



ZALDIBIA UDALERRIKO BIDE SEGURTASUN ETA MUGIKORTASUN SEGURU ETA IRAUNKORREKO PLANA

LABURPEN BETEARAZLEA



1. SARRERA

Laburpen betearazle honen bitartez Zaldibia udalerriarentzat garatutako Bide Segurtasun eta Mugikortasun Seguru eta Iraunkorreko Planean barneratutako informazioa aurkezten da modu sintetiko batean.

Plan hau burutzearen helburuak istriputasun baxua mantentzea eta ezbeharren aurkako prebentzioa dira, eta aldi berean hiri mugikortasuna hobetu eta interbentziorik ez burutzearen kasuan potentzialki arriskutsuak izan daitezken ingurune eta zonaldeentzako irtenbideak proposatzea.

Planaren abiapuntua bide segurtasuna eta mugikortasunarekin zerikusia daukaten udalerriko ezaugarrien analisia egitea da, ondoren identifikatu diren hobekuntza puntu eta elementuen diagnosi bat garatzeko, bukaeran puntu eta ingurune zehatz horietarako proposamenak garatuz, istriputasuna eta arriskuaren pertzepzioa bezalako kontzeptuetan fokua ipiniz.

2. UDALERRIAREN ANALISIA

Jarraian udalerriko mugikortasun eta bide segurtasunean eragina izan dezaketen datu nagusiak aurkezten dira:

- Udalerritik kanpo lan egiten duen biztanleri okupatua %80a baino gehiago da. Kopuru hau eskualdeko balioarekin eta Gipuzkoa osoko balioarekin alderatuta oso altua da. Datu honen arabera udalerrian joan etorriko desplazamendu asko ematen dira, gehienak ibilgailu pribatuan.
- Udalerriko biztanleriaren %60-aren adina 20 eta 64 urteen artekoa da, motorizatutako ibilgailuren bat gidatzen duen populazioaren artean adin abaniko ohikoena.
- 2010-2018 epealdian biztanleriaren bilakaera (9%) eta udalerriko ibilgailu parkearen bilakaera (8,4%) pareko hazkunde maila aurkezten dute.
- Udalerriko ibilgailu parkea osatzen duten ibilgailu gehienak autoak dira (%62,7).
- Motorizazio indizea 829 ibilgailu/1.000 biztanlekoa da, Goierri eskualdekoa baina baxuagoa, baina EAE osorako indizearen oso gainetik (639).
- Erdigune oso trinko eta murriztua duen udalerria da, eta horregatik burutu behar diren distantziak minimoak dira, baina hala ere oinez egin daitezkeen desplazamendu motzak egiteko ibilgailu pribatuaren menpekotasun handia dago.
- Industria sektoreak udalerrian daukan garrantzia dela eta (okupatutako biztanleriaren %34,5a) ibilgailu astunen trafiko kopuru garrantzitsua.
- Udalerrian bizikleta desplazamendu kopurua oso nabarmena ematen da. Bakarka edo taldeka desplazatzen diren txirrindulariak dira, GI-2133 errepidetik desplazatzen direnak nagusiki.
- Erdigunearen barnean distantziak laburrak dira, horregatik ezinbestekoa da oinezkoentzako espazioen baldintzak egokiak izatea, desplazamenduen baldintzak hoberenak izateko.

3. EGUNGO BIDE SEGURTASUN ETA MUGIKORTASUN EGOERAREN DIAGNOSIA

ABIADURAK

Erradar mugikorraren bitartez egindako neurketek baieztatzen dute udalerrian erregistratzen diren zirkulazio abiadurak gehiegizkoak direla. Erradar bitartez kontrolatu ziren 268 ibilgailuen artean, %48,5ak kontrolatutako tartean onartutako abiaduraren gainetik zirkulatzen zuen. Santa Fe kaleko puntua ez bada kontuan hartzen, bertan baimendutako zirkulazio abiadura gehiegizkoa delako, baimendutako abiadura gainditzen duten ibilgailu kopurua %60,6-ra igotzen da.

Kalea	Noranzkoa	Abiadura muga	Abiadura muga gainditzen duten ibilgailuen %	< 15%	< 50%	< 85%
Santa Fe (Osasun zentroa)	Bakarra	50 km/o	0,0	24	31	37
GI-2133 Saihesbidea	Ordizia	40 km/o	89,6	42	48	56
GI-2133 Saihesbidea	Larraitz	40 km/o	61,0	40	42	49
GI-2133. Industrialdea	Ordizia	70 km/o	47,0	56	69	81
GI-2133. Industrialdea	Zaldibia zentroa	70 km/o	45,0	60	69	78

ISTRIPUTASUNA

Hauek dira Zaldibiako istriputasunari buruzko datu nabarmenenak:

- 2010 eta 2018 urteen arteko istriputasunean ez dago patroï garbirik, istripu kopuruaren bilakaera oso irregularra izan da.
- Hala ere, 2017ko istripu kopurua nabarmentzen da, 14 istripu erregistratu zirelako, 2010-2018 epealdiko beste urteetan batz besterero 5 istripu erregistratu diren bitartean.
- 2016-2018 hirurtekoan istripuen %76a errepidean erregistratu dira eta %24 hirigunean. Nabarmentzekoa da 2018.urtean, erregistratutako lau istripuetatik hiru hirigunean izatea eta bakarra errepidean.
- Azkeneko hirurtekoan ez dira hildakoak eta zauritu larriak erregistratu, baina 2015ean hildako bat erregistratu zen eta 2010ean hiru zauritu larri. Zauritu arin gehien erregistratu dituzten urteak 2010 eta 2017 izan dira (5 eta 4 hurrenez hurren).
- 2017. urtean 1.000 biztanleekiko istriputasun indizea udalerrian (8,8 istripu) Gipuzkoa osoko (4,5) eta EAEko (3,6) datuekin alderatuz oso gainetik egon zen. Beste urte guztietan, udalerriko indizea Gipuzkoa eta EAEko balioak baina txikiagoa izan da.
- 2016-2018 hirurtekoan istripu tipologia errepikatuen alboko talka izan da (%24).
- Aztertutako hirurtekoan erregistratu den harrapatze bakarra 2017. urtean izan zen.

- Istripu gehienak GI-2133 errepidean zehar izaten dira, eta gehienak Larraitz biderako tartean. Tarte honetan 8 istripu erregistratu dira, eta honek suposatzen du 2016-2018 hirurtekoan udalerrian erregistratu diren istripuen artean, %32a errepide tarte honetan izan direla.

ARRISKU PERTZEPZIO PUNTUAK

Diagnosia burutu den bitartean bide segurtasuna eta mugikortasunaren ikuspuntutik hobegarriak diren ingurune batzuk identifikatu dira. Jarraian, analisirako banatu diren udalerraren tarte ezberdinetan identifikatu diren parametroak zehazten dira.

TARTEA 1
Kokapena: Tarte periurbanoa, GI-2133 errepidea Ordiziatik udalerrira sartuz saihesbidera arte. Hemen barneratzen dira GI-2133 errepidea bi biribilguneak eta industrialdea barne, GI-3371 errepidea eta bi errepide hauen arteko intersekzioa.
Bide segurtasun eta mugikortasunaren diagnosia
- Ordiziatik sartu eta irteteko tartean aurreratzeak baimenduta daude nahiz eta trafiko irteera puntuak gertu egon (Zaldibarren), eta tartean baimenduta dagoen abiadura gehiegizkoa da. - Aurreratzea baimenduta dagoen tarteak laburrak dira, eta zirkulazio abiadura altua gehituta, segurtasun faltaren sentrazioa eragiten dute. - Zaldibarretik GI-2133 errepidera ibilgailuak irteteko puntua arriskutsua da bide segurtasunaren ikuspuntutik, irteera ez dagoelako seinalizatuta eta batez ere, nahiz eta kurba bat eta gero egon, aurreratzea baimenduta dagoelako ingurunean eta baimenduta dagoen abiadura gehiegizkoa delako. - GI-2133 errepidearen hasierako tartean ez dago P-20 seinalerik eta kontuan izanda hemendik desplazatzen den bizikleta kopurua P-22 seinala kopurua eskasa da. - GI-2133 eta GI-3371 errepideen arteko egungo intersekzioaren antolamenduak arazoak aurkezten ditu bide segurtasunaren ikuspuntutik, tartean baimendutako abiadura gehiegizkoa delako eta GI-2133 errepidera sartzeko ikuspena murriztua delako. - GI-3371 errepidean baimendutako abiadura gehiegizkoa da bidek aurkezten dituen ezaugarrientzako, eta GI-2133 errepidearekin konektatzeko dagoen zubiak ez du aurkezten igarotzeko lehentasunaren erregulaziorik. - Zelaako biribilguneak tangenzialtasun akats bat aurkezten du, bere diseinua dela eta Ordiziatik Zaldibiarantz zirkulatzen duten ibilgailuak ez dute bere ibilbidea ezertan modifikatu behar eta ondorioz ez dute abiadura murrizten. Zirkulazio noranzko berdinean, eskuinerantz joan nahi diren ibilgailuek asko murriztu behar dute beraien abiadura, marraztu behar duten angeluaren ondorioz (baserrietara doan bidean sartzeko). Egoera honek potentzialki talkarengatik istripuak sortzeko arriskua areagotzen du. - GI-2133 errepidea industriadetik pasatzen denean bide segurtasun eta mugikortasun arazoak sortzen dira. Nahiz eta erdigunetik gertu egon, errepidearen ezaugarriak hiriarteko errepide batenak dira. Gehiegizko abiadurak, ibilgailu astunen zirkulazioa dela eta abiadura ezberdintasunak (talka istripuak izateko arriskua), txirrindulari fluxu garrantzitsua eta aurreratzeak baimenduta egotea dira, beste batzuen artean, bide segurtasun aldetik arriskua areagotzen duten faktoreak. - Industrialdea igarotzen duen tartean ez dago oinezkoen pasabiderik eta P-20 seinalaztapena ere, eta desplazatzen den txirrindulari kopuruarentzat P-22 seinalaren maiztasuna eskasa da. - Biloreko biribilguneak Zelaako biribilgunearen antzeko arazoa aurkezten du, saihesbidetik Ordiziarantz desplazatzen diren ibilgailuek ez dutelako beraien ibilbidea modifikatu behar eta ez dutelako abiadura murriztu behar, eta orduan biribilgunea ez du betetzen ari bere funtzio nagusienetako bat.

TARTEA 2
Kokapena: GI-2133 errepidea, saihesbideko tartean
Bide segurtasun eta mugikortasunaren diagnosia
- Tarte honetan erregistratzen diren abiadurak R-301 seinaleak ezartzen dutenaren gainetik daude. - Ingurune honetan bide espazio eta azpiegitura gehienak ibilgailu motordunari eskainita dago, eta bizikleta eta oinezkoen presentzia gero eta altuagoa da, eta handituko da proiektatuta dauden etxebizitza blokeak garatzen direnean. - Tarte osoan oinezkoen pasabide bakarra dago (eta seinaleztapen bertikal gabeko lurpeko pasabide bat) eta nahiz eta Larraitzera desplazatzen diren txirrindulari gehienak hemendik pasa ez dago P-22 seinaleztapenik. - Ez dago irizpide bateraturik tarte honetan ibilgailuak aparkaleku, etxebizitza eta garajeetara sartu eta irteteko, puntu bakoitzean bide markak ezberdinak direlako. - Mendi Ondo etxebizitza blokean baimenduta dago Larraitz-tik datozen ibilgailuan galtzada gurutzatzea garajeen sartzeko, nahiz eta oso metro gutxitara Biloreko biribilgunea egon, non buelta eman dezakete. - GI-2133 eta Arkakara doan GI-3371 errepidearen arteko intersekzioak biribilgune baten funtzioak egiten ditu, noranzko aldaketak eta birak egiteko erabiltzen delako, baina bide segurtasunaren ikuspuntutik ez ditu baldintza berdinak aurkezten, eta maniobrak burutzeko garaian ikuspena murriztua da. Ez dago ibilbide segururik oinezkoen desplazamenduetarako.

TARTEA 3
Kokapena: Zaldibiako erdigunea
Bide segurtasun eta mugikortasunaren diagnosia
- Arruegi auzoko irteera eta sarrerak ez dute aurkezten lehentasuna erregulatzeko seinaleztapena, eta igarotze puntuaren estutasuna kontutan izanda beharrezkoak izan daitezke. - Arruegi auzoaren barruko aparkamendua ez dago antolatuta, batez ere zubi azpian, eta horrek oinezkoen desplazamenduen kalitatea eta segurtasuna arriskuan jartzen du. - Azken urteetan erdigunean burututako ekintzak ingurunea hobetu dute, baina oraindik ingurunea baketzeko eta oinezkoen segurtasuna hobetzeko marjina badago, batez ere oinezkoen pasabideetako seinaleztapen bertikalean. - Tarte honen konfigurazioak garbi uzten du hiri barneko tarte bat dela, baina abiadura arautzen duen seinale bakarra 50 km/o-ko R-301 bat da, eta honek nahastea eragin dezake. Tarte osoan zehar galtzada maila berdinean aurkitzen da, eta horregatik ibilgailuek zirkulatzeko garaian jakin beharko lukete baketutako ingurune batean daudela, baina ez dago hau irudikatzen duen S-28 seinaleztapenik. - Illati taberna alboan kokatzen den oinezkoen pasabidearen alboan dagoen baranda, udaletxe parean, bide segurtasun arrisku bat da, gurutzatzeko garaian, altura gutxien daukaten oinezkoen ikuspena murrizten duelako (batez ere umeak) - Ikastola ondoan kokatuta dagoen aparkalekuan sartu eta irteteko arazoak egon daitezke, zubi bat igaro behar delako eta bertatik ezin direlako pasa bi ibilgailu aldi berean. Hala ere igarotzeko lehentasuna ez dago araututa. Zubi aurretik dauden aparkalekuen egungo kokapenak ere ez du laguntzen puntu honetan pasatzeko maniobrak egin ahal izateko.

TARTEA 4

Kokapena: GI-2133 errepidea, Saihesbidea bukatzen den puntutik Larraitz noranzkoan udalerriaren bukaera arte

Bide segurtasun eta mugikortasunaren diagnosia

- Larraitz bidera doan errepide honek azken hirurtekoan istriputasun erregistro altuenak aurkezten ditu. Baimenduta dagoen gehiegizko abiadura, aurreratzeak burutzeko baimena eta baserrietatik sartu eta irteteak eragina duten faktoreak dira.
- Errepide tarte honetan baimenduta dagoen abiadura gehiegizkoa da (60 km/o-ko tarte batzuk) kontutan izanda errepidearen ezaugarriak, sekzio estu bat eta bizikleta desplazamendu kopuru oso altuarekin.
- Tarte batzuetan aurreratzeak baimenduta daude, eta tarte hauek R-502 seinalearekin eta lerro marka etenarekin identifikatu daitezke. Orokorrean tarte laburrak dira, bertan zirkulazio abiadura altua da eta abiadura murrizketa eskatzen duten kurbetatik gertu amaitzen dira, eta honek arrisku egoerak sortzen ditu eta zirkulazioan segurtasuna falta ere.
- Kontutan izanda desplazatzen den bizikleta kopurua P-22 seinalearen maiztasuna eskasa da.
- Nahiz eta oinezkoen desplazamendu ugari egon ez dago P-20 seinaleztapenik.
- Tarte honetan ez dago irizpide bateraturik baserrietako sarrerak eta irteerak erregulatzeko.

TARTEA 5

Kokapena: GI-3781 errepidearen tarte periurbanoa, Arkaka bideko errepidea

Bide segurtasun eta mugikortasunaren diagnosia

- Arkaka bideko errepide honetan baimendutako abiadura gehiegizkoa da errepideak aurkezten dituen ezaugarriak ikusita,
- Galtzadak gaur egun aurkezten duen konfigurazioarekin galtzadan ez dira batera sartzen kontrako noranzkoan zirkulatzen ari diren bi ibilgailu.
- Nahiz eta errepidearen hasieran kokatzen den oinezkoentzako bidexka zabala izan, bizikleta gehienak galtzadatik desplazatzen dira. Ez da P-22 seinaleztapena existitzen.
- Landaretza galtzadan sartzen da errepideko puntu batzuetan. Hau dela eta S-500 eta S-510 seinaleak ez dira ondo ikusten.

4. UDALERRIARENTZAKO HOBEKUNTZA PROPOSAMENAK

Azterketa puntua 1.1: GI-2133 errepidea, udalerri hasieratik Zelaako biribilgunera arte

Hobekuntza proposamena

Udalerriko sarrerarik Zelaako biribilgunera arte abiadura 50 km/o-ra murriztu seinaleztapen bertikalaren bitartez eta aurreratzeak debekatu tarte osoan. Honi esker ingurunearen segurtasuna areagotuko da eta Zaldibarrenetik GI-2133 errepidera ibilgailuak sartzeko baldintzak hobetuko dira. P-20 seinaleztapena implementatu eta P-22 seinale kopurua areagotu.

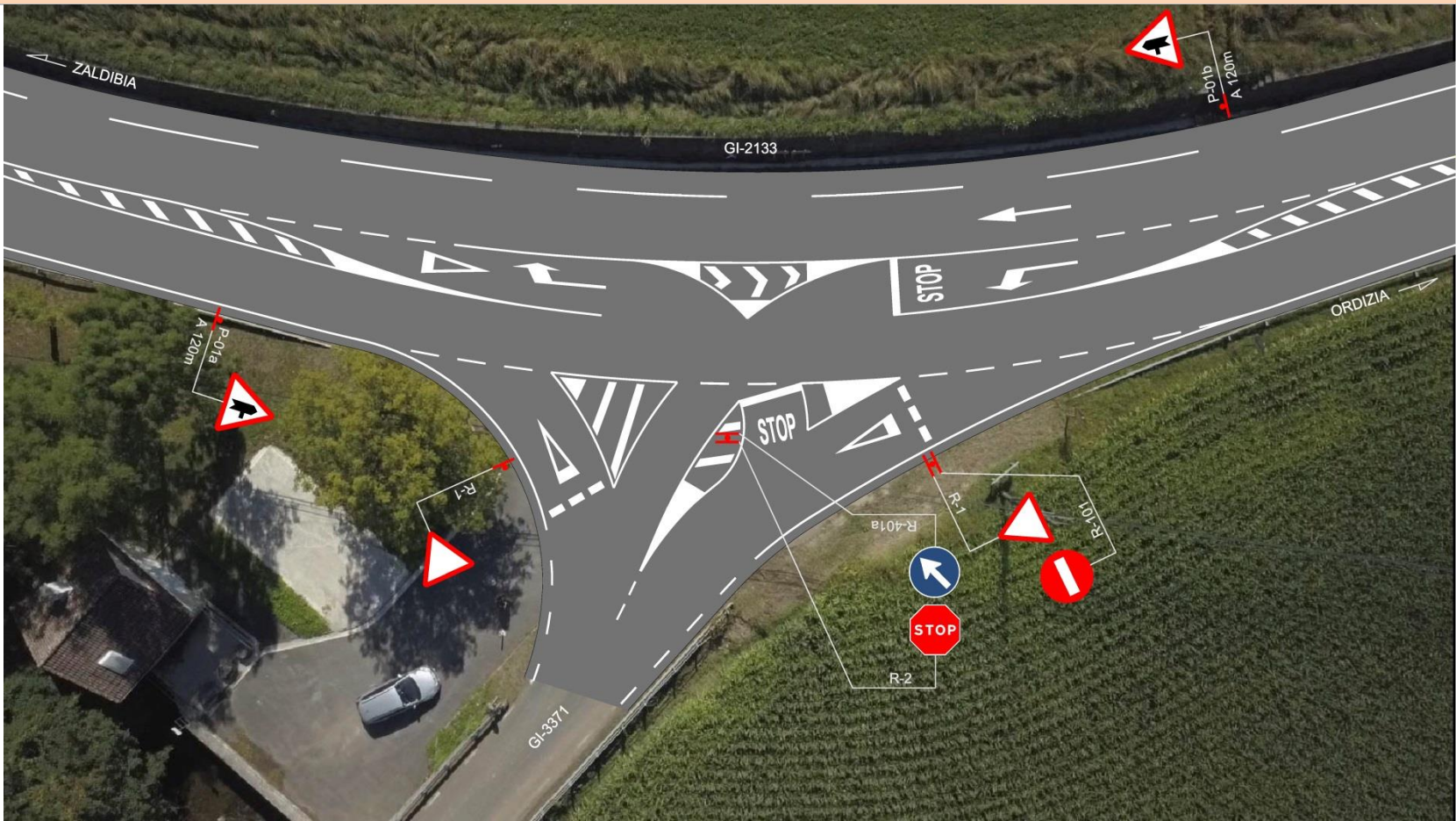
Azterketa puntua 1.2: GI-3371 errepidera sarbidea eta intersekzioa GI-2133 errepidearekin

Hobekuntza proposamena

Intersekzioa berriz diseinatu hirugarren errei bat barneratuz, GI-3371 errepiderantz irteera eta errepide honetatik GI-2133 errepidera barneratzea erraztea. Diseinu berriarekin eta tartean abiadura murriztuz eta aurreratzearen debekuarekin segurtasun sentrazioa areagotuko da.

Zubitik egiten den GI-3371 errepidera sarrera erregulatu lehentasuna arautuz R-5 eta R-6 seinaleen bitartez, eta errepide honetan baimenduta abiadura gutxitu 30 km/o-ra R-301 seinale bertikalen bitartez.

Proposatutako hobekuntzen eskema

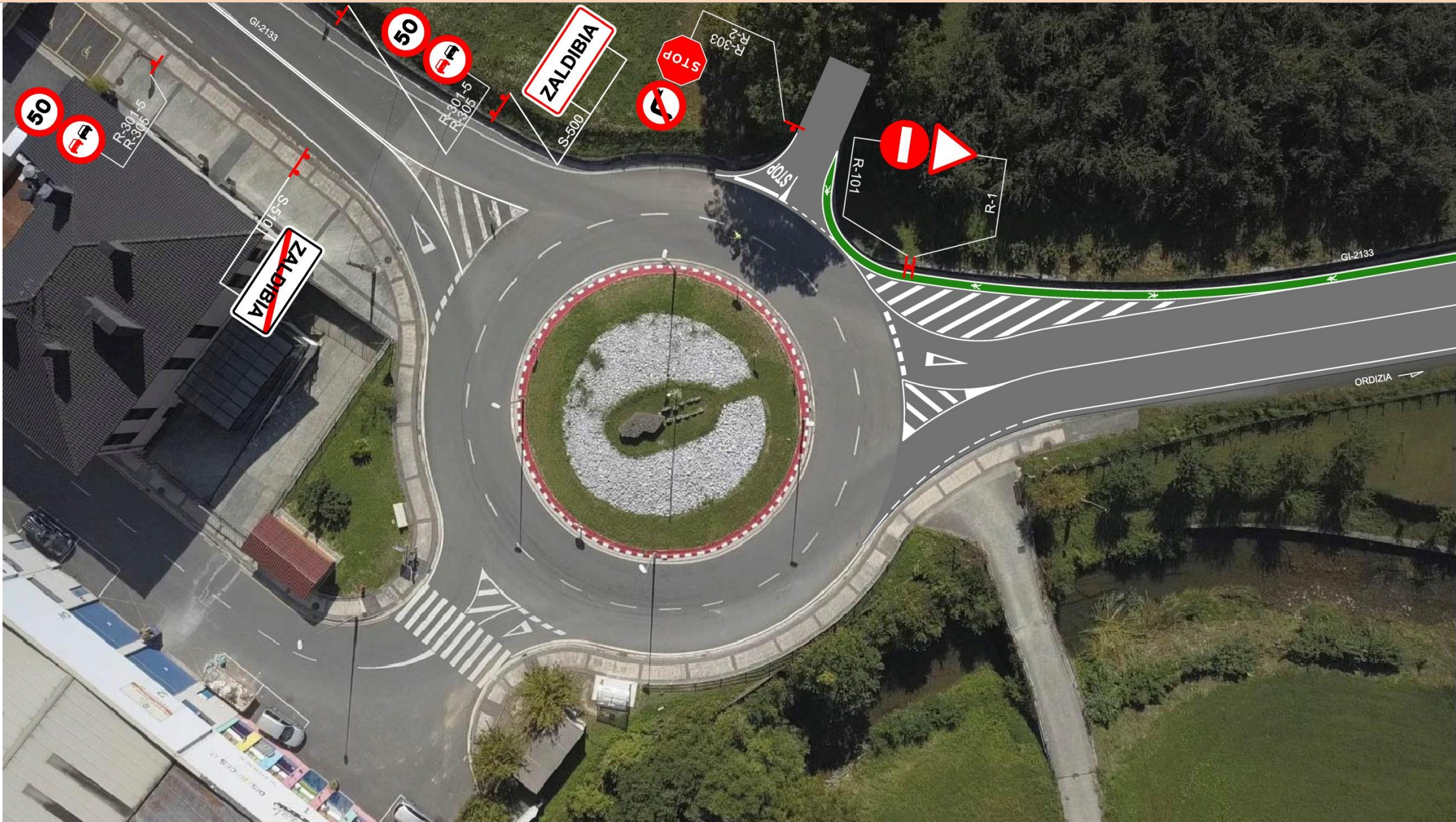


Azterketa puntua 1.3: Zela biribilgunea GI-2133 errepidean

Hobekuntza proposamena

Biribilguneko diseinuaren modifikazio bat proposatzen da, Ordizia-Zaldibia zirkulazio noranzkoan tangentialtasuna murriztuz, baserrien zonaldeko sarrera eta irteera baldintzak hobetuz, oinezkoen ibilbidean hobekuntzak inplementatuz eta ondoren datorren tarteari (industrialdea) hiri izaera handiagoa emanez S-500 eta S-510 seinaleen bitartez.

Proposatutako hobekuntzen eskema



Azterketa puntua 1.4: Industrialdea, GI-2133 errepidea Zelaa biribilgunea eta Bilore biribilgunea artean

Hobekuntza proposamena

Tartearen bide segurtasuna areagotzen lagunduko luketen hobekuntza ezberdinak proposatzen dira seinaleztapen horizontal eta bertikalean.

- Tartearen 50km/h-ko gainera abiadura ez erregistratzeko abiadurazko bi semaforo inplementatu
- Bi oinezko pasabide inplementatu dagokion seinaleztapen bertikalarekin
- Tartearen aurreratzeak debekatu R-305 seinale eta bide marka jarraituaren bitartez (pabilioietara sartu eta irteteko ezik)
- P-20 seinaleztapena inplementatu eta P-22 seinale kopurua areagotu

Proposatutako hobekuntzen eskema



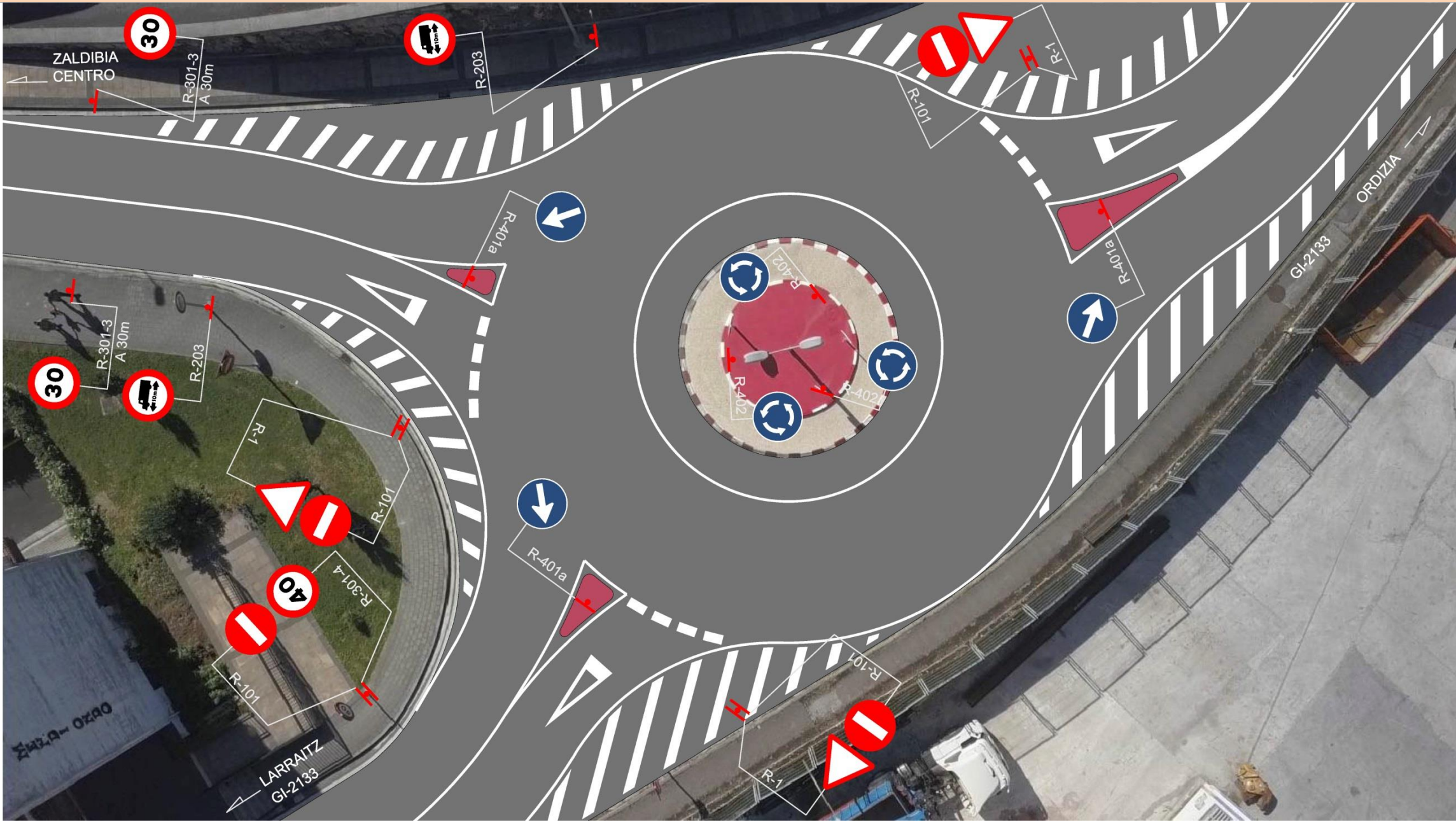
Azterketa puntua 1.5: Biribilgunea GI-2133 errepidean, Bilore ondoan

Hobekuntza proposamena

Biribilgunearen ardatza desplazatu horrela saihesbidetik Ordiziarantz zirkulatzen duten ibilgailuen tangenzialtasuna murrizteko. Modu honetan beraien ibilbidean modifikazio laburrak egin behar dituzte, nahikoa abiadura murrizteko.

Santa Fe kalerantz (30 km/o) eta saihesbiderantz (40 km/o) irteera ardatzetan zirkulazio abiadura erregulatu.

Proposatutako hobekuntzen eskema

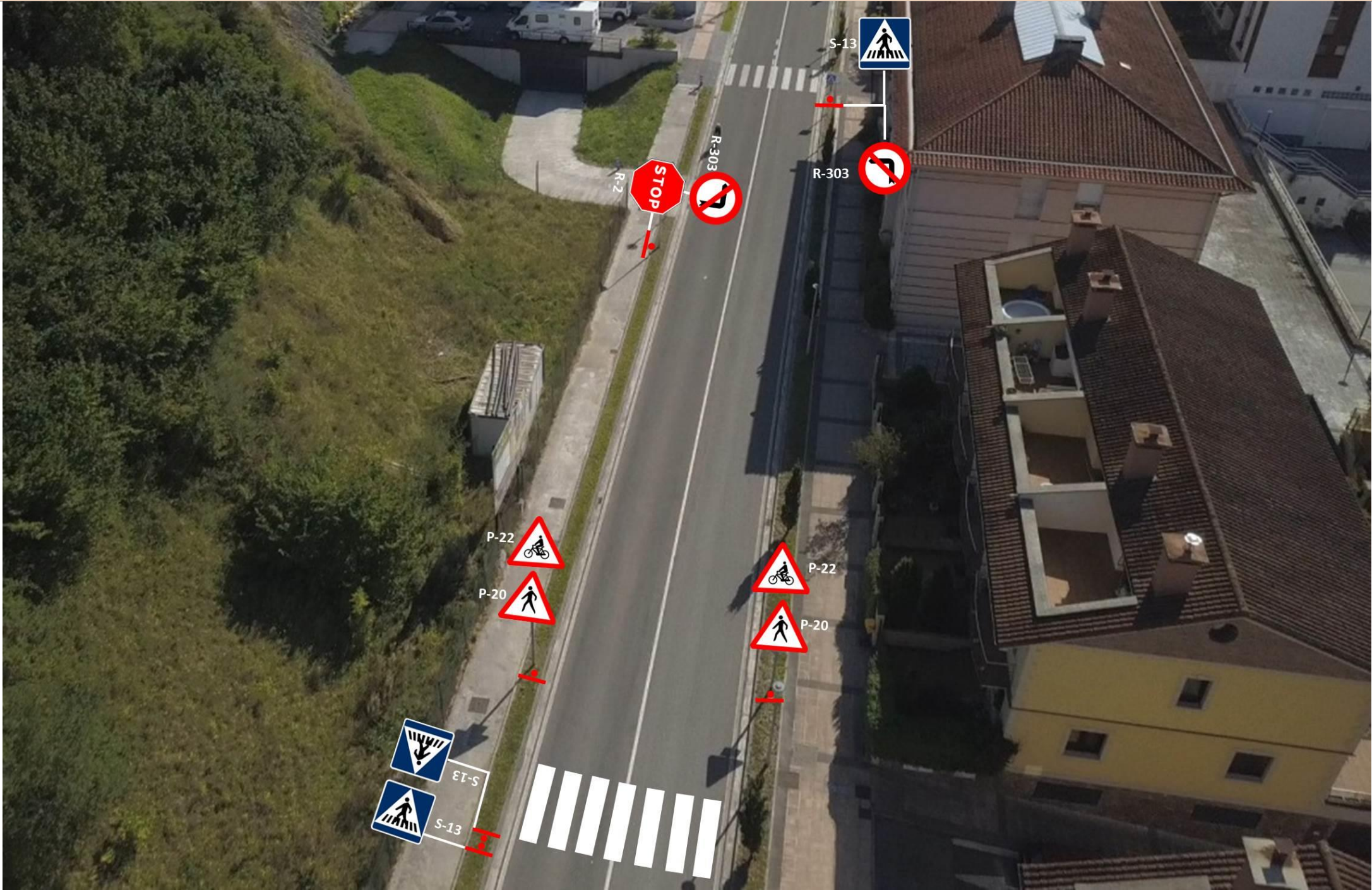


Azterketa puntua 2.1: Saihesbidea, GI-2133 errepidea 3,2 eta 3,8 kilometro puntuen artean

Hobekuntza proposamena

Zirkulazio abiadura finkatu 40 km/o-an tarte osorako, oinezkoen pasabide berri bat inplementatu garapen urbanistikoak aurreikusiz eta P-20 eta P-22 seinaleztapena inplementatu.

Proposatutako hobekuntzen eskema



Azterketa puntua 2.2: Ibilgailuen sartu eta irtetea GI-2133ko saihezbide tartean kokatutako etxebizitza blokeetara

Hobekuntza proposamena

Saihezbide tartean kokatu dauden etxebizitza eta garajeetako sarrera eta irteeratako irizpidea bateratu. Arau orokor bezala sarrera-irteeratan galtzada gurutzatzeko debekua ezartzea proposatzen da, edozein kasutan norabide aldaketa egiteko puntuak gertu daudelako. Horretarako bide markak sendotu eta birak debekatzen dituen R-303 seinaleztapen bertikala inplementatu.

Proposatutako hobekuntzen eskema



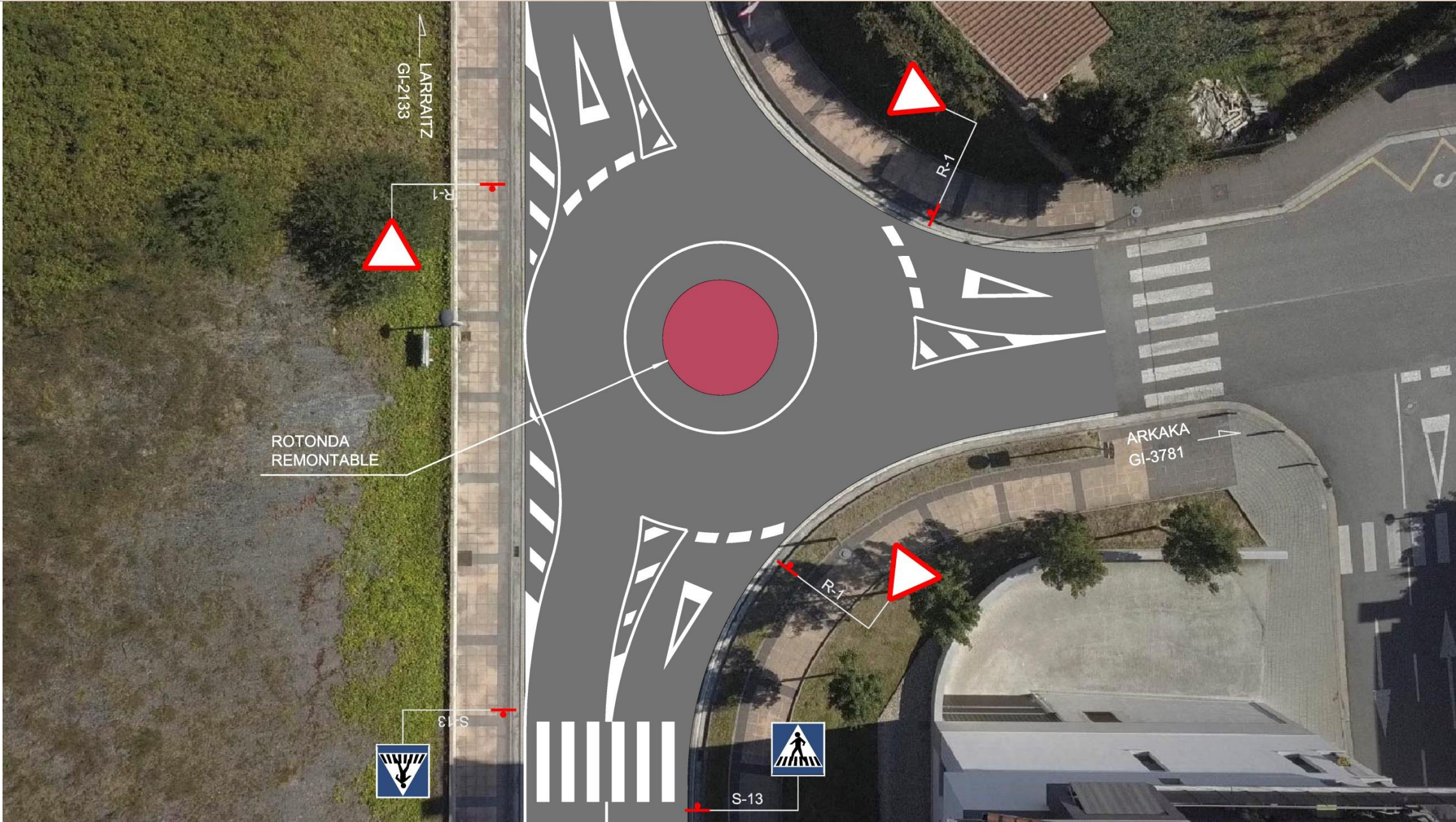
Azterketa puntua 2.3: GI-2133 eta Arkaka bideko GI-3781 errepideen arteko bidegurutzea

Hobekuntza proposamena

Intersekzioa berriz diseinatu, igoarazi daiteken biribilgune bat ezarriz. Honekin ingurunean birak egiteko baldintzak hobetuko dira eta abiadurak gutxitzen lagunduko du. Bere dimentsioak direla eta bira hauek egin izango dituzten ibilgailuak (bereziki Santa Fe kaletik irteten den autobusa) biribilgunearen gainetik pasa ahalko dira.

Era berean oinezkoen ibilbidearen konektibitatea areagotuko lukeen oinezkoen pasabide berri bat inplementatzea proposatzen da.

Proposatutako hobekuntzen eskema



Azterketa puntua 3.1: Arruegi auzoa

Hobekuntza proposamena

Igarotzeko lehentasuna arautuko luketen R-5 eta R-6 seinaleak inplementatu auzoko sarrera eta irteera erregulatzeko, eta irteteko maniobrak lagunduko dituen ispilu bat ezarri. Zubiaren azpialdean aparkatzeko debekua ezartzea proposatzen da ere.

Azterketa puntua 3.2: Hirigunearen baketzea. Santa Fe kalea 21A eta 45 zenbakien artean

Hobekuntza proposamena

Seinaleztapen horizontal eta bertikal egokia aurkezten duen sarbidea prestatu erdigunera, ingurunea baketuz eta lehentasuna oinezkoari emanaz.

Oinezkoen pasabideetako seinaleztapen bertikala hobetu eta Illati taberna parean dagoen baranda kendu.

Proposatutako hobekuntzen eskema



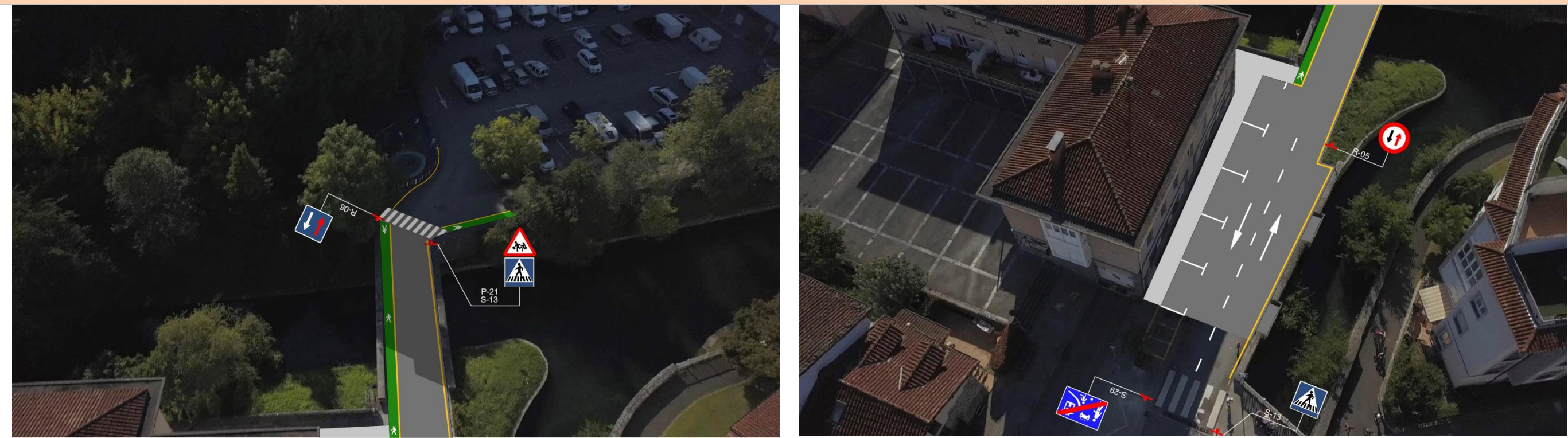
Azterketa puntua 3.3: Ikastola ondoan kokatutako udal aparkamendura sarbidea eta ingurunea

Hobekuntza proposamena

Zubitik igarotzeko lehentasuna finkatu R-5 eta R-6 seinaleen bitartez, eta horrez gain ingurunekeo seinaleztapen bertikala hobetu oinezkoak babesteko (S-13 eta P-21) eta kolektibo honen baldintzak hobetu aparkalekuko sarrera eta irteera ibilbidea ondo zehaztuz.

Zubiaren aurretik dauden aparkalekuak lerroko aparkalekuetara aldatzea proposatzen da, horrela aparkaleku nagusira sartu eta irteteko bidea definitu ahal izateko.

Proposatutako hobekuntzen eskema



Azterketa puntua 4.1: GI-2133 errepidea Zaldibia eta Larraitz artean, 3.8 kilometro puntutik 7,1 kilometro puntura, udalerriaren bukaeran

Hobekuntza proposamena

Helburua tartearen bide segurtasuna areagotu eta txirrindularien desplazamenduetan gatazka egoerak saihestea da. Horretarako tartearen zirkulazio abiadura 40 km/o-ra murriztea proposatzen da, eta aurreratzeak debekatu R-305 seinaleztapena eta bide marka jarraituaren bitartez. Era berean P-22 seinale kopurua areagotzea eta P-20 seinalea inplementatzea proposatzen da.

Beste proposamenetako bat tartearen baserrietako sarrera eta irteerako irizpideak bateratzea da. Arau orokor bezala proposatzen da, P-1 seinaleztapena ezartzea eta ispilu bat inplementatzea GI-2133 errepidera barneratzea laguntzeko.

Azterketa puntua 4.2: GI-3782 errepidea

Hobekuntza proposamena

Baimendutako abiadura 30km/o-ra murriztu R-301 seinale bertikalak eguneratuz eta inplementatuz, galtzadan barneratzen den puntuetan landaretza garbitu eta eguzkiarengatik erreta dauden kasuetan, norabidezko panelak aldatu.

Azterketa puntua 5.1: GI-3781 errepidea, Arkaka bidean

Hobekuntza proposamena

Baimendutako abiadura 30 km/o-ra murriztea proposatzen da. Abiadura honekin eta errepidearen ezaugarriak ikusita, bizikletak galtzadatik joango ahal dira ibilgailuarekin espazioa elkarbanatuz, eta horrela, oinezkoentzako bidexkaren zabalera murriztu daiteke pixka bat galtzadaren zabalera handitzeko, bi ibilgailu batera pasa ahal izateko.

Behin oinezkoen bidexka bukatuta, zirkulazio abiadura murriztu 40 km/o-ra eta P-20 eta P-22 seinaleztapena ezarri.

Proposatutako hobekuntzen eskema

