

El consejero Ciriza y los alcaldes de Lesaka y Bera abordan posibles mejoras para el tramo 5 de la N-121-A, entre Sunbilla y Endarlatsa

Se estudia un nuevo enlace en Lesaka y una nueva salida de Bera hacia Pamplona con un semienlace a distinto nivel

Martes, 30 de noviembre de 2021



 Lesakako eta Berako alkateekin biltzeko une.

El consejero de Cohesión Territorial, Bernardo Ciriza, y los alcaldes de Lesaka, Ladis Satrustegui, y Bera, Aitor Elexpuru, han mantenido en los últimos meses varias reuniones con objeto de incluir posibles mejoras en el tramo 5 de la N-121-A, que va desde Sunbilla hasta Endarlatsa. En los encuentros ha participado además el director general de Obras Públicas e Infraestructuras, Pedro López, quien también ha informado al alcalde de Igantzi, Juan Carlos Unanua.

Se barajan como posibles mejoras un nuevo enlace en Lesaka y una nueva salida de Bera hacia Pamplona con un semienlace a distinto nivel. Además, una de las máximas prioridades será ampliar las zonas disponibles con tercer carril de adelantamiento y las zonas donde se disponga mediana de 2 metros con barrera para separar ambos sentidos de circulación.

Estas conversaciones se enmarcan en el estudio de las alegaciones presentadas por los Ayuntamientos de Lesaka, Bera e Igantzi al proyecto de construcción del tramo 5 de la N-121-A.

Desde Sunbilla hasta el límite con Gipuzkoa

Cabe recordar que el tramo 5 de la N-121-A consta de 16 kilómetros, desde la salida norte del túnel de Arrigaztelu, en Sunbilla (p.k. 52+670), hasta el puente de Endarlatsa, que limita con Gipuzkoa (p.k. 68+440).

Las vías 2+1 consisten en carreteras de doble sentido de circulación con tres carriles disponibles, de forma que el carril central se destina al adelantamiento en una u otra dirección a través de intervalos regulares separados del otro sentido de circulación por una mediana infranqueable. Se trata de un diseño de vía muy extendido internacionalmente que permite suprimir el 100% de los adelantamientos con circulación en sentido contrario.

Este diseño reduce significativamente el riesgo de colisión frontolateral, que es la causa más lesiva de la accidentalidad actual de la N-121-A. Además, permite disipar las colas con mayor facilidad, ya que se optimizan las zonas de adelantamiento.