ZUEN UDALERRIETAKO OSOKO BILKURETAN MOZIO HAU BOZKATZEA NAHI DUGU

MOZIOA:

NAFARROAKO GOBERNUARI ESKATZEN DIOGU NEURRIAK HARTZEA ETA BEHAR DIREN HITZARMENAK EGITEA N-121A ERREPIDEAN IRTEERA EDO HELMUGA EZ DUTEN MERKANTZIEN GARRAIOA BESTE ERREPIDE ALTERNATIBOETATIK JOATEKO, ERRIOXAKO ETA KATALUNIAKO ADMINISTRAZIO PUBLIKOEK IBILGAILU ASTUNEN PROPORTZIOA HANDIA DEN ERREPIDE NAZIONALETAN EGIN DUTEN BEZALA (N-232, N-11, N-240 ETA N-340).

ARGUMENTUAK

N-121A errepidetik eta tuneletik pasatzen den ibilgailu astunen kopurua oso handia da, horrek arrisku nabarmena eragiten du errepideko erabiltzaileentzat eta eskualdeko herritarrentzat.

Errepidea:

N-121A bi noranzko errepidea denez, istripuak gertatzeko probabilitatea handiagoa da, errepidea noranzko bakarrekoa denean baino; hau da noranzko bakarreko zirkulazioa eta zentzu baten eta bestearen artean bereizketa fisikoa duten errepideak (autopistak edo autobideak).

Istripu larrienak, portzentaje altu batean, N-121A bezalako bi noranzko dituzten errepideetan gertatzen dira, aurrez aurreko talkak egoten direlako. Istripu hauetako gertaerarik latzenak tartean ibilgailu astunak daudenean ematen dira.

Hori argi geratzen da N-121A errepidean.

10 hilabetetan (2017ko apiriletik 2018ko apirilera), 10 pertsona hil ziren, 12 zauritu larri

MOCIÓN QUE QUEREMOS QUE SEA VOTADA EN LOS PLENOS DE VUESTROS AYUNTAMIENTOS

TEXTO DE LA MOCION:

"A SEMEJANZA DE LO LLEVADO A CABO RECIENTEMENTE POR LAS ADMINISTRACIONES RIOJANA Y CATALANA EN SUS CARRETERASS NACIONALES CON ALTO PORCENTAJE DE VEHICULOS PESADOS (N-232, N-II, N-240 Y N-340), SE INSTA AL GOBIERNO DE NAVARRA ADOPTAR LAS MEDIDAS Y CONVENIOS NECESARIOS QUE PROCUREN EL DESVIO POR OTRAS RUTAS ALTERNATIVAS DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS QUE NO TENGAN ORIGEN NI DESTINO EN LA N-121A"

ARGUMENTOS

El alto número de vehículos pesados que transitan la carretera y los túneles de la N-121A, establecen un nivel de peligrosidad inaceptable para los usuarios de esta vía y los habitantes de la comarca.

Carretera:

A semejanza de lo que ocurre en sus túneles, el carácter de circulación "bidireccional" que se da en el trazado de la N-121A implica que la probabilidad de que se produzcan incidentes y accidentes sea más alta y de mayor gravedad que la que se produce en una carretera o túneles con circulación unidireccional, es decir, desdoblados con separación física entre uno y otro sentido de la circulación (autovías y/o autopistas).

En un alto porcentaje, los accidentes más graves que se producen en este tipo de carreteras "bidireccionales" como la N-121A se deben a los choques frontales. Los peores resultados de estos accidentes se dan en aquellos choques frontales en lo que se involucran vehículos pesados.

Ello queda patente en la N-121A.

En 10 meses (julio de 2017-abril de 2018), 10

eta beste hainbat arinago zauritu ziren. 10 heriotza horietatik 8tan (%80) aurrez aurreko talkak gertatu ziren eta hildakoak egon diren istripuen %70ean ibilgailu astunak egon dira tartean. Ibilgailu astun hauetako gidariak ere biktima izan dira: 2 hildako eta beste 4 larri zauritu.

Balantze honek, hala ere, ez du N-121A errepidearen egoeraren larritasuna erabat adierazten. Kontuan hartu behar dira artikulatutako ibilgailu astunek izandako beste 6 istripu larri aipatutako epearen azken 4 hilabeteetan: 3 kasutan artazia egin eta irauli dira ibilgailuak, beste 3 kasutan tuneleko ikusgarritasuna galdu zen Belateko tunelean kamioien turbo-motoreen matxurak eragindako kearengatik.

Epe berean, A-15 autobidean ez da inolako istripu hilgarririk gertatu eta ez da istripu adierazgarririk egon. Kontuan hartu behar da zirkulazio bolumen handiagoa duela eta noranzko bakarreko errepidea dela, N-121A errepidetik paraleloan doa eta honen alternatiba da.

Ikerketa askok adierazten dute (RAC-Real Automóvil Club, AIPCR-Asociación Mundial de la Carretera, sustapen Ministerioa, Trafiko Zuzendaritza Orokorra eta abar) kamioiak bi noranzko dituzten errepideetatik, autobia edo autopistetara desbideratzea, hildakoen kopurua jaitsiko lukeela.

Arazo honi irtenbidea emateko adibide argi eta arrakastatsuak ere badaude, adibidez N-II-koa Gironan, N-121A errepideko arazo ia berberarekin. Administrazioei inolako koste ekonomikorik ez die suposatu, mugara doazen eta mugatik datozen kamioiak AP-7 autopistatik desbideratzen dituzte. Hildakoen kopurua asko jaitsi da. Bi urteko probaldian (2014-2016) heriotzak 15etik 3ra jaitsi dira.

Adibide hori ez da bakarra, beste zenbait ere badaude, esaterako, N-232 errepidea Errioxan, N-340 Tarragonan, N-240 Lleidan....

Historikoki Nafarroan hauek izan dira istripu hilgarri gehien izan dituzten errepideak: N-

personas perdieron la vida, 12 resultaron gravemente heridas y otras tantas heridas de diversa consideración. De las 10 víctimas mortales, 8 personas (80%) fallecieron en choques frontales. En el 70% de los accidentes mortales se han visto involucrados vehículos pesados. Los chóferes de estos vehículos pesados también formaron parte de las víctimas: 2 fallecidos, 4 heridos muy graves.

Balance que no refleja del todo la grave situación de la N-121A. Han de tomarse en cuenta la potencial siniestralidad de otros 6 graves accidentes producidos por vehículos pesados articulados en los últimos 4 meses del periodo citado (3 tijeras-vuelco con invasión del carril de circulación del sentido contrario y 3 perdidas de la visibilidad circulatoria dentro de los túneles de Belate debidas a la ocupación de humo producida por las roturas de sus turbo-motores).

En comparativa, en ese mismo periodo y a pesar de tener un mayor volumen de circulación, en la autovía A-15, vía "unidireccional", paralela y alternativa al trazado de la N-121A (Iruña-Behobia), no se produjo ningún accidente mortal y apenas se produjeron accidentes significativos.

Son numerosos los estudios, proyectos y recomendaciones sobre tráfico y accidentalidad (RAC-Real Automóvil Club, AIPCR-Asociación Mundial de la Carretera, Ministerio de Fomento, Dirección General de Tráfico, etc....) que indican que desviar los camiones a las autovías/autopistas reducirían el número de muertos que se producen en estas carreteras "bidireccionales".

Claro y exitoso ejemplo de ello es la N-II en Gerona, con una problemática casi idéntica a la de la N-121A. Sin coste para las administraciones, el desvío a la autopista AP-7 de los camiones que van y vienen de la frontera ha reducido el número de víctimas. En dos años de prueba (2014-2016) el promedio de 15 víctimas mortales anuales se redujo a tan solo 3.

Dan continuidad a este ejemplo la N-232 a su paso por La Rioja, la N-340 en Tarragona, la N-240 en Lérida...

121A, N-111 (Iruñea-Tutera) eta N-232 (Tutera-Logroño). Gaur egun, Nafarroan heriotza gehien dagoen errepidea N-121A errepidea da, nahiz eta 66 kilometroko ibilbide motza duen eta hainbat hobekuntza egin diren.

Errepide honetan, azken 25 urteetan 180 heriotza baino gehiago egon dira eta kontaezinak dira zauritutako pertsonak. Bakarrik 1999an eta 2005ean gainditu zen 10 heriotzetako langa eta aurten ere gainditu da.

Bitartean historikoki hilgarriak izan diren errepideetan heriotza kopurua jaisten ari dira, baina N-121A errepideko heriotza kopurua gehiengo historikoetara bueltatu da.

A15 errepidea bikoiztuta dagoen errepidea da, gaitasun handiagoa du trafikoa hartzeko eta seguruagoa da. Europarekin garraio lotura egiteko diseinatu eta proiektatu zen. A-15 errepidean gero eta kamioi gutxiago ibiltzen da, 2002an egunero 2.500 kamioi ibiltzen ziren eta 2017an 1.400. N-121A errepidean, ordea, kamioi kopurua handitzen doa, 2002an egunero 950 kamioi ibiltzen ziren, gaur egun 3000 (A-15eko datuak Gorosmendi tunelekoak, eta N-121A errepidekoak Belateko tunelekoak).

Krisialdi ekonomikoak eta merkantzien garraioari A-15 eta AP-8an jarri zaizkion gain-kostuek zer ikusi handia dute azken urte hauetan ibilgailu astunek egin duten errepide aldaketan.

N-121A errepidea ibilgailu astunez gainezka dago eta honek errepidearen segurtasunari eta trafiko-jarioari ez dio inolako mesederik egiten. Kamioi gehienek nazioarteko garraioa egiten dute, eta horrek eskualdean eragin ekonomiko gutxi du (salbu, sektore oso konkretu batzuetan, esaterako gasolindegiak). Eta eragin ekonomiko hori ez da inola ere konparagarria eta konpentsagarria segurtasun falta eta istripu kopurua handitzearekin.

A-15 errepideko bidesarien gain-kostua da nazioarteko garraioak N-121A errepidea aukeratzeko arrazoi nagusia. Ondorioz, Nafarroako Gobernuari dagokio behar diren neurriak hartzea eta behar diren hitzarmenak

Si históricamente, la N-121A junto con la N-111 (Iruña-Logroño), la N-121 (Iruña-Tudela) y la N-232 (Tudela-Logroño) han sido las carreteras "nacionales" de Navarra con mayor índice de mortalidad, actualmente, a pesar de su reducido recorrido de 66 Km. y de las mejoras llevadas a cabo en su trazado (túneles, viaductos, desdoblamientos...) la N-121A ha pasado a ser la más mortal de las carreteras navarras (datos del Gobierno de Navarra).

En los últimos 25 años han perdido la vida en esta vía más de 180 personas, siendo innumerables los heridos y afectados que en ella se han producido. Y en solo dos ocasiones, años 1999 y 2005, se había superado el balance de los 10 fallecidos ocurridos en 2018.

Mientras el resto de las carreteras "históricamente mortales" arriba reseñadas siguen reduciendo sus tasas de mortalidad, la N-121A, lejos de mantenerse, vuelve a alcanzar máximos históricos.

Mientras la A-15, (vía desdoblada de mayor capacidad y seguridad, diseñada y proyectada para dar entrada y salida al gran volumen de mercancías de y para Europa) se vacía de camiones (en 2002 circulaban 2.500 camiones diarios, en 2017, 1.400), la N-121A vía bidireccional de elevada siniestralidad, se sobrecarga de vehículos pesados pasando de los 950 camiones que circulaban en el 2002, a los más de 3.000 actuales (datos en los túneles de Gorosmendi, A-15 y de Belate, N-121A).

La crisis económica y el sobrecoste de los nuevos peajes establecidos para el transporte de mercancías en la paralela A-15/AP-8 mucho tienen que ver en este trasvase de vehículos pesados que viene produciéndose en los últimos años.

Esta sobrecarga de vehículos pesados en nada va favorecer la seguridad y la fluidez de la N-121A. El aspecto internacional de la gran mayoría de estos camiones apenas tiene repercusión económica sobre la comarca (salvo en algunos sectores muy concretos como el de las gasolineras) y en ningún modo comparable ni compensable con el aumento de la inseguridad y accidentalidad que ello

egitea N-121A errepideko istripu kopurua jaisteko.

2019 urtearen bukaeran izandako istripuan Azpilkuetako bi herritarrek bizia galdu bazuten, 2020 honetako hasiera ezin makurragoa izan da. Bi istripu berri non gure eskualdeko beste 3 lagun hilik suertatu dira. Bi istripuetan kamioen partehartzea gertatu da.

conlleva.

Siendo el sobrecoste añadido de los peajes en la A-15 la principal razón por la que el transporte sin origen ni destino en la comarca opta por transitar por la N-121A, compete al Gobierno de Navarra procurar y adoptar las medidas y convenios necesarios para que ello no se traduzca en el aumento de la ya alta siniestralidad de esta vía.

Si ya el 2019 finalizó con un accidente en el que fallecieron dos vecinas de Azpilkueta), este 2020 arranca con dos nuevos accidentes en los que fallecen 3 vecinos de la comarca. En ambos siniestros se involucran vehículos pesados.