



La conexión con el entorno

El Plan Director de Carreteras de Navarra tiene, entre otros, el objetivo de establecer los Ejes Estratégicos de la Red Viaria de Navarra. Dichos Ejes Estratégicos deben ser aquellos que garanticen, mejoren e impulsen la conexión de Navarra en el entorno inmediato, la Península y el resto de Europa. Deben permitir, además, el desarrollo específico del territorio navarro, a través de las sinergias que se generan en estos corredores.

Se establecen como Ejes Estratégicos de la Red Viaria de Navarra no sólo aquéllos que discurren por su territorio sino también los que conectan Navarra con los centros de mayor interés socioeconómico.

De acuerdo a esto se definen los siguiente corredores como integrantes de los Ejes Estratégicos de la Red Viaria de Navarra:

- Conexiones con las capitales de provincia y comunidades autónomas más próximas.
- Pamplona-Huesca-Lérida. Eje Transversal subpirenaico-mediterráneo.
- Conexión con el centro peninsular.
 - Madrid-Medinaceli-Soria-Tudela
- Eje del Ebro
 - Bilbao-Logroño-Tudela-Zaragoza-Lleida.
- Conexiones con Europa
 - Autopista-Autovía A-15. Pamplona -San Sebastián-Irún.
 - Pamplona/ Francia por Velate (N-121-A y N-121-B).
 - Eje Transpirenaico de gran capacidad Pamplona/Francia.

Características y desarrollo

La vocación de todos los corredores que integran los Ejes Estratégicos de la Red Viaria de Navarra debe ser su transformación a medio-largo plazo en autovía/autopistas (con la excepción de la N-121 Pamplona/Francia por Velate).

Por tanto debe ser objeto del Plan Director de Carreteras la inclusión, inicio e impulso de este objetivo que debería prevalecer por encima de otras vicisitudes.

La situación actual y perspectivas de estos Ejes de la Red Estratégica es la siguiente:

Eje Pamplona - San Sebastián - Francia

• La actuación en Navarra para el desarrollo de este Eje de comunicaciones fue la construcción de la Autovía del Norte entre Irurtzun y Guipúzcoa. Esta Autovía tiene su origen en la Autopista A-15 que comunica Pamplona con Irurtzun con una longitud de 18 kms. La Autovía del Norte, en Navarra, tiene una longitud de 28 kms, y fue construida entre los años 1989 y 1995, con una inversión total de 38.500 millones de pesetas.

La construcción de esta obra fue de gran complejidad, ya que sustituyó el paso a través del puerto de Azpirotz y del corredor del río Araxes, recorrido de la anterior carretera N-130, por un nuevo trazado a través del Valle de Leizaran.

El tráfico registrado a lo largo del año 1999 fue de 14.284 vehículos/día, lo que pone de manifiesto la gran actividad que registra esta vía de comunicación.

La Autovía del Norte conecta en Andoain con la carretera nacional N-I, y a través de San Sebastián e Irun se facilita la comunicación de Navarra con Francia.

Eje Pamplona - Vitoria - Bilbao

• El desarrollo de este Eje Estratégico se realiza a través de la denominada Autovía de la Barranca, que corresponde a la carretera nacional N-240-A, entre Irurtzun y Altsasu/Alsasua, que conecta con la Autovía N-I entre Altsasu/Alsasua y el límite con Álava. Esta vía de comunicación tiene su origen en la autopista A-15, que comunica Pamplona con Irurtzun, con una longitud de 18 kms. La Autovía de la Barranca (N-240-A) tiene una longitud total de 31 kms, y fue construida entre los años 1992 y 1996. La inversión total realizada ascendió a 13.000 millones de pesetas (sin incluir el Nudo de Altsasu/Alsasua).

Este Eje de comunicación permite la conexión de Navarra con Vitoria, así como con Bilbao y su área industrial, y puede considerarse el primer tramo de eje subpirenaico de comunicación al norte del Valle del Ebro, ya que una vez construida la Autovía Pamplona-Huesca y Huesca-Lleida permitirá una rápida conexión entre el Cantábrico y el Mediterráneo. El tráfico registrado durante 1999 en el tramo de autovía correspondiente a la N-240-A (Irurtzun-Altsasu/Alsasua) fue de 12.406 vehículos/día.



Eje N-1 a su paso por Navarra

- La carretera nacional N-1 a su paso por Navarra realiza un recorrido de 14 kms entre el límite de la provincia de Álava (Ziordia), Altsasu/Alsasua y la provincia de Guipúzcoa (puerto de Etxegarate). Los 6 kms. entre Altsasu/Alsasua y Álava son prolongación de la Autovía de la Barranca.

En el momento actual se encuentra transformado en autovía el tramo entre Altsasu/Alsasua y el límite de Álava; las obras correspondientes al tramo Olazti/Olazagutia-Ziordia y el Nudo de Altsasu/Alsasua se construyeron entre 1996 y 1998 con una inversión total de 4.300 millones de pesetas. Actualmente se encuentra en fase de construcción el tramo entre Altsasu/Alsasua y el puerto de Etxegarate (límite con Guipúzcoa), que se prevé esté finalizado en el año 2002, con una inversión total de 4.700 millones de pesetas.

El tráfico registrado en 1999 fue de 14.991 vehículos/día.

La carretera nacional N-1 es uno de los ejes de mayor importancia de comunicación de la Península Ibérica, al comunicar Madrid, el sur de España y Portugal con Francia a través del paso fronterizo de Irun.

Plan de Vías de Gran Capacidad. Ejes estratégicos

b) Eje Pamplona - Estella - Logroño

- El Eje Estratégico entre Pamplona, Estella y Logroño se configura como una vía de comunicación de la máxima importancia, ya que posibilitará a toda el área de Tierra Estella

Red Viaria Red Viaria / Ejes estratégicos

contar con una autovía para su comunicación con Pamplona y, a su vez, permitirá a Navarra desarrollar un nuevo eje de comunicación con Logroño y el Valle del Ebro.

Igualmente, esta nueva autovía serviría de enlace a la vía de gran capacidad Navarra-Francia, constituyéndose en una vía de comunicación directa del Valle del Ebro y de La Rioja con Europa.

La longitud aproximada de la nueva autovía será de 72 Kms.

En la actualidad debe desarrollarse en su totalidad, estando muy avanzados los proyectos de construcción entre Pamplona y Estella, y pendiente de definición de trazado entre Estella y Logroño. La inversión total prevista es de 48.000 millones de pesetas aproximadamente.

La carretera N-111 entre Pamplona y Estella registra un tráfico de 11.083 vehículos/día, y entre Estella y Logroño de 4.768 vehículos/día. Al igual que sucedió tras la entrada en servicio de las autovías del Norte y de la Barranca, se espera que el tráfico entre Logroño y Estella aumente de forma notable una vez se construya esta nueva vía de comunicación.

Eje del Ebro

- El eje estratégico del Valle del Ebro a su paso por Navarra está constituido por la Autopista A-68 y la carretera N-232. Este eje de comunicación forma parte de la relación entre el País Vasco (Bilbao y Vitoria), La Rioja, Navarra, Aragón y Cataluña, siendo una de las zonas de mayor actividad a nivel nacional. La longitud de su recorrido por Navarra es de 34 kms, entre Castejón y Cortes.

En cuanto a infraestructuras de carreteras podría considerarse suficientemente resuelto al contar con una Autopista y una carretera en paralelo. No obstante, el reducido tráfico que capta la autopista A-68 genera problemas de congestión y seguridad en la carretera N-232 en paralelo. Por la Autopista A-68 circula un tráfico de 9.172 vehículos/día, mientras que por la carretera N-232 circula un tráfico de 12.060 vehículos/día con un 45 % de vehículos pesados.

En la actualidad se está construyendo el desdoblamiento de la Variante de Tudela en una longitud de 11 kms. El desdoblamiento de este tramo de carretera N-232 viene motivado por el elevado volumen de circulación local, debido al desarrollo industrial del área de Tudela. La inversión prevista es de 2.500 millones de pesetas.

En un plazo breve deberán acometerse las iniciativas para la adecuación de las infraestructuras existentes al tráfico del corredor.

Eje Pamplona - Tafalla - Tudela - Madrid

- La conexión de Pamplona con Tafalla, con Tudela y con Madrid se considera de la máxima importancia para el desarrollo del conjunto de la Comunidad Foral.

En la actualidad la comunicación entre Pamplona, Tafalla y Tudela está resuelta a través de la Autopista A-15 y de las carreteras N-121 y N-113.

Tras las sucesivas rebajas de peaje en la autopista A-15 llevadas a cabo entre 1997 y 2000, la Autopista ha pasado a captar más del 75% del tráfico del corredor. Por tanto, junto con actuaciones previstas para la mejora de la capacidad y seguridad de la carretera N-121, se puede considerar que la infraestructura viaria entre Pamplona y el Valle del Ebro está suficientemente desarrollada. La longitud total de este corredor entre Pamplona y Tudela es de 82 kms. En cuanto al tráfico, en 2000 circularon entre Pamplona y Tafalla 14.255 vehículos/día por la A-15 y 5.723 vehículos/día por la N-121, mientras que entre Tafalla y Tudela circularon 7.748 vehículos/día por la Autopista A-15 y 7.737 vehículos/día por el conjunto de carreteras en paralelo.

El objetivo inmediato es la construcción de la Autovía Tudela-Soria-Medinaceli, con una longitud de 170 kms, de los cuales 13 kms, corresponden al territorio de Navarra, con una inversión prevista de 10.000 millones de pesetas.

De esta forma, la comunicación entre Madrid y Pamplona a través de vías de gran capacidad se efectuaría por la Autovía N-II y Autopista R-2 de Madrid a Guadalajara, por la Autovía N-II entre Guadalajara y Medinaceli, por la Autovía Medinaceli-Soria-Tudela y por autopista y N-121 entre Tudela y Pamplona. Este eje es fundamental, junto con el Eje de Gran Capacidad Navarra-Francia, para constituirse como vía de comunicación alternativa y complementaria de la carretera nacional N-I.

Eje subpirenaico Pamplona - Sangüesa - Jaca - Huesca - Mediterráneo

- Este eje de gran magnitud lo conforma en Navarra el tramo de nueva autovía entre Pamplona-Sangüesa y el límite con Zaragoza. El citado tramo, junto con las autovías del Norte A-15 (San Sebastián-Francia) y de la Barranca (Vitoria-Bilbao), así como con la nueva autovía Jaca-Huesca-Lleida, se constituye como un Eje de Gran Capacidad entre el área industrial del Cantábrico, Navarra, Pirineo y Cataluña-Mediterráneo, teniendo un elevado potencial, tanto de carácter industrial como turístico.

Además, en Navarra servirá como Eje de consolidación y desarrollo de toda la comarca de

Ejes estratégicos de carreteras en Navarra

	Carretera	Kms. en servicio o en construcción	Inversión realizada	Fecha de construcción	Kilómetros a construir	Inversión prevista
Pamplona - San Sebastián -Francia	Autopista A-15 Autovía del Norte	18 kms. 28 kms.	(Concesión) 38.500 Mp.	1975 1989-1995	-----	-----
Pamplona - Vitoria - Bilbao	Autovía Barranca (N-240-A)	31 kms.	13.000 Mp.	1992-1996	-----	-----
N-I a su paso por Navarra	Ziordia-Altsasu/ Alsasua-Etxegarate	14 kms.	9.000 Mp.	1996-2002	-----	-----
Pamplona - Estella - Logroño	Autovía N-111	12 kms.	2.800 Mp.	1998-1999	60 Kms.	48.000 Mp.
Eje Valle del Ebro	Autopista A-68 Carretera N-232	35 kms. 11 kms.	(Concesión) 2.500 Mp.	1976 1998-2002	----- 23 kms.	----- 11.000 Mp.
Eje Pamplona - Tafalla - Tudela - Madrid	Autopista A-15 Autovía Tudela-Medinaceli	82 Kms. -----	(Concesión) -----	1975 -----	----- 13 Kms.	----- 10.000 Mp.
Pamplona - Sangüesa - Jaca - Huesca - Mediterráneo	Autovía A-240	-----	-----	-----	45 kms.	35.000 Mp.
Pamplona - Francia	Autovía Navarra-Francia	-----	-----	-----	45 kms.	68.000 Mp.
Pamplona - Baztan - Francia (por Velate)	Vía Gran Capacidad N-121-A	58 kms.	31.500 Mp.	1990-2002	30 kms.	15.000 Mp.
Rondas de circunvalación de Pamplona	Rondas Oeste, Norte y Este	25 kms.	10.000 Mp.	1990-2002	5 kms.	4.000 Mp.
TOTALES		314 kms.	97.300 Mp.		221 kms.	191.000 Mp
La inversión realizada para las autopistas A-15 y A-68 en pesetas de 2000 se considera 100.000 Mpts. adicionales			En servicio (o en construcción) Hasta el año 2002			Futura construcción A partir del año 2002

Sangüesa-Lumbier-Yesa, facilitando a una amplia zona de Navarra una nueva conexión por autovía con Pamplona.

En Navarra tiene una longitud total de 45 kms, y en la actualidad registra un tráfico de 8.196 vehículos/día en su tramo inicial y de 5.590 vehículos/día en el tramo de Ventas de Judas, aunque con fuertes puntas.

La inversión prevista para el tramo en territorio de Navarra es de 35.000 millones de pesetas aproximadamente.

Una vez construido el nuevo Eje transversal, se prevé un notable incremento de tráfico, al igual que sucedió con las autovías del Norte y de la Barranca una vez entraron en servicio. Durante el año 2001 se concluirá, por parte del Ministerio de Fomento, en convenio con el Gobierno de Navarra, el anteproyecto que define el trazado definitivo y la correspondiente declaración de impacto ambiental. Los aproximadamente 20 kms de autovía que coinciden con el recrecimiento del embalse de Yesa deberán estar construidos y en servicio antes de proceder al llenado del embalse en su nueva cota.

Eje Pamplona - Baztan - Francia por Velate

• Este Eje forma parte de la comunicación estratégica de Pamplona con Francia, a través de los túneles de Velate. La conexión de mayor intensidad se realiza a través de la frontera de Irun; la longitud total entre Pamplona e Irun es de 88 kms de los cuales 72 kms corresponden al territorio de Navarra, si bien los últimos 6 kms de carretera tienen la peculiaridad de ser un tramo de carretera de Navarra en territorio de Guipúzcoa.

El diseño de este Eje Estratégico se concibió en su momento como una vía de gran capacidad, de acuerdo a amplios parámetros de diseño, pero sin considerar su transformación en autovía.

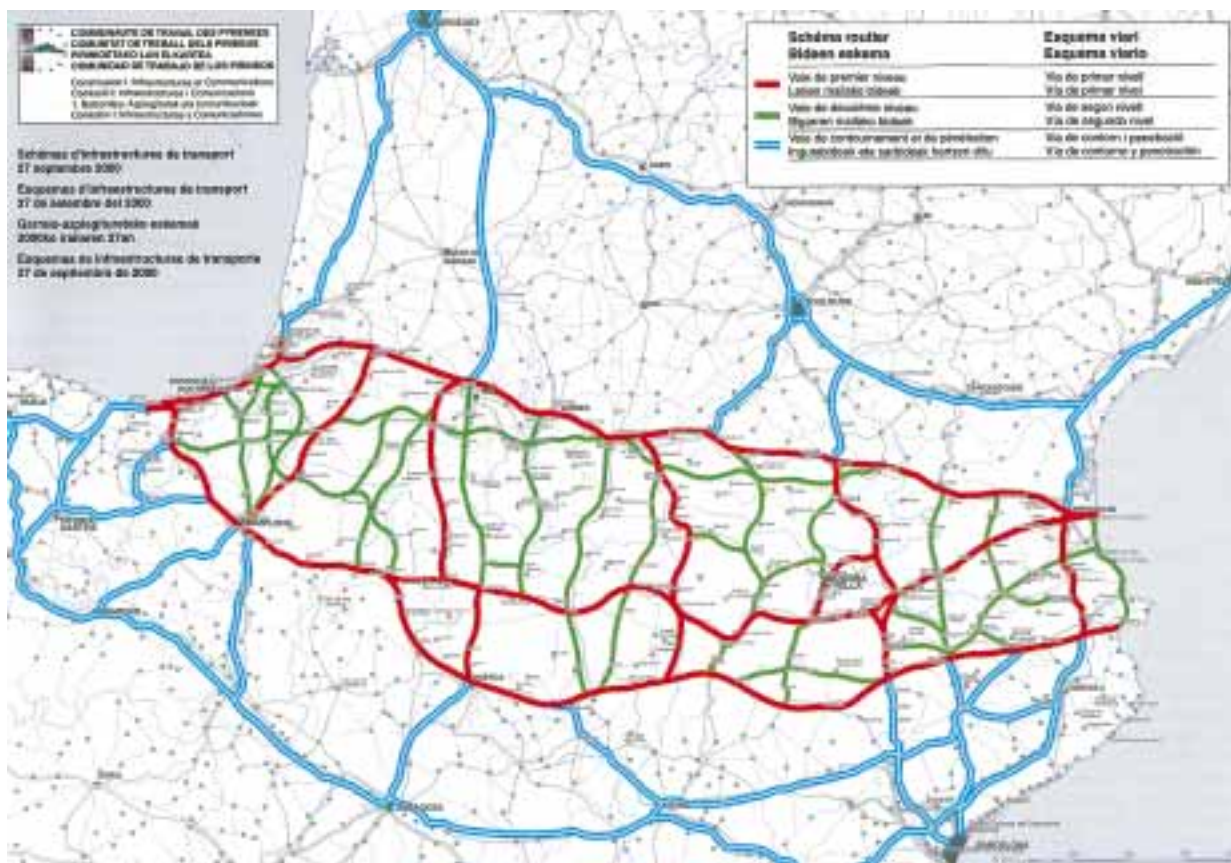
En esta línea se lleva actuando en dicho eje desde el año 1990, habiéndose llevado a cabo la reforma en 58 kms, entre ellos la importante y significativa obra de la perforación de los túneles de Velate y Almandoz, que entraron en servicio el 28 de noviembre de 1997. Los trabajos han supuesto una inversión de 31.500 millones de pesetas (incluye la obra actualmente en ejecución).

En la actualidad se están construyendo obras muy importantes en la zona de Zozaia-Mugairi-Donostebel/Santesteban, así como en el recorrido hasta Ventas de Igantzi.

Queda pendiente de desarrollar durante los próximos años las obras correspondientes a

Red Viaria / Ejes estratégicos





Esquema de ejes prioritarios de comunicaciones transpirenaicas, aprobado en Pau el 7 de junio de 2000 por la Declaración de presidentes de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos.

los túneles de Ezcaba, el tramo de Oriz-Arraitz, excepto la Variante de Olague (construida en 1999), el tramo Ventas de Igantzi-Bera, y Bera-Behovia.

El presupuesto de las obras pendientes de ejecución se estima en un total de 15.000 millones de pesetas, con una longitud total de 30 kms.

El tráfico actual por la carretera N-121 es de 4.837 vehículos/día en el tramo de Velate, de 7.621 vehículos/día en el tramo Bera-Behovia y de 3.876 vehículos/día en la carretera del Baztan N-121-B.

Eje Pamplona - Francia

- Desde el año 1998 se ha avanzado notablemente en el desarrollo de la iniciativa llevada a cabo entre el Gobierno de Navarra y el Departamento francés de Pirineos Atlánticos para la construcción de un Eje de Gran Capacidad Navarra-Francia a través de la frontera común. Este importante eje de comunicación tiene vocación de convertirse en una vía de gran importancia en las comunicaciones de Navarra con Francia y Europa, y servir simultáneamente como soporte de las comunicaciones y desarrollo del área noreste de Navarra. Durante 1998 y 1999 se llevó a cabo un detallado y amplio estudio de alternativas que vino a confirmar la factibilidad del desarrollo de este nuevo eje de comunicación, siempre dentro de una especial atención al innegable valor ambiental de la zona pirenaica. En el caso de optar por una solución de autovía en Navarra y desdoblamiento de carreteras en Francia (2 veces 2 vías) la longitud total sería de 110 kms aproximadamente, de los cuales 45 kms corresponden a Navarra y 65 kms a territorio francés. A su vez la inversión total estimada se cifra en 125.000 millones de pesetas (68.000 en España y 57.000 en Francia).

A lo largo de los próximos meses se prevé el desarrollo del anteproyecto que venga a definir el trazado definitivo y que determine la correspondiente declaración de impacto ambiental.

Esta nueva vía de comunicación ha sido considerada prioritaria en la Declaración de Pau de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, suscrita el 7 de junio de 2000 por los siete presidentes de las Regiones Pirenaicas (Aragón, Aquitania, Cataluña, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Navarra y País Vasco) y Andorra.