DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 28 de febrero de 2006 | NÚM. 24

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª LAURA ALBA CUADRADO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 28 DE FEBRERO DE 2006

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre las previsiones de construcción de la denominada variante norte de Estella.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción de la variante de Irurtzun.

SUMARIO

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre las previsiones de construcción de la denominada variante norte de Estella (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) (Pág. 2).

A continuación toma la palabra el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 3).

En el turno de intervenciones toman la palabra los señores Lizarbe Baztán y García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), los señores Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra), la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna) y el señor Etxegarai Andueza, a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 5).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción de la variante de Irurtzun (Pág. 10).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Jiménez Hervas (Pág. 10).

A continuación toma la palabra el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 11).

En el turno de intervenciones toman la palabra los señores Jiménez Hervas y García Adanero, a quienes responde el Consejero (Pág. 13).

Se levanta la sesión a las 17 horas y 36 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 31 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las previsiones de construcción de la denominada variante norte de Estella.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenas tardes, señorías, bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Bienvenido, señor Miranda y las personas del departamento que lo acompañan. Vamos a empezar con el orden del día. El primer punto es la comparecencia del Consejero para informar sobre las previsiones de construcción de la denominada variante norte de Estella. La comparecencia ha sido solicitada por el grupo socialista, por lo que el señor Lizarbe tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: M*uchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Quiero dar la bienvenida, una vez más, al señor Consejero y a las personas que lo acompañan en esta Comisión de Obras Públicas y simplemente quiero ratificar el escrito de solicitud de la comparecencia, que, por otra parte, aunque fue presentada hace tiempo, ya se ha producido la comparecencia también de los ayuntamientos o de los alcaldes o representantes municipales de aquellos ayuntamientos que nos trasladaron la inquietud de que se podía aprovechar esa nueva infraestructura que es la autovía Pamplona-Estella-Logroño para hacer una nueva obra que, en definitiva, supone la denominada variante norte de Estella, no con la actuación prevista inicialmente en el plan director de mejora de la carretera, sino con lo que realmente sería la configuración de una variante norte, que vendría muy bien para el tráfico que en estos momentos atraviesa Estella y también para proporcionar un mejor acceso de todos esos pueblos afectados, que son un número considerable, a esa importante infraestructura ya en funcionamiento.*

Lo que nos decían los alcaldes, y yo creo que el señor Consejero ya lo conocerá, es que frente a los 1,2 millones de euros que es lo que está previsto, lo que ellos proponen valdría 2,2 millones de euros, y aquí se suscitaron algunas dudas de si esto es así o no, y parece que ahí está el asunto. En cualquier caso, nosotros lo que queremos saber es qué opinión tiene el Departamento de Obras Públicas sobre esta cuestión, si tiene previsto ponerla en marcha, si ve posibilidades de aumentar lo previsto a estas nuevas dimensiones que proponen los alcaldes afectados. Esperamos sus explicaciones porque, en principio, a mi grupo, y entiendo que a más grupos, le pareció bastante

razonable la propuesta de estos ayuntamientos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias, señor Lizarbe, por la intervención. En relación con la variante norte de Estella, voy a hacer una brevísima recopilación de los datos que hay sobre ella, porque realmente es un proyecto novedoso, que, evidentemente, ha madurado poco y hay que informar en este momento sobre cómo está esta propuesta realizada por el Ayuntamiento de Estella y algunos ayuntamientos de su entorno. Lo primero que hay que decir es que oficialmente en el Departamento de Obras Públicas se tuvo constancia de la petición de esta variante el día 15 de septiembre del año 2005, es decir, hace unos quince meses. Bien es cierto que había habido alguna reunión previa donde se empezó a hablar de esta propuesta, por tanto, como digo, oficialmente de alguna manera nace este proyecto en el Departamento de Obras Públicas el 15 de septiembre de 2005.*

También hay que decir algo que creo que es muy importante, y supongo que en eso contaré con su aquiescencia, y es que esta idea de variante norte de Estella no está en el plan director de carreteras de Navarra para el periodo 2002-2009 y, por tanto, creo que cualquier propuesta que se haga para la mejora de la red de carreteras de Navarra será bien recibida pero también es de justicia decir que hay otras muchas necesidades ya programadas y que están incluidas en el plan director de carreteras y que, por tanto, lo suyo es ir ejecutando este plan a medida que presupuestariamente dispongamos de los recursos correspondientes.

Dicho esto, que creo que son dos puntos importantes para saber dónde estamos, sí que hay que decir que por parte del departamento se les dijo a los ayuntamientos de Estella, de Yerri y a otros de la zona de Améscoas que, efectivamente, es una petición que puede tener su interés y nos comprometimos a llevar adelante los primeros estudios para determinar su viabilidad técnica, sobre todo, desde un punto que es muy importante: que la propuesta que se haga y el proyecto que al final se pueda hacer, si es que se hace el proyecto, sea útil, es decir, que sea eficaz desde el punto de vista de que canalicen tráficos que en este momento atraviesan la localidad de Estella. Siempre hemos entendido que esta propuesta era precisamente para evitar el paso por esta localidad. Aquí, en este plano, que es un plano de la red de carreteras del entorno de Estella, me voy a detener un poco, porque, sin duda, es una red compleja, pero básicamente aquí tenemos la ciudad de Estella, el río Ega, esta es la autovía Pamplona-Logroño, actualmente en construcción, esta es la conocida como la variante de Estella, hay ya una variante construida desde hace años, que es la conocida como variante de Iguzkiza por el oeste, que recoge un tráfico importante que viene de la zona de Vitoria y Ancín, que ya conecta directamente con la autovía a su paso por la variante de Estella, es decir, esto ya funciona y tiene que funcionar como variante, y, de hecho, por este recorrido es por el que se ha propuesto y llevado a cabo el desvío del tráfico pesado de la localidad. Y a partir de ese momento aquí ya hay una serie de carreteras, y en particular la carretera que viene de la zona norte, de la zona de Améscoas, que acaba en este punto, en el puente del río Urederra, y entra en Estella por el cruce de Zaldu, y la carretera que viene de la zona Abárzuza, por la parte noreste. Y estas dos carreteras para el tráfico de paso atraviesan Estella y normalmente la gente suele salir por lo que se conoce como la carretera Mercatondoa para el enlace de la carretera de Sesma, el enlace de este punto, y coger fundamentalmente ya dirección Pamplona. Estas son fundamentalmente, esta carretera y esta otra carretera confluyen en este punto que es el cruce de Zaldu, atraviesan la localidad, la travesía, y salen por la carretera de Mercatondoa aquellos que son de tráfico de paso. También hay que decir que Estella, como cabecera de comarca, tiene un tráfico importante que nace y muere en la propia localidad, es decir, no todo el tráfico que va por esas carreteras es de paso.

En este momento el tráfico detectado que viene de la zona de Améscoas es de 2.568 vehículos al día, o sea, es un tráfico que tiene su importancia pero no es un tráfico excesivo, y el tráfico que se mide desde la zona de Abárzuza son 3.500 vehículos al día, por tanto, similar al anterior. Hay que decir que en la carretera que entra desde el oeste hay un total de 5.500 vehículos al día, para lo cual, aunque sea un poco simplista decirlo, hay que pensar que, por ejemplo, a estos 2.000 vehículos se les suman en teoría otros 2.500 vehículos que tienen como origen y destino Estella y aquellos que vienen desde Vitoria por la carretera. Es decir, la carretera de Vitoria aporta a la zona de Estella unos 2.500 vehículos al día, que, en teoría, habría que pensar que son vehículos con origen y destino en la propia localidad, porque los que son de paso en teoría tienen que coger esa carretera y, de hecho, la cogen y van hacia la zona de Logroño pero, sobre todo, hacia la zona de Pamplona. Es decir, Estella, como digo, genera un importante tráfico comarcal, y digo esto desde el punto de vista de que la eficacia de las variantes hay que mirarla también desde el punto de vista del tráfico. Entonces, digamos que éste es el esquema de las carreteras que inciden sobre la ciudad de Estella.

Por último, hay una carretera estrictamente local, que es la carretera de Arandigoyen-Grocin-Zurucuáin hacia Abárzuza, que es una carretera local de las que hay muchos kilómetros en esta zona de Navarra, y todos sabemos que la estructura poblacional de la zona de Yerri y Estella tiene una gran dispersión de núcleos habitados, y bueno, esta es una carretera local como tantas otras cuya reforma o adecuación sí que se incluyó en el plan director de carreteras, pero su adecuación en aquel momento era como carretera local, es decir, ahora tiene un trazado y una anchura justas, como tantos kilómetros de la red local de Navarra, que tengo que recordar que es el 50 por ciento de la red de Navarra, 1.800 kilómetros, y esta carretera se incluyó expresamente, de las pocas carreteras que con nombres y apellidos de la red local se incluyeron para su adecuación, pero, insisto, como red local de carreteras, no se incluyó como una transformación importante desde el punto de vista de convertirla en otro tipo de vía, digo esto como premisa.

El Ayuntamiento de Estella y los ayuntamientos que le acompañan en este proyecto vienen a plantear, según nuestra información, una variante, que aquí se ve muy justitamente, que denominan variante norte, que sería desde el puente del río Urederra, por la zona norte de la localidad, a empalmar con la carretera de Abárzuza, y combinando con una reforma en profundidad de la carretera local de Arandigoyen-Grocin-Zurucuáin, o sea, combinando con esta actuación, insisto, cuya actuación para transformarla realmente como una carretera de índole comarcal no está incluida en el plan director de carreteras, sino estrictamente local, pues, bueno, esa combinación, este trazado nuevo en esta parte, aprovechando la carretera que está en buenas condiciones de Abárzuza hasta el cruce de Zurucuáin y bajando por la carretera local, que pasaría a ser variante pues se llegaría al cruce de Villatuerta y de aquí ya a la autovía. Esta es la información que en este momento tenemos en el Departamento de Obras Públicas sobre los planteamientos del Ayuntamiento de Estella. Como ven ustedes, este trazado es un poco complejo desde el punto de vista visual, y, como ahora veremos, puede ser que funcionase, pero como punto de partida pretender que esto sea una variante de Estella a priori choca un poco ¿no?, pero, bueno, tampoco vamos a cerrarnos puertas ni a hacer prejuicios.

En ese sentido, ¿qué está haciendo el departamento?, pues el departamento lo que está haciendo es un estudio de tráfico, que es lo más importante en este momento, sobre esta propuesta, con encuestas origen-destino en la propia ciudad de Estella para ver cuál es el tráfico que se genera y cuál es el tráfico de paso y también con una simulación de qué tráfico podría canalizar esta variante en el caso de que se construyese y siempre pensando que lo que se pretende es evitar el paso de estas dos carreteras por la travesía de la localidad.

Parece evidente que lo que es la carretera de Abárzuza tiene una salida mejor hacia la autovía, sin duda, es directa; es ya más dudoso que esta carretera, la que viene de las Améscoas, tuviese facilidad de tener esta conexión, así es como están las cosas en este momento. Hemos hecho un cálculo rápido para ver qué distancias se habían recorrido, y las distancias actuales a recorrer no son mucho mayores respecto de las previstas en este trazado, de manera que para ir desde este punto hasta el punto de salida y tomar la autovía aquí, es decir, hacer todo el recorrido pasando por Estella y llegar hasta el enlace de Villatuerta son diez kilómetros, mientras que el recorrido alternativo por la variante nueva, subir hacia arriba y bajar por la carretera de Grocin y salir por este ramal serían 10,400 kilómetros, es decir, aunque el trazado es muy sinuoso y en contracorriente de lo que sería lo normal, la distancia no es muy superior a lo que actualmente tiene que hacer un vehículo que viene de la carretera de Améscoas, es decir, 10 kilómetros frente a 10,400. Y, por otra parte, los que vienen de Abárzuza para llegar a la autovía haciendo todo este recorrido tienen un trayecto de 11 kilómetros y si bajasen directamente por la carretera de Grocin y Zurucuáin mejorada tendrían un recorrido de 7 kilómetros. Éstos son los datos que tenemos en este momento.

Y ya para terminar la verdad es que no puede haber muchos más datos en este momento sobre este proyecto. Sí que les querría decir algo importante. Nosotros lo que vamos a hacer en el Departamento de Obras Públicas es analizar todas las opciones que pueda haber como variante norte de Estella. Es decir, primero vamos a ver si realmente es posible construir una variante norte, quienes conozcan la zona, que seguramente son muchos de ustedes, saben que toda esta zona de Estella es muy complicada orográficamente, no es que sean grandes montes pero se da la circunstancia de que no es fácil pasar por aquí; sin duda, esta zona tiene su complejidad, bastante más si subimos por la carretera de Améscoas. Incluso se llegó a plantear hacer una variante desde aquí, desde las peñas de San Fausto, al cruce de Grocin y bajar, pero, claro, toda esta zona también es muy compleja.

Nosotros lo primero que vamos a hacer es el estudio de tráfico; segundo, analizar todas las posibles opciones que pueda haber, y yo creo que también tendremos que hablarlo en profundidad con el Ayuntamiento de Estella, y en lugar de irnos lejos de la localidad no descartar soluciones quizás más pegadas al núcleo urbano y, en particular, un posible vial de circunvalación por el este –que

sería éste de aquí– de manera que esta nos permitiría: variante norte, coger la carretera de Améscoas, si hay algún vehículo proveniente de esta zona de aquí, pasar a la carretera de Abárzuza y bajar pegado por la margen oriental de Estella, salir por aquí a la antigua carretera 111, que, como ustedes saben, está en buenas condiciones para poder conectar directamente con la autovía. Es decir, un trazado mucho más urbano que quizás pudiera solucionar otro tipo de problemas, es un tema que vamos a tomar en consideración. Es decir, más allá de irnos fuera de la ciudad, igual nosotros hacemos algún planteamiento de aprovechar posibles viales perimetrales de la ciudad de Estella.

Y en este momento ¿cómo está? Como digo, en el Departamento de Obras Públicas tenemos plena voluntad de analizar las propuestas del Ayuntamiento de Estella y de los otros dos ayuntamientos, teniendo claro lo que hemos dicho al principio, es decir, que no está en el plan director de carreteras, que hay que preparar estos proyectos para la próxima actualización, buscando que, a su vez, la propia autovía de Pamplona a Logroño sirva, como está sirviendo, porque como todos sabemos se están transformando más kilómetros de carretera de acceso a la autovía que kilómetros se están construyendo como autovía nueva, entonces, lo que se pretende efectivamente con la autovía Pamplona a Logroño es que todo el territorio circundante cuelgue de esta autovía y no sólo con lo que se está haciendo ahora sino con futuras actuaciones en la red de carreteras de la zona y mejorar esta conectividad. Por mi parte, en este momento nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. La verdad es que nosotros no creemos, entre otras cosas porque los ámbitos de representación son lógicamente distintos, que los ayuntamientos que nos empujaron, de alguna forma, a tomar la iniciativa de que compareciesen tanto ellos como el Consejero tengan ningún problema para buscar la mejor solución técnica, no lo creo, lógicamente, aquí somos todos Parlamentarios, pero, por la exposición muy detallada que aquí hicieron, creo que se van a dejar guiar por la solución técnica que parezca más razonable. No obstante, a mí me parece que sí que hay tal vez una mayor necesidad y una mayor problemática de la que puede exponer el Consejero, centrada fundamentalmente en la accesibilidad del hospital. Es decir, éste es un hospital que tiene una previsión clara de atender la parte sur y curiosamente desde la parte sur, es decir, desde la NA-122 la verdad es que es verdaderamente complicado acceder al mismo, tendría sin lugar a dudas una mayor rentabilidad. Luego, no es de extrañar que cuando se hacen las encuestas de satisfacción los de San Adrián, por ejemplo, o los de Azagra decidan ir al Hospital de Pamplona antes que al de Estella, esto es una realidad, y ¿cómo puede ser esto?, porque curiosamente tienen una dificultad de acceso que debería solucionarse; tampoco el Consejero en esta comparecencia ha dicho lo contrario, pero nos parece que no es un capricho, no es una ocurrencia municipal, sino que realmente es lógico tratar de solucionar un problema que en estos momentos existe.*

A partir de ahí, a nosotros nos parece que el plan director de carreteras, como su propio nombre indica, es un plan, y, claro, al final pueden suceder tres cosas con los planes: una, que no se cumplan, que suele ser lo más normal en los planes de este Gobierno, es algo constatado perfectamente; otra, que se cumplan, que alguna vez sucede, aunque en estos momentos estoy repasando mentalmente y no encuentro ninguno, pero eso sería ya objeto de otra comparecencia; y, finalmente, que cumpliéndose o no cumpliéndose, la planificación no haya sido lo suficientemente habilidosa y contemplase las necesidades reales que se fueran produciendo. En definitiva, la planificación puede ser superada por la realidad, sin lugar a dudas, y es evidente que éste y algunos casos más en Navarra, no muchos más, pero sí algunos casos más, no están dentro de esa planificación. A nosotros nos parece que, aprovechando lo que es una mayor rentabilización de una importante infraestructura como es la autovía a Logroño, esta cuestión tiene que contemplarse, como por otra parte y con buen criterio en las orillas de esta autovía se han contemplado otras demandas que no estaban tampoco previstas en el plan director, y ahí sí que queremos insistir, agradeciendo por supuesto la información, en la necesidad de que el departamento dé un paso más de lo que se ha venido a comprometer por parte del Consejero. En principio, vemos una predisposición favorable a estudiar el tema, pero a nosotros, lógicamente, además de esa predisposición favorable a estudiar el tema y a buscar la mejor solución técnica, sí que nos parece que no hay ningún problema por que los planes tengan su excepción a la hora de su cumplimiento, siempre que se trate de una ampliación de los mismos.

Por eso, nosotros como grupo socialista sí que mantenemos esa reivindicación de estos representantes municipales y urgimos al departamento no sólo a que estudie y vea cuáles son los mejores trazados, sino a que, en principio, y a partir de los estudios que estos ayuntamientos han encargado a los correspondientes gabinetes técnicos, se arbitre lo antes posible una solución que permita completar y magnificar, sin lugar a dudas, lo que va a

suponer esa mayor accesibilidad de la autovía a las zonas circundantes por las que pasa.

Por lo tanto, bien están los estudios pero nos parece que además de los estudios en este caso no habría que utilizar el plan como un escudo y decir que como eso no está en el plan... Bueno, no estará en el plan pero lo que es evidente es que es una exigencia razonable, y, en cualquier caso, y por las explicaciones que se han dado de los kilómetros, no parece que los representantes municipales se desviasen mucho cuando hablaban de pasar de 1,2 millones de euros previstos para la mejora de una carretera, efectivamente como local, no como comarcal, a 2,2 millones más que podía suponer el conjunto de la obra.

Por lo tanto, agradecemos la información, valoramos positivamente la predisposición a estudiar el asunto, pero sí que pensamos que hay que dar un paso más y que ese paso más es plantearse un proyecto concreto para que sin esperar al nuevo plan director se pueda materializar esta demanda de estos ayuntamientos, tanto del de Estella como del del valle de Yerri, de las Améscoas, etcétera. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Por UPN, señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Agradecemos la presencia del Consejero y del Director General. Entendemos que el departamento del Gobierno está haciendo lo que tiene que hacer en estos momentos, que es, como bien ha dicho el Consejero y después también el señor Lizarbe, estudiar el tráfico correspondiente en la zona que se quiere mejorar, analizar los diferentes trazados, buscar la mejor solución técnica, y, desde luego, el día que se haga la inversión que se tenga que hacer que sea una inversión bien realizada y que no nos arrepintamos al tiempo de haberlo hecho, como pudiera ocurrir si se hace de una forma precipitada.*

Y dicho esto, desde luego, es una iniciativa interesante como tantas otras, pero creo que hay cosas que decía el señor Lizarbe que no se ajustan mucho a la realidad, y me estoy refiriendo a que cuando se habla de no cumplimiento de planes no hay que poner el plan director de carreteras como ejemplo de uno de ellos porque, como bien sabe usted, el anterior plan director de carreteras pasó el 80 por ciento en su grado de ejecución, lo cual me parece que es una ejecución bastante interesante, y también hay que decir que el plan director de carreteras fue fruto de la negociación y del consenso de varios grupos políticos, y eso es importante, porque el objetivo que tenía era buscar el equilibrio territorial y planificar los presupuestos generales de Navarra en materia de obras públicas para unos cuantos ejercicios, y que todo el mundo, por decirlo de alguna forma, todas las zonas de Navarra tuvieran su parte de carretera, de vías de comunicación mejoradas.

Y por eso, siendo conscientes también de que un plan director de carreteras no tiene que ser una cosa cerrada que no podamos modificar en ningún caso y al que nos tengamos que someter siempre, sí que conviene tener presente que existen otros ayuntamientos con otras cuestiones que hay que mejorar y que están esperando su turno. Y también creo que hay que valorar en su justa medida si primero habrá que hacer aquello que se pensaba hacer y luego, más tarde, hacer otras incorporaciones que podamos ir viendo, como digo, siendo conscientes de que es una cosa abierta y que será cuestión por lo menos de buscar el mismo consenso que tuvimos cuando hicimos el plan director.

Yo creo que se puede modificar un plan director pero, desde luego, para hacerlo a mí me parece que tiene que ser con un amplio consenso y, como se suele decir, mirando qué es lo que dejamos para hacer más tarde, porque, si en su momento todos estábamos de acuerdo en que las obras que habíamos propuesto eran las mejores para unos cuantos años, tampoco sería muy lógico que viniéramos aquí cada semana a proponer una nueva obra, porque bien sabe usted que esta no es la primera que se viene, han venido otras obras que no estaban en el plan director y cuando vinieron a este Parlamento todos veíamos que eran muy interesantes, pero, lógicamente, hay otras que ya están en el plan director que en su momento nos parecieron todavía más interesantes que estas.

Concluyendo: el plan director a nosotros nos parece un instrumento importante, que contó con un amplio consenso, y entendemos que debe servir como referente sin cerrarnos a otras posibilidades, pero estas tienen que contar con un consenso amplio y buscando siempre el mejor trazado, la mejor solución técnica y que la inversión que se realice sirva, desde luego, para el futuro. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. Señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes a todos. Agradecemos al Consejero y a su Director General la presencia en esta Comisión, y como yo quiero entender, por las explicaciones que ha dado el propio Consejero, que ha habido una postura receptiva por parte del departamento de compromiso para hacer los estudios, a mí me parece que en este caso lo lógico sería que se plantease ese estudio con los criterios necesarios que deben acompañar a cualquier proyecto.*

Algo se ha apuntado sobre la población, el presupuesto, que en este caso parece que no es en absoluto desorbitado, la necesidad y conveniencia, el que sea un gasto o una inversión útil en el sentido de que resuelva el problema, y el trazado que se plantea, también lo que ha añadido en última instancia el señor Lizarbe del problema de dar solución a un servicio vital como es el Hospital. Todos son aspectos que en todo caso tiene que tener en cuenta el departamento, y no me cabe ninguna duda de que, por lo que pudimos escuchar tanto de la Alcaldesa como de los demás alcaldes de la zona que la acompañaban, está en esa línea.

Por lo tanto, imposibilidad parece que no existe, el único problema a solventar es si cabe ahora o no en el plan. A mí me parece que esto debería estar determinado por esas variables que yo planteo, a mí me parece que en ese sentido, sin menosprecio de otras propuestas, ni que otras propuestas que están en el plan actualmente se tengan que relegar, esas variables son las que entendemos que deberían tenerse en cuenta por el departamento para darle prioridad o no. Por lo tanto, creo que hay condiciones objetivas para que haya una entente y ojalá que otros planes que hace el Gobierno, que en esos sí que somos muchísimos más críticos, se cumplieran en la parte que se cumple este plan, porque no cabe duda de que un plan al cien por cien es difícil que se cumpla pero en este Gobierno hay planes que simplemente se sostienen en el texto, no en la realidad, tristemente, y son planes que a nosotros nos importan tanto o más que los planes de carreteras, siendo éstos importantes como vertebración y como desarrollo equilibrado. Pero no cabe duda de que a otros departamentos les exigiríamos para sus planes el mismo cumplimiento que se tiene para el plan de obras públicas.

Por lo tanto, ya digo que población, presupuesto, necesidad e inversión útil y utilizable serían los aspectos que, desde nuestro punto de vista, deberían plantearse para incorporarlos y que, aunque no estén en la primera fila de ejecución, que sí se contemplen porque además es una obra que hay que contemplarla dentro del desarrollo de lo que es la autovía, por lo tanto, no hay que alargarse excesivamente en el tiempo. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Figueras. Señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS. *Arratsalde on. Nosotros ratificamos lo que expresamos cuando vinieron los representantes municipales, pues, desde nuestro punto de vista, esta es una obra absolutamente justificada y necesaria y, por lo tanto, esa justificación y necesidad nos tiene que hacer reflexionar con respecto a que, más allá de que hay muchas obras que vienen fuera del segundo plan y se pretende que se incorporen dentro del plazo de ejecución del mismo, obligatoriamente todos tenemos también la necesidad de hacer un análisis pormenorizado de cada una de ellas, y quizás esta sea una de las que requeriría un tratamiento especial, teniendo en cuenta además que tampoco estamos hablando de una cuantía económica como para argumentarlo como principal elemento por el que sería imposible abordarla.*

Para nosotros esta obra tiene que tener tres objetivos que yo creo que, tal como estaba expuesta, y no creo que tampoco en la exposición que ha hecho el departamento entre en contradicción, debería cumplir. Una es que, sobre todo, todos los entornos de la merindad de Lizarra tengan una facilidad de acceso a los servicios públicos que presta Estella como cabecera de comarca. Segundo, que, lógicamente, también hay una situación, una problemática concreta de necesidad de descongestionar todo el tráfico que pasa por el medio de la ciudad, y, además, tenemos varios casos de problemas de accidentes bastante graves que han ocurrido. Y, tercero, porque una infraestructura del nivel y la potencia de una autovía requiere que los beneficiarios sean más que los que están ubicados expresamente en sus dos lados, ue hay que buscar un círculo de incidencia mucho mayor, y, lógicamente, en ese círculo de incidencia deberían estar las zonas de Yerri, de Améscoas, del Valle de Lana, etcétera. Una mejora de acceso desde la autovía a todos estos pueblos seguramente les ayudaría a ser beneficiarios y a poder aspirar a algún nivel de desarrollo.

Por lo tanto, creemos que es una obra necesaria y habría que intentar hacer un esfuerzo presupuestario para que no quedase relegada hasta que se cumpla el segundo plan de carreteras pues quedaría bastante lejana en el tiempo y, desde luego, retrasaría algo que, desde nuestro punto de vista, es urgente.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Jiménez. Señor Pérez-Nievas, tiene la palabra.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Sí, señora Presidenta, muchas gracias. Buenas tardes. Agradecemos la presencia del Consejero y del Director General y las explicaciones que nos han dado respecto a la variante norte, más si cabe después de la sesión de trabajo de la semana pasada donde una representación de ayuntamientos de la zona expusieron su opinión sobre la variante y sacaron sus propias conclusiones sobre lo que aquí se dijo a puerta cerrada. En todo caso, yo constato que los portavoces están diciendo de alguna manera lo mismo que se planteaba entonces y hay una coincidencia en entender como necesaria una actuación en Estella, pero también quiero poner reparos o realidades políticas y de*

oportunidad y prioridad que este portavoz expuso en aquella sesión de trabajo y que también tiene la obligación de decir ahora.

En primer lugar, la urgencia que se establece sobre la variante y la necesidad la tenemos todos clara y hay que apoyar una solución, pero resulta sorprendente que esta urgencia no se diera hace tan solo cuatro años, que es cuando se aprobó el plan. Yo no alcanzo a comprender esta unanimidad de ahora de todos los grupos si en su momento no se fue capaz de buscarla, probablemente por la razón por la cual no se hizo, porque nadie la reclamaba como una actuación urgente, ningún grupo político, ninguna representación municipal hizo la fuerza necesaria en su momento para considerar que la variante norte fuera una actuación prioritaria. Por lo tanto, si están todos los grupos de acuerdo y no se ha puesto en el plan, es evidente que aquí alguna reivindicación ha fallado.

Sí que es cierto que el cambio sustancial que se ha producido en estos cuatro últimos años probablemente haya sido por varios accidentes que se han producido y que han hecho sonar la voz de alarma y, por tanto, es una llamada de atención para que ahora todos entremos en esta cuestión, y en eso podemos estar todos completamente de acuerdo. Otra cosa es si realmente esos accidentes se deben a ese tráfico que se pretende desviar o sería imposible de controlar en un futuro, etcétera. En todo caso, me parece que hay un plan, que se hizo en 2002, cuando no existía el famoso y archinombrado rodillo parlamentario, por lo tanto, no hubo un consenso entre los grupos, y los que ahora reclaman su urgente y necesaria puesta en marcha creo que en su momento o pensaron que no era tan urgente o no hicieron la previsión suficiente. Dicho lo cual hay que incorporar nuevas realidades que en ningún caso deberían hacerse a costa de lo que todavía no se ha ejecutado, en opinión de este grupo, porque, si no, el partido político que lo demande tendrá que ser el que les diga que la actuación prevista no va a hacerse porque se considera en este momento prioritaria otra realidad.

Y en cuanto al planteamiento, en su momento este portavoz fue crítico con los datos económicos que nos daba la representación municipal sobre el costo, porque prácticamente se nos dijo que con un millón de euros estaba solucionado el problema que había con respecto a esta variante norte, y este portavoz y algún otro, quizás demasiado atrevidamente, pusieron en duda que eso fuera así, y hoy simplemente quiero decir que la variante de la que se habla aquí de la carretera de Grocin, que si yo no estoy mal informado, y creo no estarlo porque he visto la documentación recientemente, obedece a una enmienda presentada por Convergencia al plan de carreteras en la que literalmente se pedía un arreglo de esa carretera con variante en Grocin, que quedó aprobada, y eso es lo que refleja el plan, el arreglo de una carretera donde no se incluye la palabra variante de Grocin, donde en vez de los seis kilómetros de superficie que se pretenden arreglar constan literalmente dos, y el costo de esos dos kilómetros está establecido en 2,2 millones del año 2002, por lo tanto, vamos a poner las cifras en su justa medida para atender esta actuación. Dudo mucho, y el Consejero podrá responder, si esto se va a solucionar con 1,2 millones de euros, que es lo que se nos dijo el día pasado, supongo que será una dotación bastante más costosa.

Y yo lo que digo, y coincido con el portavoz de UPN, es que si estamos todos de acuerdo, y en la base estamos todos de acuerdo, lo que no puede ser es que lo planteemos al margen del procedimiento que nosotros mismos hemos considerado de prioridades en carreteras. Cuando se produzca la revisión de este plan, que si no me equivoco se producirá este año o el siguiente, habrá que consensuar entre todos lo que haremos, el costo que va a tener y a ver quién les dice a esas localidades que se quedan sin actuación, que no se va a llevar a cabo. En todo caso, creo que habrá que intentar hacer todo, pero a partir de ese momento se pondrá el cartel de prioritario, si realmente estamos todos de acuerdo, como lo estamos, en que lo es. Por tanto, quiero decir que hay que ajustarse a unos planes y que determinados sucesos extraordinarios no pueden hacer variar todo un plan sacado en su momento con un amplio consenso de este Parlamento.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Pérez-Nievas. Señora Santesteban, tiene la palabra.*

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Agradecemos al señor Consejero las explicaciones que nos ha dado sobre la variante norte de Estella. Yo estoy absolutamente de acuerdo con lo que han dicho los que me han precedido en el uso de la palabra, pero tengo serias dudas, y creo que ha habido una especie de perversión en el planteamiento, porque, claro, a ver si va a resultar que cuando se hace una autovía se empieza a ver conexiones que son prioritarias y se empieza a meter prisas, y, al final, los que nunca vamos a estar a veinte minutos de una autopista vamos a tener que esperar a que se evidencien las conexiones de los pueblos a la autopista, los que nunca vamos a tener una autopista y estamos en el plan.*

Yo no creo que se vaya a hacer un esfuerzo adicional y no quiero pensar que determinadas actuaciones por muy interesantes y por muy justificadas que estén, y no estoy poniendo en absoluto en duda

ni que ése sea el caso de la variante norte de Estella, desde luego, lo que espero y pido es que pongamos todas las zonas en una igualdad de tener unas vías de gran capacidad, algunos no vamos a tener autovía y no vamos a tener autopista, y, desde luego, que se estudien y se prioricen aquellos casos que, ajustándose a una realidad y no siendo demasiado, bueno, que tengan el coste que tengan, y el otro día le decía a la de Estella que las soluciones no son buenas o malas en función de lo que cuesten, serán buenas o malas por sí mismas, la actuación de ajustarla a un presupuesto anual o plurianual será harina de otro costal.

Yo lo que quiero decir es que estoy absolutamente de acuerdo en que Estella puede necesitar una variante, pero de todas maneras reivindico desde el absoluto agravio el que todas las zonas tengamos una posibilidad de tener una vía de gran capacidad, porque a ver si va a resultar que hacer las autopistas pone en evidencia otras necesidades muy justificadas que, además, se quieran ejecutar antes de otras necesidades que otros tenemos no ya de carreteras secundarias sino de la principal.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Santesteban. Señor Etxegarai, tiene la palabra.*

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes a todos. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor Consejero y al Director General que nos acompañan en este momento y agradecerles la información que nos han trasladado. Yo entendía y entendí que si se llega a estas alturas a estar hablando en el Parlamento de estos temas, los estudios ya deberían estar realizados y los proyectos por lo menos avanzados. Y mucho más se viene a reivindicar, quise entender, cuando vinieron los alcaldes con unos planos pero, por lo que se ve, sólo eran rayas sobre papel, puesto que luego hemos visto que no hay absolutamente nada de esto. Aquí hoy se nos ha dicho que no está en el plan director de carreteras, que tampoco hay presupuesto para ello, no existe proyecto y los ayuntamientos proponen la variante norte, que el departamento está estudiando todavía el número de vehículos que circulan por las distintas carreteras que en este momento existen y el problema sigue sin solucionarse y seguirá durante bastante tiempo, según se nos está presentando en este momento la situación. Por lo tanto, yo entiendo que se necesita esa variante, se necesita esa solución, hay que dar solución a todos esos pueblos, pero, como ha dicho la señora Santesteban, que no sea a costa de otros.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Etxegarai. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias por sus intervenciones. Voy a hacer algún comentario y alguna precisión. En primer lugar, hay un tema que yo creo que tiene su interés el comentarlo, el tema del Hospital de Estella. Como todos sabemos, el Hospital de Estella está situado aproximadamente por aquí, todos conocemos dónde está y que tiene la accesibilidad que tiene, pero también es cierto que aludir como una de las reivindicaciones para construir esta variante que los usuarios que vienen desde el sur tienen problemas para llegar al Hospital de Estella..., evidentemente, los tienen pero es evidente que la alternativa para ir al Hospital de Estella con esta variante empieza a ser complicada; creo que este no es un argumento de peso, lo digo con todos los respetos. Y ligo esto a que quizás hay que estudiar otros trazados teniendo en cuenta este factor del Hospital de Estella. Evidentemente, creo que las cosas son como son, y este trazado no creo que sea la solución para la gente que viene del sur para acceder al Hospital, máxime cuando de alguna manera sí que tienen construida esta variante que les lleva directamente al Hospital, dando un rodeo, efectivamente, pero, bueno, esta carretera es franca en este momento, está en pleno servicio. No quiero con esto, por supuesto, decir nada en contra de lo que se ha dicho, pero a lo que voy es a que frente a estas propuestas, y lo ligo un poco a lo que ha dicho al final el señor Etxegarai, frente a dibujar rayas en un plano y pensar que está todo hecho, yo creo que estos proyectos necesitan una reflexión importante sobre por dónde van, porque, al final, quien pinta una raya en un plano hay veces que está pensando en la solución a un problema y nos estamos olvidando de otros catorce, bueno, en particular, como han dicho varios Parlamentarios, la relación con el Hospital de Estella no creo que en este caso sea la mejor solución para acceder a esta infraestructura pública.*

Dicho esto, también hay un tema que se ha repetido aquí varias veces y yo creo que ha atinado el señor Pérez-Nievas, y es el coste. No tiene nada que ver el coste que se ha dicho con lo que va a ser, es impensable en una obra de estas características, y creo que ya llevamos todos mucho tiempo en este negocio como para saber que es imposible hacer una variante de Estella por aquí por 2,2 millones de euros; nosotros estimamos a bote pronto, y simplemente con algunos datos y con la experiencia del departamento, que puede estar entre 8 y 10 millones de euros, así que, como decía el señor Pérez-Nievas, esto de que cuesta 2,2 millones de euros como variante de Estella es imposible; esto costaría entre 8 y 10 millones de euros si se hiciera por ahí, si no es

más, porque también hay que tener en cuenta que la orografía es muy compleja.

Bien, en cuanto a lo que se ha mencionado del plan director de carreteras, como se ha puesto de manifiesto, dentro de las posibilidades económicas que hay en el departamento cada año, creo que se está llevando a cabo de manera razonable, por supuesto con el respaldo de todos ustedes. Dice el señor Lizarbe que no se utilice el plan como un escudo; hombre, yo creo que no es un escudo, yo creo que no tiene que utilizarse para rechazar cualquier cosa, pero sí que está en la mente de muchos de nosotros, yo creo que en la de la mayoría, que precisamente los planes son para decir lo que hay que hacer primero, porque luego habrá más cosas que hacer y precisamente estas ideas que son tan nuevas hay que ponerlas de alguna manera en el sitio después de otras que llevan madurando muchos años, y hay necesidades en muchos casos evidentísimas que lo que necesitan es tener dinero y que se puedan hacer, pero estas ideas son nuevas y vienen a resolver problemas que yo no sé si son problemas de alcance regional, por entendernos, pues yo creo que hay que meditar si merece la pena empezar a abrir el plan director de carreteras porque entonces posiblemente puede entrar cualquier cosa.

Hay que decir, y todos ustedes lo saben, que solo se ha incluido una obra con carácter extraordinario en el plan director de carreteras, una obra en cinco años, que es el puerto de Iso, por las características que tiene tanto de accesibilidad para una parte muy importante del Pirineo, como por las razones que se expusieron en su día en el Parlamento de que si no se incluyó en su momento fue por razones que ahora están despejadas, que eran los temas ambientales; digamos que la razón que no permitió en ese momento incluir el puerto de Iso en el plan ya hubo tiempo de explicarla, y en este momento está mucho más aclarado y ha permitido de manera extraordinaria, y así lo aprobó el Parlamento, incorporar esta obra que, como digo, es la única obra que se ha incorporado de forma extraordinaria en el plan director de carreteras a lo largo de cinco años.

Y, desde el punto de vista de qué puede solucionar o no esta posible variante, evidentemente, cualquier variante quita el tráfico de una localidad, y eso es evidente. También es cierto, y lo ligo a lo que ha dicho el señor Pérez-Nievas, que el accidente que hubo el verano pasado o al anterior del camión que se estrelló en el centro de Estella se hubiera producido igual con o sin variante, porque ese camión iba a Estella, y tuvo el accidente camino de su punto de destino, que estaba dentro de la ciudad.

Dicho esto, en consenso con el Ayuntamiento de Estella, ya está implantada toda la señalización para desviar el tráfico pesado que viene del norte por esta zona de aquí, esto se consensuó con el Ayuntamiento, se hizo una señalización de la red de carreteras y una señalización municipal y está funcionando pensamos que razonablemente bien. Por nuestra parte, desde luego, más que predisposición favorable yo diría que tenemos disposición favorable a seguir con este proyecto, sabiendo que estamos empezando y sabiendo que puede llevar su tiempo llevar a cabo un proyecto de carreteras y más de esta envergadura, pero por nuestra parte, por parte del Departamento de Obras Públicas, hay plena disposición a seguir adelante con este proyecto, sin lugar a dudas. Por mi parte, nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la construcción de la variante de Irurtzun.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Pasamos al segundo punto del orden del día, que es la comparecencia también del Consejero para hablar sobre la construcción de la variante de Irurtzun. Ha sido solicitada por el grupo Aralar, por tanto, señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Bueno, parecería que por lo menos en este tema lo que puede ser el impedimento principal lo tenemos salvado, porque partimos de que esta obra sí está prevista en el plan de carreteras, por lo tanto, a partir de ahí parece que podríamos avanzar bastante. No sé lo que nos va a contar el Consejero referente a una variante que lleva mucho tiempo también pendiente, sobre todo que todos los vecinos y vecinas de esa zona vienen sufriendo en la medida que se produce un tráfico pesado bastante importante, pero en especial los del pueblo de Irurtzun, que soportan el paso por medio del pueblo de muchos camiones, sobre todo centrados en las canteras de Oskia.*

Por lo tanto, siendo conocedores como somos de que hay encima de la mesa diferentes propuestas técnicas de trazado para esta variante, el motivo de esta comparecencia es, por un lado, saber si el departamento ha tomado posición por alguna de las que estaban encima de la mesa; conocer igualmente en qué plazos prevé el departamento el inicio y finalización de dicha obra; y, de paso, un tema que también es importante, sobre todo para estos pueblos, saber si con la variante va a quedar definitivamente resuelto el tema del paso a nivel de Izurdiaga, puesto que me imagino que entra dentro del plan que tiene el Gobierno de Navarra de eliminación de pasos a nivel. Espero que la informa-

ción que nos dé el Consejero permita sacar la conclusión de que se resuelven los dos temas a la vez. Ése es el motivo de la petición y lo que esperamos es que nos conteste sobre todo a estos tres planteamientos, a ver si es favorable y podemos ver esa realidad en un plazo corto en el tiempo. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiméne. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muy bien, señor Jiménez, intentaré responder a todas sus cuestiones que creo que todas ellas podrán tener respuesta. Lo primero que hay que decir es que, efectivamente, la variante de Irurtzun está en el plan director de carreteras. Tal y como está recogido en el plan, es una obra sencilla, que posiblemente ya se podría haber hecho y creo que ya estaría ejecutada, pero es importante decir por qué estamos donde estamos, y es por algo a lo que ha hecho usted referencia y que es importante, que es el paso a nivel de Izurdiaga y su supresión. Se da la circunstancia, y luego veremos los planos, de que la supresión del paso a nivel de Izurdiaga está incluida dentro de los acuerdos alcanzados con el Ministerio de Fomento y con Renfe para suprimir los 44 pasos a nivel de Navarra, aparte de los dos de la comarca de Pamplona, y que la supresión de este paso le corresponde al Departamento de Obras Públicas y, por lo tanto, llevamos años, de hecho, estos convenios son del año 98-99, estudiando cómo suprimir este paso a nivel.*

Posteriormente, se incorpora al plan director de carreteras la variante de Irurtzun, que, como digo, en principio era un proyecto mucho más sencillo de lo que ahora vamos a ver. Analizando técnicamente tanto la supresión del paso a nivel de Izurdiaga como la variante de Irurtzun, en el Departamento de Obras Públicas llegamos a la conclusión de que lo más razonable era promover una actuación única de bastante mayor alcance, sobre todo teniendo en cuenta, como bien dice usted, que en ese momento y todavía hoy el mayor problema de Irurtzun era el tráfico de los camiones provenientes de la cantera de Oskia que no tienen una vía alternativa para ir hacia Pamplona, bueno, no sabemos en qué situación se encuentra esa cantera pero vamos a suponer que todavía tiene unos años de funcionamiento y que, por lo tanto, seguirá generando este tráfico tan incómodo y, como les digo, el planteamiento es ir a una actuación única que pueda solventar los dos problemas: la supresión del paso a nivel y la construcción de la variante de Irurtzun.

Esta es la situación gráfica de la zona; vamos a ver si nos situamos. La travesía de Irurtzun como tal, esto es Irurtzun pueblo, esta es la antigua carretera 240, Irurtzun como localidad tiene variante porque se puede acceder desde la carretera a la autopista que, además, aquí ya está libre de peaje y tiene posibilidades tanto en el sentido norte-sur como en el sentido sur-norte, o sea, que realmente, desde el punto de vista de plano, efectivamente Irurtzun es de los pueblos que se podría considerar con variante, pero se da la circunstancia de que esta pequeña carretera local que viene desde Astráin pasa por la cantera de Oskia, que está aquí, pasa por Erroz y por Izurdiaga, aquí tiene el paso a nivel sobre el ferrocarril, en esta línea, y entra en la localidad de Irurtzun. Posiblemente, si esta carretera no tuviera el tráfico proveniente de las canteras no daría grandes problemas, pero se ha dicho que todos los camiones provenientes de la zona de la cantera para ir a Pamplona tienen que pasar por aquí, entran en el pueblo de Irurtzun, por tanto, entran en el corazón de esta localidad y se encaminan ya hacia Pamplona, por tanto, aquí hay un problema, un conflicto, desde hace mucho tiempo.

Como les digo, teníamos dos temas a resolver: el paso a nivel del ferrocarril y la travesía. Les adelanto que se hizo un estudio sobre la supresión del paso a nivel de Izurdiaga in situ, es decir, sin vincularlo con la variante de Irurtzun, con la solución de Irurtzun, y las soluciones son muy complejas porque aquí, aunque quizás no se aprecie, el paso a nivel de Izurdiaga está muy próximo al casco urbano, de hecho, es un paso a nivel que está en el mismo pueblo, está muy pegado a la autopista, es decir, la autopista ya incide sobre la afección a la carretera, y, además, en principio, habría que hacer un paso inferior para salvarlo, habría que entrar, como luego veremos, en esta zona perimetral del pueblo, y esto ya está afectado por lo que es la zona de inundación del río Arakil, que es toda esta zona de aquí. Con lo cual la solución técnica solo para el paso a nivel de Izurdiaga era muy compleja por no decir que era prácticamente insalvable en principio, entonces, era un hecho que estaba estudiado en el departamento y al que no se acababa de darle solución.

En estas circunstancias, como les digo, visto que se podía solucionar simultáneamente el paso a nivel de Izurdiaga más la variante de Irurtzun, lo planteamos a los ayuntamientos. Al Ayuntamiento de Irurtzun fue al primero que se lo planteamos y puedo decir que el Ayuntamiento aceptó la propuesta, incluso, ya que la solución era de mayor alcance, entendimos que estaban dispuestos a esperar un poco más a condición de que se hiciera esta obra de más envergadura, en fin, esto es una apreciación personal pero yo creo que nuestra relación con el Ayuntamiento de Irurtzun siempre ha sido correcta y de colaboración.

También planteamos la solución al concejo de Izurdiaga y parece que también había consenso y acuerdo en la solución que se podía plantear, pero el problema, entre comillas, o lo que ha dilatado tanto la solución es que el Ayuntamiento de Arakil planteaba soluciones completamente diferentes a las que nosotros entendíamos que eran las buenas para este proyecto, y, de hecho, habrán sabido ustedes por la prensa y los medios de comunicación que el Ayuntamiento de Arakil ha dicho lo contrario, de alguna manera, a lo que estamos diciendo los demás. Y, en ese espíritu o en ese ánimo de intentar buscar una solución que fuera consensuada por todo el mundo, la verdad es que se nos ha ido un poco el tiempo, las cosas como son. No sé si somos nosotros los responsables de ello o no, pero, en fin, sin dejar de estar encima del proyecto, porque hemos estado encima del proyecto permanentemente, no parecía que se fuera capaz de convencer al Ayuntamiento de Arakil para que aceptasen la solución que a nosotros, al Ayuntamiento de Irurtzun y al concejo de Izurdiaga nos parecía que era la correcta.

¿Qué planteaba el Ayuntamiento de Arakil? Empiezo por la parte de Arakil. Pues si nosotros decíamos que la solución era hacia el este, como luego veremos, el Ayuntamiento de Arakil, como aquí tienen una discontinuidad entre esta parte de Ekai y la parte de Urritzola y Errotz, lo que querían de alguna manera era conectar sus localidades aprovechando la variante de Irurtzun, y no quiero aburrirles pero para nosotros construir por aquí una carretera como variante de Irurtzun en principio la verdad es que no lo veíamos porque entendíamos que no solucionaba prácticamente nada, es decir, sí que había una conexión directa desde la autovía con esta carretera, pero pensábamos que no tenía justificación porque, desde el punto de vista del tráfico de vehículos pesados, sabemos que los vehículos pesados van hacia Pamplona y, desde luego, con esta solución era muy difícil pensar que los vehículos pesados fueran a hacer esto, cuando pueden seguir haciendo esto de aquí. Pues, bueno, este planteamiento de una solución que no acabamos de ver es lo que nos ha tenido de alguna manera parados durante año y medio.

Otra propuesta que se había hecho por parte del Ayuntamiento de Arakil, que era apoyarse de alguna manera en el primer proyecto que tenía el Departamento de Obras Públicas sobre el paso a nivel de Izurdiaga, era hacer una carretera nueva por aquí, resolver el paso a nivel por acá, que, como les digo, esto es muy difícil porque aquí está el río Arakil y es una zona de inundación, y esto tiene que ser un paso inferior, con lo cual es complejo. Por la derecha se afecta muchísimo al propio casco urbano de Izurdiaga, pero, en fin, suponiendo que ya se hubiera pasado el paso a nivel, hacer lo que en principio se planteó como variante de Irurtzun, que es esto de aquí, o una variante perimetral. Bueno, pues son opciones muy complejas de resolver en esta parte de aquí, de la zona de Izurdiaga.

Y, por último, o como primero, está el planteamiento del Departamento de Obras Públicas que tuvo buena acogida por el Ayuntamiento de Izurtzun, y también de alguna manera por Izurdiaga y que es una solución completa para todas las comunicaciones de la zona, y es hacer una variante sur desde antes de Errotz que conectase la carretera de donde vienen los problemas, por decirlo de alguna manera, conectarse la carretera local directamente por aquí con la autopista de manera que desde este enlace se pudiera ir tanto hacia el norte como hacia la autopista y también hacia la carretera. Es decir, en este enlace, que es el actual, conectar la carreterita esta de aquí, y entonces aquí resolver todos los movimientos, de manera que se eliminaba el paso por Irurtzun, se eliminaba también el paso a nivel porque quien fuera hacia el norte yendo en vehículo podía hacer perfectamente este recorrido y salir ya hacia la autovía.

Y quedaba pendiente un asunto que era la conexión entre Izurdiaga e Irurtzun, que tradicionalmente tenían una conexión directa. Para eso el Departamento de Obras Públicas está estudiando la posibilidad de hacer dos pasos inferiores de menor gálibo, que sería uno junto al paso a nivel actual y otro en esta zona de aquí, es decir, que no se rompiese la conexión entre Izurdiaga e Irurtzun, es decir, el tráfico de gálibo importante de camiones pesados se canalizaría por esta nueva variante y se permitiría una conexión de menor entidad entre la zona de Izurdiaga y Errotz hacia Irurtzun para la relación entre pueblos, relación comarcal. Bueno, pues esto se traduce en este enjambre de variantes que hay planteadas en el entorno de Irurtzun y del paso a nivel de Izurdiaga, es decir, las variantes hacia Arakil, las variantes hacia Irurtzun y las variantes hacia Gulina.

Como pensamos que sí que hay acuerdo sobre el tema pero que no está oficializado, lo que se ha puesto en marcha, que además había que hacerlo de cualquier manera, es el estudio informativo de manera que se van a someter a información pública todas las variantes y, de hecho, como ahora les comentaré, eso ya está en marcha, es decir, lo que nosotros vamos a someter a información pública son todas las opciones que hay en el entorno de Irurtzun para suprimir el paso a nivel y para suprimir la travesía por la localidad, de manera que durante este periodo los ayuntamientos, los particulares, los afectados puedan opinar sobre cada una de las variantes, pero no hemos querido descargar ninguna variante del estudio, es decir, aquí hay un montón, la verdad es que semejante

haz de variantes no es habitual para un estudio de carreteras, pero es lo que en este momento está en marcha.

Puedo decirles que de los cuatro factores fundamentales que se estudian en un estudio de alternativas, que son los ambientales, territoriales, económicos y funcionales, a priori los territoriales, económicos y funcionales se posicionan claramente hacia la variante de Gulina, la variante este, que tiene una afección ambiental más importante que la variante de Irurtzun, que es una variante fundamentalmente sobre terrenos consolidados, aquí afectamos a zonas que en este momento no están ocupadas y, por tanto, la parte ambiental de esta variante la tendremos que tener en consideración de forma importante, y, desde luego, desde el punto de vista de la variante oeste o de Ekai, prácticamente ninguno de los cuatro factores se posiciona a favor de esta variante.

Y en cuanto al procedimiento, y con esto creo que doy respuesta a lo que planteaba el señor Jiménez sobre dónde estamos y dónde vamos a estar, el procedimiento ya está en marcha, es decir, ya se ha puesto en marcha el estudio informativo y el proyecto de construcción se contrató el año pasado, el año 2005, y ya se ha puesto en marcha la maquinaria definitiva. Es decir, en este momento, desde el día 8 de febrero estamos en el proceso de consultas previas ambientales, que creo que dura un mes, y destinaremos el mes de marzo a llevar a cabo este procedimiento. A partir de esas consultas previas concluiremos la redacción del proyecto de trazado para el estudio informativo y estudio de impacto ambiental; y prevemos que en los meses de mayo y junio los podremos ya someter a información pública tanto a efectos ambientales como de posicionamiento y de selección de la alternativa más adecuada. De manera que en septiembre se pueda aprobar la declaración de impacto ambiental por el Departamento de Medio Ambiente y se pueda hacer una aprobación definitiva de la solución e, inmediatamente, como ya tenemos contratado el proyecto de construcción, en torno al mes de octubre o noviembre cerraríamos el proyecto de construcción, con la previsión de contratar las obras en enero de 2007 y finalizarlas en su totalidad en diciembre del año 2007. Es decir, a lo largo del año 2007 se construirá la obra que tiene que suponer la nueva variante de Irurtzun y la supresión del paso a nivel de Izurdiaga.

Eso es un poco el porqué de que hayamos llegado a donde hemos llegado que, como ven ustedes, ha sido un proceso bastante complejo, pero ya está en marcha la solución definitiva, y, además, en este caso hay presupuesto para ello, no hay duda de que tenemos reservado ese dinero, tanto lo que venía de la variante como lo que venía del paso a nivel lo hemos sumado para tener dinero suficiente, y podemos asegurar que si no pasa nada durante el año 2007 comenzarán las obras y eliminaremos estos dos asuntos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Consejero. Señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Agradecemos la información y, en cualquier caso, creo que el departamento debe priorizar el hecho de que se construya la variante por encima de los problemas que hayan podido surgir en la gestión de la alternativa, porque lo contrario nos puede llevar a que en el fondo se enquiste y a que la situación de Irurtzun cada vez sea más insostenible y, por tanto, creo que la prioridad debería ser el compromiso y la garantía de que la variante se vaya llevar a cabo y si se llevan los plazos que ha dicho el Consejero pues mejor que mejor. Desde luego, no tendría justificación ir más atrás en el tiempo.*

Nosotros somos respetuosos, como no podía ser menos, con respecto a las diferentes alternativas y al hecho de que sobre todo el Ayuntamiento de Arakil priorice aquellas que le puedan resolver parte de las comunicaciones internas o necesidades de comunicación que tenga dentro del término, aunque nosotros como grupo somos más partidarios de la alternativa que defiende el departamento, que es la conexión con Gulina. Entendemos que es la que más responde al tipo de tráfico que genera la zona y a la conexión principal que se pueda demandar de la misma, que es Pamplona y un acceso directo a la autovía, y, por tanto, no sabemos si económicamente hay mucha diferencia o no pero creemos que es la que mejor responde y creo que también es la que, quizás con la salvedad del Ayuntamiento de Arakil, mayoritariamente está apoyada también por la asamblea y los sectores que desde la zona vienen pidiendo la variante.

Por tanto, si el procedimiento está abierto, nosotros requeriríamos a este departamento para que el procedimiento se mantenga y no se paralice, que lógicamente las alegaciones que se presenten a cualquiera de las alternativas deberán ser tenidas en cuenta y consideradas suficientemente, y que por encima de la propuesta final que se lleve adelante creo que hay que priorizar el hecho de que se construya y que se haga en el menor tiempo y en las mejores condiciones posibles. Creo que sería la forma de contestar a la demanda no solamente de Irurtzun como núcleo principal, sino de todos los habitantes de los distintos pueblos de la zona. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Intervendré muy brevemente para mostrar la satisfacción de que*

una obra, que en principio parecía que era una obra menor pero que al final ha tenido una gran complejidad, vaya a ver la luz o se vaya a llegar a la solución pronto. Este es un ejemplo de una obra que no estaba incluida en el primer plan director, al final de este plan vino al Parlamento como una necesidad acuciante, los grupos entendieron que era mejor incluirla ya en el segundo plan, así se hizo, y luego los problemas que han surgido ya los ha contado el Consejero.

Hay que decir que cuando se hizo la propuesta de esta variante ya existían diferencias entre los diferentes ayuntamientos y el concejo de Izurdiaga. En todo caso, mostramos la satisfacción de ver que al final parece que estamos cerca de la solución y que, si se cumplen los propósitos, para el año que viene se finalizará una obra que era ampliamente demandada por Irurtzun. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. ¿Algún otro portavoz desea intervenir? Señor Miranda.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Agradezco la respuesta y, desde luego, señor Jiménez, yo le diría que si no hay ningún contratiempo grave estamos en línea para no parar y para que, desde luego, en el año 2007 se ejecuten y se concluyan estas obras.*

También tengo que decir, porque además lo hemos vivido en el departamento día a día, que en particular el Ayuntamiento de Irurtzun ha aguantado el tipo, creo que ha protestado pero también ha colaborado con nosotros en buscar esta alternativa que, al final, según nuestra impresión, habrá que verlo ahora en el momento de las alegaciones, parece que también el Ayuntamiento de Arakil está de acuerdo con esta variante de Gulina. Esto ya lo veremos en los próximos meses. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias a usted de nuevo, señor Miranda; también al señor Echávarri por su presencia en esta Comisión. Gracias, señorías, por su asistencia. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 36 MINUTOS.)