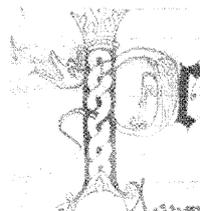


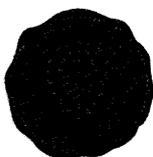


Ambito de la
Administración Foral

Expropiaciones de la Autovía de la Barranca



Marzo 1998



CÁMARA DE
COMPTOS
DE NAVARRA
NAFARROAKO
KONTUEN
GANBARA

Expropiaciones de la Autovía de la Barranca

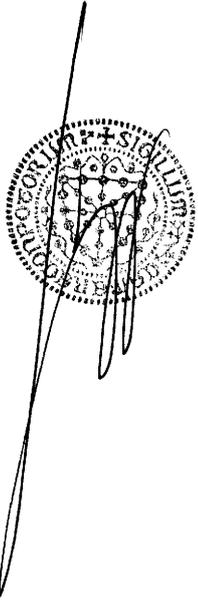
Marzo 1998



GOBIERNO
DE NAVARRA
SECRETARÍA
GENERAL

Índice

	<u>Página</u>
I. Introducción.....	3
II. Objetivos y alcance	4
III. Conclusiones y recomendaciones	5
Anexos:	
I. Descripción de los tramos de la autovía.....	12
II. Cronología de la expropiación de la Autovía de la Barranca.....	14



I. Introducción

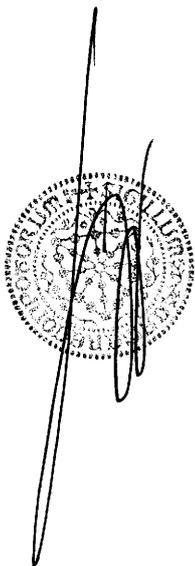
Por Resolución del Pleno del Parlamento de Navarra de 14 de mayo de 1997 se aprobaron las conclusiones relativas al dictamen de la Comisión de Investigación sobre las obras de la Autovía Irurtzun-Altsasu/ Alsasua, Autovía de la Barranca, publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra nº 36 de 21 de mayo de 1997.

Entre las referidas conclusiones aprobadas figura la novena con el siguiente tenor literal:

“Respecto a las expropiaciones, procede por parte de la Cámara de Comptos se realice un trabajo de fiscalización y un informe específico para determinar los criterios adoptados para fijar el justiprecio, y si los mismos fueron los correctos.”

La Autovía de la Barranca tal y como decíamos en el informe de fiscalización que esta Cámara publicó en noviembre de 1996, tiene un trazado de 25'9 km., distinguiéndose dos fases que a su vez tienen dos tramos cada una de ellas. La autovía propiamente dicha, continúa con otras actuaciones complementarias hasta el límite con Álava.

En el anexo I incluimos una descripción más detallada de las fases y tramos de la autovía, y en el anexo II la cronología de las expropiaciones.



II. Objetivos y alcance

De acuerdo con la conclusión novena de la Comisión de Investigación sobre las obras de la autovía de la Barranca, nuestro trabajo se ha centrado en los siguientes objetivos:

- Determinar y analizar los criterios adoptados para fijar el justiprecio y emitir una opinión acerca de su razonabilidad y corrección.

Además del objetivo anterior que recoge la petición de la Comisión, esta Cámara considera oportuno incluir como objetivos:

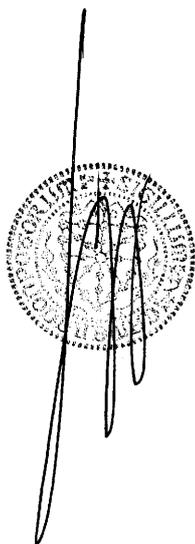
- Determinar el gasto por expropiaciones de la Autovía de la Barranca, y su adecuado registro al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 1997.

- Analizar los procedimientos seguidos en las expropiaciones y su adecuación a la legalidad vigente.

Como metodología de trabajo, se han aplicado los programas habitualmente utilizados por esta Cámara recogidos en sus programas de auditoría y desarrollados dentro de las Normas y principios de auditoría del sector público aprobados por la Comisión de Coordinación de los Órganos Públicos de Control Externo del Estado Español.

El trabajo lo ha desarrollado durante el mes de enero de 1998 un equipo integrado por dos técnicos de auditoría y un auditor, contando además con la colaboración permanente de los servicios jurídicos, informáticos y administrativos de la Cámara de Comptos.

Queremos agradecer al personal del Departamento de Obras Públicas, especialmente a la Sección de Expropiaciones la colaboración prestada en la realización del presente trabajo.



III. Conclusiones y recomendaciones

III.1. Coste total de las expropiaciones de la Autovía de la Barranca al 31 de diciembre de 1997

El gasto acumulado en concepto de expropiaciones de la autovía al 31 de diciembre de 1997 es el siguiente:

(en miles de pesetas)	
Autovía	Gasto acumulado al 31-12-1997
Fase A (Tramos I y II)	581.097
Fase B (Tramos III y IV)	759.286
Total expropiaciones Autovía Barranca	1.340.383

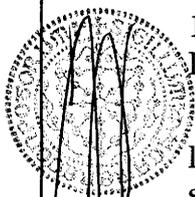
Dichos gastos están adecuadamente contabilizados por el Departamento de Obras Públicas en los diferentes ejercicios.

III.2. Revisión de la legalidad del procedimiento expropiatorio

Hemos revisado las actuaciones realizadas a partir de la Ley Foral 1/89 de fecha 28 de febrero que aprueba el Plan Global de Inversiones en Infraestructuras donde se incluye la Autovía de la Barranca.

De acuerdo con nuestra revisión, concluimos, que se han cumplido las exigencias de la Ley de Expropiación Forzosa, en adelante L.E.F., y su desarrollo reglamentario, en cuanto a la necesaria previa declaración de utilidad pública e interés social, respetándose la reserva de Ley, en virtud del artículo 10 de la citada Ley.

Elaboradas las relaciones de bienes y derechos afectados, se publicaron y sometieron a información pública, acordándose la necesidad de la ocupación, en los términos de los artículos 16 y siguientes del Reglamento de Expropiación Forzosa.

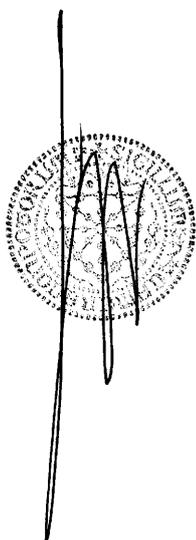


III.3. Criterios para la determinación del justiprecio

Para analizar los criterios seguidos por el Departamento de Obras Públicas y en concreto por su Sección de Expropiaciones para determinar los precios pagados en concepto de expropiaciones hemos partido de las órdenes forales que ordenan los pagos, clasificándolos según el siguiente detalle:

Actas entendimiento amistoso	Fase A: tramos I y II			Fase B: tramos III y IV			Total			Porcentajes/total
	M ²	Total pesetas	Media precio m ²	M ²	Total pesetas	Media precio m ²	M ²	Total pesetas	Media precio m ²	
Suelo Rústico	728.655	319.821.467	* 439	1.207.206	486.366.722	403	1.935.861	806.188.189	* 416	
Suelo Urbano	10.722	25.689.052	2.396	38.739	77.689.258	2.005	49.461	103.378.310	2.090	
Otros		56.003.432			163.370.597			219.374.029		
Reposición edificaciones		146.090.611						146.090.611		
Subtotal amistoso		54.634.662			727.436.577			1.275.041.139		98'7
Jurado expropiac. y otros										
Jurado		1.033.612			10.667.231			11.700.843		
Otros					4.658.790			4.658.790		
Subtotal jurado y otros		1.033.612			15.326.021			16.359.633		1'3
Total actas examinadas		548.638.274			742.762.598			291.400.872		100

* Media de precio más perjuicios y deméritos del resto de la finca y/o explotación.



Como podemos ver, hemos clasificado los pagos en concepto de suelo rústico, suelo urbano, otros y reposición de edificaciones, de acuerdo con “actas de entendimiento amistoso”, es decir de mutuo acuerdo entre la Administración y los particulares, procedimiento que representa en la Autovía de la Barranca el 98'7 por ciento en tanto que los precios abonados de acuerdo con las valoraciones del jurado de expropiación y otros, representan solamente el 1'3 por ciento del total.

Los importes de las fases A y B, y por tanto el total de actas examinadas no coinciden con el gasto total por expropiaciones mostrado en el apartado III-1 del informe donde se incluyen aproximadamente 49 millones más por gastos varios de gestión de expropiaciones.

Esta clasificación del gasto por expropiaciones de la autovía ha sido realizada por el equipo de trabajo de la Cámara a partir de las actas de entendimiento amistoso, mediante el tratamiento informático adecuado para poder proceder a su análisis.

En la Sección de Expropiaciones carecen de un programa informático para la gestión de expropiaciones, lo que obliga a realizar numerosos trabajos repetitivos de notificaciones, listados, etc. que podrían simplificarse en gran parte mediante la utilización de una base de datos.

Recomendamos que la Sección de Expropiaciones se dote de los medios informáticos necesarios para un tratamiento adecuado de la información, que simplifique los trámites administrativos y facilite la gestión de expropiaciones.

A continuación analizamos los criterios seguidos para la determinación del precio de las expropiaciones siguiendo la clasificación del cuadro resumen de pagos.

III.3.1. Fincas rústicas

En el informe del jefe de la Sección de Expropiaciones que propone el pago de la Orden Foral 595/91, primera que aprueba actos de entendimiento amistoso, se señalan genéricamente los criterios que se van a aplicar para la determinación del justiprecio como *“consecuencia de las negociaciones efectuados por la Dirección General y la Sección de Expropiaciones”*.

Fase A. El precio oscila entre 160 y 500 ptas./m², dependiendo de sus características y expectativas. El precio del suelo rústico se incrementa en un 20 por ciento en concepto de perjuicios en el resto de la finca y un 25 por ciento por demérito de la explotación, dificultad de acceso, etc.

Fase B. En el informe del jefe de la Sección de Expropiaciones en el que se propone el pago de la Orden Foral 668/93 de 1 de julio se dice que *“el planteamiento de precios ha sido el mismo que para la fase A”*. Respecto a la no actualización de precios en el IPC se argumenta que en los dos años transcurridos *“los precios de los terrenos agrícolas han sufrido un gran bajón, mucho mayor que los porcentajes del IPC. Tampoco se consideró prudente ajustarlos a la baja, por el rechazo en bloque que podía ocasionar. Únicamente se ha mejorado un poco el precio de los terrenos anexos a granjas, porque en ellos no se ha dado la caída de precios, por lo menos tan acentuados que en los agrícolas”*.

A partir del análisis realizado en las expropiaciones de suelo rústico de las fases A y B y sus correspondientes tramos llegamos a la siguiente conclusión:

El suelo rústico se ha valorado en razón de su calidad, destino y ubicación dentro de los límites establecidos en la Orden Foral 595/91 ya comentada, modulándose pequeñas diferencias de valoración en razón de evitar diferencias bruscas en la valoración de fincas colindantes o por otros motivos.

Los precios pagados presentan una distribución muy uniforme y las desviaciones al alza están informadas previamente, siendo lógica la argumentación empleada.

III.3.2. Fincas urbanas

El precio de las fincas urbanas viene determinado en la misma Orden Foral 595/91, estableciéndose entre 1.500-2.200 ptas./m², dependiendo de sus características y expectativas.

A partir del análisis realizado en las expropiaciones de suelo urbano de las dos fases A y B y sus correspondientes tramos, llegamos a la siguiente conclusión:

El terreno urbano que tiene escasa incidencia cuantitativa en la traza de la autovía, ha sido valorado de una manera muy uniforme dentro de los límites establecidos en la Orden Foral. Las desviaciones al alza o a la baja sobre dichos precios están adecuadamente informadas, siendo lógica la argumentación empleada.

III.3.3. Otros conceptos

El concepto de otros, incluye varios conceptos a expropiar cuyo detalle es el siguiente:

Concepto	Fase A	Fase B	Total pesetas
	Tramos I y II	Tramos III y IV	
Apoyos eléctricos	690.000	224.000	914.000
Indemnización línea eléctrica	1.106.901		1.106.901
Servidumbre área línea eléctrica	1.026.592	3.184.506	4.211.098
Líneas telefónicas	306.444		306.444
Servidumbre subterránea línea tfca.	256.479	165.000	421.479
Arbolado	5.080.400	14.165.100	19.245.500
Muros	470.000		470.000
Cierres	6.103.500	3.811.950	9.915.450
Construcciones	11.305.000	83.040.378	94.345.378
Conduc. agua serv. acueducto	89.088	18.060	107.148
Indemnizaciones ganaderas	18.401.059		18.401.059
Cosechas	896.577		896.577
Drenajes	3.180.000	335.000	3.515.000
Variación forma, partición, etc.	6.303.153	4.853.298	11.156.451
Sin clasificar	788.239	53.573.305	54.361.544
Total	56.003.432	163.370.597	219.374.029

De acuerdo con el trabajo realizado en estos conceptos, llegamos a la siguiente conclusión:

Los precios pagados son razonables y uniformes, y las desviaciones al alza o a la baja sobre dichos precios están adecuadamente informados mediante una argumentación lógica.

Dentro del concepto construcciones, en la fase B se incluyen 30'2 millones de indemnización por tres viviendas expropiadas por las que se han pagado, de 22.000 ptas./m² a 54.000 ptas./m², de acuerdo con sus características, criterio indemnizatorio que es el generalmente aplicado por la Administración.

III.3.4. Reposición de edificaciones (viviendas)

Fase A: en esta fase existen cuatro edificaciones sitas en Uharte Arakil.

Para analizar los criterios que han servido para la delimitación del justiprecio hay que remitirse a las siguientes órdenes forales:

- Orden Foral 51/91 por la que se ordena pagar a los propietarios un anticipo a cuenta del depósito previo para la adquisición de nuevos terrenos.
- Orden Foral 53/91, por la que con el carácter también de “a cuenta” se abonan cantidades para pagar los proyectos arquitectónicos de nuevas construcciones.
- Orden Foral 672/91, por lo que se les abona el Proyecto definitivo.
- Orden Foral 1237/91 que ordena abonar los actos de entendimiento amistoso.

Lo que se aplica según vemos no es un criterio indemnizatorio normalmente aplicado por la Administración, sino el criterio de reposición.

El informe del jefe del entonces Negociado de Expropiaciones sobre la citada O.F. 1237/91 indica:

“Las directrices para estas gestiones han sido dadas por la Dirección General del Departamento, enfocándose la fijación de la cuantía de la indemnización, no por el valor del bien afectado, sino por los costos de reposición de las viviendas, incluyendo todos los gastos que una edificación nueva ocasiona (terrenos, proyectos, licencias, declaración de obra nueva, escrituras, registros, etc.)”.

Por O.F. 291/92, se pagan otros gastos complementarios. La propuesta del jefe del Negociado de Expropiaciones que informa tal Orden Foral indica que:

“Influenciados los propietarios por las promesas de que se les pagarían todos los gastos, retrasadas por diversas causas la construcción de las nuevas viviendas y acuciados por la empresa constructora de la autovía, porque desalojase, ha habido que aceptar diversas indemnizaciones por construcción de infraestructuras a las nuevas viviendas, realojos temporales, traslados de enseres, alquiler temporal de almacenes, etc.”

“Como puede apreciarse son costos elevados que el suscribiente ha admitido después de gestiones que han sido desagradables y, en algún momento, muy tirantes, pero que, visto el estado de ánimo de algunos afectados y la posible reclamación de la empresa adjudicataria de las obras por paralización, se ha entendido aconsejable aceptar”.

En definitiva, con independencia de la superficie y resto de características de cada una de las edificaciones, muy dispares, cada propietario ha venido a recibir entre 32 y 36 millones de pesetas, por lo que deducimos que no se ha aplicado estrictamente el criterio técnico de reposición.

Todos los pagos tienen su origen en acta de entendimiento amistoso. Tal acta no es sino la expresión formal de un simple acuerdo sobre la cuantía de la indemnización de los bienes y derechos objeto de la expropiación, convenido libremente entre el particular y la Administración.

De acuerdo con la L.E.F. y en concreto de sus artículos 24, 37 y 43 llegamos a las siguientes conclusiones:

- La valoración de los bienes expropiables puede hacerse libremente por las partes, en tanto haya entendimiento amistoso.
- Sólo en defecto de tal acuerdo, puesto en marcha el procedimiento establecido por la Ley, de tasaciones contradictorias, formalizadas en las respectivas "hojas de aprecio", comienzan a operar los criterios de valoración legales.
- Aun aplicando tales criterios legales de valoración, podrán las partes usar otros, si la evaluación resultante de la aplicación de aquellos criterios no fueren conformes con el valor real de los bienes expropiados.
- En principio, la ley considera correctos los criterios adoptados de mutuo acuerdo por las partes -como son los casos examinados- bajo la presunción de ser los más conformes con el valor real de los bienes.

No obstante la conclusión anterior, entendemos que el criterio de determinación del justiprecio seguido en esta fase de la Autovía de la Barranca con respecto a cuatro viviendas ha constituido un procedimiento que se separa de la práctica normal de la Administración, no habiéndose usado en ningún otro caso en la fase B de esta autovía, ni en las indemnizaciones de otras obras coetáneas o posteriores.

La utilización del criterio de reposición mediante un control adecuado por parte de la Administración puede asimilarse al valor real de la vivienda expropiada al reponer una de similares características, pero en todo caso debería ser un criterio perfectamente reglado y aplicable con carácter general.

III.3.5. Jurado de expropiación y otros

En este concepto englobamos las expropiaciones que no han sido solucionadas mediante entendimiento amistoso que ascienden a 16,3 millones, es decir un 1'7 por ciento del total.

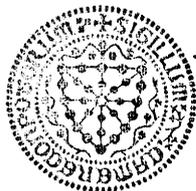
No es un referente adecuado para establecer comparaciones dada su pequeña incidencia sobre el total, no obstante los precios establecidos

por el procedimiento de jurado en fincas rústicas y urbanas corrobora los precios medios utilizados en las actas de entendimiento amistoso.

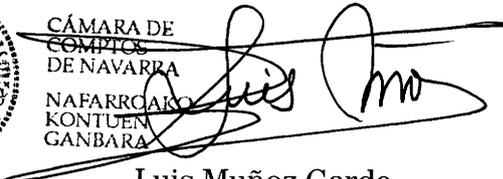
Informe que se emite a propuesta del auditor D. Francisco Javier Sesma Masa, responsable de la realización de este trabajo, una vez cumplimentados los trámites previstos por la normativa vigente.

Pamplona, 18 de marzo de 1998

El Presidente,



CÁMARA DE
COMPTOS
DE NAVARRA
NAFARROAKO
KONTUEN
GANBARA


Luis Muñoz Garde

Anexo I. Descripción de los tramos de la autovía

La autovía en conjunción con otros viales existentes -autopista A15- constituye el cierre de la conexión de alta capacidad Pamplona-Vitoria.

Fase A

La autovía tiene su origen en Etxarren-Arakil. Su trazado sigue, en los primeros 12 kms., la actual carretera, desdoblándola y atravesando los términos de Ekai, Zuhatzu, Satrustegi, Hiriberri/Villanueva (Arakil), Ihabar, Murgindueta, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu y Lakuntza. Se divide en dos tramos:

Tramo I.- Etxarren-Irañeta

Conecta el tramo Irurtzun-Etxarren, en Ekai, y finaliza en Uharte-Arakil, a 800 mts. del paso superior de Irañeta, donde empalma con el tramo siguiente. Estaba prevista la construcción de 3 enlaces (Satrustegi, Zuhatzu-Hiriberri/Villanueva (Arakil), Ihabar-Irañeta y dos pasos de caminos).

Tramo II. Irañeta-Lakuntza

Desdobra también la actual N-240, y desde el enlace de Irañeta va hasta el río Arakil en Lakuntza, donde empalma con el siguiente tramo. Estaban previstos tres enlaces: dos en Uharte-Arakil y uno en Arruazu.

Fase B

A continuación la autovía se separa, en general, de la actual carretera, y tras atravesar los términos de Arbizu, Etxarri-Aranatz, Bakaiku, Iturmendi, Urdiain y Altsasu/Alsasua, empalma con la Carretera Nacional I, cuyo desdoblamiento está previsto.

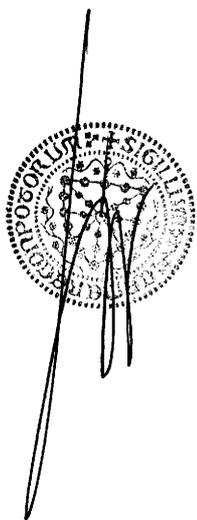
Tramo III.- Lakuntza-Etxarri Aranatz

Independiente de la carretera antigua. Tiene su inicio en el río Arakil, donde conecta con el desdoblamiento Irañeta-Lakuntza, para, después de separarse de la actual carretera hacia el sur, finaliza contactando con ella, tras la localidad de Etxarri-Aranatz.

Tramo IV.- Etxarri Aranatz-Altsasu/Alsasua

Arranca de Etxarri-Aranatz, desdoblado la actual carretera hasta Iturmendi, tras lo que se separa de ella hacia el norte, cruzándola después de pasar Urdiain y finaliza en Altsasu/Alsasua, donde empalma con la carretera nacional, cuyo desdoblamiento está previsto.

- Estos cuatro tramos son los examinados en este informe.



La obra continúa con las siguientes actuaciones:

1.^a Nudo de Altsasu/Alsasua-Conexión Altsasu/Alsasua con la Nacional.

Según un proyecto de 1991 de Prontec. Adjudicada por O.F. 2614/95 de 18 de septiembre, a Agromán, por 2.424 millones. Recibida en Noviembre de 1997.

2.^a Desdoblamiento Variante Olazti/Olazagutia-límite Álava.

Proyecto aprobado definitivamente en 1996. Con un presupuesto de 2.418 millones de pesetas. En construcción a la fecha.

3.^a Desdoblamiento Puerto Etxegarate-límite Guipúzcoa.

En 1997 estaba en fase de elaboración del proyecto.



Anexo II. Cronología de la expropiación de la Autovía de la Barranca

28 de febrero de 1989. Ley Foral 1/89.

Aprueba el Plan global de inversiones en infraestructura, incluyendo el desdoblamiento Irurtzun-Altsasu/Alsasua, y el desdoblamiento de la Nacional I, con lo que se entiende implícita la preceptiva declaración de utilidad pública, de conformidad con el artículo 10 de la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 vigente.

10 de mayo de 1989. Trámite de Consultas previas a la CUMAN.

3 de agosto 1989. Acuerdo del Gobierno de Navarra.

1.º Declara la autovía Irurtzun-Altsasu/Alsasua como Proyecto sectorial de incidencia supramunicipal.

2.º Aprueba provisionalmente dicho proyecto y lo somete a exposición pública por el plazo de un mes, de conformidad con el artículo 26 b) de la Ley Foral 12/86 de 11 de noviembre de Ordenación del Territorio.

3.º Somete igualmente a exposición pública por el plazo de un mes el estudio de impacto ambiental de la Autovía Irurtzun-Altsasu/Alsasua.

4.º Declara urgente la ocupación de los bienes afectados por la expropiación a que dé lugar la realización de la autovía de conformidad con el artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, con la cobertura legal del artículo 26 de la Ley Foral 12/86 de Ordenación del Territorio.

20 de abril de 1990. Acuerdo del Gobierno de Navarra.

Somete a información pública, por plazo de un mes, contado desde la fecha de publicación de este acuerdo en el BON, las modificaciones del Proyecto sectorial de incidencia supramunicipal de la Autovía Irurtzun-Altsasu/Alsasua, señaladas en la parte expositiva de este acuerdo.

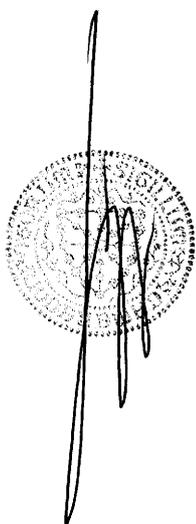
31 de julio 1990. Acuerdo de la CUMAN, en relación con la declaración de impacto ambiental de la Autovía Irurtzun-Altsasu/Alsasua (CR-19).

31 de julio de 1990. Acuerdo Gobierno de Navarra.

1.º Resuelve alegaciones presentadas.

2.º Aprueba definitivamente la Autovía Irurtzun-Altsasu/Alsasua como Proyecto sectorial de incidencia supramunicipal, con la determinación de que se deberán cumplir en la ejecución del proyecto constructivo, y durante la realización de las obras todas las especificaciones y medidas correctoras incluidas en la Declaración de impacto ambiental aprobadas por la CUMAN.

3.º Declara el proyecto definitivamente aprobado como de utilidad pública e interés público, a efectos de lo dispuesto en el artículo 26 D,



párrafos 2.º y 3.º de la Ley Foral 12/86 de 11 de noviembre, de Ordenación del Territorio.

Quedan así cumplidas las exigencias de la Ley de Expropiación Forzosa, que exige como requisito imprescindible de la expropiación la previa declaración de utilidad pública o interés social del fin a que se haya de afectar el objeto.

4 de agosto de 1989. O.F. 860/89.

Somete a información pública la relación de bienes y derechos afectados por el proyecto de Autovía Irurtzun-Altsasu/Alsasua (tramos I-II-III-IV) durante el plazo de 20 días hábiles. Señala que los planos parcelarios están a disposición de los interesados en el Departamento, indicando la dirección y una serie de ayuntamientos y concejos.

1 de octubre de 1990. O.F. 1090 (CR-22)

1.º Resuelve la fase de información pública dispuesta por O.F. 860/89 de 4 de septiembre y se fijan las fechas para el levantamiento de actas previas a la ocupación de bienes y derechos afectados y/o al proceso expropiatorio del proyecto "Autovía Irurtzun-Altsasu/Alsasua, tramos I y II Etxarren-Irañeta e Irañeta-Lakuntza.

2.º Ordena resolver el periodo de información pública dispuesto por O.F. 860/89 de 4 de septiembre.

3.º Convoca a los titulares de los bienes y derechos afectados para proceder al levantamiento de las actas previas de ocupación.

3 de febrero de 1992. O.F. 36/92 (CR-37)

1.º Aprueba técnicamente el "proyecto de construcción de desdoblamiento de la Variante de Altsasu/Alsasua y nudo de enlace con la Autovía de la Barranca" (presupuesto ejecución por contrata: 2.948 millones).

2.º Inicia el procedimiento expropiatorio de los bienes y derechos afectados por el citado proyecto.

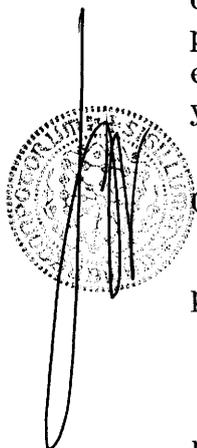
3.º Somete dicho proyecto con la relación de bienes y derechos afectados a información pública durante un periodo de 20 días hábiles.

22 de septiembre de 1992. O.F. 841-92. Aprueba el proyecto Ramal Hiriberri/ Villanueva (Arakil), y lo somete a información pública.

29 de septiembre de 1992. O.F. 870-92. (CD-30) publicado en BON 129, de 26 de octubre.

Somete a información pública la relación de bienes y derechos afectados por el proyecto reformado de "Enlace de Uharte Arakil" del tramo II" Irañeta-Lakuntza, durante un periodo de 20 días hábiles.

13 de octubre de 1992. O.F. 948-92. (BON 135 de 9-11-1992) por la que se resuelve la fase de información pública dispuesta por la O.F.



236/92 de 8 de abril, y se aprueba definitivamente el proyecto reformado de la Autovía Irurtzun-Altsasu/Alsasua, tramos III y IV, Lakuntza-Etxarri-Aranatz y Etxarri-Aranatz-Altsasu/Alsasua.

18 de diciembre de 1992. O.F. 1282/92 (modificación tramo I). proyecto Ramal Hiriberri/Villanueva. Resuelve el período de información pública, aprueba definitivamente el proyecto.

5 de septiembre de 1994. O.F. 936/94 (tramo IV) (CR-34).

Por la que se aprueban las obras complementarias de las obras de autovía, tramo IV, Etxarri Aranatz-Altsasu/Alsasua, y se somete a información pública la relación de bienes y derechos afectados por la misma determinados bienes y derechos. Se describen las obras complementarias.

Ordena aprobar las obras complementarias, tramo IV.

21 de noviembre de 1994. O.F. 1618/94. Resuelve la fase de información pública dispuesta por la O.F. 936/94.

