

200 millones para mejorar la N-I

Administrator-k idatzia
Asteazkena, 2010(e)ko otsaila(r)en 17-(e)an 00:13etan -

Euskaratzeko lanean ari gara.

Noticia publicada en Diario Vasco sección Gipuzkoa el 10 de febrero de 2010.

CARRETERAS

[200 millones para mejorar la N-I](#)

Se prevé modificar el trazado en Etxegarate y en Andoain, y se desdoblará en Irun
10.02.10 - 07:46 -

FERNANDO SEGURA DV. SAN SEBASTIÁN

La N-I entre Etxegarate y la frontera está hecha unos zorros. El vial no se concibió como una autovía, sino que a lo largo de décadas ha ido ampliándose a cuatro carriles desdoblado la antigua carretera, labor que todavía continúa en Irun. Por tanto, ofrece un trazado sinuoso y con peligrosos enlaces a las localidades y polígonos situados a su vera.

La gran esperanza para descongestionar la N-I fue la autopista Eibar-Vitoria (AP-1). Sin embargo, el hecho de que sea de pago ha provocado que el tráfico internacional, especialmente el de camiones, siga machacando la N-I. De ahí que la Diputación haya propuesto cobrar peaje en Etxegarate, con el fin de desviar parte de este tráfico pesado a la AP-1 (9.000 de los 20.000 vehículos que pasan diariamente por el puerto son trailers).

El cobro serviría además para que los vehículos extranjeros en tránsito hacia la frontera sufraguen parte de los 13 millones que cuesta anualmente el mantenimiento del vial, así como las importantes obras de mejora previstas para los próximos años. La decisión de si se cobrará o no se tomará en las próximas semanas.

La N-I, en todo caso, seguirá siendo una ruta primordial de conexión con Europa. Si se instala un peaje en Etxegarate, parte del tráfico optará por la Eibar-Vitoria, pero miles de trailers continuarán utilizando la ruta actual. Además, la N-I soporta un intensísimo tráfico generado por la actividad urbana e industrial interna de Gipuzkoa.

De ahí que la Diputación prevea la inyección en los próximos años de 200 millones de euros en la ejecución de la variante de Andoain, los túneles de Etxegarate y el desdoblamiento entre Ventas de Irun y Amute, además de otros proyectos de menor entidad.

Km. 477 Ampliación en Irun

Desdoblamiento entre Ventas y Amute

1De norte a sur, la primera obra de entidad a acometer será el desdoblamiento entre Ventas de Irun y Amute, es decir, la continuación de la ampliación completada en 2008 hasta Gaintzurizketa. El coste ascenderá a 50 millones de euros. La ingeniería Sestra está redactando el proyecto de construcción, documento que se entregará el próximo mes. De las tres grandes obras citadas, esta es la que cuenta con mayores garantías de iniciarse en breve. El proyecto incluye la realización de los enlaces de Jaizubia, Hospital y Zubieta, el desdoblamiento del tramo de conexión entre la N-I y la carretera del aeropuerto (N-638), así

200 millones para mejorar la N-I

Administrator-k idatzia

Asteazkena, 2010(e)ko otsaila(r)en 17-(e)an 00:13etan -

como del tramo inicial de esta última hasta donde se situará la futura rotonda de Amute (Hondarribia). La ampliación contempla ordenar los accesos existentes hacia las urbanizaciones de Jaizubia y Jaizkibel, al club de golf y hacia la glorieta de Urdanibia. Por lo que respecta al Hospital, el proyecto diseñará la transformación de la actual intersección en un enlace completo, mediante la construcción de un nuevo paso superior y de dos glorietas.

Tras la ejecución del tramo entre Gaintxurizketa (Ventas) y Hondarribia (Amute), se acometerá el desdoblamiento entre el enlace de Iparralde y la glorieta de Osinbiribil (5,6 kilómetros). En medio, quedará un tramo sin definir y que conecta a los anteriores. Pasará por Mendelu y Plaiaundi, debiendo salvar las vías de Renfe y Euskotren. El proyecto deberá esperar a que se defina el futuro de la zona de vías, dado que ahí podría ubicarse una estación intermodal.

Km. 472 y 471 Pasos peatonales

Seguridad peatonal en Lintzirin y Gaintxurizketa

2Se mejorará la seguridad de los pasos peatonales en tres puntos. La primera de las localizaciones se halla en Lintzirin, cerca de un centro comercial, un hotel, una estación de servicio y entradas a polígonos industriales, así como a paradas de autobús. Se buscará la forma de encauzar a los peatones hasta un paso específico. El segundo punto conflictivo se ubica en Lezo, a la altura del apeadero de Euskotren en el alto de Gaintxurizketa. Se analizarán las posibilidades de construir un paso a distinto nivel. También se prevé solucionar con una pasarela el tercer punto peligroso, igualmente en el alto de Gaintxurizketa, en la nueva rotonda que comparten Hondarribia, Lezo e Irun.

Km. 451 Rotonda de Lasarte

Agilizar los accesos a una zona en crecimiento

3El acceso a Lasarte desde la N-I se encuentra saturado. A los tráficos propios de entrada y salida de la localidad se suman los generados por Merkabugati y el aparcamiento de camiones de Zubietta. A éstos se sumarán los provocados por los futuros desarrollos previstos en el enclave donostiarra, como el centro de tratamiento de residuos de Gipuzkoa. La Diputación ha diseñado un nuevo acceso que se situará en el mismo lugar que el actual, cerca de la gasolinera. Se ejecutará una rotonda elevada sobre la N-I. La obra tiene un coste de 5,6 millones de euros y un plazo de realización de ocho meses.

Km. 466 Variante de Andoain

Un nuevo trazado de la N-I en Sorabilla-Bazkardo

4La obra más cara de las previstas es la variante de Andoain. Se trata de construir una nueva N-I para evitar el trazado entre Sorabilla y Bazkardo, uno de los tramos con más accidentes, dada la concatenación de curvas cerradas, algunas en extremo peligrosas, como la de la ikastola. La Diputación prevé construir un vial de 4 kilómetros, con tres carriles en cada dirección, cuatro en el enlace entre Sorabilla y la autovía del Urumea. El actual recorrido se

200 millones para mejorar la N-I

Administrator-k idatzia

Asteazkena, 2010(e)ko otsaila(r)en 17-(e)an 00:13etan -

empleará para el tráfico local. El proyecto de trazado ya ha sido redactado y en breve se iniciará el proceso de exposición pública y alegaciones.

El coste de la obra asciende a 120 millones. Su ejecución dependerá de la entrada de nuevos fondos en el departamento, cantidades que deberían provenir del nuevo sistema de tarificación de la red, en el que el peaje de Etxegarate es parte fundamental.

Km. 436 Tolosa

Acceso directo a la clínica comarcal y nuevo puente

5El próximo mes se abrirá el acceso directo de la N-I a Izaskun (GI-3421) y un enlace a la clínica de Tolosaldea sin atravesar el casco urbano. Además, se prevé un nuevo puente sobre el Oria para unir el enlace norte de Tolosa y la GI-3650, en las inmediaciones de la gasolinera Arriaran.

Km. 408 Etxegarate

Eliminar las curvas de la sal y de la herradura

6Etxegarate tiene un lugar fijo en la crónica de sucesos, pero la situación cambiará con las mejoras previstas. Las curvas de la «sal» y de la «herradura», situadas en dirección Vitoria, no se modificaron cuando se ejecutó el desdoblamiento del puerto. Son las mismas que existían con anterioridad a la mejora del trazado de Etxegarate, decisión que en aquel momento resultó polémica, dado que era de dominio público que este tramo es uno de los principales puntos negros de la N-I. Siete años después de finalizado el desdoblamiento, la Diputación se ve obligada a remendar la omisión. El tramo final del puerto (1,8 kilómetros) se remodelará. La obra principal consistirá en la ejecución de un túnel de 600 metros que permitirá suprimir las dos curvas. El alto, en dirección Irun, se salva mediante un túnel, pero cuando se hizo el desdoblamiento no se adoptó esta solución para la dirección contraria, pese a que esta es la única zona del puerto con una pendiente superior al 6%.

El proyecto de construcción ha sido elaborado por Eptinsa Cinsa y se entregará en abril. La Diputación tenía previsto iniciar esta obra el año pasado, pero se ha retrasado. Su alto coste, 30 millones de euros, hace peligrar que arranque en breve. Como en el caso de la variante de Andoain, depende del nuevo sistema de tarificación.