

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

## Fomento plantea una primera fase de medidas de mejora de la seguridad en la N-121-A con un coste de 2 millones

*El consejero Zarraluqui ha presentado las primeras conclusiones de un estudio de la vía, que busca un funcionamiento más homogéneo y seguro*

Martes, 24 de marzo de 2015

El Departamento de Fomento acometerá de manera inmediata una serie de medidas de mejora de la seguridad vial en la N-121-A con un presupuesto cercano a los dos millones de euros. Estas medidas y el avance de conclusiones del Estudio de Funcionamiento de la N-121-A, adjudicado el pasado septiembre y cuya finalización se prevé a finales de mayo, las ha explicado esta mañana el

consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, quien posteriormente ha convocado a los alcaldes de la zona para ofrecerles detalles de los resultados de los estudios.

Las medidas que se acometerán de manera más inmediata son, por un lado, cuatro de conservación, con un coste de 1,7 millones de euros, y otra serie de medidas de seguridad vial por importe de 260.000. En cuando a las medidas de conservación, en primer lugar, se plantea la ampliación de la plataforma comprendida entre el punto kilométrico 16,760 a 17,530 (proximidades de Etuláin). Consiste en el ensanche por ambas márgenes del tramo, que no dispone de arcenes y tiene un ancho de calzada de 7,4 metros. Las obras suponen una ampliación de 1,5 metros por su margen derecha y de 2 metros por la izquierda y posteriormente se extenderá una capa de refuerzo de la rodadura por todo el tramo y se acometerán otras actuaciones tales como la reposición de la bionda o el repintado de las marcas viales.

En segundo lugar, se acometerá la reparación de asentamiento del firme en el punto kilométrico 15,430 (Burutáin), donde la presencia de arcillas plásticas hace que sea una zona que se hunde con frecuencia. La actuación a realizar es anclar la plataforma para así estabilizar la superficie de este material que mueve el terreno, y tendrá un coste de



Tramo de la carretera N-121-A.

194.098 euros.

Por otro lado, se estudia la mejora de la intersección de Lizaso (ubicada en el tramo del punto kilométrico 24 al 24,5), con la ampliación de la plataforma y creación de un carril central para giros de entrada y salida, que tendrá un coste de 297.807 euros. En último lugar, se prevé un acondicionamiento del firme en el tramo comprendido entre las básculas de Zozaia y el túnel de Larrakaitz (esta última actuación, con 896.306 euros, es la más costosa).

### **Mejoras por importe de 260.000 euros**

Además de estas medidas de conservación, de manera inmediata también se acometerán algunas de seguridad vial. Entre ellas se está estudiando ampliar a más tramos la prohibición actual de adelantamiento para camiones en vías lentas, así como suprimir el adelantamiento en tramos en los que existe una vía lenta próxima en el mismo sentido de la marcha o en zonas de pendiente descendiente moderada (donde los camiones mantienen una velocidad adecuada).

Por otro lado, se plantea proteger las 36 boquillas de los nueve túneles (4 por cada uno) en los que las estructuras de entrada y salida suponen un obstáculo muy rígido a corta distancia de la calzada. El objetivo de esta protección es reducir la gravedad de los posibles accidentes por salida de vía dotando a estas infraestructuras de un grado de contención más robusto que el actual. Además, se actuará en algunos de los existentes sistemas de contención, ya que tal y como fueron diseñados en su momento pueden resultar peligrosos en caso de accidente por sus bordes cortantes.

En este punto cabe indicar que una de las partes en las que incide el estudio es que en la mayoría del trazado los conductores no respetan la velocidad indicada y esto incide de forma directa en la accidentalidad y es, como se advierte regularmente por parte de la DGT y Fomento, responsabilidad del conductor. Esto se comprueba mediante la utilización de un “vehículo flotante”, un coche que circula con un dispositivo GPS “arrastrado” por el flujo circulatorio, viendo la diferencia entre la velocidad real e indicada en dos curvas diferentes.

### **Soluciones a medio y largo plazo**

En la rueda de prensa también se han expuesto algunas de las medidas que podrían tomarse a medio y largo plazo fruto del estudio de funcionamiento de la carretera, con el fin de dotarle de un funcionamiento más homogéneo y seguro. Entre ellas, destaca la posibilidad de establecer un sistema de carriles 2+1, las limitaciones de velocidad en algunos tramos (pasando a 90 en los tramos en los que se circula a 100 actualmente) o mejoras en algunas intersecciones.

En cuanto al sistema 2+1, una opción que ya se utiliza en algunos países europeos, se trata de un sistema de calzada única con carriles adicionales. Actualmente, en esta vía, existen 31,5 kilómetros de un carril por sentido, incluidos los túneles, sus tramos de aproximación y las variantes de Sorauren, Olabe y los 1,2 kilómetros de Ventas de Arraitz, quedando 11,6 kilómetros en los que se aplicaría este desdoblamiento, con una vía de prácticamente, tres carriles.

En cuanto a las mejoras planteadas en otros tramos de la vía, se plantea la modificación del tramo Ezcaba-Sorauren, variante de Olave e intersecciones de Endériz, Burutain y Etulain. Asimismo, se prevé una intersección en T para la actual de Lantz (que incorporaría terceros carriles de espera para giros a la izquierda y creación de una miniglorieta interior para cambios de sentido), mejora de la variante de Ventas de Arraitz, varias opciones para el tramo urbano de Sunbilla y la reducción de tres a dos carriles en la rotonda de esta última localidad. Asimismo, se plantea una rotonda partida en el punto kilométrico 53,5 con reducción de 3 a 2 carriles, un carril de deceleración en el tramo sur de Bera, así como varias opciones de mejora en los nudos de esta localidad ubicados en los puntos kilométricos 63,7 y 63,9, con distintas alternativas para la intersección (en T o glorieta). Por último, se plantea una rotonda cerrada de cuatro patas en la intersección con la NA-8304.

### **Características de la N-121-A, velocidad y accidentes**

La N-121-A tiene una longitud total de 62,87 kilómetros. Comienza en Pamplona, en el punto kilométrico 5,670 (túneles de Ezcaba), y finaliza en el punto kilométrico 68,540, en la muga con Guipúzcoa. Constituye el eje viario de conexión entre Pamplona y la frontera francesa, por lo que gran parte de sus usuarios lo son de largo recorrido.

La IMD en 2014 fue de más de 9.000 vehículos, entre un 25 y un 30% de ellos pesados, lo que significa que cada día circulan de media por esa vía un total de 2.400 camiones. La densidad de tráfico, el elevado volumen de pesados y la orografía difícil (puerto de Belate y regata del Bidasoa) complican la circulación por la N-121-A.

En cuanto a la accidentalidad, en 2014 se produjeron 10 siniestros con víctimas de las cuales 5 fueron mortales; en 2013 se registraron 18 accidentes con víctimas y un fallecido, y en 2012, 14 accidentes y ningún fallecido.

En cuanto a las causas de los siniestros, de los 786 accidentes ocurridos entre el 1 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2014, en la mayoría de las veces se produjeron por infracción o maniobras defectuosas un 16% (122 casos), velocidad inadecuada en el 15% (119), atropello de animales sueltos en un 14% (108 siniestros) o distracción en un 11% (87 accidentes). En 55 ocasiones (un 7%) las causas del accidente se imputaron al estado de la vía.

Entre los años 2000 y 2013 se han realizado en esta vía actuaciones e inversiones por un importe total de 137.695.891 euros, de los que 14.951.315 corresponden a actuaciones de Conservación, Seguridad Vial y Túneles.