



C/Iturrama 18 1º-B, 31007 Pamplona  
Tfno 948175049 Fax 948177883  
Email : [adecana@adecana.es](mailto:adecana@adecana.es)  
[www.adecana.com](http://www.adecana.com)

**AL DEPARTAMENTO DE COHESIÓN TERRITORIAL Y SU  
CONSEJERO BERNARDO ZIRIZA PÉREZ, Y A LA  
DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS  
DEL GOBIERNO DE NAVARRA**

D. Carlos Irujo Beruete, con DNI 15.831.571G, en nombre y representación de **LA ASOCIACIÓN DE CAZADORES NAVARROS "ADECANA"** con CIF nº G31469976, con domicilio a efecto de notificaciones en Pamplona, en la calle Iturrama nº 18, 1º B, 31007, Tfno. 948175049, y mail [adecana@adecana.es](mailto:adecana@adecana.es), ante el mismo acudimos y **EXPONEMOS:**

Que habiendo sido sometido a información pública en el Boletín Oficial de Navarra la **ORDEN FORAL 27/2020, de 8 de junio, del Consejero de Cohesión Territorial, por la que se procede a la aprobación provisional del proyecto de "Conversión de la carretera N-121-A, Pamplona-Behobia, en vía 2+1 entre el p.k. 10+500 (travesía de Olave) y el p.k. 22+500"**, interesa a nuestro derecho el formular a la misma las siguientes

## ALEGACIONES

### **PRIMERO.- ANTECEDENTES:**

Es público y notorio de que la fauna ocasiona en Navarra más de 500 accidentes al año, siendo esto muy preocupante, ya que el número de ejemplares de jabalíes, ciervos y corzos cada vez van en aumento, por lo que en vez de poner barreras al monte, lo que hay que hacer es minimizar todo lo posible las afecciones que causan en los accidentes de carretera instando pasos de fauna para conectar los hábitats que con estas obras publicas se están fragmentando.

A pesar de que esta es una zona de gran conflictividad no vemos que en las zonas de más afección como son los tramos 1 y dos no se haya previsto ningún paso elevado de fauna, ni siquiera otros subterráneos de menor coste. No hay más que ver el resultado que se está obteniendo con el paso elevado del alto de Loiti, o los pasos subterráneos que se han construido en las autovías del Pirineo que tanto beneficio están teniendo para los animales y los conductores.

Hemos de indicar que la carretera N 121-A, la cual une Pamplona con la frontera con Guipúzcoa, soporta una gran cantidad de trafico al ser un eje prioritario tanto de trafico particular como de transporte de mercancías, atravesando varias zonas en la que al haber grandes bosques y praderas habitan en esta zona una gran cantidad de fauna de caza mayor, principalmente jabalíes, ciervos, corzos y zorros, así como otras especies protegidas que son atropellados cuando cruzan la misma, por lo que en cualquier modificación que se efectué en la citada vía en base al cumplimiento de la normativa aplicable y la seguridad de las personas y los perjuicios materiales que ello implica hay que poner el máximo interés y trabajo para minimizar al máximo los frecuentes accidentes que a lo largo de los años vienen produciéndose en esta vía tan frecuentada.

La carretera N121A cruza la zona norte de Navarra con una densidad de tráfico de 11.000 vehículos diarios, de los cuales unos 2400 son camiones. Esto significa que cada hora pasan por esta carretera unos 458 vehículos, 7-8 por minuto o un vehículo cada 8 segundos de media. Con estos datos nos podemos imaginar lo que significa para la fauna llegar a las inmediaciones de esta carretera y ver la dificultad en atravesarla.

Si bien en la zona al norte de Belate existen muchos túneles y viaductos que permiten el paso de la fauna bien por encima o por debajo de esta vía, planteándose muchas soluciones para impedir los atropellos, observamos que contrariamente a lo anterior en lo proyectado de pasos de fauna entre Sorauren y el puerto de Belate deja mucho que desear al no haberse proyectado en esta zona los

pertinentes pasos de fauna, cuando precisamente esta es la zona donde los datos y estudios demuestran una gran conflictividad que es preciso modificar.

## **SEGUNDO.**

Centrándonos en la Aprobación Provisional de este segundo tramo hemos de indicar que La N-121-A dispone de numerosos puentes, túneles y viaductos entre Belate y la muga con Gipuzkoa, que en cierto modo permeabilizan esta infraestructura

### 1.-Antecedentes

La carretera N-121-A cruza el norte de Navarra con una densidad de tráfico de 11.000 vehículos diarios, de los cuales unos 2400 son camiones. Transcurre por una zona montañosa en la que hay distintos espacios incluidos en la Red Natura 2000 y hay una gran diversidad de especies de flora y fauna.

### 2.- Problemática actual y valoración del proyecto de mejora.

Desde la salida sur del túnel de Belate hasta los túneles de Ezkaba, la N-121-A apenas dispone de zonas permeables a la fauna, lo que la convierte en un sumidero para muchas especies de animales, y una de las principales causas de los numerosos accidentes de tráfico que se dan en esta vía. Hay que destacar el elevado número de colisiones con corzo, jabalí y ciervo, especialmente peligrosas para la seguridad vial por su gran tamaño.

El tramo entre Olabe y el cruce de Lantz es un tramo en el que ha habido numerosos accidentes con especies de fauna silvestre. Es importante destacar que esta vía se construyó en su día sin pasos específicos para la fauna, lo que está causando innumerables problemas. En el momento actual se plantean trabajos para mejorar esta infraestructura, siendo muy adecuado para subsanar las graves deficiencias que ha tenido esta vía hasta ahora.

3.-El proyecto constructivo de conversión de la carretera N-121-A en vía 2+1, **prevé instalar una barrera metálica en la mediana** a lo largo del tramo para evitar choques frontolaterales. **Esta infraestructura interrumpirá el importante flujo actual de animales a ambos lados de la vía. Impedir sus desplazamientos colocando una nueva barrera traerá efectos difíciles de evaluar.**

Normalmente, los animales accederán a la N-121-A para cruzarla, y al encontrar la barrera de la mediana buscarán a lo largo de ésta un paso para cruzar la vía, permaneciendo en la calzada hasta encontrar pasos específicos o tramos o zonas sin mediana, **convirtiéndose en un peligro para la seguridad vial.** Está demostrado que, una barrera, aunque fuera un simple alambre, provoca que los animales se detengan ante ella, y decidan por donde pasar, mientras tanto, **el tiempo que permanecerán**

**los animales en la calzada de 3 carriles será superior**, aumentando por tanto el riesgo de accidentes.

4-. En el periodo de **alegaciones al EAA** del proyecto de este tramo durante la primavera de 2019, se presentaron numerosas alegaciones **solicitando que se construyan pasos de fauna y vallado perimetral**. Alegaciones hechas desde **ayuntamientos de la zona, concejos en representación de numerosas personas, sociedades de cazadores de la zona, Adecana, ecologistas, particulares...**

5-. El Pleno del **Parlamento aprobó** en octubre de 2019, **por unanimidad** una resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a “realizar una serie de medidas dirigidas a mejorar los niveles de seguridad viaria en los tramos más conflictivos de la N-121-A, contemplando la **colocación de vallado cinético y la construcción de ecoductos o pasos para fauna**, porque además de evitar accidentes de tráfico ayudan a salvar animales”.

6-. Un informe de la Policía Foral indica que **uno de los tramos de mas Accidentabilidad con fauna en Navarra**, está en la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia) que sumó desde 2009 hasta 2014, en el tramo que va desde Sorauren a Endériz, **44 accidentes**.

Año tras año va aumentando el número de accidentes con fauna hasta los 3-4 accidentes registrados al día que tenemos en la actualidad en Navarra.

7-. Durante el verano de 2019 se realizaron varios informes técnicos encargados por el GN, como el **Estudio Ampliatorio de Fauna y el Informe de Sección de Gestión Zona Cantábrica** p.k. 10+500 y p.k. 22+500 , estos informes, indican sin ninguna duda **que es imprescindible dotar a esta carretera de pasos de fauna** e indica en que puntos.

Propuesta de actuación para mejorar la N-121-A entre el pk10+500 y el Pk 22+550.

Desde la Sección de Gestión de la Comarca Atlántica se considera que es imprescindible dotar a esta infraestructura de los pasos de fauna y demás estructuras necesarias para permeabilizar la infraestructura y al mismo tiempo, mejorar la seguridad de los usuarios.

Tras visitar el área de actuación, en el tramo 2 de la N-121- A, siguiendo las

Prescripciones Técnicas Ministerio de Medio Ambiente, se considera que debería valorarse:

1- La construcción de un paso inferior específico en el tramo Pk 12-13, coordinada

UTM de referencia 613368 – 4750788. **(No aceptada y no incluida en el proyecto, creando un tramo de concentración de accidentes, desde el p.k. 10+500 hasta el p.k. 13)**

2- La adecuación como pasos de fauna, de las estructuras ya existentes:  
- Viaducto

En Pk 15 (UTM 612919 – 4753138). - Bóveda sobre el río Mediano a la altura del Pk 17,8

(UTM 613310 – 4755466). - Puentes sobre el río Mediano a la altura del Pk 18,2 (UTM

613023 – 4755844). - Badén (acceso caserío Etxaide) y bóveda en confluencia de regata Etxaide con río Mediano a la altura del Pk 19 (UTM 612919 – 4756628). - Bóveda sobre el Río Mediano antes del desvío a Lantz, a la altura del Pk 22 (UTM 611887 – 4759135).

**(Aceptadas tras los informes técnicos y las alegaciones recibidas.)**

3-La instalación de un vallado perimetral a lo largo de la vía y barreras canadienses en los puntos de acceso y salida a la vía, tales como cruces con otras vías y caminos, para impedir el acceso de la fauna silvestre a la plataforma de rodadura. El vallado perimetral además servirá para dirigir la fauna silvestre a los pasos de fauna, mejorando su funcionalidad. Este vallado es especialmente importante en el entorno del Pk 15,5 debido a la elevada mortalidad de fauna silvestre registrada en este tramo. **(El Informe de Afecciones Ambientales, se vallan unos tramos y otros no)**

8-. Tramo: Burutain- Etulain

–P.K. 16+200-P.K. 17+400: sección transversal de dos carriles sentido Pamplona y uno sentido Irún y mediana de 2 m de anchura con barrera metálica. Para evitar la afección ambiental provocada por la ejecución de nuevos terraplenes, en el margen derecho se proyectan 225 m de muros para contener la ampliación de plataforma.

-El Informe de Afecciones Ambientales Actividad: Proyecto de trazado de conversión de la carretera N-121 A en vía 211 entre PK 10+500-22+500, dice que; Se analizará la posibilidad de instalar un paso inferior de dimensiones mínimas 7 x 3,5 en el PK 16+800, punto de la carretera sobre relleno en vaguada que se salva con sendos muros de escollera en ambas márgenes.

9.-El Informe de Afecciones Ambientales Actividad: Proyecto de trazado de conversión de la carretera N-121 A en vía 211 entre PK 10+500- 22+500, dice que; "Los puntos 9º y 10º de la alegación del ayuntamiento de Olaibar hacen referencia a la necesidad de construir y adaptar pasos inferiores existentes que pudieran ser utilizados por la fauna para el cruce de la carretera. Y pide un paso inferior de 15x3,5 metros en el p.k. 11+930 a la altura de la regata Oianondo. A este respecto se informa que, en efecto, resultaría imprescindible su

ejecución, en especial en el tramo entre los PPKK 10+550 y 13+000 con ausencia de estructuras que permeabilizan la vía para la fauna.”

Se instalarán vallados perimetrales para grandes mamíferos en □ los siguientes tramos: □

PPKK 12+906 – 13+000, cerramiento en el entorno de la regata Beraiz. □  
PPKK 13+100 –

15+125 □ PPKK 16+750 – 16+850, sólo si se construye entre ambos PPKK un paso inferior □ PPKK 17+700 – 21+140 “

**Como se ve desde el PPKK 10+500 hasta el PPKK 12+906 y desde el PPKK 15+125 hasta el PPKK 17+700 no se incluye vallado perimetral pero se mantiene la barrera vertical en la mediana. Se van a crear en estos dos tramos zonas concentración de accidentes con fauna.**

Es por ello y basándonos en los **Informes Técnicos Medioambientales que acompañan a este proyecto y que consideran imprescindible dotar a este proyecto de pasos de fauna** y para incidir positivamente en el **objetivo de las obras que es aumentar la seguridad vial en la N-121-A;**

Solicitamos que se incluya en este proyecto;

-Un **PASO INFERIOR MULTIFUNCIONAL** a la altura de la regata Oianondo, en el **p.k. 11+930** de la N-121-A

Este paso daría salida a la misma regata Oianondo y a la fauna que cruzaría la carretera por un lugar seguro.

Esta regata, durante las lluvias de noviembre de 2019, iba creando una ancha lámina de agua por encima de la N-121-A.



Este paso según las directrices del ministerio, PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL DISEÑO DE PASOS DE FAUNA Y VALLADOS PERIMETRALES (SEGUNDA EDICIÓN, REVISADA Y AMPLIADA) , debería de tener unas medidas recomendadas de **15 metros de ancho por 3,5 de altura**, debido a la presencia de ciervo, medidas que son de indispensable aplicación para garantizar la efectividad del mismo.

Así mismo, para que este paso sea efectivo, debería de instalarse un vallado perimetral enterrado 30 cms y de altura de 2,20 metros debido a la presencia de ciervo, desde Olabe hasta el cruce de Enderiz, donde ya está prevista la colocación de vallado perimetral desde la regata de Beraiz. Este vallado debe de acompañarse de pasos canadienses en todas las intersecciones.

Este vallado además de impedir que la fauna acceda a la carretera, la dirigirá a este paso seguro, evitando riesgos en la circulación y le dará acceso al río Ultzama a la fauna que a diario se desplaza hasta él o viene de él. Es de suma importancia la función del río Ultzama en esta zona donde las pequeñas regatas que vierten a él, se suelen secar algún periodo del año.

-Un **PASO INFERIOR ESPECIFICO PARA FAUNA** de dimensiones mínimas recomendadas debido a la presencia de ciervo de **15 x 3,5** debido a la presencia de ciervo, medidas que son de indispensable aplicación para garantizar la efectividad del mismo, **en el PK 16+800**, punto de la carretera sobre relleno en vaguada que se salva con sendos muros de escollera en ambas márgenes.

-Colocación **vallado perimetral y pasos canadienses desde Olabe hasta la regata de Beraiz**, dándole continuidad al vallado perimetral propuesto desde esta regata de Beraiz hasta el viaducto de Ostiz-Burutain **y de ahí hasta el cruce de Etulain; dejando la totalidad del tramo 2 con vallado perimetral, hasta el p.k. 22+500 y evitando así los Tramos de Concentración de accidentes con Fauna que se crearían de mantener tal cual el proyecto, con tramos con barrera en la mediana y sin vallado perimetral que lleven a los animales a lugares de paso seguro.**

### **TERCERO.-**

Tal como consta en la información del Gobierno de Navarra a través de los atestados y los estudios y actuaciones realizadas en los últimos años han ocurrido una gran cantidad de accidentes de este tipo, por lo que es necesario el mejorar en lo posible este proyecto mediante la inclusión de los correspondientes pasos de fauna y métodos complementarios que echamos en falta en la misma.

**EN PRIMER LUGAR** reiteramos en hacer mención a los estudios previos que tratan este problema concretamente al informe encargado por el Departamento de Obras Públicas, Transportes, y Comunicaciones del Gobierno de Navarra titulado “**ESTUDIO DE LAS RELACIONES ENTRE LA FAUNA SILVESTRE Y LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA**”, cuyo autor es el equipo de trabajo de Jesus Elosegui Aldasoro en donde se estudia este problema y las soluciones a adoptar al respecto.

**EN SEGUNDO LUGAR** hacemos mención al **INFORME DE IDENTIFICACIÓN DE PASOS DE CRUCE FRECUENTE DE FAUNA CINEGÉTICA EN LA RED FORAL DE CARRETERAS DE NAVARRA DE NOVIEMBRE DE 2017**, en donde constan los accidentes y sus puntos kilométricos de esta carretera donde han ocurrido accidentes, y que tendrán que ser tenidos en cuenta para la elaboración de este proyecto y su puesta en práctica.



**Informe de identificación de pasos de cruce  
frecuente de fauna cinegética en la Red Foral de  
carreteras de Navarra**

**Noviembre 2017**

Msj. C004H rev1

20 de noviembre de 2017

N121A	9.3	10.2	16	0.9	17.8
N121A	7.3	8	9	0.7	12.9
N121A	12	12.9	8	0.9	8.9
N121A	17	17.2	8	0.5	16
N121A	10.8	11	6	0.5	12
N121A	24.5	25	5	0.5	10
N121A	37.8	38	5	0.5	10
N121A	17.8	17.9	3	0.5	6
N121A	21.8	22.1	3	0.5	6
N121A	39.8	40	3	0.5	6
N121A	18.8	18.9	2	0.5	4
N121A	22.9	23	2	0.5	4
N121A	26.2	26.2	2	0.5	4
N121A	6	6	1	0.5	2
N121A	11.5	11.5	1	0.5	2
N121A	15.5	15.5	1	0.5	2
N121A	16	16	1	0.5	2
N121A	19.9	19.9	1	0.5	2
N121A	23.5	23.5	1	0.5	2
N121A	27	27	1	0.5	2
N121A	35.2	35.2	1	0.5	2
N121A	36.7	36.7	1	0.5	2
N121A	37.3	37.3	1	0.5	2
N121A	39	39	1	0.5	2
N121A	40.6	40.6	1	0.5	2
N121A	42.4	42.4	1	0.5	2
N121A	46.9	46.9	1	0.5	2
N121A	48.2	48.2	1	0.5	2
N121A	50	50	1	0.5	2
N121A	53.3	53.3	1	0.5	2
N121A	59.8	59.8	1	0.5	2
N121A	61.3	61.3	1	0.5	2
N121A	64.9	64.9	1	0.5	2
N121A	68	68	1	0.5	2

**GEOCISA**

Anejo 2

Ref.: Ref.:12737(12) - 17

*Identificación de pasos de cruce frecuente de fauna cinegética*

---

N121A	68.5	68.5	1	0.5	2
-------	------	------	---	-----	---

**EN TERCER LUGAR** hacemos mención al **ESTUDIO DE SEGURIDAD VIAL EN LA RED DE CARRETERAS DEL GOBIERNO DE NAVARRA DURANTE EL PERIODO 2012-2016**, copia del cual se aporta como **DOCUMENTO N° UNO** donde en su página 18 se hace constar que la N 121 A es una de los tramos de más alta concentración de accidentes identificados, constando como punto kilométrico de inicio del TCA el Km 64,3, el final el 65,7, habiendo habido incluso dos fallecidos en este tramo en los últimos 5 años, 2 heridos graves, por lo que vemos primordial promover actuaciones que echamos en falta ya que es mucho más importante la salvación de vidas humanas que el importe económico que cueste este importante proyecto.

**EN CUARTO LUGAR**, hacemos mención al Estudio realizado por la empresa pública Gestión Ambiental Navarra en el que constan La gran cantidad de accidentes que han tenido lugar en esta carretera con ciervos, corzos, jabalíes y zorros desde el año 2000 hasta el 2016, adjuntando en prueba de ello como **DOCUMENTO N° TRES** el Plano donde se ubican las colisiones que han tenido lugar y su ubicación espacial en la citada vía, pudiendo observarse en el mismo la “bomba de relojería” que son la zona entre **Sorauren y Olave, de Olave hasta Enderiz, de Ostiz hasta Burutain, de Etxaide hasta Lanz, y de ahí hasta Arraitz**, comprobando las pocas actuaciones que se han presupuesto en esta zona al contrario de lo que ocurre en el tramo 4 y 5 donde se trabaja mucho más el tema en base a que la orografía es mucho más favorable.

**EN QUINTO LUGAR**, alegar que en virtud de lo establecido en la LEY FORAL 17/2005, DE CAZA Y PESCA DE NAVARRA, su artículo 86 recientemente modificado ha regulado la normativa aplicable a este asunto de la siguiente forma:

“Artículo 86. Daños causados por la fauna cinegética.

1. Los daños causados por la fauna cinegética en accidentes de carretera, se indemnizarán de acuerdo a lo establecido en la normativa básica sobre seguridad vial.

La normativa básica sobre seguridad vial es el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En su Disposición adicional séptima Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas se establece lo siguiente:

“En accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas en las vías públicas será responsable de los daños a personas o bienes el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales que irrumpen en aquéllas.”

No obstante, **“será responsable de los daños a personas o bienes el titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno cuando el accidente de tráfico sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas antes de aquél.”**

*“También podrá ser responsable el titular de la vía pública en la que se produzca el accidente como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo, en su caso, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos.”*

En relación a ello hemos de incidir en un aspecto que la falta de pasos de fauna va a incidir mucho en los perjuicios que ello va a ocasionar a las sociedades de cazadores adjudicatarias de los aprovechamientos cinegéticos de los cotos de caza por los que discurre la carretera 121-A, y es que la normativa aplicable a la responsabilidad por estos accidentes de tráfico atribuye esta a los cazadores en el caso de que haya habido batidas de caza mayor organizadas que tengan relación con el accidente, y si tenemos en cuenta que tal como consta en la Orden de Vedas se permite la caza del jabalí desde el 15 de agosto hasta el último domingo de febrero de cada año, y como por la gran cantidad de animales que hay que extraer se cazan todos los jueves, sábados, domingos y festivos de este periodo de tiempo, resulta que la falta de previsión de pasos de fauna que denunciarnos que existe en este proyecto, ello va a ocasionar un gran incremento de la responsabilidad de las sociedades de cazadores, cuando precisamente no somos el problema, sino parte de la solución, y esto es algo que no estamos dispuestos a aguantar.

Alegar que si no se hacen pasos de fauna, de poco sirve llenar las carreteras de Navarra de señales de cuidado paso de animales, que es lo que el Gobierno de Navarra principalmente está limitándose a hacer en vez de trabajar en aspectos de prevención como el que solicitamos que se hagan en estas alegaciones. Este tipo de señales, más si cabe si están instaladas en gran parte de la geografía navarra está demostrado que si bien algo ayudan no consiguen solucionar el problema, ya que los conductores se acaban acostumbrando a ellas, y no les hacen caso.

**EN SEXTO LUGAR** hemos de alegar que con fecha 5 de mayo de 2016 ADECANA presento en el registro un escrito solicitando que se llevaran a cabo una serie de actuaciones para minimizar este tipo de accidentes, el cual no ha sido contestado.

**Y EN SEPTIMO LUGAR** se adjunta como **DOCUMENTO Nº CINCO EL DOCUMENTO DE PRESCRIPCCIONES TECNICAS PARA EL DISEÑO DE PASOS DE FAUNA Y VALLADOS PERIMETRALES** elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno de España, que es de plena aplicación a este proyecto.

En el proyecto podemos observar que en vez de proyectarse una autovía doble como corresponde a la importancia de la vía con sus cuatro carriles, vallada en toda su longitud, y sus correspondientes pasos de fauna en los lugares más habituales de paso de fauna, y que aunque tarde más, finalmente cuando esté acabada se está proyectada como una vía dos más uno, lo cual entendemos que parte de un importante error de planteamiento que solo tiene el objeto de ahorrar en su costo. Esto opinamos que va a ser "pan para hoy y hambre para mañana", más si cabe cuando en el proyecto se diseña que en las zonas de adelantamiento donde no hay pasos de fauna se ha previsto la instalación en las zonas de adelantamiento de un vallado central que va a ocasiones que los abundantes animales que accedan a la misma en vez de cruzarla rápidamente se les obligue a que deambulen a lo largo de la misma al no poder abandonarla, agravando todavía más el problema.

Esto a nuestro entender, si no hay pasos de fauna por donde los animales puedan cruzar sin peligro la carretera es una auténtica temeridad que solicitamos que se tenga en cuenta para eliminar la peligrosidad que ello supone.

Por ello consideramos fundamental que cualquier modificación que se lleve a efecto en la misma tenga en cuenta este problema ya que la administración foral tiene el deber de minimizarlo todo lo posible.

#### **CUARTO. CONCRECIÓN DE NUESTRAS ALEGACIONES EN RELACION CON ESTE SEGUNDO TRAMO**

#### **PROYECTO DE TRAZADO ENTRE LOS PK 10.500-22.500**

A pesar de que en este segundo tramo, como en el primero, son unas de las zonas más conflictivas de Navarra por los accidentes ocasionados, observamos que no sabemos si por no incrementar costes o porque, no se proponen actuaciones ni pasos de fauna para animales cinegéticos como los jabalíes, corzos y sobre todo la gran cantidad de ciervos que habitan esta zona, todo ello probado con los informes que hay de este lugar, especialmente del estudio de los accidentes al que anteriormente hemos hecho mención.

Por ello, con el fin de arreglar esta omisión, ADECANA propone que en los puntos más conflictivos es fundamental que se adecuen pasos de fauna para evitar o por lo menos minimizar los accidentes que sin ello sin duda se van a ocasionar.

Por lo menos, tras consultar con las sociedades de cazadores de la zona y gente de estos pueblos, consideramos fundamental que se establezcan pasos de fauna y actuaciones complementarias en los alrededores del PK 17,540 (intersección de Etulain con la NA 2514), en el PK 18,10 (Viaducto sobre el río Mediano) y en el PK 21,760.

En esta zona es especialmente peligrosa la época de la primavera cuando sale el pasto en las praderas y los animales, sobre todo los ciervos acuden a las mismas a pastar, además de los jabalíes y corzos que cruzan esta zona de la carretera con frecuencia.

Siguiendo indicaciones de entendidos y habitantes de la zona, el viaducto existente que atraviesa el río Mediano ubicado en el PK 21,760, que actualmente no tiene suficiente diámetro, dado que es una zona de gran peligrosidad, sería conveniente sustituirlo por otro con más tamaño que permita el paso no solo de pequeños animales sino de los que ocasionan mayores afecciones a los automóviles como son los tan abundantes en la zona ciervos y corzos, así como de jabalíes y animales de menor entidad, muchos de ellos protegidos, todo ello como anteriormente hemos alegado complementado con un vallado de 2 metros de altura desde el cruce de Aritzu hasta el cruce de Lantz, todo ello complementado de la necesaria cubierta vegetal para que los animales puedan acudir a esta zona con más tranquilidad. Esta zona es fundamental que se actúe en la misma, al ser donde muy habitualmente ocurren accidentes con este tipo de animales, por lo que es fundamental realizar actuaciones de este tipo para minimizarlas.

Como medida complementaria a los pasos propuestos, proponeremos que como en el anterior tramo se instalen en sus márgenes adyacentes un vallado de 2 metros cuya finalidad sería para redirigir la fauna hacia las zonas de paso cuyas inmediaciones convendría desbrozar, amén de colocar en las entradas de vías secundarias pasos canadienses para impedir que accedan a la vía por ellas.

Por todo ello,

**SOLICITAMOS AL DEPARTAMENTO DE COHESIÓN TERRITORIAL Y SU CONSEJERO BERNARDO ZIRIZA PÉREZ, Y A LA DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS DEL GOBIERNO DE NAVARRA**, que por parte de ADECANA tenga por presentada estas alegaciones a la ORDEN FORAL 27/2020, de 8 de junio, del Consejero de Cohesión Territorial, por la que se procede a la aprobación provisional del proyecto de "Conversión de la carretera N-121-A, Pamplona-Behobia, en vía 2+1 entre el p.k. 10+500 (travesía de Olave) y el p.k. 22+500", las acepte y tenga en cuenta lo indicado en las mismas, y como consecuencia de ello proceda a la inclusión de las propuestas que hemos presentado para la mejora de los pasos de fauna y actuaciones complementarias que solicitamos que se incluyan en el mismo, rogando que se nos dé contestación del estudio y en su caso aceptación de las mismas.

Por ser de Justicia que se solicita en Pamplona a 21 de julio de 2019.

*Fdo.*  
*Carlos Irujo Beruete.*