

Indice

<u>La autovía de Etxegarate, una introducción.....</u>	<u>1</u>
<u>El "desdoblamiento" de Etxegarate, un resumen.....</u>	<u>3</u>
<u>Alegación al proyecto de autovía de Altsasu a la muga de Gipuzkoa.....</u>	<u>5</u>
<u>Resumen de la propuesta alternativa en imágenes.....</u>	<u>13</u>
<u>Un par de comunicados a los medios.....</u>	<u>17</u>
<u>Respuesta del Gobierno de Navarra a la alegación.....</u>	<u>19</u>
<u>Ordenes Forales por las que se aprueba realizar la autovía de Etxegarate.....</u>	<u>24</u>
<u>Declaración de impacto ambiental.....</u>	<u>32</u>
<u>Una acción que salió un poco desastre.....</u>	<u>38</u>
<u>Aspecto "actual" de las obras.....</u>	<u>40</u>
<u>Una denuncia ante el Ayto de Altsasu.....</u>	<u>43</u>
<u>Comunicado ante la finalización de las obras de Etxegarate.....</u>	<u>45</u>

La autovía de Etxegarate, una introducción

El puerto de Etxegarate es una importante vía de comunicación entre Nafarroa y Gipuzkoa, por el cual pasa en la actualidad la carretera Nacional 1 (N-1). Esta carretera es un importante eje de comunicación a nivel europeo ya que establece la conexión de Lisboa y Madrid con París y el resto de Europa. A nivel del Estado Español pone en relación las Comunidades del centro y sur de la península con Euskal Herria y Francia. Por todo ello, el tráfico que soporta es bastante elevado, siendo también importante el paso de camiones. Se trata también de una vía que se encuentra desdoblada, conformando una autovía desde Madrid hasta la frontera, a excepción del tramo que corresponde al puerto de Etxegarate.

De este puerto corresponde a la zona navarra una pequeña porción de unos 7 km, y que realmente no constituyen un puerto de montaña. Se trata mas bien de un recorrido que parte del pueblo de Altsasu y recorre zonas rústicas de prados primero y después ya internándose en monte de robles, hayas y pinos, entre otras especies. Se puede decir, por tanto, que es una zona de **valor medio ambiental alto**.



De esta forma, ya desde mediados de la década de los 90, y tras la finalización de las obras de la autovía de la Llanada Alavesa y del Nudo de Altsasu, empezó a oírse la reivindicación de "Etxegarate bikoizketa orain" (desdoblamiento ya). Para impulsar esta reivindicación se unieron los alcaldes de la gran mayoría de los ayuntamientos de la Llanada alavesa, la Sakana navarra y el Goierri guipuzcoano. Su pretensión era acelerar los proyectos de construcción de este tramo de la autovía que cerraba el desdoblamiento de la N-1.

Pero, mientras que en el tramo guipuzcoano el impulso de esta plataforma consiguió que el proyecto se diseñara como un verdadero desdoblamiento, esto es, utilizando la actual carretera para conformar un carril y hacer solo el otro carril de la autovía de nueva planta, en el tramo navarro esto no fue así. Aquí el Gobierno de Navarra presentó tres alternativas de trazado, siendo las tres un trazado completo de nueva planta y dejando la carretera actual infrautilizada. Pero diversos propietarios de terrenos cercanos y otros afectados **se enteraron** de las intenciones del gobierno **con antelación** al resto de los alsasuarras y presionaron al ayuntamiento para que pidiera un cambio del trazado de la autovía

Así, el trazado planteado por el Ayuntamiento de Alsasua en pleno, aprobado finalmente por el Gobierno de Navarra, se hacia también todo el de nueva planta y además **invadiendo aun mas zonas de bosque**. Esto, unido a la necesidad de mayores desmontes, terraplenes y estructuras elevadas hacen que este proyecto sea aun mas impactante que los propuestos en principio por el propio gobierno. Una descripción mas detallada de los impactos puede verse en la pagina dedicada a la [alegación](#) que realizamos.

Fundamento Orain → La autovía de Etxegarate, una introducción

De esta forma, para cuando pudimos empezar a movernos con este tema, el proyecto ya estaba muy adelantado, con lo que tan solo pudimos **poner una alegación** al proyecto oficial durante el periodo de exposición pública previo a la aprobación del proyecto. Realizamos así mismo una campaña de recogida de firmas en apoyo a la alegación que en un par de meses consiguió la adhesión de 874 personas.

Además, y como apoyo a la recogida de firmas y para extender la idea de un verdadero desdoblamiento de la N-1, se convocaron varias [charlas](#) en Alsasua, colocamos mesas para explicar nuestra idea de desdoblamiento y recoger adhesiones, y se realizaron varias acciones visuales como la de pintar una valla publicitaria de la actual carretera, tal y como puede verse en [la siguiente página](#).

Así mismo, realizamos paneles explicativos del trazado oficial de la autovía, con fotos de los mayores impactos que va a provocar, y otro panel tratando de demostrar que un verdadero desdoblamiento era posible. Para ello utilizamos las fotos que se tomaron en las marchas que convocamos para conocer la zona, y que son las que ilustran estas páginas.

Pero finalmente, **la alegación fue desestimada** (era previsible) y a partir de entonces ya no nos quedan más recursos que la [denuncia](#) de las obras y la concienciación de los habitantes sobre la situación de Alsasua.

Aquí tienes una foto aérea de la zona con indicaciones para que te sitúes



Fotografía aérea del [Sistema de Información territorial de Navarra](#)

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>

Fecha de última modificación: 10/11/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

El "desdoblamiento" de Etxegarate, un resumen

Este es un resumen de la alegación y la campaña de recogida de adhesiones realizada en torno a la aprobación definitiva del proyecto de autovía de Etxegarate, que hicimos en su día para una revista local. Si te interesa conocer el contenido integro de la alegación que presentamos ante el Gobierno de Navarra, no tienes mas que pinchar en este [enlace](#) para ir a la pagina siguiente.

Desde siempre a la mejora de la carretera N 1 en el tramo que va desde Altsasu hasta el puerto de Etxegarate se le ha denominado "desdoblamiento". Con ello parecía desde un principio que la actuación que se realizaría sería blanda. Osea, que consistiría en un aprovechamiento de la actual carretera para, construyendo otra a su lado, conseguir así una autovía. Algo así como lo que se ha realizado en Gipuzkoa, que nos parece además de sentido común.

Sin embargo, visto el [proyecto del Gobierno de Navarra](#), que fue propuesto en un principio por el propio Ayuntamiento de Altsasu, la cosa cambia. Lo que en principio iba a ser un desdoblamiento, ahora se convertirá en una autovía de nuevo trazado. De esta forma se construye una nueva vía de alta capacidad, dejando la actual carretera tal y como está ahora y sin que apenas tenga ningún uso. Un autentico derroche de espacio e infraestructuras, a nuestro entender.



Pero no solo eso, la nueva autovía provocará unos graves impactos sobre el termino municipal de Altsasu. Para empezar la mediana de separación entre los dos carriles tendrá una anchura de 14 metros. De esta forma, la anchura total de la zona afectada, incluyendo el vallado, llegaría hasta los 60 metros, sin contar las zonas de taludes. Por otra parte, pretenden construir la autovía por una zona de colinas pero sin adaptarse a los altibajos del terreno. Esto hace que gran parte del recorrido vaya a ir o elevado o hundido sobre la superficie del terreno. Así mismo se hace necesario utilizar una cantidad importante de infraestructuras como puentes y túneles para completar un recorrido de apenas 7 Km.

Visto todo lo anterior, Fundamento Orain Taldea decidió en su momento realizar una [alegación](#) al proyecto oficial, pidiendo que se realizara un verdadero desdoblamiento de este tramo de carretera. Algo que incluso los técnicos del Gobierno de Navarra han afirmado en privado que es posible. Pero, a pesar de que la alegación contó con el respaldo de un total de [874 firmas](#), esta posibilidad [ha sido desechada](#) sin ningún tipo de estudio de su viabilidad. De esta forma nos encontramos con que en poco tiempo darán comienzo las obras de un proyecto cuestionado por una parte importante de la población de Altsasu.

Altsasu, 29 de Diciembre de 1998

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>>

Fecha de última modificación: 11/11/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Alegación al proyecto de autovía de Altsasu a la muga de Gipuzkoa

¡¡ Y aquí esta el totxo !!. El texto integro de la alegación que presentamos ante el Gobierno de Navarra. Igual te interesa el texto y quieres utilizarlo para algo. Si es así, pues pincha [aquí](#) y aparecerás en la página de descarga de archivos, desde la cual te podrás bajar el texto en formato editable. Y si lo utilizas para cualquier cosa, si no te importa nos lo comunicas con un [emilio](#) para saber para que a servido.

Sus secciones son las siguientes:

1. El proyecto actual de Autovía

[1.1. Impactos generales del proyecto actual de autovía](#)

[1.2. Impactos concretos del proyecto actual de autovía](#)

[2. Un proyecto alternativo, el verdadero desdoblamiento de la Nacional 1](#)

Si quieres ver un resumen de la propuesta alternativa que hicimos junto con fotos de los lugares en cuestion, pues lo tienes [aquí](#).

[3. Conclusiones](#)

1. EL PROYECTO ACTUAL DE AUTOVÍA:

Desde el punto de vista de los firmantes de esta alegación a la totalidad del trazado de la autovía de la N-1 en su tramo de Altsasu a la muga de Gipuzkoa, el proyecto de lo que se ha venido a denominar el desdoblamiento de la N-1 no responde en absoluto a lo que la palabra "desdoblamiento" significa. Si el verbo desdoblar indica "formar cosas por separación de los elementos de otras", visto el proyecto que ha impulsado el Ayuntamiento de esta villa se puede apreciar claramente que lo que propone es la construcción de una nueva infraestructura, distanciada en todo momento de la actual carretera. Se puede afirmar, por lo tanto, que nos encontramos ante una autovía de nuevo trazado. Una nueva infraestructura que vendría a duplicar la existencia de carreteras entre Altsasu y Gipuzkoa, dejando la actual N-1 infrutilizada.

No se ha de olvidar que la N-1 esta diseñada como una carretera de una sola vía, pero de alta capacidad, por lo que en la actualidad dispone de una amplia calzada y arcenes, alcanzando una anchura de 10 metros. Con el nuevo proyecto de autovía para este tramo de la N-1, la actual carretera se quedaría como vía de servicio para el uso de una cantera, dos caseríos, dos gasolineras y varios talleres, además de los caminos de parcelaria. Los pueblos más cercanos a los que da acceso, Zegama e Idiazabal, se encuentran ambos a unos 18 km. de Altsasu, por lo que el tráfico que se dirija a ellos no haría uso de esta vía de servicio, sino de la propia autovía. El tráfico que soportaría esta carretera local, por lo tanto, sería mínimo.

1.1. Impactos generales del proyecto actual de autovía:

Como veníamos diciendo, uno de los impactos más importantes de este proyecto sería el de cargar el término de Altsasu con una nueva infraestructura de comunicaciones. Dado que la actual N-1 quedaría en su lugar según este proyecto, y aparecería una vía de mayor tamaño (y por tanto ocupación) en una zona cercana que en la actualidad no soporta ningún tipo de infraestructuras, el impacto de estas aumentaría. Esto viene a unirse a la importante ocupación del terreno que producen las redes de comunicación en el término de Altsasu, tras la

construcción del llamado Nudo de Altsasu y la Autovía de Sakana, entre otras.

Se está generando de esta forma una importante pérdida del terreno rústico del término alsasuarra. Si hasta la fecha las infraestructuras se han construido sobre terrenos de labor en su mayoría, con la aparición de este nuevo proyecto la tasa de pérdida de bosques asciende de una manera importante. Según los datos de las expropiaciones que pretende realizar el Gobierno de Navarra el 51% de ellas (310.414 m²) corresponderían a bosques, siendo el resto mayormente prados. Los terrenos expropiados en el término de Altsasu (descontando lo perteneciente a Olazti) suman 498.365 m², lo que supone un no despreciable 1,85% de los 27 Km² de que dispone esta villa.

Se puede afirmar por lo tanto que, con todas las infraestructuras construidas y por construir, están desapareciendo importantes zonas naturales de Altsasu. Pero con el proyecto actualmente en estudio dicha pérdida se hace todavía más grave. Esta autovía pretende atravesar zonas de importante valor ecológico como son bosques de robles como en Murgil, Arangoiti, Aizeleku o Sorozarreta, de coníferas como también en Murgil, en Iradieder, Ubitarte, Arkurutzetazpi... e incluso hayedos como en Gazteluberri. Hay que decir que en su mayoría se trata de montes poco humanizados, por ser de difícil acceso, lo que hace que se hayan convertido en zonas de importante refugio para la fauna.

Por su parte, con el conjunto de las infraestructuras construidas la mayor pérdida de terreno se está produciendo hasta ahora en tierras de labor. Y si bien es cierto que en la actualidad apenas se cultiva terreno en Altsasu, no nos parece que se pueda desperdiciar este recurso de cualquier manera. Las cíclicas crisis del sistema económico capitalista pueden en cualquier momento impulsar a los ciudadanos de esta población, eminentemente industrial, a retomar una actividad económica hoy en regresión. Y no hay que olvidar que, hasta la fecha, el terreno perdido en infraestructuras de comunicaciones han correspondido a las tierras agrícolas mejor calificadas.

Además, no se debería olvidar que estas zonas en la actualidad tienen ya de por sí un valor ecológico y recreativo importante, como zona de esparcimiento y de actividades lúdicas (recolección de frutos silvestres, setas...). Máxime pensando que el pueblo de Altsasu apenas dispone de zonas verdes en el interior de su casco urbano, por lo que todos los vecinos debemos utilizar los campos de los alrededores para pasar nuestros ratos de ocio.

El terreno por el que se ha ido a proyectar la autovía se podría afirmar que es bastante accidentado. No hay más que echar un vistazo a los planos que se han hecho públicos para apreciar la importancia que tendrán los desmontes y terraplenes en el trazado de la futura autovía. A ello se une la necesidad de muchas infraestructuras de paso elevado sobre otras vías (actual N-1, ferrocarril, carretera a Zegama, etc.) que obliga a llevar la línea de trazado muy elevada sobre la cota actual del terreno en grandes tramos. Esto provocará un impacto visual muy importante en todos los puntos de su recorrido, sin contar las necesidades de terreno que implica, vistas en párrafos anteriores.

Y si a la necesidad de terreno por la abusiva utilización de desmontes y terraplenes le unimos la anchura prevista de la futura autovía, el proyecto se nos antoja faraónico. Según lo publicado en el Boletín Oficial de Navarra (B.O.N.), el trazado dispone de "dos calzadas de dos carriles de 3,75 metros y arcenes de 2,50 metros, el exterior y 1,00 metro, el interior, separadas por una mediana que, excepto en los tramos de transición de los extremos, tiene un ancho de 14,00 metros". Si a ello le añadimos los 8 metros previstos en los planos del proyecto para la separación entre el arcen y las vallas que cercan la autovía, esto nos haría un total de 52 m. de ancho de ocupación de la vía en condiciones normales. Pero si se tiene en cuenta que la mayor parte del trazado discurre en desmonte o terraplén, no sería arriesgado afirmar que la media de ocupación podría ser de una banda de 75 m. de ancho. Sin olvidar la

construcción de innecesarias rotondas en la mayoría de los enlaces, con diámetros de entre 30 y 80 m.

Se está proyectando, por lo tanto, una vía de importantes dimensiones y gran impacto, tanto medioambiental como paisajístico. Desde este último punto de vista, pocas medidas de "restauración paisajística y estética" pueden ser viables para ocultar a la vista los rellenos de terreno de hasta 4 metros de altura que se pretenden construir en zonas como la salida norte del proyectado túnel de Murgil, o con los grandes desmontes que se realizarían en Arangoiti y Uberaga, por citar solo los puntos más conocidos del trazado. Sin olvidar tampoco las importantes dificultades que estas obras generan al paso transversal (efecto barrera), tanto para la fauna silvestre como los animales y las personas. Si se suman de esta forma el impacto de las infraestructuras ya realizadas y las que se tienen en proyecto, el resultado es un término municipal de Altsasu con importantes zonas cercanas incomunicadas entre si, lo que dificulta su recorrido a pie, alargándose innecesariamente las cortas distancias entre términos.

De todo lo anterior se desprende que el trazado propuesto de la autovía entre Altsasu y la muga de Gipuzkoa es claramente irracional. A los firmantes de la presente alegación no nos parece necesario abandonar el actual trazado de la N-1 para construir la proyectada vía de alta capacidad. Y mucho menos en las condiciones en las que se encuentra esta, en la que apenas pequeños obstáculos dificultan la realización de un verdadero desdoblamiento, como se comprobará en un apartado posterior de este escrito. Tampoco entendemos la necesidad de abandonar la actual carretera a una casi total inactividad, construyendo la autovía en completa variante, cuando en la prolongación de esta obra en tierras guipuzcoanas (el desdoblamiento del puerto de Etxegarate) si se pretende realizar un verdadero desdoblamiento, si nos atenemos a lo que publica el B.O.N.

[P'arriba](#)

1.2. Impactos concretos del proyecto actual de autovía:

En el presente apartado realizaremos un desarrollo de los impactos que la proyectada autovía podría tener, de realizarse según el proyecto presentado a exposición pública, en los diversos parajes por los que atraviesa. No se trata de un estudio exhaustivo, sino más bien de una primera aproximación a lo que esta obra pudiera suponer para el término de Altsasu.

La vía se inicia en el lugar donde han terminado las obras de construcción del llamado Nudo de Altsasu. Pocos metros más allá, en el lugar donde se sitúa actualmente un enlace que da acceso al pueblo a través del que podríamos denominar Puente de la Panificadora, está previsto realizar un nuevo enlace que de acceso desde el pueblo a la autovía y a los distintos caminos de parcelaria de la zona, el llamado en el proyecto Enlace de Alsasua. Consta este, como bien es sabido, de un puente sobre la futura autovía, así como dos rotondas de 15 y 26 m. de radio, además de los necesarios enlaces en todas las direcciones.

Después de vistos y experimentados enlaces semejantes (con rotondas) realizados en la Autovía de la Barranca, y en concreto el situado a la salida de Altsasu en dirección Iruñea, consideramos la construcción de rotondas en estas infraestructuras completamente innecesarias. Se trata de un sistema de conexión vial eficaz en condiciones de tráfico intenso, como se puede apreciar en las grandes ciudades, pero completamente innecesario en poblaciones pequeñas, con pequeña intensidad de tráfico. Por otra parte, su impacto en las zonas rurales estriba en la gran cantidad de terreno que necesitan para ser construidas. Por todo ello, consideramos que no es necesaria la construcción de rotondas en los enlaces de esta autovía, pudiendo ser sustituidas por enlaces simples, que reducirían la ocupación de suelo rústico.

Más adelante, en la zona de Murgil, el proyecto pretende la construcción de dos túneles paralelos de unos 300 metros bajo este monte. El impacto de esta estructura sobre las caras Sur y Norte del monte es evidente. Se trata de una zona visible desde buena parte del casco urbano y cubierta en la actualidad por un denso pinar, por lo que el desmonte que se realizaría en la boca de los túneles sería muy aparente. Más aun si tenemos en cuenta que ambos túneles vendrían separados, según los planos del proyecto, por una distancia de unos 25 m.

Una vez pasado el proyectado túnel de Murgil, la carretera continua elevada sobre la actual superficie del terreno, con miras a cruzar sobre la N-1 antes de entrar en la zona de Arangoiti. Se proyecta por lo tanto un relleno del terreno, que puede alcanzar los 4 m. de altura sobre la superficie actual en una distancia de unos 325 m. de longitud, sin contar el propio paso elevado. El impacto visual de este relleno es innegable, máxime si este será visto desde la actual N-1 y los hoteles que existen en esa zona. Todo ello sin olvidar que el lugar es en la actualidad un bosque importante de roble autóctono, que quedaría casi desaparecido ante una obra que alcanza los 85 m de anchura. Además, un tramo muy importante de la regata de San Martín (375 metros) deberá ser encauzado y entubado si se llega a construir dicho relleno, que discurre en gran parte sobre su cauce. Se trata de una zona de importante valor natural al constituir un ecosistema de fauna y flora autóctona.

En la zona de Arangoiti, la proyectada autovía se interna en este pequeño valle cortando la esquina más septentrional del bosque de robles que existe en este paraje. Al continuar manteniendo el trazado una importante cota a base de relleno del terreno, la superficie afectada en este monte se puede considerar grande. Una vez entrado en el valle de Arangoiti, la traza coge rápidamente la parte superior de la loma norte, desmontándola con el fin, al parecer, de no elevar la cota de la autovía y conseguir así que existan pocas cuestas en su trazado. Esto obliga a que en toda esta zona la autovía vaya encajada en una auténtica trinchera, que aumenta de tamaño de desmonte conforme va progresando en dirección a Gipuzkoa. Es evidente que esto supone un importante impacto paisajístico, además de incrementar el efecto barrera que este tipo de vías provoca.

El trazado en trinchera continua por toda la loma de Arangoiti, alcanzando su máxima expresión en la zona de Uberaga. Se trata esta de una zona elevada, un pequeño alto prolongación de la loma de Arangoiti por la que pretende discurrir la autovía proyectada por el Gobierno de Navarra. Por lo tanto, es en esta zona donde la excavación del desmonte es mayor. Da la "casualidad" que es precisamente en esta zona donde se proyecta construir un enlace que una la futura autovía con la actual N-1, cerca de la gasolinera de Ulaiar. Esto obliga a los proyectistas a aumentar de gran forma la anchura de la citada trinchera, con el fin de albergar todos los viales necesarios del enlace. Sin embargo estos no parecen valorar en su justo precio el terreno de este término municipal, habiendo decidido además construir en este lugar una "macro-rotonda" de 40 m. de radio en el interior de la excavación, con lo que se puede cifrar la mayor amplitud de esta en unos 250 metros, por una longitud del enlace de 650 m.

Por si ello no fuera poco, la zona de Uberaga en la que se pretende construir este enlace se encuentra muy cercana al límite del bosque de Egubera, afectando parte del enlace a una zona de importantes robles autóctonos. Todo ello nos indica el importante impacto ambiental que puede llegar a generar este enlace, en el caso de que se construyera.

El trazado de la autovía continua después con un paso elevado sobre el camino y el río en la zona de Sorozarreta. Se trata de una zona de roble autóctono muy utilizada por los habitantes del pueblo y foráneos para pasar las horas de ocio en las orillas del río Alzania. El impacto de la infraestructura sobre esta actividad es por lo tanto evidente.

La autovía, a su paso por las zonas de Iradieder, Ubitarte y Arkurutzeta pretende internarse

por un importante bosque de alerces y robles autóctonos. En esta zona el trazado salva en dos ocasiones la vía férrea con sendos pasos elevados, por lo que discurre en todo momento elevado sobre la actual superficie del terreno. Ello lo consigue con la construcción de importantes terraplenes que aumentan la anchura de la traza a una media de 80 m. Afecta también el trazado a las regatas de Altzania y Otzaurte, discurrendo esta última encauzada y entubada en dos ocasiones: de unos 300 y 100 m de longitud respectivamente. El impacto de estas obras sobre las regatas sería indudable, dado que desaparecería toda la vegetación natural y se modificaría el lecho del río. Por otra parte, el bosque por el que discurre la autovía quedaría dividido en dos por un muro infranqueable, lo que impediría el libre paso de la fauna que en él encuentra su hábitat.

Cerca de la zona en la que se encuentra el actual cruce de la carretera a Zegama, esta proyectada la construcción de un paso elevado sobre esta carretera y la vía férrea. Posteriormente, en la zona de Gazteluberri, la autovía se internaría por un bosque de haya y roble americano. Se trata de una zona por la que discurren diversas regatas de curso sinuoso, las cuales se verían afectadas en gran medida por la obra proyectada. Se trata en concreto de unos 450 m. de encauzamiento y entubamiento de estas regatas, quedando tan solo unos 150 m. sin modificar en todo su trayecto por la zona. En las cercanías existe también una cueva que puede quedar afectada por los desmontes previstos. Como puede comprobarse, los últimos metros del trazado de la proyectada autovía entre Altsasu y la muga de Gipuzkoa se internarían por una zona de bosque que quedaría seriamente dañado por esta infraestructura.

[P'arriba](#)

2. UN PROYECTO ALTERNATIVO, EL VERDADERO DESDOBLAMIENTO DE LA NACIONAL 1: [\(Resumen con fotos\)](#)

Debido a todo lo anteriormente dicho, los firmantes de esta alegación creemos que la manera más racional de mejorar las comunicaciones con Gipuzkoa sería realizando un verdadero desdoblamiento de la N-1, utilizando para ello todo lo posible la actual carretera y construyendo paralela a ella una nueva vía. Se trata por tanto de aprovechar el actual carril de la N-1, el cual tiene unas dimensiones óptimas para constituir uno de los dos carriles de la autovía. De esta forma el impacto ambiental se reduciría al mínimo y se evitaría la proliferación de infraestructuras en el término de Altsasu, siendo probablemente su coste menor.

De esta manera, la alegación que presentamos impugna los actuales proyectos de trazado de esta vía en su totalidad, en los dos tramos en los que ha sido dividida, y propone una nueva alternativa. Dado que, como simples habitantes de Altsasu, no nos corresponde realizar un estudio de detalle de nuestra propuesta, algo a lo que tampoco podemos aspirar por no tener medios ni conocimientos para ello, lo que a continuación sigue serán simplemente unas ligeras indicaciones de como proponemos solucionar el trazado de la N-1 entre Altsasu y la muga con Gipuzkoa.

El inicio del desdoblamiento empezaría, como es lógico, en el punto donde ha finalizado la construcción del "Nudo de Altsasu". A la altura del actual enlace de la variante de Altsasu con el pueblo está previsto en el proyecto actual un enlace con puente elevado sobre la autovía, vías de acceso al pueblo, a la carretera del barrio de la estación y a los diversos caminos de parcelaria, así como un par de rotondas a ambos lados del puente. Sabiendo que las rotondas serían completamente excesivas para el tráfico que soportarán, creemos que dicho enlace se puede solucionar con la construcción de cruces normales a ambos lados del puente previsto, lo cual ahorra un considerable espacio asfaltado, siendo por tanto su impacto menor.

El enlace propuesto sería por tanto similar (eliminando las rotondas) pero teniendo en cuenta a la hora de proyectar las salidas que en la presente propuesta el trazado corre paralelo a la actual carretera. En la zona de Arbitrios, en las que tanto casas como fabricas se encuentran cercanas a la carretera, nuestra propuesta consiste en dejar una calle en el lugar donde existe la carretera actual y construir las dos vías paralelas a ella, a su derecha.

Después de Arbitrios la carretera discurre entre los montes de Murgil y Torretxiki, a la par de Sanmartingoerreka. Se trata esta de una zona estrecha, en la que se hace difícil meter nuevas infraestructuras. Sin embargo, dado que en la propuesta que presentamos se utiliza el actual trazado de la carretera, solo sería necesario construir una nueva vía, paralela a la actual, lo que podría hacerse cuidando que la anchura de la mediana no fuera grande. Esto indudablemente afectaría a la regata de San Martín, la cual debería ser posiblemente desviada unos metros a su derecha, pero seguramente la afección no sería tan cuantiosa como la que provoca el proyecto actual de la autovía.

Más adelante, en la zona de los hoteles y de Galtzadako Iturria existe en la actualidad un amplio espacio para construir los dos carriles, dejando frente a los hoteles una carretera suficiente para darles acceso y que se uniría al enlace que se propone construir en la zona de la Revuelta de Ulaiar. En este punto sería necesario construir un enlace que diera acceso a los citados hoteles, así como a la gasolinera de camiones y a las pistas de parcelaria de Arangoiti, Ulaiar y la antigua cantera de Aitzarte. Se trataría por tanto de una vía que cruzaría el desdoblamiento por encima o debajo, con entradas y salidas en todas las direcciones.

Después del enlace de Ulaiar, existe en la actualidad a la izquierda de la carretera una gasolinera de camiones, así como diversos talleres. De esta forma se deberían construir los dos viales a la derecha del actual, formando una amplia curva, y dejando el paso necesario para el acceso a la gasolinera de camiones. Una vez superada la gasolinera y su aparcamiento el nuevo carril del desdoblamiento se puede construir a la izquierda del actual. El resto del trazado que discurre por Ulaiar Haundi se puede realizar de la misma manera, con un carril en la actual carretera y el otro, de nueva construcción, a la izquierda de esta.

En la zona de la Gasolinera de Ulaiar y más adelante, hasta la cantera de Erkudengoaitz existen un par de caseríos al pie de la carretera, así como las propias infraestructuras de la cantera y la gasolinera. Este tramo pudiera decirse que es el más complicado para proceder al desdoblamiento de la actual carretera. Aun así, y a pesar de no contar con los suficientes conocimientos técnicos como ya ha quedado dicho, creemos que si sería posible construir una nueva vía con dos carriles a la par de la actual carretera. Esta última debería permanecer como vía de servicio a los caseríos, la cantera y los diversos caminos rurales que comienzan en esa zona (Sorozarreta, Altzania...), para lo cual no sería necesario que tuviera la anchura actual.

De esta forma, una posible solución para la construcción de los dos carriles necesarios en esta zona discurriría a la derecha de la actual carretera, paralela a ella. Esto implicaría realizar desmontes en la ladera de Erkudengoaitz, aunque si la carretera actual se estrecha estos no serían considerables. A la altura del segundo caserío (Benta), que dispone de un pequeño edificio también en el lado derecho de la actual carretera, este sería necesario derribarlo. A partir de este punto, que ya está de por sí a considerable altura, se podría construir un paso elevado, con lo que los dos carriles pasarían por encima de la actual carretera y se colocarían a su izquierda, dejando de este modo paso de servicio por dicha carretera a la cantera, así como a la pista rural de Sorozarreta. Posteriormente los dos carriles continuarían a la izquierda de la carretera actual, en descenso paulatino hasta la rasante actual. En esta zona existe al pie de la carretera una casa pequeña en desuso que debería derribarse.

Este tramo de nueva construcción de los dos viales terminaría una vez sobrepasada la cantera y la pista que se introduce en Altzania. Tanto en este como en el otro extremo se

hacen necesarios sendos enlaces de la carretera de servicio con los dos carriles que se proponen construir, pero al ser el tramo de poca longitud, no es necesario que los enlaces fueran de todas las direcciones, con lo que se simplificarían mucho.

Más allá de la cantera y hasta el cruce de la carretera de Zegama, el nuevo carril se construiría paralelo a la carretera actual. Para ello en algún punto se hará necesario el desvío unos metros de la regata Alzania, así como algunos desmontes en el monte de Arkurutzetagain para conseguir espacio. Sin embargo, en varios puntos de esta zona la propia carretera actual ya tiene el suficiente terreno como para albergar las dos vías, ya que se han eliminado varias curvas y por lo tanto se ha ensanchado la caja por la que discurre. A la altura del cruce de Zegama, el trazado que fue previsto en la Alternativa 1 del estudio del Gobierno de Navarra sería el adecuado para continuar el trazado hasta la muga de Gipuzkoa, dado que propone un auténtico desdoblamiento de la actual carretera. Así mismo, el enlace que se construyera para la carretera a Zegama sería del mismo tipo que esa alternativa proponía.

[P'arriba](#)

3. CONCLUSIONES:

Con el verdadero desdoblamiento de la N-1 a su paso por el término de Altsasu se consigue mejorar las comunicaciones con Gipuzkoa, evitando en todo momento la proliferación de infraestructuras en el término de Altsasu y los impactos de todo tipo que estas provocan. En la actualidad el pueblo de Altsasu se está quedando rodeado por infraestructuras de comunicaciones que impiden una circulación normal por su término y acaban con zonas naturales de importante valor. Con esta alternativa los accesos a todos los puntos del término de Altsasu permanecen en idénticas condiciones que en la actualidad, sin la necesidad de dejar una ancha carretera infrautilizada para ello.

Aun así, es evidente que con esta posible solución al desdoblamiento de la N-1 no se consigue la desaparición de los impactos al medio natural del término de Altsasu. Es fácil ver que la única forma de evitarlos sería que la actual carretera permaneciera como está. Pero, dado que casi la totalidad de esta carretera, desde Madrid hasta Irun, tiene ya características de autovía a través de los desdoblamientos que se han ido realizando en distintas épocas, es muy difícil pretender que permanezca como está. No hay que olvidar, además, que se trata de una de las carreteras más utilizadas de todo el estado.

Sin embargo, lo que si parece claro es que el construir una autovía en el mismo lugar en el que se encuentra en la actualidad una carretera siempre tendrá un impacto menor. La zona de la N-1 a su paso por Altsasu es una zona degradada en el sentido ambiental del término, solo por el hecho de tener en ese lugar la carretera. Por lo tanto, construyendo paralela a ella otra vía no parece posible que la degradación pueda ser mucho mayor. De hecho la actual caja de la carretera ya tiene un considerable ancho en muchos lugares en los que está rodeada de bosques, con lo que no sería necesario derribar muchos árboles para que adquiriese un ancho mayor.

Además, el actual proyecto del gobierno se nos antoja excesivo e innecesario. No vemos la necesidad de que se quede una carretera de tales dimensiones como vía de servicio, no nos parece necesaria la realización de amplios desmontes, rellenos y túneles en la autovía, ni mucho menos la existencia de tales anchos de mediana y rotondas. En pocas palabras, no nos parece de recibo que construyan una verdadera autopista donde tan solo es necesario un verdadero desdoblamiento. Por ello, a la hora de realizar el desdoblamiento que se ha propuesto en esta alegación, hemos pensado en todo momento en una vía tipo autovía, con las características de una autovía normal y todo lo que esto pueda implicar. Por lo tanto proponemos que las medianas tengan unas medidas razonables (no mayores de 4 metros de

Fundamento Orain -> La autovía de Etxegarate, una introducción

ancho), que los enlaces se solucionen de una manera sencilla, sin la necesidad de construir rotondas... En definitiva, que la ocupación total de la infraestructura se ajuste lo más posible a las necesidades reales.

Porque es evidente que, con el nivel de infraestructuras que el término de Altsasu soporta ya en la actualidad, añadido a lo que se prevé que se pueda construir en el futuro (autopista en la N-1, polígono de Zangitu, etc) el terreno agrícola está sufriendo una importante regresión. Ya sabemos que en la actualidad la actividad agrícola y ganadera no constituyen una fuente de ingresos importante para la población alsasuarra. Pero, como ya ha quedado dicho, no se puede despreciar esta posibilidad que bien podría ser una solución en un futuro de crisis económica.

En la actualidad existen varios vecinos en la zona de Etxetxiki y Sorozarreta que practican la ganadería y la agricultura y que con el trazado que se propone en esta alegación se verían claramente afectados. Debido a la situación precaria de estas actividades en el mundo occidental, el impacto de infraestructuras de este tipo pueden hacer peligrar el futuro de las explotaciones. Por ello proponemos también que los impactos y la destrucción de terrenos y construcciones sean compensados en su justa medida, con la entrega de terrenos de igual o mejor calidad agrícola y la reconstrucción de todos los edificios que se vean afectados. Porque no se puede permitir que la construcción de una infraestructura vial cambie el modo de vida de los habitantes de sus inmediaciones.

Finalmente añadir que la situación que presenta en la actualidad el término de Altsasu no es mas que un fiel reflejo de la realidad a la que nos conduce lo que ha venido a denominarse "desarrollo". Una situación en lo que lo único que importa es el enriquecimiento desmesurado de unos pocos, a costa del sufrimiento y las penurias de los demás y de una destrucción salvaje del medio ambiente. Donde se priorizan una serie de relaciones a largas distancias que pueden producir grandes rendimientos económicos pero son siempre ruinosas desde un punto de vista ecológico, mientras se olvidan las lógicas relaciones entre comunidades cercanas donde se unen beneficios medioambientales y humanos. Una sociedad de la prisa y el estres, donde la velocidad es lo que cuenta, a pesar de que con ella se nos valla la vida. En fin, una sociedad deshumanizada.

Altsasu, a 13 de Septiembre de 1998

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>>

Fecha de última modificación: 23/5/2003

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Resumen de la propuesta alternativa en imágenes

En esta página tan solo queremos enseñaros una pequeña visión de la propuesta alternativa que hemos hecho para el desdoblamiento de la N-1, con las fotos de los lugares por donde pasaría y la problemática que tendría. Como ya sabéis si habéis leído las paginas anteriores (y especialmente la [alegación](#) completa), esta propuesta se basaría en aprovechar el actual trazado de la N-1 para utilizarlo como uno de los carriles del desdoblamiento y construir a su lado el otro carril. Esto es, un verdadero desdoblamiento.

Como se puede apreciar, en primer lugar hemos colocado una foto representativa de las zonas por donde pasa la actual N-1. Tras ella va la explicación de la problemática que tiene ese lugar en concreto .Y la primera corresponde a la salida del pueblo en dirección Gipuzkoa.



Zona de Arbitrios: En este barrio de Altsasu las casas se encuentran muy cercanas a la carretera N-1 (en la foto, a partir de la curva), nuestra propuesta consiste en dejar una calle en el lugar donde existe la carretera actual y construir las dos vías paralelas a ella, a su derecha.



Zona entre los montes de Murgil y Torretxiki: Se trata de una zona estrecha, pero, dado que en la propuesta que presentamos se utiliza el actual trazado de la carretera, solo sería necesario construir una nueva vía, paralela a la actual, lo cual podría hacerse cuidando que la anchura de la mediana no fuera grande. Esto indudablemente afectaría a la regata de San Martín, la cual debería ser posiblemente desviada unos metros a su derecha, pero seguramente la afección no sería tan cuantiosa como la que provoca el proyecto actual de la autovía.



Zona de los hoteles y de Galtzadako Iturria: en este punto existe en la actualidad un amplio espacio para construir los dos carriles(en la foto en primer plano). se dejaría frente a los hoteles una carretera suficiente para darles acceso y que se uniría al enlace que se propone construir en la zona de la Revuelta de Ulaiar.



Revuelta de Ulaiar: en este punto se construiría un enlace que diera acceso a los hoteles, así como a la gasolinera de camiones y a las pistas de parcelaria de Arangoiti, Ulaiar y la antigua cantera de Aitzarte (en la foto en primer plano). Después del enlace de Ulaiar, existe a la izquierda de la carretera una gasolinera de camiones, así como diversos talleres. De esta forma se deberían construir los dos viales a la derecha del actual, formando una amplia curva, y dejando el paso necesario para el acceso a la gasolinera de camiones.



Ulaiar Haundi: Una vez superada la gasolinera el nuevo carril del desdoblamiento se puede construir a la izquierda del actual. El resto del trazado por este término se puede realizar de la misma manera, con un carril en la actual carretera y el otro, de nueva construcción, a la izquierda de esta (a la izquierda en la foto).



Zona de la Gasolinera de Ulaiar y de los caseríos de Sorozarreta: a pesar de su dificultad, creemos que si sería posible construir una nueva vía con dos carriles a la par de la actual carretera. Esta última debería permanecer como vía de servicio a los caseríos, la cantera y los diversos caminos rurales que comienzan en esa zona (Sorozarreta, Altzania...), para lo cual no sería necesario que tuviera la anchura actual. De esta forma, una posible solución para la construcción de los dos carriles necesarios en esta zona discurriría a la derecha de la actual carretera (también a su derecha en la foto). Esto implicaría realizar desmontes en la ladera de Erkudengoaitz, aunque si la carretera actual se estrecha estos no serían considerables. A la altura del segundo caserío (Benta), que dispone de un pequeño edificio también en el lado derecho de la actual carretera, este sería necesario derribarlo.



Cantera de Erkudengoaitz: en este punto, la carretera estaría ya a considerable altura, por lo que se podría construir un paso elevado, con lo que los dos carriles pasarían por encima de la actual carretera y se colocarían a su izquierda, dejando de este modo paso de servicio a la cantera, así como a la pista rural de Sorozarreta. Posteriormente los dos carriles continuarían a la izquierda de la carretera actual, en descenso paulatino hasta la rasante actual. En esta zona existe al pie de la carretera una casa pequeña en desuso que debería derribarse (en la foto al fondo).



Zona de Arkurutzeta: Aquí el nuevo carril se construiría paralelo a la carretera actual, a la derecha de esta en la foto. Para ello en este punto se haría necesario el desvío unos metros de la regata, o algunos desmontes en la peña de Arkurutzetagain para conseguir espacio. Sin

Fundamento Orain -> La autovía de Etxegarate, una introducción

embargo, en varios puntos de esta zona la propia carretera actual ya tiene el suficiente terreno como para albergar las dos vías, ya que se han eliminado varias curvas y por lo tanto se ha ensanchado la caja por la que discurre.



Cruce de Zegama: A partir de este punto, el trazado que fue previsto en la Alternativa 1 del estudio del Gobierno de Navarra sería el adecuado para continuar el trazado hasta la muga de Gipuzkoa, dado que propone un auténtico desdoblamiento de la actual carretera. Así mismo, el enlace que se construyera para la carretera a Zegama sería del mismo tipo que esa alternativa proponía.

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>>

Fecha de última modificación: 29/9/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Un par de comunicados a los medios

Alegación ante el proyecto de autovía de Altsasu a la muga de Gipuzkoa

(Comunicado de prensa de los promotores de la alegación)

Desde el punto de vista de los promotores de una alegación ante el proyecto de autovía de Altsasu a la muga de Gipuzkoa, el proyecto de trazado de lo que se ha querido denominar el desdoblamiento de la N-1 no responde en absoluto a lo que la palabra "desdoblamiento" significa. Si el verbo desdoblar indica "formar cosas por separación de los elementos de otras", visto el proyecto que ha impulsado el Ayuntamiento de esta villa se puede apreciar claramente que lo que propone es la construcción de una nueva infraestructura, distanciada en todo momento de la actual carretera. Se puede afirmar, por lo tanto, que nos encontramos ante una autovía de nuevo trazado.

Una vía que vendrá a unir su existencia en esa zona del termino de Altsasu a la actual carretera N-1, la vía férrea y los caminos de la parcelaria. Una vía que afectará a zonas de importante valor ecológico: bosques de robles como en Arangoiti, Aizeleku, Uberaga o Sorozarreta, de coníferas de repoblación como en Murgil, Iradieder, Ubitarte, Arkurutzetazpi, Txaraigorri... e incluso hayedos como en Gazteluberri. Una nueva infraestructura que vendría a duplicar la existencia de carreteras entre Altsasu y Gipuzkoa, dejando la actual N-1 infrautilizada.

Por todo ello, los promotores de la citada alegación creemos que la manera mas racional de mejorar las comunicaciones con Gipuzkoa sería realizando un verdadero desdoblamiento de la N-1, utilizando para ello todo lo posible la actual carretera y construyendo paralela a ella una nueva vía. De esta forma los impactos ambientales se reducirían al mínimo y se evitaría la proliferación de infraestructuras en el termino de Altsasu, siendo probablemente su coste menor.

Con todas estas ideas, y sin otro interés que el de salvaguardar el valor ecológico de la zona, un grupo de ciudadanos de Altsasu estamos impulsando una campaña de información sobre los impactos de la proyectada autovía. Nuestro mas inmediato objetivo es recoger adhesiones para la alegación que pretendemos presentar en el Ayuntamiento de Altsasu antes de finales de Septiembre. Para ello estamos realizando charlas, marchas guiadas a la zona donde se pretende realizar la autovía, etc y pronto sacaremos unos impresos para la recogida de firmas que apoyen la alegación.

Ante un nuevo impacto en nuestro termino municipal, saturado ya de carreteras y otras infraestructuras, no estaría de mas recordar que el pueblo es algo mas que el terreno donde están construidas las casas.

Altsasu a 19 de Agosto de 1998

Charla sobre la autovía de etxegarate en alsasua

El termino de Alsasua esta sufriendo un grave deterioro en los últimos años debido a la creación de nuevas infraestructuras de desarrollo como son las autovías, principalmente y otras como polígonos industriales, conducciones de gas, redes de alta tensión, etc. De todo

Fundamento Orain -> La autovía de Etxegarate, una introducción

ello, uno de los proyectos que más afectará en un futuro inmediato es la autopista de Etxegarate, dado que esta nueva vía discurrirá por una zona en la que actualmente no existen apenas infraestructuras.

Como alternativa a esta nueva autopista, Fundamento Orain Taldea pide que se realice un desdoblamiento real de la actual carretera N-1, siendo a nuestro parecer la solución más lógica, más barata y de menor impacto medioambiental.

Con este motivo se presentó ante el Gobierno de Navarra una alegación al proyecto oficial de autovía en la que se detallaban los grandes impactos de esta nueva vía y se proponía oficialmente que se desestimara, sustituyéndola por el desdoblamiento de la N-1. Esta alegación, que fue apoyada por 874 firmas, a sido desestimada recientemente por el Gobierno alegando que el proyecto del Gobierno "ha sido aprobado por el Ayuntamiento de Alsasua y se entiende que el ayuntamiento representa la opinión mayoritaria de todos sus habitantes".

Para explicar todo esto con mayor detalle llamamos a los vecin@s a la charla que tendrá lugar el **día 5 de noviembre a la 8 de la tarde en la casa de cultura Gure Etxea de Alsasua**, donde se también se comentará la propuesta de desdoblamiento real.

Altsasu a 3 de Noviembre de 1998

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>>

Fecha de última modificación: 29/9/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Respuesta del Gobierno de Navarra a la alegación

Bueno, y he aquí la impresionante respuesta que se marcó el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones José Ignacio Palacios Zuasti. Como veis esta sacada directamente de la pagina güef del Gobierno de Navarra, pero antes de ponerla aquí le hemos quitado las respuestas que daban a todas las demás alegaciones presentadas, que creemos que no tenían demasiado interés. De todas formas, si quieres ver la respuesta completa siempre puedes ir a la pagina del Boletín Oficial de Navarra donde aparece, a través de [este enlace](#) por ejemplo.

Por otra parte, si quieres saltarte todo el rollo legal e ir directamente a la respuesta a nuestra alegación, pues pincha [aquí](#).

Boletín Oficial de Navarra Número 130 – Fecha 30/10/1998

I. COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

Obras y Servicios Públicos

ORDEN FORAL 4020/1998, de 20 de octubre, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se resuelven las informaciones públicas de los proyectos: "Proyecto de construcción de la Autovía N-I, pk 395 a pk 397" y "Proyecto de construcción de la Autovía N-I, Altsasu/Alsasua-Límite de provincia de Guipúzcoa, pk 397 a pk 402", y se aprueban definitivamente.

El Servicio de Caminos informa que por Orden Foral 2656/1998, de 21 de julio, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se aprobó técnicamente y se ordenó el inicio de la información pública con la relación de bienes y derechos afectados del "Proyecto de construcción de la Autovía N-I, pk 395 a pk 397".

Dicha información se publicó en el BOLETIN OFICIAL de Navarra, número 96, de fecha 12 de agosto de 1998.

Por Orden Foral 2657/1998, de 21 de julio, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se aprobó técnicamente el "Proyecto de construcción de la Autovía N-I, Altsasu/Alsasua-Límite de provincia de Guipúzcoa, pk 397 a pk 402" y se ordenó el inicio de la información pública con la relación de bienes y derechos afectados.

Dicha información se publicó en el BOLETIN OFICIAL de Navarra, número 99, de fecha 19 de agosto de 1998.

El Servicio de Caminos considera que dada la proximidad geográfica de los dos proyectos, que de hecho se pueden considerar como un único proyecto, y la coincidencia en el tiempo de sus informaciones públicas, las alegaciones recibidas, en unos casos se refieren a los dos en su conjunto o son difícilmente asignables a uno de ellos, es oportuno responder conjuntamente a todas las alegaciones, tanto en una como en otra información pública.

Las alegaciones recibidas son las siguientes:

.....

Alegación número 7.–Doña Manuela Arregi y Martínez de Armañanzas y 178 firmas más.

Alegan: Que consideran que los proyectos "Proyecto de construcción de la Autovía N-I, pk 395 al pk 397" y "Proyecto de Construcción de la Autovía Altsasu/Alsasua- Límite de Provincia de Guipúzcoa, pk 397 al pk 402", sometidos ambos a información pública son altamente nocivos para Altsasu/Alsasua y sus vecinos por los impactos ambientales y socioeconómicos que dichos proyectos representan, y proponen que se lleve a cabo un desdoblamiento de la actual carretera N-I, (utilizando la carretera actual como una de las calzadas) para convertirla en autovía, en vez de proceder a la ejecución de una autovía de nuevo trazado.

Los argumentos sobre los que se basan son los siguientes:

–La construcción de la autovía proyectada supondría la aparición de una infraestructura en el término de Altsasu/Alsasua incrementando los impactos que actualmente producen el resto de las infraestructuras existentes y la ocupación de suelo producida por las mismas.

–Tal actuación supondría duplicar la existencia de carreteras entre Altsasu/Alsasua y Guipúzcoa, dejando infrutilizada la actual N-I.

–Con la nueva infraestructura se generaría una importante pérdida de suelos rústicos, afectando a bosques, tierras de labor, zonas de importante valor ecológico y recreativo.

–Supone, por otro lado, el desperdiciar el recurso "tierra", impidiendo una actividad económica, como la agraria, que, si bien está en regresión, podría ser retomada a futuro por los vecinos en tiempos de crisis del sistema económico, posibilidad ésta, señalan, que no se puede despreciar. Igualmente, las actividades ganaderas y agrícolas que practican varios vecinos, se verían claramente afectadas por la autovía proyectada.

–La autovía proyectada atraviesa un terreno accidentado que obliga a la realización de desmontes y terraplenes, lo que, sumado a los pasos elevados previstos, representan un gran impacto visual y paisajístico. Consideran, asimismo, excesivas e innecesarias las características adoptadas para el diseño de la misma.

–Finalmente destacan el "efecto barrera" que provocaría la infraestructura, tanto para las personas como para la fauna silvestre, generando la incomunicación entre sí de importantes zonas del término municipal.

Ante este cúmulo de impactos negativos, cuya única manera de evitarlos totalmente, dicen, sería que la actual carretera permaneciera como está, y considerando, no obstante, que casi la totalidad de esta carretera, desde Madrid hasta Irún, tiene ya características de autovía a través de los desdoblamientos que se han ido realizando en las distintas épocas, lo que hace difícil pretender que la misma permanezca como está, tratándose además de una de las carreteras más utilizadas de todo el estado, proponen como solución, tal como se ha indicado, el desdoblamiento de la carretera N-I, y con unas características menos exigentes, al objeto de evitar los impactos señalados y, en todo caso, reducirlos.

Contestación:

Por Ordenes Forales 538/1996 y 539/1996, de 15 de febrero, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se aprobaron los Pliegos de Condiciones Técnicas correspondientes a la redacción del "Proyecto de Construcción de la Autovía N-I, pk 395 al pk 397" y del "Proyecto de Construcción de la Autovía Altsasu/Alsasua-Límite de Provincia de Guipúzcoa, pk 397 al pk 402".

En el apartado 1.4 "Trazado", de los citados Pliegos se indica "Los radios y parámetros

mínimos y máximos admitidos, serán los correspondientes a una velocidad específica de 120 km/h o mayor si fuera posible...".

Por Orden Foral 5097/1997, de 25 de Noviembre, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se aprobó la "Alternativa número 4" de entre las incluidas en el "Estudio de Alternativas de la Autovía N-I Altsasu/Alsasua-Límite de Provincia de Guipúzcoa, pk 395 al 402".

Este Estudio, ha sido sometido, al criterio y opinión del Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua, quien ha dado su aprobación a la alternativa que se ha sometido a información pública, y se entiende que el Ayuntamiento representa la opinión mayoritaria de todos sus habitantes.

Además dicha alternativa, ha sido valorada, previamente, como la Alternativa mas favorable, en su conjunto, desde el punto de vista medioambiental.

Como se indica en el Estudio de Alternativas mencionado, la carretera actual en este tramo, está afectada de los siguientes problemas:

- Sus condiciones geométricas restrictivas, con radios de curvatura muy escasos y pendientes puntuales fuertes.
- Tráfico existente con IMD superiores a 10.000 veh/día y porcentajes de pesados próximos al 40%.
- Insuficientes tramos con visibilidad de adelantamiento.
- Limitaciones de velocidad.
- Accesos a viviendas, establecimientos, canteras, plantas de aglomerado y gasolineras existentes en los márgenes, sin que sus accesos reúnan las condiciones de seguridad necesarias.
- Limitación en el uso de la N-I, ya que la explotación de la cantera adyacente obliga al corte de la carretera cuando se realizan las voladuras.

Las circunstancias expuestas motivaron que entre las alternativas a considerar en el estudio Previo al proyecto, se descartase el desdoblamiento de la actual carretera N-I, porque no podía resolver los problemas citados, y algún caso los agravaba.

Hay que considerar, además, que de procederse al desdoblamiento de la N-I, el necesario control de accesos a la autovía, haría precisa la ejecución de viales de servicio para la zona que, considerando su actual aprovechamiento, deberían disponerse a lo largo de las dos márgenes del tronco.

En este sentido, todas las alternativas consideradas permiten conservar la actual calzada de la N-I como vial de servicio, con lo que se aporta un considerable beneficio a la funcionalidad de la zona que se hace mas patente en el barrio de Zuntaipe, en el cual, al no existir espacio para disponer viales de servicio, (en caso contrario quedarían anulados los márgenes), no habría sido posible mantener el necesario control de accesos a la autovía, no hubiera sido posible alejar el tráfico de las viviendas y no hubiera sido posible evitar la actual peligrosidad en los accesos a los edificios.

Partiendo, pues, de la procedencia de abordar la ejecución de una nueva infraestructura, con las características necesarias y propias de su función, pues no hay que olvidar, entre otros

aspectos, que forma parte de un vial de largo recorrido, es evidente que la solución adoptada, y cualquier otra que se hubiera propuesto, genera efectos, afecciones e impactos de diversa índole, los cuales se han tratado de minimizar de la manera máxima posible, a cuyo efecto se ha elaborado el pertinente Estudio de Impacto Ambiental sometido, igualmente, a exposición pública.

En cuanto a la afección a determinados bienes y derechos, enunciados de manera genérica por los alegantes, cabe señalar que la Administración llevará a cabo una justa valoración de los mismos, bien se trate de bienes y derechos afectados por la ocupación directa, bien sea por pérdida de su valor patrimonial, lucro cesante, o pérdida o invalidación de una concreta actividad.

.....

Alegación número 12.–Don Patxi Galán Morcillo y 696 firmas más.

Esta alegación es idéntica –literalmente– a la **alegación número 7**, presentada por Doña Manuela Arregi Martínez y 178 más, por lo que se remite a aquella tanto en la parte expositiva como en la contestación.

.....

Por Acuerdo de Gobierno de 13 de octubre de 1998 se aprobó definitivamente el proyecto sectorial de incidencia supramunicipal, asimismo, por Orden Foral 1158 de 19 de octubre de la Consejera de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, se formuló la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto "Autovía N–I, tramo Altsasu/Alsasua–Etxegarate", cuyas determinaciones han sido incorporadas a los proyectos de construcción.

En su virtud, de acuerdo con lo informado y propuesto por el Servicio de Caminos y en uso de la facultades que me confiere el artículo 12 de la Ley Foral de Contratos,

ORDENO:

1.º Resolver positivamente la información pública relativa al "Proyecto de construcción de la Autovía N–I, pk 395 a pk 397", en el sentido expresado en la parte expositiva.

2.º Aprobar definitivamente el "Proyecto de construcción de la Autovía N–I, pk 395 a pk 397".

3.º Resolver positivamente la información pública relativa al "Proyecto de construcción de la Autovía N–I, Altsasu/Alsasua–Límite de provincia de Guipúzcoa, pk 397 a pk 402", en el sentido expresado en la parte expositiva.

4.º Aprobar definitivamente el "Proyecto de construcción de la Autovía N–I, Altsasu/Alsasua–Límite de provincia de Guipúzcoa, pk 397 a pk 402"

5.º Comunicar al Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua la posibilidad de poder acometerse y financiarse las compensaciones solicitadas, bajo la fórmula de Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento y el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones

6.º Publicar el resultado de esta información pública en el BOLETIN OFICIAL de Navarra y dos diarios de la Comunidad Foral de Navarra y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua, significándose que esta publicación se realiza igualmente a los efectos que

Fundamento Orain -> La autovía de Etxegarate, una introducción

determina el artículo 59.4 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

7.º Notificar al Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua, al resto de los alegantes, a Secretaría Técnica del Departamento y al Servicio de Caminos (Sección de Expropiaciones) a los efectos oportunos.

Pamplona, a veinte de octubre de mil novecientos noventa y ocho.-El Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, José Ignacio Palacios Zuasti.

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>>

Fecha de última modificación: 29/9/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Ordenes Forales por las que se aprueba realizar la autovía de Etxegarate

En esta página podéis ver los dos decretos por los que se aprobaba "técnicamente" el proyecto de la autovía de Etxegarate (el del tramo 1 y el del [tramo 2](#)), así como la declaración de [Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal](#).

Boletín Oficial de Navarra Número 96 – Fecha 12/08/1998

I. COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

Obras y Servicios Públicos

ORDEN FORAL 2656/1998, de 21 de julio, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se aprueba técnicamente el proyecto de "Construcción de la Autovía N-I, pk. 395 al pk. 397" redactado por la empresa consultora Elsamex, S.A. y dirigido por la Sección de Obras II del Servicio de Caminos.

El Plan Director de Carreteras de Navarra (1998–2005) prevé acometer en este plazo el desdoblamiento del tramo de la N-I, Altsasu/Alsasua–Etxegarate concluyendo, de este modo, la transformación en autovía de dicha carretera nacional a su paso por Navarra.

La carretera actual soporta un tráfico cuya IMD es de 11.597 vehículos, de los cuales el 37,50% es pesado, según los datos obtenidos de los aforos realizados durante el año 1997; su trazado, aunque no tiene características desfavorables atraviesa zona semiurbana con continuos accesos de particulares o locales de restauración, dificultando y poniendo en peligro la libre circulación en esta importante vía de comunicación cuya calzada actual es de 7,00 metros de ancho con arcenes de 1,50 metros.

El objeto del proyecto es la definición de las obras de la Autovía N-I en una longitud aproximada de 2 kilómetros, continuando hasta Guipúzcoa las obras incluidas en el Nudo de Altsasu/Alsasua, recientemente terminado.

El proyecto incluye un tramo en túnel de, aproximadamente, 300 metros en cada calzada, bajo el cerro de Murguil y dos puentes en el cruce sobre la actual N-I. Así mismo contempla un enlace que resuelve la intersección con la N-I y permite ordenar el tráfico de acceso a la población de Altsasu/Alsasua.

El nuevo trazado de la N-I tendrá características de autopista con dos calzadas de 2 carriles de 3,75 metros y arcenes de 2,50 metros, el exterior y 1,00 metro, el interior. El eje de la Autovía a realizar se separa de la actual calzada de la N.I, permitiendo mantener ésta como vial de servicio.

Las secciones de firme consideradas son las siguientes:

En el tronco:

–4 cms. de M.B.C., tipo PA–12, en rodadura

–6 cms. de M.B.C., tipo S–20, en intermedia

–7 cms. de M.B.C., tipo G–25, en base

Fundamento Orain → La autovía de Etxegarate, una introducción

–8 cms. de M.B.C., tipo G–25, en base

–30 cms. de suelo cemento en subbase

En ramales:

–6 cms. de M.B.C., tipo PA–12, en rodadura

–6 cms. de M.B.C., tipo S–20, en intermedia

–10 cms. de M.B.C., tipo G–25, en base

–30 cms. de zahorra artificial ZA–40, en subbase

El firme irá dispuesto sobre explanada de categoría E–3.

Como actuaciones principales de drenaje se han dimensionado 8 obras de fábrica, de sección circular de 1,80 metros de diámetro y 2 marcas bicelulares de dimensiones 4,00 x 2,50 metros.

El proyecto incluye la reposición de los servicios afectados, entre los que se incluye el gaseoducto, una línea eléctrica de 30 Kv y una conducción de abastecimiento, así como la reposición de la red de caminos existentes.

Se ha tenido en cuenta la restauración paisajística y estética de las zonas afectadas, considerando este aspecto en el diseño de los taludes de desmonte y terraplén e incluyendo el proyecto de revegetación en la zona afectada.

En su virtud, de acuerdo con lo informado y propuesto por el Servicio de Caminos, en uso de las facultades conferidas por el artículo 36.2 de la Ley Foral Reguladora del Gobierno y de la Administración de la Comunidad Foral, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra,

ORDENO:

1.º Aprobar técnicamente el proyecto de "Construcción de la Autovía N–I, pk. 395 al pk. 397".

2.º Iniciar el expediente expropiatorio de los bienes y derechos afectados por el proyecto.

3.º Someter el mismo, con la relación de bienes y derechos afectados, a información pública, durante un período de 30 días hábiles en el que cualquier persona podrá formular cuantas observaciones y/o alegaciones estime oportunas y aportar, por escrito, los datos precisos para rectificar errores de la relación pública, a cuyo fin los interesados tendrán a su disposición los planos parcelarios en el Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua y en las oficinas del Servicio de Caminos del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

4.º Publicar la Orden Foral en el BOLETIN OFICIAL de Navarra y en dos diarios de la Comunidad Foral.

5.º Notificar esta Orden Foral al Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua, acompañando una copia de los planos parcelarios, a la Secretaría Técnica del Departamento, al Servicio de Caminos y a la Sección de Expropiaciones, a los efectos oportunos.

Pamplona, veintiuno de julio de mil novecientos noventa y ocho.–El Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, José Ignacio Palacios Zuasti.

Boletín Oficial de Navarra Número 99 – Fecha 19/08/1998

I. COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

Obras y Servicios Públicos

ORDEN FORAL 2657/1998, de 21 de julio, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se aprueba técnicamente el proyecto de "Construcción de la Autovía N-I, Altsasu/Alsasua-Límite con la provincia de Guipúzcoa, pk. 397 al pk. 402", redactado por la empresa consultora Ingeniería Idom Internacional, S.A. y dirigido por la Sección de Obras II del Servicio de Caminos y se somete a información pública.

[P'arriba](#)

El Plan Director de Carreteras de Navarra (1998–2005) prevé acometer en este plazo el desdoblamiento del tramo de la N-I, Altsasu/Alsasua-Etxegarate concluyendo, de este modo, la transformación en autovía de dicha carretera nacional a su paso por Navarra.

La carretera actual soporta un tráfico cuya IMD es de 11.597 vehículos, de los cuales el 37,50% es pesado, según los datos obtenidos de los aforos realizados durante el año 1997; su trazado, aunque no presenta características desfavorables tiene diversos accesos de particulares, industrias y locales de restauración, dificultando y poniendo en peligro la libre circulación en esta importante vía de comunicación cuya calzada actual es de 7,00 metros de ancho con arcenes de 1,50 metros.

El objeto del proyecto es la definición de las obras de la Autovía N-I en un tramo de, aproximadamente, 5 kilómetros, hasta el límite con la provincia de Guipúzcoa.

De acuerdo con el Pliego del Concurso, por el que se adjudicó la redacción de este proyecto, en octubre de 1996, se realizó un estudio previo de alternativas y durante su fase de información pública se decidió realizar un nuevo estudio al objeto de considerar la totalidad del trazado de la N-I, entre el nudo de Altsasu/Alsasua y el límite de provincia.

De las cuatro alternativas contempladas, por Orden Foral 5097/1997, de 25 de noviembre, se aprobó la denominada número 4, a cuyo desarrollo responde el proyecto cuya aprobación técnica se propone.

El presente proyecto tiene una longitud de 4.882,459 metros. Se inicia al Sur de la actual N-I y termina a unos doscientos cincuenta metros en el interior de Guipúzcoa, debido a que todo el tramo se desarrolla en variante mientras que el tramo guipuzcoano se soluciona mediante desdoblamiento.

Incluye dos enlaces, el primero, denominado de Alsasua, sirve para conectar la Autovía con la actual N-I, que permanece como vial de servicios, en un punto intermedio del trazado y, el segundo, denominado de Zegama, sirve para conectar con la carretera que accede al pueblo del mismo nombre.

El proyecto contempla, también, la reposición de todos los caminos que resultan interceptados por la Autovía.

Fundamento Orain -> La autovía de Etxegarate, una introducción

El trazado tiene características de A-120, con dos calzadas de dos carriles de 3,75 metros y arcenes de 2,50 metros, el exterior y 1,00 metro, el interior, separadas por una mediana que, excepto en los tramos de transición de los extremos, tiene un ancho de 14,00 metros.

Las secciones de firme consideradas son las siguientes:

En el tronco:

-4 cms. de M.B.C., tipo PA-12, en rodadura

-6 cms. de M.B.C., tipo S-20, en intermedia

-7 cms. de M.B.C., tipo G-25, en base

-10 cms. de M.B.C., tipo G-25, en base

-20 cms. de suelo cemento en subbase

En ramales:

-6 cms. de M.B.C., tipo D-20, en rodadura

-12 cms. de M.B.C., tipo S-20, en intermedia

-20 cms. de suelo cemento, en base.

El firme irá dispuesto sobre explanada de categoría E-3

Las estructuras incluidas en el proyecto son: la del enlace de Altsasu/Alsasua; el viaducto sobre el río Alzania; pérgola sobre el ferrocarril y el viaducto sobre éste y la carretera de Zegama, en el enlace del mismo nombre.

El proyecto incluye la reposición de los servicios afectados, entre los que se encuentran líneas eléctricas de Iberdrola, S.A., instalaciones telefónicas y una conducción de abastecimiento de la Mancomunidad de Sakana, así como la reposición de la red de caminos existentes.

En este proyecto de construcción y partiendo del análisis ambiental realizado, se han determinado, definido y valorado las medidas correctoras a efectuar durante la ejecución de las obras, teniéndose presente el aspecto de restauración paisajística y estética al definir los taludes de desmonte y terraplén.

En su virtud, de acuerdo con lo informado y propuesto por el Servicio de Caminos, en uso de las facultades conferidas por el artículo 36.2 de la Ley Foral Reguladora del Gobierno y de la Administración de la Comunidad Foral, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra

ORDENO:

1.º Aprobar técnicamente el proyecto de "Construcción de la Autovía N-I, Altsasu/Alsasua-Límite con la provincia de Guipúzcoa, pk. 397 al pk. 402".

2.º Iniciar el expediente expropiatorio de los bienes y derechos afectados por el proyecto.

3.º Someter el mismo, con la relación de bienes y derechos afectados, a información pública, durante

un período de 30 días hábiles en el que cualquier persona podrá formular cuantas observaciones y/o alegaciones estime oportunas y aportar, por escrito, los datos precisos para rectificar errores de la relación pública, a cuyo fin los interesados tendrán a su disposición los planos parcelarios en los Ayuntamientos de Altsasu/Alsasua y Olazti/Olazagutía y en las oficinas del Servicio de Caminos del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

4.º Publicar la Orden Foral en el BOLETIN OFICIAL de Navarra y en dos diarios de la Comunidad Foral.

5.º Notificar esta Orden Foral al Ayuntamiento de Altsasu/Alsasua, acompañando una copia de los planos parcelarios, a la Secretaría Técnica del Departamento, al Servicio de Caminos y a la Sección de Expropiaciones, a los efectos oportunos.

Pamplona, veintiuno de julio de mil novecientos noventa y ocho.-El Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, José Ignacio Palacios Zuasti.

[P'arriba](#)

Boletín Oficial de Navarra Número 98 – Fecha 17/08/1998

I. COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

Otras Disposiciones

ACUERDO de 6 de julio de 1998, del Gobierno de Navarra, por el que se inicia la tramitación y se declara Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, el proyecto de la "Autovía N-1. Tramo Altsasu/Alsasua-Etxegarate", promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

[P'arriba](#)

I. Antecedentes.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, con fecha 15 de mayo pasado, presenta documentación relativa al proyecto de la Autovía N-1. Tramo Altsasu/Alsasua-Etxegarate, al objeto de su tramitación como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal.

II. Descripción y valoración urbanística.

Las obras objeto del Proyecto Sectorial se emplazan en los términos municipales de Altsasu/Alsasua y Olazti/Olazagutía, localidades ambas que cuentan con Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico actualmente en revisión.

Los suelos afectados en el término de Altsasu/Alsasua presentan la clasificación de suelo no urbanizable, con la categoría unos de "forestal" y otros de "genérico". Los suelos forestales, atravesados por la actual carretera, resultarían afectados no sólo por cualquiera de las alternativas estudiadas, sino también, y de manera inevitable, por cualquier otra solución que se hubiera planteado para llevar a cabo las obras de la autovía.

El artículo 31 de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, determina para esta clase de suelo, la posibilidad de autorizar "las construcciones e instalaciones necesarias para la ejecución, entretenimiento y servicio de las obras públicas", así como "las infraestructuras": Las obras que se

pretenden, de evidente utilidad pública, tienen encaje en el marco de la Ley citada, y la aprobación del Proyecto Sectorial tendrá como efecto, conforme a lo establecido en el artículo 62 de la misma Ley Foral, la vinculación a sus determinaciones de las Normas Subsidiarias de Altsasu/Alsasua, las cuales deberán adaptarse a dichas determinaciones en su revisión, actualmente en curso.

Otro tanto puede decirse de los suelos afectados en el término de Olazti/Olazagutía, de los que cabe predicar la misma solución que la descrita para el caso de Altsasu/Alsasua.

Asimismo, en el término de Altsasu/Alsasua, existe una conducción de gas que discurre próxima a la "glorieta este", del "Enlace de Altsasu/Alsasua", atravesando el tronco de la autovía proyectada y afectando a otros elementos previstos en el proyecto.

III. Consideraciones medioambientales.

Efectuado el estudio del medio físico y socioeconómico del área en la que se implanta el proyecto, no se detectan singularidades especialmente valiosas desde el punto de vista ambiental, centrandose la atención en una serie de aspectos sobre los que habrá que minimizar las afecciones, y que son los siguientes: se trata de la arboleda de Sorozarreta, robledal residual con árboles viejos y usos recreativo consolidado; el río Alzania, con su vegetación de ribera y fauna piscícola; las laderas arboladas de las estribaciones de Aralar y de los montes de Alzania; el Monte Murgil; un conjunto de viviendas y dos restaurantes; varias explotaciones ganaderas con pradería y la ermita de Nuestra Señora de Erkuden.

En el Proyecto de Construcción, que deberá ser remitido al Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, se tendrán en cuenta, además de todas las medidas preventivas, correctoras y compensadoras propuestas en el E.I.A., los siguientes aspectos:

- a) Se cuidará especialmente el diseño de los alrededores de Altsasu/Alsasua, de la ermita de Erkuden, de las áreas de descanso, etc.
- b) Se estudiará la posibilidad de incluir la prolongación de las boquillas del túnel de Murgil, con el fin de conseguir la mejor integración de éstas en el paisaje y evitar soluciones no naturalizables tales como gunitados, etc. Especialmente, en la boca sur se debería reponer todo el terreno excavado para el emboquillado y proceder a la reposición del arbolado existente.
- c) Se incluirá el diseño y ubicación de cada uno de los cuatro grupos de balsas de decantación y reutilización de las aguas de refrigeración de la excavación de los túneles, de forma que se garantice su operatividad continua, incluso durante la retirada de los lodos y limpieza.
- d) Se determinará el grado de decantación de los lodos, humedad admisible para su retirada a vertedero y la turbidez admisible del agua, para que sea autorizado su vertido a los cauces naturales.

IV. Afección al Patrimonio Arqueológico.

Se ha incorporado el informe de la Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología, del Departamento de Educación y Cultura, en relación con el Estudio de Impacto Patrimonial de la Autovía N-1. Tramo Altsasu/Alsasua, en el que se señala que el procedimiento a seguir para el control de las obras, de conformidad con las medidas correctoras propuestas en el citado Estudio, será el siguiente:

- a) Prospección arqueológica previa en aquellas zonas que, en su día, no pudieron ser estudiadas por no hallarse definidas en el proyecto, es decir, los enlaces con otros viales y, muy especialmente, las canteras y los vertederos.

b) Seguimiento arqueológico extensivo en todo el trazado previsto, con el objeto de confirmar la veracidad de los datos obtenidos durante la prospección de superficie.

c) Seguimiento arqueológico intensivo a pie de obra en las áreas susceptibles de contener restos arqueológicos, en las cuales los trabajos de construcción de la carretera van a causar un impacto irrecuperable. Estas zonas son:

–Del pk. 3,900 al 4,100, por hallarse en las inmediaciones del despoblado de San Martín de Ulaiar.

–Del pk. 4,500 al 5,500, por transcurrir en el área del despoblado de Erkuden.

–Del pk. 6,000 al 6,250, por transcurrir en el área del despoblado de Angustina.

Dichos trabajos habrán de ser realizados por una empresa arqueológica, con la antelación de tiempo suficiente como para permitir, en caso de que fuere preciso, desarrollar cualquier intervención de salvaguarda.

Finalmente, y en el caso de que para la ejecución de las obras hubiera de destruirse o alterarse alguno de los elementos integrantes del Patrimonio Arqueológico que pudiera aparecer durante el transcurso de las mismas, será obligatoria la emisión de un informe favorable de la Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología.

En consecuencia con lo anteriormente expuesto, previo informe favorable emitido el día 2 de julio de 1998 por la Comisión de Ordenación del Territorio, y de conformidad con la Ley Foral 10/1994, de 4 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, a propuesta de la Consejera de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, el Gobierno de Navarra,

ACUERDA:

1.º Iniciar la tramitación y declarar el proyecto "Autovía N-1. Tramo Altsasu/Alsasua-Etxegarate", promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, a los efectos previstos en la Ley Foral 10/1994, de 4 de julio.

2.º Señalar al Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones que deberá incluir en el proyecto presentado las consideraciones recogidas en el apartado III "Consideraciones medioambientales", de la parte expositiva de este Acuerdo.

3.º Al objeto de garantizar la preservación y conservación del Patrimonio Arqueológico, se llevará a cabo un control de las obras, conforme al procedimiento y condiciones señaladas en el informe de la Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología de la Dirección General de Cultura-Institución Príncipe de Viana, y recogido en el apartado IV "Afección al Patrimonio Arqueológico", de la parte expositiva de este Acuerdo.

4.º Asimismo, y en la ejecución de las obras, se tendrán en cuenta la conducción de gas existente y cuantas otras infraestructuras y servidumbres pudieran verse afectadas por las mismas.

5.º Publicar este Acuerdo en el BOLETIN OFICIAL de Navarra, sometiendo el Proyecto Sectorial, así como el Estudio de Impacto Ambiental, a información pública y audiencia a las Entidades Locales a cuyos términos afecte el citado proyecto, por el plazo mínimo de un mes.

A efectos de dicha información pública el expediente está disponible en el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo (calle Alhóndiga, 1-2.º, de Pamplona), en horas hábiles de oficina, pudiendo presentarse, durante

Fundamento Orain → La autovía de Etxegarate, una introducción

dicho plazo, cuantas alegaciones se consideren oportunas.

6.º Trasladar el presente Acuerdo a los Departamentos de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, de Educación y Cultura, y a los Ayuntamientos de Altsasu/Alsasua y Olazti/Olazagutía, a los efectos oportunos.

Pamplona, seis de julio de mil novecientos noventa y ocho.–El Secretario General de Presidencia, Joaquín Gortari Unanua.

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>>

Fecha de última modificación: 29/9/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Declaración de impacto ambiental

Boletín Oficial de Navarra Número 129 – Fecha 28/10/1998

I. COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

Otras Disposiciones

ORDEN FORAL 1158, de 19 de octubre de 1998, de la Consejera de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de la "Autovía N-1, tramo Altsasu/Alsasua-Etxegarate".

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones presentó ante el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de la Autovía N-1, tramo Altsasu/Alsasua-Etxegarate, para su tramitación de acuerdo con el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

En el escrito de remisión del expediente se señala que en el Plan Director de Carreteras 1998-2005, aprobado por el Parlamento de Navarra el 2 de diciembre de 1997, se contempla, dentro del Programa "Autovías. Duplicación de Calzadas" y entre otras, la actuación identificada como "Alsasua-Echegarate", siendo el origen de la misma el final de las obras, actualmente en curso, del nudo de Altsasu/Alsasua y el final el límite con Guipúzcoa. Las características principales del proyecto se recogen en el anexo I.

Mediante Acuerdo del Gobierno de Navarra de 6 de julio de 1998, se sometió a información pública durante el plazo mínimo de un mes, el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto descrito. Dicho Acuerdo se publicó en el BOLETIN OFICIAL de Navarra, número 98, de 17 de agosto de 1998.

Durante el plazo legal establecido no se ha recibido ninguna alegación referente al Estudio de Impacto Ambiental.

El Consejo Navarro de Medio Ambiente, en sesión celebrada el 9 de octubre de 1998 informó favorablemente la propuesta de Declaración de Impacto Ambiental.

El Servicio de Calidad Ambiental informa que examinada la documentación resultante del trámite se considera que la alternativa estudiada es ambientalmente viable cumpliendo ciertas condiciones y que por consiguiente procede formular Declaración de Impacto Ambiental en sentido favorable.

En consecuencia, y en ejercicio de las facultades que me atribuye el Decreto Foral 580/1995, de 4 de diciembre, de asignación de funciones relativas a la Evaluación de Impacto Ambiental,

ORDENO:

1.º Informar favorablemente, a los solos efectos ambientales el Proyecto de la Autovía N-1, tramo Altsasu/Alsasua-Etxegarate, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

2.º El proyecto de construcción deberá recoger e incorporar todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, definiéndolas con el mismo detalle que el resto de las unidades de obra y deberá incluir además las

siguientes determinaciones:

a) En la realización del replanteo del proyecto se respetará la superficie necesaria para garantizar la construcción de las barreras antiruidos propuestas en el EIA, en caso de que se compruebe su necesidad con medidas reales. Deberá existir espacio suficiente y condiciones para la colocación y construcción de las mismas.

b) Como medida compensatoria de las afecciones a la vegetación natural se realizará la plantación y siembra de bellotas de *Quercus robur* tras el aclareo del 50% de los pies de coníferas en las plantaciones de la vega del Alzania con el fin de recuperar el bosque autóctono.

c) Se utilizarán exclusivamente los dos vertederos previstos en el proyecto de trazado e incluidos en el Estudio de Impacto Ambiental. Para ambos se desarrollará el proyecto de vertido, acabado y restauración con el objetivo de lograr la mejor integración de las formas y que los materiales con mayor abundancia de tierras queden en los horizontes superiores.

En el caso de precisar una nueva ubicación para algún vertedero se presentará un proyecto de restauración ante el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda para su tramitación de acuerdo con el Decreto Foral 229/1993, por el que se regulan los estudios sobre afecciones ambientales.

d) Los préstamos se obtendrán de canteras o graveras en explotación. En el caso de que se precise una nueva ubicación, se presentará un proyecto de explotación y restauración ante el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda para su aprobación.

e) Se aplicarán todas las previsiones del programa de vigilancia ambiental, que serán incluidas en el proyecto de construcción, para garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras de los impactos probables en fase de ejecución.

f) El Pliego de Condiciones del Proyecto de Construcción que se aplique en la adjudicación de las obras deberá incluir el Capítulo 9 del Estudio de Impacto Ambiental, en el que se establece el Condicionado para el desarrollo y control ambiental en la fase de obras.

g) Cualquier cambio sobre las características del Proyecto se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Medio Ambiente, acompañado de la valoración ambiental, para su autorización.

h) El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones remitirá al Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda el proyecto de construcción antes de la contratación de las obras, con el fin de informar sobre su adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental.

3.º Antes del inicio de las obras la Dirección General de Obras Públicas deberá remitir a la Dirección General de Medio Ambiente un programa de protección del río Alzania en el que se contemple tanto las actuaciones de readecuación del lecho en la zona de cruce de la autovía como el seguimiento de la eficacia de balsas de decantación y la propuesta de medidas complementarias para evitar el enturbiamiento de las aguas y el consiguiente impacto sobre la fauna acuática.

4.º Señalar que contra esta Orden Foral podrá interponerse recurso ordinario ante el Gobierno de Navarra en el plazo máximo de un mes desde su notificación o, en su caso, publicación en el BOLETIN OFICIAL de Navarra, de conformidad con los artículos 114 y 116 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del

Procedimiento Administrativo Común.

5.º Publicar la Declaración de Impacto Ambiental en el BOLETIN OFICIAL de Navarra para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

6.º Trasladar la presente Orden Foral, al Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, a los Ayuntamientos de Altsasu/Alsasua y Olazti/Olazagutía, y al Servicio de Calidad Ambiental, a los efectos oportunos.

Pamplona, a diecinueve de octubre de mil novecientos noventa y ocho.–La Consejera de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, Yolanda Barcina Angulo.

ANEXO I

Descripción del proyecto

El proyecto de trazado sobre el que se ha realizado la Evaluación de Impacto Ambiental tiene una longitud de 6.900 metros, iniciándose a la altura del pk 2+500, a la salida de Alsasua, tras las obras del nudo de Alsasua y con final en el límite con Guipúzcoa.

El proyecto incluye un tramo en túnel (túnel de Murgil) de aproximadamente 300 m. en cada calzada bajo el cerro de Murgil. Se proyectan tres enlaces: el de Alsasua, el intermedio llamado de enlace con la CN-1 y el de Cegama. El primer enlace permite ordenar el tráfico de acceso a la población de Alsasua y barrios periféricos cercanos. El segundo enlace sirve para dar conexión a la autovía con la actual N-1 en un punto intermedio del trazado. El tercero sirve para dar conexión con la carretera que comunica con el pueblo del mismo nombre (GI 2367). El Proyecto contempla también la reposición de todos los caminos que resultan interceptados por la autovía.

El radio mínimo adoptado en planta ha sido de 750 metros, al que le corresponde una velocidad específica superior a 120 Km/h. Las rasantes máxima y mínima del tronco de la autovía son del 1 y 4% respectivamente. La sección tipo adoptada en el tronco es la siguiente:

–Arcenes interiores: 2 x 1,0 m.

–Calzadas: dos calzadas con dos carriles cada una de 3,75 m. de anchura.

–Arcenes exteriores: 2 x 2,5 m.

–Bermas: interiores de 1,0 metros y exteriores de 1,0 m. cuando la autovía discurre en terraplén y de 2,0 metros cuando lo hace en desmonte.

–Mediana: 16 m. entre líneas blancas, excepto en los subtramos inicial y final.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

1. Estudio de alternativas:

Previamente a la realización del proyecto de trazado, se efectuó el estudio de alternativas a fin de determinar la mejor solución desde el punto de vista técnico y ambiental.

Fundamento Orain → La autovía de Etxegarate, una introducción

Se estudiaron cuatro alternativas. Todas ellas tienen un origen común, al final del nudo de Alsasua, a la derecha de la N-1 cruzando el monte Murgil en túnel. A partir del pk. 397 de la N-1 aproximadamente, sigue un trazado diferente cada solución.

Alternativa 1: La traza discurre por la margen derecha de la actual carretera, atravesando la zona de prados para pasar por detrás de la gasolinera situada a la altura del pk. 399 cruzando la N-1 trescientos metros más adelante.

Una vez cruzada la carretera, se atraviesa la campa de Sorozarreta, para con un rumbo prácticamente oeste ir a buscar el cruce con el ferrocarril, tras el cual se empieza a girar hacia el norte para pasar nuevamente el ferrocarril y conectar con el radio de 425 m. que presenta la carretera en el límite de provincia, salvando el restaurante que queda en la margen izquierda.

Alternativa 2: La alternativa dos es coincidente con la anterior en el tramo inicial. Se separa de ella al cabo de un kilómetro para empezar a girar y cruzar la N-1 antes de la gasolinera a la altura del pk. 398.7. A continuación comienza a girar en sentido contrario acercándose a la carretera y pasando entre las edificaciones existentes, hasta tener el punto más cercano a ella separado unos 80 m. al atravesar la campa de Sorozarreta, lo que corresponde al pk. 399.8 de la N-1. A partir de este punto gira hacia el sur para buscar el cruce con el ferrocarril, pasado el cual comienza a girar en sentido contrario para tomar el rumbo norte de la N-1.

Alternativa 3: La alternativa tres es coincidente con la dos hasta el pk. 6-500, en el que se separa de ella para seguir en dirección prácticamente oeste y cruzar la campa y el ferrocarril. La diferencia entre estas dos alternativas está en el modo de cruzar la campa de Sorozarreta, haciéndolo en el caso de la alternativa número dos, muy cerca de la carretera actual y en el caso de la número tres buscando la sección en la que la campa presenta la menor anchura para pasar por ella con la mínima ocupación teniendo presente además la condición de no separarse en exceso de la carretera actual.

Alternativa 4: La alternativa cuatro difiere notablemente de las anteriores. Nada más salir del túnel de Murgil la traza gira en dirección Oeste para cruzar la N-1. Manteniendo el rumbo Oeste hasta la altura de la gasolinera (pk. 399 de la N-1), gira en dirección NW para adoptar un trazado intermedio entre las alternativas 1 y 3. El cruce del río Alzania se produce más al sur que en cualquiera de las otras alternativas, sin incidir sobre la campa de Sorozarreta. El final del trazado es coincidente con la alternativa 3.

Para cada alternativa se han descrito y valorado aquellos componentes ambientales del entorno que mejor caracterizan el territorio afectable. Destacan las siguientes zonas que en mayor o menor medida se ven afectadas por todas las alternativas:

–La arboleda o campa arbolada de Sorozarreta. Es un robledal de *Quercus robur* formado por árboles de gran porte, cuyo valor ecológico como muestra de los escasos robledales que se mantienen adeshados en este área, queda algo disminuido por los usos recreativos y de pastoreo que han eliminado el estrato arbustivo. En este área es muy patente el ruido de la actual N-1.

–El río Alzania, sus márgenes y la fauna asociada.

–Las laderas arboladas situadas a derecha, en las estribaciones de Aralar y a la izquierda en los montes de Alzania.

–El Monte Murgil, con vegetación arbórea y que se atraviesa en túnel.

–El grado de naturalidad que se va teniendo en las cercanías del monte de Alzania, a pesar de

la presencia del ferrocarril San Sebastián–Pamplona, situado a la izquierda (Sur) del collado afectable.

–Entre los valores culturales y el patrimonio histórico artístico, la única muestra visible es la ermita de Nuestra Señora de Erkuden, a la que se acude en romería desde Alsasua.

2. Justificación de la alternativa seleccionada:

Una vez efectuada la valoración de los impactos se presenta como mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental la alternativa 4 por los siguientes motivos:

–No afecta más que muy marginalmente a la campa de Sorozarreta (sólo a su acceso por el Sur).

–Incide muy poco en el uso de las parcelas de suelo productivo.

–Tiene menores afecciones en la calidad sonora.

–Incide en menor medida en el monte Alzania y en la zona de afección de la línea de ferrocarril.

Su coste ambiental más importante es el relativo a su alejamiento de la actual CN–1, es decir, a su penetración en terrenos con menos afecciones por infraestructuras existentes. Hay que señalar que el Ayuntamiento de Alsasua ha manifestado su preferencia por esta alternativa en el acuerdo adoptado el 31 de octubre de 1997.

3. Principales impactos ambientales:

El estudio del impacto ambiental de la alternativa seleccionada sobre la que se ha realizado el proyecto, presenta mediante cuatro matrices la detección, caracterización y valoración de los impactos.

De forma sintética cabe indicar que no existen impactos sobre el medio físico y biológico, calificables como críticos o severos en toda la obra. Sobre la fauna acuática existe un riesgo elevado de afecciones durante la fase de obras en las inmediaciones de río Alzania, que deberá ser evitado mediante la aplicación de las medidas preventivas establecidas en el Estudio de Impacto. No existen afecciones reseñables sobre el Patrimonio histórico–artístico. Se prevé la reposición de las posible interferencias con los caminos y con algún abastecimiento de agua potable.

Existe un impacto significativo aunque temporal, derivado del ruido y las molestias durante las obras y puede resultar también importante el relacionado con el ruido del tráfico en fase de utilización de la autovía. Se han estudiado 18 puntos sensibles y se han diseñado las medidas correctoras necesarias para que si se llega a alcanzar los niveles de tráfico previsibles en los próximos años, una vez aplicadas las medidas, el impacto se mantenga en niveles de compatible a moderado.

El impacto sobre el paisaje durante la fase de obras se califica como severo aunque de carácter temporal.

4. Principales medidas correctoras:

Para reducir el impacto sobre el paisaje se han previsto las siguientes actuaciones, unas ya incluidas en el proyecto de construcción y otras en el de revegetación:

Fundamento Orain → La autovía de Etxegarate, una introducción

–Se ocultan los taludes frontales del túnel de Murgil ya que se ha proyectado prolongar las boquillas y rellenar sobre ellas con una pendiente 3H/2V revegetable. Así mismo los taludes laterales se revegetarán utilizando geomalla textil.

–Todos los rellenos tendrán pendiente 2,2H/1V y serán revegetados. Los taludes de desmonte, siempre que la topografía lo permita y sin suponer una excesiva ocupación superficial tendrán la misma pendiente, para garantizar la posibilidad de extender tierras y lograr una correcta revegetación.

–Se ha previsto la revegetación en el entorno afectado por la construcción de las seis estructuras (viaductos).

–Se ha previsto también la realización de plantaciones lineales en los bordes de las superficies de explanación.

–Se ha previsto la revegetación de los depósitos de sobrantes. Parte de los sobrantes generados en el segundo tramo serán reutilizados en el primero y el resto deberá llevarse a las canteras de Orobe y a la cantera–escombrera de Alsasua, sirviendo de este modo el vertido de sobrantes para la restauración final de las viejas canteras.

–Para reducir el impacto acústico, el Estudio de Impacto Ambiental ha desarrollado en detalle las diferentes pantallas acústicas que deberán construirse en su momento y que suponen un total de 3.202,5 metros cuadrados de pantalla. Según los datos actuales sobre el tráfico diario en la N-1 y el incremento previsto en un plazo de 5–10 años podría precisarse una serie de medidas para reducir los ruidos en zonas de viviendas. No obstante estas deberán realizarse una vez comprobada la situación real.

5. Programa de Vigilancia Ambiental:

El Estudio de Impacto incluye el correspondiente Programa de Vigilancia Ambiental, en el que los puntos más destacados son:

–Durante la fase de obras el control arqueológico de las excavaciones y de cualquier movimiento de tierras y el seguimiento de la eficacia de la construcción de las balsas de decantación de sólidos en las bocas del túnel de Murgil durante la excavación del túnel y en las zonas de afección del río Alzania.

–En fase de obras y una vez en funcionamiento se controlará la adecuación del cauce del río Alzania en las zonas afectadas.

–Una vez finalizada la obra se comprobará la revegetación de las nuevas superficies de acuerdo con el proyecto de revegetación y su eficacia.

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>>

Fecha de última modificación: 6/10/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Una acción que salió un poco desastre

Pues resulta que allá por Noviembre del 98, cuando mas a tope estábamos con este tema de Etxegarate, se nos ocurrió realizar una acción un poco espectacular, para denunciar el tema de la Autovía de Etxegarate y el desarrollismo en general. Y como veréis, la cosa se quedó un poco en agua de borrajas.

El asunto es que en el trayecto de la carretera N-1 a su paso por Altsasu, en una gran curva además, existían cerca de la carretera 4 vallas de esas de poner grandes anuncios publicitarios. Para colmo en estas vallas habían puesto anuncios de unos camiones. Nosotr@s suponíamos que esas vallas tenían que ser ilegales, porque hay una ley que viene a decir que a "nosecuantos" metros de la calzada no se pueden poner anuncios, a no ser que sea suelo urbano. Y evidentemente, ese lugar no es suelo urbano. Finalmente, el ayuntamiento tomó cartas en el asunto y varios meses después de nuestra acción mando quitar de allí las vallas.



Así que, arropados por el convencimiento de que no hacíamos nada ilegal, porque las vallas ya lo eran de por sí, nos decidimos a tapar una de ellas con un gran cartel manufacturado. La idea, de una artista local, era decir que en el futuro, y si todo sigue así, ya solo nos quedarán los paisajes que están pintados en los cuadros; o si no habrá que pintarlos en grandes vallas, como aquellas para amenizar el viaje en las autopistas. Por ello, el dibujo, que podéis apreciar en las fotos que hemos puesto por aquí, era el de un paisaje anaranjado, con un cielo amarillo y unos arboles azules y sin hojas, y con una leyenda que decía "*Nuestro futuro: ¿paisajes pintaus?*" Aquí podeis verla ampliada.



Pero estas cosas no suelen salir siempre como un@ quiere. En principio, al medir las vallas ya cometimos alguna equivocación, porque cortamos las tiras de papel demasiado largas. Después pintarlas ya fue también una pequeña odisea, porque eran grandísimas y tenían que casar unas con otras cuando las colocásemos. En fin, que ya empezamos bien.

Fundamento Orain -> La autovía de Etxegarate, una introducción

Pero el colocarlas fue lo mas difícil. Porque la valla estaba altísima y uno de nuestros compañeros tuvo que subirse hasta arriba (sin arnés, ni cuerdas ni nada) para descolgar los rollos de papel. Además, como no estaba medido bien, las tiras nos quedaron demasiado largas y colgaban una parte por debajo de la valla. Por último, el cubo de la cola se nos volcó y no se nos ocurrió mejor cosa que echar mas agua para que volviera a haber cola suficiente para toda la valla.

Conclusión, que nuestra valla no duró apenas un día, y justo tuvimos tiempo de sacarle las fotos que aquí aparecen a la mañana siguiente.

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd/p>>

Fecha de última modificación: 6/10/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Aspecto "actual" de las obras

Pues la idea de esta página no es más que veáis unas pocas fotos de la situación "actual" de las obras de la autovía de Etxegarate. Las fotos las hicimos a primeros de Enero del 2000 en una marcha montañera programada en la "[1ª Quincena Antidesarrollista](#)" de Altsasu. Había muchas más pero, claro, aquí no se pueden poner todas las fotos del mundo.

Y vamos a empezar por la foto más cercana al pueblo. En ella se ven las últimas casas de Alsasua y al fondo la entrada sur de lo que pretende ser el túnel de Murgil, atravesando el monte del mismo nombre. Mientras tanto, la carretera actual pasa por la izquierda de esta foto, donde se ve como el monte de Murgil baja hasta un pequeño valle. Un paso lógico, en el que apenas provoca impacto.



En esta segunda foto se aprecia la salida norte del citado túnel de Murgil. Como se ve, la cima del monte queda muy cerca de la parte superior del túnel, lo que unido a la inestabilidad que están encontrando en el terreno, está haciendo muy difícil poder horadar la montaña.



Un poco más adelante estaría el cruce de la autovía sobre la actual carretera. Para hacerlo deben de construir una estructura como la que se ve en la siguiente foto. Y claro, para no hacer cuestas, la autovía tiene previsto ir elevada unos 4 metros sobre la superficie del terreno desde la salida del túnel hasta el puente. Así que todo lo que se ve en esta 3ª foto estará en el futuro relleno con un gran terraplén.

Fundamento Orain -> La autovía de Etxegarate, una introducción



Mas adelante en el trazado, ya en la zona de Ulaiar Haundi se pueden ver vertederos de todos los materiales que están sacando en la construcción de la autovía ¡Y lo que les queda!.



Después, la autovía tiene intención de pasar por encima del río Alzania, zona en la que se ha construido un paso provisional sobre el río, por el que pusimos una denuncia en el ayuntamiento, como podéis ver en la [siguiente pagina](#). Mas adelante, en Iradieder y Ubitarte, la traza de la autovía se ha comido por la mitad un pinar joven, para conseguir la explanada que se puede ver en la foto.



Y la ultima foto está tomada ya en las inmediaciones de Irumuga, cerca del cruce con la carretera de Zegama. Aquí el bosque es de haya muy joven, pero aun así hay que tirarlas para que el progreso siga adelante. ¡Y estos pocos hayas son solo el principio, luego vendrán más!



Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd>

Fecha de última modificación: 6/10/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Una denuncia ante el Ayto de Altsasu

El pasado mes de Enero realizamos una marcha con motivo de la "[1ª Quincena Antidesarrollista](#)" para ver los destrozos que se están causando en el medio ambiente a raíz de la construcción de la autovía de Etxegarate. Aunque el día no salió muy luminoso sacamos un mantón de fotos, como se puede ver en la pagina anterior con vistas de las obras. Pero había un lugar que nos sacaba un poco mas de quicio que los demás.

El sitio en cuestión es el del paso del río Alzania por el paraje de Sorozarreta. En esta zona, la autovía tiene previsto un puente para pasar por encima del río Pero mientras se construye este, los ingenieros han diseñado el paso que podéis contemplar en la foto. Una "presa" que cierra el río para pasar las maquinas por encima, con tres tubos para permitir el paso del agua.



Hay que tener en cuenta que las obras se están desarrollando en Invierno y que Altsasu es una zona muy lluviosa, con más de 1.000 l/m2 de precipitación al año. Por todo ello, el peligro de que el río se desborde en ese punto y pueda causar daños aguas abajo puede ser importante.

Por todo ello, Fundamento Orain Taldea puso una denuncia ante el Ayuntamiento de Altsasu, con la idea de que este se preocupara por el asunto y elevara la denuncia a instancias superiores (al Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra, por ejemplo). Hay que decir que también pusimos una denuncia similar en este mismo departamento, aunque aun no hemos recibido contestación al respecto.

La denuncia ante el ayuntamiento decía así:

HECHOS Y RAZONES:

Visto el avanzado estado de las obras de Etxegarate, se pone de manifiesto que hay temas en los cuales, a nuestro entender, se están cometiendo diversas irregularidades.

En concreto, el río Alzania a su paso por la zona de Sorozarreta ha sido encauzado mediante tuberías para construir un paso de maquinaria (adjuntamos foto).

SOLICITUD:

Como "Fundamento Orain Taldea", creemos que el ayuntamiento debería tomar cartas en el asunto y personarse en el lugar para hacer un seguimiento de las obras.

Sobre todo debería hacer saber a quienes están realizando las obras que el ayuntamiento se preocupa por las repercusiones que puede tener para el pueblo de Altsasu y denunciar desde el mismo todas aquellas irregularidades que se estén produciendo.

Altsasu, a 7 de Febrero de 2000.

Fundamento Orain → La autovía de Etxegarate, una introducción

A los pocos días llegó la resolución del ayuntamiento, que decía lo siguiente:

Tema: Queja de "Orain Taldea" (sic) por obras en Etxegarate.

Vista la solicitud presentada, se propone dar traspaso al G.O.N. (?) Dpto. de Obras Públicas, poniendo de manifiesto la necesidad que el paso del río Alzania por Sorozarreta, quede totalmente restaurado al finalizar la obra, indicando además que deben cuidarse los aspectos medio ambientales también durante la ejecución de la obra.

Altsasu–Alsasua, a 11 de Febrero del 2.000

El Concejal Delegado de Urbanismo – El Secretario

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd>

Fecha de última modificación: 6/10/2002

[Imprimir](#)

[Enviar por correo](#)

Comunicado ante la finalización de las obras de Etxegarate

Con motivo de la inauguración de la autovía de Etxegarate (en octubre de 2002), se reunieron en la nueva infraestructura "importantes mandatarios" de aquí y allí (podeis ver la noticia, tal y como la dimos en el Saltsa Berde, [aquí](#)). En vista de las "escandalosas" declaraciones que allí se pudieron escuchar, no nos quedo mas remedio que hacer el siguiente comunicado, "un poco ironico".



¡¡ Gracias queridas autoridades !!

Durante la pasada inauguración de la autovía de Etxegarate, nuestros queridos mandatarios, tanto forales como municipales, nos agasajaron con declaraciones como las siguientes:

- "La autovía va a permitir liberar toda la zona de la actual carretera para el posible desarrollo industrial, comercial y de servicios de la localidad..."
- "Tarde, pero se ha hecho, ahora comienza el reto de saber aprovechar esta coyuntura..."
- "El 'desdoblamiento' es importante para la mejora de las comunicaciones de Euskal Herria..."

La verdad que no nos podemos extrañar de que tan ínclitos personajes nos regalen con ideas como las anteriores. A nosotros, sin ir mas lejos, se nos han ocurrido algunas otras 'declaraciones' de similar calado:

- "Las posibilidades que nos brinda la nueva autovía son infinitas. Ahora podemos entretenernos mejor, observando el paso de más camiones y a mayor velocidad..."
- "Gracias a la nueva autovía el desarrollo industrial y económico de nuestra ilustre villa podrá llegar a cotas inconcebibles hasta ahora. ¡Por fin podremos salir del atraso crónico! ..."
- "Y en el espacio que quede libre, podremos crear nuevas infraestructuras: aeropuertos, polígonos industriales, depósitos de desechos nucleares, por los que

puedan pasear nuestros hijos..."

- "Por fin nos podremos comunicar..."

Por todo ello no podemos menos que dar las gracias a tan egregios mandatarios por el interés que están poniendo en acercarnos la modernidad a este olvidado pueblo. Gracias a sus autovías, y a la cantidad de fábricas y servicios que nos prometen, la vida en Altsasu será cada vez mejor. Y todo, por supuesto, completamente compatible con la defensa del medio ambiente que nos rodea.

Gracias por el Altsasu que pretendéis dejarnos para las futuras generaciones.

Fundamento Orain Taldea.

Esta página estaba aquí:

<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=erd>

Fecha de última modificación: 22/8/2003