



## Variante de Corella

Conexión de las carreteras NA-161, NA-6920, NA-6810 y NA-6891

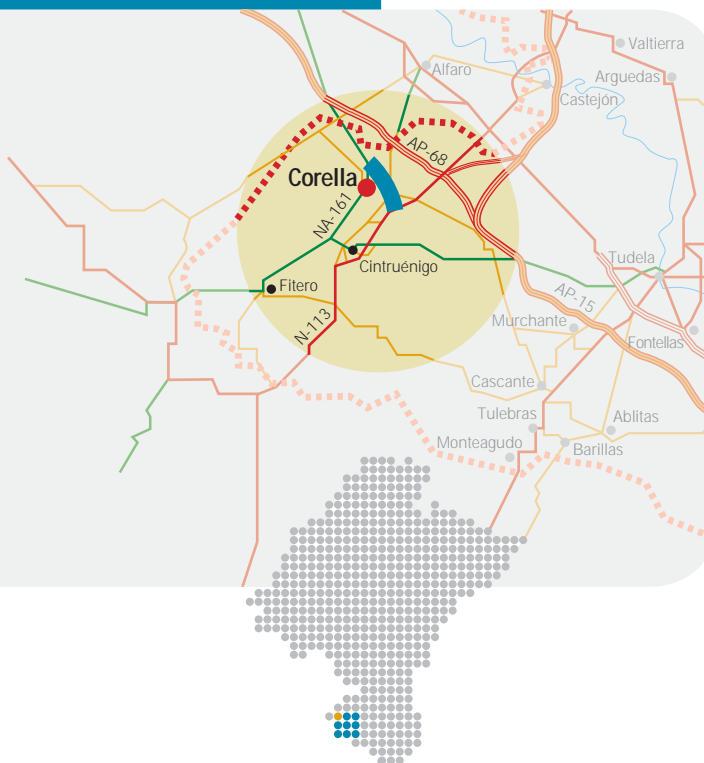
ESTUDIO INFORMATIVO  
APROBADO

Redactor del proyecto  
BERCEO

Presupuesto Base de Licitación  
11.285.101 euros

Fecha contrato proyecto  
22 de junio de 2007

Longitud  
3.710 metros



El objetivo que se pretende es crear una nueva vía de comunicación que permita conectar las carreteras NA-161, NA-6920, NA-6810 y NA-6891 sacando el tráfico de paso del núcleo urbano del municipio cuya circulación por la travesía no permite un tráfico seguro ni cómodo, tanto para los vehículos como para los habitantes del municipio.

Se han estudiado tres alternativas que se ubican al noreste del núcleo urbano de Corella.

### Alternativa Nº 1

El trazado proyectado para esta alternativa presenta un desarrollo de 4.200 m aproximadamente.

Comienza en la carretera NA-161, en las proximidades del kilómetro 6,1 al

norte de Corella. En este punto se proyecta una glorieta cerrada que conectará con la carretera NA-161 y con los ramales de acceso a la variante.

A partir de este punto trata de adaptarse al terreno existente, discurriendo ligeramente por encima del mismo, hasta el P.K. 1+600 que nos encontramos con la carretera NA-6920. Este nudo de carreteras se resuelve mediante la construcción de otra glorieta cerrada. El trazado continúa por el sur del embalse de la Hoya de Mostaz o La Estanca, cruzando el río Alhama por uno de los meandros que realiza el cauce.

Cruza a la línea de ferrocarril Soria-Castejón y conecta finalmente con la NA-6810 mediante otra glorieta cerrada en las proximidades del enlace actual entre las carreteras N-113 y NA-6910.

### Alternativa Nº 2

El trazado proyectado para esta alternativa presenta un desarrollo de 4.150 m aproximadamente. El trazado de esta alternativa también comienza en la carretera NA-161, en las proximidades del kilómetro 5,7 al norte de Corella.



La solución planteada en las intersecciones con las carreteras existentes es la misma que en la alternativa 1; glorietas en las intersecciones con las carreteras NA-161, NA-6920 y N-113. Esta alternativa también discurre por el sur del embalse de la Hoya de Mostaz o La Estanca, cruzando el río Alhama por uno de los meandros que realiza el cauce.

### Alternativa Nº 3

El trazado proyectado para esta alternativa presenta un desarrollo de 4.900 m aproximadamente.

La diferencia más significativa de esta alternativa con las anteriores, es que discurre por el norte del embalse de la Hoya de Mostaz o La Estanca, cruzando el río Alhama, en las proximidades de la Autopista AP-68.

Comienza en la carretera NA-161, en las proximidades del kilómetro 6,2 al norte de Corella. Se proyectan como en las anteriores alternativas tres glorietas en las tres intersecciones con las carreteras NA-161 con la NA-6920 y con la N-113.

Para la elección de la alternativa se ha realizado un análisis multicriterio utilizándose los siguientes indicadores:

- Trazado: Curvas, acuerdos verticales longitud.
- Funcionalidad: Funcionalidad y Ordenación Urbana.
- Movimiento de Tierras y Superficie de Ocupación.
- Estudio de Impacto Ambiental.
- Coste Económico.

El Estudio Informativo se declaró PSIS por Acuerdo de Gobierno de 15 de octubre de 2007.



## Accesos Sur de la Red Viaria de Pamplona

### Conexión carretera de Cizur Menor con la Avenida de Navarra

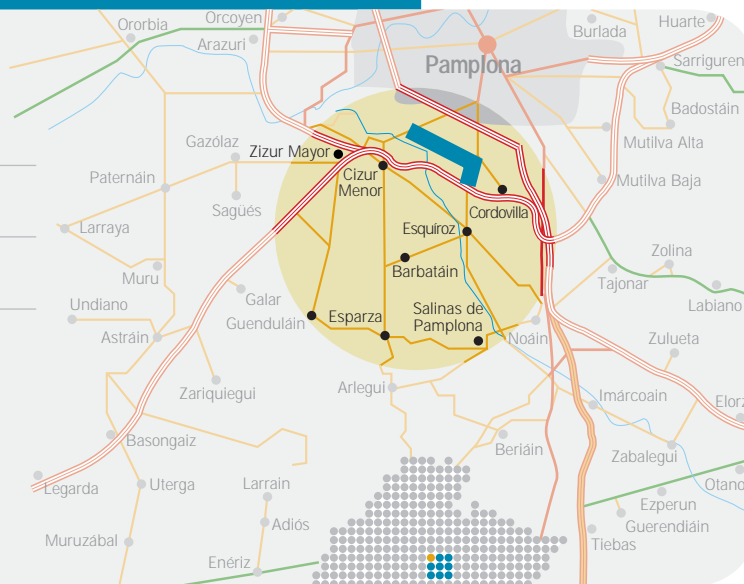
ESTUDIO INFORMATIVO  
APROBADO

Redactor del proyecto  
**SERTECNA**

Presupuesto Base de Licitación  
**5.200.000 euros**

Fecha contrato proyecto  
**10 de abril de 2006**

Longitud  
**3.200 metros**



Los nuevos accesos proyectados configuran básicamente como una "T", en la que el eje transversal -este/oeste- se corresponde con un vial que, discurrendo por el Alto de Donapea, al sur del Campus de la Universidad de Navarra, conecta la carretera de Cizur Menor con la Avenida de Navarra, y el eje ortogonal -norte/sur- con un vial que arrancando desde el enlace de la Ronda Norte con la carretera de Esquiroz, y siguiendo sensiblemente el trazado de ésta, conecta dicho enlace con el antes citado vial transversal en una zona donde concurre el acceso al núcleo originario de Cordovilla, para finalizar posteriormente conectando con la "carretera de la Universidad".





El Estudio Informativo distingue en dicha "T" los tres siguientes viales:

- **Vial 1:** que discurre desde el enlace de la Ronda Oeste con la carretera de Esquíroz hasta la Avenida de Navarra.
- **Vial 2:** que conecta el Vial 1 con la carretera de la Universidad.
- **Vial 3:** que discurre desde la carretera de Cizur Menor hasta el Vial 1. El cruce de este vial con la carretera de Cizur Menor se resuelve mediante una rotonda, desde la que está prevista la continuidad del mismo vial hasta conectar con la Avenida de Aróstegui (el proyecto y ejecución de este último tramo se llevará a cabo en el marco del desarrollo del PSIS del Tren de Alta Velocidad).



Según el estudio de tráfico realizado, la nueva vía transversal (Vial 3 y final del Vial 1) va a tener un tráfico cercano a los 9.000 vehículos/día, lo cual hace necesaria la realización de una calzada de 4 carriles. El 50% del tráfico proviene de Barañáin y el otro 50 por 100 de la carretera a Estella. En consideración de futuros desarrollos urbanísticos a llevar a cabo en Cordovilla, se plantean también 4 carriles en el Vial 1, aunque actualmente la previsión de tráfico no los justifique.

Las intersecciones entre viales se resolverán mediante glorietas. Asimismo el enlace entre la Ronda Oeste y la carretera a Esquíroz -desde donde arranca el Vial 1- se mejorará con un enlace tipo "pesas".

El Estudio Informativo plantea tres alternativas de trazado para estos viales, cuyas diferencias principales se generan a partir del lugar en que, en cada caso, se sitúan las rotondas para resolver las intersecciones entre los mismos.

- La **Alternativa 1**, que es la que en general más se ajusta a la pendiente natural del terreno, presenta con respecto a las otras dos un elemento diferencial, ya que en ella se prevén dos rotondas: una para conectar el Vial 3 y el Vial 1, y otra, situada al norte de la anterior, desde la que arrancaría el Vial 2, que conectaría el eje norte/sur (Vial 1) con la "carretera de la Universidad".
- En la **Alternativa 2**, el movimiento este/oeste es más directo, presentando en el tramo final entre las rotondas más al este, así como en el vial de conexión con la "carretera de la Universidad" (Vial 2), pendientes más elevadas. El cruce de los tres viales se resuelve en una sola glorieta.
- En la **Alternativa 3**, el vial transversal, que afectaría a zonas del Campus de la Universidad de Navarra, requiere un mayor movimiento de tierras y, en consecuencia, unos impactos superiores a los de las otras alternativas. Por otra parte, el movimiento este/oeste prima sobre el movimiento Vial 3/Vial 1 en dirección sur, obligando ello a desviar la carretera a Cordovilla en unos 200 metros para que enlace con la glorieta de intersección de los tres viales.

El Estudio Informativo, tras el análisis multicriterio, concluye que tanto la Alternativa 1 como la 2 pueden ser seleccionadas, ya que sus características en conjunto son similares y parecen las más adecuadas para el objetivo deseado.

Por otro lado, el Estudio de Impacto Ambiental realizado considera que la mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental es la Alternativa 1.

El Estudio Informativo se declaró como PSIS mediante Acuerdo de Gobierno el 17 de noviembre de 2007.

## Variante de Irurita y Elizondo

Carretera N-121-B, en el final de la Variante de Arraioz y el núcleo urbano de Elbete

ESTUDIO INFORMATIVO  
APROBADO

Redactor del proyecto  
PEYCO

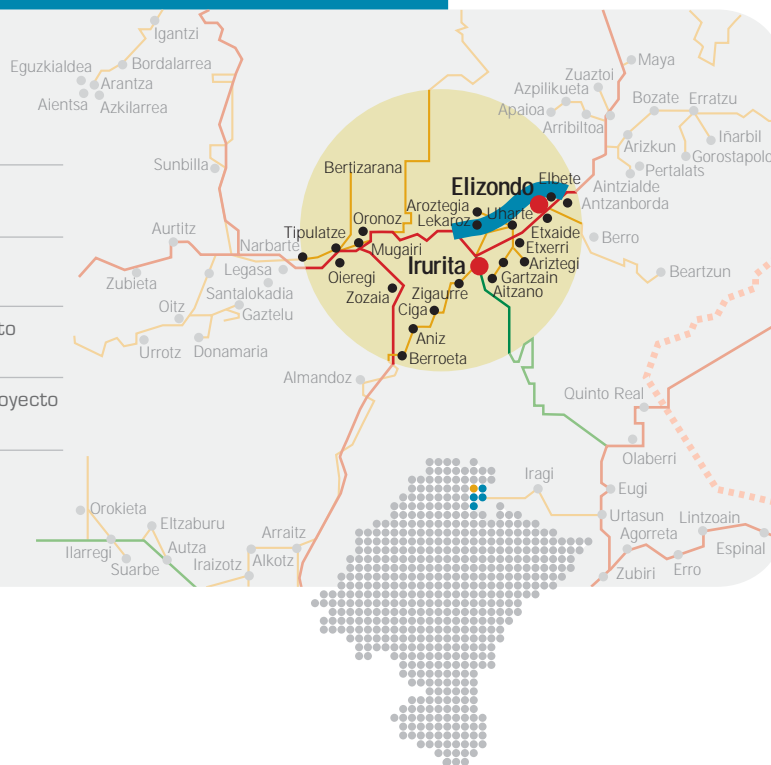
Presupuesto Base de Licitación  
9.551.603 euros

Fecha contrato proyecto  
9 de octubre de 2007

Fecha aprobación técnica proyecto  
Pendiente

Fecha de aprobación definitiva proyecto  
Pendiente

Longitud  
5.962 metros



El II Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009 contempla, entre sus actuaciones, la ejecución de la Variante de Irurita-Elizondo en la carretera N-121-B, localizada en el fondo del valle del río Baztán, entre el final de la Variante de Arraioz y el núcleo urbano de Elbete.

El principal objetivo es reducir los problemas de seguridad de la circulación y peatonal en una travesía con una intensidad diaria de más de 4.500 vehículos de los cuales un 5% de vehículos pesados.

Como primera fase se ha realizado un Estudio Informativo contemplando las distintas alternativas de trazado posibles con el objeto de seleccionar la más apropiada y definir las medidas de prevención y protección ambiental que será necesario tener

en cuenta. Las cuatro alternativas estudiadas, todas con longitudes totales entorno a 6 kilómetros, que resuelven las intersecciones mediante glorietas a nivel y una sección de dos carriles de 3,5 m y dos arcenes de 1,5 m, han sido las siguientes:

### Alternativa 1

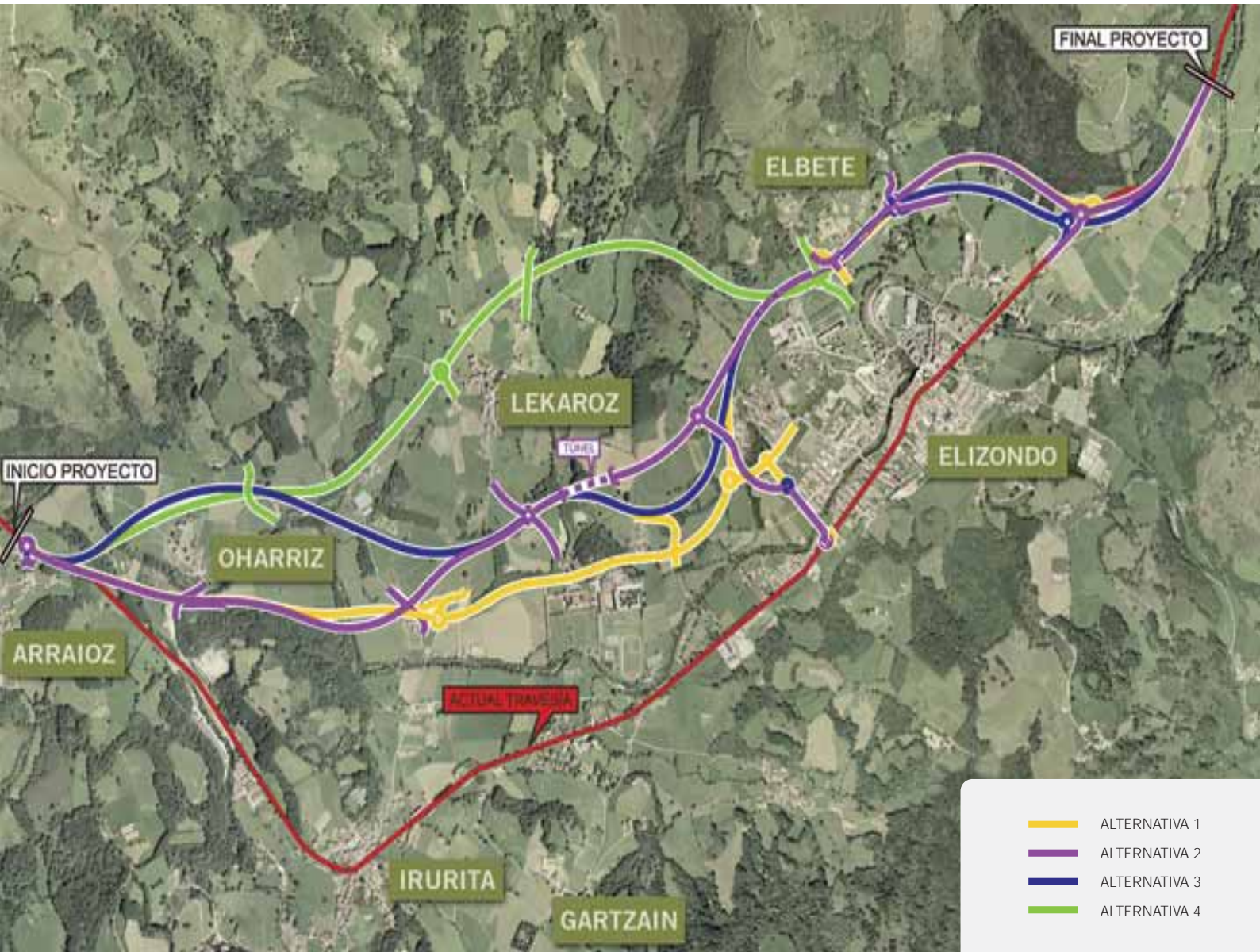
El trazado de esta alternativa se ha orientado hacia el máximo aprovechamiento de la reserva viaria contemplada en el Plan Municipal de Baztán.

### Alternativa 2

Esta alternativa pretende evitar los inconvenientes que presenta la alternativa 1 a su paso por zonas con afecciones o accesos conflictivos, pero manteniendo en todo lo posible la premisa de aprovechar la reserva viaria contemplada en el Plan Municipal de Baztán.

### Alternativa 3

Con esta alternativa también se ha pretendido evitar los inconvenientes que presenta la alternativa 1, pero sin asumir como premisa el aprovechamiento de la reserva viaria contemplada en el Plan Municipal de Baztán.



#### Alternativa 4

Con la alternativa 4 se ha buscado alejar lo más posible la traza del núcleo urbano, de manera que la nueva carretera no forme una barrera entre Lekaroz y el resto de los núcleos urbanos, y se reduzca, de esta manera la afección de las vías de comunicación más transitadas.

La solución mejor valorada ha resultado ser la Alternativa 2. Esta alternativa es la que mejor ponderación ha obtenido en cuanto a los criterios establecidos sobre Medio Receptor (naturales, socioeconómicos y patrimoniales) y sobre aspectos Económicos.

Este Estudio Informativo fue declarado como PSIS por Acuerdo de Gobierno el 19 de marzo de 2007.



## Variante de Irurtzun e Izurdiaga

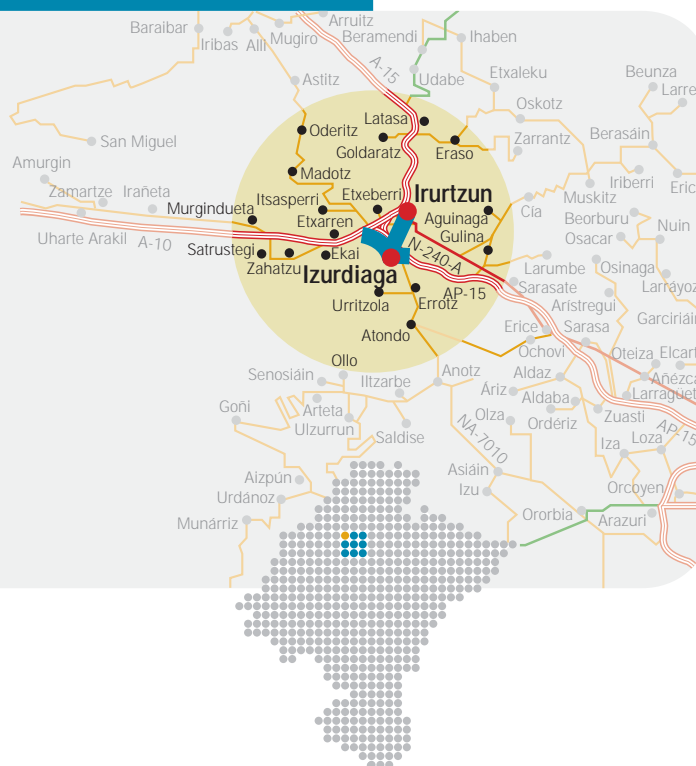
Carretera NA-7010, Astráin-Irurtzun,  
cruce con la N-240-A

ESTUDIO INFORMATIVO  
APROBADO

Redactor del proyecto  
PEYCO

Presupuesto Base de Licitación  
Pendiente euros

Fecha contrato proyecto  
14 de julio de 2005



La carretera NA-7010, Astráin-Irurtzun, atraviesa los núcleos de Errotz, Izurdiaga e Irurtzun, soportando en la actualidad un elevado tráfico de vehículos pesados generado por la explotación de la cantera de Oskia situada al sur de Errotz.

El tráfico generado por esta explotación, con dirección Vitoria y San Sebastián, utiliza necesariamente dicha carretera hasta el cruce con la N-240-A, situado en el núcleo de Irurtzun, para tomar desde ese punto la Autovía a San Sebastián o la Autovía a Vitoria.

El tráfico con destino Pamplona, puede utilizar el mismo recorrido que el antes indicado hasta la N-240-A, para continuar por esta carretera, cruzando el núcleo urbano de Irurtzun, hasta Pamplona o, alternativamente, utilizar

la carretera NA-7010 Irurtzun-Astráin que, a partir de Ororbía, conduce a Pamplona. En todos los casos, salvo en el último de los descritos, el tráfico atraviesa los núcleos de Errotz, Izurdiaga e Irurtzun generando una serie de inconvenientes que el Estudio trata de solventar en la mayor medida posible.

En consecuencia, el objeto del Estudio es la definición, el análisis, la valoración y comparación de las posibles soluciones para la variante de la NA-7010 a su paso por las localidades citadas.

A tal efecto, se han estudiado diversas alternativas agrupadas según tres corredores denominados Este, Oeste y corredor Norte, que tratan de conectar, en forma de variante de población, la carretera NA-7010 con las vías de comunicación rodada a San Sebastián, Vitoria y Pamplona, es decir con la Autovía de Leizaran (A-15), la autovía de la Barranca (A-10) y, en el caso de Pamplona, con la Autopista de Navarra (AP-15) y la carretera Pamplona-Vitoria (N-240-A).

El corredor Este representa la distancia más corta entre la NA-7010 y la AP-15 y N-240-A, constituyendo el enlace de Gulina, que habría que transformar,

el punto de contacto con la AP-15 y N-240-A y, por ende, con todos los trayectos a San Sebastián, Vitoria y Pamplona. Este corredor agrupa tres alternativas -la Este 1, la Este 2 y la Este 3- que arrancan todas ellas en un punto de la NA-7010 situado entre la cantera de Oskía y el núcleo de Errotz.

El corredor Oeste presenta dos alternativas cuya única diferencia estriba en el paso por Urritzola, lugar en que una de las alternativas lo bordea por el norte y la otra por el sur.

Para el corredor Norte se estudian hasta seis alternativas, que discurren en cierto modo "en paralelo" con la NA-7010, y que son el resultado, a su vez, de la combinación de "subalternativas".

La suma total de las puntuaciones adjudicadas a cada una de las alternativas conforme al análisis multicriterio, da como resultado que la alternativa más valorada, 3.865 puntos, es la N1-N3 -recorrido que discurre al este de Itzurdiaga y, posteriormente, entre el área industrial de Irurtzun y el suelo urbano de la localidad-, siguiéndole la alternativa Este 3 con 3.781 puntos.

