



C/Iturrama 18 1º-B, 31007 Pamplona
Tfno 948175049 Fax 948177883
Email: adecana@adecana.es
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, ante el mismo acudimos y **EXPONEMOS:**

Que habiendo sido sometido a información pública en el Boletín Oficial de Navarra la **ORDEN FORAL 26/2020, de 1 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. 5+550 (glorieta de los túneles de Ezkaba) y el p.k. 10+500 (travesía de Olabe)"**, 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 efectuó 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 primer 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.

Sin embargo, 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 es una de las principales causas de los numerosos accidentes de tráfico que se dan en esta vía. Se ha recogido información sobre accidentes de tráfico de diversas especies, pero 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 Soraurén y Olabe 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.

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.

El informe técnico de noviembre de 2018, sobre la **Evaluación Técnica de la Colocación de una Barrera en la Mediana** de la N-121-A entre los p.k. 5+500 p.k. 10+500, **sobre la Fauna Silvestre** considera que **no es asumible la colocación de una barrera en la mediana** desde el p.k. 6+500 hasta el p.k. 10+500, **sin tomar medidas** como la instalación de vallados perimetrales que conduzcan a la fauna a lugares de paso seguro. E indica qué medidas se deberían adoptar en el tramo

comprendido entre el p.k. 9 hasta el p.k. 10+500 si se decide mantener la barrera en la mediana, que es lo que finalmente se ha decidido; La construcción de un paso superior en el p.k. 9+350, después la instalación del vallado perimetral y pasos canadienses en el tramo y por último la colocación de la barrera en la mediana. En este orden.

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..**

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 del Medio Natural,** estos informes, indican sin ninguna duda **que es imprescindible dotar a esta carretera de pasos de fauna** e indica en qué puntos; p.k. 9+350 y p.k. 9+950 cruce de la regata Kaskailu.

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”.

Un informe de la Policía Foral indica que **uno de los tramos de más 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 Enderiz, **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.

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;**

Por todo ello solicitamos que se incluya en este proyecto;

-Un **PASO INFERIOR MULTIFUNCIONAL** a la altura de la regata Kaskailu, en el **p.k. 9+950** de la N-121-A

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



Figura 7.6. Disposición de una acequia en uno de los márgenes de la estructura, dejando amplias franjas destinadas al paso de fauna.

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 puente de Sorauren, donde ya está prevista la colocación de vallado perimetral hasta el otro puente. Este vallado debe de acompañarse de pasos canadienses en todas las intersecciones.

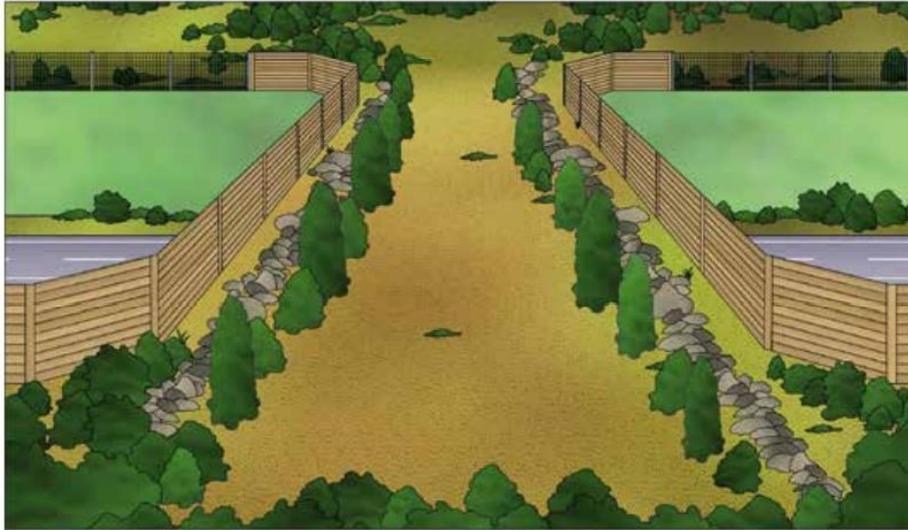
Este vallado además de impedir que la fauna acceda a la carretera, la dirigirá a este paso seguro, evitando riesgos en la circulación y le dará acceso al río Ultzama a la fauna que a diario se desplaza hasta él o viene de él. Es de suma importancia la función del río Ultzama en esta zona donde las pequeñas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

-Un **PASO SUPERIOR ESPECIFICO PARA FAUNA** en el **p.k. 9+350** aproximadamente donde técnicamente es posible instalar un paso superior específico. Siguiendo las Prescripciones Técnicas del Ministerio de Medio Ambiente las características que debería cumplir este paso superior de fauna son las siguientes: Anchura mínima de 40-50 metros, longitud de 130-140 metros, que permitiría conectar las dos laderas y salvar el río Ultzama. Lo ideal sería un paso para fauna no accesible para vehículos, revegetado con especies arbóreas y arbustivas

autóctonas y acompañado de un cierre perimetral que encauce a los animales al paso.

FICHA 2

PASO SUPERIOR ESPECÍFICO PARA LA FAUNA



-Coloquen **vallado perimetral y pasos canadienses**, dándole continuidad al vallado perimetral propuesto en la variante de Soraurén **hasta la zona de Orikain** donde debe habilitarse un paso seguro de fauna y de ahí hasta el túnel de Ezkaba si se ve necesario.

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

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 presupuestado 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 PRIMER TRAMO

PROYECTO DE TRAZADO ENTRE LOS PK 5+550-10+500

Tal como consta en la documentación que consta en el Gobierno de Navarra parte de la cual hemos aportado, esta zona de 5 kilómetros tiene una alta accidentabilidad, sobre todo en dos zonas muy concretas y muy conflictivas donde ha habido estos años muchos accidentes, que son entre el Hotel Aguirre y la entrada de Sorauren donde la presa del Río Ultzama, y otro en la recta que va hasta Olabe.

Dado que en el Proyecto, a diferencia de otros de otros tramos, nada se indica al respecto, desde ADECANA solicitamos que se construya un **PASO ELEVADO PARA PASO DE FAUNA A LA ALTURA DE LA PRESA DE SORAUREN** que tras consultar con otros alegante interesados opinamos que debería tener 50 metros de anchura donde se plantarían como correctamente ya se ha instalado en el alto de Loiti una serie de arbolado y matorral autóctono para que los animales que lo crucen lo hagan con más tranquilidad.

Asimismo proponemos que en el otro punto problemático e proyecte y construya otro **PASO SUBTERRANEO EN LA RECTA QUE VA HASTA LA POBLACIÓN DE OLABE** de por lo menos 15 metros de anchura y suficiente altura para que puedan pasar por el los ciervos.

Además de ello, como complemento de lo anteriormente solicitado sería muy interesante que para redirigir a los animales a estos pasos se instale a lo largo de estos 5 kilómetros un vallado de por lo menos 2 metros de altura para impedir que los ciervos y corzos lo salten con facilidad, como ocurre por ejemplo en la Autovía del Camino que con una valla de 1,5 metros los corzos la saltan con facilidad ocasionando con frecuencia accidentes al ser atropellados dentro de la vía.

Imagínense que va a ocurrir si no hay estos pasos de fauna, y encima en medio de las zonas con dos carriles se instala el vallado que se pretende construir ocasionando que los animales que accedan a la vías les obligue a deambular a lo largo de la misma incrementando notablemente el riesgo de atropellos, advirtiendo de la consiguiente responsabilidad que podría tener los responsables de esta obra y sus autorizantes si por causa de este tipo de errores en el planteamiento de esta obra se produjeran consecuencias fatales que esperemos que no ocurran pero que ya se han dado en otra ocasión en esta carretera en las cercanías de las ventas de Arraitz con dos fallecidos por un accidente con una jabalí, fallos que en vez de arreglar el problema no agravasen todavía más.

Tramos con mayor concentración de accidentes

El estudio también señala varios tramos de una veintena de carreteras navarras que concentran el mayor número de accidentes por atropello de animales. El que tiene mayor siniestralidad se encuentra en la carretera N-135 (Pamplona-Francia, por Valcarlos), entre Oloki y Zubiri.

Desde 2009 se han registrado en estos 11 kilómetros un total de 109 accidentes de este tipo.

En este periodo de tiempo, se han contabilizado también 70 accidentes en la carretera NA-132-A (Estella- Vitoria), entre el cruce de Zufía y Munieta, entre Ancín y Acedo, y a la altura de Zúñiga.

La siguiente carretera con más siniestralidad por atropello de animales es la N-240-A (Pamplona-Vitoria), con 63 accidentes desde 2009 en tres tramos: Añézar-Sarasa, Erice-Sarasate y cruce de Larumbe-Aizkorbe.

En la Autovía del Camino (A-12), por su parte, sucedieron 58 atropellos a la altura de Legarda, entre

Puente la Reina y Mañeru, en las inmediaciones de Cirauqui, y en el entorno de Lazagurría.

FINALMENTE, LA CARRETERA N-121-A (PAMPLONA-BEHOBIA) SUMÓ DESDE 2009, EN EL TRAMO QUE VA DESDE SORAUREN A ENDÉRIZ, 44 ACCIDENTES.

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 26/2020, de 1 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. 5+550 (glorieta de los túneles de Ezcaba) y el p.k. 10+500 (travesía de Olave)”**, **l Proyecto de trazado de conversión de la Carretera N-121-A en vía 211 entre los PK 5.550 y el 68,440**, 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 13 de julio de 2019.

Fdo.
Carlos Irujo Beruete.
presidente