

## **APERTURA AL TRAFICO DEL 2º CINTURON DE DONOSTIA**

# **EL 2º CINTURON DESCARGARA MAS DE 40.000 VEHICULOS DIARIOS DE LA VARIANTE DONOSTIARRA**

***Más de 4. 000 personas han trabajado durante más de tres años para construir una autopista de 17 kilómetros de longitud que ha precisado de una inversión de 350 millones de euros***

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

***La apertura del 2º Cinturón y su integración con la AP-1 y AP-8 permite establecer el corredor Irun-Eibar-Vitoria como la principal conexión vasca en el eje transnacional norte-sur***

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 finalizado hoy (25 de junio de 2010) con la entrada en servicio de una infraestructura que va a revolucionar a partir de hoy las comunicaciones por carretera en Gipuzkoa.

El cambio generado por la entrada en servicio del 2º Cinturón será patente, dado que absorberá más de 40. 000 vehículos diarios de la variante donostiarra, la mitad de su actual tráfico, principalmente transporte pesado y tráfico de paso por Gipuzkoa.

La nueva “variante” de Donostialdea tiene enlaces con la actual AP-8 en Errenteria y Aritzeta, la N-I (Lasarte-Oria) y la Autovía del Urumea (Astigarraga). A partir de hoy, será un elemento clave para reordenar el tráfico en Donostialdea y el conjunto de Gipuzkoa. La apertura del 2º Cinturón y su integración con la AP-1 y AP-8 permite establecer el corredor Irun-Eibar-Vitoria como la principal conexión vasca en el eje transnacional norte-sur, un instrumento clave a la hora de ordenar las comunicaciones por carretera en Euskadi.

Más de 4. 000 personas han trabajado de formar directa en la construcción de una infraestructura que incluye el viaducto más largo de Euskadi (Urumea, 1 kilómetro), 4 complejos enlaces (Aritzeta, Lasarte, Urumea y Errenteria), numerosos túneles y viaductos y sistemas de control y seguridad de última generación. Para su construcción, la Diputación Foral de Gipuzkoa, a través de la Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras Bidegi, ha realizado una inversión de unos 350 millones de euros, unos 20 millones de euros por kilómetro.

## HITOS DEL 2º CINTURON DE DONOSTIA

**AUTOPISTA “MONITORIZADA”:** El 2º Cinturón de Donostia es una autopista de última generación y cuenta con los más modernos sistemas de control y seguridad. La totalidad de los 17 kilómetros de su trazado están monitorizados por cámaras de seguridad, como si fuera un “plató” de TV.

**MIL KILOMETROS DE CABLE:** Los 17 kilómetros de calzada del 2º Cinturón han precisado de la extensión de unos 1. 000 kilómetros de cable para conectar y hacer funcionar sus complejos sistemas de control y seguridad.

**MAS DE 4.000 EMPLEOS DIRECTOS:** Un verdadero “ejército” de operarios se ha afanado durante más de 3 años para construir una infraestructura gigantesca. Más de 4.000 personas han trabajado directamente en una obra que además ha generado miles de empleos indirectos (transportistas, fabricantes, suministradores, etc)

**¼ DEL TRAZADO, TUNELES Y VIADUCTOS:** Un ¼ del trazado del 2º Cinturón discurre por estructuras, viaductos (2, 3 kilómetros) y túneles (1, 6 kilómetros)

**EL VIADUCTO MAS LARGO DE EUSKADI:** El viaducto del Urumea, que salva la vega del Urumea en Astigarraga, es el más largo de la red viaria vasca, con un kilómetros de longitud.

**MAS DE 3 KILOMETROS DE PANTALLAS ACUSTICAS:** La integración de la nueva carretera en su entorno se verá favorecida por la instalación de más de 3 kilómetros lineales de pantallas acústicas que permitirán mitigar el ruido provocado por el tráfico en lugares de especial incidencia, como Errenteria o Lasarte-Oria.

**TUNELES “ARTIFICIALES” PARA PRESERVAR LA FAUNA:** Las medidas de protección medioambiental han incluido la construcción de dos túneles artificiales (Txoritokieta y Arizmendi) que permiten preservar corredores naturales para la fauna que de otra manera se hubieran visto cortados por la nueva carretera.

**30 MILLONES DE EUROS EN EXPROPIACIONES:** Las compensaciones derivadas del proceso de expropiaciones de los terrenos sobre los que se ha construido el 2º Cinturón han ascendido a 30 millones de euros

**CIUDAD DEL TRANSPORTE PARA MAS DE 700 CAMIONES:** El 2º Cinturón albergará en Astigarraga una novedosa “ciudad del transporte”, con capacidad para más de 700 camiones, destinada a dar servicio al sector del transporte por carretera.

## 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)** -Urumea (1 kilómetro)

-Hirubide

-Asteasuain

-Errekalde

-Zabalegi

-Muntogorri

-Masti-Loidi

-Oarsoaldea

**-Túneles (3)**

-Aginaztegi (522 metros)

-Menditxo (425 metros)

-Aritzeta (262 metros)

**-Túneles artificiales (3)**

-Txoritokieta (174 metros)

-Arizmendi (140 metros)

-Galarreta (60 metros)

-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 AP-8 en 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 AP-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 de 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 17 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 AP-8 a la altura del área de servicio de Aritzeta, donde conecta mediante enlace direccional Bilbao-Irún, y termina también en la AP-8 a la altura de Errenteria, donde se ha diseñado un complejo enlace completo.

**DONOSTIAKO 2. INGURABIDEA IREKITA**

## **BIGARREN INGURABIDEAK EGUNEAN 40.000 IBILGAILU KENDUKO DIZKIO DONOSTIAKO SAIHESBIDEARI**

***4.000 lagun en lana, hiru urte eta 350 milioi euro behar izan dira 17 kilometro dituen autobide hau eraikitzeko***

***Donostialdeko "saihesbide" berriak lotuneak ditu AP-8 autobidearekin, Erreterian eta Aritzetan, N-I errepidearekin, Lasarte-Orian, eta Urumeako autobiarekin, Astigarragan. Donostia aldeko eta Gipuzkoa osoko zirkulazioa berrantolatzeko funtsezko elementua izango da.***

***Bigarren ingurabidea ireki, eta AP-1 eta AP-8rekin osatuta, Irun-Eibar-Gasteiz korridore bat eratu da, ipar-hego ardatz europarraren Euskal Herriko bide nagusia izatera deitua***

Gaur, 2010eko ekainaren 25ean, amaitu da Donostiako 2. ingurabidea eraikitzeko prozesua, dagoeneko zerbitzuan baitago Donostiako saihesbidea 'saihestuko' duen bidea, gaurgero Gipuzkoako errepidezko komunikazioak iraul ditzakeen 17 kilometroko autobide berria.

Bigarren ingurabidea irekitzeak aldaketa nabarmena ekarriko du; izan ere, oraindains Donostiako saihesbidetik ibili diren egunean 40.000 ibilgailu bereganatuko ditu, orain saihesbidetik ibiltzen den trafikoaren erdia alegia, gehienak ibilgailu astunak edo Gipuzkoan bidez bide doazenak.

Donostialdeko "saihesbide" berriak lotuneak ditu AP-8 autobidearekin, Erreterian eta Aritzetan, N-I errepidearekin, Lasarte-Orian, eta Urumeako autobiarekin, Astigarragan. Aurrerantzean, Donostialdeko eta Gipuzkoa osoko zirkulazioa berrantolatzeko funtsezko elementua izango da. Izan ere, bigarren ingurabidea ireki, eta AP-1 eta AP-8rekin osatuta, Irun-Eibar-Gasteiz korridore bat eratu da, ipar-hego ardatz europarraren Euskal Herriko bide nagusi eta Euskadiko errepideko komunikazioak antolatzeko giltzarri izango dena.

Azpiegitura honen eraikuntzan 4.000 lagunetik gora aritu dira lanean zuzenean: Euskadiko bidezubirik luzeena (Urumea, 1 km), lau lotune korapilatsu (Aritzeta, Lasarte, Urumea eta Erreteria), hainbat tunel eta zubi, eta azken belaunaldiko kontrol eta segurtasun sistemak bertan egiten eta kokatzen. Gipuzkoako Foru Aldundiak, BIDEGI Gipuzkoako Azpiegituren Agentziaren bitartez, 350 milioi euro inbertitu ditu hor, hau da, kilometro bakoitzeko 20 milioi euro inguru.

## **DONOSTIAKO BIGARREN INGURABIDEAREN AIPAGARRIAK**

**AUTOBIDE “MONITORIZATUA”:** Donostiako 2. ingurabidea azken belaunaldiko autobide bat da eta kontrol eta segurtasun sistema modernoak dauzka. Bere 17 kilometroko trazatu osoa segurtasun kameren begiradapean dago, telebistako platoen antzera.

**MILA KILOMETRO KABLE:** 2. ingurabidearen 17 kilometroko galtzadan instalatu diren kontrol eta segurtasun sistema konplexuak elkarlotzeko eta funtzionarazteko 1.000 kilometro kable jarri behar izan dira, gutxi gorabehera.

**4.000 ENPLEGU ZUZEN BAINO GEHIAGO:** Izugarrizko langile multzoa aritu da hiru urtean buru-belarri lanean azpiegitura erraldoi hau eraikitzen. 4.000 lagun baino gehiago izan dira zuzenean lanean, eta zeharkako milaka enplegu ere (garraiolari, fabrikatzaile, hornitzaile, etab.) sortu ditu obra honek.

**TRAZATUAREN LAURDENA, TUNELAK ETA ZUBIAK:** 2. ingurabidearen  $\frac{1}{4}$  bat egituretan barrena doa: bidezubi gainean 2,3 kilometro eta tunel barruan 1,6 kilometro.

**EUSKADIKO BIDEZUBIRIK LUZEENA:** Urumeako bidezubia, Astigarragan Urumea ibarra gainetik igarotzen duena, Euskadiko Erkidegoko bide sarean dagoen luzeena da, kilometro batekoa.

**PANTAILA AKUSTIKOAK 3 KILOMETROAN:** Errepidea bere inguruan ondo txertatzeko, pantaila akustikoak 3 kilometro baino gehiagoko luzeran jarri dira guztira, batez ere trafiko hotsak eragin handia izango duen tokietan, Erreterian eta Lasarte-Orian, adibidez, zarata gutxitzeko.

**TUNEL “ARTIFIZIALAK”, FAUNAREN BABESGARRI:** Ingurumena babesteko neurrien barruan, bi tunel artifizial eraiki dira, Txoritokietan eta Arizmendin, animalien berezko pasabideak gordetzearren, bestela errepide berriarekin etenda geratuko bailirateke.

**30 MILIOI EURO, DESJABETZEAK EGITEKO:** 2. ingurabidea egiteko behar izan diren lursailak desjabetzeko, guztira 30 milioi euroko ordainak eman dira.

**GARRAIO HIRI BAT, 700 KAMIOIRENTZAT:** 2. ingurabideak Astigarragan “garraio hiri” bat izango du; 700 kamioirentzat tokia izango duen garraio sektorearentzako zerbitzu berri bat, alegia.

## DONOSTIAKO 2. INGURABIDEAREN DATUAK

\***Errepide mota: Autobidea**

\***Luzera:** 17 kilometro (autobide enborra)

\***Herriak:** Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Donostia-San Sebastián, Hernani, Lasarte-Oria, Usurbil.

### 1) Errenteria – Astigarraga (Urumeako autobiarekiko lotunea)

Luzera: 8,4 kilometro

Lerroak: 3, noranzko bakoitzean (guztira, 6)

### 2) Astigarraga – Lasarte (N-lekiko lotunea)

Luzera: 4,5 kilometro

Lerroak: 2, noranzko bakoitzean (guztira, 4)

### 3) Lasarte – Aritzeta (A-8rekiko lotunea)

Luzera: 3,3 kilometro

Lerroak: 2, noranzko bakoitzean (guztira, 4)

\*2. eta 3. zatiak batera egiten ari dira.

**-Zubibideak (14)** -Urumea (1 kilómetro)

-Hirubide

-Asteasuain

-Errekalde

-Zabalegi

-Muntogorri

-Masti-Loidi

-Oarsoaldea

**-Tunelak (3)**

-Aginaztegi (522 metros)

-Menditxo (425 metros)

-Aritzeta (262 metros)

**-Sasi-tunelak (3)**

-Txoritokieta (174 metros)

-Arizmendi (140 metros)

-Galarreta (60 metros)

-Gaineko pausoak (16)

-Azpiko pausoak (10)

## DONOSTIAKO 2. INGURABIDEA

**Donostiako bigarren ingurabidea** 17 kilometroko autobide zati bat izango da, Donostia hegoaldetik inguratuko duena, Erreterian, Astigarragan, Hernanin, Lasarte-Orian eta Usurbilen barrena pasatuz. **Donostiako egungo saihebidia arinduko du.**

Donostiako saihebidetan gero eta trafiko handiagoa dago –toki jakin batzuetan egunean 100.000 ibilgailutik gorakoa izatera iritsi da–, eta behar-beharrezkoa bihurtu da Donostiako 2. ingurabidea egitea, **Gipuzkoan pasadizoan dabilen trafikoa hartzeko eta Donostiako sarrera-irteerak arintzeko.**

Proiektu handi horrek aztertzen ari garen bide-zatiko arazoak konponduko ditu. Proiektua bi zatitan banatu da eta zati bakoitzerako eraikuntza proiektu bana egin da.

Lehenengo zatia Aritzetauren eta Urumeako lotunearen artean egingo da, eta bigarrena, berriz, lotune horren eta A-8 autobidearen Erreteriarako lotunearen artean. Beste proiektu batean tuneletako instalazioak eta Erreteriarako planeamendu berriko hegoaldeko bidea zehaztu dira.

Autobide berriaren trazatua mendebaldea-ekialdea noranzkoaren ia paraleloan doa, Donostia hegoaldetik inguratuz. Bi muturretan A-8 autobidearekin lotzen da eta By-Pass-a egiten duela esan daiteke.. **Halaber, N-I errepidearekin Lasarten eta Urumeako autobiarekin Astigarragan ere lotzen da. Beraz, lau lotune izango ditu Gipuzkoan eraikitzen ari den kapazitate handiko sarearekin.**

Kapazitate handiko bide sare horrek gaur egun Donostia inguruan dugun trafiko handiari erantzun bat emango dio, azpiegitura berrira eramanez eta, ondorioz, hiritik aldentuz soilik pasoa doazen eta hirira bertara sartu beharrik ez duten ibilgailuak, batez ere, salgaien nazioarteko garraioa egiten dutenak.

Guztira 17 kilometro izango ditu, eta orografia zail batetik doa Usurbil, Lasarte, Donostia, Hernani, Astigarraga, Erreteria eta Oiartzundik igaroz.