

OBRAS DE CONSTRUCCION DEL 2º CINTURON DE DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

LA CONSTRUCCION DEL 2º CINTURON DE DONOSTIA ENTRA EN SU RECTA FINAL

La nueva autopista de 17 kilómetros de longitud entrará en servicio este mismo año 2010. Será la alternativa a la variante donostiarra, de la que descargará más de 40.000 vehículos diarios, principalmente transporte pesado internacional y tráfico de paso por Gipuzkoa.

La nueva “variante” de Donostialdea tendrá enlaces con la actual AP-8 en Erreterria y Aritzeta, la N-I (Lasarte-Oria) y la Autovía del Urumea (Astigarraga). Será un elemento clave para reordenar el tráfico en Donostialdea y el conjunto de Gipuzkoa.

Su construcción, desarrollada por la Diputación Foral de Gipuzkoa a través de la sociedad foral Bidegi, supone una inversión superior a los 300 millones de euros.

En las próximas semanas se producirán importantes avances en puntos significativos de la obra, como las pruebas de carga de los viaductos de Lasarte-Oria y Urumea (el más largo de Euskadi, 1 km), el cale del túnel de Menditxo (tubo izquierdo) y la retirada del desvío habilitado desde hace meses en la AP-8 en Erreterria para culminar el enlace con el 2º Cinturón en este punto.

El proceso de construcción del 2º Cinturón de Donostia-San Sebastián, la nueva autopista de 17 kilómetros de longitud destinada a erigirse en la alternativa a la variante donostiarra, ha entrado en la recta final de cara a su apertura, que se producirá este mismo año 2010.

La entrada en funcionamiento del 2º Cinturón permitirá “revolucionar” dentro de unos meses las conexiones viarias en la comarca de Donostialdea, dado que absorberá más de 40.000 vehículos diarios de la variante donostiarra, principalmente transporte pesado y tráfico de paso por Gipuzkoa.

La nueva “variante” de Donostialdea tendrá enlaces con la actual AP-8 en Erreterria y Aritzeta, la N-I (Lasarte-Oria) y la Autovía del Urumea (Astigarraga). Será un elemento clave para reordenar el tráfico en Donostialdea y el conjunto de Gipuzkoa.

Su construcción, desarrollada por la Diputación Foral de Gipuzkoa a través de la sociedad foral Bidegi, supone una inversión superior a los 300 millones de euros.

En las próximas semanas se producirán importantes avances en puntos significativos de la obra, como las pruebas de carga de los viaductos de Lasarte-Oria y Urumea (el más largo de Euskadi, 1 km), el cale del túnel de Menditxo (tubo izquierdo) y la retirada del desvío habilitado desde hace meses en la AP-8 en Erreterria para culminar el enlace con el 2º Cinturón en este punto.

EL 2º CINTURON DE DONOSTIA-SAN SEBASTIAN EN DATOS

***Tipo de carretera:** Autopista

***Longitud total:** 17 kilómetros (tronco de autopista)

***Responsable:** Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras **Bidegi**

***Municipios:** -Errenteria

-Oiartzun

-Astigarraga

-Donostia-San Sebastián

-Hernani

-Lasarte-Oria

-Usurbil.

***Tramos:** **1)Renteria – Astigarraga** (Enlace con Autovía del Urumea)

Longitud. 8, 4 kilómetros

Nº Carriles: 3 carriles en cada sentido (6 en total)

Estado: En ejecución.

2)Astigarraga – Lasarte (Enlace con la N-1)

Longitud: 4, 5 kilómetros

Nº carriles: 2 carriles en cada sentido (4 en total)

Estado: En ejecución

3)Lasarte – Aritzeta (Enlace con la A-8)

Longitud: 3, 3 kilómetros

Nº carriles: 2 carriles en cada sentido (4 en total)

Estado: En ejecución.

**NOTA: los tramos 2 y 3 se ejecutan de forma conjunta*

***Estructuras:** -Viaductos (14)

-Túneles (3)

-Túneles artificiales (3)

-Pasos superiores (16)

-Pasos inferiores (10)

EL 2º CINTURON DE DONOSTIA – SAN SEBASTIAN

El **Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián** consistirá en un nuevo tramo de autopista, con una longitud de 16,7 kilómetros, que bordeará por el sur el municipio de Donostia, extendiéndose a lo largo de Errenteria, Donostia, Astigarraga, Hernani, Lasarte-Oria y Usurbil. **Servirá como alternativa exterior a la actual variante donostiarra.**

La progresiva congestión de tráfico que se produce en la Variante, que en algunos puntos supera los 100.000 vehículos/día, hace necesaria la ejecución del 2º Cinturón de Donostia-San Sebastián, que **permitirá absorber el tráfico de paso por Gipuzkoa y descongestionar los accesos a Donostia-San Sebastián.**

Este ambicioso proyecto dará solución a los problemas existentes en el tramo estudiado. El conjunto del proyecto se ha dividido en dos tramos, realizándose para cada uno un proyecto de construcción independiente.

El primer tramo discurre entre el inicio de la actuación en Aritzeta y el enlace del Urumea, y el segundo discurre entre éste último enlace y la autopista A-8 en Errenteria. En proyecto independiente, se han definido las instalaciones de los túneles y el Vial Sur del nuevo planeamiento de Errenteria.

El trazado de la nueva autopista discurrirá de forma sensiblemente paralela a la dirección Oeste – Este, circunvalando por el sur la ciudad de Donostia – San Sebastián. En sus dos extremos conecta con la autopista A-8, a la que podría decirse que hace de “by-pass”. **Conecta asimismo con la N-I en Lasarte, y con la autovía del Urumea, en Astigarraga, por lo que se puede decir que dispone de cuatro nudos o enlaces de conexión con la red de gran capacidad en construcción en Gipuzkoa.**

Este entramado de vías de alta capacidad **dará respuesta a la elevada intensidad de tráfico existente en la actualidad en el entorno de Donostia, desviando hacia la nueva infraestructura, y por tanto, alejando de la ciudad, el tráfico de paso, fundamentalmente transporte internacional de mercancías,** que no tiene ni origen ni destino en ella.

La longitud total del tramo es de 16,7 km, y en su desarrollo discurre por una complicada orografía atravesando los términos municipales de Usurbil, Lasarte, Donostia – San Sebastián, Hernani, Astigarraga, Errenteria y Oiartzun.

De oeste a este, el trazado comienza en la actual A-8 a la altura del área de servicio de Aritzeta, donde conecta mediante enlace direccional Bilbao-Irún, y termina también en la A-8 a la altura de Errenteria, donde se ha diseñado un complejo enlace completo.

Estos enlaces con la actual A-8 se han diseñado mediante confluencias y bifurcaciones con lo que se consigue un notable aumento de la capacidad de los mismos. Junto con los 16,7 km del tronco de autopista, se han proyectado otros 22,1 km en ramales de enlace y otros 13,8 km en la reposición de carreteras y caminos.