

TAL y como prometimos, a continuación publicamos una síntesis del plan de inversiones en carreteras de la Comunidad de Navarra, gracias a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno navarro y de sus responsables.

Programa de inversiones y actuaciones en infraestructura viaria de la Comunidad Foral de Navarra

Introducción

El Gobierno de Navarra puso en marcha en 1984 un conjunto de programas y actuaciones encaminados a la modernización de sus infraestructuras básicas, como paso imprescindible para contribuir al desarrollo económico y social de la Comunidad. Por ello, de acuerdo a estos planteamientos, ha destinado desde esa fecha créditos económicos crecientes, porque resultaba evidente que sin unas buenas vías de comunicación, sin una integración en la red ferroviaria nacional e internacional, sin unos servicios aéreos adecuados, y una regulación eficaz de los recursos hidráulicos, las posibilidades de desarrollo económico y social de Navarra estarían seriamente amenazadas. Por ello, toda labor que se realizase en esa Comunidad, estaría orientada a un mayor aprovechamiento de los recursos y una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos navarros.

Infraestructura viaria

Situación de partida

La existencia de una red de carreteras amplia y bien dimensionada fue durante años una de las notas características de Navarra que tuvo el acierto de preocuparse por desarrollar su red de carreteras, en particular, la comarcal y local, aunque esa situación se fue deteriorando a causa de una ralentización en las inversiones pues la atención se dirigió preferentemente al mantenimiento y conserva-

ción, dejando un poco de lado la red y los itinerarios más importantes.

En 1984, la Comunidad Foral presentaba una infraestructura viaria inadecuada e insuficiente para resolver con funcionalidad, seguridad y comodidad, las comunicaciones tanto internas como externas.

La situación a juicio de los responsables de esa red se definía por un desequilibrio territorial en el trazado, falta de conexión con las redes de gran capacidad, ejes radiales difíciles y con características no deseables, un sistema centrado en la capital y en zonas industriales, ausencia de una circunvalación de Pamplona, travesías problemáticas, elevados puntos peligrosos, ejes interregionales descuidados, mala accesibilidad a pequeños núcleos urbanos, y una insuficiente señalización horizontal y vertical.

En resumen, las carreteras navarras presentaban niveles de capacidad muy inferiores a las europeas y habían dejado su lugar de

“**L**as carreteras navarras presentaban niveles de capacidad muy inferiores a las europeas y habían dejado su lugar de excepción en el contexto nacional.”



excepción en el contexto nacional.

Todo esto obligó al Gobierno de Navarra a emprender en 1984 la tarea de acondicionar y mejorar los distintos niveles de la red en dos etapas, una centrada en una profunda y rigurosa planificación



Vista parcial Autovía

de las actuaciones, valorando no sólo los costos directos, sino también los costos y beneficios sociales y medioambientales; y una segunda, de ejecución de obras, incrementando sustancialmente las inversiones, modificando la tendencia inversora.

Primera fase del plan de carreteras

Tarea de especial significación fue la elaboración de un Plan de Carreteras que jerarquizara la red, definiera las características en sus diferentes niveles y programara

las actuaciones, como resultado del análisis en profundidad y ordenación escalonada de las obras a realizar; pero al tiempo, un plan flexible, capaz de admitir revisiones y priorizaciones en sus actuaciones.

De esta manera, en el tercer tri-



Vista parcial Autovía

mestre del 87, se reconsideraron los objetivos y se tendió a acelerar el programa de inversiones, y a afrontar la modernización de las vías a un ritmo más rápido y más ambicioso. Ello trajo consigo, un incremento en las actuaciones previstas en la primera fase en las redes de interés general, completándose el plan de actuaciones para Pamplona y su comarca incorporando al expediente de la Ronda Oeste, las variantes Este y Norte con actuaciones complementarias, se acortaron plazos de ejecución como en el caso de la autovía Irurzun-Guipúzcoa, se decide convertir los tramos Irurzun-Alsasua y Nacional I en tramos desdoblados o en autovías.

A partir del último trimestre del 87 y primeros del 88 se comienzan una serie de ejecuciones para las que se destina una cantidad

aproximada de 11.000 millones de ptas, dedicadas principalmente a los ejes más importantes de la Comunidad Foral y comarca de Pamplona, iniciándose las siguientes obras: Ronda Oeste de Pamplona (5.495 m), Variantes de Noáin (1.062 m), Vera de Bidasoa (795 m) y Tafalla (397,5 m). A éstas se le suman, el desdoblamiento de la N-111 Pamplona-Cizur (1.ª Fase 414, 2.ª Fase 520 m), diversas obras en la comarca de Pamplona (Barañain - Landaben, Pamplona - Elcano, Villava - Olaz), actuaciones en la Pamplona-Madrid (Olite-Caparroso I y II, Caparroso-Los Abetos I y II), ambas acabadas, y el tramo Oteiza de la Solana-Artajona (498), también acabadas dentro del Eje Vitoria - Estella - Tafalla - Sangüesa. Así mismo se complementaron con elaboración de proyectos, estudios de

“La coincidencia entre la demanda de los ciudadanos y los sectores y áreas económicas y sociales, así como de los grupos políticos garantizarían la ejecución de las obras de infraestructura.”

reposiciones, etc...

La coincidencia entre la demanda de los ciudadanos y los sectores y áreas económicas y sociales, así como de los grupos políticos garantizarían la ejecución de las obras de infraestructura que se citan.

Dado pues el clima favorable a las inversiones y constatada la ca-



Detalle de la autovía a su paso por Lecumberri

“**C**on este Plan se logrará la interconexión de todas las vías radiales de largo recorrido que confluyen en la zona de Pamplona y una vía periférica continua que servirá también al tráfico local.”

Se espera que esté finalizada a finales del 90 o comienzos del 91. Con este Plan se logrará la interconexión de todas las vías radiales de largo recorrido que confluyen en la zona de Pamplona y una vía periférica continua que servirá también al tráfico local que se desplaza entre los diversos centros



Estado actual (izquierda) y futuro (derecha) del Paso de las Dos Hermanas

generadores de tráfico comercial.

Ronda Oeste. Une Cordovilla con Berriozar y permite el cierre de un eje norte-sur de gran capacidad. Está diseñada como autovía semiurbana. Inicio de las obras en diciembre de 1988, terminación en octubre de 1990. Presupuesto de 5.500 millones.

Variante Este de Pamplona. Vía de conexión de los tramos norte-sur de la N-121 que descon-

gestionará la capital del tráfico de largo recorrido de la N-121, como de los tráficos locales y comarcales con origen o destino en las áreas de Burlada, Villava, Huarte y Arre. Inicio de las obras en septiembre de 1989 y terminación en diciembre de 1990. Presupuesto de 2.320 millones.

Variante Norte de Pamplona. Enlaza la N-121 (Pamplona-Behobia) y las localidades de Burlada, Huarte y Villava con la N-240 A (Pamplona-Vitoria), la carretera Pamplona-Echauri y el Polígono Industrial de Landaben. Permitirá igualmente descongestionar el eje Marcelo Celayeta, y tendrá un plan de ejecución similar al de la Variante Este. Ambas variantes se han publicado en información pública la relación de bienes y derechos afectados.

2. Comarca de Pamplona

Ya en 1989 hay 7 obras incluidas, con un presupuesto global de 2.336 millones de pesetas.

Se encuentran en ejecución 5 obras: Barañain-Landaben (387 millones), Pamplona-Echavacoiz (520), Echavacoiz-Cizur (415), Pamplona-Elcano (400) y Huarte-Olaz (100).

Se completa este programa para 1989 con dos obras más: acceso a la Estación de Mercancías de Noáin con 320 millones de presupuesto y en el Valle de Aranguren, tramo Tajonar-Labiano con 194 millones de presupuesto.

3. Irurzun-Alsasua

Objetivo destacado del programa de inversiones. Las obras se hallan divididas en cuatro tramos: Irurzun - Irañeta, Irañeta - Lacunza, Lacunza - Echarri Aranaz y Echarri Aranaz - Alsasua con un



Puerto de Azpiroz



Corredor del Araxes

presupuesto global de 6.750 millones. Previsión de inicio de obra en noviembre de 1989 y finalización en 1993. Igualmente en 1989 se contempla la iniciación en el mismo mes de la mejora del pavimento de la travesía de Irurzun por un valor estimado de 50 millones. Esta obra hará posible un tramo de autovía de 30 kilómetros que partirán de una vía de gran capacidad (Pamplona-Iruzun) y enlazará con la N-I.

4. Nacional I

Durante 1989 se finalizará la primera fase de la variante de Olazagutia presupuestada en algo más de 500 millones y se han comenzado el tramo de carretera entre Alsasua y Echegárate (Curva de Ulayar) con un presupuesto de 198 millones.

Como objetivo destacado sobresale el desdoblamiento de los 14 kms. de la N-I. Las obras se iniciarán en 1990 y deberán acompañarse con las actuaciones en la N-I a su paso por Alava y Guipúzcoa.

“**C**omo objetivo destacado sobresale el desdoblamiento de los 14 kms. de la N-I. Las obras se iniciarán en 1990 y deberán acompañarse con las actuaciones en la N-I a su paso por Alava y Guipúzcoa.”

5. Pamplona-Behobia

El programa de gestión de 1989 incluye la realización de 9 obras en este itinerario, con un presupuesto global de 2.546 millones.

Dos de las obras ya están en ejecución: contención de la carretera en el tramo Burutai (61 millones), y la Variante de Vera de Bidasoa (796 m). La segunda fase del tercer carril de Sumbilla (117 m) y tercer carril de Vera de Bidasoa (102 m), están acabadas.

Las otras obras contempladas



Túnel en construcción de la variante de Vera de Bidasoa



Obras en la N-121-A, Pamplona-Behobia

en este año son: intersección de Oricáin (5 m), arcones Sorauren - Ostiz (225 m), travesía de Ostiz (40 m), variante de Olagüe (650 m) y variante de Sumbilla (550 m), todas ellas comenzadas o por comenzar en la segunda mitad del año en curso.

Al margen de estas obras se estudia en la actualidad una solución para evitar el paso por el Puerto de Velate.

6. Pamplona-Alduides

Tras el acuerdo alcanzado con el Departamento de los Pirineos Atlánticos se espera que estas obras se finalicen en 1993. La carretera tendrá características similares a las restantes de interés general.

En 1989 se iniciarán las obras correspondientes al tramo final del embalse-intersección de la carretera de Irurita (383 m) y el tramo entre Magnesitas y Alto de Urquiaga (300 m).

7. Pamplona-Logroño

Las actuaciones se centrarán y se centran en la N-111 y especialmente en el trayecto Puente La Reina - Estella - Logroño. Para el año en curso son nueve las actuaciones a realizar o realizadas con un presupuesto global de 2.760 millones. Terminada la Intersección de Villatuerta (94 m) al igual que la Variante de Viana (41 m). Se contemplan además estas otras

ejecuciones para iniciar en este año: Puente La Reina - Mañeru (660 m), Mañeru-Cirauqui (459 m), Lorca-Villatuerta (546 m), Travesía de Villatuerta (50 m), Intersección de Estella-Cruce de Capuchinos (150 m), Variante de Estella 3.ª Fase (300 m) y Variante de Los Arcos (400 m).

8. Itinerario Pamplona-Huesca

Se encuentran programadas en este año 1989 dos obras: Intersección de Torres de Elorza con 6 millones de presupuesto y la Variante de Liédena con un presupuesto de 380 millones y estimación de inicio de ambas obras en noviembre.

9. Itinerario Pamplona-Madrid

Las obras a ejecutar en este itinerario durante 1989 son 13, con presupuesto global de 3.209 millones.

“Se espera que para 1993 finalicen las obras en la Pamplona-Alduides, tras el acuerdo alcanzado en el Departamento de los Pirineos Atlánticos.”

En ejecución, 3 obras. Partiendo de Pamplona y en dirección Cintruénigo, son por este orden: variante de Noáin (1.063 millones), peaje de Oriz (243), enlace norte de la variante de Tafalla (397). Acabadas: Olite-Caparroso I (81), Olite-Caparroso II (153), Caparroso-Los Abetos I (180), Caparroso-Los Abetos II (79) y Los Abetos-Cintruénigo (40).

Las otras 5 obras cuyo inicio se contempla en este ejercicio son: Travesía de Tafalla: con un presupuesto de 29 millones (se trata de una obra municipal subvencionada por el Departamento), Enlace sur de la variante de Tafalla: con un presupuesto estimado de 144 millones, Caparroso-Los Abetos III: con un presupuesto de 300 millones, Intersección de los Abetos: estimación de presupuesto en 250 millones (ambas se iniciarán a finales de año o incluso, a principios de 1990) y el Área de peaje de Marcilla, con un presupuesto de 250 millones.

10. Itinerario Tudela-Zaragoza

Acabadas las 2 obras: variante de “El Bocal” (99 millones) y acondicionamiento del tramo Ribaforada-Cortes (174).

11. Eje del Ebro

El programa de gestión para 1989 incluía 3 obras: Tudela-Araguedas: obra acabada, con un presupuesto de 75 millones, Travesía

“**C**on estas realizaciones y otras, Navarra habrá recuperado gran parte del terreno perdido.”

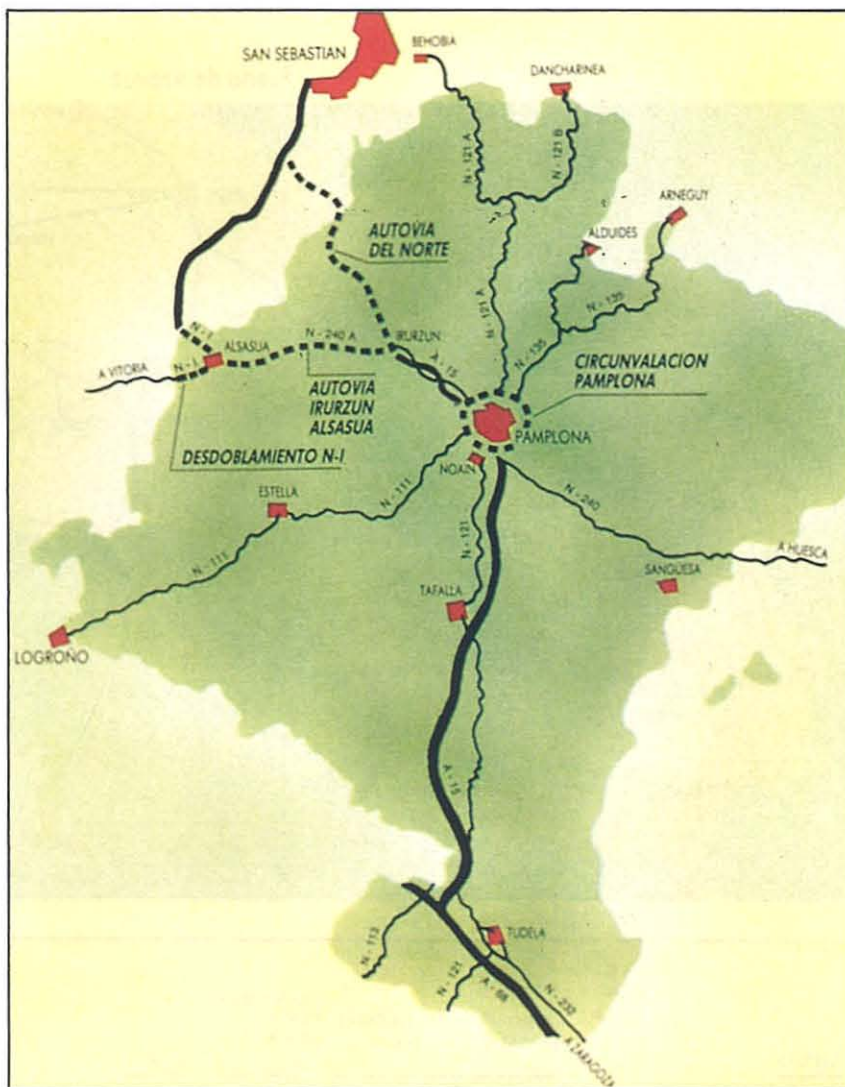
de Valtierra: en ejecución (obra subvencionada por el Gobierno de Navarra) y, Lodosa-Mendavia: con un presupuesto estimado de 223 millones ya acabada.

12. Alava-Estella-Tafalla

Se encuentra acabada la obra Oteiza-Larraga-Cruce de Artajona, que tenía un presupuesto de 498,2 millones. A iniciar, 2 obras más: Travesía del Polígono de Noveleta: estimación de 55 millones y previsión de inicio en diciembre y Accesos a Sangüesa: presupuesto de 280 millones y previsión de comienzo de obras para octubre.

Con estas realizaciones y otras, Navarra habrá recuperado gran parte del terreno perdido. El fuerte incremento de la inversión habrá hecho posible alcanzar: una mejora cualitativa de la red con una infraestructura viaria moderna, adecuada a los tiempos actuales y unas carreteras con estándares aceptables con unos enlaces de alto nivel de prestaciones.

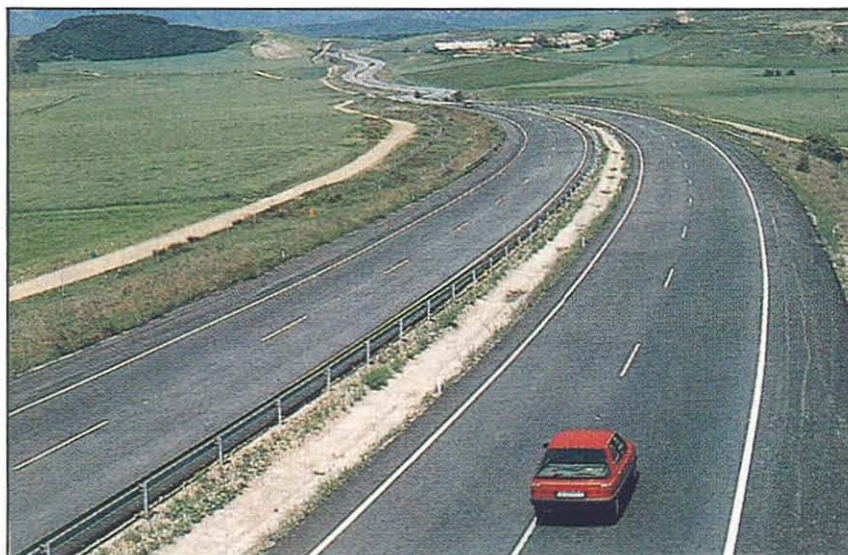
Igualmente, la equiparación de nuestras infraestructuras básicas a



Autovía del Norte

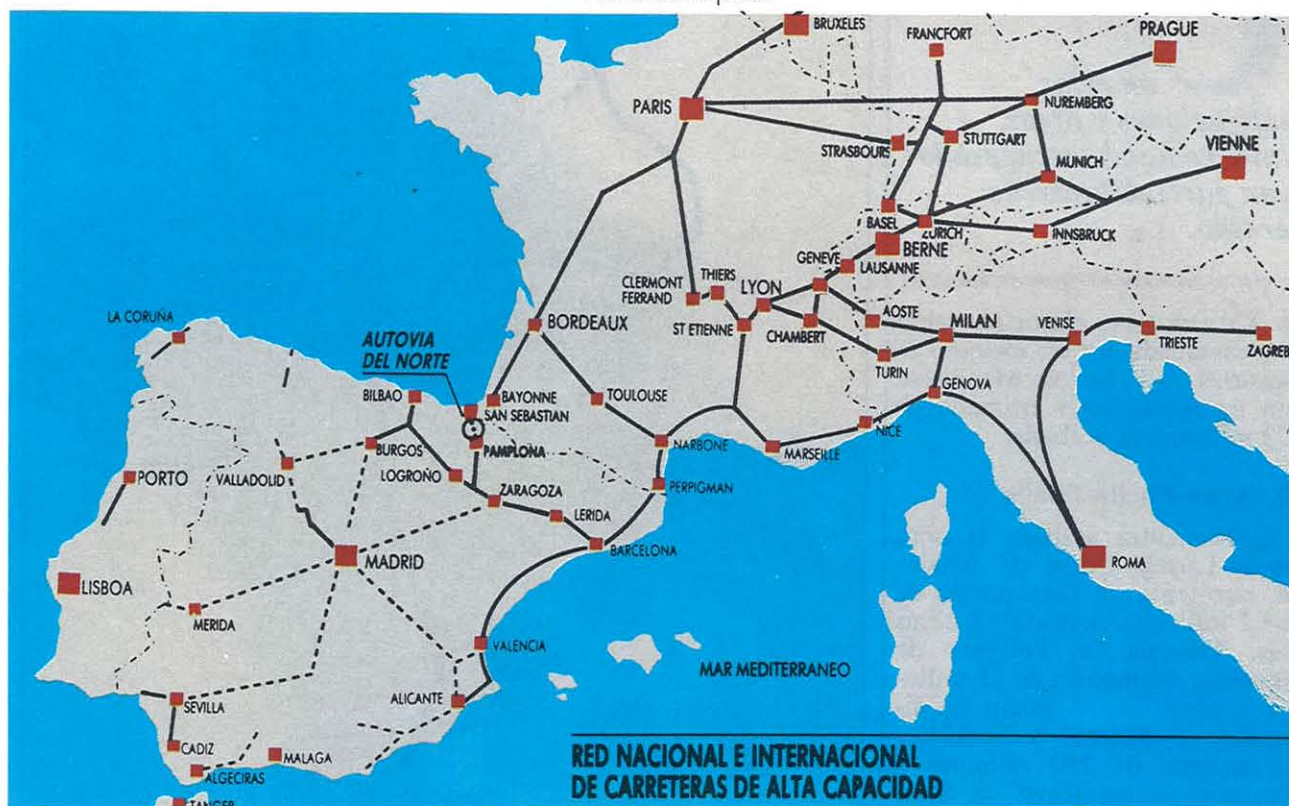
las medias comunitarias que contribuirán decididamente a la consecución, entre otros, de los siguientes objetivos: plena incardinación de nuestro territorio en las

redes nacionales e internacionales de gran capacidad con una adecuada red radial para la conexión con Francia y con las Comunidades Autónomas vecinas, una correcta articulación de los espacios internos comarcales y la eliminación de limitaciones físicas e infraestructurales tradicionalmente existentes, integración de Navarra en los mercados europeos, mejora de la accesibilidad a las áreas industriales de las regiones próximas y a los mercados internacionales y un abaratamiento de los transportes y reducción de los costes empresariales.



Este artículo ha sido redactado gracias a la Consejería de OP y su Gabinete del Gobierno de Navarra. En la página siguiente veremos el plan de inversiones para 1989 y su estado actual.

Puerto de Azpiroz.



**RED NACIONAL E INTERNACIONAL
DE CARRETERAS DE ALTA CAPACIDAD**

OBRAS	PRESUPUESTO GLOBAL ESTIMADO (m/pts) 1987	PREVISION INICIO OBRAS 1989	OBRAS	PRESUPUESTO GLOBAL ESTIMADO (m/pts) 1987	PREVISION INICIO OBRAS (1989)
1. AUTOVIA DEL NORTE					
AUTOVIA (I FASE)	8.645	iniciada			
AUTOVIA (II FASE)	2.000	diciembre			
2. RONDA OESTE	5.496	iniciada			
3. VARIANTE ESTE DE PAMPLONA	2.320	septiembre			
4. VARIANTE NORTE DE PAMPLONA	1.290	septiembre			
5. COMARCA DE PAMPLONA					
BARANAIN-LANDABEN	387	iniciada			
PAMPLONA-ECHAVACOIZ	520	iniciada			
ECHAVACOIZ-CIZUR	415	iniciada			
PAMPLONA-ELCANO	400	iniciada			
HUARTE-OLAZ	100	iniciada			
ACCESO ESTACION DE MERCANCIAS	320	octubre			
VALLE DE ARANGUREN	194	octubre			
6. PAMPLONA-HUESCA					
INTERSECCION TORRES DE ELORZ	6	noviembre			
VARIANTE DE LIEDENA	380	noviembre			
7. PAMPLONA-ALDUIDES					
FINAL EMBALSE - INTERSECCION IRURITA	383	2.ª licitación			
MAGNESITAS - ALTO URQUIAGA	300	octubre			
8. IRURZUN-ALSASUA					
AUTOVIA IRURZUN-ALSASUA	6.750	noviembre			
TRAVESIA DE IRURZUN	50	noviembre			
9. NACIONAL I					
VARIANTE DE OLAZAGUTIA	490	iniciada			
ALSASUA-ECHEGARATE (CURVA DE ULAYAR)	198	iniciada			
10. PAMPLONA-LOGROÑO					
INTERSECCION DE VILLATUERTA	94	acabada			
VARIANTE DE VIANA	41	acabada			
PUENTE-MANERU	660	iniciada			
MANERU-CIRAUQUI	459	iniciada			
LORCA-VILLATUERTA	546	iniciada			
TRAVESIA VILLATUERTA	50	octubre			
INTERSECCION N-111 ESTELLA	150	noviembre			
VARIANTE ESTELLA (III FASE)	300	noviembre			
			VARIANTE LOS ARCOS	460	iniciada
			11. PAMPLONA-BEHOVIA		
			CONTENCION CARRETERA TRAMO BURUTAIN	61	iniciada
			TERCER CARRIL SUMBILLA (II FASE)	117	acabada
			VARIANTE DE VERA DE BIDASOA	796	iniciada
			TERCER CARRIL VERA DE BIDASOA	102	acabada
			INTERSECCION DE ORICAIN	5	octubre
			ARCENES SORAUREN-OSTIZ	225	octubre
			TRAVESIA DE OSTIZ	40	iniciada
			VARIANTE DE OLAGUE	650	diciembre
			VARIANTE DE SUMBILLA	550	diciembre
			12. PAMPLONA-MADRID		
			VARIANTE DE NOAIN	1.063	iniciada
			PEAJE DE ORIZ	243	iniciada
			VARIANTE DE TAFALLA (NORTE)	397	iniciada
			OLITE-CAPARROSO I	81	acabada
			OLITE-CAPARROSO II	153	acabada
			CAPARROSO-LOS ABETOS I	180	acabada
			CAPARROSO-LOS ABETOS II	79	acabada
			LOS ABETOS-CINTRUENIGO	40	acabada
			TRAVESIA DE TAFALLA	29	noviembre
			VARIANTE DE TAFALLA (SUR)	144	iniciada
			CAPARROSO-LOS ABETOS III	300	diciembre
			INTERSECCION LOS ABETOS	250	diciembre
			AREA PEAJE MARCILLA	250	iniciada
			13. TUDELA-ZARAGOZA		
			VARIANTE DE EL BOCAL	99	acabada
			RIBAFORADA-CORTES	174	acabada
			14. EJE DEL EBRO		
			TUDELA-ARGUEDAS	75	acabada
			TRAVESIA DE VALTIERRA	100	iniciada
			LODOSA-MENDAVIA	223	iniciada
			15. EJE ALAVA-ESTELLA-TAFALLA-SANGÜESA		
			OTEIZA-LARRAGA-CRUCÉ-ARTAJONA	498	acabada
			TRAVESIA POLIGONO NOVELETA	55	diciembre
			ACCESOS A SANGÜESA	280	octubre

Navarra



LA Comunidad Foral de Navarra ha contado históricamente con un especial régimen de autogobierno. A diferencia de las restantes regiones españolas, las carreteras han sido responsabilidad de nuestra Administración Autónoma y no de la Administración Central. Esta competencia nos ha permitido dedicar una especial atención a las infraestructuras básicas y nos ha llevado a contar con una amplia red viaria (más de 3.500 kilómetros) y con unos servicios de comunicaciones de gran calidad.

En el ámbito geográfico y político del que formamos parte, Navarra se ha caracterizado siempre por sus buenas carreteras y por sus comunicaciones funcionales, seguras y cómodas.

Este carácter de región puntera, situada estratégicamente en conexión con Francia y con las redes europeas, nos ha estimulado a proseguir con empeño en la tarea de mejorar nuestras vías de comunicación. En los últimos años, con la mirada puesta en el Mercado Unico Europeo, hemos intensificado los esfuerzos técnicos y eco-

nómicos, y hemos emprendido un ambicioso plan de inversiones, que nos va a permitir lograr, en poco tiempo, la plena integración de nuestro territorio en las redes nacionales e internacionales de gran capacidad.

Como podrán conocer a través de esta publicación, en estos momentos estamos ejecutando obras de gran envergadura e interés. Entre ellas, la autovía Pamplona-frontera francesa, la autovía Pamplona-Vitoria, la circunvalación de Pamplona y la autovía de la Nacional I.

“Navarra va a experimentar una mejora sustancial y estará en condiciones de afrontar con optimismo, ilusión y garantías de viabilidad su inmediato futuro.”

Cuenta también nuestra Comunidad con un cómodo servicio de comunicación aérea. El aeropuerto está situado en Pamplona y tiene capacidad operativa para vuelos nacionales e internacionales. El volumen de pasajeros ha experimentado un notable crecimiento y los servicios han alcanzado importantes niveles de ocupación. Con estos índices en la mano, las Administraciones responsables vamos a realizar nuevas inversiones para potenciar la capacidad operativa de nuestro aeropuerto.

Cuenta igualmente Navarra con una red ferroviaria que atraviesa nuestro territorio de norte a sur. Esta red va a ser, a corto plazo, objeto de trascendentes inversiones para su adaptación al ancho europeo y a la alta velocidad. Una vez terminadas las obras, Navarra quedará plenamente integrada en las redes ferroviarias nacionales e internacionales.

En materia de obras hidráulicas, disponemos de considerables recursos y de enormes posibilidades. Tras una previa etapa de planificación, y con el apoyo de la Administración Central, hemos puesto en marcha una política tendente a lograr un mayor aprovechamiento hidráulico. Contamos con agua suficiente para satisfacer no sólo nuestras necesidades de abastecimiento y de agua para riego, sino también nuestras necesidades industriales y empresariales.

Con estas actuaciones a las que me acabo de referir, Navarra va a experimentar una mejora sustancial y estará en condiciones de afrontar con optimismo, ilusión y garantías de viabilidad su inmediato futuro.

En este contexto, y desde una óptica empresarial, no cabe duda de que nuestro espacio geográfico presenta un indudable atractivo para todo tipo de iniciativas empresariales.

D. Antonio Aragón Elizalde
Consejero de Obras Públicas,
Transportes y Comunicaciones
del Gobierno de Navarra