

NAFARROAKO GOBERNUA

GARAPEN EKONOMIKOA

ESKUBIDE SOZIALAK

OGASUNA ETA FINANTZA POLITIKA

LEHENDAKARITZA, FUNTZIO
PUBLIKOA, BARNEA ETA JUSTIZIA

HERRITARREKIKO ETA
ERAKUNDEEKIKO HARREMANAK

HEZKUNTZA

OSASUNA

KULTURA, KIROLA ETA GAZTERIA

LANDA GARAPENA, INGURUMENA
ETA TOKI ADMINISTRAZIOA

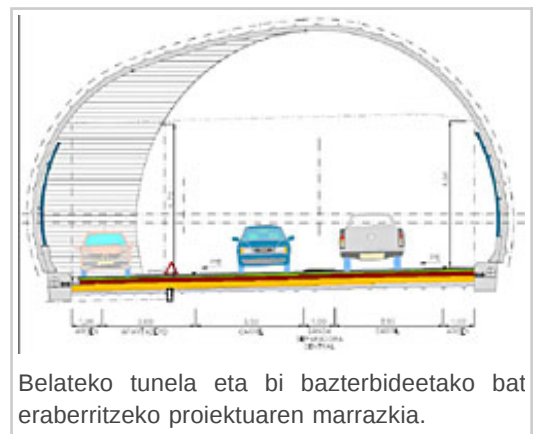
SEGURTASUNA ETA LARRIALDIK

Gobernuak 4,9 milioi inbertituko ditu Belateko eta Almandozeko tunelak Europako araudira egokitzeko

Lanen ondorioz, pasabide horiek 7 hilabetez egongo dira itxita, eta bi bazterbide berri eraikiko dira Belateko tunelean, eta suaren aurkako kableatua eta likido toxiko eta errekorrentzako drainatzea bi tuneletan

Asteazkena, 2018.eko urtarrilak 31

Nafarroako Gobernuak gaurko saioan hartu duen akordioaren bidez, baimena ematen zaio Obra Publikoen zuzendari nagusiari N-121-A errepidean dauden Belateko eta Almandozeko tunelak horrelako azpiegituretako segurtasunari buruzko Europako araudira egokitzeko obren kontratua egiteko.



Belateko tunela eta bi bazterbideetako bat eraberritzeko proiektuaren marrazkia.

4.912.000 euroko aurrekontua esleitu da (BEZa barne).

Proiektuaren baitan, bi bazterbide berri sortuko dira Belateko tunelean, larrialdi-kasuan ibilgailuak hor gelditu daitezten; horrez gain, bi pasabideetan, likido toxiko eta errekorrek ebakutzeko drainatze-sistema bat ezarriko da, bai eta suaren aurkako kableatu berri bat ere.

Obrak maiatzean hasiko direla aurreikusten da.

Tunelak, gehienez, zazpi hilabetez egongo dira itxita. Denbora horretan, A-15 errepidea proposatuko da distantzia luzeko trafikoarentzat (N-121-A errepidetik igarotzen den trafiko astunaren % 60), eta, nolanahi ere, NA-1210 errepidera desbideratuko da trafikoa, hots, Belateko antzinako mendatera, zeina egokitu egingo baita trafiko gehiago hartu ahal izan dezan.

Europako araudia

2004ko urtarrilaren 29an, Europako Parlamentuak eta Europar Batasuneko Kontseiluak 2004/54/EE direktiba onartu zuten, Europaz gaindiko errepide-sareko tuneletarako gutxieneko segurtasun-baldintzei buruzkoa.

Araudi horren arabera, sare horretan dauden 500 metro luze baino gehiagoko tunel guztietan, Europako herritar guztientzat babes-maila

handia, uniformea eta etengabea lortzeko behar diren neurriak hartu behar dira, 2019ko maiatza baino lehen hartu ere.

Belateren eta Almandozen kasuan, orain egingo diren obrek ekipamendu- eta segurtasun-arloko gabezia batzuk konponduko dituzte.

Horren ondoren, ebakuazio-tunelak egitea eratuko litzateke, araudia erabat betetzeko.

Obren deskribapena

Munta handieneko proiektua Belateko tunelean bi bazterbide berri eraikitzea da, zirkulazio-noranzko bakoitzean bana, larrialdi-kasuan ibilgailua gelditzeko.

Bi bazterbide horiek lehendik dauden lauekin egingo dute bat (noranzko bakoitzean bina), eta, hala, Europako araudira egokituko dira, ibilgailuak gelditzeko aparteko eremu bat exijitzen baitu tunelak dituen 500 metroko; beraz, azpiegitura hau 2.960 metro luze denez, sei bazterbide behar ditu. Almandozeko tunelak jada betetzen du baldintza hori bere 1.210 metroetarako, bazterbide bat baitu noranzko bakoitzeko.

Espazio berri horietako bakoitza 40 metro luze eta 3 metro zabal izango da, eta 40 metroko tartea izango dute elkarren artean.

Iruneranzko noranzkoko bazterbide berria 28+375 eta 28+415 kilometro-puntuen artean egongo da; Iruñeranzko noranzkoko, berriz, 28+455 eta 28+495 kilometro-puntuen artean. Haietako bakoitzak larrialdi-postu bat izango du, SOS posteeekin eta bi su-itxalgailurekin. Kalkulatzen da lanek sei hilabete iraungo dutela.

Denbora horretan, likido toxiko eta errekorrak ebakutzeko drainatze-sistema bat instalatuko da bi tuneletan.

Lehendik dagoen infiltrazio-ura jasotzearekiko aparte planifikatu da sare hau. Haren xedea da istripu-isuriak jasotzea eta tunelaren barrura garraiatzea, eta haiek ingurumenara isuri baino lehen garbitzea edo jasotzea. Galtzadaren ertzean, sareta bat duen kanal bat izango du, isuriak etengabe jasotzeko, eta, 50 metro bakoitzeko, kolektore bat duten kutxatila sifonikoak egongo dira tunel osoan. Sistemaren amaieran, harea eta koipea atxikitze kutxatila bat egongo da, bai eta urak ingurune naturalera isuri aurreko itxiera-konporta bat ere.

Azkenik, suaren aurkako kableatu-sistemak ezarriko dira bi tuneletan, egungo behe-tentsioko instalazioko zirkuitu elektrikoetako batzuk hobetzeko, barnean sute bat gertatuko balitz ahalik eta modu eraginkorrean ekin dakion.

Horretarako, tuneleko gida- eta larrialdi-argien instalazioaren kableatua berrituko da, bai eta haizagailuak elikatzea ere, eta Europako araudia beteko duen suaren aurkako kableatu berri bat ezarriko da.



N-121-A errepidetik igarotzen den trafikoaren % 60k ibilbide luzeko joan-etorriak egiten ditu.

Tunelak itxi egingo dira, eta Belateko mendateko errepidea hobetu egingo da

Hiru obrak batera lizitatuko dira, N-121-A errepideko trafikoari ahalik eta gutxien eragiteko.

Horretarako, ezinbestekoa da tunelak trafikoarentzat ixtea obrek irauten duten bitartean. Aurreikusten da obrak maiatzean hasiko direla, eta, gehienez, 7 hilabete iraungo dutela. Itxiera hori aprobetxatuko da aldian-albian tunelak kontserbatzeko eta mantentzeko egiten diren lan guztiak egiteko.

Nafarroako Gobernuak A-15 errepidea proposatuko du distantzia luzeko trafikoarentzat (trafiko astunaren % 60), eta, horretarako, mezuak jarriko ditu Kontrol Zentroaren ardurapeko paneletan.

Baztan-Bidasoarantz joateko, Belateko antzinako mendatea proposatuko da, zeina egokitu egingo baita alde zentraleratik. Funtsean, lan hauek egingo dira: zuhaitzak kimatu eta bota, behar izanez gero; bide-zorua indartu; eta bide-segurtasuneko elementuak hobetu.

Gobernuak eman die jada udalei eta eraginpean dauden garraio-sektoreei (enpresak, segurtasun-indarrak...) aurreikusita dauden obren berri.

2017ko azken datuen arabera, N-121-A errepideko batez besteko trafiko-intentsitatea 10.018 ibilgailu da egunean, eta haietatik 2.749 astunak dira.

Joan den azaroaren 28an, Belateko eta Almandozeko tunelek 20 urte bete zituzten zerbitzua ematen inauguratu zirenetik.

2.960 eta 1.210 metro luze dira, hurrenez hurren. Mendateko malda zultzeko lanek lau urte iraun zuten, hura martxan jarri zen arte, eta 12.400 milioi pezeta balio izan zituen azpiegiturak (72 milioi euro, gutxi