

Ilustrísimo Señor:

D. XXXXXXXXX, con Documento Nacional de Identidad número XXXXXXXXX, domiciliado en XXXXXXXXX, teléfono XXXXXXXXX, e-mail XXXXXXXXX; en su propio nombre y en nombre de quienes secundan el “Movimiento Cruce de la Cadena” adjuntos con DNI y firma a esta instancia,

EXPONE:

1) Que recientemente se han realizado obras bajo el epígrafe “Acondicionamiento y mejora de la intersección de la NA-132, Estella-Tafalla-Sangüesa, con la NA-6020, Carrascal-Marcilla (I) y la NA-6100, Carrascal-Marcilla (II)” cuya motivación viene claramente determinada por la mala condición del tramo, que tal y como se indica en BON nº100 del 21/08/2006: “hace que hayan sido frecuentes los accidentes en esta vía y que en los 4 últimos estudios de accidentalidad esta intersección haya salido como un tramo de Concentración de Accidentes (TCA), circunstancia que solo se da en este punto de toda la Red de Carreteras de Navarra.”

2) Que en el mismo cruce, con fecha 20 de Julio de 2007, tan solo UN DIA después de finalizar labores de asfaltado, se produce un aparatoso accidente en torno a las 17:00h de la tarde, en el que se ven implicados dos vehículos, quedando uno de ellos volcado sobre el asfalto.

3) Que a raíz de los hechos expuestos en el segundo punto, se envía notificación vía e-mail al departamento de Obras públicas con fecha 21 de Julio de 2007, cuya contestación oficial, recibida por la misma vía con fecha 24 de Julio de 2007 paso a rebatir:

“La obra realizada, sin ser la ideal por la irregularidad del terreno en el que se encuentra la intersección, etc., ha mejorado ostensiblemente la seguridad de la intersección anterior, por las siguientes actuaciones:”

“a) Aumento considerable de la visibilidad, con el desmonte realizado, para el vehículo procedente de Artajona con respecto al que circula de Estella en dirección Tafalla.”

El desmonte realizado no ha supuesto ningún aumento significativo de la visibilidad, ya que dicha visibilidad viene determinada por la configuración de la intersección del cruce y el ángulo en el que la NA-132 recibe a la NA-6020 así como la curva que describe la NA-132 en dirección Estella y su pendiente, siendo imposible que un conductor pueda girar el cuello en más de 180° para apreciar la llegada de vehículos, ver simulación en Anexo 2. Por otro lado, aun en el supuesto de que el ángulo entre las carreteras fuera apropiado, el mencionado desmonte tampoco ha ocasionado ningún aumento de la visibilidad, tal y como muestran las fotografías del Anexo 1.

“b) Facilidad de salida a los vehículos procedentes de Marcilla al situarse en una plataforma horizontal cuando antes lo hacían en una fuerte pendiente ascendente.”

Ninguno de los firmantes a lo largo de todos estos años de tránsito por el cruce hemos sido capaces de apreciar la supuesta “fuerte pendiente” anterior y mucho menos la disminución de la misma. Tampoco se cuantifica, de haber existido, cuál ha sido la disminución de dicha pendiente.

“c) Construcción de vías de aceleración y deceleración que antes no existía, especialmente larga en la dirección Artajona-Estella.”

Consideramos que este es un elemento que, atendiendo al modo en que han ocurrido los accidentes hasta la fecha, no resulta determinante a la hora de aportar mayor seguridad, especialmente en la mencionada dirección Artajona-Estella donde ya existía una vía de aceleración en longitud suficiente (Anexo 2).

“d1) Construcción de bordillos centrales en la vía principal que protegen al vehículo que se sitúa en el carril central de giro a izquierdas en ambos sentidos de la vía principal.”; “d2) El bordillo central transmite sensación de estrechez al conductor que, intuitivamente, disminuye la velocidad de circulación.”

Suponemos que para la anterior afirmación se habrán tenido en cuenta rigurosos estudios científicos que puedan corroborarlo. Sin embargo, lo que sí podemos constatar aplicando la física elemental es que un bordillo de tales características impide cualquier maniobra de evasión que evite a un vehículo que circula por la NA-132 alcanzar a otro que esté cruzando la NA-6100, tipología más habitual de los accidentes ocurridos en dicho cruce. Consideramos por tanto el bordillo un elemento que añade peligrosidad al cruce.

“e) Gran visibilidad de la intersección por el pintado de los bordillos y el color rojo de los adoquines. Las isletas están construidas con adoquines rojos por lo que el color de la isleta permanece inalterable en el tiempo.”

Entendemos que la inalterabilidad del color de las isletas no constituye un factor decisivo a la hora de evitar accidentes, y respecto a la visibilidad, el problema nunca ha sido la visibilidad del cruce, si no la de los vehículos entre sí.

“f) Colocación de bandas sonoras en todas las vías, 5 pares en cada uno de los sentidos de la vía principal, para que el conductor despistado se percate de la intersección y disminuya su velocidad.”

Ya existían bandas sonoras en el cruce, por tanto no podemos considerarlo como una mejora.

“g) Limitación de velocidad a 60 km/h, carteles amarillos de nivel 3 de retroreflexión advirtiendo al conductor de cruce peligroso, etc, medidas que ya estaban anteriormente y que se mantienen para mejorar la seguridad del cruce.”

Tal y como muestran las fotografías del Anexo 1, NO existen señales que avisen de la proximidad de un cruce peligroso.

4) Que además de lo anterior, el actual proyecto no muestra cambios sobre el trazado y configuración del cruce; elemento sustancial del problema, y sin embargo existen otras alternativas que sí muestran cambios significativos sobre el trazado, a saber: glorieta y separación de vías mediante un puente.

5) Que en virtud de lo expuesto anteriormente, **CONSIDERAMOS INAPROPIADAS, DEFICIENTES E INSUFICIENTES** las diferentes actuaciones emprendidas bajo el epígrafe mencionado en el punto primero. Del mismo modo, como contribuyentes, consideramos que el balance del gasto realizado versus las mejoras que aportan las diferentes soluciones resulta **INACEPTABLE E INJUSTIFICABLE**.

6) Que quienes suscribimos la presente, somos usuarios habituales del cruce, vecinos de la zona y principales afectados e interesados por nuestra propia seguridad; que no nos mueven intereses más allá del de preservar nuestra integridad y la de nuestros allegados y vecinos; y que nuestra sensación después de las obras, basándonos en la experiencia y tomando como hecho el accidente del pasado viernes, es de **TOTAL INSEGURIDAD**.

Y por todo ello, SOLICITA:

1) Sean puestos en conocimiento público y del firmante los diferentes proyectos y alternativas presentados para la mejora de dicho cruce, así como los criterios y puntuaciones contemplados en el proceso de selección para cada uno de ellos y en especial la evaluación contemplada para la adjudicación del actual proyecto.

2) Del mismo modo sean remitidos los estudios de siniestralidad tenidos en cuenta como soporte en el proceso de evaluación técnica de los proyectos.

3) Que en virtud de todo lo anterior, el Tramo de Concentración de Accidentes que nos ocupa, no conste bajo ninguna circunstancia como “*corregido*” y sea por tanto objeto de nuevas actuaciones en las siguientes evaluaciones de Seguridad Vial.

3) Que se proceda de manera urgente al replanteamiento de la situación del cruce, emprendiendo cuantos análisis técnicos sean necesarios y evaluando cuál es la mejor opción, atendiendo siempre a criterios de seguridad para los usuarios, tomando como base la forma y manera en la que han sucedido los accidentes hasta la fecha.

4) Que una vez estudiada la mejor alternativa, se someta a conocimiento público, emprendiendo las acciones correctoras tan pronto como sea posible.

Con la mayor consideración,

Javier Suescun Abril

Berbinzana, a 27 de julio de 2007

Att. Director General de Obras Públicas

Anexo 1: Fotografías del cruce actual.

Figura 1 y 2: Visibilidad desde el cruce, desmonte en líneas rojas discontinuas

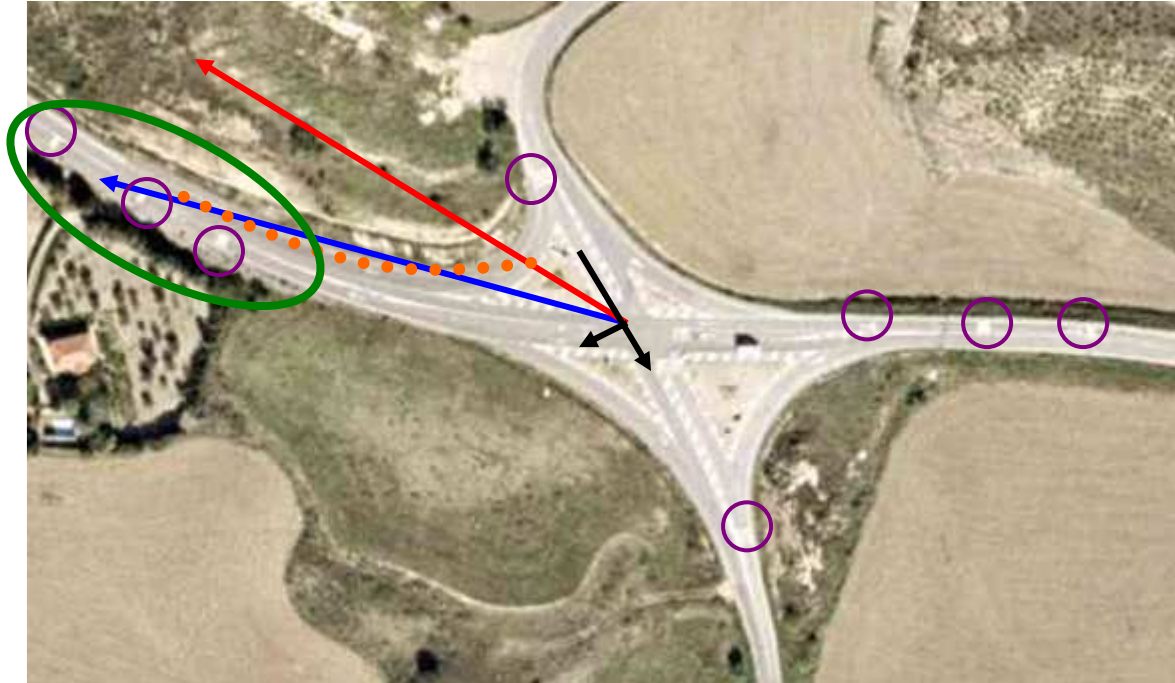








Figura 3 y 4: Señalización del cruce desde NA-6020 y NA-6100 y desmante

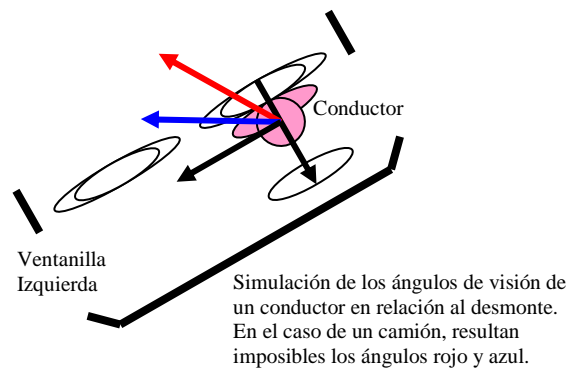


Anexo 2: Evaluación simple del cruce anterior y relación con las mejoras descritas en la contestación de Obras Públicas.

Figura 1: Cruce anterior



-  Ángulo 90°
-  Ángulo hipotético tras desmorte
-  Ángulo sin desmorte
-  Carril de aceleración
-  Bandas Sonoras
-  Zona donde no existe visibilidad debido a la pendiente (ver Anexo 1).



El presente esquema muestra como con una simple evaluación previa se puede comprobar que el faraónico desmorte emprendido en proyecto resulta totalmente innecesario, también muestra la existencia previa de bandas sonoras así como un carril de aceleración más que apropiado en dirección Artajona-Estella.