

ESTUDIO DE LA LIMITACIÓN DE ACCESOS EN LA AUTOVÍA A-68, AUTOVÍA DEL EBRO, ENTRE LOS P.K. 84,3 Y 116,5

Nafarroako  Gobierno
Gobernua de Navarra





- **Antecedentes**

- En mayo 2002 se puso en servicio el tramo denominado “Variante de Tudela”.
- La necesidad de mantener y dar continuidad a los accesos a zonas de servicios, predios y caminos rurales entre los distintos tramos de la autovía, ya construidos o en construcción, obligó a excepcionar, justificadamente, la normativa sobre limitación de accesos a las autovías, llegando a permitir, incluso, la circulación de tractores por algunos tramos de la misma.



- A partir de **junio de 2008**, finalizada la construcción de la autovía A-68 en el tramo navarro, se continuó el estudio, cierre del vallado y reordenamiento de los accesos y caminos de servicio, y a regularizarlos de acuerdo con la normativa vigente evitando excepciones innecesarias que afectan gravemente a la seguridad vial, recordando que son varios los accidentes graves motivados por esta circunstancia.
- Entre **2009 y 2015** se han producido, entre los P.K. 95+800 y 96+200, 13 accidentes con 3 víctimas.



- **Accidentalidad A-68 años 2009-2016**
Total accidentes

TITULO A-68 AUTOVIA DEL EBRO
TRAMO 95+800 -96+200 DESCENDENTE

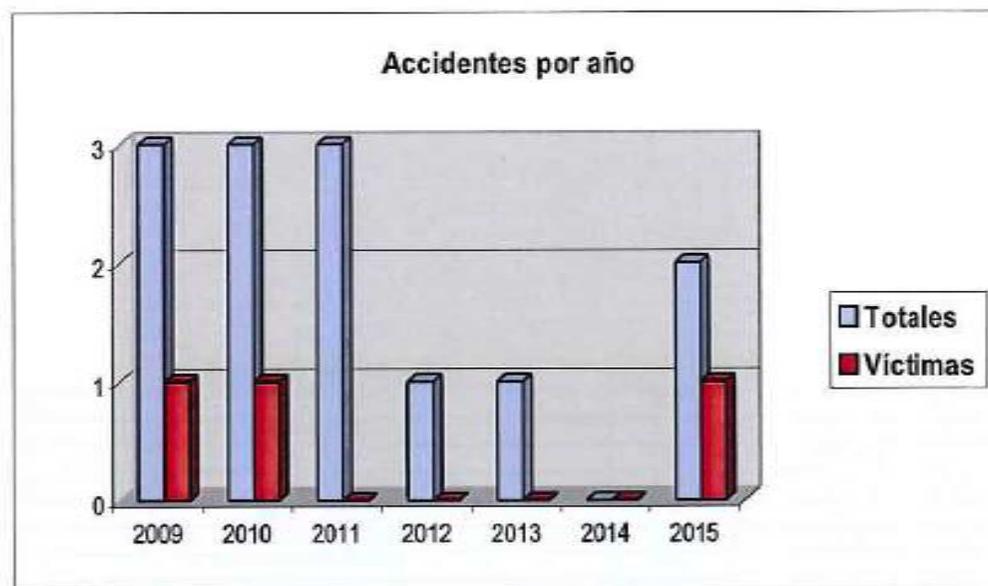
IMD 2014 17.864
IMDp 2014 5.500

PERIODO: 01/01/2009 al 29/02/2016

Total Accidentes 13
Accidentes con Víctimas 3
Total Víctimas 5
Heridos 5
Fallecidos 0

Accidentes	Totales	Con Víctimas
2009	3	1
2010	3	1
2011	3	0
2012	1	0
2013	1	0
2014	0	0
2015	2	1

Total general	13	3
----------------------	-----------	----------





- **Accidentalidad A-68 años 2009-2016**
Víctimas

Víctimas	Fallecidos	Heridos
2009	0	1
2010	0	3
2011	0	0
2012	0	0
2013	0	0
2014	0	0
2015	0	1
Total general	0	5





- **Accidentalidad A-68 años 2009-2016**
Tipología de los accidentes

Atropello animal	4
Colisión de vehículos en marcha: Alcance	3
Salida de la vía por la derecha	3
Colisión de vehículos con obstaculo	1
Colisión de vehículos en marcha: Lateral	1
Colisión de vehículos en marcha: caravana	1
Atropello peatón	0
Colisión de vehículos en marcha: Frontal	0
Colisión de vehículos en marcha: Fronlateral	0
Otro tipo de accidente	0
Salida de la vía por la izquierda	0
Vuelco en calzada	0

Total general	13
----------------------	-----------



- En **junio de 2014**, siguiendo las indicaciones del “Protocolo de Actuaciones para Trabajos de Revisión y Valoración del Estado de Mantenimiento del Cierre Perimetral de Autovías y Autopistas”, se realizó un primer **Informe de REVISIÓN Y VALORACIÓN DEL ESTADO DE MANTENIMIENTO DEL CIERRE PERIMETRAL DE LA A-68, AUTOVÍA DEL EBRO**, al objeto de valorar e identificar los puntos potenciales de peligro por accesos indebidos y los pasos de fauna por el actual cerramiento de la A-68.



- En el **año 2015**, tras no haberse podido iniciar por falta de presupuesto los trabajos de regularización del cierre perimetral en la A-68, y coincidiendo en el tiempo con las quejas que surgieron por el mal estado del firme del denominado “Camino del Instituto”, se realiza cabo otro trabajo más completo y pormenorizado:

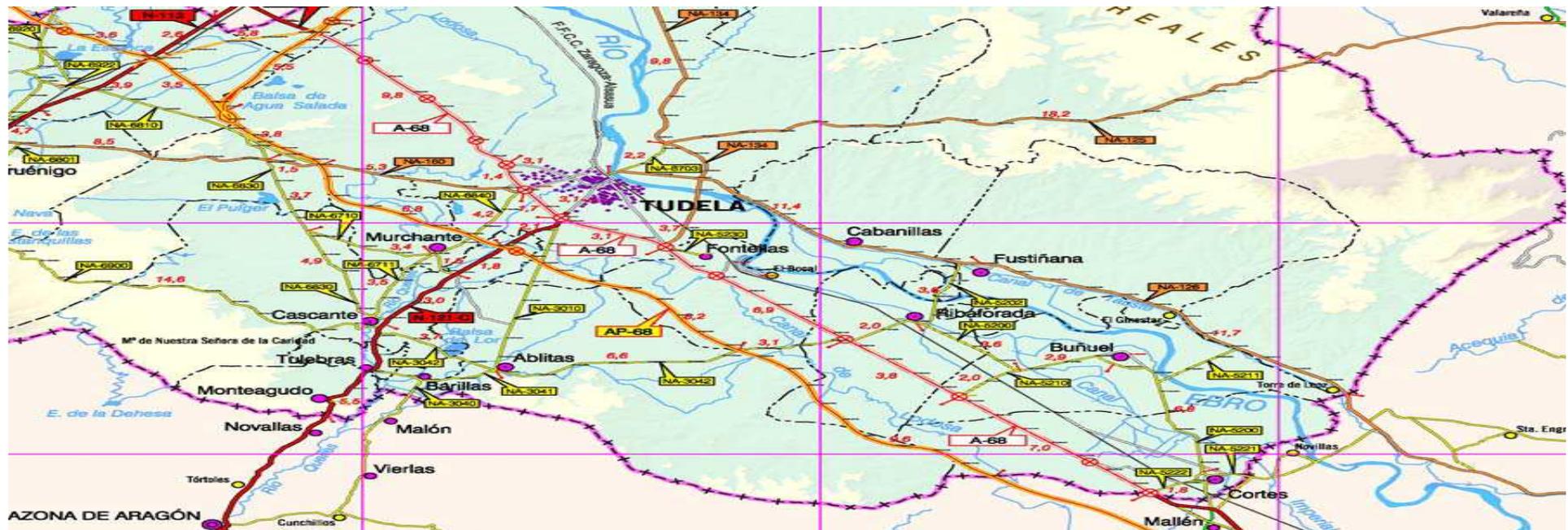
ESTUDIO INTEGRAL DE LA LIMITACIÓN DE ACCESOS EN LA AUTOVÍA A-68, AUTOVÍA DEL EBRO, ENTRE LOS P.K. 84,3 Y 116,5 Noviembre 2015

ESTUDIO INTEGRAL DE LA LIMITACIÓN DE ACCESOS EN LA AUTOVÍA A-68, AUTOVÍA DEL EBRO, ENTRE LOS P.K. 84,3 Y 116,5



Noviembre 2015

- El tramo de autovía A68 considerado en este estudio es la totalidad del tramo navarro
- El **IMD actual** de la A-68 supera actualmente los 15.000 vehículos, de los cuales **más de 5.000 son vehículos Pesados (30%)**
- Se detectan ocho (8) **Tramos potencialmente muy peligrosos –TPMP–** debido a la existencia de accesos fuera de normativa



ESTUDIO INTEGRAL DE LA LIMITACIÓN DE ACCESOS EN LA AUTOVÍA A-68, AUTOVÍA DEL EBRO, ENTRE LOS P.K. 84,3 Y 116,5

Noviembre 2015



- Los ocho (8) **puntos potencialmente muy peligrosos –TPMP–**, debido a la existencia de accesos fuera de normativa, que se considera necesario modificar con la máxima urgencia se encuentran en el tramo correspondiente al desdoblamiento de la Variante de Tudela
- Algunas de las deficiencias que se recogen en este informe, provienen de la imposibilidad de darles una solución más óptima en el momento del proyecto/ejecución de la Variante (1998-2002), así como de la imposibilidad de dar continuidad a algún camino rural o el trenzado de algunas vías de entrada/salida de la variante.

ESTUDIO INTEGRAL DE LA LIMITACIÓN DE ACCESOS EN LA AUTOVÍA A-68, AUTOVÍA DEL EBRO, ENTRE LOS P.K. 84,3 Y 116,5

Noviembre 2015



- Tal es el caso de los **T.P.M.P. Nº 5 y 6** del informe en el que se producen movimientos trenzados de entrada/salida de vehículos por usarse los ramales con el doble objeto de servir de carril de aceleración ó deceleración y por que se utilizan también impropiamente para conectar con ellos caminos adyacentes externos a la Autovía
- La nueva normativa vigente en la actualidad, especialmente la Ley Foral 5/2007, de Carreteras de Navarra, impone una serie de condiciones de acceso, incorporación, etc., que han puesto en evidencia aquéllas irregularidades y que ahora deben corregirse

ESTUDIO INTEGRAL DE LA LIMITACIÓN DE ACCESOS EN LA AUTOVÍA A-68, AUTOVÍA DEL EBRO, ENTRE LOS P.K. 84,3 Y 116,5

Noviembre 2015



T.P.M.P. Nº 6

Localización

- Autovía A-68
- Dirección Logroño, M.I.
- P.K. 96+075



Descripción y Problemática

Desde el denominado “Camino del Instituto”, se accede al camino de servicio de la autovía y, desde éste (mediante ceda el paso), al ramal de deceleración de la autovía, por el que se accede a la rotonda superior del enlace nº 5 (zona E.T.I.).

Anteriormente, este ramal de deceleración también se utilizaba para acceder al tronco de la autovía (produciéndose movimientos trenzados de enorme peligrosidad), hasta que el Servicio de Conservación lo impidió mediante marca vial continua.

Se ha constatado, que estas incorporaciones prohibidas se siguen produciendo, tanto por vehículos ligeros como agrícolas e incluso autobuses, generando situaciones de enorme peligrosidad.

Normativa: Incumplimiento Orden 16 Dic. 1997, y art. 53 Ley Foral 5/2007 sobre acceso a autovías.

ESTUDIO INTEGRAL DE LA LIMITACIÓN DE ACCESOS EN LA AUTOVÍA A-68, AUTOVÍA DEL EBRO, ENTRE LOS P.K. 84,3 Y 116,5

Noviembre 2015



T.P.M.P. Nº 5

Localización

- Autovía A-68
- Dirección Zaragoza, M.D.
- P.K. 95+945
- Ramal incorporación dirección Zaragoza desde enlace nº 5 (Tudela Centro-NA-121)



Descripción y Problemática

El carril de aceleración y de incorporación a la Autovía A-68, dirección Zaragoza, desde el enlace nº 5 (Tudela Centro - NA-160), se utiliza también para acceder al camino de servicio paralelo a la A-68. Esto genera el problema de que los vehículos que se van a incorporar a la autovía no pueden acelerar si delante llevan otro vehículo cuyo trayecto sea incorporarse al camino, por lo que existe un riesgo importante de colisión o incluso tener que abortar la maniobra.

Además, a pesar de que el Servicio de Conservación impidió la salida desde la autovía al camino mediante marca vial continua, aún algunos usuarios incumplen esta prohibición produciéndose tramos de trenzado muy peligrosos.

Por último, el punto final del camino termina en el ramal del enlace, con un tramo de cerramiento interrumpido, lo que permitiría a un vehículo incluso acceder en dirección contraria.

Normativa: Incumplimiento Orden 16 Dic. 1997 y art. 53 Ley Foral 5/2007 sobre acceso a autovías.



SOLUCIONES PROPUESTAS para corregir los **T.P.M.P.** detectados:

- Anulación del acceso al camino - y desde el camino del Instituto desde o hacia el ramal de aceleración del enlace (T.P.M.P. N^o 6)
- Anulación de la incorporación al carril de deceleración desde el camino. (T.P.M.P. N^o 5)
- Independización del carril de deceleración en la salida al enlace n^o 5. (T.P.M.P. N^o 5)

SITUACIÓN ANTES DE LA OBRAS DE DESDOBLAMIENTO: AÑO 1999



Antes de las obras del desdoblamiento. Se ve la carretera y el camino existente paralelo a ella.

SITUACIÓN EN FASE DE OBRAS DE DESDOBLAMIENTO: AÑO 2001



En fase de obra de la Autovía. El camino de servicio de la autovía esta conectado con el camino que existía previamente.

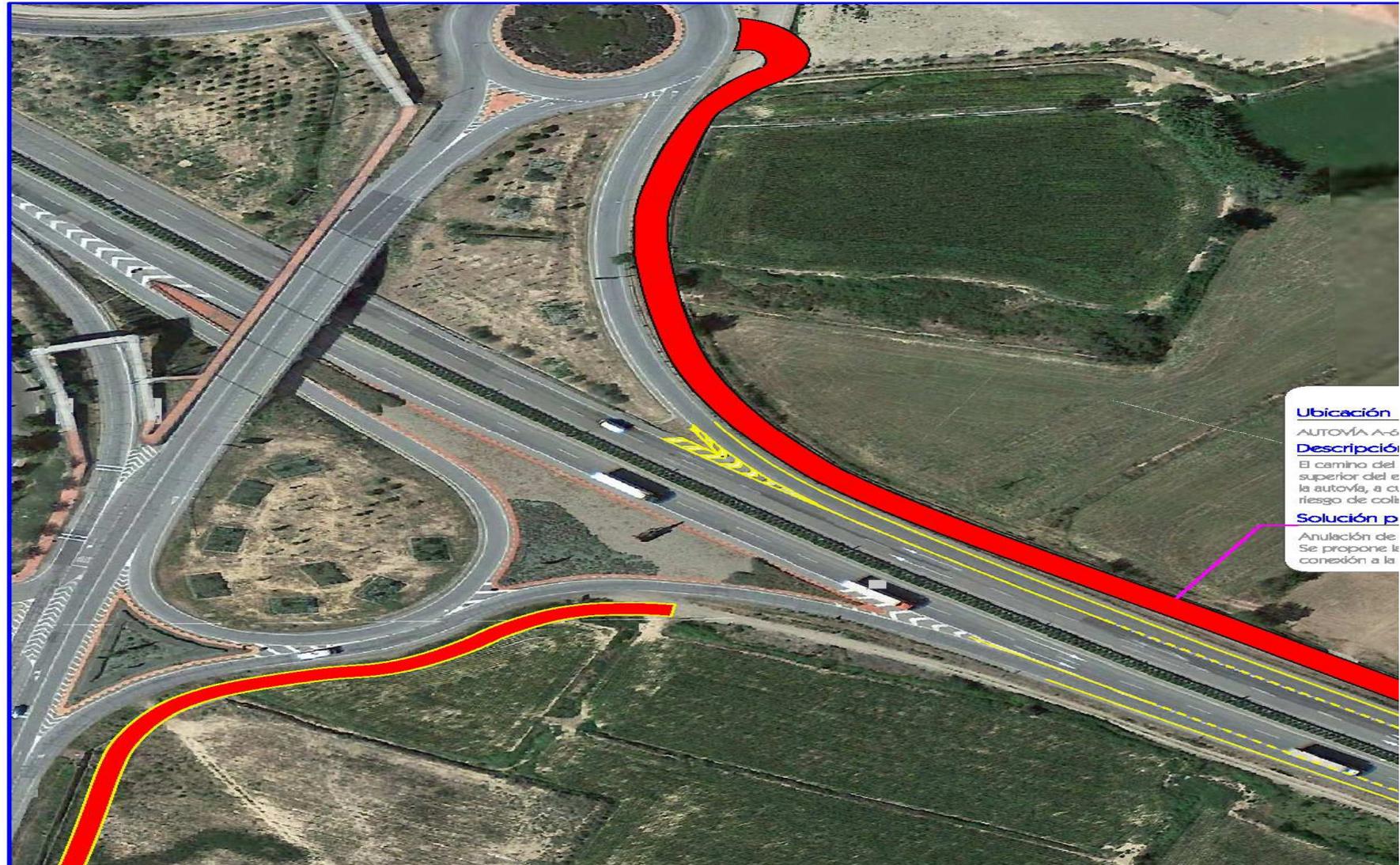


ZONA URBANA Y PARCELAS OCUPADAS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA: AÑO 2002



Zona urbana y parcelas ocupadas para la construcción de la autovía donde se incluye el camino de servicio que contacta con la carretera.

SOLUCIONES PROPUESTAS EN EL ESTUDIO PARA LOS T.P.M.P Nº 5 Y 6



Ubicación:
AUTOVÍA A-6

Descripción:
El camino del superior del e la autovía, a c riesgo de colli

Solución p:
Anulación de Se propone la conexión a la



Posible solución de acceso a la rotonda del enlace junto al IES desde el camino de servicio de la A-68 existente

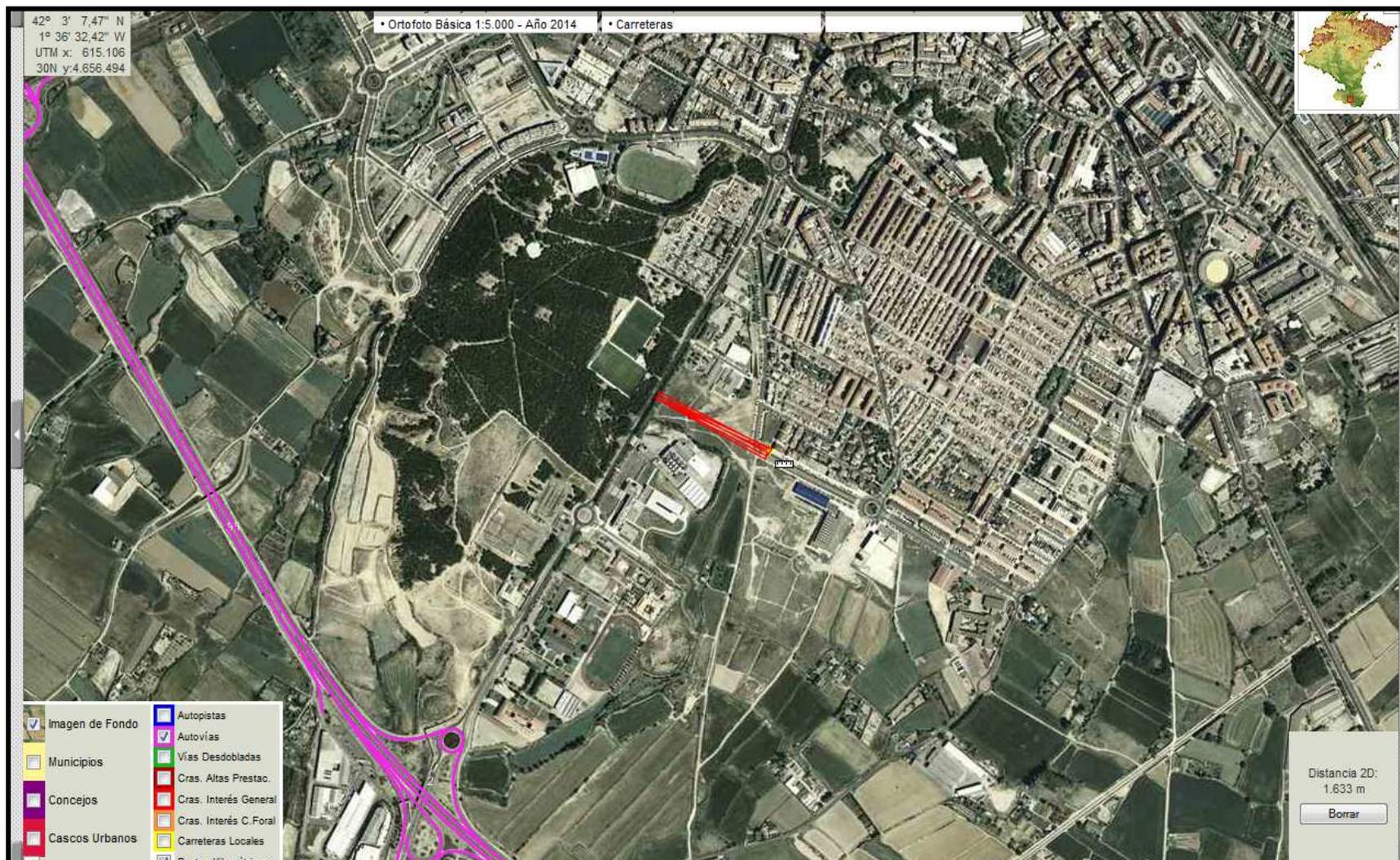
ACCESO DESDE EL CAMINO DEL INSTITUTO AL ENLACE DE A-68 Y N-121-C. Marzo 2016. Escala 1:500



- **Coste estimado (oreja+asfaltado camino servicio): 200.000 €**
- **El camino de servicio es de titularidad municipal**
- **Esta solución presupone el mantenimiento como itinerario habitual del “Camino del Instituto” (de propiedad privada) y su arreglo, valorado en más de 150.000 €**

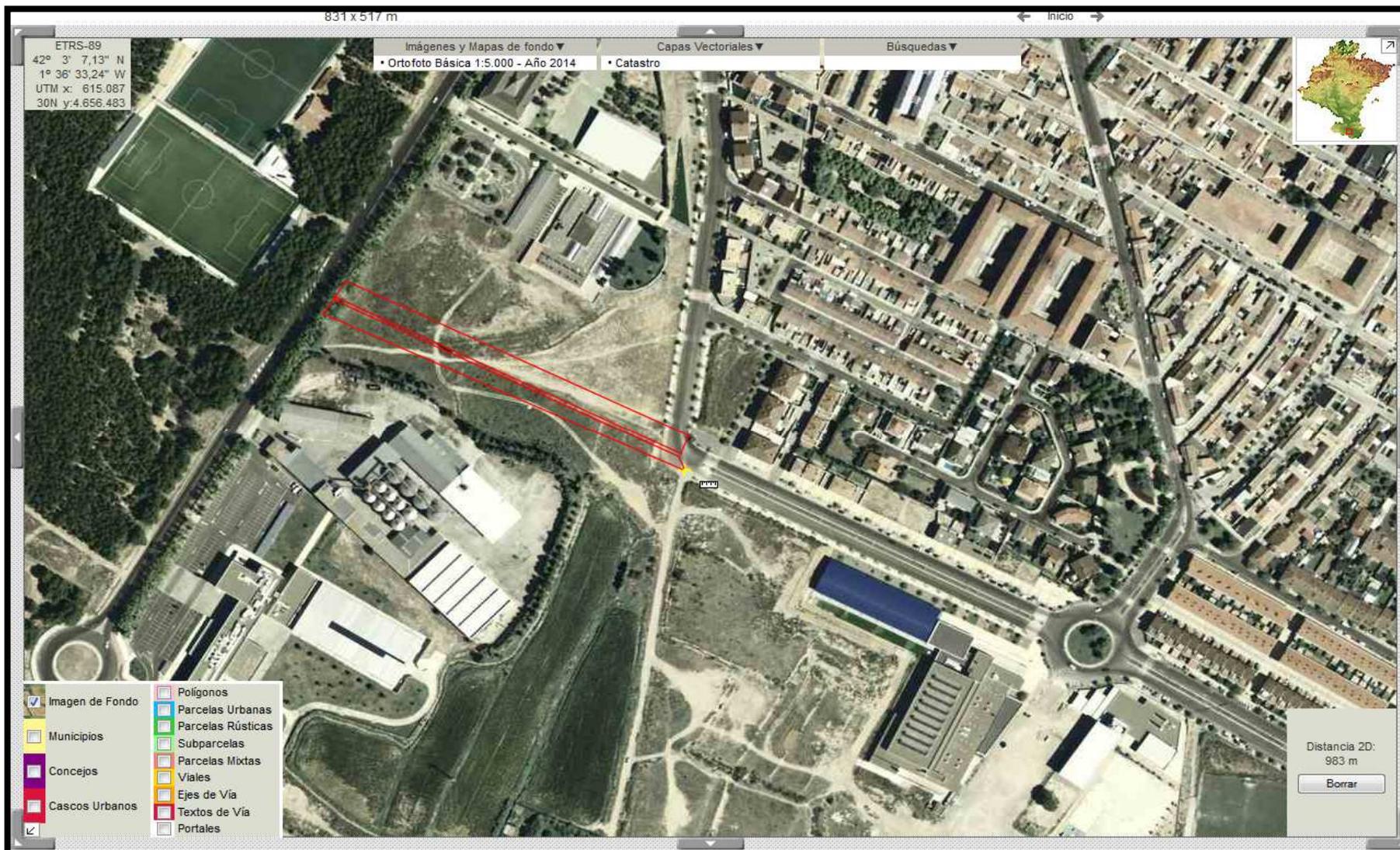


Solución de acceso de vehiculos a zona IES a través del entramado urbano de Tudela: prolongación de la Avda. Huertas Mayores





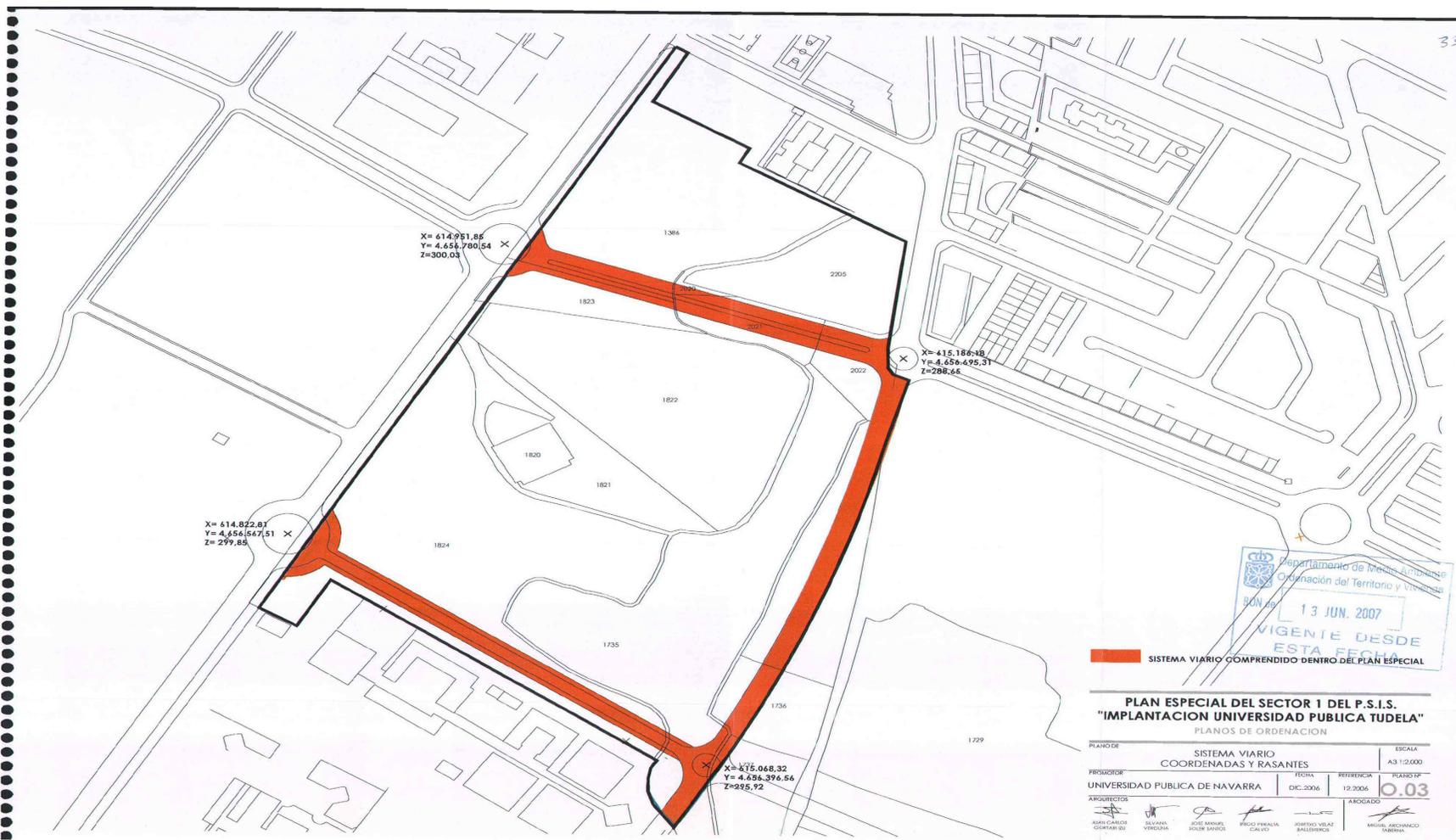
Solución de acceso de vehiculos a zona IES a través del entramado urbano de Tudela: prolongación de la Avda. Huertas Mayores





Solución de acceso de vehiculos a zona IES a través del entramado urbano de Tudela: prolongación de la Avda. Huertas Mayores:

Esta solución ya se contemplaba en el Plan Especial del Sector 1 del PSIS "Implantación Universidad Pública Tudela"





CONCLUSIONES

- Necesidad de acometer a la mayor urgencia el cierre de la A-68 en el punto de contacto con el “camino del instituto” evitando situaciones de alto peligro potencial y por necesidad de cumplimiento de la normativa legal
- La solución más idónea para los nuevos itinerarios alternativos de los vehículos (autobuses y turismos) pasaría por la ejecución del tramo de la Avda. Huertas Mayores
- A corto plazo, hasta tanto se ejecute el tramo de la Avda. Huertas Mayores, hay que fijar con urgencia los nuevos itinerarios para las rutas del Transporte Escolar a través de viarios y calles que permitan (de acuerdo con el Código de Circulación) el tránsito legal y seguro de los vehículos