

NAFARROAKO GOBERNUA

GARAPEN EKONOMIKOA

ESKUBIDE SOZIALAK

OGASUNA ETA FINANTZA POLITIKA

LEHENDAKARITZA, FUNTZIO  
PUBLIKOA, BARNEA ETA JUSTIZIAHERRITARREKIKO ETA  
ERAKUNDEEKIKO HARREMANAK

HEZKUNTZA

OSASUNA

KULTURA, KIROLA ETA GAZTERIA

LANDA GARAPENA, INGURUMENA  
ETA TOKI ADMINISTRAZIOA

SEGURTASUNA ETA LARRIALDIAK

## N-121-A errepidean hobekuntza orokorra egiteko eraikuntza-proiektuak kontratatzea baimendu du Gobernuak

*Garapen Ekonomikoko Departamentuak bost proiektu aterako ditu enkantera aldi berean, ibilbide osoa homogeneizatzeko*

Asteazkena, 2017.eko apirilak 5

N-121-A errepidea (Iruña-Frantzia Behobiatik) 2+1 deritzon errepide bihurtzeko proiektuak idazteko zerbitzua kontratatzeko 530.000 euroko gastua baimendu du Nafarroako Gobernuak gaurko saioan; hau da, norabide bikoitzeko galtzada bakarreko azpiegitura, hiru errai erabilgarrirekin, horietako bat erdian, txandaka, norabide bietako bakoitzerako erabiliko dena.



2+1 erako Danimarkako galtzada baten irudia.

Errepideak dituen ia 63 kilometroetan egingo da jarduketa hori, eta errepide horren funtzionamendua eta segurtasuna hobetzeko neurri-sorta handiago baten barruan; Foru Komunitateko erabilienetako bat da errepide hori. Horrela, plataforma eraberritzeaz gain, abiadura-mugak eta seinaleak homogeneizatuko dira, beste errepide batzuekiko bidegurutzak aldatu eta berrantolatu egingo dira bide, lantegi eta industria- eta zerbitzu-guneetatik errepiderako sarbideak.

11.000 ibilgailu inguruk erabiltzen du egunero N-121-A errepidea, horietatik % 25-30 ibilgailu pisutsuak; hau da, 2.400 kamioi inguru egunean. Trafiko-dentsitate horren eta orografia gorabeheratsuaren ondorioz (Belateko mendatea eta Bidasoako ibaiertza), konplexua da errepide horretako zirkulazioa. 2009tik 2014ra bitarteko istripuei buruzko azterlan baten arabera, 786 istripu gertatu zen errepide horretan, horietatik % 53 talkengatik.

Garapen Ekonomikoko Departamentuak bost lotetan aterako ditu enkantera eraikuntza-proiektuak aldi berean; horrela, denek izango dituzte antzeko ezaugarriak, ibilbide osoa homogeneizatu ahal izateko. Proiektuok 2017. eta 2018. urteen artean idaztea aurreikusten da.

### Ezaugarri bereziak dituen errepidea

N-121-A errepidea Nafarroako bide-sarearen barruan ezaugarri bereziak dituen bidea da. Ibilgailu pisutsuen trafiko handia du, Nafarroa eta Frantziako mugaren arteko lotura zuzena egiten baitu, eta erdialdetik, hegoaldeetik eta hego-ekialdeetik Irungo mugako igarobidera doazen kamioi

askok nahiago baitu errepide hori erabiltzea muga ingurura iristen diren autobideetako ordainsariak ordaintzea baino. Gainera, errepide horrek zeharkatzen dituen haranetan herri-gune txiki asko eta industria-gune batzuk daude, gune askotan errepidean bidegurutzeak sortzen dituztenak eta bi modu (pisutsuak eta arinak) eta bi ibilbideren (laburrak eta luzeak) arteko etengabeko trafiko-gatazka sortzen dutenak.

Errepide horren egoera aztertzeko eta hobekuntzarako jarduketak planteatzeko, Garapen Ekonomikoko Departamentuko Azterlan eta Proiektuen Zerbitzuak azterketa bat egin zuen 2014an, "N-121-A Iruña-Behobia interes orokorreko errepidearen funtzionamenduari buruzko azterketa teknikoa" deritzona.

Txosten horretan egiaztatzen zen 3,50 metroko erreiek eta 1,50 metroko bazterbideek osatzen dutela errepidearen zeharkako sekzioa, Ibilbidearen zatirik handienean. Gutxienez hiru erreiko plataforma du errepidearen ia tarte erdiak (ibilgailu geldoentzako erreie gehigarria 29 kilometroan, eta norabide bakoitzeko bi erreie bi kilometroan). Gainera, norabide bakoitzeko erreie bakarrek 24 kilometro daude, eta norabide bakoitzeko erreie bakarrek beste 7 kilometro, errepideak dituen sei tuneletan.



Bide-segurtasunari dagokionez, 2009-2014 aldian gertatutako istripuen % 53 talkak izan zirela egiaztatu zen. Horien % 24 aurre-albokoak izan ziren (errepide-irteera eta bidegurutzeak), % 16 aurrez aurrekoak (aurreratze-maniobrak eta oharkabetasunak), % 8 alboko talkak (bidegurutzeak) eta % 6 talka anizkunak edo atzetik jotakoak (abiadura ezberdintasunak, ibilgailu pisutsuak, lursail izurtuak...).

Edukierari buruzko analisiari esker, jakin ahal izan zen bide-segurtasunaren arazoaren oinarria ez zela errepidearen ahalmena, orduko 1.100 ibilgailuko ahalmena baitu errepide horrek, batez besteko intentsitatea eguneko 11.000 ibilgailukoa izanik. Are, norabide bakoitzeko erreie bakarrek bideetan gehieneko ahalmena erregistratutako trafikoaren ia bikoitza da puntako orduan.

Azkenik, N-121 A errepidetik egunero igarotzen den trafiko pisutsuaren % 30 ahalmen handiko beste errepide batzuetara desbidera litekeela antzeman zen, A-15 errepidera, esaterako.

### Hobekuntza-proposamenak

Aipatutako azterlanaren ondorioen arabera, Garapen Ekonomikoko Departamentuko Herri Lanen Zuzendaritzak "Iruña-Behobia N-121 A errepidea 5+500 kp-tik (Ezkaako tunelak) 68+440 kp-raino (Gipuzkoarekiko muga) aldatzeko azterlana" egin du. Horrekin, azpiegituraren funtzionamendua eta bide-segurtasuna hobetu nahi da, ibilgailu arinen zirkulazioa mesedetuz ibilgailu pisutsuen trafiko handiaren aurrean, eta baliabide ekonomikoak optimizatuta, ematen zaion soluzioak kostu/eraginkortasun ratio handia izan dezan.

Adierazi bezala, honako hauek dira aurreikusten diren jarduketa nagusiak:

1. N-121 A errepidearen plataforma eraldatzea, 2+1 erako errepide-plataforma bihurtzeko.
2. Dauden bidegurutzeak aldatzea, mugimenduak seguruagoak izan daitezen.
3. Tarte ezberdinen abiadura-mugak homogeneizatzea, gaur egun dauden mugak zuzenduta.
4. Bide, etxebizitza, nekazaritza- eta industria-pabilioi eta zerbitzu-guneetatik N-121 A errepiderako sarbideak berrantolatzea, trafikoari ahalik eta gutxien eragin diezaieten.

#### 1. 2+1 erako plataforma.

Bi norabideko errepidea da, hiru erreie erabilgarri dituen. Erdiko erreie norabide baterako zein besterako erabiltzen da txandaka, tarte erregularrekin; norabide bakoitzerako erreie edo erreieak eta kontrako norabidekoak independenteak dira uneoro, erdibitzaile jarraitu batek banantzen baititu. N-121 A

osorako soluzio homogeen gisa planteatzen da, eta ez tarte jakin baterako.

Eredu horrek hainbat abantaila du bide-segurtasunari dagokionez: erabat galarazten du kontrako norabideko zirkulazioarekin orain egiten diren aurreratze-maniobrak, eta saihestu egiten ditu bidegurutzeen arteko ezkererako biraketak. Ingurumenari dagokionez, inpaktu mugatua dauka, eta minimizatu egiten du autobidearen barrera-efektua. Halaber, ikuspuntu sozioekonomikoari dagokionez, kostu/eraginkortasun ratio handia du, zonaren idiosinkrasiari eusten dio, eta ez du sortzen azpiegiturara trafiko handiagoa erakar lezakeen dei-efekturik.

Aitzitik, baditu desabantailak ere; diseinu ezezaguna da, eta autobia partzialaren itxura eman dezake, baina ez da horrelakorik: ez dira 120 kilometro orduko abiadurarako diseinatutako errepideak, orduko 90 kilometroko abiadurarako baizik.

## 2. 19 bidegurutze aldatzea

Errepide horretan dauden 19 bidegurutze aldatzea aurreikusi da, mugimenduetan segurtasun handiagoa lortzeko, batez ere ezkererako biraketetan.

Horietako sei bidegurutzek diseinu berbera izango dute, kanpoko biribilgunea izango dute norabide aldaketak egin ahal izateko; lau bidegurutze biribilgune bihurtuko dira, eta gainerako bidegurutzeak T itxurakoak izango dira, ezkererako biraketetarako hirugarren errei batekin.

## 3. Abiadura-mugak eta seinaleak homogeneizatzea

Gaur egun alde nabarmenak daude baimendutako gehienezko abiadurei dagokienez. Hain zuzen ere, antzeko ezaugarriak dituzten tarteen, ez dute beti muga bera. Honako hau aurreikusten da: oro har, 90 km/h-koa izango da errepide osoan zehar seinaleztatutako gehienezko abiadura. Bidegurutzeetan, 70 km/h izango da baimendutako gehienezko abiadura, eta hiri-tarteetan, 50 km/h.

## 4. Sarbideak berrantolatzea

Gaur egun, isolatutako landa- eta hiri-partzela, industria-pabilioi, gasolindegia, jatetxe eta bestelakoetarako sarbide ugari dago N-121 A errepidean. Egindako azterlanean horiek guztiak aztertu dira, eta bakoitzerako soluzio bana proposatu da, trafikoarengan ahalik eta eragin txikiena izan dezaten. Horrela, horietako batzuk kentzea aurreikusten da; gainerakoak birdiseinatu egingo dira, ahalik eta segurtasun-mailarik eta erosotasunik handiena lortzeko helburuz.

### **Bost lote**

Garapen Ekonomikoko Departamentuak banandutako bost proiektutan (loteak) aterako ditu enkantera 63 kilometroetarako proposatutako aldaketak, baina denak egingo dira jarraibide tekniko eta geometriko berdinetan oinarrituta; era horretan, bermatuta egongo da azkenean, obrak noiz eta zer ordenatan egiten diren gorabehera, nortasun propioa izango duen bide homogeenoa izango dela.

Honako hauek dira loteak:

- 1. Lotea: "N-121 A errepidea 2+1 erako errepide bihurtzeko proiektua. 5+550 kp-aren (Ezka bako tunelen biribilgunea) eta 10+500 kp-aren (Olabeko zeharbidea) arteko tartea".
- 2. Lotea: "N-121 A errepidea 2+1 erako errepide bihurtzeko proiektua. 10+500 kp-aren (Olabeko zeharbidea) eta 22+500 kp-aren arteko tartea".
- 3. Lotea: "N-121 A errepidea 2+1 erako errepide bihurtzeko proiektua. 22+500 kp-aren eta 40+900 kp-aren arteko tartea".
- 4. Lotea: "N-121 A errepidea 2+1 erako errepide bihurtzeko proiektua. 40+900 kp-aren eta 52+430 kp-aren (Arrigazteluko tunelaren hegoaldeko ahoa) arteko tartea".
- 5. Lotea: "N-121 A errepidea 2+1 erako errepide bihurtzeko proiektua. 52+430 kp-aren (Arrigazteluko tunelaren hegoaldeko ahoa) eta 68+440 kp-aren (Gipuzkoarekiko muga) arteko tartea".

Gobernuak gaur eraikuntza-proiektuak idazteko gastua baimendu duenez, Garapen Ekonomikoko

Departamentuak zerbitzu hori enkantera ateratzeko prozesua bizkortzeko asmoa du, datozen asteetan dagoeneko proposamenak aurkezteko epea ireki ahal izan dadin.

Aurreikuspenen arabera, zortzi hilabete iraungo dute lanek, baina proiektuek duten ingurumen- inpaktuaren adierazpena beharrezkoa denez, 2018rako amaitzea espero da. Hain zuzen ere, aurrekontuan jasotako 530.000 euroetatik 265.000 2017ko aurrekontuen kontura finantzatuko dira, eta beste horrenbeste 2018ko aurrekontuen kontura.

### Galería de fotos



T itxurako bidegurutzeta, baztertutako biribilgunearekin.



Hobetutako T itxurako bidegurutzeta.



Biribilgunea.