

## 11. Integración de la Red Foral con otras redes de carreteras

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

### 11.1. LA PLANIFICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL

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

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

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

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

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

El nuevo Plan también recoge la propuesta de Navarra de conectarse directamente con Francia a través de los Pirineos con un Eje Transpirenaico de Alta Capacidad de Pamplona a Francia por Luzaide/Valcarlos y conectar con las autovías y autopistas francesas en la zona de Salies-de-Béarn/Peyrehorade, a la vez que mantiene la adecuación de las condiciones de calidad y seguridad en el itinerario señalado por el túnel de Somport, como forma de permeabilizar la barrera pirenaica.

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

De esta forma se completaría la conexión de Navarra mediante vías de gran capacidad con el resto de España a través

de las Comunidades Autónomas limítrofes del País Vasco, La Rioja, Castilla y León y Aragón, a la espera de las decisiones futuras que puedan adoptarse en la conexión con el suroeste francés.

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

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

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

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

Cabe destacar como vía con gran influencia sobre el tráfico en la autovía A-1 de la Red de Carreteras de Navarra la autopista AP-1 (Eibar-Vitoria).

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

- Considerar el papel de la red de carreteras en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE: potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes del País Vasco en su globalidad.
- Favorecer la integración de la red viaria de la CAPV en la Red Transeuropea (TEN).
- Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este – Oeste y Norte – Sur) que atraviesan el territorio.
- Coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.

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

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

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

Las diversas Directrices Territoriales también hacen referencia a las conexiones de Guipuzcoa y Álava con Navarra. Las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) del País Vasco, en su apartado de Directrices Particulares para Carreteras, mencionan, dentro de las Conexiones Externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales el eje Donostia-San Sebastián con Pamplona (Eje del Ebro por la Autovía de Navarra). También se contempla la conexión de Tolosa con la Autovía de Navarra a través de Berastegi, como interconexión de Áreas Funcionales.

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

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

- Red de Interés Preferente:
  - ✓ A-1, Autovía Norte de Madrid a Irún. Del límite P. en el Condado de Treviño al límite de la C.F. Navarra.
  - ✓ N-I, Autovía Norte. Del límite de la C.F. Navarra a Irún (frontera).
  - ✓ A-15, Autopista Navarra – Guipuzcoa. Del límite Navarra, en Leizta, a la intersección con A-1 en Aduna.
  - ✓ N-121-A, de Pamplona a Irún Puente de Endarlatza Behobia.
- Red Básica:
  - ✓ A-132. de Lumbier (por Tafalla y Estella) a la intersección con la N-104 en Elorriaga (límite Navarra).

#### **Plan Regional de Carreteras de La Rioja. 2001-2010**

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

- LR-115 de L.P. Soria a L.P. Navarra por Enciso, Arnedo, Autol y Rincón del Soto.
- LR-123 de N-113 en Valverde a L.P. Navarra por Cervera del Río Alhama, Arnedo y el Villar de Arnedo.
- LR-131 del Puente de Piedra en la N-111 a LR-123 por Mendavia y Lodosa.
- LR-134 de LR-123 a L.P. Navarra por Calahorra.

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

- LR-285 de N-232 en Rincón del Soto a LR-123 por Ventas del Baño
- LR-287 de N-232 en Alfaro a L.P. Navarra en Corella.
- LR-288 de N-232 en Alfaro a N-113 en Castejón.

#### **Plan General de Carreteras de Aragón 2004-2013**

Este documento, aprobado en 2003, presenta un diagnóstico de la red viaria actual, incluyendo análisis funcionales y de accesibilidad, los criterios de ordenación, contenidos en particular en otros documentos de planificación del territorio aragonés, las propuestas y programaciones de las actuaciones a realizar al horizonte 2013. Los principales objetivos fijados son en particular los siguientes: conexión de Huesca y Teruel con las principales autovías, continuación de la realización de los cinturones de Zaragoza, puesta en servicio de la autovía

Somport-Sagunto en su totalidad, ejecución de obras en la autovía Pamplona-Huesca-Lleida, planificación de la autovía conectando Cataluña con el suroeste de España pasando por Teruel, conversión en autovía del conjunto del itinerario Zaragoza-Bordeaux pasando por Jaca y Pau, mejora de las comunicaciones con el eje Barbastro-Bielsa-Aragouet.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Ramal Puente la Reina-Hecho-Ansó-Navarra, propuesta como carretera convencional y conectando en Navarra con la NA-176.
- Navarra-Sos del Rey Católico-Ejea de los Caballeros-Gallur-La Almunia-Cariñena propuesta como carretera convencional entre Sangüesa y Gallur y conectando en Navarra con la NA-176.
- Navarra-Jaca-Sabiñánigo-Fiscal-Aínsa-Campo-Pont de Suert, propuesta como autovía entre Sangüesa y Sabiñánigo y conectando en Navarra con el desdoblamiento de la N-240 (A-21).
- Tudela-Ejea-Ayerbe-Huesca-Barbastro-Benabarre-Puente de Montañana, propuesta como carretera convencional entre Tudela y Ayerbe y conectando en Navarra con la NA-125.
- Sangüesa-Huesca (por Jaca o Ayerbe)-Barbastro-Monzón-Binéfar propuesta como autovía y conectando en Navarra con el desdoblamiento de la N-240 (A-21).
- Tudela-Gallur-Alagón-Zaragoza-El Burgo de Ebro-Quinto-Hijar-Alcañiz-Valderrobles-límite de la provincia propuesta como autovía y conectando en Navarra con el desdoblamiento de la N-232 (A-68).

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

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

#### **Planes Territoriales de Carreteras de Guipúzcoa y Álava**

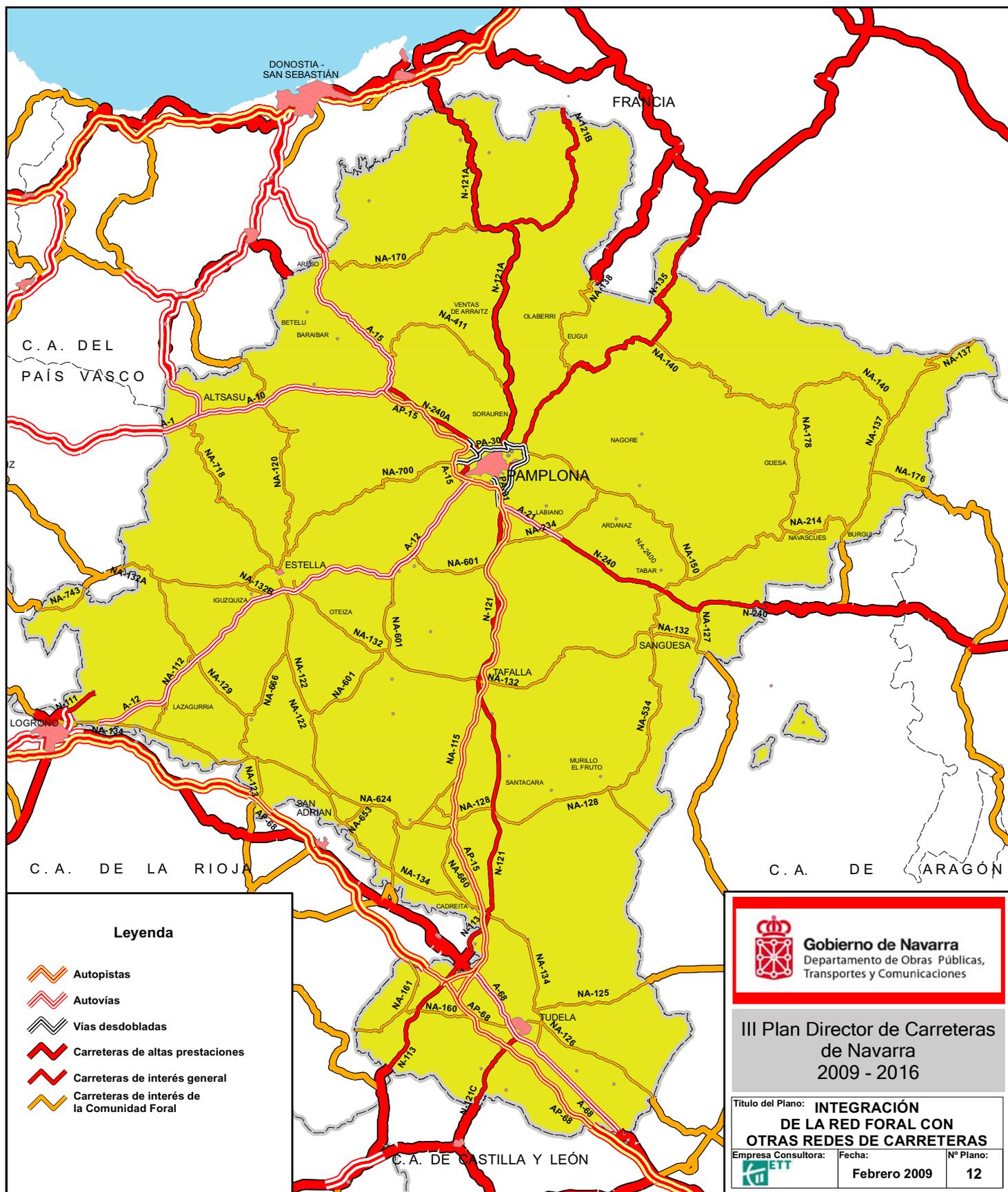
Con el resto de los Territorios del País Vasco, es el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco el que coordina la funcionalidad y actuaciones y los Planes Territoriales de Carreteras de Guipúzcoa y Álava.

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

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

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

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



**Legenda**

-  Autopistas
-  Autovías
-  Vías desdobladas
-  Carreteras de altas prestaciones
-  Carreteras de interés general
-  Carreteras de interés de la Comunidad Foral


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

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

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

Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
	Febrero 2009	12



## 12. La Red Foral y el planeamiento territorial

### 12.1. PLANES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (POTS) DE NAVARRA

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

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

- Conexiones exteriores
- Desarrollo de las relaciones de los núcleos intermedios
- Accesibilidad del resto de los asentamientos

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

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

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

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

#### Vías de comunicación suprarregional:

- Autopista AP-15 (1) hasta Pamplona, A-15 Ronda Oeste de Pamplona, AP-15 (2) y su continuación con la autovía de Leizarán A-15
- Autovía A-12 de Camino de Santiago
- Autovía de La Barranca A-10 y su prolongación en la Autovía de Norte A-1
- Carretera N-121-A Pamplona-Behobia
- Conjunto Eje de Ebro, constituido por la Autovía del Ebro A-68, Autopista Vasco-Aragonesa AP-68 y la carretera del Eje del Ebro NA-134
- Autovía del Pirineo A-21
- Conexión Pirenaica a través de Valcarlos (actual N-135)

- Conjunto de las Rondas de Pamplona PA-30, PA-32, PA-33 y NA-30
- Autovía Medinaceli-Soria-Tudela

#### Vías consideradas para completar la red mallada propuesta:

- Comunicación Estella-Sangüesa: actual N-132(Estella-Tafalla-Sangüesa) con su prolongación hasta Vitoria por la NA-132-A y la conexión con la A-21 desde Sangüesa.
- Comunicación Acedo-Peralta-Sangüesa: concéntrica con la anterior, discurre por la NA-129, NA-134, NA-624, NA-128, NA121, NA-124, NA534 y NA-5340, desde Acedo a Sangüesa y su conexión con la A-21.
- Comunicación Lumbier-Aoiz-Pamplona: cerrando la corona Eje Estella-Sangüesa por el norte, siguiendo la actual NA-150.
- Permeabilización del Eje de Ebro: uniendo los márgenes en previsión de probable desarrollo del corredor económico Miranda de Ebro-Logroño-Tudela-Zaragoza-Tarragona. Se plantean tres conexiones: la N-111 con el eje de Ebro; la conexión Lodosa-AP-15; y la unión en Milagro entre viales del Eje de Ebro.
- Comunicación Norte: cierre de los anillos concéntricos comenzando por la Autovía A-21 en la cola del Embalse de Yesa, discurrendo por la NA-137 y continuando por la NA-140 hasta conectar con la vía transpirenaica. El tramo transpirenaico continua hacia la N-121 (uniendo Zubiri y Olagüe) para acabar el recorrido en la actual NA-120 (A-15-Santesteban/Donostia).

#### **POT 1: Pirineo**

El área delimitada como POT1 comprende las siguientes actuaciones:

- Autovía subpirenaica (A-21 Autovía del pirineo): Supone el acercamiento a infraestructuras de gran capacidad de los valles de Lónguida, Urraúl Alto Urraúl Bajo, Salazar y Roncal y los municipios de Lumbier, Navascués y próximos.
- Vía transpirenaica (conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos) y obras auxiliares: Tras la rescisión del acuerdo con los Pirineos Atlánticos, el único objetivo a cumplir es: facilitar el acceso a Pamplona desde los Valles Pirenaicos de Navarra.
- Carretera Isaba-Arette: Tiene como objetivo desarrollar el centro de esquí nórdico del valle del Roncal.
- Conexión Elcoaz-Aristu-Azparren: Paliará la condición de "fondo de saco" que se da en los Montes de Areta.

#### **POT 2: Navarra Atlántica**

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

- Mejora de la accesibilidad de la zona nordeste a las vías de alta capacidad
- Mantenimiento y mejora de las redes transversales que unen entre si las vías de alta capacidad

Para paliar esta carencia se contemplan actuaciones en:

- N-170, en Doneztebe-Santesteban/Leitza
- N-121-B, en el túnel de Otxondo.
- Quinto Real, para mejorar la comunicaciones entre las áreas delimitadas por el POT1 y el POT2
- Mejorar las comunicaciones secundarias con Aquitania

#### **POT 3. Área Central**

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

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

- Fomento de las relaciones viarias de la ciudad con los núcleos de su entorno
- Persistencia de la política relativa al desdoblamiento de las vías de acceso y penetración a la ciudad, prestando especial atención a la Autovía A-12
- Previsión de espacios que permitan el diseño de una red de relación interzonal de traza mallada
- Previsión de cierre de los dos circuitos o anillos de circunvalación de las áreas centrales de la ciudad
- Fomento decidido a la movilidad sostenible

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

#### POT 4. Zonas Medias

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

- Mantenimiento y mejora de las redes transversales que unen entre sí las vías de alta capacidad
- Consolidación de dos coronas entre los ejes radiales:-
  - ✓ Eje Estella-Sangüesa. Partiendo de la NA-132 (Estella-Tafalla-Sangüesa), con su prolongación hacia Vitoria-Gasteiz a lo largo de la NA-132ª y la conexión desde Sangüesa con la Autovía A-21 (Pamplona-Jaca). Quedan de este modo unidas las Autovías A-12 (del Camino), AP-15 (de Navarra) y A-21 (Pamplona-Jaca).
  - ✓ Eje Acedo-Peralta-Sangüesa. Concéntrico al anterior, discurre por la NA-129 (Acedo-Lodosa), NA-134 (Eje del Ebro), NA-624 (Peralta-Andosilla), NA-128 (Caparroso-Peralta), N-121 (Pamplona-Tudela), NA-124 (Caparroso-Carcastillo), NA-534 (Venta de Judas-Aibar Carcastillo) y NA-5340 (Sangüesa-Cáseda).
- Construcción de la variante de Tafalla

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

- Autovía de Pirineo A-21 Venta de Judas-Yesa
- Autovía de Pirineo A-21 Yesa-límite de Navarra
- Conexión de la Autovía del Camino con Logroño
- Mejora y potenciación de la NA-132 y articulación del área de Sangüesa con la Autovía de Jaca, garantizando el cierre del bucle por el sur de las conexiones transversales este-oeste. Variante de Tafalla.
- Reforzamientos y mejora de la actual red de comunicaciones interior del área de Estella
- Conexión entre la Burunda y el eje del Ebro a través de la Sierra de Urbasa y el Valle del Ega, en sentido norte-sur
- Conexión entre el Pirineo y la Ribera, a través de Liédena y Lumbier, Cáseda, Carcastillo y Caparroso

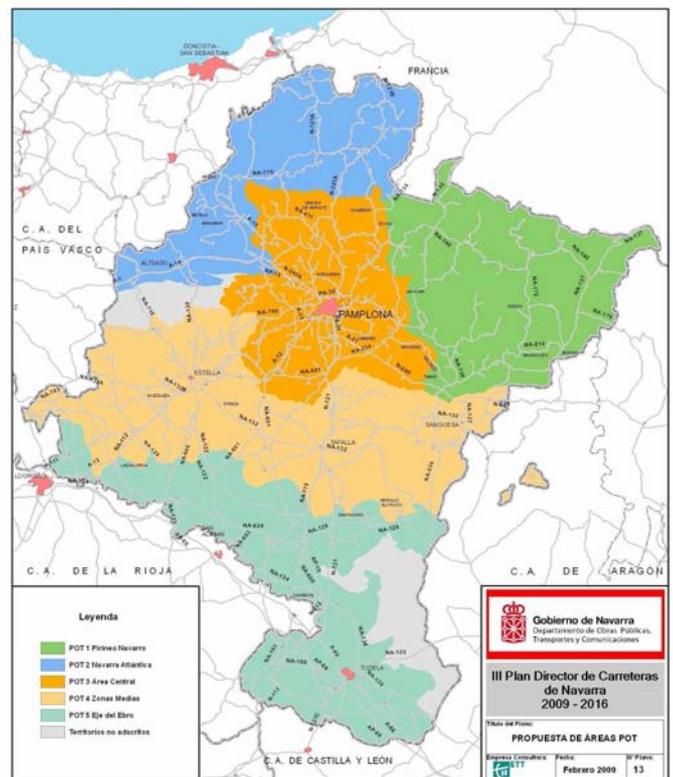
#### POT 5. Eje del Ebro

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

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

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

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



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

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

- En el oeste y sur se apoya en la autopista A-15. El tramo de esta autopista que forma la circunvalación es libre de peaje y se denomina A-15 Ronda de Pamplona (Oeste).
- Existe otra vía de circunvalación más interior, hacia el este, formada por la NA-30 (Acceso Landaben) y el primer tramo de la PA-30, que continúa en la PA-30 (Ronda Norte) hasta conectarse al sur con la A-15.
- El tramo norte lo forman la carretera PA-34 (Acceso Pamplona Oeste) y la PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte)). La carretera PA-34 conecta la A-15 con la PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte)). La PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte)) continúa hacia el este hasta conectar con la N-121-A y la N-135. El tramo entre la N-121-A y N-135 no es de alta capacidad.
- El tramo este es la PA-30 (Ronda de Pamplona (Este)), que une la PA-30 (Ronda de Pamplona (Norte)) en el extremo norte con la A-15 y la PA-31 (Acceso Pamplona Sur y Aeropuerto) al sur.

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

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

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

Siguiendo estas pautas, entre los criterios utilizados para establecer una jerarquía viaria se contemplan las características funcionales y geométricas de los distintos tramos, el nivel de tráfico observado y las actividades socioeconómicas a que da servicio y se desarrollan en sus márgenes.

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

### Vías primarias interurbanas

- Canalizan los movimientos de larga distancia y cumplen funciones de conexión distribución de vehículos que acceden a la ciudad.
- La Ronda Oeste de Pamplona, que da continuidad a la autopista AP-15 es un ejemplo de este tipo de vías.

### Vías arteriales

- Forman la red principal de la Comarca de Pamplona. Su objeto es conectar las distintas partes de la ciudad y la mayor parte del tráfico circula por dichas calles sin detenerse.
- De esta manera y dada la estructura del viario de la Comarca de Pamplona, se presentan vías radiales y vías transversales.
- Forman parte de este grupo las Rondas, la Avenida de Navarra, la Avenida del Zaragoza y la Avenida de Baja Navarra.

### Vías distribuidoras

- Admiten funciones de distribución de tráficos urbanos e interurbanos hacia la red local. Se trata del viario intermedio, en algunos casos sin continuidad en itinerarios interurbanos. Los movimientos urbanos son los predominantes en esta clase de vías.
- Forman parte de este grupo, el eje formado por la Avenida de San Jorge, la Avenida de Marcelo Celayeta y la Avenida de Villava, la Avenida de Sancho el Fuerte, la Avenida de Pío XII entre la Avenida de Navarra y la Avenida del Ejército y el eje formado por la Avenida de Bayona y la Avenida del Ejército.

### Vías locales

- Constituidas principalmente por aquellas vías donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes.
- En estas vías los movimientos de larga distancia son de muy poca importancia frente al tráfico urbano y, dentro de éste, los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a las actividades de sus márgenes.

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

- La red interurbana: permite tener una idea de los volúmenes de tráfico que acceden a la Comarca de Pamplona desde el exterior. Conviene señalar que una parte muy importante de esta red, la Ronda de Pamplona,

tiene un papel tanto para los viajes interurbanos de larga distancia con origen y destino exteriores a la Comarca de Pamplona como para viajes interurbanos internos a la Comarca de Pamplona.

- Red viaria completa de la Comarca de Pamplona.

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

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

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

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

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

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

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

- El enlace de la A-15 con la carretera a Esquíroz (NA-6001).
- La conexión de la autovía A-12 en Zizur Mayor.

Los principales problemas de la red de la Comarca de Pamplona se centran no tanto en su capacidad en los tramos duplicados, que de momento, salvo en horas punta, presenta un aceptable nivel de servicio al no superar las Rondas valores entre los 35.000-40.000 vehículos/día, sino en los enlaces e intersecciones por la acumulación de actividades residenciales

que tienen lugar en su entorno. Destacan, por su conflictividad, el enlace de Sarriguren, las rotondas de Berriozar y Noain y el semienlace de Mutilloa.

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

- E1 para el año 2016 con 17.147 nuevas viviendas
- E2 para el año 2026 con 36.765 nuevas viviendas
- E3 para el año 2016 con 36.765 nuevas viviendas
- E4 para el año 2026 con 58.208 nuevas viviendas

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

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

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

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

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

Las previsiones futuras de crecimiento residencial analizadas obligan a plantear la realización de un Estudio Previo que reserve suelo para la futura construcción de una nueva ronda exterior, fundamentalmente por el sur y por el este de la Comarca, que facilite la movilidad futura derivada del desarrollo de nuevos polígonos residenciales, comerciales y terciarios.

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

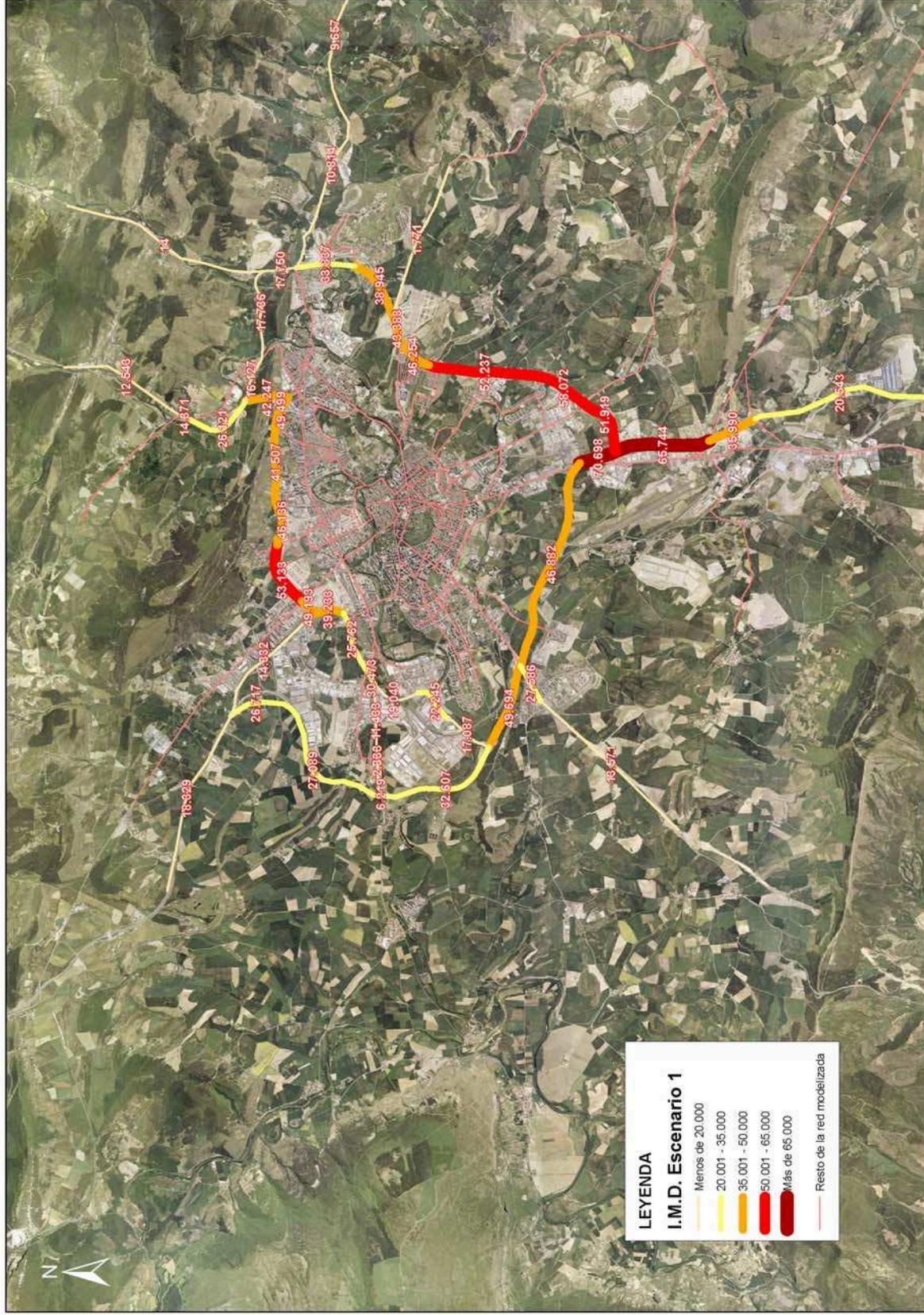
Finalmente, se presenta el mapa de tráfico de la Comarca de Pamplona en 2026 en el que se ha considerado una futura nueva ronda exterior.

**Desarrollos urbanos**

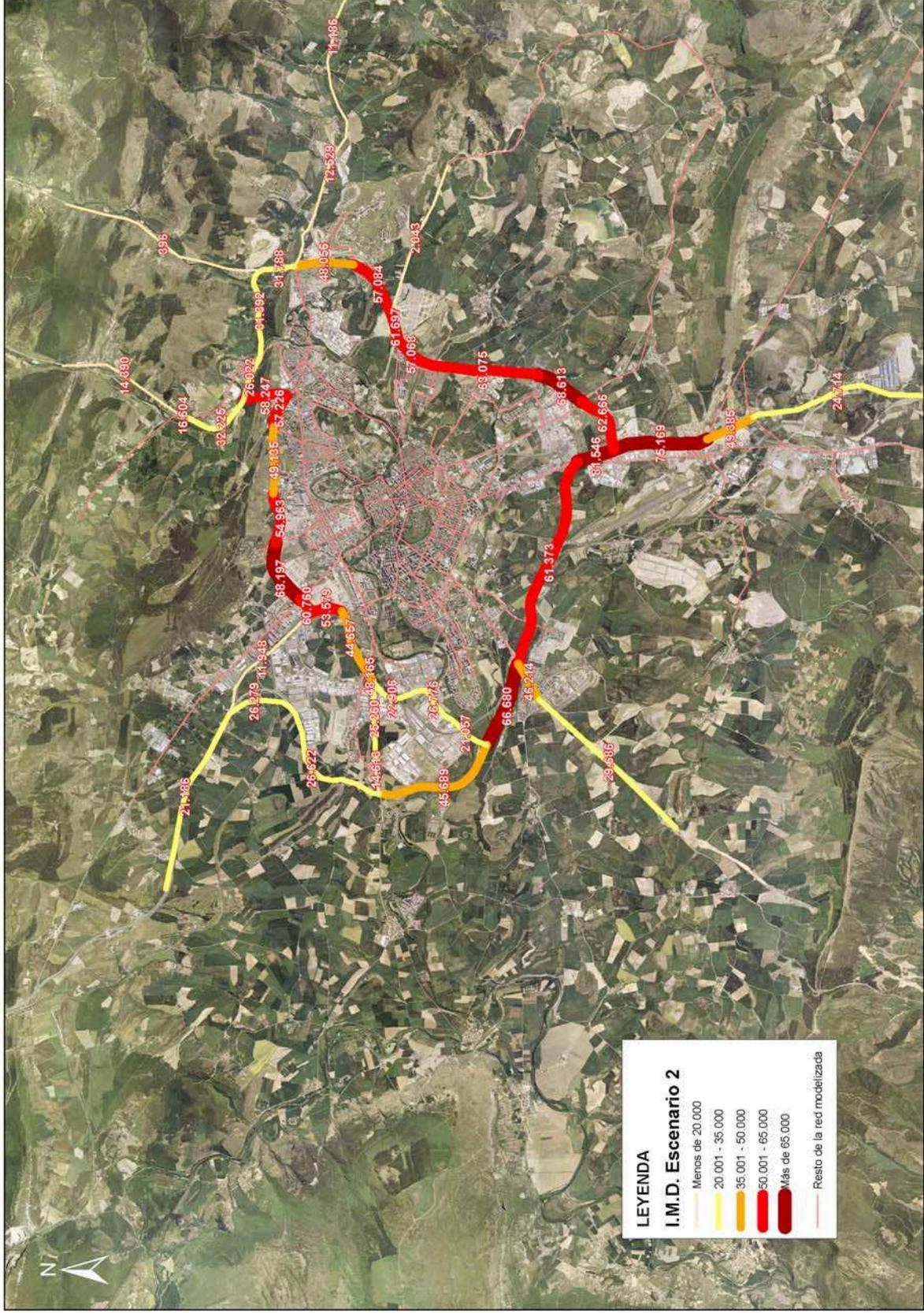
Número de viviendas según horizonte temporal e hipótesis.

Municipio	Viviendas Proyectadas	E1	E2	E3	E4
		2016	2026	2016	2026
<a href="#">Ansoáin</a>	1.460	219	219	219	219
<a href="#">Barañáin</a>	920	368	736	736	920
<a href="#">Berriáin</a>					
<a href="#">Berrioplano</a>	500	500	500	500	500
Nuevo Artica	1.800	900	1.800	1.800	1.800
<a href="#">Berriozar</a>	1.032	1.032	1.032	1.032	1.032
<a href="#">Burlada</a>					
Ripagaina	3.964	2.378	3.964	3.964	3.964
<a href="#">Cizur Menor</a>	396	59	59	59	396
<a href="#">Echauri</a>					
<a href="#">Egüés</a>	8.000	0	4.000	4.000	8.000
Sarriguren	4.600	690	690	690	690
<a href="#">Ezcabarte</a>	900	450	900	900	900
<a href="#">Galar</a>	480	72	72	72	72
Donapea	4.300	1.290	3.010	3.010	4300
<a href="#">Huarte</a>	1.189	178	178	178.	178
Mokarte	395	395	395	395	395
<a href="#">Juslapeña</a>					
<a href="#">Noáin (Valle de Elorz)</a>	1.060	159	159	159	159
<a href="#">Oláibar</a>					
<a href="#">Cendea de Olza</a>					
<a href="#">Orcoven</a>	800	120	120	120	120
<a href="#">Pamplona</a>					
Echavacoiz AVE	7.005	1.401	4.203	4.203	7.005
San Jorge AVE	1.125	225	675	675	1.125
Leizcairu	6.270	1.881	4.389	4.389	6.270
Magdalena	500	75	75	75	75
Arrosadia	1.293	1.293	1.293	1.293	1.293
<a href="#">Tiebas-Muruarte de Reta</a>					
<a href="#">Valle de Aranguren</a>	3.100	465	465	465	465
Entremultivas	1.658	1.658	1.658	1.658	1.658
<a href="#">Villava</a>					
<a href="#">Zabalza</a>					
<a href="#">Zizur Mayor</a>	1.672	1.337	1.672	1.672	1.672
Guendulain	15.000	0	4.500	4.500	15.000
<b>Total Viviendas</b>	<b>69.419</b>	<b>17.147</b>	<b>36.765</b>	<b>36.765</b>	<b>58.208</b>

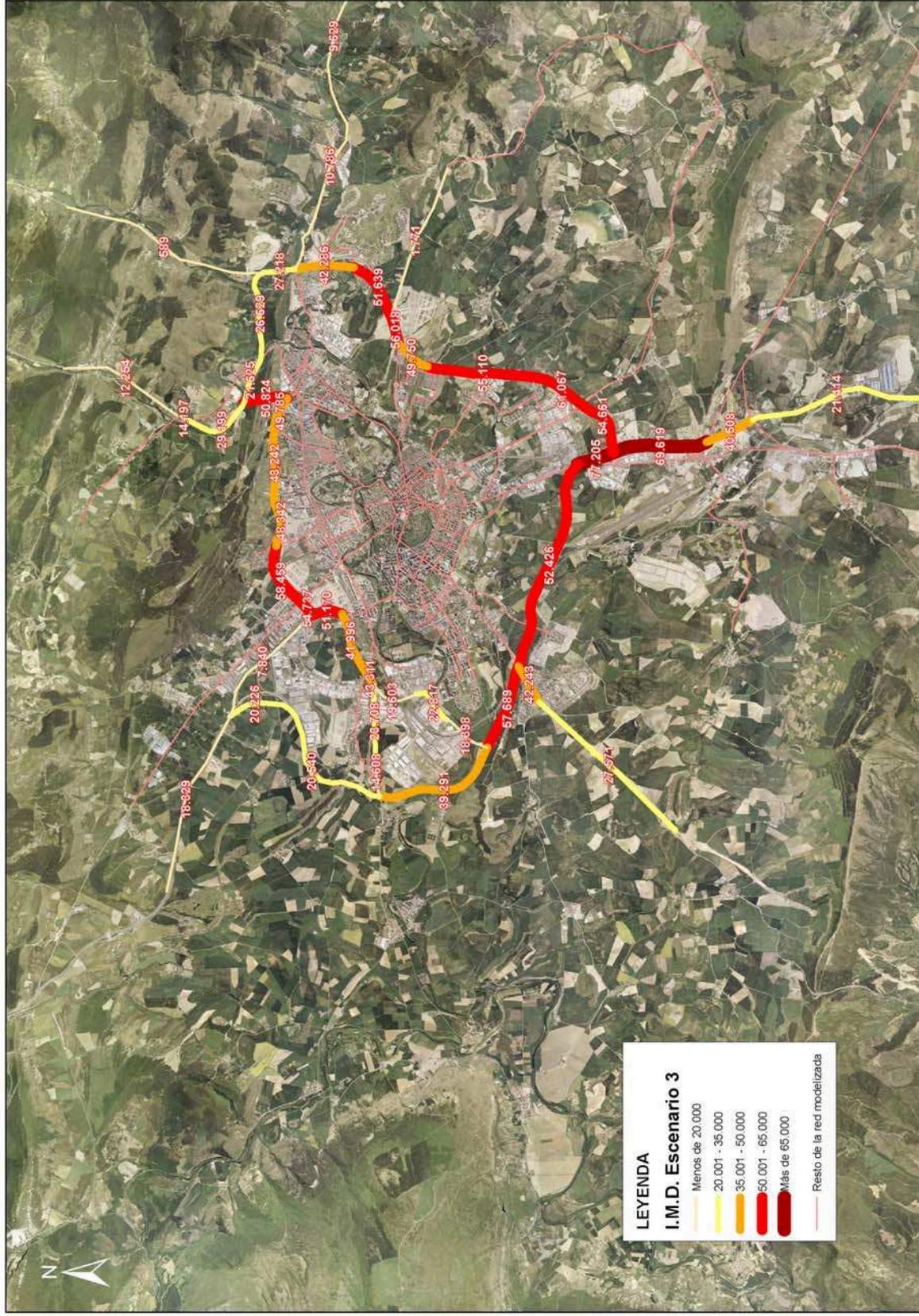
AÑO 2016. ESCENARIO E1. INCREMENTO DE 17.147 VIVIENDAS.



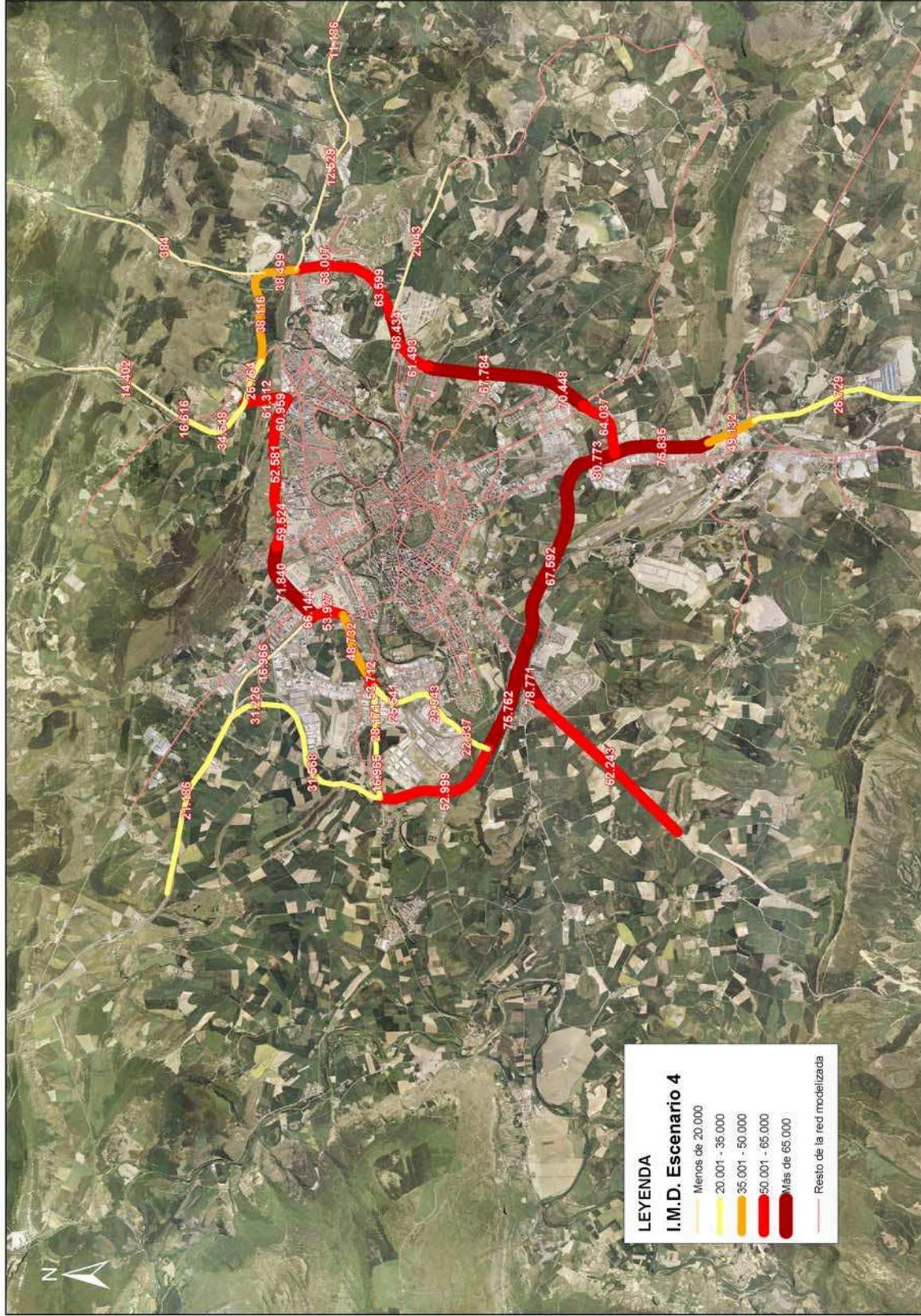
AÑO 2026. ESCENARIO E2. INCREMENTO DE 36.765 VIVIENDAS.



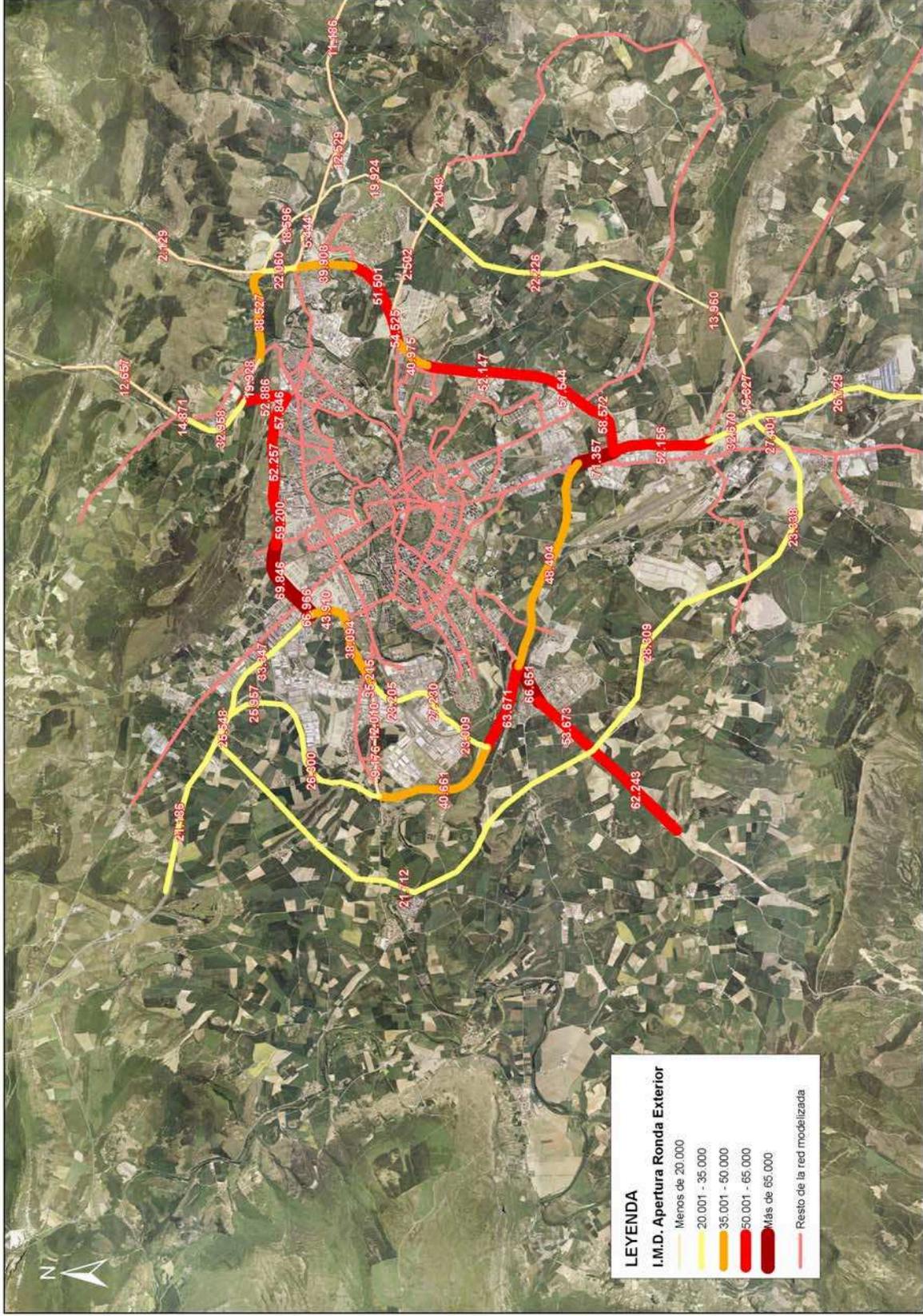
AÑO 2016. ESCENARIO E3. INCREMENTO DE 36.765 VIVIENDAS.



AÑO 2026. ESCENARIO E4. INCREMENTO DE 58.208 VIVIENDAS.



AÑO 2026. ESCENARIO E5 INCREMENTO DE 58.208 VIVIENDAS.





## 13. Características de las actuaciones

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

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

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

### 13.1. CRITERIOS TÉCNICOS DE DISEÑO

Su establecimiento tiene por objeto:

- Homogeneizar los parámetros de la Red de Carreteras de Navarra.
- Establecer unas condiciones económicas de coste por kilómetro, que estén tasadas en función del tipo de actuación.
- Permitir un mayor alcance de longitud de red que pueda ser incluido en el Plan Director.
- Facilitar las labores de redacción de proyectos.

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

- Se establece un procedimiento de Intervención Intensiva (Tipo “I”) para todo tipo de carreteras, en que deba actuarse, y cuyo tráfico sea superior a una IMD de 2.000 vehículos/día.
- Se establece un procedimiento de Intervención Extensiva (Tipo “E”) para todo tipo de carreteras, en que deba actuarse, y cuyo tráfico sea inferior a una IMD de 2.000 vehículos/día.
- Con independencia de lo anterior, se mantiene el criterio de diseño preexistente en aquellos ejes o tramos de carreteras donde ya se haya actuado con anterioridad y deba contemplarse su reforma, de manera que no se creen discontinuidades de diseño.

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

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

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

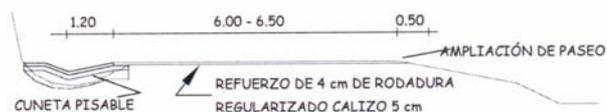
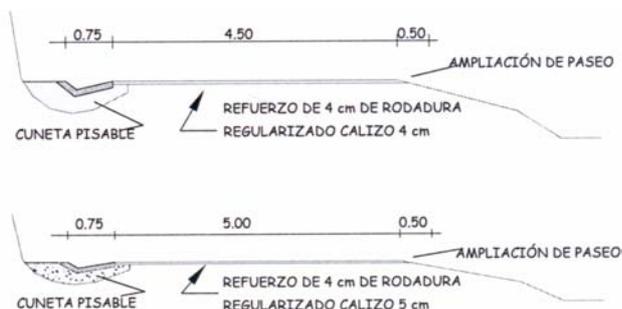
	RED DE INTERÉS DE LA COMUNIDAD FORAL		
	LLANO	ONDULADO	MONTAÑOSO
	Sección viaria	7/10	7/9
Caídas de velocidad	SÍ	SÍ	SÍ
Velocidad específica	80 km/h	60 km/h	40 km/h
Porcentaje de adelantamiento	70%	50%	30%

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

Los criterios de diseño para la Intervención Extensiva (Tipo E) son el establecimiento de cunetas pisables para aumentar de este modo la sección viaria sin producir impactos ambientales destacables, correcciones puntuales de trazado, mejora de las protecciones, señalización y balizamiento; así como el refuerzo de firmes.

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

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



### 13.2. TIPOS DE ACTUACIONES

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

#### 1. Autovía

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

#### 2. Duplicación de calzada

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

#### 3. Reforma de carretera

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

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

#### 4. Adecuación de carretera. Ensanche y Mejora

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

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

#### 5. Variante de población

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

#### **6. Modificación de Intersección o Enlace**

Se trata de intervenciones centradas en reorganización de accesos, intersecciones o enlaces de la red de carreteras, de forma que se mejoren sus características funcionales y su seguridad.

#### **7. Nueva infraestructura**

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

#### **8. Actuaciones Complementarias**

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

#### **9. Refuerzo de firme**

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

#### **10. Obra de reparación**

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

#### **11. Varios**

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



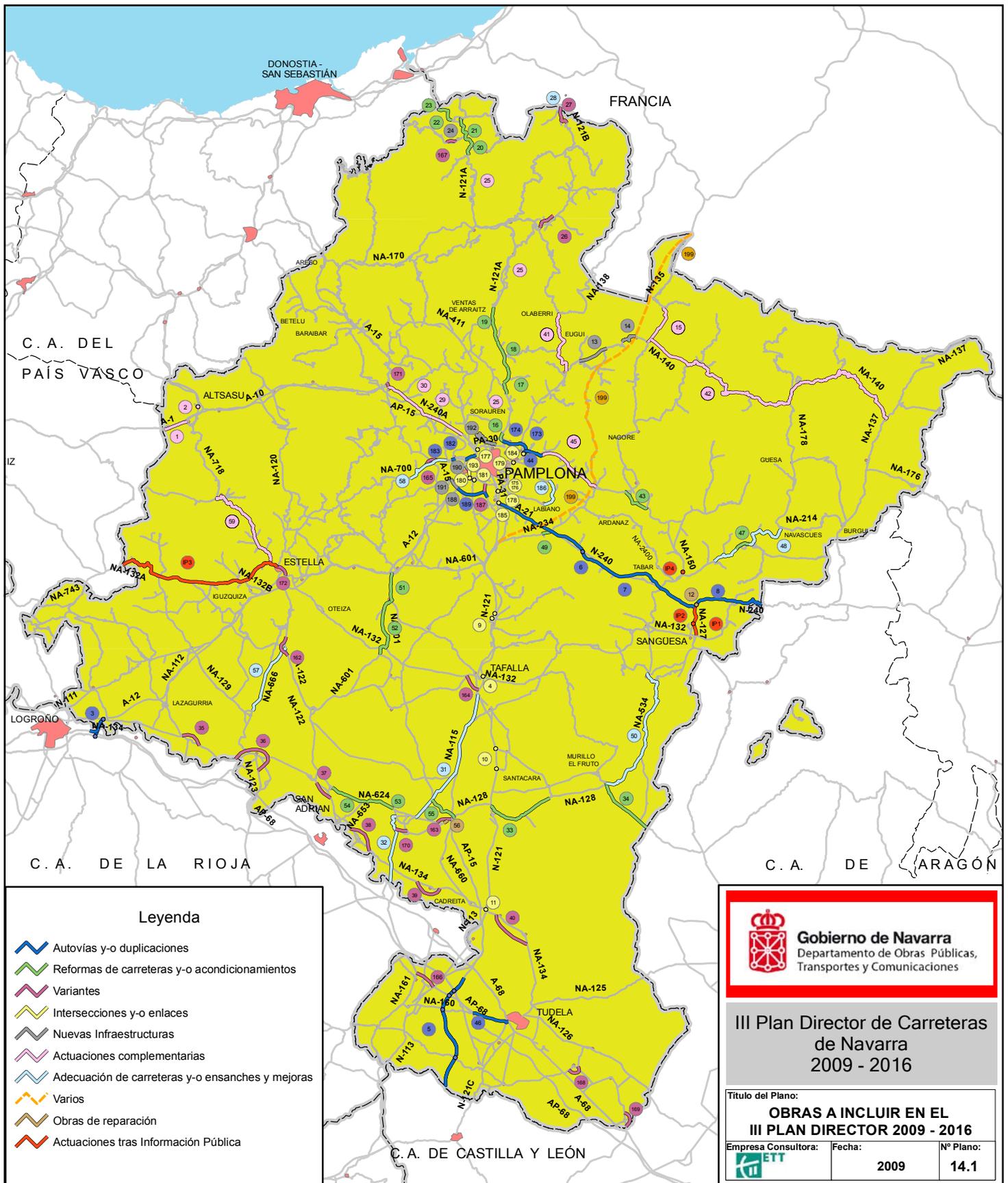
## 14. Propuesta de actuaciones

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

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

# OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

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



# OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

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

- |  |  |  |
|--|--|--|
| 1 Ziordia - Olazagutía   | 38 Variante de Azagra  | 178 Rotonda de Noain   |
| 2 Acceso Sur Altsasu/Alsasua   | 39 Variante de Milagro   | 179 Semienlace "Mutikoa"   |
| 3 Conexión A-12 con futura A-68 en La Rioja                                  | 40 Variante de Valtierra y Arguedas  | 180 Enlace de Estación del TAV   |
| 4 Nuevo Enlace de Tafalla  | 41 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (Eugui) (NA-138)                 | 181 Enlace Ikastola San Fermín   |
| 5 A-15: Límite Provincia Navarra - Tudela Enlace AP-15                       | 42 Actuaciones mejora funcionalidad: Auritz / Burguete - Ezcarroz - Ochagavía - Isaba (NA-140) | 182 Desdoblamiento tramo: San Jorge - Puente de Landaben   |
| 6 Tramo 2.2.: Enlace Salinas / Idocin - Izco                                 | 43 Murillo de Lónguida - Villaveta   | 183 Desdoblamiento tramo: Variante de Orcoyen - Enlace de Arazuri                                      |
| 7 Tramo 3: Izco - Venta de Judas   | 44 Desdoblamiento tramo: Huarte - Egües  | 184 Rotonda de Huarte  |
| 8 Tramos 4 y 5: Venta de Judas - Límite de provincia                         | 45 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (NA-150)                         | 185 Reforma Talluntxe - Aeropuerto - Noain   |
| 9 Enlace de acceso Barásuain y Garinoain                                     | 46 Desdoblamiento tramo: Enlace A-68 - AP-68   | 186 Labiano - Aranguren  |
| 10 Intersecciones de Pitillas y Murillo el Cuende                            | 47 Accesos Valles Pirenaicos, Reforma Puerto Iso (I) - Orradre                                 | 187 Variante de Eskirotz   |
| 11 Variante y mejora intersección de Los Abetos                              | 48 Actuaciones puntuales de mejora del tramo Domeño - Navascues                                | 188 Vial: Autovía Logroño - Zizur Mayor - Eskirotz Vial A-12 - Zizur Mayor - Eskirotz. Una calzada     |
| 12 Rehabilitación del Puente de Liédena                                      | 49 Campanas - Yámoz  | 189 Vial: A-12 - Zizur Mayor - Eskirotz. Desdoblamiento  |
| 13 Túnel de Erro   | 50 Cáseda - Carcastillo  | 190 Puente Barañáin - Landaben   |
| 14 Túnel de Mezkitiz   | 51 Puente la Reina - Mendigorria   | 191 Guenduláin - Enlace de Arazuri   |
| 15 Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad (N-135)               | 52 Mendigorria - Larraaga  | 192 Vial RVP8  |
| 16 Túnel de Ezkaba - Enlace Oricáin  | 53 Peralta - Altos de Peralta  | 193 Accesos Sur a Barañáin y Enlace N111 - A-15  |
| 17 Variante de Ostiz   | 54 Altos de Peralta - Andosilla  | 194 Desarrollo Estudio Previo Super - Rondas de Pamplona   |
| 18 Variante de Ostiz - Etulain   | 55 Venta de Arlás - Marcilla   | 195 Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase I  |
| 19 Variante de Olague - Ventas de Arraiz (Incluida Vte. de Arraiz)           | 56 Puente de Marcilla  | 196 Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase II |
| 20 Sunbilla - Etxalar  | 57 Allo - Sesma  | 197 Plan de acción de aplicación de la Ley de Ruidos   |
| 21 Etxalar - Bera  | 58 Enlace de Arazuri (A-15) - Etxauri  | 198 Adecuación de pasos de fauna en infraestructuras en servicio                                       |
| 22 Bera - Endarlatsa   | 59 Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad (NA-718)                                | 199 Estudios sobre la conexión Pamplona - Francia por Luzaide / Valcarlos                              |
| 23 Puente de Endarlatsa  | 162 Variante de Allo   | IP1 Rotonda de acceso al polígono de Rocafort  |
| 24 Accesos sur a Bera  | 163 Variante de Marcilla   | IP2 Mejora de conexión con Sangüesa  |
| 25 Actuaciones puntuales de mejora de la Funcionalidad (N-121-A)             | 164 Variante de Sur de Tafalla   | IP3 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad   |
| 26 Variante de Iurita - Elizondo   | 165 Variante de Orobia   | IP4 Rotonda de acceso a Lumbier  |
| 27 Variante de Dantxarinea   | 166 Variante de Corella  |  |
| 28 Travesía de Dantxarinea   | 167 Variante de Lesaka   |  |
| 29 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (I) (N-240-A)  | 168 Variante de Ribaforada   |  |
| 30 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (II) (N-240-A) | 169 Variante de Cortes   |  |
| 31 Tafalla - Peralta   | 170 Variante de Funes  |  |
| 32 Peralta - Rincón de Soto  | 171 Variante de Irurtzun   |  |
| 33 Caparros - Mérida   | 172 Variante Norte de Estella  |  |
| 34 Carcastillo - Límite provincia Zaragoza                                   | 173 Desdoblamiento: Olaz - Ollolqui  |  |
| 35 Variante de Mendavia  | 174 Desdoblamiento: Ollolqui - Túneles de Ezcaba   |  |
| 36 Variante de Lodosa  | 175 Rotonda de Sarriuren Fase I  |  |
| 37 Variante de Andosilla   | 176 Rotonda de Sarriuren Fase II   |  |
|  | 177 Rotonda de Berriozar   |  |

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

Número de Actuaciones: 101



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

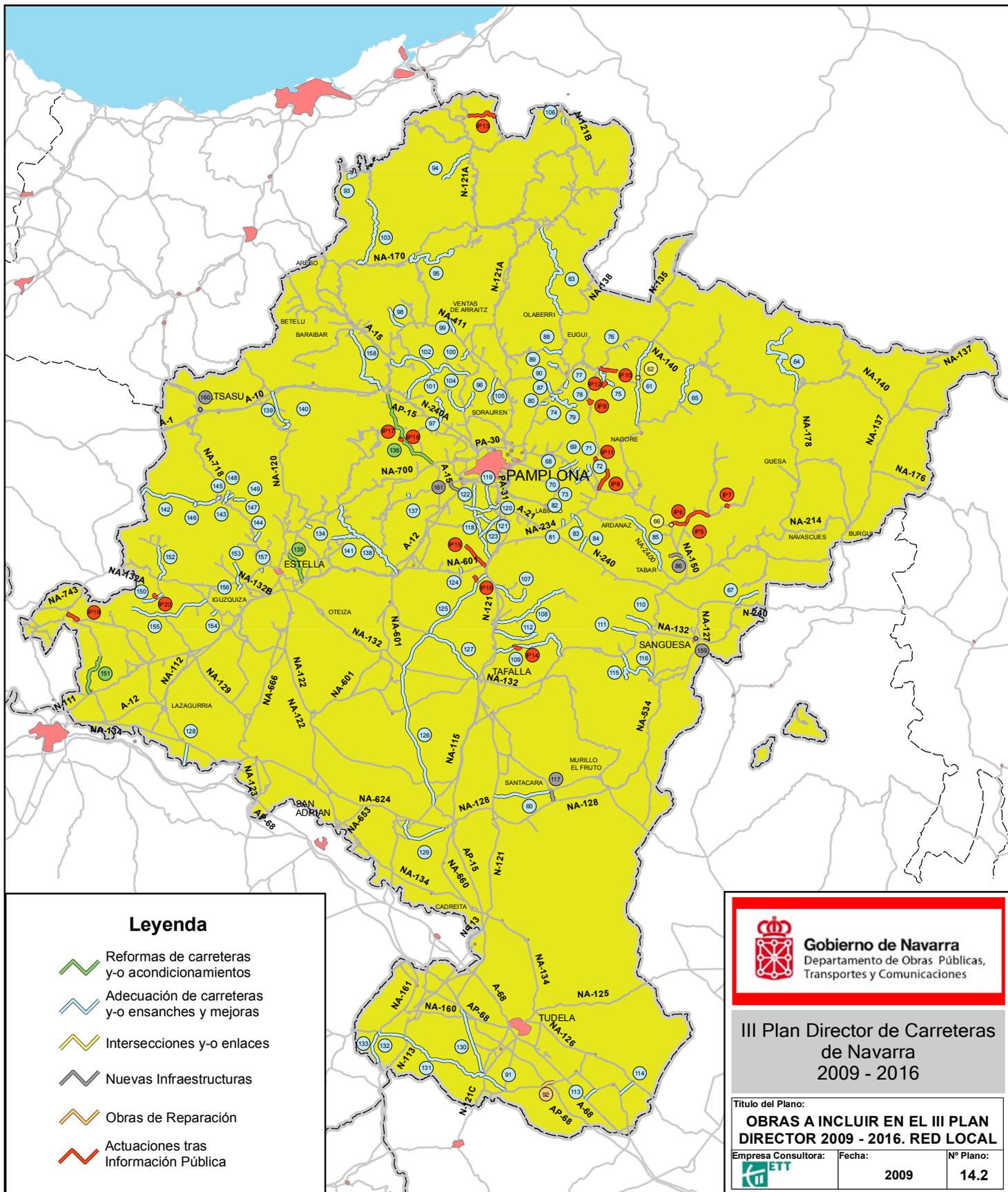
**III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 - 2016**

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

Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
	2009	L 14.1

# OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

Red Local



## Legenda

-  Reformas de carreteras y-o acondicionamientos
-  Adecuación de carreteras y-o ensanches y mejoras
-  Intersecciones y-o enlaces
-  Nuevas Infraestructuras
-  Obras de Reparación
-  Actuaciones tras Información Pública



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

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

Título del Plano:

**OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016. RED LOCAL**

Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
	2009	14.2

# OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

## Red Local

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

Número de Actuaciones: 118

### LEYENDA

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



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

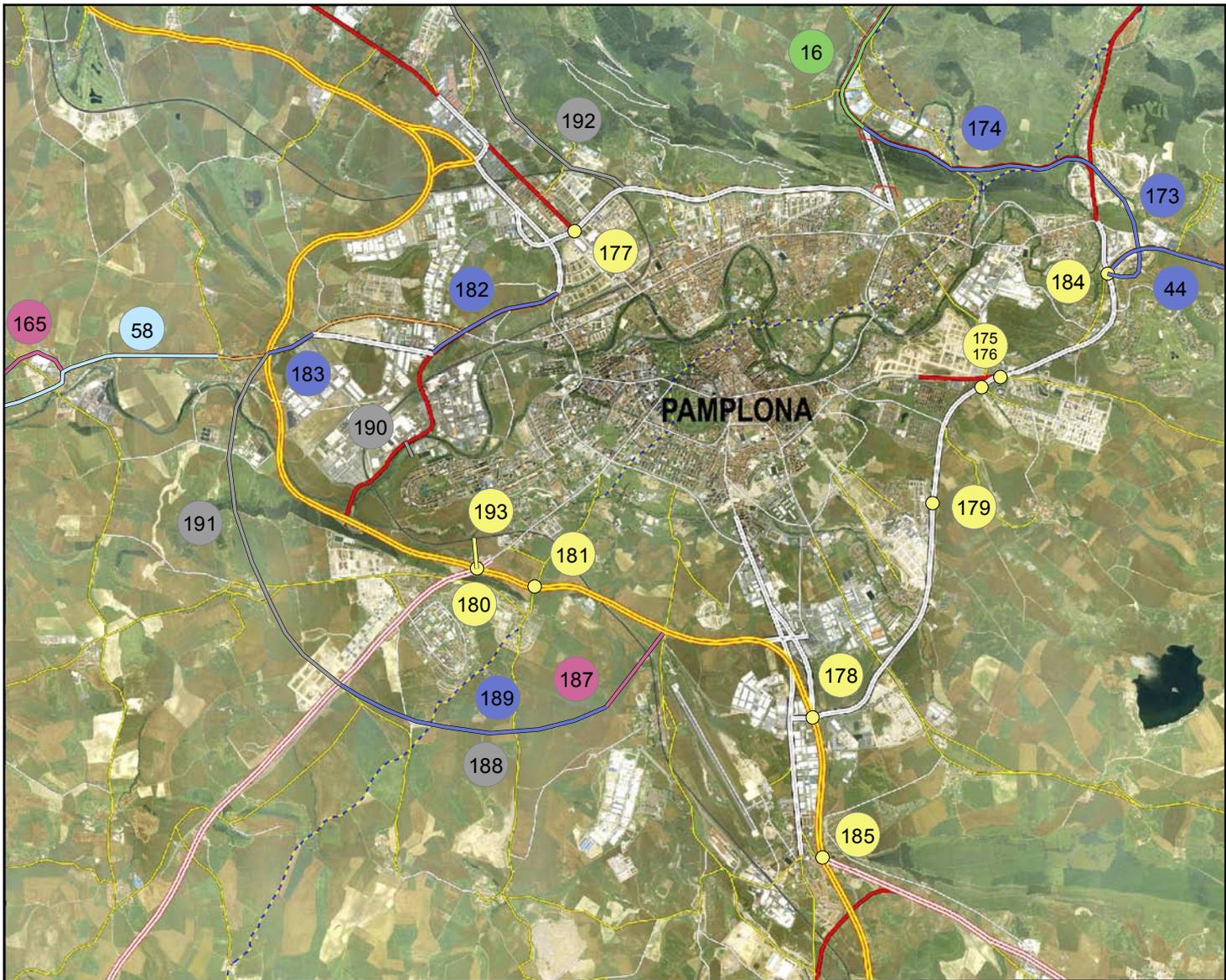
**III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 - 2016**

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

Empresa Consultora:	Fecha:	Nº Plano:
	2009	L 14.2

# OBRAS A INCLUIR EN EL III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016

## DETALLE COMARCA DE PAMPLONA



### Leyenda

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



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

III Plan Director de Carreteras  
de Navarra  
2009 - 2016

Título del Plano:

**OBRAS A INCLUIR EN EL  
III PLAN DIRECTOR 2009 - 2016**

Empresa Consultora:



Fecha:

2009

Nº Plano:

14.3

## Autovías-Duplicaciones de calzada

### **A-1. Autovía del Norte-Obras Complementarias**

1. **A-1. Ziordia-Olazagutia.** Esta actuación recoge las obras complementarias que se desarrollarán en el entorno de la Autovía N-I Altsasu/Alsasua-Etxegarate para dotarla de todos los servicios y obras que complementen la funcionalidad de esta vía de gran capacidad.
2. **A-1. Acceso Sur Altsasu/Alsasua.** Como obra específica en el entorno de la Autovía N-I Altsasu/Alsasua-Etxegarate, se contempla la formalización de un convenio con el Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua al objeto de proceder a la reforma del actual acceso sur a dicha localidad, que en la actualidad se realiza a través de un paso inferior bajo el ferrocarril de condiciones estrictas de anchura y gálibo.

### **A-12. Autovía del Camino de Santiago**

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

### **AP-15. Autopista de Navarra**

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

### **A-15. Autovía de Navarra**

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

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

6. **A-21. Tramo 2.2: Enlace de Salinas/Idocin-Izco.** Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.
7. **A-21. Tramo 3: Izco-Venta de Judas.** Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.
8. **A-21. Tramos 4 y 5: Venta de Judas-Límite de Provincia (incluida mejora de conexión con Sangüesa) (IP2).** Con esta actuación se finalizará el tramo navarro de

la Autovía del Pirineo A-21: Pamplona-Sangüesa-Jaca-Huesca (antigua N-240). Se trata de la construcción de los Tramos 4 (Venta de Judas – Yesa) y 5 (Yesa – límite de provincia). La construcción y financiación de estos tramos se llevará a cabo mediante la fórmula de concesión con peaje en sombra, siempre en coordinación con la actuación a desarrollar por el Ministerio de Fomento en el tramo aragonés limítrofe con Navarra. La actuación se complementa con la mejora de la conexión de la autovía con el polígono industrial de Rocaforte en Sangüesa. El presupuesto incluye las expropiaciones, las obras y la asistencia técnica a la Dirección de Obra.

## Pamplona – Valle del Ebro

### **N-121. Pamplona-Tudela**

9. **N-121. Enlace de acceso a Barasoain y Garinoain.** Se trata de la construcción de un enlace de acceso a ambas localidades situado entre ambas. Este enlace mejorará sensiblemente las condiciones de seguridad frente a las intersecciones existentes en la actualidad.
10. **N-121. Intersecciones de Pitillas y Murillo el Cuende.** Se trata de la reorganización de la intersección de Pitillas y la mejora de su perfil longitudinal y de la intersección de Murillo el Cuende. La intersección de Murillo el Cuende coincide con un Área de Descanso situada en la margen derecha de la carretera, frente a la incorporación de la carretera de Pitillas. Carece de carriles de deceleración y aceleración en dirección a Pamplona, y al utilizarse el área de descanso existente como carril de entrada al pueblo, se produce confusión entre los diversos movimientos.
11. **N-121. Variante y mejora intersección de Los Abetos.** La carretera N-121 en su tramo final junto al Hostal Los Abetos, presenta dos intersecciones muy próximas una de otra. La primera con la NA-134 a Cadreita, y la segunda con la N-134 hacia Valtierra y la carretera N-113 a Castejón y Madrid. Se prevé la realización de una variante de trazado en el último tramo de la N-121, y la formación de una nueva intersección mediante un paso a distinto nivel y una rotonda donde confluyan las cuatro carreteras permitiendo la reordenación y distribución del tráfico.

## Pamplona-Jaca-Huesca

### **N-240. Pamplona-Huesca**

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

### Pamplona-Francia por Zubiri

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

13. **N-135. Túnel de Erro.** Con esta nueva actuación se pretende promover una notable mejora de la carretera N-135 entre Zubiri y Erro, mediante la construcción de un túnel para salvar el puerto de Erro, actuación que hace compatible la reforma de dicha carretera con las condiciones ambientales de la zona y con la inversión adecuada a tal fin.
14. **N-135. Túnel de Mezquiritz.** Como continuidad con el objetivo de promover una notable mejora de la carretera N-135, esta actuación permitirá salvar el puerto de Mezquiritz mediante la construcción de un túnel. Esta actuación contempla, asimismo, la variante de Espinal.
15. **N-135. Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad,** para completar el acondicionamiento de todo el itinerario.

### Pamplona-Francia por Belate

#### **N-121-A. Pamplona-Behobia**

16. **N-121-A. Túnel de Ezcaba-Enlace Oricáin.** Esta actuación tiene como objeto la continuidad de la carretera N-121-A entre la salida norte de los nuevos Túneles de Ezcaba y el tramo de tres carriles construido entre Oricain y Soraurén. La reforma de este tramo de carretera contemplará la solución de acceso a la localidad de Oricain y a la carretera del Valle de Ezcabarte
17. **N-121-A. Variante de Ostiz.** Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.
18. **N-121-A. Variante de Ostiz-Etuláin.** Se trata de la transformación como vía de gran capacidad del tramo de carretera N-121-A entre el final de la Variante de Ostiz y el inicio de la Variante de Olagüe. Las características de este tramo de carretera, una vez reformado, serán equivalentes a las adoptadas para la transformación del Eje Pamplona-Francia por Belate, e incluirá la reforma de la intersección de acceso a Burutain.
19. **N-121-A. Variante de Olagüe-Ventas de Arraitz (incluida Vte. de Arraitz).** Se trata de la transformación como Vía de Gran Capacidad del tramo de carretera comprendido entre el final de la Variante de Olagüe y el inicio de los túneles de Belate, en Arraiz. Las características de este tramo de carretera reformado serán las correspondientes a las adoptadas para la transformación del Eje Pamplona-Francia por Belate, e incluirán la reforma de las

intersecciones de Lanz y el acceso al Valle de la Ulzama por Lizaso, así como la variante de Ventas de Arraiz.

20. **N-121-A. Sunbilla-Etxalar.** Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.
21. **N-121-A. Etxalar-Bera.** Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.
22. **N-121-A. Bera-Endarlatsa.** Tramo en construcción pendiente de finalización en este III Plan.
23. **N-121-A. Puente de Endarlatsa.** En construcción están los tramos comprendidos entre los núcleos de Sumbilla/Etxalar, Bera, Endarlatsa y Puente de Endarlatsa, con características de vías de altas prestaciones con tres carriles en las rampas de subida y nuevo trazado separado de la carretera actual en convenio con la Diputación Foral de Guipúzcoa que está trabajando en el tramo comprendido entre Endarlatsa y la ZAISA de Behobia
24. **N-121-A. Accesos sur a Bera.** De forma complementaria se mejora el acceso sur a esta población.
25. **N-121-A. Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad** para completar el acondicionamiento de todo el itinerario.

#### **N-121-B. Pamplona-Francia por Baztán**

26. **N-121-B. Variante de Irurita-Elizondo.** Con esta actuación se completa la continuidad en el trazado en el tramo con más tráfico del valle del Baztán. La actuación circunvala, por el Norte, las localidades de Irurita y Elizondo-Elbetea, estando contemplado en el trazado el desarrollo urbanístico del Valle de Baztán.
27. **N-121-B. Variante de Dantxarinea.** Esta actuación prevé reordenar y ampliar la capacidad de circulación en el entorno fronterizo del tramo final de esta carretera.
28. **N-121-B. Travesía de Dantxarinea.** Esta actuación prevé reordenar y ampliar la capacidad de circulación en el entorno fronterizo del tramo final de esta carretera.

### Pamplona-Irurtzun

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

- ✓ **Aumento longitud vía lenta de Añezcar:** ampliación de la longitud del tercer carril en la zona de Añezcar

mejorando la capacidad de circulación y la seguridad vial en la zona final del actual carril de vehículos lentos.

- ✓ **Nueva vía lenta P.k. 14,2-15,1**, dirección Irurtzun: construcción de un tercer carril iniciándose en Erice de Iza y finalizando después del el Paso Inferior existente. Con esta actuación se permite el adelantamiento en un tramo donde los vehículos pesados disminuyen fuertemente su velocidad en rampa.
- ✓ Modificación del perfil longitudinal P.k. 15,6-16,2 (**Intersección Sarasate**): eliminación de dos cambios de rasante y zonas de rampa del 6-7% de pendiente, estableciendo una pendiente uniforme del 3,6%.
- ✓ Mejora de la intersección de **Aristregui**: construcción de carriles de aceleración y de la mejora del balizamiento y señalización en la zona de influencia de la intersección.
- ✓ Mejora de la **intersección de Sarasate**: construcción de un carril de aceleración, en dirección a Irurtzun, y de la mejora del balizamiento y señalización en la zona de influencia de la intersección.
- ✓ Mejora de la intersección de **Errotazar**: Se trata de canalizar los accesos a las fábricas de Norton, Aluminios Jealser y Carrocerías Errotazar mediante la formación de una nueva intersección.
- ✓ Control de accesos a Hostal y Residencia de Ancianos en **Sarasa** (P.k. 11,7): construcción de isletas que canalicen el tráfico, y de nuevos carriles de deceleración y aceleración, con la señalización correspondiente.
- ✓ Control de accesos a **Hostal y Gasolinera** (P.k. 15,0): construcción de isletas que canalicen el tráfico, en las dos márgenes de la carretera, y de nuevos carriles de deceleración y aceleración, con la señalización correspondiente.
- ✓ Modificación del perfil longitudinal (P.k. 7,3) (**Polígono Industrial**): modificación del perfil longitudinal de la carretera al objeto de mejorar la visibilidad de cruce en la salida del Polígono Industrial existente en la margen derecha de la carretera.
- ✓ Modificación del perfil longitudinal (P.k. 10,7) (**Intersección Aristegui**): rectificación del perfil

longitudinal para poder tener suficiente visibilidad desde el punto alto de la intersección.

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

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

- ✓ Nueva vía lenta (P.k.14, 5) en dirección hacia Pamplona: construcción de un tercer carril desde el Paso Inferior existente hasta **Erice de Iza**. Con esta actuación se permite el adelantamiento en un tramo donde los vehículos pesados disminuyen fuertemente su velocidad.
- ✓ Modificación del perfil longitudinal en la Intersección de **Ariz** (P.k. 12,4): eliminación de un cambio de rasante en el P.k. 12,4 para mejorar la visibilidad desde el cruce de Ariz.
- ✓ Mejora de las Intersecciones de **Loza, Oteiza, Añézcar, Sarasa y otras**: mejora del balizamiento y de la señalización vertical, así como en la prolongación de los carriles de deceleración y en la construcción de carriles de aceleración.
- ✓ Modificación del perfil longitudinal en la entrada a **Erice**: rebajar la calzada a la entrada a Erice para mejorar la visibilidad de la nueva intersección.

**Red de Interés de la Comunidad Foral**

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

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

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

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

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

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

**NA-134. Eje del Ebro**

35. **NA-134. Variante de Mendavia.** Tiene como objeto el mejorar las características y continuidad de esta carretera en el Eje del Ebro, como vía vertebradora de su margen izquierda. Con la construcción de la Variante de Mendavia se elimina las dificultades que el paso de la carretera NA-134 genera en la travesía de dicha localidad y, a su vez, se separan de dicha carretera los tráficos propiamente urbanos.
36. **NA-134. Variante de Lodosa.** El trazado de esta variante permitirá circunvalar dicha población por el noreste, discurriendo paralela al río Ebro, y dando continuidad a la NA-134. Asimismo, las obras comprenden el ensanche y mejora de la carretera entre Lodosa y Sartaguda, hasta la intersección con la carretera NA-123.
37. **NA-134. Variante de Andosilla.** El trazado de esta variante permitirá circunvalar dicha población por el suroeste, discurriendo paralela al río Ega, y dando continuidad a la NA-134.
38. **NA-134. Variante de Azagra.** Se trata de construir una variante de esta carretera que evite el paso por la localidad de Azagra.
39. **NA-134. Variante de Milagro.** El trazado de la variante de Milagro permitirá circunvalar dicha población por el suroeste. La construcción de esta variante lleva implícita la construcción de un nuevo puente sobre el río Aragón.
40. **NA-134. Variante de Valtierra y Arguedas.** Las actuales travesías de Valtierra y Arguedas constituyen uno de los puntos más conflictivos de esta carretera. Su construcción dará continuidad al Eje del Ebro en este tramo. Con la construcción de esta variante se eliminan las dificultades que el paso de la carretera NA-134 genera en las travesías de dichas localidades.
41. **NA-138. Conjunto de Actuaciones para la mejora de la funcionalidad (Eugui).**
42. **NA-140. Conjunto de Actuaciones para la mejora de la funcionalidad: Auritz/Burguete-Ezcároz-Ochagavía-Isaba.** Estos tramos no reúnen las suficientes características geométricas y homogéneas de plataforma y

trazado que proporcione unos niveles adecuados de funcionalidad. Atendiendo a las especiales características ambientales de la carretera y de la zona se realizarán las siguientes intervenciones: Establecer una plataforma mínima de 6/6 en todo el recorrido, mediante la implantación de cunetas pisables; Acometer cambios puntuales de trazado donde sea factible; Mejorar sistemas de drenaje, acondicionar travesías y reordenar accesos, sobreamos en curvas, etc.; Mejora en señalización, protección y balizamiento. Todas estas actuaciones con la adecuada protección ambiental.

43. **NA-150. Murillo de Lónguida-Villaveta.** Con esta actuación se pretende dar continuidad y concluir la reforma del itinerario entre Aoiz y Lumbier.
44. **NA-150. Desdoblamiento tramo: Huarte-Egüés** a la salida de Pamplona debido a la creciente intensidad de tráfico generado por las urbanizaciones existentes en sus márgenes.
45. **NA-150. Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad.**

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

46. **NA-160. Desdoblamiento tramo: Enlace A-68-AP-68,** motivado por la actividad industrial que precisa de la construcción de vías de servicio que faciliten el control del itinerario de esta carretera en este tramo.
47. **NA-178. Accesos Valles Pirenaicos. Reforma Puerto de Iso (I)-Orradre.** Finalizadas las obras del Puerto de Iso, queda pendiente la mejora de la curva en la que se encuentra el cruce con la carretera de acceso a Orradre.
48. **NA-178. Actuaciones puntuales de mejora del tramo Domeño-Navascúes.** Como finalización de la actuación en el itinerario Lumbier-Navascúes-Ezcároz, se actuará en estos tramos de la NA-178
49. **NA-234. Campanas-Yárnoz.** Este tramo se ve afectado por la construcción de la balsa de Monreal, parte integrante del Proyecto del Canal de Navarra con una cota de inundación que afecta a esta carretera en la parte próxima a la A-21; en consecuencia se hace necesario modificar su trazado.
50. **NA-534. Cáseda-Carcastillo.** Este tramo de la Red Foral presenta una plataforma inferior a 5 metros de anchura por lo que precisa una actuación de ensanche y mejora, a pesar de su escaso tráfico para adecuarlo a su funcionalidad actual.

51. **NA-601. Puente la Reina-Mendigorría** El tramo objeto de esta actuación tiene una estricta anchura de plataforma, sin arcenes y discurre entre las poblaciones de Puente la Reina y Mendigorría. Se trata de proceder a las obras de acondicionamiento de esta carretera de forma que se potencie como vía de comunicación de la zona de Mendigorría con la autovía A-12.
52. **NA-601. Mendigorría-Larraaga.** Al igual que el tramo anterior, esta actuación plantea un ensanche y mejora de esta carretera entre las poblaciones de Mendigorría a Larraaga. Se trata de proceder a las obras de acondicionamiento de esta carretera de forma que se potencie como vía de comunicación de la zona de Larraaga con la autovía A-12.
53. **NA-624. Peralta-Altos de Peralta.** Esta actuación contempla la continuación del ensanche y mejora de la carretera de conexión de Peralta y San Adrián, en su tramo comprendido entre Peralta y los Altos de Peralta, al objeto de dar continuidad al tramo ya reformado entre Altos de Peralta y San Adrián.
54. **NA-624. Altos de Peralta-Andosilla.** Se realizará el ensanche y mejora de la carretera de conexión de Peralta y Andosilla, en su tramo comprendido entre Altos de Peralta y Andosilla, mediante una actuación que contempla la ampliación de la plataforma y la reforma localizada del trazado en planta y alzado.
55. **NA-660. Venta de Arlás-Marcilla.** Esta actuación pretende mejorar las condiciones de esta carretera, de acuerdo con su carácter de Red de Interés de la Comunidad Foral, y como conexión entre la NA-128 y la NA-115.
56. **NA-660. Puente de Marcilla.** Esta actuación supone la rehabilitación del puente sobre la AP-15 de esta carretera.
57. **NA-666. Allo-Sesma.** Esta actuación pretende mejorar las condiciones de esta carretera, de acuerdo con su carácter de Red de Interés de la Comunidad Foral, y como conexión con la A-12 en Estella.
58. **NA-700. Enlace de Arazuri (A-15)-Etxauri.** Mejora de esta carretera en su tramo inicial a la salida de Pamplona.
59. **NA-718. Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad** entre Estella y Zudaire.

#### Red Local

Las actuaciones en la Red Local se centran en su adecuación funcional mediante propuestas generalmente de

ensanche y mejora de acuerdo con los criterios técnicos a aplicar según tipo de red y tipo de terreno. El ensanche y mejora pretende ampliar no tanto la capacidad de la red, sino su seguridad por construir calzadas/plataforma que permitan el cruce de dos vehículos en condiciones de seguridad, el tránsito peatonal en las cercanías de los cascos separado del resto del tráfico, y la resolución de los problemas en intersecciones y travesías conflictivas de la red.

La Red Local por su longitud representa con sus 2.206,43 kilómetros el 56,68% del total de la Red Foral, con características de calzada/plataforma inferiores a 5 metros en 880 kilómetros (42% de la Red Local) y entre 5-7 metros en 647,2 kilómetros (30,9% de la Red Local).

Por ello este III Plan recoge las propuestas a realizar en los itinerarios con mayores problemas de anchura, peligrosidad y funcionalidad. Las propuestas de actuación son las siguientes:

60. **NA-1240. Caparroso-Traubuenas-Santacara** como parte de la mejora y cambio de clasificación de esta carretera y la NA-128
61. **NA-1720. Arce-Auritz/Burguete.** Mejora del tramo de carretera entre Arce y Auritz/Burguete.
62. **NA-1720. Mejora de intersección de Lusarreta.** Ensanche y mejora de esta carretera con características adecuadas a sus condicionantes medioambientales, aumentando su sección transversal mediante cunetas pisables.
63. **NA-1740. Irurita-Eugui.** Ensanche y mejora de esta carretera con características adecuadas a sus condicionantes medioambientales, aumentando su sección transversal mediante cunetas pisables.
64. **NA-2012. Cuatro Bordas-Iratí.** Mejora de este acceso al Santuario de Nuestra Señora de las Nieves sin ampliación significativa de la sección transversal.
- IP5. NA-2100. Cruce NA-2101 – Cruce de Imirizaldu. Ensanche y mejora de este tramo de carretera.**
65. **NA-2040. Itoiz-Garralda. Tramo: Oroz-Betelu - NA-140.** Ensanche y mejora de esta carretera completando el itinerario por Oroz-Betelu con Aoiz.
66. **NA-2101. Cruce NA-150-NA-2101.** Mejora de esta carretera de conexión con el eje de la NA-150 Pamplona-Aoiz-Lumbier.

**IP6. NA-2101. Accesos a Sansoain.** Mejora de los accesos desde la actual NA-150.

**IP7. NA-2104. Accesos a Zabalza (Urraúl Alto).** Mejora de los accesos desde la actual NA-2103.

**67. NA-2113. Accesos al Monasterio de Leyre.** Mejora de los accesos desde la actual N-240.

**68. NA-2321. Accesos a Azpa.** Mejora del acceso desde la NA-150.

**69. NA-2322. Accesos a Mendióroz.** Mejora del acceso desde la NA-150.

**70. NA-2323. Accesos a Yelz.** Mejora del acceso desde la NA-150.

**71. NA-2324. Accesos a Uroz.** Mejora del acceso desde la NA-150.

**72. NA-2325. Accesos a Redín.** Mejora del acceso desde la NA-150.

**73. NA-2326. Accesos a Lerruz.** Mejora del acceso desde la NA-150.

**IP8. NA-2328. Accesos a Beortegui.** Mejora de los accesos desde la actual NA-2330.

**74. NA-2329. Accesos a Irure.** Mejora del acceso desde la NA-150.

**IP9. NA-2331. Accesos a Ardaitz.** Mejora de los accesos desde la actual NA-2330.

**75. NA-2332. Accesos a Aintztoa.** Mejora del acceso desde la N-135.

**IP10. NA-2333. Accesos a Espotz.** Mejora de los accesos desde la actual NA-2330.

**76. NA-2334. Accesos a Mezkiritz.** Mejora del acceso desde la N-135.

**77. NA-2335. Accesos a Osteriz.** Mejora del acceso desde la N-135.

**78. NA-2336. Accesos a Ilarratz.** Mejora del acceso desde la N-135.

**79. NA-2337. Setoain–Errea.** Mejora del acceso desde la N-135.

**80. NA-2338. Accesos a Akerreta.** Mejora del acceso desde la N-135.

**81. NA-2341. Accesos a Cemboriain.** Mejora del acceso desde la NA-234.

**82. N-2342. Accesos a Unciti.** Mejora del acceso desde la NA-234.

**83. NA-2343. Accesos a Najurieta.** Mejora del acceso desde la NA-234.

**84. NA-2346. Accesos a Alzórriz.** Mejora del acceso desde la N-240.

**IP11. NA-2352. Accesos a Oscáriz.** Mejora de los accesos desde la actual NA-2330.

**IP12. NA-2381. Accesos a Loizu.** Mejora de los accesos desde la actual NA-2332.

**85. NA-2400. Iriso-Tabar.** Ensanche y Mejora de este itinerario de la red local de conexión de la NA-234 con la NA-178 por el valle de Izagaondo.

**86. NA-2405. Puente sobre el río Irati entre la NA-150 y el cruce de San Vicente (Urraul Bajo)** como mejora del acceso a esta población.

**87. NA-2515. Accesos a Inbulzqueta.** Mejora del acceso desde la N-135.

**88. NA-2520. Iragi-Urtasun.** Mejora del acceso desde la NA-138.

**89. NA-2530 Accesos a Usetxi.** Mejora del acceso desde la N-135.

**90. NA-2531 Accesos a Lerantoz.** Mejora del acceso desde la N-135.

**91. NA-3042. Cascante-Ablitas,** como parte del itinerario de conexión junto con la NA-6900 con la A-15 entre Tudela y Límite Provincia

**92. NA-3042. Mejora del puente sobre la AP-68.** Incluida en la mejora de este itinerario.

**93. NA-4016 Accesos a Arano.** Mejora del acceso desde la NA-4150 de conexión con Guipúzcoa desde el Polígono Industrial de este localidad.

**94. NA-4020 Accesos a Arantza.** Mejora del acceso desde la N-121A.

95. **NA-4040. Urrotz-Saldías.** Mejora del acceso desde la NA-170.
96. **NA-4102. Belzunce-Usi.** Mejora del acceso desde la NA-4100 y N-240-A.
97. **NA-4109. Aristegui–Osinaga.** Mejora del acceso desde la N-121-B.
98. **NA-4112. Jauntsaratz–Beruete.** Mejora del acceso desde la NA-411.
99. **NA-4116. Accesos a Eltzaburu.** Mejora del acceso desde la NA-411.
100. **NA-4117. Gorrontz-Olano.** Mejora del acceso desde la NA-411.
101. **NA-4120. Gulina-Aróstegui.** Mejora del acceso desde la N-240-A.
102. **NA-4130. Valle de Imotz.** Mejora del acceso desde la NA-1300.
103. **NA-4150. Leitza-Goizueta (mejora de curvas).** Mejora de trazado en este itinerario.
104. **NA-4220. Ollacarizquieta–Nuin.** Mejora del acceso desde la NA-4100.
105. **NA-4241. Accesos a Anotz.** Mejora del acceso desde la NA-7020.
106. **NA-4402. Accesos a Urdax.** Mejora del acceso desde la N-121-B.
- IP13. NA-4410. Bera - Lizuniaga.** Se trata del ensanche y mejora de dicha carretera.
107. **NA-5010. Carrascal-Verja de Bariain.** Mejora del acceso desde la N-121.
108. **NA-5100. Garinoain–Leoz.** Mejora del acceso desde la N-121.
109. **NA-5110. Pueyo-Alto de Lerga.** Mejora del acceso desde la NA-132.
110. **NA-5120. Accesos a Leache.** Mejora del acceso desde la NA-534 en Aibar.
111. **NA-5130. Accesos a Moriones.** Mejora del acceso desde la NA-132 en Sada.
112. **NA-5161. Accesos a Amatriain.** Mejora del acceso desde la N-121.
- IP14. NA-5163. Accesos a Sansoain.** Mejora de los accesos desde la actual NA-5110.
113. **NA-5210. Accesos a Buñuel.** Mejora del acceso desde la A-68 en el Pk 109.
114. **NA-5211. Buñuel. Accesos puente.** Mejora del acceso y de conexión con la NA-126.
115. **NA-5320. Accesos a Gallipienzo.** Mejora del acceso desde la NA-534.
116. **NA-5321. Cáseda–Gallipienzo.** Mejora del acceso desde la NA-534.
117. **NA-5330. Mejora del Puente sobre el río Aragón entre Mélida y Santacara,** ampliando la estructura existente.
118. **NA-600. Cizur Menor-Campanas.** Se aumentará la sección viaria mediante cunetas pisables y mejora del firme, adecuando su funcionalidad a su papel metropolitano
119. **NA-6001. Eskirotz–Noain.** Mejora de la red local en el Área Metropolitana con servicio a los Polígonos Industriales
120. **NA-6002. Noain-Salinas de Pamplona.** Mejora de la red local en el Área Metropolitana.
121. **NA-6007. Arlegui–Beriain.** Mejora de la red local en el Área Metropolitana.
122. **NA-6008. Salinas de Pamplona-Esparza de Galar.** Se trata de una actuación de mejora de trazado y sección bordeando la escombrera de la mina de Potasas de Subiza. La actuación prevista se realizará complementariamente al proyecto planificado por Potasas de Subiza para construir una balsa de decantación de los lixiviados de la escombrera. Dado que ambas actuaciones afectan al mismo ámbito, el proyecto se desarrollará estableciendo el correspondiente Convenio con esta Empresa
123. **NA-6009. Beriain-Subiza.** Mejora de la red local en el Área Metropolitana.
124. **NA-6012. Accesos a Úcar.** Mejora del acceso desde la NA-601.
- IP15. NA-6015. Accesos a Biurrun (Ondarra – Sanatorio).** Mejora de los accesos desde la actual NA-601.

125. **NA-6020. Carrascal-Artajona.** Mejora del itinerario desde la N-121 con ensanche de la sección transversal y establecimiento de cunetas pisables.
126. **NA-6030. Artajona-Tafalla.** Mejora del itinerario desde la N-121 con ensanche de la sección transversal y establecimiento de cunetas pisables.
- IP16. NA-6073. Accesos a Olcoz.** Mejora de los accesos desde la actual NA-6021.
127. **NA-6100 Cruce de Artajona-Venta de Arlás.** La actuación propuesta consistirá en una adecuación funcional de la actual carretera, construyendo cunetas pisables que aumenten la sección viaria
128. **NA-6361. Mendavia-La Barca.** Ensanche y mejora de la red local hasta el río Ebro.
129. **NA-6630.Peralta-Funes-Marcilla.** Ensanche y mejora de la red local entre la NA-128 y la NA-115.
130. **NA-6830. Vía Romana.** Ensanche y mejora de la red local con cunetas pisables..
131. **NA-6900. Cascante-N-113.** Esta actuación se refiere a la realización de las obras de ensanche en este tramo que amplíen el ancho de calzada y mejoren su conexión con la futura A-15.
132. **NA-6900. N-113-Fitero.** Esta actuación se refiere a la realización de las obras de ensanche en este tramo con formación de cunetas pisables que amplíen el ancho de calzada.
133. **NA-6991. Fitero-Valverde.** Ensanche y mejora de la red local hasta el límite con La Rioja.
134. **NA-7006. Accesos a Ugar.** Mejora del acceso desde la NA-700.  
.
135. **NA-7008. Mejora de accesos al Valle de Yerri por Grocin.** Se trata de una actuación tendente a mejorar el actual acceso desde la carretera NA-1110 por Grocin hacia el Valle de Yerri, mejorando la anchura y la sección de la carretera actual.
136. **NA-7010. Irurtzun-Ororbía.** La carretera de conexión entre ambas localidades no reúne las suficientes características geométricas para proporcionar los adecuados niveles de accesibilidades necesarios en esta zona de alta actividad industrial. Se realizarán obras de acondicionamiento y ensanche hasta dotarla de una sección viaria adecuada.
137. **NA-7017. Accesos a Zabalza.** Mejora del acceso desde la NA-7015
138. **NA-7040. Puente La Reina-NA-700.** Mejora de carretera de Puente La Reina a la NA-700.
- IP17. NA-7062. Beasoain.** Mejora de los accesos desde la actual NA-7063.
- IP18. NA-7063. Eguillor.** Mejora de los accesos desde la actual NA-7010.
139. **NA-7100. Puerto de Lizarraga-Arbizu.** Mejora del acceso desde la A-10.
140. **NA-7101. Accesos a Dorrao.** Mejora del acceso desde la NA-120.
141. **NA-7120. Accesos a Lerate.** Mejora del acceso a la zona recreativa del Embalse de Alloz
142. **NA-7130. Améscoa Alta.** Mejora del acceso desde la NA-718.
143. **NA-7131. Accesos a Baríndano.** Mejora del acceso desde la NA-718.
144. **NA-7134. Accesos a Echávarri.** Mejora del acceso desde la NA-718.
145. **NA-7179. Accesos a Zudaire (colonia escolar).** Mejora del acceso desde la NA-718.
146. **NA-7181. Accesos a Ecala.** Mejora del acceso desde la NA-718 y NA-7130.
147. **NA-7186. Artaza-Urra.** Mejora del acceso desde la NA-718.
148. **NA-7187. Accesos a Baquedano (incluido puente).** Mejora del acceso desde la NA-718.
149. **NA-7188. Accesos a Gollano.** Mejora del acceso desde la NA-718.
- IP19. NA-7200. Aguilar de Codés.** Se trata de la mejora de un tramo de esta carretera.
150. **NA-7203. Acceso a Nazar.** Mejora del acceso desde la NA-129
151. **NA-7230. Viana-Aras.** Se trata de la reforma de esta carretera.

152. **NA-7240. Accesos a Galbarra en el valle de Lana.** Mejora del acceso desde la NA-132-A.

**IP20. NA-7252. Accesos a Asarta.** Mejora de los accesos desde la actual NA-7203.

153. **NA-7361. Accesos a Arteaga.** Mejora del acceso desde la NA-132-A.
154. **NA-7401. Accesos a Etayo.** Mejora del acceso desde la NA-7400.
155. **NA-7410. Oco-Otiñano (p.k. 10,0 a 12,6).** Mejora del acceso desde la NA-129.
156. **NA-7452. Accesos a Labeaga.** Mejora del acceso desde la NA-132-A.
157. **NA-7454. Accesos a Arbeiza.** Mejora del acceso desde la NA-132-A.
158. **NA-7500. Irurtzun–Madotz-Lekunberri.** Mejora del acceso desde la A-10.
159. **Nueva. Nueva carretera y nuevo puente en Sangüesa (NA-5410).** Se trata de construir un nuevo tramo de carretera en Sangüesa que atraviesa el río Aragón.
160. **Nueva. Puente de Zangitu. Altsasu/Alsasua (NA-2410).** Construcción de un puente sobre el río Arakil, en Altsasu/Alsasua, para dar acceso desde esta carretera al Polígono industrial existente (NA-2410)
161. **Nueva. Enlace de Galar en la A-12-Gazólaz (A-12/NA-7015)** como parte de la mejora de la red local en el entorno de la autovía Pamplona-Logroño (A-12/NA-7015).

#### Variantes de Población

162. **NA-122. Variante de Allo,** que evita el paso por el casco urbano y conecta con las carreteras NA-6310 a Arróniz y NA-666 a Sesma, dando continuidad a la NA-122 entre la AP-68 y la A-12.
163. **NA-128. Variante de Marcilla.** Dentro del itinerario de esta carretera con una mejora conexión con la AP-15.
164. **NA-132. Variante Sur de Tafalla** como continuidad de la NA-132 hasta la N-121 y AP-15
165. **NA-700. Variante de Ororbia.** La actuación consiste en la construcción de una variante de la carretera a su paso por la población desviando su trazado por el norte. La actual travesía es especialmente conflictiva por su fuerte

pendiente y trazado en planta, así como por las intersecciones existentes en la propia localidad.

166. **Nueva. Variante de Corella.** Se trata de construir una carretera de nuevo trazado que conecte la carretera NA-161 de Rincón de Soto a Corella, con la N-113, de Pamplona a Madrid, para evitar así el paso por Corella. La actuación lleva implícita la construcción de un nuevo puente sobre el Río Alhama; se considera la posibilidad de realizar el nuevo trazado por el denominado "Camino del Partidero" y el término de Guardé.
167. **NA-4000. Variante de Lesaka.** Como parte del acceso a su Polígono Industrial.
168. **NA-5200. Variante de Ribaforada.** Como conexión entre esta carretera y la NA-5202.
169. **NA-5200. Variante de Cortes.** Con la construcción de esta variante por su lado oriental se interceptarán los viales de comunicación con Novillas y con Mallén, en la provincia de Zaragoza.
170. **NA-6631. Variante de Funes.** Con la construcción de esta variante se evitará la travesía de vehículos por dicha localidad. Se trata de un nuevo vial que discurre por el Barranco de El Trujal, y mejorará la accesibilidad de Funes desde la carretera NA-115 de Peralta a Rincón de Soto
171. **NA-7010. Variante de Irurtzun.** La carretera de conexión entre ambas localidades no reúne las suficientes características geométricas para proporcionar los adecuados niveles de accesibilidades necesarios en esta zona de alta actividad industrial. Se realizarán obras de acondicionamiento y ensanche hasta dotarla de una sección viaria adecuada.

172. **Nueva. Variante Norte de Estella.** Planteada como nueva actuación en este III Plan Director, la variante Norte de Estella consiste en la construcción de un nuevo vial periurbano, apoyado en el tramo de la zona industrial de Estella, que viene a evitar el tráfico de vehículos, especialmente pesados, por la actual travesía de la localidad.

#### Comarca de Pamplona

173. **PA-30. Desdoblamiento: Olaz-Olloki,** con características de autovía como prolongación de la PA-30.
174. **PA-30. Desdoblamiento: Olloki-Túneles de Ezcaba.** Cierre Ronda Este como salida hacia el norte de la Comarca de Pamplona, duplicando el tramo Olloki-Túneles

- de Ezcaba. Estas actuaciones tienen como objeto continuar la PA-30 desde la glorieta de Huarte hasta Olaz, con solución en variante, y la duplicación del tramo entre Olloki y Arre, conectando con la salida del túnel de Ezcaba hacia la N-121A. En los enlaces se incluirá además su conexión con las siguientes carreteras:
- Conexión con la carretera NA-150 (Pamplona-Aoiz-Lumbier).
  - Conexión de la PA-30 con la carretera N-135 (Pamplona-Francia por Luzaide), y salida norte de la Comarca de Pamplona.
  - Accesos a desarrollos urbanísticos de la zona
  - Su futura conexión con la eventual Ronda Super-Este de Pamplona.
175. **PA-30. Rotonda de Sarriguren. Fase I**, construyendo un paso inferior para peatones.
176. **PA-30. Rotonda de Sarriguren Fase II**, mejorando la capacidad de este enlace.
177. **PA-30. Rotonda de Berriozar**, ampliando la capacidad de la NA-30
178. **PA-30. Rotonda de Noain**, ampliando la capacidad de la NA-30 y su conexión con la AP-15
179. **PA-30. Semienlace de Mutiloa**, completando los movimientos posibles en este enlace
180. **A-12. Enlace de la Estación del Tren de Alta Velocidad** como parte de la operación de su llegada a Pamplona.
181. **A-15. Enlace de la Ikastola San Fermín** para favorecer la implantación de nuevas actividades residenciales en el entorno de la nueva estación ferroviaria y la A-15.
182. **PA-30. Desdoblamiento tramo: San Jorge-puente de Landaben**. Se trata de desdoblar la Ronda Norte en dos de los tres tramos que actualmente presentan calzada simple: Tramo entre San Jorge y la Glorieta de acceso a la Variante de Orcoyen; y Tramo Glorieta de Orcoyen-Polígono Landaben. De esta forma la Ronda Norte quedará completamente desdoblará entre el polígono de Landaben y los túneles de Ezcaba, donde se unirá con la Ronda Este. A su vez se une con la Ronda Oeste a través de la Variante de Orcoyen.
183. **PA-30. Desdoblamiento tramo: Variante de Orcoyen-enlace de Arazuri**. Esta obra tiene por objeto el desdoblar la actual carretera NA-700 entre el enlace de Arazuri de la Ronda Oeste y la nueva variante de Orcoyen hasta la Ronda Norte. De esta forma se establece un vial de gran capacidad entre ambas Rondas y se da apoyo al desarrollo industrial de la zona
184. **PA-30. Rotonda de Huarte** por seguridad vial como parte de la obra de desdoblamiento entre Olaz y Olloqui.
185. **PA-31. Reforma Talluntxe-Aeropuerto-Noain**. Esta actuación supone la transformación del acceso actual en cruce al Aeropuerto, mediante la construcción de una glorieta que abarque la reurbanización del entorno, dignificando el acceso existente.
186. **NA-2310. Labiano-Aranguren**. La terminación del anillo que circunvala el valle de Aranguren pasa por la finalización de las obras de ensanche y mejora de esta carretera, con la construcción del último tramo entre Labiano y Aranguren
187. **Nueva. Variante de Eskirotz**, como parte de la nueva conexión entre la NA-6001 y la A-12
188. **Nueva. Vial A-12-Zizur Mayor-Eskirotz (una calzada)**. Se trata de la construcción del vial de conexión entre la Autovía Pamplona-Estella-Logroño y el nuevo polígono Industrial Comarca-2. Este nuevo vial se complementa, en su segundo tramo, con la variante de Esquiroz.
189. **Nueva. Vial A-12-Zizur Mayor-Eskirotz (desdoblamiento)**. Se trata de la duplicación del vial de conexión entre la Autovía Pamplona-Estella-Logroño y el nuevo polígono Industrial Comarca-2. Este vial tiene vocación de circunvalar por el sur a Zizur Mayor y redistribuir tráfico en el sur de la Comarca de Pamplona.
190. **Nueva. Puente Barañáin-Landaben**: construcción de un puente sobre el río Arga entre las localidades de Barañáin y el Polígono Industrial de Landaben que permitirá dar acceso a la localidad desde la PA-30.
191. **Nueva. Guendulain-Enlace de Arazuri**. Nueva conexión entre el Polígono Residencial de nuevo desarrollo previsto en la A-12, y la A-15 en el enlace de Arazuri facilitando la movilidad exterior a la actual Comarca de Pamplona.
192. **Nueva. Vial RVP8** como apoyo a la Urbanización del Sector Norte de Berriozar.
193. **Nueva. Accesos Sur a Barañáin y Enlace N-111-A-15**: accesos a Barañáin por su zona sur, partiendo desde la carretera NA-1110 (Pamplona-Logroño) y reforma del actual enlace entre la carretera NA-1110 y la Ronda Oeste A-15 en Zizur Mayor.

194. **Varias. Desarrollo Estudio Informativo Super-Rondas de Pamplona** como reserva de suelo para la construcción fuera del horizonte del Plan de las nuevas Rondas Sur y Este de la Comarca por agotamiento de la capacidad en los tramos existentes.

#### Varios

195. **Varias. Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase I.**  
Se contempla la adaptación de los túneles de la Red Foral a la nueva normativa Europea y Española sobre Seguridad en Túneles, Real Decreto 635/2006.
196. **Varias. Adecuación de los túneles de carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. Fase II.**  
Se contempla la adaptación de los túneles de la Red Foral a la nueva normativa Europea y Española sobre Seguridad en Túneles, Real Decreto 635/2006.
197. **Varias. Plan de Acción de Aplicación de la Ley de Ruidos,** analizando los tramos existentes con problemas de ruido a los colindantes en los tramos en los que superan los 6.000.000 de vehículos equivalentes.
198. **Varias. Adecuación de pasos de fauna en infraestructuras en servicio,** con el objetivo de evitar los accidentes y atropellos con animales que repercuten a su vez en la seguridad de la red.
199. **Varias. Estudios sobre la conexión Pamplona-Francia por Luzaide/Valcarlos.**



## 15. El Plan de Carreteras y la Conservación

La conservación de carreteras tiene como objetivo primordial el mantenimiento del patrimonio vial de Navarra. Es bien conocido que no es suficiente construir y mejorar las carreteras, por lo que es cada vez más importante la conservación de las mismas, en las debidas condiciones de viabilidad, seguridad y comodidad.

La importancia que el Plan Director de Carreteras de Navarra para el periodo 2009-2016 confiere a la conservación es la cifra de 406,16 millones de euros destinados a la conservación integral, a refuerzos de firmes, a seguridad vial, a travesías y convenios, a inventarios, a acondicionamiento y mejora de infraestructuras, a maquinaria e informática y a la creación de nuevos centros de conservación; es decir, que se destina a conservación un 27,7% del total de la inversión en la Red Foral de Carreteras.

Dentro de las labores de Conservación de las carreteras, destacan las siguientes:

### 15.1. CONSERVACIÓN ORDINARIA

Es la labor fundamental de la conservación, su misión es mantener la red viaria en las condiciones necesarias de vialidad, seguridad y comodidad. El conjunto de las operaciones de la conservación ordinaria es muy amplio, citando las más importantes:

- Limpiezas de calzadas, arcenes, cunetas, desbroces, señalización, drenaje etc.
- Construcción de cunetas, tanto en tierra como en hormigón, obras de fábrica deterioradas, escolleras de contención de terraplenes y desmontes, etc.
- Correcciones puntuales de firmes en zonas deterioradas.
- Mantenimiento y reparaciones puntuales de señalización vertical y horizontal, balizamiento y barrera de seguridad.
- Operaciones de mantenimiento y reparación de estructuras, incluidas las juntas de dilatación.
- Atención a incidentes producidos tales como accidentes, crecidas de ríos, etc.
- Mantenimiento de la vialidad de las carreteras en periodo invernal, actuando mediante tratamientos preventivos contra el hielo y limpieza de nieves.

La Conservación Ordinaria se realizará de dos formas:

**Por medios propios, tanto de personal como de maquinaria y medios auxiliares.**

Estas labores se realizan con personal funcionario, y con maquinaria y medios auxiliares de la Administración, dentro de un plan de mantenimiento, por su importancia estratégica, de los

Centros de Conservación dependientes directamente del Gobierno de Navarra.

Fundamentalmente, las actuaciones que se realizan por medios propios son limpieza de arcenes, drenajes, desbroces de hierbas, recercados de arcenes, colocación de señalización vertical y balizamiento, y vialidad invernal.

#### **Mediante contratos de Conservación Integral con empresas especializadas.**

El complemento a las labores de Conservación realizado con medios propios se lleva a cabo a través de contratos plurianuales con empresas especializadas en la Conservación de Carreteras.

El procedimiento de combinar medios propios y empresas especializadas, permiten a la Administración el optimizar las prestaciones de ambas actividades y ejercer un control efectivo de las labores de Conservación en la Red de Carreteras de Navarra.

Tanto la conservación por medios propios como conservación integral se distribuye por zonas, que son:

- Distrito Centro Norte (Pamplona y Aoiz)
- Distrito Sur (Tafalla y Tudela)
- Distrito Suroeste (Estella)
- Distrito Oeste (Iruztzun y Mugairi)

#### **Vialidad Invernal.**

Para atender a la vialidad invernal se elabora todos los años un Plan de Vialidad Invernal, en el que se recogen los medios disponibles, tanto personales como materiales y se prevé la coordinación entre el personal de Conservación y organismos de tráfico, Policía Foral y Guardia Civil, así como Protección Civil.

#### **15.2. CENTRO AVANZADO DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS**

A partir del año 2002 el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones cuenta con un avanzado Centro de Conservación de la Red de carreteras de Navarra, que ha permitido mejorar sustancialmente las tareas de explotación y gestión de este servicio público, mediante la centralización de la información con la aplicación de las nuevas Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones.

Desde el Centro de Conservación, instalado en la sede del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se controlan las instalaciones existentes en la red. Estas son, fundamentalmente:

- Instalaciones de túneles.
- Vialidad Invernal.
- Instalaciones de iluminación y semáforos.
- Paneles de información variable.
- Postes SOS.
- Estaciones meteorológicas.
- Estaciones de aforos.
- Información permanente al usuario.

El Centro de Conservación, cuenta con servicio y personal permanente durante las 24 horas del día, de forma que se garantiza la intervención inmediata ante cualquier posible incidencia relevante, en coordinación con los servicios de Protección Civil.

El III Plan Director plantea el tendido de fibra óptica en ejes básicos de la Red Foral conectados con el Centro de Control, su cambio de equipamiento informático, la mejora del sistema de comunicaciones entre el Centro de Control y los túneles, de manera a detectar de forma automática los incidentes.

#### **15.3. NUEVOS PARQUES DE CONSERVACIÓN EN LOS DISTRITOS**

Como parte imprescindible para progresar en la eficacia en la Conservación de la Red de Carreteras de Navarra se promueve la construcción de nuevos Parques de Conservación en los diferentes Distritos en que está dividido el territorio navarro, a los efectos de la gestión de conservación.

Los nuevos Parques de Conservación tienen como objetivo el ubicar, en una zona externa a los núcleos urbanos, modernas instalaciones que permitan el contar con adecuadas oficinas y áreas de servicio para el personal operativo, así como las correspondientes zonas de almacenes y garajes para el material y maquinaria de conservación.

Estos Parques de Conservación sustituyen a los antiguos Parques de Camineros que, ubicados actualmente en zonas urbanas, han perdido su funcionalidad, quedando obsoletos.

El Plan de nuevos Parques de Conservación en los Distritos se centra en la construcción de cinco nuevas instalaciones, en Estella, Aoiz, Iruztzun, Tudela y Tafalla. El Parque de Estella ha sido construido y financiado simultáneamente a la obra de la Autovía Pamplona-Logroño.

Los otros cuatro Parques de Conservación, se prevé su financiación mediante la enajenación, por parte del Gobierno de Navarra, de los edificios, viviendas, oficinas, almacenes y terrenos de los Parques de Camineros que pasarán a descalificarse como tales.

#### 15.4. REFUERZO DE FIRMES

En las carreteras de la red, fundamentalmente en aquellas en las que no se va a intervenir a corto plazo en actuaciones más importantes como mejoras de trazado, duplicaciones de calzada, etc., es necesario programar la mejora de los firmes, que por efecto del tráfico se van degradando con el paso de los años.

El Plan Director prevé actuar en carreteras de la red principal y en la red local, mediante la mejora de los firmes en las mismas.

#### 15.5. SEGURIDAD VIAL

Tal como se indica en la propuesta de actuaciones, el Plan Director prevé mejoras en la seguridad vial, en las carreteras, con un presupuesto de 27,41 millones de euros, actuando en dos vertientes

- Mejora de la señalización, tanto vertical como horizontal, balizamiento y defensa, en toda la red de carreteras.
- Mejora de tramos peligrosos.

Anualmente se redacta un Estudio de Seguridad Vial, en el que se detectan los Tramos de concentración de Accidentes (T.C.A.) y los denominados Tramos Potencialmente Peligrosos (TPP).

En base al Estudio, se planean las actuaciones para su eliminación, mediante actuaciones de gran envergadura, actuaciones localizadas y mejoras de señalización y balizamiento.

Las actuaciones de gran envergadura se incluyen en el plan de mejora de las carreteras, consistiendo en duplicaciones de calzada, mejora de trazado, construcción de variantes, etc.

Las actuaciones localizadas y mejoras de señalización y balizamiento, se gestionan por Conservación, elaborando los proyectos y construyendo las obras. Éstas consisten en mejoras puntuales de trazado, corrección de intersecciones y mejoras de bajo costo, como señalización y balizamiento.

Además el III Plan Director planea adecuar los túneles de carretera existentes al Real Decreto 635/2006 con una inversión específica detallada en las propuestas de actuación.

##### 15.5.1. El caso particular de la seguridad vial para motociclistas

El Gobierno de Navarra quiere poner en marcha una estrategia de seguridad vial para motociclistas centrándose en cuatro ejes:

- Instalación de Sistemas de Protección para motociclistas.

- Adaptación a la normativa estatal vigente: Esta nueva normativa establecerá la obligatoriedad de instalar los sistemas de protección en aquellos puntos de la Red Foral donde es necesario para garantizar la seguridad de los motoristas (NA-138 y otras carreteras).
- Revisión y detección de nuevas necesidades: A través de los propios usuarios, se procederá a detectar nuevas necesidades en puntos concretos de la Red Foral.
- Sensibilización: A través de las asociaciones de motociclistas, llevará a cabo una campaña de concienciación entre jóvenes.

#### 15.6. TRAVESÍAS Y CONVENIOS

Dentro de las actuaciones de Conservación, las travesías de las diversas localidades tienen su importancia ya que en las mismas se superponen un tramo de la Red de la Carretera y una calle de la localidad.

La actuación sobre las mismas se ejecuta mediante un proyecto que se redacta según lo previsto en el Decreto Foral 154/1999, de 10 de mayo, por el que regulan las travesías pertenecientes a la Red de Carreteras de Navarra y el procedimiento para sus obras de reforma.

Las obras son gestionadas por los Ayuntamientos. El Departamento financia parte de las actuaciones, según lo regulado por la Orden Foral 2015/1999, de 20 de mayo.

La construcción de las obras se realiza mediante Convenio con la entidad local correspondiente.

#### 15.7. INVENTARIOS DE LA RED DE CARRETERAS

La Conservación de Carreteras de Navarra cuenta con Inventarios permanentemente actualizados de las principales infraestructuras que integran la Red. Estos Inventarios se han clasificado según lo siguiente:

- Inventario de carreteras actualizado en 2008 y utilizado en la redacción de este III Plan Director.
- Inventario de travesías.
- Inventario de túneles.
- Inventario de puentes.
- Inventario de firmes.

Los Inventarios de la Red de Carreteras de Navarra tienen por objeto el ofrecer un conocimiento permanente sobre el estado de la Red, y el facilitar programas de intervención y mejoras.



## 16. Evaluación ambiental estratégica

### 16.1. CONSIDERACIONES GENERALES

Los Planes y Programas desarrollados en el ámbito territorial de la Comunidad Foral de Navarra, deben someterse a Evaluación Ambiental Estratégica en cumplimiento de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de intervención para la protección ambiental.

La aprobación de la Directiva 2001/42/CE, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, supuso un importante hito en el desarrollo de la evaluación ambiental en las herramientas de planificación.

La Directiva, que entró en vigor oficialmente el 21 de julio de 2004, ha sido transpuesta al derecho interno de España mediante la aprobación de la Ley 9/2006, de 28 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Ésta recoge esencialmente el espíritu de la Directiva acogiendo el procedimiento de evaluación propuesto en ella y adaptándolo al caso español, cuyos procedimientos de evaluación de impacto ambiental de planes ya poseen algunos años de experiencia.

El principal objetivo de estos textos legales es integrar los aspectos ambientales desde las primeras fases de decisión, para lo cual proponen un procedimiento de evaluación que se pone en marcha desde el mismo momento de la concepción y preparación de los documentos de planificación y programación. Al mismo tiempo, proponen, aunque sea de forma indirecta, nuevos conceptos ambientales, tales como la sostenibilidad y el desarrollo sostenible, a los cuales, tanto la Directiva como la Leyes mencionan como metas más importantes.

Con este fin se desarrolla como documento complementario al III Plan Director de Carreteras, un *Estudio de Incidencia Ambiental*, que permite identificar y evaluar los posibles efectos que sobre el medio ambiente pueda tener su aplicación.

El desarrollo y contenido de este Estudio de Incidencia se ajusta tanto a las recomendaciones realizadas por el Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente de la Comunidad Foral de Navarra en la fase previa de consultas, como a las indicaciones recogidas en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

La evaluación ambiental estratégica del Plan Director de Carreteras de Navarra 2009-2016, se concibe como un ejercicio integrado en el proceso de elaboración del Plan, atendiendo a los objetivos ya relacionados en la generalidad del documento de planificación y en los capítulos sectoriales en él incluidos.

En una evaluación ambiental estratégica de planes o programas, es importante considerar el factor escala. La consideración de la sostenibilidad y el desarrollo sostenible, como expresión de viabilidad física y ambiental de los sistemas socioeconómicos, obliga a aumentar las escalas de la evaluación.

Si bien el estudio del impacto físico directo de las infraestructuras propuestas en Plan revisten una indiscutible importancia, siempre hay que tener en consideración que estas actuaciones se desarrollarán posteriormente mediante la redacción y aprobación de los oportunos Estudios Informativos y Proyectos de Construcción, figuras que, por su nivel de definición, permiten la redacción de los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental o documentos análogos, dónde se realiza una evaluación exhaustiva y a una menor escala de los potenciales impactos producidos. Por tanto, será importante a este nivel de escala, la consideración conjunta del impacto de las infraestructuras simultáneamente consideradas.

De ese modo, se podrán analizar aspectos tales como la fragmentación total del territorio, los grandes cambios de uso del suelo inducidos o los efectos sinérgicos que el sistema de infraestructuras pueda causar en conjunción con otros aspectos económicos y sociales.

Las estrategias de actuación generales para cada uno de los ámbitos territoriales del área de estudio, se concretan en una serie de propuestas de actuación.

La identificación de la incidencia que estas propuestas producirán sobre las principales variables ambientales será desarrollada de forma exhaustiva en el Estudio de Incidencia Ambiental, realizándose previamente un inventario ambiental de la situación actual a la escala adecuada para un Plan de ámbito autonómico como es el Plan Director de Carreteras de Navarra, y después un análisis cruzado de los valores ambientales y los impactos esperados.

El análisis de la legislación aplicable desde el punto de vista medioambiental genera una serie de condicionantes medioambientales a la hora de definir y evaluar las propuestas de actuación que serán contempladas en el Plan. Se tendrán en consideración todas las disposiciones legales vigentes de carácter medioambiental aplicables a un documento de concepción global como es el Plan Director de Carreteras de Navarra, desde el nivel más genérico, como es la Unión Europea, hasta las legisladas por la propia Comunidad Foral de Navarra. La legislación de carácter más específico, será recogida dentro de la Evaluación Ambiental Estratégica con el fin de tenerla en consideración a la hora de establecer las prescripciones generales consideradas en el diseño y construcción de las infraestructuras programadas.

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

A partir de este análisis ambiental, se elaborará una exhaustiva identificación de la incidencia que se producirá sobre las principales variables ambientales, tales como el medio ambiente urbano, suelo, hidrología e hidrogeología, flora, fauna, paisaje, etc....

El análisis cruzado de los valores ambientales y los impactos esperados, produce una valoración de las actuaciones sobre el medio, procediendo después a una valoración global de las afecciones detectadas.

El Estudio de Incidencia Ambiental pretende completarse con las Medidas preventivas y correctoras previsibles y necesarias para la correcta ejecución del Plan, con la mínima afección posible al medio natural, urbano y social y un Plan de Vigilancia Ambiental, que incluye el control sistemático sobre incidencias detectadas, así como sobre la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras, e incluso, compensatorias, si fuesen necesarias, mediante indicadores de calidad.

Dentro de las Medidas que se recogerán en el Informe, se incluirán una serie de directrices a los respectivos procedimientos de evaluación de impacto ambiental de cada uno de los proyectos, no sólo porque el Plan marcará el contexto en el que éstos han de desarrollarse, sino también porque uno de los puntos esenciales del Plan será dotar de ligazón a todo el sistema como un conjunto inserto en un territorio concreto y en un contexto ambiental dado.

## 16.2. TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

El III Plan Director de Carreteras se incluye en el Anejo 3A, Apartado C.6 de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo, de Intervención para la protección ambiental y por lo tanto está sujeto al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones presenta con fecha 30 de julio de 2008 la Propuesta del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 – 20016, de acuerdo con lo previsto en la citada Ley Foral. Con fecha 27 de octubre de 2008, a efectos del trámite de consultas previas, el Servicio de Calidad Ambiental informa sobre el alcance y contenido del Estudio de Incidencia Ambiental.

El 11 de noviembre de 2009 se recibe el III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009 – 2016, junto con el estudio de incidencia ambiental para informe sobre la suficiencia del mismo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 33.2. de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo. Con fecha 12 de noviembre de 2009, se emitió informe del Director General de Medio Ambiente y Agua concediendo la suficiencia al estudio. Por Orden Foral 103/09, de 24 de noviembre de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se efectuó el trámite de información pública por un periodo de treinta días. Dicha Orden Foral fue publicada en el Boletín Oficial de Navarra número 149, de fecha 4 de diciembre de 2009. Durante el período de información pública se reciben 46 alegaciones, ninguna de ellas con contenido medioambiental. Como resultado de las alegaciones se aumenta en 20 actuaciones y cuatro estudios el conjunto de propuestas del Plan.

El III Plan de carreteras de Navarra 2009 - 2016 además de cubrir su objetivo principal de conseguir un espacio geográfico equilibrado, seguro y competitivo, basado en el bienestar social de sus habitantes a través de una mejora de la red local, el desarrollo de los ejes estratégicos y la construcción de las vías de superior categoría, trata de compatibilizar la necesaria mejora de la red viaria con la protección y el respeto al Medio Ambiente.

Para ello, la propuesta realizada propone la integración de los aspectos medioambientales desde las primeras fases de la toma de decisiones, fases en las que se ha definido el conjunto de actuaciones y su prioridad. Se trata así, de conseguir el máximo nivel de protección del medioambiente promoviendo un desarrollo sostenible de la red de infraestructuras viarias por carretera.

Por Resolución 607/2010, de 8 de abril de 2010, del Director General de Medio Ambiente y Agua, se formula Declaración de Incidencia Ambiental sobre III Plan Director de Carreteras de Navarra 2009-2016, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

### **16.3. CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN DE INCIDENCIA AMBIENTAL**

El Plan deberá desarrollarse cumpliendo todas las medidas correctoras y de seguimiento ambiental establecidas en el Estudio de Incidencia Ambiental y además las siguientes condiciones:

#### Afección a espacios naturales protegidos

En este apartado se incluye la afección de los nuevos proyectos sobre la Red Natura 2000, espacios naturales declarados en base a la Ley Foral 9/1996, de 17 de junio de

Espacios Naturales de Navarra, ZEPAS y zonas húmedas de acuerdo al Decreto Foral 4/1997, de 13 de enero.

Los proyectos de todas aquellas actuaciones que puedan afectar a la Red Natura o a Espacios Naturales Protegidos deberán presentar un capítulo específico de valoración de la afección ambiental cuya valoración se medirá a través de indicadores tales como número de kilómetros de carretera que afecten a estos espacios y superficie de ocupación, incluyendo la banda de afección completa de la carretera.

Para ello, se habrá de presentar cartografía con los límites de los espacios protegidos, mapas de vegetación y de los hábitats tal como aparecen identificados en la Directiva 92/43/CEE. Todo ello, a la escala adecuada de Proyecto. Esta escala se puede establecer en 1:5.000, pudiendo, y dependiendo de la sensibilidad ambiental de la zona de actuación, ampliarse a escalas de mayor detalle.

En estas zonas, las obras se planificarán en el espacio y en el tiempo, con el objeto de minimizar sus efectos sobre estos ecosistemas frágiles y valiosos. Se incorporarán al proyecto el conjunto de actuaciones auxiliares necesarias para la correcta ejecución del mismo (construcción de vados o badenes, ataguías, caminos auxiliares de obra...). En el caso de construcción de estructuras sobre cursos fluviales, se analizarán con detalle los accesos a ambas orillas, con el fin de minimizar el trasiego de maquinaria por los cauces. Se tratará de evitar la construcción de pilas en los cauces fluviales.

#### Afección sobre especies de flora o fauna

Los proyectos incluidos en el III Plan de Carreteras de Navarra deberán evitar la afección a especies de fauna y flora amenazada, y en especial a las especies catalogadas como Prioritarias para la Unión Europea, o en Peligro de extinción o Sensibles a la alteración de su hábitat en la normativa navarra.

Se analizará la presencia o no de estas especies catalogadas dentro de la zona de afección de la carretera. Si existen indicios de su presencia, el estudio de impacto ambiental o de afecciones ambientales incorporará un inventario de detalle de estas especies con el objeto de localizarlas y tomar las correspondientes medidas para su protección.

En áreas con flora o fauna catalogada se habrá de tener en cuenta los períodos de intervención, respetando los períodos sensibles de las especies.

#### Fragmentación de hábitats y alteración de corredores ecológicos.

Se localizarán los posibles corredores para la fauna que se puedan ver interrumpidos por la presencia de nuevos trazados

de carretera. Los proyectos incorporarán medidas que reduzcan los impactos a este respecto: adecuación de obras de fábrica y drenajes, construcción de pasos de fauna específicos, incorporación de medidas para reducir de forma efectiva la velocidad máxima de circulación en áreas de máximo riesgo de colisión como señalización vertical, colocación de badenes, etc.

Para evitar la fragmentación de hábitats se integrarán, en la medida de lo posible, las prescripciones técnicas establecidas en los “Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transportes”, publicados por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

En el caso de las vías ya existentes el Plan incluye un estudio de adecuación de pasos de fauna. Este estudio habrá de seleccionar las vías donde se detecte el mayor número de atropellos y aquellas que atraviesan espacios naturales protegidos.

A partir de los datos de atropellos, presencia de fauna catalogada, análisis de las estructuras transversales existentes en estas vías y de las características geométricas de las mismas se desarrollará una serie de actuaciones encaminadas a la mejora de la permeabilidad de las carreteras y desfragmentación de los hábitats atravesados.

Por otra parte, los nuevos proyectos además habrán de analizar el hecho de la accesibilidad a espacios anteriormente aislados y la consiguiente presión sobre ellos.

#### Préstamos y Vertederos.

En primer lugar se habrá de considerar, a la hora de proyectar cada una de las actuaciones recogidas en el Plan, el diseño de las mismas, teniendo como objetivo prioritario la máxima compensación de tierras dentro de la obra.

En el caso de que un Proyecto resulte deficitario en tierras, será preciso planificar la demanda y establecer fuentes de árido, bien utilizando el recurso disponible a través de las empresas comerciales de árido existentes en la zona o bien, localizando áreas de extracción cuya explotación resulte compatible con la conservación de los valores ambientales de las zonas afectadas. Se primarán los emplazamientos que afecten a terrenos de cultivo o praderas de siega o diente, frente los que afecten a superficie con cubierta vegetal natural. Se intentará evitar aquellos préstamos cuyo resultado topográfico final de lugar a un hueco permanente con cota significativamente inferior a la de los terrenos colindantes. En cualquier caso, se tratará de recuperar o imitar la topografía original mediante el relleno de los huecos excavados con los excedentes de la propia obra.

En el caso de que las actuaciones generen excedentes de tierra, se proyectarán con antelación las zonas de vertido,

primando aquellos emplazamientos degradados y sobre los que el vertido de tierras suponga su restauración.

Además, se analizará la interacción de estas actuaciones auxiliares con las de otras obras que se proyecten o desarrollen en su entorno inmediato con el objeto de analizar los impactos acumulativos que se puedan generar (Canal de Navarra, puesta en regadío de diferentes sectores de riego ligados al Canal de Navarra, instalaciones fotovoltaicas, subestaciones eléctricas, líneas eléctricas, etc.) y diseñar préstamos o vertederos conjuntos con el objeto de minimizar impactos. La Dirección General de Medio Ambiente y Agua coordinará, en el marco de los procedimientos administrativos pertinentes, la adopción de las soluciones conjuntas que se estimen.

#### Reutilización de áridos, reciclado de firmes.

Los proyectos que desarrollen el Plan, deberán contemplar la reutilización de áridos procedentes tanto de la demolición de estructuras y firmes de la propia obra como de otras obras que se desarrollen en las inmediaciones y de centros de tratamiento de residuos de construcción y demolición, con el fin de reducir el empleo de recursos naturales, siempre que ello sea viable. Los Proyectos deberán considerar la aplicación de las mejores técnicas disponibles en relación al tratamiento de los residuos, y en especial de los restos de asfalto y hormigón procedentes de tramos abandonados de antiguas carreteras.

En el plazo de un año, se elaborará una propuesta justificada sobre la forma de incorporar, de manera progresiva, los criterios anteriores en las nuevas obras.

#### Integración ecológica y paisajística de las vías.

Se valorarán aquellas soluciones o alternativas de trazado cuyo diseño permita una óptima adecuación de la infraestructura en base a los distintos contextos paisajísticos. En el análisis de alternativas se priorizarán aquellas propuestas que consigan la mejor compensación de tierras, incluyan la construcción de túneles o falsos túneles y fijen altura de taludes menores y de menor pendiente.

Se analizará y cartografiará la cuenca visual de las nuevas infraestructuras a construir, se cuantificará la afección al paisaje por los cambios originados en el relieve, y por la presencia de superficies denudadas de desmontes y terraplenes.

Se proyectarán taludes con pendientes tendidas, capaces de soportar una capa de tierra vegetal que facilite su revegetación e integración paisajística siempre que las condiciones orográficas del terreno lo permitan y salvo que se produzca un impacto por la mayor ocupación de superficies que

no compense sus ventajas. En caso contrario, se aplicarán las mejores técnicas disponibles para la revegetación de taludes.

Cuando un proyecto afecte a un curso fluvial y una vez finalizadas las obras éste deberá ser restaurado con la recuperación del cauce y revegetación de las orillas hasta su correcta integración ecológica. En estos casos, se planteará la posibilidad del uso de técnicas de bioingeniería.

Los Proyectos en su capítulo de restauración contemplarán la restauración de las zonas de préstamo y vertedero.

#### Ruido.

El III Plan de Carreteras de Navarra contempla el desarrollo de un Plan de Acción de Aplicación de la Ley del Ruido en infraestructuras en servicio para corregir con las medidas necesarias los puntos de la red que superen los niveles acústicos actuales legalmente establecidos, teniendo en cuenta las zonas de servidumbre acústica y que se encuentran delimitadas en los correspondientes mapas de ruido (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).

Los proyectos de nuevas infraestructuras viarias deberán establecer una coordinación con la planificación urbanística aprobada y prevista para delimitar los espacios comprendidos dentro de la huella sonora y los usos más adecuados. Además, deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en el Real Decreto 1367/2007.

#### Afección a zonas inundables

Aquellas actuaciones que se prevea afecten a áreas inundables deberán incluir los mapas de inundabilidad de la zona afectada por el proyecto, justificando la afección a zonas inundables en su caso, junto con las medidas adoptadas para la minimización de los efectos inducidos por la ocupación de llanuras de inundación, análisis de efectos barrera a las aguas, etc.

#### Contaminación lumínica.

Las nuevas infraestructuras viarias deberán utilizar luminarias sólo en los lugares estrictamente necesarios y usando la tecnología de mejor eficiencia energética y que produzca menor contaminación lumínica. Al menos se deberá dar cumplimiento a las determinaciones recogidas en la Ley Foral 10/2005, de 9 de noviembre, de ordenación del alumbrado para la protección del medio nocturno.

#### Vías Pecuarias.

En la redacción de todos los Proyectos de carretera que afecten a Vías Pecuarias se deberá solicitar informe previo a la Sección de Planificación y Ayudas del Servicio de Conservación de la Biodiversidad para su conformidad respecto a la viabilidad de las diferentes soluciones propuestas.

Los estudios de impacto ambiental o de afecciones ambientales correspondientes a cada proyecto deberán recoger el conjunto de vías pecuarias afectadas por los mismos, mostrando las soluciones adoptadas de reposición o cruce en su caso. En este último caso, siempre se habrá de considerar el cruce a diferente nivel.

De producirse ocupación longitudinal de la vía, a efectos de expropiación, se deberá considerar una franja de terreno suficiente para su reposición.

En cualquier caso, se deberá dar cumplimiento a la Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra.

#### Patrimonio Histórico y cultural

Todo proyecto de infraestructuras viarias deberá contar con informe previo de la Sección de Bienes Muebles y Arqueología sobre la compatibilidad del Plan con la conservación del Patrimonio Histórico Cultural.



## 17. Actuaciones del III Plan Director de Carreteras



# ACTUACIONES DEL PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA III: 2009-2016

## I. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA RED VIARIA

### I.1. Autovías - Duplicaciones de calzada

Actuaciones PLAN NAVARRA 2012 o en ejecución

Actuaciones pendientes del II PDC

Propuestas Servicio de Conservación (Red Local)  
Actuaciones Por ALEGACIONES ACEPTADAS (IP)

Actuaciones nuevas con respecto al III PDC

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	A-1	Autovía del Norte - Obras complementarias Zizordia-Olazagutia	8	A	1,30	3,2	-	0,00	0,00	0,00	0,00	1,30	0,00	0,00	0,00
2	A-12	Acceso Sur Altsasu/Alsasua	8	A	1,80	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,80	0,00	0,00
3	AP-15	Autovía del Camino de Santiago	1	A	18,04	1,80	10,02	0,00	9,43	8,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	A-15	Autopista de Navarra	6	E	7,09	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	7,09	0,00	0,00	0,00
5	A-21	Autovía de Navarra	1	A	52,00	17,20	3,02	0,00	0,00	2,00	8,00	20,00	22,00	0,00	0,00
6		Límite Provincia de Navarra - Tudela (Enlace AP-15)	1	A	3,52	-	-	3,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7		Tramo 2.2: Enlace Salinas/Ibocin-Izco	1	C	27,44	5,90	4,65	27,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8		Tramos 4 y 5: Venta de Judas-Límite de conexión con Sangüesa (IP2)	1	D	232,79	17,50	13,30	0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		TOTAL			343,98	45,60		31,65	108,73	143,40	8,00	28,39	23,80	0,00	0,00
		Presupuesto ordinario (A)			73,14			0,00	9,43	10,60	8,00	21,30	23,80	0,00	0,00
		Convenio con SPRIN (C)			30,96			30,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Peaje Sombra (D)			232,79			0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Financiación por terceros (E)			7,09			0,00	0,00	0,00	0,00	7,09	0,00	0,00	0,00

### I.2. Pamplona - Valle del Ebro

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
9	N-121	Pamplona - Tudela	6	A	4,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00
10		Enlace de acceso a Barasoain y Garinoain	6	A	1,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00
11		Intersecciones de Píllas y Murillo el Cuende	6	A	6,00	2,20	2,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	3,00	0,00
		Variante y mejora intersección de Los Abetos			11,00	2,20		0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	3,00	3,00	4,00
		TOTAL			11,00			0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	3,00	3,00	4,00
		Presupuesto ordinario (A)			11,00			0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	3,00	3,00	4,00

### I.3. Pamplona - Jaca - Huesca

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
12	N-240	Pamplona - Huesca	10	A	0,50	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00
		Rehabilitación del puente de Liédena			0,50	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00
		TOTAL			0,50	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00
		Presupuesto ordinario (A)			0,50			0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00

#### 1.4. Pamplona - Francia por Zubiri

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	<b>N-135</b>	<b>Pamplona - Francia por Lizaide/Valcarlos</b>													
13		Túnel de Erro	7	A	70,25	7,20	9,76	0,00	0,00	3,38	7,63	30,62	28,62	0,00	0,00
14		Túnel de Mezkriz	7	A	12,80	4,50	2,84	0,00	0,00	2,00	2,80	4,00	4,00	0,00	0,00
15		Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	8	A	4,00	-	-	0,00	0,00	0,45	0,65	0,65	0,70	0,75	0,80
	<b>TOTAL</b>				<b>87,05</b>	<b>11,70</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5,83</b>	<b>11,08</b>	<b>35,27</b>	<b>33,32</b>	<b>0,75</b>	<b>0,80</b>
		<b>Presupuesto ordinario (A)</b>			<b>87,05</b>			<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5,83</b>	<b>11,08</b>	<b>35,27</b>	<b>33,32</b>	<b>0,75</b>	<b>0,80</b>

#### 1.5. Pamplona - Francia por Velate

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	<b>N-121-A</b>	<b>Pamplona - Behobia</b>													
16		Túnel de Ezkaba - enlace Orreain	3	A	2,25	1,00	2,25	0,00	0,00	0,00	0,00	2,25	0,00	0,00	0,00
17		Variante de Ostiz	3	C	0,65	-	-	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18		Variante de Ostiz - Etulain	3	A	15,00	3,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	9,00	0,00	0,00
19		Variante de Olagüe - Ventas de Arraitz (incluida Vta. de Arraitz)	3y5	A	26,25	7,50	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,50	15,75
20		Sumbilla - Etxalar	3	C	16,77	4,20	3,99	16,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21		Etxalar - Bera	3	C	16,03	3,70	4,33	16,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
22		Bera - Endarlaita	3	C	10,98	2,50	4,39	10,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23		Puente de Endarlaita (50%)	3	C	7,77	0,20	38,83	7,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24		Accesos sur a Bera	7	A	1,20	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	1,20	0,00	0,00	0,00
25		Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	8	A	4,00	-	-	0,00	0,00	0,45	0,65	0,65	0,70	0,75	0,80
	<b>TOTAL</b>				<b>100,91</b>	<b>22,10</b>		<b>52,21</b>	<b>0,00</b>	<b>0,45</b>	<b>0,65</b>	<b>10,10</b>	<b>9,70</b>	<b>11,25</b>	<b>16,55</b>
		<b>Presupuesto ordinario (A)</b>			<b>48,70</b>			<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,45</b>	<b>0,65</b>	<b>10,10</b>	<b>9,70</b>	<b>11,25</b>	<b>16,55</b>
		<b>Convenio con SPRIN (C)</b>			<b>52,21</b>			<b>52,21</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>

#### 1.6. Pamplona - Francia por Dantxarinea

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	<b>N-121-B</b>	<b>Pamplona - Francia por Baztán</b>													
26		Variante de Iurita - Elizondo	5	A	11,08	6,50	1,70	0,00	3,71	7,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27		Variante de Dantxarinea	5	A	5,00	2,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	2,00	0,00
28		Travesía de Dantxarinea	4	A	1,00	-	-	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>TOTAL</b>				<b>17,08</b>	<b>8,50</b>		<b>0,00</b>	<b>4,71</b>	<b>7,37</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3,00</b>	<b>2,00</b>	<b>0,00</b>
		<b>Presupuesto ordinario (A)</b>			<b>17,08</b>			<b>0,00</b>	<b>4,71</b>	<b>7,37</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3,00</b>	<b>2,00</b>	<b>0,00</b>

#### 1.7. Pamplona - Iruztzun

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	<b>N-240-A</b>	<b>Pamplona - Iruztzun</b>													
29		Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (I)	8	A	5,04	1,60	3,15	0,00	0,00	0,45	0,65	0,80	1,00	1,00	1,14
30		Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (II)	8	A	3,06	1,90	1,61	0,00	0,00	0,45	0,65	0,45	0,45	0,45	0,61
	<b>TOTAL</b>				<b>8,10</b>	<b>3,50</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,90</b>	<b>1,30</b>	<b>1,25</b>	<b>1,45</b>	<b>1,45</b>	<b>1,75</b>
		<b>Presupuesto ordinario (A)</b>			<b>8,10</b>			<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,90</b>	<b>1,30</b>	<b>1,25</b>	<b>1,45</b>	<b>1,45</b>	<b>1,75</b>

1.8. Red de Interés de la Comunidad Foral

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
31	NA-115	Tatalla - Peraita - Rincón de Soto	4	A	8,72	21,80	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	2,62	4,36	1,74	0,00
32		Tatalla - Peraita	4	A	5,56	13,90	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,67	3,89
IP1	NA-127	Rotonda de acceso al polígono industrial de Rocaforte en Sangüesa	11	E	0,40	-	-	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
33	NA-128	Peraita - Carcastillo - Lie. Zaragoza	3	A	7,70	8,30	0,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,31	5,39	0,00
34		Caparoso - Mélida	3	A	5,00	7,90	0,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	3,50	0,00
IP3	NA-132-A	Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad	8	A	2,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,40	0,60	0,60
35	NA-134	Eje del Ebro	5	A	11,45	5,50	2,08	6,60	4,16	0,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
36		Variante de Mendavia	5	A	14,04	12,10	1,16	8,67	3,80	1,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
37		Variante de Lodosa	5	C	7,36	7,00	1,05	7,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
38		Variante de Andosilla	5	A	10,94	5,50	1,99	0,00	0,00	0,00	0,00	5,47	5,47	0,00	0,00
39		Variante de Azagra	5	A	14,51	6,40	2,27	7,80	5,85	0,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
40		Variante de Miago	5	A	15,14	8,40	1,80	5,91	7,41	1,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
41	NA-138	Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (Eugul)	8	A	0,70	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00
42	NA-140	Conjunto de actuaciones para la mejora funcionalidad: Auritz/Burguete-Ezcároz-Ochagavía-Isaba	8	A	6,00	57,87	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	3,00
43	NA-150	Pamplona - Aoz - Lumbier	3	A	4,40	4,70	0,94	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,40	0,00	0,00
44		Murillo de Lónguida - Villaveta	2	A	7,50	2,50	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,75	3,75	0,00	0,00
45		Desdoblamiento tramo: Huarte-Egüés	8	A	2,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00
IP4		Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad	11	E	0,40	-	-	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00
46	NA-160	Rotonda de acceso a Lumbier	2	E	17,00	5,70	2,98	0,00	0,00	0,00	0,00	1,60	10,20	5,20	0,00
47	NA-178	Desdoblamiento tramo: Enlace A-68 - AP-68	3	A	3,50	1,00	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	1,75	1,75	0,00	0,00
48		Lumbier - Navascués - Ezcároz	4	A	1,60	16,28	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	1,00
49	NA-234	Acciones puntuales de mejora del tramo Domeño-Navascués	3	A	3,75	8,00	0,47	0,00	0,00	0,00	0,00	1,88	1,88	0,00	0,00
50	NA-534	Campañas - Yárnoz	4	A	6,60	22,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,60
51	NA-601	Cáteda - Carcastillo	3	A	3,00	4,60	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,00	0,00	0,00
52		Campañas - Lerín	3	A	5,15	7,90	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,58	2,58
53	NA-624	Puente la Reina - Mendigorria	3	A	3,50	5,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,05	2,45	0,00
54		Mendigorria - Larraza	3	A	3,58	5,50	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,07	2,51	0,00
55	NA-660	Peraita - Andosilla	3	A	2,00	5,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00
56		Peraita - Alíos de Peraita	10	A	2,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
57	NA-666	Venta de Arlás - Cadireta	4	A	4,29	12,30	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,29	3,00
58	NA-700	Puente de Marcilla	4	A	2,40	6,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	2,00	0,00
59	NA-718	Enlace de Arizuri (A-15) - Elkauri	8	A	3,00	-	-	0,00	0,00	0,45	0,65	0,45	0,45	0,45	0,55
		Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad			185,20	261,15		36,34	21,21	5,81	1,05	25,61	38,99	32,97	23,22
		TOTAL			160,04			28,98	21,21	5,41	0,65	24,01	28,79	27,77	23,22
		Presupuesto ordinario (A)			7,36			7,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Convenio con SPRIN (C)			17,80			0,00	0,00	0,40	0,40	1,60	10,20	5,20	0,00
		Financiación por terceros (E)													

1.9. Red Local

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
60	NA-1240	Caparoso - Traibuenas - Saniacara	4	A	6,02	8,90	0,68	0,00	0,00	0,00	0,00	3,01	3,01	0,00	0,00
61	NA-1720	Aotiz - Auritz/Burguete	4	A	4,65	15,50	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	2,33	2,33	0,00	0,00
62		Arce - Auritz/Burguete	6	A	0,50	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00
63	NA-1740	Mejora de intersección de Lusaqueta	4	A	5,61	22,43	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	2,80	2,80	0,00	0,00
64	NA-2012	Cuatro Bordas - Irati	4	A	7,07	23,56	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,12	2,83	2,12
65	NA-2040	Itz-Garralda. Tramo: Oros-Betelu - NA-140	4	A	1,48	7,50	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,48
IP5	NA-2100	Cruce NA-2101 - Cruce de Imitrizaldu	4	A	1,36	4,50	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,68	0,68
	NA-2101	Sansoain (rama)													
66		Cruce NA-150 - NA-2101	6	A	0,50	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00
IP6		Accesos a Sansoain	4	A	0,72	2,37	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,36
IP7	NA-2104	Accesos a Zabalza (Urraúl Alto)	4	A	0,22	0,75	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,11
67	NA-2113	Accesos al Monasterio de Leyre	4	A	0,80	4,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00
68	NA-2321	Accesos a Azpa	4	A	0,40	1,59	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00
69	NA-2322	Accesos a Mendióroz	4	A	0,36	1,20	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00
70	NA-2323	Accesos a Yeiz	4	A	0,48	1,60	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	0,00	0,00
71	NA-2324	Accesos a Uroz	4	A	0,24	0,79	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	0,00
72	NA-2325	Accesos a Redín	4	A	0,98	3,28	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,98	0,00	0,00
73	NA-2326	Accesos a Lerruz	4	A	0,48	1,61	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48	0,00	0,00	0,00
IP8	NA-2328	Accesos a Beortegui	4	A	0,94	3,13	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,47	0,47
74	NA-2329	Accesos a Iruze	4	A	0,20	0,38	0,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00
IP9	NA-2331	Accesos a Ardaiz	4	A	0,48	1,58	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,24	0,24
75	NA-2332	Accesos a Aintzúa	4	A	0,94	4,70	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,94	0,00
IP10	NA-2333	Accesos a Esnoz	4	A	0,82	2,74	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41	0,41
76	NA-2334	Accesos a Mezkiritz	4	A	0,20	0,34	0,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,00
77	NA-2335	Accesos a Osteriz	4	A	0,50	1,66	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00
78	NA-2336	Accesos a Iliarraz	4	A	0,40	0,87	0,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00
79	NA-2337	Solaín - Errea	4	A	2,06	6,85	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,06
80	NA-2338	Accesos a Akerreta	4	A	0,35	1,15	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00
81	NA-2341	Accesos a Cemborriain	4	A	0,40	1,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00
82	NA-2342	Accesos a Unciti	4	A	0,36	0,90	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00
83	NA-2343	Accesos a Nejurieta	4	A	0,80	2,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00	0,00
84	NA-2346	Accesos a Alzorriz	4	A	0,96	2,40	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,96	0,00
IP11	NA-2352	Accesos a Oscáriz	4	A	0,18	0,60	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,09
IP12	NA-2381	Accesos a Loizu	4	A	0,36	1,19	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,18
85	NA-2400	Iríso - Tabar	4	A	6,60	11,00	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,98	4,62
86	NA-2405	Puente sobre el río Irati entre NA-150 y el cruce de San Vicente (Urraúl Bajo)	7	A	1,30	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,30	0,00	0,00
87	NA-2515	Accesos a Inbuluzleta	4	A	0,80	1,92	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,00
88	NA-2520	Irati - Urtsaun	4	A	0,70	3,50	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00
89	NA-2530	Accesos a Usetxi	4	A	1,90	4,57	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,90	0,00	0,00

90	NA-2531	Accesos a Leranotz	A	0,09	0,22	0,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
91	NA-3042	Cascante - Abiltas - Ribatorada	A	1,14	3,80	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
92		Cascante-Abiltas	A	1,50	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
93	NA-4016	Mejora del puente sobre la AP-68	A	1,20	3,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
94	NA-4020	Accesos a Arantz	A	2,16	7,20	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
95	NA-4040	Urtroz - Saldias	A	3,60	12,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
96	NA-4102	Belzunce - Usi	A	0,93	3,10	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
97	NA-4109	Aristregui - Osiaga	A	1,34	4,46	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
98	NA-4112	Jauntzaratz - Benete	A	1,20	4,26	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
99	NA-4116	Accesos a Eltzaburu	A	1,20	2,30	0,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100	NA-4117	Gorrontz - Olano	A	0,64	2,13	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
101	NA-4120	Gulina - Aróstegui	A	4,12	13,74	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
102	NA-4130	Valle de Imotz	A	2,74	9,14	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
103	NA-4150	Leiza-Golzueta (Mejora de curvas)	A	1,50	15,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
104	NA-4220	Oliacizquieta - Nulin	A	1,35	4,49	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
105	NA-4241	Accesos a Ahoz	A	1,33	4,43	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
106	NA-4402	Accesos a Urdax	A	0,50	1,20	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IP13	NA-4410	Bera - Lizumiaga	A	1,52	5,04	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
107	NA-5010	Carrascal-Verja de Barriain	A	2,11	7,04	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
108	NA-5100	Garinoain - Leoz	A	2,73	13,65	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
109	NA-5110	Pueyo - Alto de Lerga	A	2,89	14,97	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
110	NA-5120	Accesos a Leache	A	1,28	4,28	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
111	NA-5130	Accesos a Moriones	A	0,95	3,18	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
112	NA-5161	Accesos a Amatriain	A	2,25	7,51	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IP14	NA-5163	Accesos a Sansoain	A	0,40	1,35	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
113	NA-5210	Accesos a Burtuel	A	0,62	2,06	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
114	NA-5211	Burtuel. Accesos puente	A	0,62	2,70	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
115	NA-5320	Accesos a Gallipienzo	A	1,71	5,70	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
116	NA-5321	Cáteda - Gallipienzo	A	1,49	4,97	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
117	NA-5330	Mejora del puente sobre el río Aragón entre Melida y Santacara	A	6,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
118	NA-6000	Ciur Menor - Campañas	A	2,74	13,70	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
119	NA-6001	Eskirotz - Noain	A	2,00	6,67	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
120	NA-6002	Noain-Salinas de Pamplona	A	0,59	1,96	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
121	NA-6007	Ariegui - Barriain	A	0,92	3,08	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
122	NA-6008	Salinas de Pamplona-Esparza de Galar	E	0,70	3,50	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
123	NA-6009	Barriain - Subiza	A	1,24	4,13	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
124	NA-6012	Accesos a Ucar	A	0,18	0,73	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IP15	NA-6015	Accesos a Blurrun (Ondarra - Sanatorio)	A	1,26	4,23	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
125	NA-6020	Carrascal-Atajona	A	2,72	13,60	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
126	NA-6030	Atajona - Tafalla	A	2,18	10,90	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IP16	NA-6073	Accesos a Olcoz	A	0,30	1,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
127	NA-6100	Cruce de Atajona - Venta de Añas	A	4,34	21,70	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



### I.10. Variantes de Población

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
162	NA-122	Variante de Ailo	5	C	2,76	3,90	0,71	2,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
163	NA-128	Variante de Marcilla	5	A	3,00	2,00	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	0,00
164	NA-132	Variante Sur de Tafalla	5	A	8,00	4,00	2,00	0,00	2,00	2,00	4,00	2,00	0,00	0,00	0,00
165	NA-700	Variante de Orobia	5	A	8,00	2,50	3,20	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	4,00	0,00	0,00
166	Nueva	Variante de Corella	5	C	10,34	3,70	2,79	10,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
167	NA-4000	Variante de Lesaka	5	A	7,50	3,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50	4,00
168	NA-5200	Ribaforada-Cortes	5	A	3,00	3,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
169		Variante de Cortes	5	A	4,40	2,20	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	2,40	0,00	0,00
170	NA-6631	Variante de Funes	5	A	1,63	0,63	0,63	1,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
171	NA-7010	Variante de Iurtzun	5	A	1,50	1,00	1,50	0,00	0,45	1,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
172	Nueva	Variante Norte de Estella	5	A	8,80	9,60	0,92	14,73	0,45	3,05	4,00	8,00	6,40	10,90	11,40
		<b>TOTAL</b>			<b>58,93</b>	<b>37,50</b>		<b>14,73</b>	<b>0,45</b>	<b>3,05</b>	<b>4,00</b>	<b>8,00</b>	<b>6,40</b>	<b>10,90</b>	<b>11,40</b>
					<b>45,83</b>			<b>1,63</b>	<b>0,45</b>	<b>3,05</b>	<b>4,00</b>	<b>8,00</b>	<b>6,40</b>	<b>10,90</b>	<b>11,40</b>
					<b>13,10</b>			<b>13,10</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>

Presupuesto ordinario (A)  
Convenio con SPRIN (C)

### I.11. Comarca de Pamplona

Nº ACTUACIÓN	CARRETERA	TRAMO	TIPO Actuación	TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
173	PA-30	Ronda de Pamplona	2	A	19,07	2,50	7,63	0,00	0,00	3,81	5,72	9,54	0,00	0,00	0,00
174		Desdoblamiento: Olaz - Oloqui	2	A	4,30	2,60	1,65	0,00	0,00	3,01	1,29	0,00	0,00	0,00	0,00
175		Rotonda de Sarriguren	6	A	1,00	-	-	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
176		Rotonda de Sarriguren. FASE I	6	A	2,00	-	-	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
177		Rotonda de Sarriguren. FASE II	6	A	6,00	-	-	0,00	0,00	4,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00
178		Rotonda de Berrizozar	6	A	1,00	-	-	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
179		Rotonda de Noain	6	A	2,00	-	-	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
180	A-12	Enlace de la Estación del Tren de Alta Velocidad	6	E	12,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00	4,00	0,00
181	A-15	Enlace de la Ikastola San Fermín	6	E	6,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	0,00
182	PA-30	Ronda de Pamplona	2	A	6,50	1,80	3,61	0,00	0,00	4,79	1,71	0,00	0,00	0,00	0,00
183		Desdoblamiento tramo: San Jorge-puente de Landaben	2	A	2,30	1,00	2,30	0,00	0,00	2,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
184		Desdoblamiento tramo: Variante de Orcyoen - enlace de Arazuri	6	E	3,00	-	-	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
185	PA-31	Rotonda de Huarte	6	A	2,00	1,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
186	NA-2310	Reforma Tallurtxe-Aerpuerto-Noain	4	A	3,00	15,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50	1,50	0,00	0,00
187	Nueva	Lapiano - Aranguren	5	E	13,30	-	-	0,00	0,00	0,00	6,65	6,65	0,00	0,00	0,00
188	Nueva	Vial: Autovia Logño - Zizur Mayor - Eskitroz	7	A	5,00	3,00	1,67	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	2,00	0,00	0,00
189		Vial: A-12 - Zizur Mayor - Eskitroz. Una calzada	7	E	7,50	3,00	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,50
190	Nuevo	Puente Barañain - Landaben	2	A	2,60	1,20	2,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,60	0,00	0,00
191	Nuevo	Guendulain - Enlace de Arazuri	7	E	12,00	4,00	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00
192	Nuevo	Vial RVP8	7	E	6,25	2,60	2,40	0,00	0,00	0,00	1,88	4,38	0,00	0,00	0,00
193	Varías	Accesos Sur a Barañain y Enlace NI11 - A-15	6	E	7,00	3,01	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,60	1,40	0,00
194	Varías	Desarrollo Estudio Informativo Super-Rondas de Pamplona	11	A	1,00	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,00	0,00
		<b>TOTAL</b>			<b>124,82</b>	<b>40,71</b>		<b>0,00</b>	<b>3,00</b>	<b>23,91</b>	<b>19,25</b>	<b>25,56</b>	<b>20,20</b>	<b>17,40</b>	<b>15,50</b>
					<b>57,77</b>			<b>0,00</b>	<b>3,00</b>	<b>20,91</b>	<b>10,72</b>	<b>14,54</b>	<b>6,60</b>	<b>0,00</b>	<b>2,00</b>
					<b>67,05</b>			<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3,00</b>	<b>8,53</b>	<b>11,03</b>	<b>13,60</b>	<b>17,40</b>	<b>13,50</b>

Presupuesto ordinario (A)  
Financiación por terceros (E)



### I.18. Varios

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Varios	9,00			1,50	0,50	0,50	0,50	1,50	1,50	1,50	1,50
<b>TOTAL</b>	<b>9,00</b>			<b>1,50</b>	<b>0,50</b>	<b>0,50</b>	<b>0,50</b>	<b>1,50</b>	<b>1,50</b>	<b>1,50</b>	<b>1,50</b>
<b>Total Resto de Actividades</b>	<b>106,71</b>			<b>8,11</b>	<b>5,96</b>	<b>8,61</b>	<b>8,61</b>	<b>19,59</b>	<b>20,77</b>	<b>17,21</b>	<b>17,86</b>
	106,71			8,11	5,96	8,61	8,61	19,59	20,77	17,21	17,86

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>TOTAL I. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA RED (M€)</b>	<b>1.269,01</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>
Presupuesto ordinario (A)	836,95			38,71	44,76	63,75	45,63	176,35	189,92	135,73	142,11
Convenio con SPRIN (C)	103,63			103,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Peaje Sombra (D)	232,79			0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiación por terceros (E)	95,64			0,00	0,00	3,40	8,93	21,71	25,50	22,60	13,50

## II. CONSERVACIÓN

### II.1. Conservación Integral de la Red

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Distrito Centro-Norte</b>											
Pamplona	20,65			2,20	2,00	2,42	2,51	2,67	2,80	2,95	3,10
Aoz	29,40			3,17	2,49	3,50	3,63	3,85	4,05	4,25	4,46
<b>Distrito Sur</b>											
Taralla	18,90			1,99	2,00	2,20	2,28	2,42	2,54	2,67	2,80
Tudela	18,34			1,92	2,00	2,12	2,21	2,36	2,45	2,58	2,70
<b>Distrito Suroeste</b>											
Estella	17,09			1,83	1,50	2,02	2,10	2,25	2,36	2,45	2,58
<b>Distrito Oeste</b>											
Inrutzun Autovías	21,51			1,44	2,00	2,66	2,77	2,93	3,08	3,23	3,40
Resto 2009	0,97			0,97							
Inrutzun Carreteras	22,40			1,75	2,00	2,75	2,85	3,03	3,18	3,34	3,50
Resto 2009	0,74			0,74							
Mugairi	21,58			2,20	2,00	2,56	2,66	2,82	2,96	3,11	3,27
<b>TOTAL</b>	<b>171,57</b>			<b>18,21</b>	<b>15,99</b>	<b>20,23</b>	<b>21,00</b>	<b>22,33</b>	<b>23,42</b>	<b>24,58</b>	<b>25,81</b>
	171,57			18,21	15,99	20,23	21,00	22,33	23,42	24,58	25,81

### II.2. Refuerzo de Firmes

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Refuerzo de Firmes: Red Principal	41,47			1,57	4,00	5,33	4,38	6,08	6,38	6,70	7,04
Refuerzo de Firmes: Red Local	63,45			2,80	0,00	7,71	5,79	10,94	11,49	12,06	12,66
<b>TOTAL</b>	<b>104,92</b>			<b>4,37</b>	<b>4,00</b>	<b>13,04</b>	<b>10,17</b>	<b>17,02</b>	<b>17,87</b>	<b>18,76</b>	<b>19,70</b>
	104,92			4,37	4,00	13,04	10,17	17,02	17,87	18,76	19,70

### II.3. Seguridad Vial

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Plan de eliminación de TCAs	11,94			2,00	1,80	0,07	0,07	2,00	2,00	2,00	2,00
Proyecto de adecuación de los Túneles de Carretera al R.D. 635/2006	0,12			0,00	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Renovación retroproyectores del Centro de Control	0,10			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05
Cambio de equipamiento informático del Centro de Control	0,06			0,00	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Mejora sistema comunicaciones entre el Centro de Control y los túneles	0,16			0,00	0,00	0,00	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03
Renovación sistema de detección automática de incidentes	0,54			0,00	0,00	0,00	0,29	0,25	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>12,91</b>			<b>2,00</b>	<b>1,93</b>	<b>0,07</b>	<b>0,41</b>	<b>2,29</b>	<b>2,04</b>	<b>2,09</b>	<b>2,09</b>
	12,91			2,00	1,93	0,07	0,41	2,29	2,04	2,09	2,09

#### II.4. Travesías y Convenios

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A	29,48			3,47	1,55	3,50	3,50	4,05	4,25	4,47	4,69
<b>TOTAL</b>	<b>29,48</b>			<b>3,47</b>	<b>1,55</b>	<b>3,50</b>	<b>3,50</b>	<b>4,05</b>	<b>4,25</b>	<b>4,47</b>	<b>4,69</b>
Presupuesto ordinario (A)											

#### II.5. Inventarios

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A	1,32			0,13	0,06	0,06	0,03	0,24	0,26	0,27	0,28
A	0,89			0,00	0,04	0,04	0,02	0,18	0,19	0,20	0,21
A	0,60			0,00	0,03	0,03	0,01	0,12	0,13	0,13	0,14
<b>TOTAL</b>	<b>2,81</b>			<b>0,13</b>	<b>0,13</b>	<b>0,13</b>	<b>0,06</b>	<b>0,55</b>	<b>0,57</b>	<b>0,60</b>	<b>0,63</b>
Presupuesto ordinario (A)											

#### II.6. Acondicionamiento y mejora de infraestructuras

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A	10,78			0,30	0,00	0,00	0,00	2,43	2,55	2,68	2,81
<b>TOTAL</b>	<b>10,78</b>			<b>0,30</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2,43</b>	<b>2,55</b>	<b>2,68</b>	<b>2,81</b>
Presupuesto ordinario (A)											

#### II.7. Maquinaria y Material Diverso, Informática

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A	3,56			0,14	0,42	0,44	0,46	0,49	0,51	0,54	0,56
<b>TOTAL</b>	<b>3,56</b>			<b>0,14</b>	<b>0,42</b>	<b>0,44</b>	<b>0,46</b>	<b>0,49</b>	<b>0,51</b>	<b>0,54</b>	<b>0,56</b>
Presupuesto ordinario (A)											

#### II.8. Nuevos Centros de Conservación

TIPO Financiación	Presupuesto (M€)	Longitud actuación (km)	Coste actuación (M€/km)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A	0,30			0,02	0,00	0,10	0,03	0,00	0,12	0,03	0,00
A	7,53			0,00	0,00	0,00	0,00	3,68	0,00	0,00	3,86
<b>TOTAL</b>	<b>7,83</b>			<b>0,02</b>	<b>0,00</b>	<b>0,10</b>	<b>0,03</b>	<b>3,68</b>	<b>0,12</b>	<b>0,03</b>	<b>3,86</b>
Presupuesto ordinario (A)											

#### TOTAL II. CONSERVACIÓN (M€)

<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>
Presupuesto ordinario (A)	28,64	24,02	37,51	35,62	52,83	51,34	60,16
Convenio con SPRIN (C)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiación por terceros (E)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

#### TOTAL ACTUACIONES DEL III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA 2009-2016 (M€)

<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>
Presupuesto ordinario (A)	67,35	68,78	101,26	81,25	229,18	241,25	189,48
Convenio con SPRIN (C)	103,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Peaje Sombra (D)	0,69	99,30	132,80	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiación por terceros (E)	0,00	0,00	0,40	8,93	21,71	25,50	13,50