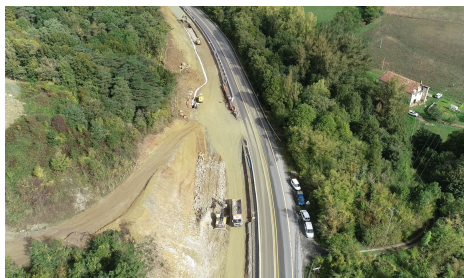



El Gobierno de Navarra incorporará importantes mejoras en el último tramo de la N 121 A, desde Sunbilla a Endarlatsa, y prevé elevar la inversión a más de 30 millones

Se estudiará utilizar parte del trazado de la antigua N-121-A para aumentar las zonas con carriles de adelantamiento, así como las propuestas de los ayuntamientos de Bera y Lesaka para incluir un nuevo enlace en Lesaka y una salida en Bera a través de un semienlace

Viernes, 11 de febrero de 2022



 Tramo entre Burutain y Etulain en dirección hacia Irun.

El Departamento de Cohesión Territorial, a través de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, incorporará importantes mejoras en el último tramo de la N-121-A, desde Sunbilla hasta el puente de Endarlatsa. De este modo, el Ejecutivo foral prevé elevar la inversión en este tramo a más de 30 millones de euros, frente a los 15 millones previstos en el proyecto inicial.

Obras Públicas va a licitar en próximos días, tras autorizar esta semana el Gobierno de Navarra un gasto de 880.000 euros, un estudio de alternativas y la redacción del proyecto constructivo que actualizará la conversión en 2+1 de este tramo de 16 kilómetros. Dicha

actualización se guiará por los objetivos de ampliar las zonas disponibles con tercer carril de adelantamiento, incrementar las zonas donde se disponga de mediana de 2 metros con barrera para separar ambos sentidos de circulación y aumentar la seguridad de los movimientos en los distintos nudos.

Como principal novedad, se estudiará utilizar parte del trazado de la antigua N-121-A, en la zona de Lesaka, con el objetivo de disponer en esta zona de cerca de 3 kilómetros con dos carriles para cada sentido de circulación.

Aceptadas las principales alegaciones de los Ayuntamientos de Lesaka y Bera

La adopción de nuevas soluciones responde a criterios técnicos de homogeneidad de esta carretera con el fin último de aumentar la seguridad vial.

Asimismo, estas modificaciones se enmarcan también en los encuentros mantenidos por el Departamento de Cohesión Territorial con los ayuntamientos de Lesaka y Bera para abordar las alegaciones presentadas al proyecto constructivo originario.

A este respecto cabe recordar que, al proyecto original de este tramo 5, ambos consistorios presentaron un total de 10 alegaciones de las cuales se han tenido en consideración 7. Destacan el estudio para incluir un nuevo enlace en Lesaka y una nueva salida de Bera hacia Pamplona con un semienlace.

Novedades en el quinto tramo, al detalle

Este tramo de la N-121-A, el último de los cinco tramos en los que se ha dividido la vía para su transformación, 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).

En el contrato que se licitará próximamente, se estudiará incorporar al proyecto importantes mejoras.

En primer lugar, se analizará utilizar en la zona de Lesaka el tramo de la NA-1210 (antiguo trazado de la N-121-A) comprendido entre el p.k. 59+300 y el 62+200 para la circulación exclusivamente en sentido norte, dejando el trazado actual para el tráfico en sentido sur. De esta manera se conseguiría disponer en esta zona de cerca de 3 kilómetros con dos carriles para cada sentido de circulación.

En segundo lugar, se estudiará la ejecución de un nuevo enlace en Lesaka, de forma que se supriman los giros a izquierda en el acceso y salida del núcleo urbano para eliminar las maniobras que requieren invadir el sentido contrario en los movimientos de incorporación o salida de la vía.

Asimismo, se estudiará la disposición de un paso a distinto nivel para dar continuidad a la carretera NA-1210 en la intersección del p.k. 53+500.

Finalmente, se analizará la inclusión de un semienlace en Bera que permita la salida desde esta localidad hacia el sur, de manera que se realice el movimiento a distinto nivel. Asimismo, se estudiará en Bera la reordenación y mejora del enlace de Zaláin (p.k. 64+800) y la reordenación de todos los accesos existentes.

Las vías 2+1

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha aprobado recientemente la primera orden española sobre carreteras 2+1. Esta solución consiste en vías de doble sentido de circulación con tres carriles disponibles, de forma que el carril central se utiliza como adelantamiento en una u otra dirección, a través de intervalos regulares.

Sus principales ventajas son que suprime el 100% de los adelantamientos con circulación en sentido contrario, lo que 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.

La solución vía 2+1 está muy extendida internacionalmente y ha demostrado su eficacia en cuanto a seguridad vial y funcionalidad. Esta tipología de vía cuenta con una amplia experiencia en muchos países europeos (Suecia, Finlandia, Alemania, Francia, Irlanda, entre otros) y del resto del mundo (EE.UU., Canadá o Australia). Incluso se da el caso de países que están en fase de expansión y mejora de su red viaria, como Polonia, donde han apostado de forma decidida por esta solución.