

GOBIERNO DE NAVARRA

ECONOMÍA, HACIENDA, INDUSTRIA Y EMPLEO

CULTURA, TURISMO Y RELACIONES INSTITUCIONALES

PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

EDUCACION

DESARROLLO RURAL, MEDIO AMBIENTE, Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SALUD

POLÍTICAS SOCIALES

FOMENTO

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

Sustapen Departamentuak N-121-A errepidean segurtasuna hobetzeko neurrien lehen fase bat proposatu du 2 milioi euroko kostuarekin

Zarraluqui kontseilariak funtzionamendu homogeenagoa eta seguruagoa bilatzen duen bideko azterketaren lehen ondorioak aurkeztu ditu

Martes, 24 de marzo de 2015

Sustapen Departamentuak N-121-A errepideko segurtasuna hobetzeko neurri batzuk abian jarriko ditu berehala bi milioi euro inguruko aurrekontuarekin. Neurri horiek eta N-121-A errepideko Funtzionamenduaren Azterketako ondorioen aurrerapenak, iragan irailean esleitutakoa eta maiatzaren amaieran amaitzea aurreikusten dena, Sustapeneko kontseilari Luis Zarraluquik azaldu ditu gaur goizean. Jarraian, inguruko alkateak deitu ditu azterketen emaitzen xehetasunak emateko.



N-121-A errepide-zatia.

Berehala hartuko diren neurriak, alde batetik, kontserbazio-mailako lau dira, 1,7 milioi euroko kostua dutenak, eta 260.000 euroko bide-segurtasuneko beste neurri batzuk. Kontserbazio neurrietan, lehenik eta behin, 16,760 kilometro-puntutik 17,530 arteko plataforma zabaltzea proposatzen da (Etulain ingurua). Bide-zatik bi aldeak zabaltzean datza, ez du bazterbiderik eta 7,4 metro zabaleko galtzada du. Obra horiekin, 1,5 metro zabalduko da eskuinaldetik eta 2 metro, ezkerraldean; jarraian, zati guztian zehar errodadura sendotzeko geruza bat zabalduko da, eta beste jarduketa batzuk egingo dira, uhinbikoa birjartzea edo bideko markak berriz pintatzea, esaterako.

Bigarrenik, 15,430 kilometro-puntuan (Burutain) zoruaren asentua konponduko da, buztin plastikoak inguru hori sarri samar hondoratzea ekartzen baitu. Egin beharreko jarduketarekin, plataforma ainguratuko da, lurra mugitzen duen material horren azalera egonkortzeko; 194.098 euroko kostua izango du.

Bestalde, Lizasoko bidegurutzea hobetzea aztertzen ari dira (24 eta 24,5 kilometr- puntuaren artean dago), plataforma handituz eta erdialdeko

errei bat sortuz sartu-irteteko biraketak egiteko, eta 297.807 euroko kostua izango du. Azkenik, zorua egokitzea aurreikusten da Zozaiako baskularen eta Larrakaitzeko tunelaren arteko zatian (azken jarduera hori da garestiena, 896.306 euroekin).

260.000 euroko hobekuntzak

Kontserbazioko neurri horiez gain, bide-segurtasuneko beste batzuk egingo dira berehala. Haien artean, kamioiak bide geldoetan aurreratzeko duten egungo debekua zati gehiagotara zabaltzea aztertzen ari dira, bai eta aurreratzeko debekua jartzea ere zirkulatzen ari diren noranzkotik hurbil bide geldo bat dagoen zatietan edo neurritzko jaitsiera dagoen tokietan (kamioiek abiadura egokia duten lekuetan).

Bestalde, sartzeko eta irteteko egiturak galtzadatik hurbil oztopo oso zurrinak bihurtzen diren bederlatzi tuneletako 36 ahoak babestea proposatzen da (bakoitzetik 4). Babes horren helburua bidetik ateratzeagatik izan daitezkeen istripuen larritasuna murriztea da, azpiegitura horiei gaur egun dutena baino euste-maila sendoagoa emanez. Gainera, egun dauden euste-sistema horietakoren batean jardungo da, bere garaian diseinatu ziren moduan, arriskutsuak gerta baitaitezke istripua dagoenean ertz zorrotzak dituztela-eta.

Puntu horretan, aipatu behar da azterketak azpimarratzen duen alderdietako bat honako hau dela: bideko zati gehienean gidariak ez dute adierazitako abiadura errespetatzen, horrek istripu-mailan eragin zuzena du, eta hori gidariaren erantzukizuna da, DGTK eta Sustapenak erregularoki ohartarazten duen moduan. Egoera hori "ibilgailu flotagarri" bat erabiliz egiaztatzen da, zirkulazio-fluxuak "eramandako" GPS gailu batekin zirkulatzen duen autoarekin; bi bihurgunetan dagoen benetako eta adierazitako abiaduraren arteko aldea ikusten da.

Epe ertain eta luzeko irtenbideak

Prensaurrekoan epe ertain eta luzera hartu ahal daitezkeen zenbait neurriren berri eman da ere errepedeak zer funtzionamendu duen aztertu ondoren, funtzionamendu homogeenagoa eta seguruagoa emateko asmoz. Haien artean, 2+1 errei-sistema bat ezartzeko aukera aipatu behar da, zati batzuetako abiadura mugatzea (90ra pasatuz gaur egun 100an zirkulatzen den lekuetan) edo bidegurutze batzuk hobetzea.

2+1 sistemari dagokionez, Europako zenbait herrialdetan jadanik erabiltzen den aukera, errei gehigarriak dituzten galtzada bakarreko sistema bat da. Gaur egun, bide horretan, 31,5 kilometroko errei bat dago noranzko bakoitzean, tunelak, hango hurbiltzeko zatiak, Sorauren, Olabeko saihebidetako eta Arraizko Benten 1,2 kilometroak barnean hartuz; hala, 11,6 kilometro geratuko ziren bitan banatzeko, eta ia hiru erreietako bidea geratuko zen.

Bideko beste zati batzuetan proposatutako hobekuntzetan, Ezkaba-Sorauren zatia, Olabeko saihebidetako eta Enderitz, Burutain eta Etulaingo bidegurutzeak aldatzea proposatzen da. Gainera, Lanzko egungorako, T formako bidegurutze bat aurreikusten da (itxaroteko hirugarren erreiak jasoko zituen ezkeralderako biraketak egiteko, eta barnealdeko glorieta txiki bat sortuko zen norabide-aldaketetarako), Arraizko Bentetako saihebidetako hobetzea, zenbait aukera Sunbillako hirigunerako eta udalerrirako horretako biribilgunean hiru erreitatik bira pasatzea. Gainera, abiatzeko biribilgune bat egitea proposatzen da 53,5 kilometro-puntuan 3 erreitatik 2ra jaitsiz, abiadura jaisteko errei bat Berako hegoaldeko zatian, bai eta hobetzeko zenbait aukera ere udalerrirako horretako lotuneetan (63,7 eta 63,9 kilometro-puntuetan kokatutakoak), bidegurutzerako aukera ezberdinekin (T forman edo glorieta).

Azkenik, NA-8304 bidegurutzean lau hanketako biribilgune itxi bat proposatzen da.

N-121-A errepedearen ezaugarriak, abiadura eta istripuak

N-121-A errepedea 62,87 kilometro luze da. Iruñean hasten da, 5,670 kilometro-puntuan (Ezkaibako tuneletan), eta 68,540 kilometro-puntuan amaitzen, Gipuzkoarekin egiten duen mugan. Iruña eta Frantziako mugaren arteko bide-loturaren ardatza da eta, beraz, erabiltzaile gehienak ibilbide luzeak dira.

2014ko IMD 9.000 ibilgailu baino gehiagokoa izan zen, haietatik % 25 eta % 30 artean astunak, hau da, egunero batez beste bide horretatik 2.400 kamioi pasatzen dira. Zirkulazioaren dentsitateak, astunen bolumen handiak eta orografia zailak (Belateko mendatea eta Bidasoako ubidea) N-121-A errepideko zirkulazioa zailtzen dute.

Istripu-mailari dagokionez, 2014an biktimak eragin zituen 10 ezbehar izan ziren, eta haietatik 5etan hildakoak izan ziren; 2013an, 18 istripu izan ziren biktimekin eta hildako batekin, eta 2012an, 14 istripu, baina heriotzarik ez.

Ezbeharren arrazoiei dagokienez, 2009ko urtarrilaren 1etik 2014ko abenduaren 31ra izandako 786 istripuetatik, gehienetan, arau-hausteagatik edo maniobra txarregatik gertatu ziren, % 16 (122 kasu); abiadura desegokiagatik, % 15 (119); aske zeuden animaliak harrapatzeagatik, % 14 (108); edo arreta faltagatik, % 11 (87 istripu).

55 alditan (% 7) bidearen egoeragatik eragin ziren istripuak.

2000 eta 2013 urteen artean, bide horretan 137.695.891 euroko jarduketak eta inbertsioak egin dira, eta kopuru horretatik, 14.951.315 milioi Kontserbazio, Bide Segurtasun eta Tuneletako jarduketei dagozkie.