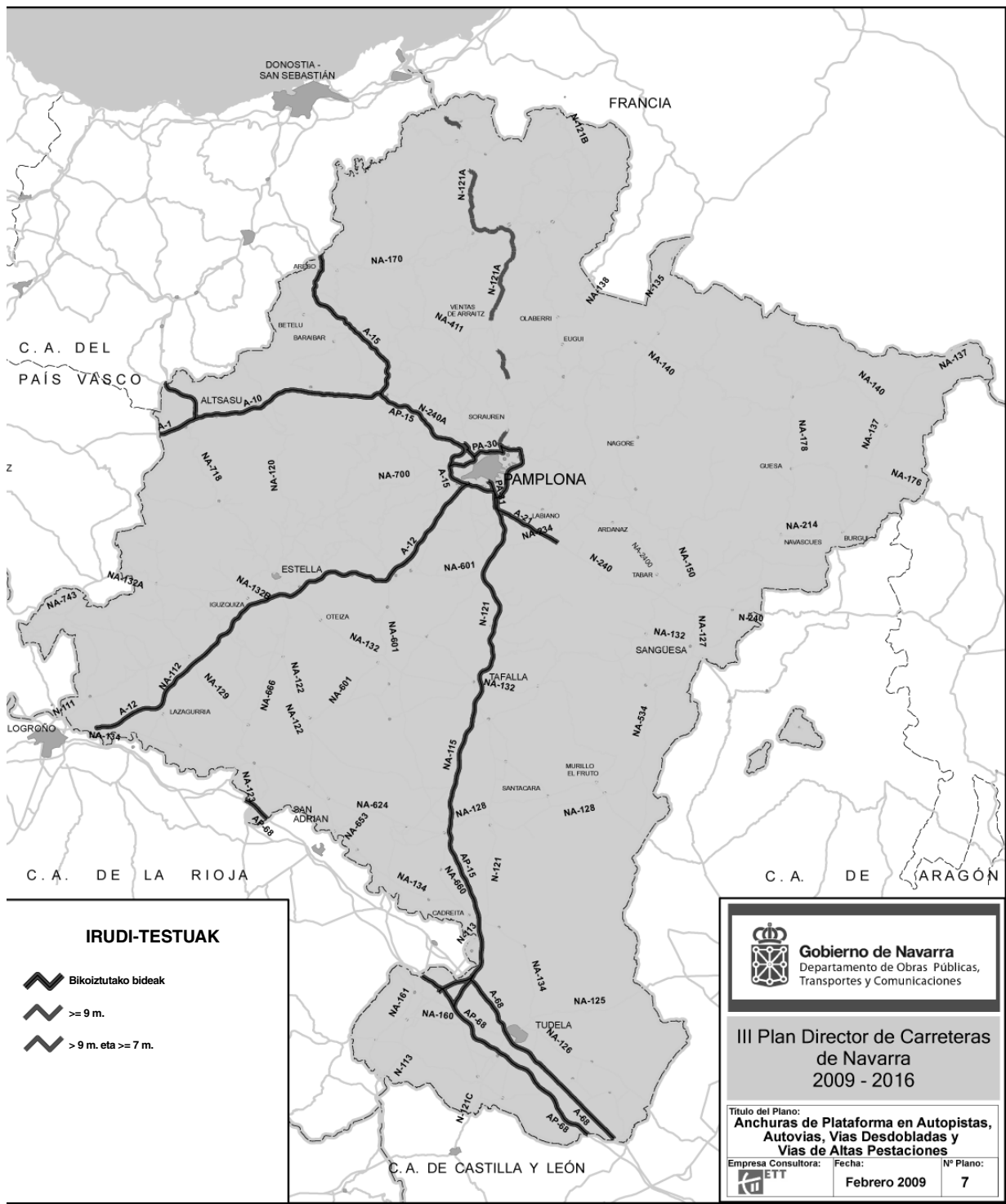
2008an Nafarroako Errepideen Sareko Inbentario Geometriko berria egin da, II. Plan Zuzentzailean bildutako jarduketak bete ondoren sareak izanen dituen ezaugarriak, batetik, eta bestetik errepideko sarearen geometriari buruzko oinarriko datuak eguneratzeko, eta horrekin batera katalogo berriaren araberako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

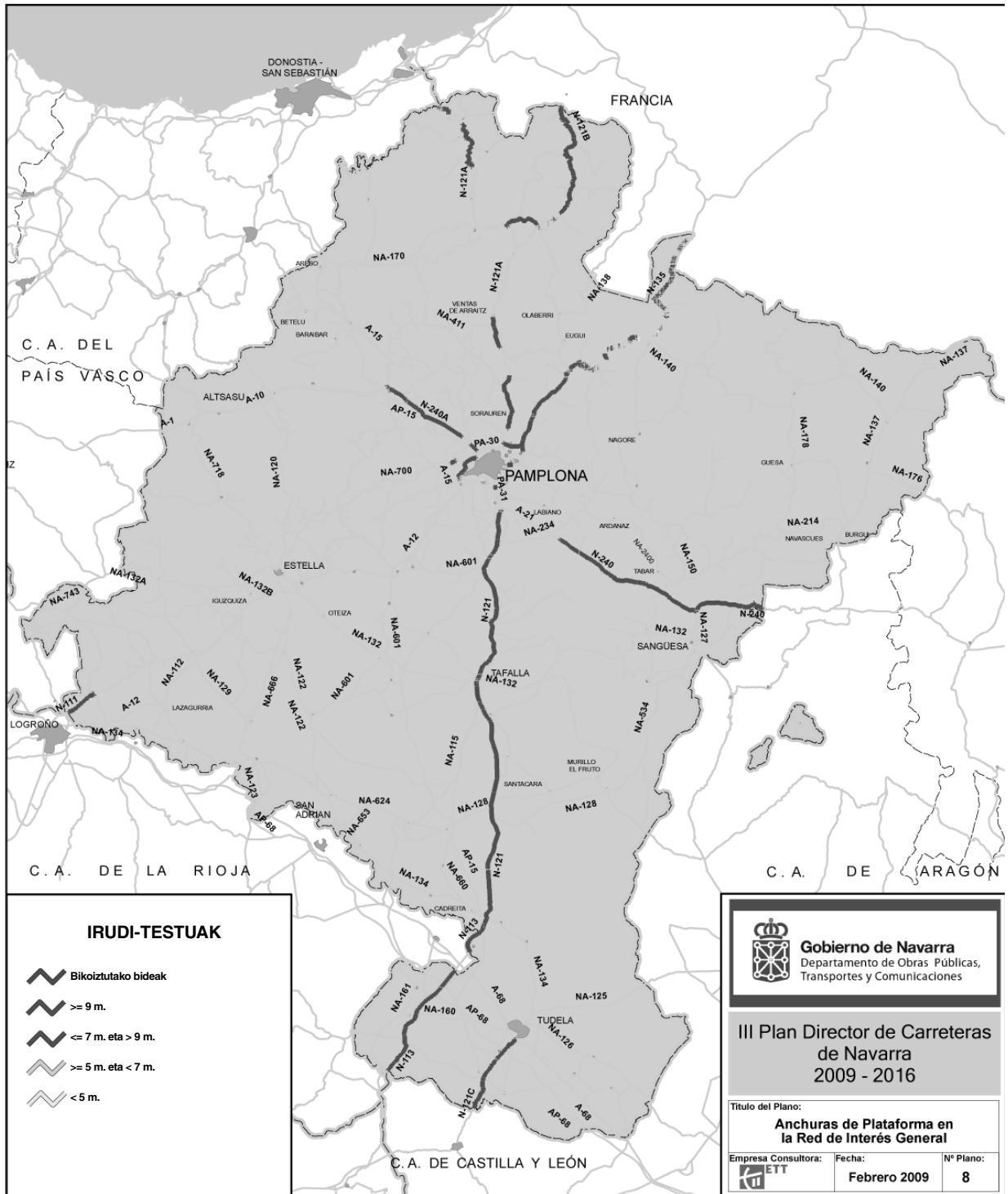
Ustiapenetik abiatuta, foru sarearen datu geometriko nagusiak jasota dauden erregistroak aztertutik, eta tarte homogeenetan gehituta, sarearen egoera aztertzeko modua izan dugu, kontuan har-

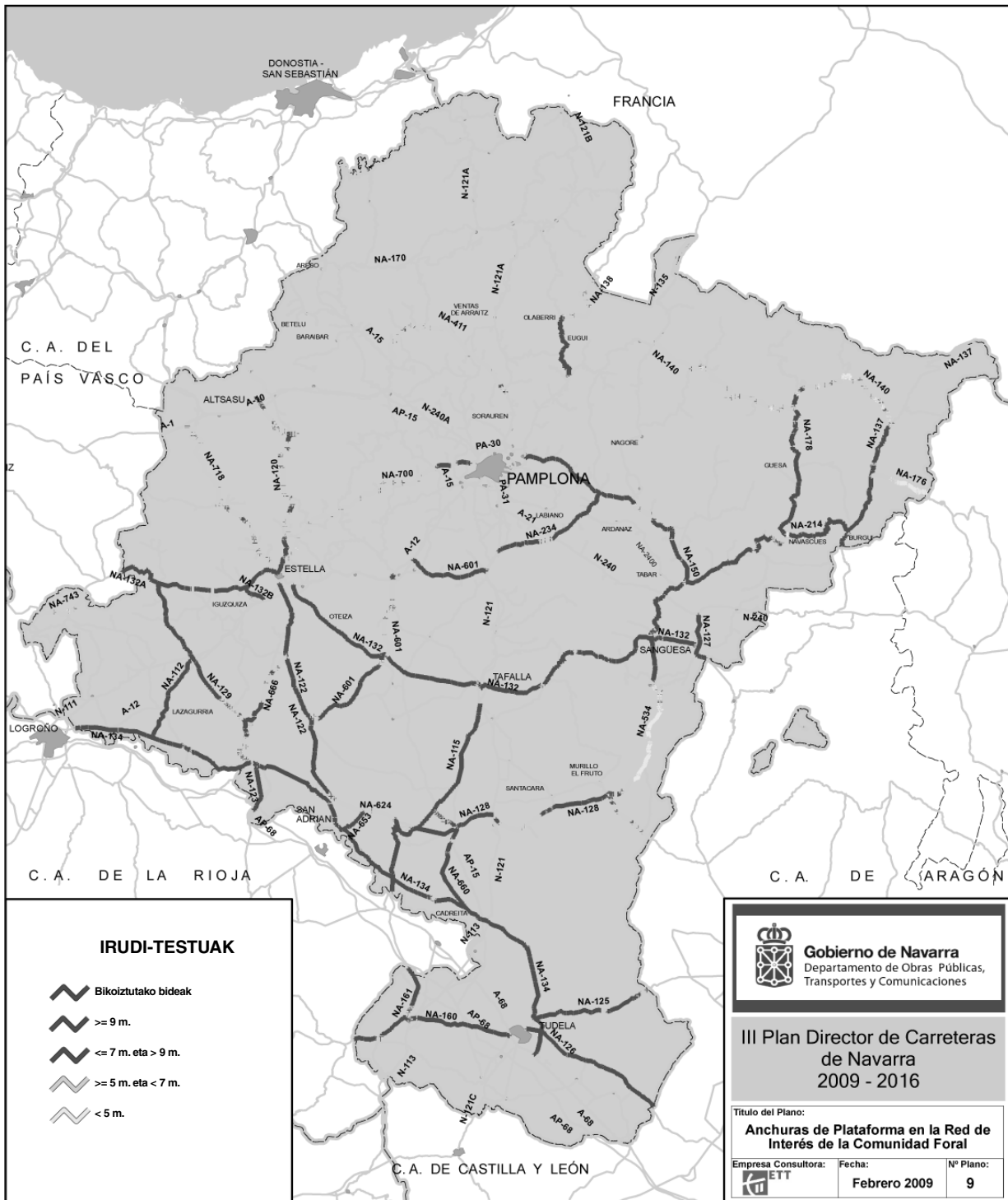
tuta galtzadaren eta plataformen zabalera, bazterbideak dauden ala ez, kurbadura-erradioak eta maldak eta III. Errepide Plan honetan sartu beharreko jarduketa premiak zehazteko interesekoak diren beste zenbait parametro.

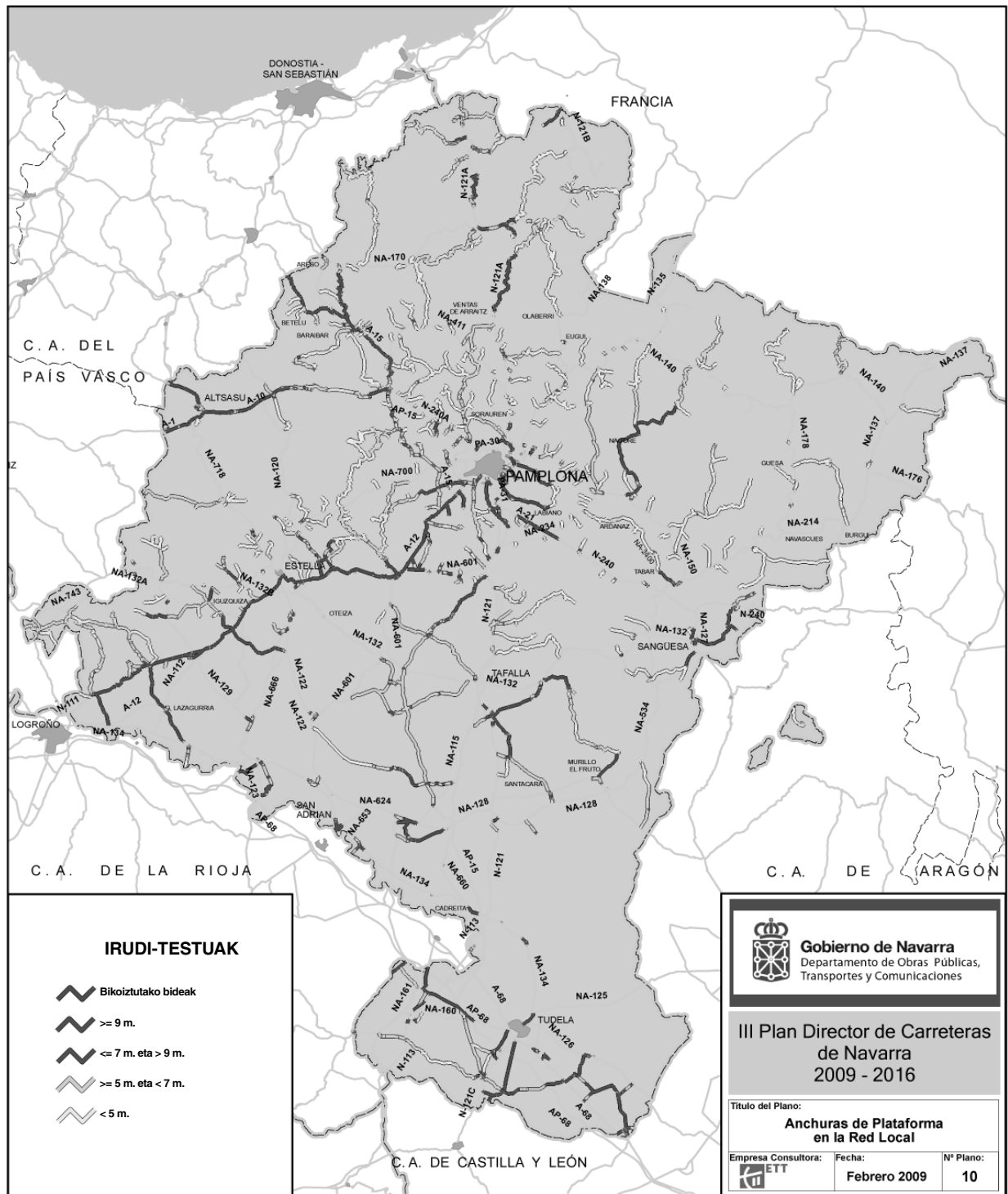
Lortutako emaitzetan oinarrituta, eta trafikoari buruz egindako azterlanaren ondorioz –hurrengo atalean jaso da-, bideen gaur egungo eskaintza EIE (Eguneko Intentsitate Ertaina) delakoak zehaztutako eskaerarekin bat datorren aztertu ahal izan da, zerbitzu mailak eta hortik etorritako edukietara arazoak.











## 9.4. TRAFIKOAREN EBOLUZIOA 2000-2008

### 9.4.1. Egungo egoera

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

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

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

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

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

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

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

#### Autobideak

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

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

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

#### Autobiak

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

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

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

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

#### Bide bikoiztuak

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

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

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

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

#### Prestazio handiko errepideak

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

#### Interes orokorreko errepideak

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

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

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

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

#### Foru Komunitatearen intereseko errepideak

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

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

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

#### Tokiko errepideak

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

#### **9.4.2. Trafikoaren bilakaera**

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

#### **9.4.3. Trafikoaren bilakaera sare motaren arabera**

##### Autobideak

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

Autobiak

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

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

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

Bide bikoiztuak

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

Prestazio handiko errepideak

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

Interes orokorreko errepideak

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

Foru Komunitatearen intereseko errepideak

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

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

Tokiko errepideak

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

**9.4.4. Trafikoaren bilakaera korridoreen arabera**Iruña-Behobia korridorea (N-121A)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Tutera-Tarazona korridorea (N-121C)

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

#### Ebroko korridorea (A-68)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Irurtzun-Donostia korridorea (A-15)

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

#### Iruñeko ingurabidea eta Iruñean sartzeko bideak

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

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

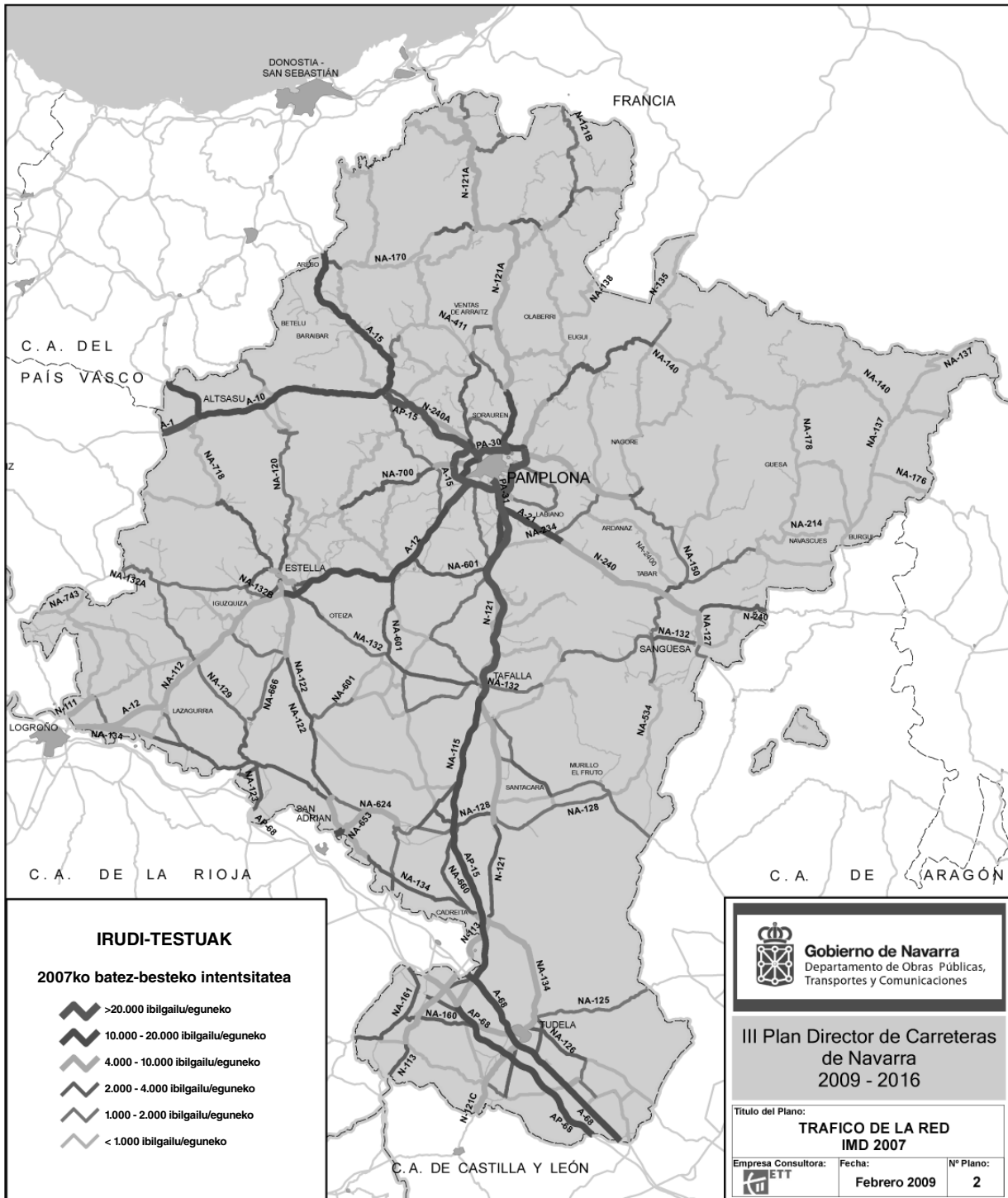
Trafiko hazkundeak azken urteetan ere irregularrak dira. PA-34 errepideko zenbait tokitan trafikoak konstante iraun du (%0,3ko tasekin), eta PA-30ean berriz %15,1eko hazkunde gertatu da, eta 2007an 41.599 ibilgailuko intentsitatea izan da egunean.

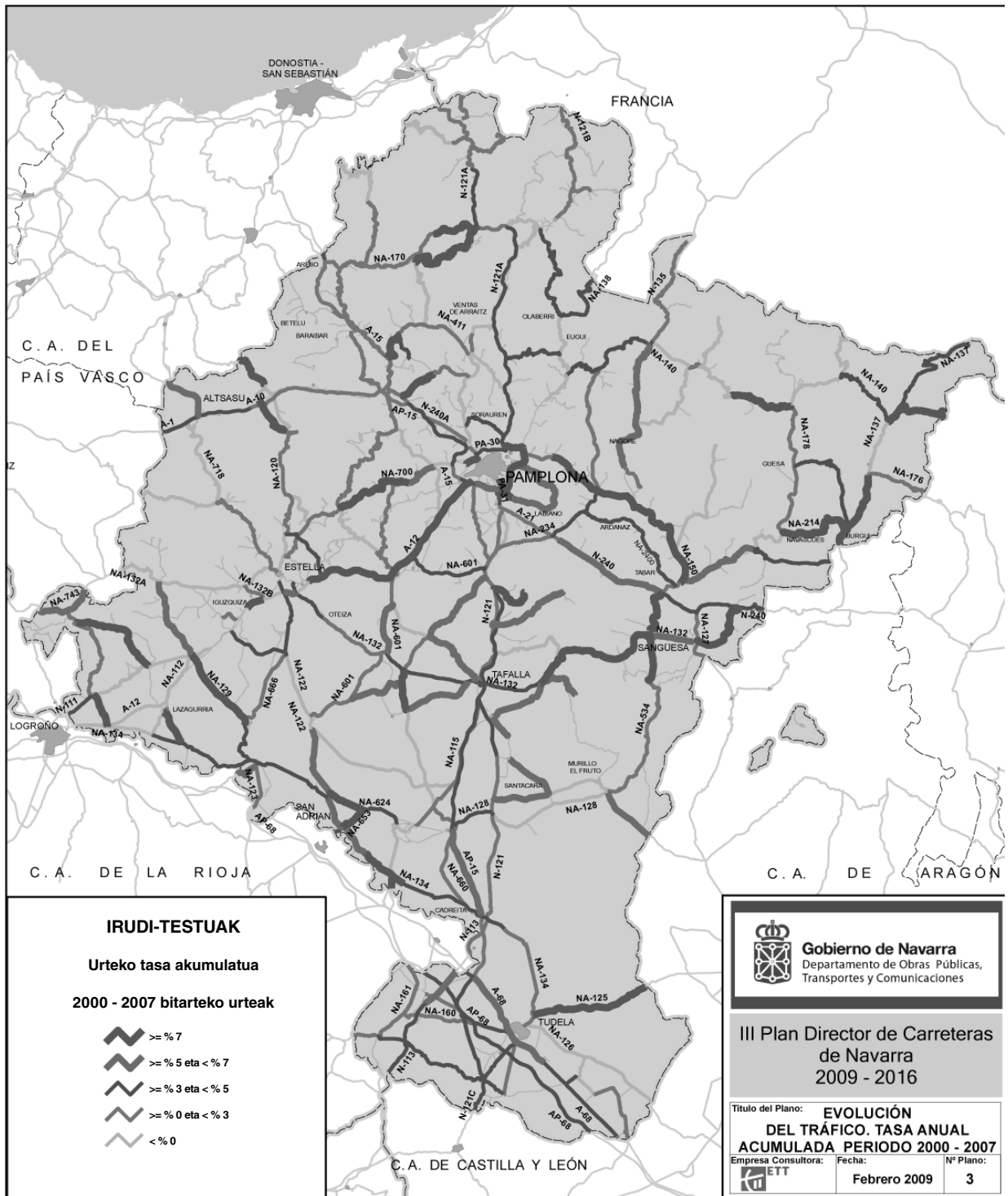
Oro har, %5 inguruko hazkundeak gertatu dira Mendebaldeko Ingurabidean (A-15) eta handixekoak Ekialdeko Ingurabidean (PA-30), baina gorabehera handiagoekin ere (%4,4tik %15,1era).

#### 9.5. ZERBITZU MAILAK

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







**9.6. BIDE SEGURTASUNA**

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

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

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

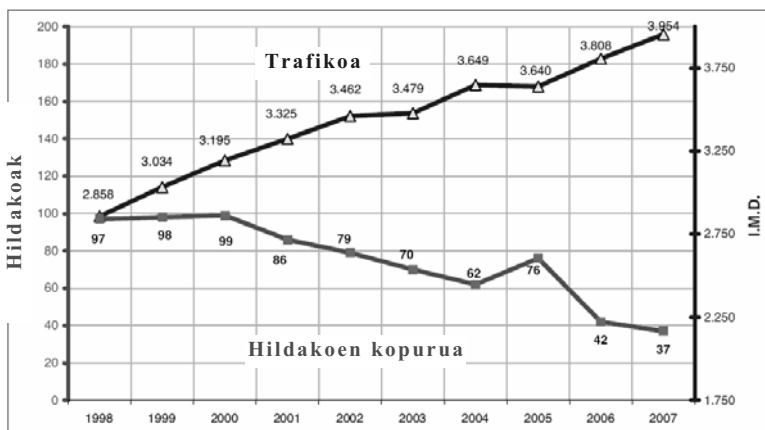
Errepideen katalogoa aldatu zuen Nafarroako errepideei buruzko martxoaren 23ko 5/2007 Foru Legeak indarra hartzearen ondorioz, ezin izan da sareak alderatzeko azterlanik egin, eta errepide guztien multzoa hartu da gaitzat.

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

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



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



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

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

**Arrisku indizea:**

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

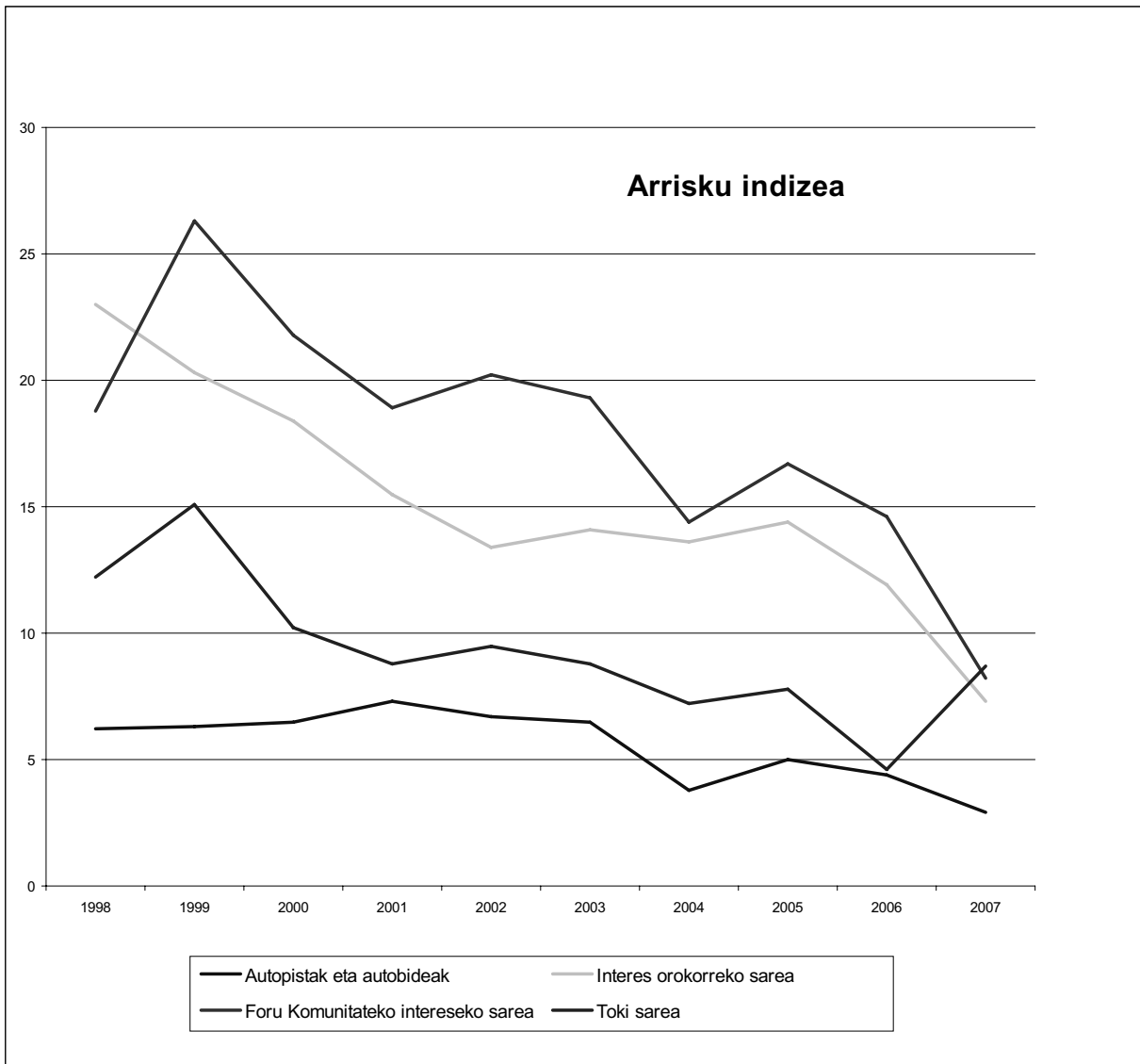
NAVekin biktimak eragin dituzten istripuen kopurua adierazten da, IMDrekin eguneko batez besteko intentsitatea eta Lrekin tartearen luzera

**Heriotza indizea:**

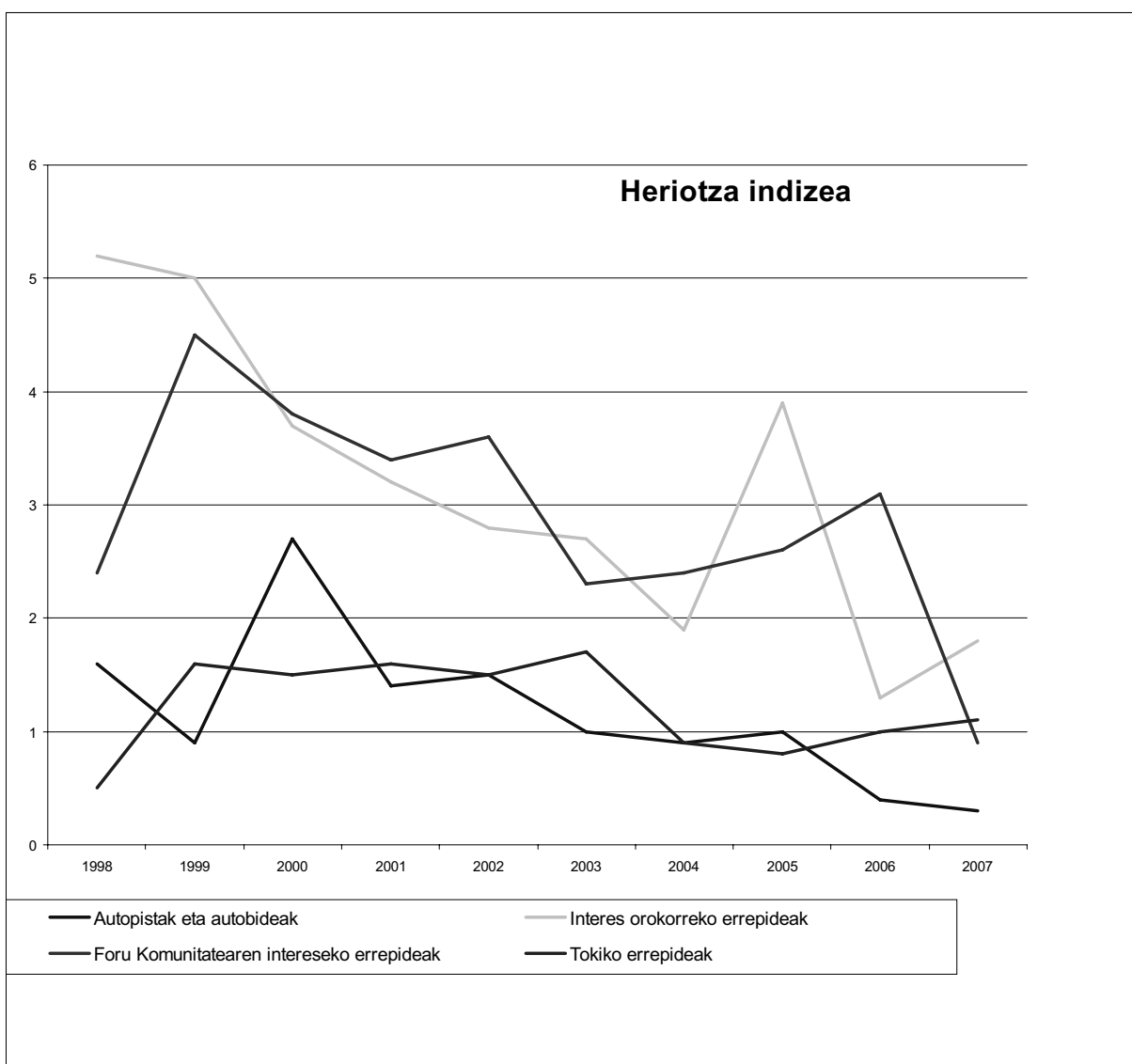
$$IM = \frac{VM \times 10^8}{IMD \times 365 \times L}$$

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

