

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIARELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El Gobierno autoriza la contratación de los proyectos constructivos para acometer una mejora general de la carretera N-121-A

El Departamento de Desarrollo Económico va a licitar cinco proyectos de forma simultánea para homogeneizar todo el recorrido

Miércoles, 05 de abril de 2017

El Gobierno de Navarra ha autorizado en su sesión de hoy un gasto de 530.000 euros para contratar la redacción de los proyectos de conversión de la carretera N-121-A (Pamplona-Francia por Behobia) en una vía denominada 2+1; es decir, una infraestructura con una única

calzada, de doble sentido de circulación y con tres carriles disponibles, uno de ellos en el centro que, a intervalos regulares, se utiliza alternativamente para cada uno de los dos sentidos.

Esta actuación se llevará a cabo en los casi 63 km. de la vía y se enmarca dentro de un conjunto más amplio de medidas para mejorar el funcionamiento y seguridad vial en esta carretera, una de las más transitadas de la Comunidad Foral. Así, además de la reforma de la plataforma, se homogeneizarán los límites de velocidad y la señalización, se modificarán las intersecciones con otras carreteras y se reordenarán los accesos desde caminos, naves y áreas industriales y de servicio.

Alrededor de 11.000 vehículos transitan diariamente por la N-121-A, de ellos entre un 25-30% pesados; es decir, unos 2.400 camiones. Esta densidad de tráfico, unida a la accidentada orografía (puerto de Belate y regata del Bidasoa) complica la circulación por esta carretera. Según un estudio de accidentabilidad de los años 2009 a 2014, la vía registró un total de 786 accidentes, el 53% por colisiones.

El Departamento de Desarrollo Económico va a licitar los proyectos constructivos en cinco lotes, de forma simultánea, de forma que todos ellos tengan características semejantes que permitan dotar de homogeneidad a todo el recorrido. Está previsto que la redacción de los proyectos se lleve a cabo entre 2017 y 2018.

Una vía con características particulares

La carretera N-121-A es una vía con unas características particulares dentro de la red viaria de Navarra. Posee un tráfico muy

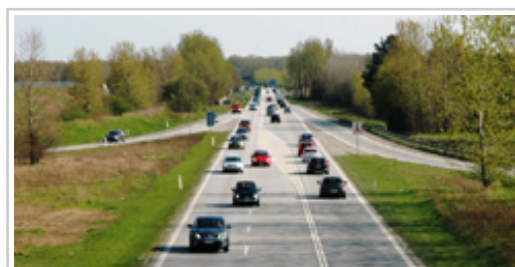


Imagen de una calzada tipo 2+1 en Dinamarca.

elevado de pesados debido a que es la conexión directa de Navarra con la frontera francesa y a que un porcentaje elevado de camiones, procedentes del centro, del sur y del sureste y que se dirigen hacia el paso fronterizo de Irun, prefieren esta vía a pagar los peajes de las autopistas que también desembocan cerca de la frontera. Además, los valles por los que discurre esta carretera están salpicados de pequeño núcleos urbanos y algunos núcleos industriales que intersectan la vía en numerosos puntos y generan un conflicto permanente de tráfico entre dos modos (pesado y ligero) y dos trayectos (corto y largo recorrido).

Para analizar la situación de esta carretera y plantear actuaciones de mejora, el Servicio de Estudios y Proyectos del Departamento de Desarrollo Económico, realizó un estudio previo denominado “Estudio técnico de funcionamiento de la carretera de interés general N-121 A, Pamplona – Behobia” en el año 2014.

Según se constataba en ese informe, la sección transversal de la vía está formada por carriles de 3,50 metros y arcenes de 1,50 metros en la mayor parte del recorrido. Casi el 50% del tramo cuenta con una plataforma de al menos tres carriles (29 km con carril adicional para vehículos lentos y 2 km de dos carriles por sentido), Además, hay otros 24 km de un carril por sentido y 7 km de un carril por sentido en los 6 túneles existentes.

En cuanto a la seguridad vial, se detectó que el 53% de los accidentes producidos en el periodo 2009-2014 fueron colisiones. De estas, un 24% fueron de tipo frontolateral (por salidas de vía e intersecciones), 16% frontales (adelantamientos y despistes), un 8% colisiones laterales (intersecciones) y un 6% colisiones múltiples o por alcance (diferencias de velocidades, vehículos pesados, terrenos ondulados...).

Por su parte, el análisis del aforo permitió conocer que el problema de seguridad vial no radicaba en la capacidad de la carretera ya que la vía permite absorber 1.100 vehículos/hora, cuando la intensidad media es de 11.000 vehículos/día. Incluso, en las vías de un carril por sentido la capacidad máxima es casi el doble del tráfico registrado en hora punta.

Finalmente, se detectó que el 30% del tráfico pesado que discurre diariamente por la N-121 A podría ser desviado a otras vías de alta capacidad como la A-15.

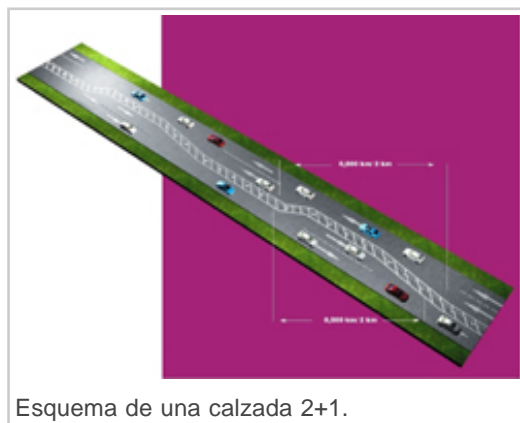
Las propuestas de mejora

En función de las conclusiones del mencionado estudio, la Dirección de Obras Públicas del Departamento de Desarrollo Económico ha elaborado el “Estudio de modificación de la carretera N-121 A, Pamplona – Behobia, desde el pk 5+550 (túneles de Ezcaba) hasta el pk 68+440 (límite de la provincia de Guipúzcoa)”. Con él, se pretende mejorar el funcionamiento y la seguridad vial de la infraestructura, favoreciendo la circulación de los vehículos ligeros frente al elevado tráfico de vehículos pesados y optimizando los recursos económicos, de forma que la solución tenga un elevado ratio coste/eficacia.

Como ya se ha apuntado, las principales actuaciones previstas son las siguientes:

1. Transformar la plataforma de la N-121 A en una plataforma de carretera tipo 2+1.
2. Modificar las intersecciones existentes para hacer más seguros los movimientos.
3. Homogeneizar los límites de velocidad de los distintos tramos, corrigiendo la dispersión que existe en la actualidad.
4. Reordenar los accesos a la N-121A desde caminos, viviendas, naves agrícolas e industriales y áreas de servicio, buscando la menor interferencia posible al tráfico.

1. La plataforma 2+1.



Esquema de una calzada 2+1.

Se trata de una vía de doble sentido de circulación con tres carriles disponibles. El carril central se utiliza en una u otra dirección de manera alterna con intervalos regulares e independientes del sentido contrario de circulación en todo momento, ya que está separado de manera efectiva mediante una mediana continua. Se plantea como una solución homogénea para toda la N-121-A, no de forma puntual para un tramo determinado.

Este modelo presenta como ventajas en materia de seguridad vial que suprime el 100% de los adelantamientos con circulación en sentido contrario y evita los giros a la izquierda entre intersecciones. Desde el punto de vista medioambiental, presenta un impacto limitado y minimiza el efecto barrera de la autovía. Asimismo, desde el punto de vista socioeconómico, presenta un ratio coste/eficacia relevante, mantiene la idiosincrasia de la zona, y no hay efecto llamada que atraiga más tráfico hacia la infraestructura.

En el lado contrario, presenta como desventajas que se trata de un diseño desconocido y que puede dar la sensación de que se trata de una autovía parcial, pero no es así: no son vías diseñadas para 120 km/h, si no para 90 km/h.

2. Modificación de 19 intersecciones

Se ha previsto modificar 19 intersecciones existentes para conseguir mayor seguridad en los distintos movimientos, especialmente en los giros a la izquierda.

Seis de estas intersecciones tendrán un diseño común, con una glorieta exterior que permitirá los cambios de sentido, cuatro intersecciones se transformaran en glorieta y, el resto de intersecciones serán en forma de T, con un tercer carril para giros a la izquierda.

3. Homogenización de los límites de velocidad y la señalización

Actualmente existe bastante disparidad en las velocidades máximas permitidas. De hecho, tramos de características semejantes no tienen siempre la misma limitación. La actuación en este ámbito prevé lo siguiente: con carácter general, la velocidad máxima señalizada a lo largo de toda la vía será 90 km/h. En las intersecciones, la velocidad máxima permitida será de 70 km/h y en los tramos urbanos se limitará la velocidad a 50 km/h.

4. Reordenación de accesos

La carretera N-121-A presenta en la actualidad una multitud de accesos a parcelas rústicas y urbanas aisladas, naves industriales, gasolineras, restaurantes, etc. El estudio ha analizado todos ellos, proponiendo soluciones para cada uno, de forma que interfieran lo menos posible en el tráfico. Así, prevé la supresión de algunos de ellos, mientras que rediseña el resto para conseguir el mayor grado de seguridad y comodidad en la circulación.

Cinco lotes

El Departamento de Desarrollo Económico va a licitar el conjunto de las modificaciones propuestas para los 63 km en cinco proyectos separados (lotes), pero de forma que todos se realicen con unas pautas técnicas y geométricas iguales, garantizando así que el resultado final, independientemente de cuándo y el orden en que se ejecuten las obras, sea una vía homogénea con identidad propia.

Los lotes son los siguientes:

- Lote nº1: "Proyecto de conversión de la carretera N-121 A en vía 2+1 entre el p.k. 5+550 (glorieta de los túneles de Ezcaba) y el p.k. 10+500 (travesía de Olave)".
- Lote nº2: "Proyecto de conversión de la carretera N-121 A en vía 2+1 entre el p.k. 10+500 (travesía de Olave) y el p.k. 22+500".
- Lote nº3: "Proyecto de conversión de la carretera N-121 A en vía 2+1 entre el p.k. 22+500 y el p.k. 40+900".

- Lote nº4: “Proyecto de conversión de la carretera N-121 A en vía 2+1 entre el p.k. 40+900 y el p.k. 52+430 (boca sur del túnel de Arrigaztelu)”.

- Lote nº5: “Proyecto de conversión de la carretera N-121 A en vía 2+1 entre el p.k. 52+670 (boca norte del túnel de Arrigaztelu) y el p.k. 68+440 (límite de la provincia de Guipúzcoa)”.

Una vez que el Gobierno ha autorizado hoy el gasto para la redacción de los proyectos constructivos, el Departamento de Desarrollo Económico tiene previsto acelerar su licitación, de forma que pueda abrirse el plazo de presentación de propuestas en las próximas semanas.

La duración de los trabajos se estima en ocho meses, pero al ser necesaria una declaración de evaluación ambiental de los proyectos se prevé que estos finalicen en 2018. De hecho, de los 530.000 euros presupuestados, 265.000 se financiarán con cargo a 2017 y otros 265.000 con cargo a 2018.

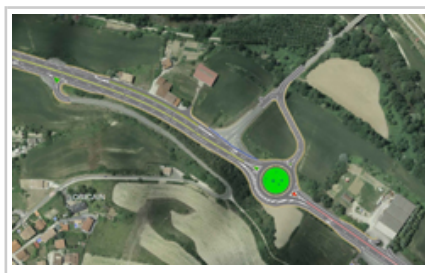
Galería de fotos



Imagen de intersección en T con glorieta desplazada.



Intersección en T mejorada.



Glorieta.