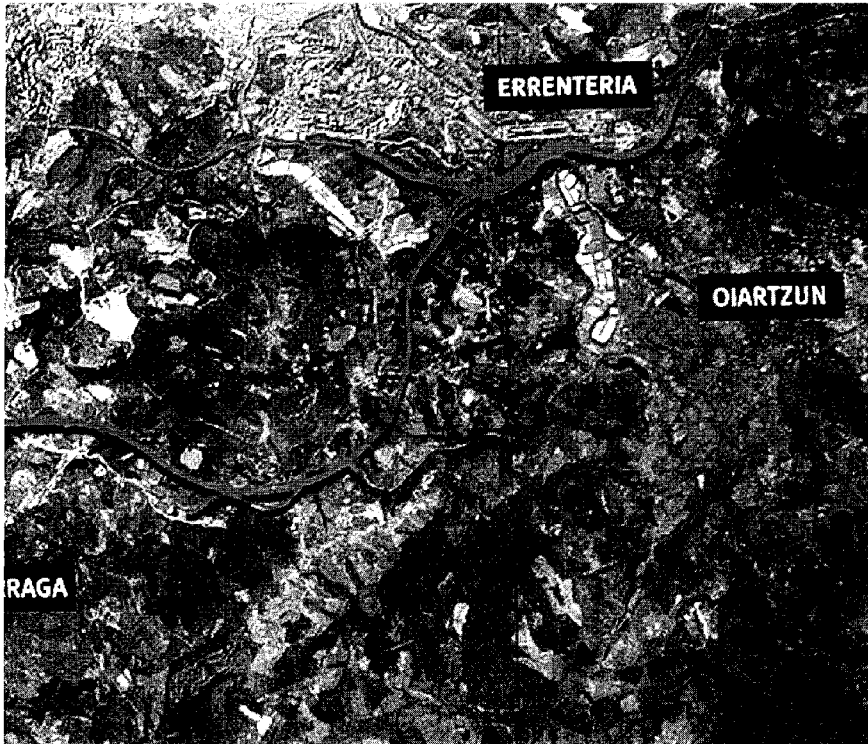


16,2

El vial tendrá poco más de dieciséis kilómetros de extensión, que quedará repartido en tres tramos diferentes.



las medidas compensatorias a explotaciones agropecuarias. El Segundo Cinturón incorporará los métodos correctores necesarios para aminorar los ruidos en las zonas anexas al nuevo tramo de autopista que lo requieran. Al mismo tiempo se tratará de minimizar la afección a explotaciones agropecuarias. El proyecto contempla además la propuesta de ubicación de un "agroaldea" en el barrio de Galtzaur, en Astigarraga.

La obra, en tres tramos

La obra del Segundo Cinturón se acometerá en tres tramos. El primero de ellos, y más importante, será el que una Errenteria con el enlace con la Autovía del Urumea, en Astigarraga. Tendrá una longitud de 8,4 kilómetros. El segundo será el comprendido entre Astigarraga y Lasarte, con el enlace con la N-1. Tendrá una longitud de 4,5 kilómetros. El tercero irá de Lasarte a Arizeta, volviendo a enlazar en este punto con la AP-8. Su longitud será de 3,3 kilómetros.

El primero de los tramos será precisamente el que se inicie en la próxima primavera, mientras que el comienzo para las otras dos fases está previsto para finales de 2005. El responsable del proyecto de ejecución es la Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras, Bidegi, que ya ha anunciado que habrá peaje en este nuevo tramo, si bien el precio está aún sin tarificar.

En este momento se está efectuando un estudio de cara a la adecuación de los peajes. Bidegi no suprimirá ninguno de los que existen en la actualidad en la AP-8, si bien se está analizando la posibilidad de reubicar el que se encuentra en Errenteria. No obstante, es seguro que el uso tanto del tramo actual como del nuevo serán de pago. El objetivo de la Diputación es desviar el tráfico hacia Europa (especialmente el de los vehículos pesados) por el Segundo Cinturón, que haría las funciones de la AP-8, de forma que el actual trazado de esta autopista sea la variante empleada por los guipuzcoanos en sus desplazamientos internos.

Así será la nueva carretera

1. El trazado. Boredeará Donostia por el sur, transcurriendo también por los municipios de Errenteria, Oiartzun, Astigarraga, Hernani, Lasarte-Oria y Usurbil.

2. Las conexiones. Conectará con la Autovía del Urumea a través de un enlace en Astigarraga. Con la N-1 mediante un enlace en Lasarte-Oria. Y con la A-8 tanto en Arizeta como en un punto situado entre Errenteria y Oiartzun.

3. Los plazos Las obras comenzarán en la primavera de 2005 en el tramo más largo, y a finales del mismo año en las otras dos fases. El vial estará abierto al tráfico en 2009.

4. Los peajes Se mantendrán los de la actual AP-8 (podría reubicarse el de Errenteria) y se incorporarán nuevos pasos de cobro en la nueva carretera. Los precios están sin tarificar.

5. Otras características Tendrá cuatro túneles dobles y 33 viaductos, uno de ellos de mil metros de longitud. Habrá tres carriles por sentido en un tramo, y dos por sentido en los otros dos.

El proyecto de trazado, aprobado

Recibió el visto bueno en el consejo de diputados del pasado martes y ayer fue presentado. Las obras de construcción comenzarán en el primer semestre del próximo año.

La nueva carretera absorberá 36.000 vehículos diarios de la actual variante, por la que circulan una media de 85.000

M. C. Donostia

LA CONSTRUCCIÓN del Segundo Cinturón de Donostia permitirá descongestionar de forma notable la actual Variante de San Sebastián, que cuenta en estos momentos con una Intensidad Media de 85.000 vehículos diarios, de los que prácticamente una cuarta parte son vehículos pesados. El tránsito supera además los 100.000 vehículos en los puntos más densos, en este caso Intxaurrenondo y Aiete. La nueva carretera absorberá más del 40% del tráfico que transita en la actualidad por los tramos más conflictivos.

La entrada en servicio de la nueva carretera permitirá aliviar sensiblemente la Variante de Donostia, absorbiendo el tráfico de paso por el territorio y facilitando la accesibilidad a la capital.

Las previsiones relativas a la circulación del Segundo Cinturón hablan de 36.300 vehículos diarios en 2009 en el tramo más extenso, el que unirá Errenteria con la Autovía del Urumea en Astigarraga. Esta será la zona con mayor afluencia de tráfico, seguida de la que discurrirá entre Astigarraga y el enlace de Lasarte-Oria con la N-1. Los cálculos hablan en este caso de 20.400 vehículos diarios. El tramo entre ese último enlace y Arizeta será el menos denso de todos, con una perspectiva de 12.000 vehículos diarios. Eso, en lo que respecta a 2009.

También se han efectuado previsiones para 2027. Se espera que para entonces la circulación sea de 55.000 vehículos diarios en el primer tramo, de 28.900 en el segundo, y de 16.800 en el tercero. Números que reflejan la importancia de esta alternativa, para una variante en la que el tráfico ha ido creciendo también a pasos agigantados.

106.000 vehículos al día

En apenas nueve años, desde 1993 hasta 2002, la circulación en la actual Variante de Donostia ha aumentado a su paso por Aiete en más de un 160%, de los 40.000 hasta los casi 105.000 vehículos diarios. En Intxaurrenondo el incremento ha sido del 89%, desde los 56.000 hasta los 106.000. A la altura de Anoeta la aglomeración es menor, pero la subida ha sido igualmente significativa, pasando de 34.500 a 63.000 vehículos (82%).

El Segundo Cinturón de Donostia posibilitará, por un lado, reducir considerablemente el tránsito de esta carretera y, por otro, habilitará una alternativa de primer nivel para los casos en los que se produzcan atascos o retenciones.

«El tercer tomo de una trilogía»

EL DIPUTADO general de Gipuzkoa, Joxe Joan González de Txabarri, resaltó ayer la trascendencia del trazado presentado, que calificó como «tercer tomo de una trilogía» de este volumen y trascendencia, y en la que ubicó también los proyectos de la A-15 y de la AP-1. «Es la obra más importante que se va a acometer en Gipuzkoa en los próximos años», apuntó, para precisar que su importancia «trasciende del componente territorial» ya que responde a un «eje transeuropeo, de paso entre la península y el continente».

Txabarri señaló que el Segundo Cinturón va a «variar los tráficos y la forma de circular en el entorno de Donostia», destacó la conexión que se realizará entre la AP-8, la N-1, la Autovía del Urumea y los «ejes norte-sur» del territorio, y subrayó que, «en parámetros madrileños, estaríamos hablando de la M-50».

El diputado general aseguró también que esta obra coincide con el compromiso de la Diputación para «mejorar los accesos a Donostia», destacando también en este apartado la futura Variante del Urumea y los avances de la Bergara-Beasain.

Txabarri se refirió después al debate que, según señaló, existe en relación a si merece o no la pena pagar los peajes de la Bilbao-Behobia. «Con las mejoras que se están realizando y los nuevos proyectos, vamos a ser capaces de convencer a la gente de que merece la pena pagar ese peaje

para conocer ese nivel de estructuras en parámetros europeos», subrayó en torno a las obras que se están efectuando en esta autopista.

González de Txabarri estuvo acompañado en el acto de ayer por el diputado para las Infraestructuras Viarias, Javier Zurriarain, el director general de Carreteras, Josu Agirrezabalaga, y el de la Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras (Bidegi), Nestor Arana. Zurriarain apuntó que, «después de la AP-1, ésta es la obra más importante que vamos a iniciar en esta legislación». M.C.



Agirrezabalaga, Arana, Zurriarain y Txabarri observan la maqueta. R.Plaza