

Indice

<u>Etxegarateko autobidea, sarrera.....</u>	<u>1</u>
<u>Etxegarateko "bikoizketa", laburpena.....</u>	<u>3</u>
<u>Altsasutik Gipuzkoako maga aldera doan autobia proiektuaren aurkako alegazioa.....</u>	<u>5</u>
<u>Ekarpen alternatiboaren irudi laburpena.....</u>	<u>13</u>
<u>Medioendako komunikatu pare bat.....</u>	<u>17</u>
<u>Nafar Gobernuaren erantzuna alegazioari.....</u>	<u>19</u>
<u>Etxegarateko autobia egitea onesten dituen Foru Aginduak.....</u>	<u>23</u>
<u>Ingurugiroaren gaineko eraginaren deklarazioa.....</u>	<u>30</u>
<u>Gaizki atera zigun ekintza bat.....</u>	<u>36</u>
<u>Lanak "orain".....</u>	<u>38</u>
<u>Altsasuko udaletxeari salaketa bat.....</u>	<u>41</u>
<u>Etxegarateko obreen bukaera dela eta komunikatua.....</u>	<u>43</u>

Etxegarateko autobidea, sarrera

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.

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](#)

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/11/10

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Etxegarateko "bikoizketa", laburpena

Altsasutik Etxegarateko mendatera doan errepidearen hobekuntzari betidanik deitu zaio "bikoizketa". Horrela esanda, egin behar zuen lanak leunak izango zirela ematen zuen lehendik. Modu honetan, orain dagoen errepidean aprobetxatuz eta bere parean beste bide bat eginez egingo zela N 1 autobide berria uste genuen. Horrela behintzat egiten ari dira Gipuzkoa aldean eta gainera hori logikoena dela ematen du.

Baina [Nafarroako Gobernuaren proiektua](#) ikusi ondoren, Altsasuko Udaletxea proposatu zuen proiektua hain zuzen, hori dena aldatzen da. Lehen bikoizketa izan behar zuen gauza, orain ibilbide berria duen autobide batean bihurtzen da. Horrela autobide zabal eta berri bat egiten da errepidearen urbil, eta bitartean orain dagoena uzten da erdi hutsik, aprobetxamendu gutxirekin. Hau gunek eta azpiegiturak alferrik galtzea da, gure ustez.



Baina ez hori bakarrik, autobide berria Altsasuko dermioaren gainean izugarritzko inpaktuak eragingo du. Hasteko, autobidearen bi bide artean dagoen lekua, mediana deitzen dena, 14 metrokoa izango da. Horrela, bideberria hartuko duen zabalera, autobia duen bi hesi artean dagoen lekua, 60 metrotaraino heldu daiteke, hori ezpondak kontatu gabe. Beste aldetik, aldapatsua den zonalde batean egin nahi dute autobide berria, baina proiektuak ez ditu kontutan hartu aldapa horiek. Horregatik, lur azpitik eta lur gainetik joan omen da ibilbide zati aundi bat, izugarritzko ezpondak sortzen. Azpiegitura multzo handi bat egin behar izango dute ere, zubiak eta tunelak batez ere, hori 7 kilometro errepide batean.

Dena hori aztertu ondoren, Fundamento Orain Taldeak gobernuaren proiektuari [alegazio](#) bat egitea erabaki zuen, errepidearen zati honetan benetako bikoizketa egin behar zuela eskatzen. Kontutan hartu behar da gobernuko teknikariak, pribatua behintzat, bikoizketa posiblea dela baieztatu dutela. Alegazioaren alde [874 sinadurak](#) lortu genituen. Baina horrela ere posibilitate hau [baztertu da](#), inolako azterketarik egin gabe. Modu honetan, lanak laister hasiko dira eta ez Gobernuak, ezta Udaletxeak, inork ez du aztertu bikoizketaren ideia, eta proiektu ofiziala bitartean arbuatuta dago altsasuar multzo handi artean.

Altsasun, 1998ko abenduaren 29a.

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/11/11

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Altsasutik Gipuzkoako maga aldera doan autobia proiektuaren aurkako alegazioa

¡¡ 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 infrautilizada.

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 Altzania, 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 arboles 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

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

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2003/5/23

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Ekarpen alternatiboaren irudi laburpena

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

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.

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/9/29

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Medioendako komunikatu pare bat

Altsasutik Gipuzkoa mugaraino doan autobiarene proiektuari alegazio orokor bat

(Alegazioa egin duenaren prentsa agiria)

Alegazioa eragin duenok ez dugu ikusten bikoizketa bat, Altsasutik Gipuzkoa mugaraino autobide zatia egin nahi duen proiektuan. Bikoiztu aditzak "gauza baten elementuak banatuz beste gauza batzuk eratu" esanahia du. Hori ikusiz gero argi agertzen da Altsasuko Udalak duen proiektuan ez da proposatzen bikoizketa bat, beste azpiegitura berri bat baizik, orain dagoen errepidetik urrunduta. Horrexegatik, ibilbide berriaren autobide bat aurrean gaudela esan dezake.

Autobide berri hau gehituko da Altsasuko dermioan orain dauden N-1 errepidea, trenbidea eta parzelariako sareaz. Eta eragin handiak edukiko du balio ekologiko garrantzitsua duten eremu natural batzuetan: aritza basoak Arangoiti, Aizeleku, Uberaga eta Sorozarretan; pinudiak Murgil, Iradieder, Ubitarte, Arkurutzetazpi eta Txaraigorri dermioetan; eta pago basoak ere bai, Gazteluberrin hain zuzen ere. Azpiegitura berri honek Altsasu eta Gipuzkoa artean dauden errepideak bikoiztuko du, oraingo N-1 kasik erabili gabe uzten.

Horrexegatik, alegazioa aurkezten dugunok zera uste dugu: Gipuzkoaraino ibilbidea obetzeko benetazko bikoizketa egin beharko lukeela. Horretarako, oraingo errepidea erabili beharko luke eta bere parean bide berri bat eraiki. Modu honetan ingurugiroak jasaten duen eraginak gutxituko eta azpiegiturako ugalketa ekidingo lirake Altsasuko dermioan. Eta gainera gure proposamena merkeagoa izango litzateke seguraski.

Idea guzti hauekin eta dermioaren balio ekologikoak gordetzeko nahian, Altsasuko herritar talde bat sortu da autobiarene gobernu proiektuak duen eraginak informatzeko. Gure oraingo helburu garrantzitsuagoa Iraila bukaeran baino lehen aurkeztu nahi dugun alegazioarekiko sinadurak bilatzea da. Horretarako hitzaldiak, autobide berria egin nahi duen dermiotatik txangoak etabar egiten ari gara, eta laister alegazioaren aldeko sinadurak biltzeko horrialdeak aterako ditugu.

Autobide berri hau eragin handia eduki dezake errepide eta beste azpiegituraz beteta dagoen Altsasuko dermioan. Eta ezin da ahaztu herria etxeak dauden zonaldea baino gehiago dela.

Altsasun, 1998ko Abustuaren 19a

Etxegarate autopistari buruzko hitzaldia Altsasun

Azken urte hauetan, autobien eraikuntzak, industrialde sorrerak, gas hoditeriak, e.a. Altsasuko dermioan izugarriko kalteak eragin ditu. Gure lurak suntsituz, hau guztia suposatzen da giza garapena helburutzat hartuz. Hau dela eta altsasuar talde bat elkartu eta hori guztiari erantzun zuzena ematea nahi diogu, noski zure partehartzea eskeiniz.

Proiekturik suntsigarriena Etxegarateko Autopistaren eraikuntza da. Gure alternatiba, benetako bikoizketa bat egitea da oraingo errepidean; gure ustez logikoena, ingurugiroa gutxien suntsitu eta merkeena izango litzaketelako.

Honengatik guztiagatik deitzen dizugu **azaroaren 5-an Setan "Gure Etxean"** izanen da hitzaldira. Bertan gure proposamena aurkeztuko dugu.

Altsasun, 1998ko, Azaroaren 3a.

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/9/29

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Nafar Gobernuaren erantzuna alegazioari

Nafarroako Aldizkari Ofiziala 130 zenbakia – Data 30/10/1998

I. NAFARROAKO FORU KOMUNITATEA

Herrilanak eta Zerbitzu Publikoak

4020/1998 FORU AGINDUA, urriaren 20koa, Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilariak emana, "N-1 autobia, 395 k.p.tik 397 k.p.ra" eta "N-1 autobia, Altsasu-Gipuzkoako muga, 397 k.p.tik 402 k.p.ra" egiteko proiektuen jendaurreko aldiak ebatzi eta behin betikoz onesten dituena.

Bide Zerbitzuak jakinarazi du Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilariak uztailaren 21ean emandako 2656/1998 Foru Aginduaren bidez, "N-1 autobia egitea, 395 k.p.tik 397 k.p.ra" proiektua teknikoki onetsi eta proiektuak ukitutako ondasun eta eskubideen zerrenda jendaurrean egoteko epea ireki zela.

Informazio hori 1998ko abuztuaren 12ko 96. Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu zen.

Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilariak uztailaren 21ean emandako 2656/1998 Foru Aginduaren bidez, "N-1 autobia, Altsasu-Gipuzkoako muga, 397 k.p.tik 402 k.p.ra" proiektua teknikoki onetsi eta proiektuak ukitutako ondasun eta eskubideen zerrenda jendaurrean egoteko epea ireki zen.

Informazio hori 1998ko abuztuaren 19ko 99. Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu zen.

Bide Zerbitzuaren ustez, hain hurbilak dira bi proiektuak, hala lekuari nola jendaurrean egoteko epeari dagokionez, non proiektu bakartzat hartzen ahal diren eta, gainera, hartutako alegazioak, kasu batzuetan, biei dagozkie eta, beste batzuetan, zaila da bietako bati atxikitzea. Hori horrela, bidezko da jendaurrean egoteko bi epeetan aurkeztutako alegazio guztiei batera erantzutea.

Hona hemen hartutako alegazioak:

.....

7. alegazioa.—Manuela Arregui y Martínez de Armañanzas andrea eta 178 sinadura gehiago.

Alegatzen dute: jendaurrean dauden "N-1 autobia, 395 k.p.tik 397 k.p.ra" eta "N-1 autobia, Altsasu-Gipuzkoako muga, 397 k.p.tik 402 k.p.ra" egiteko proiektuak oso kaltegarriak direla Altsasu herriarentzat eta bertako bizilagunentzat, ingurunean, gizartean eta ekonomian sortuko dituzten eraginengatik; trazadura berriko autobia bat egin ordez, proposatzen dute gaur egungo N-I errepidea bitan banatzea, autobia bihurtzeko (gaur egungo errepidea bi galtzadetako bat izanen litzateke).

Ondoko argudio hauetan oinarritzen dute eskaera:

—Proiektutako autobia eginen balitz, azpiegitura bat agertuko litzateke Altsasun eta horrela handitu eginen lirateke egun dauden azpiegiturak sortzen dituzten eraginak eta haiek okupatzen duten lur eremua.

—Autobia hori eginen balitz, bikoiztu eginen litzateke Altsasu eta Gipuzkoa artean dauden

errepideen kopurua eta erabili gabe utziko gaur egungo N-I errepidea.

–Azpiegitura berriarekin landa lurren galera handia gertatuko litzateke; basoak, laborantzako lurrak eta ekologia eta aisiaren aldeetatik baliotsuak diren lurrak ukituko lituzke galera horrek.

–Bestalde, "lurra" baliabidea bertan behera uztea ekarriko luke, nekazaritzari atea ixtea; egia bada ere sektore horrek atzera egin duela azken urteotan, litekeena da ondokoetan bertako bizilagunek berriz hastea, sistema ekonomikoaren krisialdia etorriaz gero, eta haien ustez, aukera hori ez da galarazi behar. Orobat, bizilagun batzuek abeltzaintza eta nekazaritza arloan jarduten dute gaur egun eta haien jarduketak kaltetu egingen luke proiektutako autobiak.

–Proiektututako autobiak lur maldatsua zeharkatzen du eta horren ondorioz, ebaketak eta lubetak egin beharko dira. Horrek, aurreikusita dauden gaineko pasabideekin batera, eragin handia izanen du zona horretako paisajea. Halaber, uste dute autobia diseinatzeko hartu diren ezaugarriak, beharrezkoak ez izateaz gain, gehiegizkoak direla.

–Azkenik, azpimarratu egiten dute azpiegitura traba bat izanen litzatekeela, hala pertsonentzat nola basa faunarentzat, eta inkomunikazioa sortuko lukeela udalerriko hainbat aldean artean.

Eragin negatiboak, beraz, pilatu egiten dira haien ustez, eta haiek ezabatzeko modu bakarra errepidea dagoen bezalaxe uztea da, hala ere, kontuan hartzen dute are gehiago kontuan harturik errepide horrek, ia guztiak, Madriletik Irunera, autobia ezaugarriak dituela, urteetan zehar egin diren bikoizketen ondorioz eta horrek zail egiten duela errepidea bere horretan uztea, kontuan hartuz, gainera, estatu osoan gehien erabiltzen den errepideetako bat dela; hori horrela, esan den bezala, haien proposamena da N-I errepidea bitan banatzea, ezaugarri apalago batzuekin, azaldutako eraginak baztertzeko edo, gutxienez, txikiagotzeko.

Erantzuna:

Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilariak otsailaren 15ean emandako 538/1996 eta 539/1996 Foru Aginduen bitartez, "N-1 autobia, 395 k.p.tik 397 k.p.ra" eta "N-1 autobia, Altsasu-Gipuzkoako muga, 397 k.p.tik 402 k.p.ra" izeneko proiektuak erredaktatzeko Baldintza Teknikoen Pleguak onetsi ziren.

Plegu horietako 1.4. idazatian, "Trazadurak" izenekoan, ondoko hau ezartzen da: "Onartutako gutxienezko eta gehienezko erradio eta parametroak 120 Km/h-ko berariazko abiadura bati edo, posiblea izanez gero, handiago bati dagozkionak izanen dira.

Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilariak azaroaren 25ean emandako 5097/1997 Foru Aginduaren bidez, "N-1 autobia, Altsasu-Gipuzkoako muga, 397 k.p.tik 402 k.p.ra egiteko hautabideen azterlanean" sartutakoen artean 4. hautabidea onetsi zen.

Azterlan hori Altsasuko Udalaren eskuan jarri zen irizpena eta iritzia eman zitzan; horrek onespina eman zion jendaurrean paratu den hautabideari eta uste da Udalak bizilagun gehien iritzia ordezkatzeko duela.

Gainera, aipatu hautabideak hautabiderik hoberenaren balorazioa izan zuen alde aurretik, oro har, ingurugiroaren ikuspuntutik.

Aipatu Hautabideen Azterlanean adierazten den bezala, egungo errepideak ondoko problemak ditu tarte horretan:

–Ezaugarri geometriko txarrak ditu, kurbadura erradio txikiak eta, tarteka, malda handiak.

–Egun batean 10.000 ibilgailu baino gehiagoko IMD duen trafikoa, ibilgailu astunen ia % 40 duena.

–Aurreratzeko ikusgarritasuna duten tarte gutxi.

–Abiadura mugatua.

–Bide bazterretan dauden etxebizitza, establezimendu, aglomeratu–planta eta gasolindegietara sartzeko bideek ez dute segurtasunerako behar diren baldintzak betetzen.

–N–I errepidearen erabilpena mugatua da, ondoko harrobiaren ustiapena dela eta, errepidea moztu behar baita leherketak egiten direnean.

Azaldutako zirkunstantziak kontuan hartuta, proiektuaren aurreko azterlanean ikusi beharreko hautabideen artean, baztertu egin zen N–I errepidea bitan banatzeari buruzkoa, aipatutako problemak konpondu ez eta areagotu egiten zituelako.

Gainera, kontuan hartu behar da N–I errepidea bitan banatuko balitz, autobia sartzeko bideen kontrola dela eta, beharrezkoa izanen litzatekeela eremu horretarako zerbitzurako bideak egitea, eta horiek, kontuan harturik gaur egun duen probetxamendua, zati nagusiaren bi aldeetan barna egin beharko lirateke.

Aztertutako hautabide guztiek bidea ematen dute N–I errepidearen egungo galtzada zerbitzurako bide gisara uzteko, eta hori onuragarria da eskualdeko funtzionalitatearentzat, batez ere Zuntaie auzoaren kasuan, bertan zerbitzurako bideak egiteko lekurik ez dagoenez (bestela bazterrak desagertuko bailirateke), ezinezkoa izanen litzateke autobia sartzeko bideen gainean egin beharreko kontrola egitea, trafikoa etxebizitzetatik urruntzea eta eraikinetara sartzeko bideek gaur egun dituzten arriskuak kentzea.

Abiapuntutzat harturik, beraz, azpiegitura berri bat haren funtzioaren ezaugarriekin egiteko bidezotasuna, ez baita ahaztu behar, beste alderdi batzuen artean, ibilbide luzeko bide baten zatia dela, begien bistan da hartutako erabakiak, baita proposatu litekeen beste edozeinek ere, eragin eta afekzio desberdinak sortzen dituela, baina eragin horiek ahalik eta txikienak izaten saiatu da, horretarako egin baita Ingurugiroaren gaineko Eraginari buruzko Azterlana, hori ere jendaurrean paratu dena.

Ondasun eta eskubide jakin batzuen afekzioari buruz, alegazio egileek modu orokorrean aipatu baitituzte, esan beharra dago Administrazioak haien balorazio zuzena eginen duela, kontuan hartu gabe eragina zein motatakoa den: zuzeneko okupazioa, haien ondare–balioa galtzea, haiek sortutako irabazien galera edo jarduera jakin bat bertan behera utzi edo baliogabetzea.

.....

12. alegazioa.–Patxi Galán Morcillo jauna eta 696 sinadura gehiago

Alegazio hau eta Manuela Arregi Martinez eta 178 sinadura gehiagok aurkeztutako **7. alegazioa** berdin–berdinak dira –hitzez hitz–; beraz, haren azalpen eta erantzunaren berri izateko, ikus bedi 7. alegazio hori.

.....

1998ko urriaren 13an Gobernuak hartutako erabakiaren bidez, udalez gaindiko proiektu sektoriala behin betikoz onetsi zen eta Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza

kontseilariak urriaren 19ean emandako 1158 Foru Aginduaren bitartez, "N-1 autobia, Altsasu-Etxegarate tartea" izeneko Proiektuaren Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioa formulatu zen, zeinaren zehaztapenak eraikitzeko proiektuetara erantsi diren.

Hori horrela, Bide Zerbitzuak emandako txosten eta proposamenarekin bat etorritz eta Kontratuei buruzko Foru Legearen 12. artikulua esleitzen dizkidan eskumenak erabiliz

AGINDU DUT:

1. "N-1 autobia, 395 k.p.tik 397 k.p.ra egiteko Proiektuaren" jendaurreko aldia ebaztea, azalpen zatian adierazi bezala.
2. "N-1 autobia, 395 k.p.tik 397 k.p.ra egiteko Proiektua" behin betikoz onestea.
3. "N-1 autobia, Altsasu-Gipuzkoako muga, 397 k.p.tik 402 k.p.ra" egiteko Proiektuaren" jendaurreko aldia ebaztea, azalpen zatian adierazi bezala.
2. "N-1 autobia, Altsasu-Gipuzkoako muga, 397 k.p.tik 402 k.p.ra" egiteko Proiektua" behin betikoz onestea.
5. Altsasuko Udalari jakinaraztea eskatutako neurri konpentsatzailek eman eta finantzatzeko Lankidetzaren Hitzarmen bat sinatzen ahal duela Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuarekin.
6. Jendaurreko aldi honen emaitza Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN, Nafarroako Foru Komunitateko bi egunkaritan eta Altsasuko Udaleko iragarki oholean argitaratzea, ohararaziz argitalpen hori Administrazio Publikoen Araubide Juridikoari eta Guztiendako Administrazio Prozedurari buruzko Foru Legearen 59.4 artikuluan ezarritako ondorioetarako ere egiten dela.

Altsasuko Udalari, gainerako alegazio egileei, Departamentuko Idazkaritza Teknikoari eta Bide Zerbitzuari (Desjabetzapen Atalari) jakinaraztea, behar diren ondorioak izan ditzan.

Iruñean, mila bederatzehun eta laurogeita hemezortziko urriaren hogeian.-Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilaria José Ignacio Palacios Zuasti.

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/9/29

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Etxegarateko autobia egitea onesten dituen Foru Aginduak

Nafarroako Aldizkari Ofiziala 96 zenbakia – Data 12/08/1998

I. NAFARROAKO FORU KOMUNITATEA

Herrilanak eta Zerbitzu Publikoak

2656/1998 FORU AGINDUA, uztailaren 21ekoa, Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilariak emana, "N-1 autobia egitea, 395 k.p.tik 397 k.p.ra", proiektua, Elsamex, S.A. enpresa aholkulariak erredaktatua eta Bide Zerbitzuko Obren II. Atalak zuzendua, teknikoki onesten duena.

Nafarroako Errepideen Plan Zuzentzaileak (1998–2005) epe horretan N-1 errepideko Altsasu–Etxegarate tarte bikoiztea aurreikusia dauka. Horrela, errepide nazional hori Nafarroako lurretan autobia bihurtzeari amaiera emanen litzaioke.

Egungo errepideko trafikoaren IMDa 11.597 ibilgailukoa da, horietatik % 37,50 astunak, 1997. urtean eginiko aforoetan lortutako datuen arabera; trazadurak, nahiz eta ezaugarri desegokirik ez izan, erdi–hirikoa den eremua zeharkatzen du eta partikularren sarbide edo jatetxe asko daude bertan. Horrek zaildu egiten du zirkulazio librea eta arriskua sortzen du komunikabide garrantzitsu honetan. Trazaduraren egungo galtzadak 7,00 metroko zabalera du eta 1,50 metroko bazterbideak.

Proiektuaren helburua da N-1 autobia obren definizioa 2 kilometroko tartean gutxi gorabehera, Gipuzkoaraino luzatuz berriki bukatu diren Altsasuko bidegurutzeko obrak.

Proiektuaren arabera tarte bat, 300ren bat metrokoa galtzada bakoitzean, tunelpean egingen da, Murgilko muinoaren azpian, eta bi zubi izanen dira egungo N-1 errepidearen gainean. Horretaz gainera, lotune bat izanen da N-1 errepidearekin gurutzatzeko, Altsasuko herrian sartzeko trafikoa antolatuko duena.

N-1 errepidearen trazadura berriak autobideen ezaugarriak izanen ditu: bi galtzada, bakoitzak 3,75 metroko bi errei eta bazterbideak, 2,50 metrokoa kanpokoa eta 1,00 metrokoa barnekoa. Egingen den autobia ardatza N-1 errepidearen egungo galtzadatik bereizi egingen da, eta azken hau zerbitzu bide gisa utziko da.

Bidezoruaren sekzioak honako hauek dira:

Zati nagusian:

–M.B.C.ko 4 cm, PA–12 mota, errodaduran

–M.B.C.ko 6 cm, S–20 mota, tartean

–M.B.C.ko 7 cm, G–25 mota, oinarrian

–M.B.C.ko 8 cm, G–25 mota, oinarrian

–30 cm–ko zementu lurzorua, oinarripean

Adarretan:

–M.B.C.ko 6 cm, PA–12 mota, errodaduran

-M.B.C.ko 6 cm, S-20 mota, tartean

-M.B.C.ko 10 cm, G-25 mota, oinarrian

-30 cm-ko zagor artifiziala, ZA-40, oinarriean

Bidezorua E-3 kategoriako zelaiune baten gainean ezarriko da.

Drenajeko jarduketa nagusiak: fabrikako 8 obra, 1,80 metroko diametroa duten sekzio zirkularrekoak, eta 2 marka bizelular, 4,00 x 2,50 metroko neurrikoak.

Proiektuan azaltzen da ukitutako zerbitzuak berrezarri egingen direla, horien artean gasbidea, 30 kV-ko linea elektriko bat eta horniketarako kondukzio bat, bai eta oraingo bideen sarea ere.

Kontuan hartu da ukitutako eremuetako paisajearen eta estetikaren lehengoratzea, eta hori kontuan izanen da lur-berdintze eta lubeta ezponden diseinuan; ukituriko eremua berriz landareztatzeko proiektua ere bada.

Hori horrela, Bide Zerbitzuak adierazi eta proposatutakoarekin bat, Nafarroako Foru Komunitateko Gobernua eta Administrazioa arautzen dituen Foru Legearen 36.2 artikulua emandako ahalmenak erabiliz, Nafarroako Foru Eraentza Birrezarri eta Hobetzeari buruzko Lege Organikoaren 57. artikuluan xedatutakoari jarraikiz,

AGINDU DUT:

1. "N-1 autobia egitea, 395 k.p.tik 397 k.p.ra", proiektua, Elsamex, S.A. enpresa aholkulariak erredaktatua eta Bide Zerbitzuko Obren II. Atalak zuzendua, teknikoki onestea.

2. Proiektu horrek ukitutako ondasun eta eskubideen desjabetzapen espedienteari hasiera ematea.

3. Aipatu proiektua eta ukitutako ondasun eta eskubideen zerrenda jendaurrean jartzea, 30 egun balioduneko epean. Epe horretan edozeinek aurkeztu ahal izanen ditu, idatziz, egoki juzkatzen dituen ohar eta alegazioak, bai eta argitara emandako zerrendan egin ahal izan diren hutsak zuzentzeko behar diren datuak ere. Horretarako, interesatuek aztergai izanen dituzte lurzatien planoak Altsasuko Udaletxean eta Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuko Bide Zerbitzuko bulegoetan.

4. Foru Agindu hau Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta Foru Komunitateko bi egunkaritan argitaratzea.

5. Foru Agindu hau jakinaraztea Altsasuko Udalari, zeini igorriko baitzaio lurzatien planoen kopia bat, eta Departamentuko Idazkaritza Teknikoari, Bide Zerbitzuari eta Desjabetzapen Atalari, behar diren ondorioak izan ditzan.

Iruñean, mila bederatzehun eta laurogeita hemezortziko uztailearen hogeita batean.-Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilaria, José Ignacio Palacios Zuasti.

Nafarroako Aldizkari Ofiziala 99 zenbakia – Data 19/08/1998

I. NAFARROAKO FORU KOMUNITATEA

Herrilanak eta Zerbitzu Publikoak

2657/1998 FORU AGINDUA, uztailaren 21ekoa, Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilariak emana, "N-1 autobia, Altsasu – Gipuzkoako muga, 397. k.p.tik 402. k.p.ra" egiteko proiektua, Ingeniería Idom Internacional enpresa aholkulariak prestatu eta Bide Zerbitzuko Obren II. Atalak zuzendua, teknikoki onetsi eta jendaurrean jartzen duena.

Nafarroako Errepideen Plan Zuzentzaileak (1998–2005) epe horretan bikoiztu gogo du N-1 errepideko Altsasu–Etxegarate tartea. Horrela, errepide nazional hori autobia izanen litzateke oso-osorik Nafarroako zatian.

Eguno errepideko trafikoaren IMDa 11.597 ibilgailukoa da, horietatik % 37,50 astunak, 1997. urtean eginiko neurketetan lortu diren datuen arabera; trazadurak, nahiz eta ezaugarri desegokirik ez izan, zenbait sarbide ditu finka partikular, industria eta jatetxetara. Horrek zaildu egiten du zirkulazio librea eta arriskua sortzen komunikabide garrantzitsu honetan. Eguno galtzada 7,00 metro zabal da eta bidebazterrak, 1,50 metro.

Proiektuaren xedea N-1 autobia obrak zehaztea da, 5 bat kilometroko tartean, Gipuzkoako muga arte.

Proiektu honen prestakuntza 1996ko urrian lehiaketa bidez adjudikatzeko erabili zen pleguaren arabera, alde zuzenetik aukerak aztertu ziren eta, horiek jendaurrean jarrita zehaztean, beste azterlan bat egitea erabaki zen, N-1 errepidaren trazadura osoa, Altsasuko lotunaren eta Gipuzkoako mugaren artekoa, kontuan hartuko zuena.

Eman ziren lau aukeretatik, 4 zenbakia zeramana onetsi zen azaroaren 25eko 5097/1997 Foru Aginduaren bitartez. Haren garapenari dagokio teknikoki onesteko proposatzen den proiektua.

Proiektu horretan, 4.882,459 metrokoa da luzera. Gaur egungo N-1 errepidearen hegoaldeetik abiatzen da eta berrehun eta berrogeita hamar bat metro Gipuzkoan sarturik amaitzen. Tarte osoa saihesbidea da, baina Gipuzkoako tartean bikoiztu egiten da.

Bi lotune ditu: lehenak, Altsasukoak, autobia eta gaur egungo N-1, zerbitzu bide gisa, lotzen ditu trazaduraren tarteko puntu batean; eta bigarrenak, Zegamakoak, herri horretara doan errepidearekin lotzen du.

Proiektuak kontuan hartzen du autobia moztutako bide guztiak konpontzea.

A-120aren ezaugarriak ditu trazadurak: bi galtzada, 3,75 metroko bi erreikoa bakoitza, bi bazterbiderekin: 2,50 metrokoa, kanpokoak, eta 1,00 metrokoa, barnekoak. Bi galtzada horien artean, erdibitzailea, 14,00 metro zabal, muturretako trantsizio tarteetan izan ezik.

Hauek dira bidezoruaren sekzioak:

Zati nagusian:

–M.B.C.ko 4 cm, PA-12 motakoa, gaineko geruzan.

–M.B.C.ko 6 cm, S-20 motakoa, tartean.

–M.B.C.ko 7 cm, G-25 motakoa, oinarrian.

–M.B.C.ko 10 cm, G-25 motakoa, oinarrian.

-30 cm-ko zementu lurzorua, oinarripean.

Adarretan:

-M.B.C.ko 6 cm, D-20 motakoa, gaineko geruzan.

-M.B.C.ko 12 cm, S-20 motakoa, tartean.

-20 cm-ko zementu lurzorua, oinarrian.

Bidezorua E-3 kategoriako zelaiune baten gainean ezarriko da.

Hauek dira proiektuan sartutako egiturak: Altsasuko lotunea, Alzania ibaiaren gaineko bidezubia, trenbidearen gaineko pergola eta bidezubia eta Zegamako errepidea, izen bereko lotunean.

Proiektuan kontuan hartu da ukitutako zerbitzuak berriro ezartzea, horien artean, Iberdrola, S.A.ren linea elektrikoak, telefono instalazioak eta Sakanako Mankomunitatearen hornidurako kondukzio bat, baita orain arteko bideak ere.

Eraikitze proiektu honetan, ingurugiroaz egin den azterlanetik abiatuta, obrak egitean kontuan hartuko diren neurri zuzentzaileak zehaztu, definitu eta baloratu dira, eta ez da ahantzi paisajea eta estetika bere lehengora ekartzea lurrerauzketa eta lubetetan.

Hori horrela, Bide Zerbitzuak adierazi eta proposatutakoarekin bat, Nafarroako Foru Komunitateko Gobernua eta Administrazioa arautzen dituen Foru Legearen 36.2 artikulua emandako ahalmenak erabiliz, Nafarroako Foru Eraentza Birrezarri eta Hobetzeari buruzko Lege Organikoaren 57. artikuluan xedatutakoari jarraituz,

AGINDU DUT:

1. Teknikoki onestea "N-I autobia, Altsasu - Gipuzkoako muga, 397. k.p.tik 402. k.p.ra" egiteko proiektua.

2. Proiektuak ukitutako ondasun eta eskubideen desjabetzapen espedienteari ekitea.

3. Aipatu proiektua, ukitutako ondasun eta eskubideen zerrendarekin batera, 30 egun baliaduneko epean jendaurrean jartzea. Epe horretan, edozeinek aurkeztu ahalko ditu bidezkotzat jotzen dituen ohar eta alegazioak, baita, idatziz, argitara emten den zerrendan izan daitezkeen okerrak zuzentzeko datuak eman ere. Horretarako, interesatuen eskura egonen dira lurzatiaren planoak Altsasuko eta Olaztiko Udaletxeetan eta Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuko Bide Zerbitzuaren bulegoetan.

4. Foru Agindua Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta Foru Komunitateko bi egunkaritan argitara ematea.

5. Foru Agindu hau Altsasuko Udalarari jakinaraztea, zeini lurzatiaren planoen kopia bat bidaliko baitzaio. Halaber, Departamentuko Idazkaritza Teknikoari, Bide Zerbitzuari eta Desjabetzapen Atalari ere jakinaraziko zaie, behar diren ondorioak izan ditzan.

Iruñean, mila bederatziehun eta laurogeita hemezortziko uztailaren hogeita batean.-Herrilan, Garraio eta Komunikazio kontseilaria, José Ignacio Palacios Zuasti.

I. NAFARROAKO FORU KOMUNITATEA

Beste Xedapenak

ERABAKIA, 1998ko uztailearen 6koa, Nafarroako Gobernuak hartua, "N-1 autobia.

Altsasu–Etxegarate tartearen proiektuaren izapidaketari hasiera eman eta Udalez Gaindiko Proiektu Sektorial deklaratzeko duena. Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak sustatu du.

I.–Aurrekariak.

Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak, iragan maiatzaren 15ean, "N-1 autobia. Altsasu–Etxegarate tartearen proiektuari buruzko dokumentazioa aurkeztu zuen, Udalez Gaindiko Proiektu Sektorial gisa izapidatzeko.

II.–Deskribapena eta hirigintzako balorazioa.

Proiektu sektorialeko obrak Altsasu eta Olaztiko mugapeetan egingen dira; bi herri horiek berrikusten ari dira Hirigintza Planeamenduko Arau Subsidiarioak.

Altsasuko mugapean ukituko diren lurzorua urbanizaezinak dira, batzuk "oihan" kategoriakoak eta beste batzuk "generiko" kategoriakoak. Oihan lurzorua, egungo errepideak ere zeharkatzen dituenak, ez lituzke aztertutako aukeretako edozeinek soilik ukituko, autobia obrak egiteko beste soluzioren bat eman izan balitz, hark ere ukituko zituzkeen, ezinbestean.

Lurraldeari eta Hirigintzari buruzko Foru Legearen 31. artikulua, lurzoru mota honentzat, "obra publikoen exekuzio, mantenimendu eta zerbitzurako beharrezkoak diren eraikuntza eta instalazioak" baimentzeko aukera ezartzen du. Egin asmo diren obrak, onura publikoa ekarriko dutenak ez bairik gabe, aipatu Legearen esparruan sartzen dira, eta Proiektu Sektoriala onestearen ondorioz, Foru Lege bereko 62. artikuluan ezarritako jarraikiz, Altsasuko Arau Subsidiarioak horren zehaztapenei egokituko zaizkie, alegia, une honetan egiten ari den berrikusketan zehaztapen horietara egokitu beharko dituzte arauak.

Beste horrenbeste esan daiteke Olaztiko mugapean ukituko diren lurzoruen gainean, eta horiendako ere Altsasuko kasuan azalduriko soluzio bera eman daiteke.

Horretaz gainera, Altsasuko mugapean gas kondukzio bat dago, Altsasuko lotuneko ekialdeko gloriatiatik hurbil pasatzen dena, proiektaturiko autobidearen zati nagusia zeharkatuz eta proiektuan aurreikusitako beste elementu batzuk ukituz.

III.–Ingurugiroaren arloan kontuan hartu beharrekoak.

Proiektua ezartzeko eremuaren ingurune fisiko eta sozioekonomikoa aztertutik, ez da topatu ingurugiroaren ikuspegitik aparteko balioa duen berezitasunik; honako alderdiotan gutxiti beharko da eragina: Sorozarretako zuhaitzia, hau da, zuhaitz zaharrek hondar hariztia, josteta erabilpen finkatukoa; Altzania ibaia, ur bazterreko landareak eta arrain fauna dituenak; Aralar inguruko eta Altzaniako mendi–hegal zuhaizdunak; Murgil mendia; zenbait etxebizitza eta bi jatetxe; abeltzaintzako ustiategi batzuk, belardiak dituztenak, eta Erkudengo ermita.

Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza Departamentura bidali beharko den Eraikuntza Proiektuan, I.E.A.n proposaturiko aurreneurri eta neurri zuzentzaile zein kontentsatzaile guztiez gainera, honako alderdiak ere kontuan izan behar dira:

- a) Bereziki zainduko da Altsasuko, Erkudengo ermitako eta atsedenguneetako inguruneen eta abarren diseinua.
- b) Murgilko tuneleko ahoen luzapena egiteko aukera aztertuko da, horiek ahalik eta hobekien integratzeko paisajea, eta naturalizagarriak ez diren soluzioak, hala nola gunitatuak, e.a., ekiditearren. Bereziki, hegoaldeko ahoan zuloa egiteko hondeatutako lur guztia berriz ezarri beharko litzateke, eta zuhaitzak berriz ere sartu.
- c) Dekantazio putzuen eta tunelak zultzeko hozte uren berrerabilpenaren lau multzoetako bakoitzaren diseinua eta kokapena egingen da, horien operatibitate etengabea berma dadin, baita lohiak kendu eta garbiketa egiten denean ere.
- d) Lohien dekantazio maila, zabortegira eramateko hezetasun onargarria eta uraren uhertasun onargarria zehaztuko da, ubide naturaletara isurtzeko baimena eman ahal izateko.

IV.–Ondare arkeologikoan duen eragina.

Hezkuntza eta Kultura Departamentuko Museo, Ondasun Higigarri eta Arkeologi Atalaren txostena sartu da, N-1 autobiarene Altsasu/Etxegarate tartea ondarean duen eraginaren azterlanari dagokionez. Txosten horretan adierazten da obrak kontrolatzeko prozedura, aipatu azterlanak proposaturiko neurri zuzentzaileen arabera, honako hau izanen dela:

- a) Aurretik arkeologi prospekzioa egitea, proiektuan zehaztu gabe egoteagatik bere garaian aztertu ez ziren eremuetan, hala nola, beste bide batzuekin egiten diren lotuneak eta, guztien gainetik, harrobi eta zabortegiak.
- b) Aurreikusitako trazadura guztian jarraipen arkeologiko estensiboa egitea, azaleko prospekzioan eskuraturiko datuen egiazotasuna ziurtatzeko.
- c) Jarraipen arkeologiko intentsiboa egitea obran bertan, arkeologi aztarnak izan ditzaketen eremuetan, baldin eta errepidea egiteko lanek konpon ezin daitekeen eragina sortu behar badute. Hauek dira aipatu eremuak:

–3,900 k.p.tik 4,100era, inguru horretan San Martin Ulaiarko herri hustua baitago.

–4,500 k.p.tik 5,500era, Erkudengo herri hustuaren eremutik iraganen baita.

–6,000 k.p.tik 6,250era, Angustinako herri hustuaren eremutik iraganen baita.

Lan horiek arkeologiako enpresa batek egin beharko ditu, obrak hasi baino lehen nahiko denbora tartearekin beti ere, beharrezkoa izanez gero babes ekintzaren bat egin ahal izateko.

Azkenik, eta obra horietan agertu den ondare arkeologikoko elementuren bat suntsitu edo aldatu behar bada obrak burutzeko, ezinbestekoa izanen da Museo, Ondasun Higigarri eta Arkeologi Atalaren adostasun txostena.

Horiek horrela, Lurraldearen Antolamendu Batzordeak 1998ko uztailaren 2an emandako adostasun txostena ikusirik, eta Lurraldearen Antolamenduari eta Hirigintzari buruzko uztailaren 4ko 10/1994 Foru Legearekin bat, Nafarroako Gobernuak, Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza kontseilariak proposaturik,

ERABAKI DU:

1. "N-1 autobia. Altsasu–Etxegarate tartea" proiektuaren izapidaketari hasiera eman eta

Udalez Gaindiko Proiektu Sektorial deklaratzeko, uztailaren 4ko 10/1994 Foru Legean aurreikusitako ondorioetarako. Proiektu hori Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak sustatu du.

2. Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuari aditzera ematea aurkezturiko proiektuan sartu beharko dituela Erabaki honen azalpen zatiko III. atalean (Ingurugiroaren arloan kontuan hartu beharrekoak) aipaturiko zehaztasunak.

3. Ondare arkeologikoaren babesa eta kontserbazioa bermatu ahal izateko, obren kontrola eginen da, Vianako Printzea Erakundea–Kultura Zuzendaritza Nagusiko Museo, Ondasun Higigarri eta Arkeologi Atalaren txostenean aipaturiko prozeduraren eta baldintzen arabera. Txosten hori Erabaki honen azalpen zatiko IV. atalean (Ondare arkeologikoan duen eragina) agertzen da.

4. Halaber, eta obrak burutzerakoan, kontuan izanen dira bertan dagoen gas kondukzioa eta uki daitezkeen gainerako azpiegitura eta menpekotzak.

5. Erabakia Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu eta Proiektu Sektoriala zein Ingurugiroko Eraginaren Azterlana jendaurrean jartzea hilabete batez, eta proiektuak ukituriko toki entitateei entzutea ematea, epe berean.

Jendaurreko tramitea betetzeko, espedientea aztergai izanen da Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza Departamentuko Lurraldearen Antolamendu eta Hirigintza Zerbitzuan (Alondegi kalea, 1-2.a, Iruña), jendea hartzeko orduetan, eta epe horrek dirauen bitartean bidezkoztat jotzen diren alegazioak aurkeztu ahalko dira.

6. Erabaki hau igortzea Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentura eta Hezkuntza eta Kulturakora, bai eta Altsasu eta Olaztiko Udaletara ere, behar diren ondorioak izan ditzan.

Iruñean, mila bederatziehun eta laurogeita hemezortziko uztailaren seian.–Lehendakaritzako idazkari nagusia, Joaquín Gortari Unanua.

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/9/29

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Ingurugiroaren gaineko eraginaren deklarazioa

Nafarroako Aldizkari Ofiziala 129 zenbakia – Data 28/10/1998

I. NAFARROAKO FORU KOMUNITATEA

Beste Xedapenak

1158 FORU AGINDUA, 1998ko urriaren 19koa, Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza kontseilariak emana, "N-1 autobia. Altsasu-Etxegarate tartea" proiektuko ingurugiroaren gaineko eraginaren deklarazioa egiten duena.

Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak "N-1 autobia. Altsasu-Etxegarate tartea" proiektuko ingurugiroaren gaineko eraginaren deklarazioa aurkeztu zuen Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza Departamentuan, irailaren 30eko 1131/1998 Errege Dekretuarekin bat izapida zedin. Errege Dekretu horren bidez Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Ebaluazioari buruzko ekainaren 28ko 1302/1986 Legegintzarako Errege Dekretua betearazteko Erregelamendua onetsi zen.

Espedientea igortzeko izkribuan esaten da Nafarroako Parlamentuak 1997ko abenduaren 2an onetsiriko 1998-2005 Errepideetarako Plan Zuzentzailean "Autobiak. Galtzadak bikoiztea" programaren barruan, "Altsasu-Etxegarate" deritzon jarduketa dagoela, besteak beste. Abiapuntua Altsasuko lotunean burutzen ari diren obren bukaeran du eta bukaera, Gipuzkoako muga. Proiektuaren ezaugarri nagusiak I. Eranskinean agertzen dira.

Nafarroako Gobernuak, 1998ko uztailaren 6ko Erabakiaren bidez, proiektu horretako Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioa jendurrean jarri zuen hilabetez, gutxienez ere. Erabaki hori 1998ko abuztuaren 17ko 98. Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu zen.

Legez ezarritako epean ez da alegazio bakarria ere hartu Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Azterlanari buruz.

Nafarroako Ingurugiroaren Kontseiluak, 1998ko urriaren 9an eginiko bilkuran, ingurugiroaren gaineko eraginaren deklarazioaren proposamenari adostasun txostena eman zion.

Ingurugiro Kalitatearen Zerbitzuak jakinarazi du, izapidaketaren ondoriozko agiriak miaturik, azterturiko hautabidea bideragarria dela, ingurugiroari dagokionez, baldintza batzuk beterik, eta beraz, bidezko dela Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Deklarazioari onespena ematea.

Horren ondorioz, Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Ebaluazioari buruzko eginkizunak esleitzen dituen abenduaren 4ko 580/1995 Foru Dekretuak ematen dizkidan ahalmenak erabiliz,

AGINDU DUT:

1. Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak sustatu duen "N-1 autobia. Altsasu-Etxegarate tartea" proiektuari adostasun txostena ematea, ingurugiro ondorioetarako bakarrik.

2. Eraikuntza proiektuak Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Azterlanean aurrea hartzeko, zuzentzeko eta konpentsatzeko proposatzen diren neurri guztiak bildu beharko ditu, obrako gainerako unitateetako zehaztasun beraz, eta, gainera, zehaztaper hauek sartu beharko ditu:

a) Proiektuaren zuinketa egitean Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Azterlanean proposatzen

diren zarataren aurkako hesiak eraikiko direla bermatzeko behar den esparrua errespetatuko da, neurri errealean bidez beharrezkoa dela egiaztatzen baldin bada. Horiek kokatu eta eraikitze behar adina esparru eta baldintza izanen dira.

b) Berezko landarediari eginiko ukipenak konpentsatzeko neurri gisa Quercus robur espeziearen ezkurak landatu eta ereinen dira Altzaniako ibarreko landaketetako koniferoen erdiak argitu ondoren, hemengo basoa lehenagoratzeko.

c) Trazaduraren proiektuan aurreikusten diren eta Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Azterlanean aipatzen diren bi zaborteak bakar-bakarrik erabiliko dira. Bietarako, hustu, bukatu eta lehenagoratzeko proiektua garatuko da, formak ahalik eta hobekien osatzeko eta materialik lurtsuenak goiko mailetan gelditzeko.

Zabortegiren baterako beste kokagune bat behar baldin bada, Ingurugiro, Lurraldearen eta Etxebizitza Departamentuan lehenagoratzeko proiektua aurkeztuko da, ingurugiroaren ukipenen azterlanak arautzen dituen 229/1993 Foru Dekretuarekin bat izapidatzeko.

d) Maileguak ustiatzen ari diren harrobi edo legar-hobietatik aterako dira. Beste kokagune bat behar bada, ustiatu eta lehenagoratzeko proiektu bat aurkeztuko da Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza Departamentuan, horrek onetsi dezan.

e) Ingurugiroa zaintzeko programako aurreikuspen guztiak aplikatuko dira, eraikuntza proiektuan sartuko direnak, exekuzio fasean izan litekeen eraginaren neurri babesle eta zuzentzaileek betetzen direla bermatzeko.

f) Obrak esleitzean aplikatzen den eraikuntza proiektuko baldintza pleguak ingurugiroaren gaineko azterlaneko 9. kapitulua bildu beharko du, obra faseko baldintzak, garatzekoak eta ingurugiroari dagokionez kontrolatzekoak, ezartzen dituena.

g) Proiektuaren ezaugarri buruzko edozein aldaketa Ingurugiro Zuzendaritza Nagusiari jakinaraziko zaio, ingurugiro balorazioarekin batera, horrek baimen dezan.

h) Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentuak obrak kontratatu aitzin igorriko du eraikuntza proiektua Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza Departamentura, ingurugiroaren gaineko eraginaren deklaraziora egokitzen den jakinarazteko.

3. Herrilan Zuzendaritza Nagusiak, obrak hasi aitzin, Altzania erreka babesteko programa igorri beharko du Ingurugiro Zuzendaritza Nagusira. Bertan autobidea bidegurutzaren inguruan hondoa egokitze jarduketak ez ezik dekantazio baltsen eraginkortasunaren jarraipena ere bilduko dira eta ura zikintzea eta horren ondorioz uretako faunarengan izan litekeen eragina saihesteko neurri osagarrien proposamena ere bai.

4. Aditzera ematea, Foru Agindu honen aurka errekurtsio arrunta paratzen ahal dela, Nafarroako Gobernuari zuzendua, jakinarazi edo, hala bada, Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu eta biharamunetik gehienez ere hilabeteko epearen barruan, Administrazio Publikoaren Araubide Juridikoari eta Guztientzako Administrazio Prozedurari buruzko azaroaren 26ko 30/1992 Legeko 114 eta 116. artikuluekin bat.

5. Ingurugiroaren gaineko eraginaren deklarazioa Nafarroako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitara dadin agintzea, Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Ebaluazioari buruzko ekainaren 28ko 1302/1986 Legegintzako Errege Dekretua betearazteko Erregelamenduko 22. artikuluan xedaturikoa betetzeko asmoz.

6. Foru Agindu hau Herrilan, Garraio eta Komunikazio Departamentura, Altsasuko Udalera,

Olaztiko Udalera eta Ingurugiroaren Kalitatearen Zerbitzura igortzea, behar diren ondorioak sor ditzan.

Iruñean, mila bederatziehun eta laurogeita hemezortziko urriaren hemeretziaren.–Ingurugiro, Lurraldearen Antolamendu eta Etxebizitza kontseilaria, Yolanda Barcina Angulo.

I. ERANSKINA

Proiektuaren deskripzioa

Ingurugiroaren gaineko Eraginaren Ebaluazioaren xede izan den proiektuaren trazadura 6.900 metro luze da. 2+500 k.p.tik abiatzen da, hots, Altsasuko irteeratik, Altsasuko lotuneko obren ondoren, eta Gipuzkoako mugan bukatzen.

Proiektuaren tarte bat tunel bat da (Murgilgo tunela), gutxi gora–behera 300 metro luze dena, galtzada bakoitzean, Murgilgo mendixkaren azpitik. Hiru lotura egin asmo dira: Altsasukoa; erdikoa, CN–1 errepideari lotzekoa, eta Zegamakoa. Lehenengo loturak Altsasuko hiribarnean eta inguruko auzoetan sartzeko trafikoa antolatzea ahalbidetzen du. Bigarren loturak autobia eta N–1 errepidea trazaduraren erdi aldean lotzeko balio du. Hirugarrenak izen bereko herrira doan GI 2367 errepideari lotzeko balio du. Autobiak zeharkatzen dituen bide guztiak berrezartzeko aukera ere aipatzen du proiektuak.

Planoan onarturiko gutxieneko erradioa 750 metrokoa izan da. Horretako berariazko lastertasuna 120 km. orduko baino gehiago da. Enborreko gehieneko eta gutxieneko sestrek %1 eta %4 egiten dute, hurrenez hurren. Enborrean harturiko abiapuntuko sekzioa hauxe da:

–Barneko bazterbideak: 2 X 1,0 cm.

–Galtzadak: bi galtzada, 3,75 m. zabal diren bina errei dituztenak.

–Kanpoko bazterbideak: 2 X 2,25 m.

–Bermak: barnekoak 1,0 metrokoak eta kanpokoak 1,0 metrokoak, autobia ezponda batetik diraganean eta 2.0 metrokoak luerauzketa batetik diraganean.

–Mediana: 16. m. lerro zurien artean, hasierako eta bukaerako azpitarteetan izan ezik.

II. ERANSKINA

Ingurugiroaren eraginaren gaineko Azterlanaren laburpena

1. Hautabideen azterlana.

Trazaduraren proiektua baino lehen, hautabideen azterlana egin zen, teknikari eta ingurugiroari dagokionez konponbiderik hoberena aurkitzeko.

Lau hautabide aztertu ziren. Denek abiapuntu bera dute, Altsasuko lotunearen bukaeran, N–1 errepidearen eskuineko aldean, Murgil mendia tunelaren bidez zeharkatuz. N–1 errepideko 397 k.p.tik, gutxi gora behera, trazadurek konponbide bana ematen dute.

1. hautabidea: trazadura gaurko errepidearen eskuineko aldetik doa, larreak zeharkatuz, 399 k.p.an dagoen gasolindegia atzetik pasatzeko, N–1 errepidea 300 metro aurrerago zeharkatuz.

Errepidea gurutzatu ondoren, Sorozarretako landa zeharkatzen da, ia mendebalderantz joz, burdinbideko bidegurutzera joateko. Horren ondoren, iparralderantz jotzen du, berriro burdinbidetik pasatzeko eta herrialdeko mugan errepideak duen 425 m.ko erradioarekin lotzeko, ezkerreko aldean dagoen jatetxea saihestuz.

2. hautabidea: bigarren hautabidea bat dator arestikoarekin hasierako tartean. Kilometro baten ondoren horretatik bereizten da biratzen hasi eta N-1 398,7 k.p.an gasolindegia baino lehen gurutzatzeko. Gero aurkako noranzkoan hasten da biratzen, errepidera hurbilduz eta bertan dauden eraikinen artetik pasaz, Sorozarretako landa zeharkatzean 80 bat metro bereizita hartatik hurbilen egon arte, N-1 errepideko 399.8 k.p.an hain zuzen ere. Puntu horretatik aurrera hegoalderantz jotzen du burdinbideko bidegurutzera arte. Horren ondoren kontrako noranzkoa hartzen du, N-1 errepideko iparraldekoa hartzeko.

3. hautabidea: hirugarren hautabidea bat dator bigarrenarekin 6.500 k.p.raino. Horretan bereizten da ia-ia mendebalderantz jotzeko eta landa eta burdinbidea zeharkatzeko. Bi hautabide horien arteko ezberdintasuna Sorozarretako landa gurutzatzeko moduan datza, bigarren hautabideak gaurko errepidetik oso gertu gurutzatzen badu ere, hirugarrena landa estuena den tokitik pasatzen baita, gutxienera okupazioarekin. Horrek, kontuan hartzen du, gainera, gaurko errepidetik sobera ez urruntzeko baldintza.

4. hautabidea: laugarren hautabidea oso diferentea da besteei buruz. Murgilgo tuneletik atera bezain laster trazadurak mendebalderantz jotzen du N-1 gurutzatzeko. Mendebaldera segituz, gasolindegiraino (N-1 errepideko 399 k.p.raino), ipar-mendebalderantz jotzen du 1. eta 3. hautabideen erdibideko trazadura hartzeko. Alzania erreka hegoalderago zeharkatzen du beste hautabideetan baino eta Sorozarretako landa ez du ukitzen. Trazaduraren bukaera bat dator 3. hautabidearekin.

Hautabide bakoitzerako ukitzen ahal den lurraldean adierazgarrienak diren ingurugiroko osagaiak deskribitu eta baloratu dira. Alderdi hauek dira aipatzekoak, nola edo hala, hautabide guztiek ukitzen dituztenak:

–Sorozarretako zuhaitzia edo zuhaitz-landa. Quercus robur espezieak osaturiko harizti bat da. Zuhaitzak tamaina handikoak dira. Balio ekologikoa eskualde horretan larre artean dirauten harizti urrien lagina izatetik dator. Jolasengatik eta artzaintzagatik nahiko gutxiturik gelditu da, zuhaixkak kendu dizkiote eta. Alderdi honetan gaurko N-1 errepideko zarata nabarmena da.

–Alzania erreka, haren bazterrak eta hari loturiko fauna.

–Eskuin aldeko zuhaitz mazelak, Aralar inguruko mendietan eta Alzaniako mendiez ezkerreko aldean.

–Murgil mendia, zuhaitzak dauzkana eta tunelaren bidez zeharkatzen dena.

–Alzaniako mendiaren inguruko berezotasun maila, Donostia-Iruña burdinbidea ukitzen ahal den lepoaren ezker aldean (hegoaldean) dagoelarik ere.

–Kultur balioen eta ondare historiko artistikoaren artetik, Erkudengo Ama Birjina ermita da ikusteko bakarra. Altsasutik joaten da, erromerian.

2. Aukeraturiko hautabidearen justifikazioa

Eraginak baloratu ondoren, ingurugiro ikuspuntutik, 4. hautabidea da hobereana zio hauengatik:

- Sorozarretako landa bazterretik (hegoaldeko sarbidean bakarrik) ukitzeagatik.
- Alorretan eragin gutxi izateagatik.
- Hots kalitatean ukipen gutxiago ditu.
- Altzania mendian eta burdinbideak ukitzen duen aldean eragin gutxiago izateagatik.

Ingurugiro kosturik garrantzitsuena CN-1 errepidetik urrun egoteagatik da, hots, dauden azpiegiturek gutxien ukitzen dituzten lurretan sartzeagatik. Adierazi behar da Altsasuko Udalak hautabidea nahiago izan duela 1997ko urriaren 31n harturiko erabakian.

3. Ingurugiroaren gaineko eragin nagusiak

Proiekturako aukeraturiko hautabidearen ingurugiroaren gaineko eraginaren azterlanak, lau ñabarduraren bidez, eraginen detekzio, karakterizazio eta balorazioa badauka.

Labur bildurik, esan behar da ingurunean eta biologian ez dagoela eragin larri edo latzik obra guztian. Uretako faunarengan obra fasean, Altzania erreka inguruan, ukipenentarako arrisku handia dago, eraginaren azterlanean aurrea hartzeko ezarritako neurriak aplikatuz saihestu beharko dena. Ondare historiko eta artistikoan ez dago eragin nabarmenik. Bideekiko eta edateko uraren hornidura batekiko interferentziak berrezartzeko asmoa bada.

Obra egitean hotsaren eta eragozpenen ondorioz, eragin adierazgarria da, baina aldi baterako, eta, autobia erabiltzean trafikoaren hotsaren ondorioz ere egon daiteke. Hemezortzi puntu sentikor aztertu dira eta hurrengo urteetan aurreikusten den trafiko maila lortzen bada, eragina bateragarritik motelera bitarte izateko behar diren neurri zuzentzaileak prestatu dira.

Obra faseko paisajearen gaineko eragina latza da, baina aldi baterako bakarrik.

4. Neurri zuzentzaile nagusiak.

Paisajearen gaineko eragina gutxitzeko jarduketak hauek aurreikusi dira, batzuk eraikuntza proiektuan aipatuak eta besteak landareztatze proiektuan:

–Murgilgo tuneleko aurreko ezpondak ezkututzen dira, ahoak luzatu nahi baitira eta horien gainean 3H/2V malda landareztagarri baten bidez bete. Halaber, alboko ezpondak zuntzeko geosarea erabiliz landareztatuko dira.

–Betegarri guztiek 2,2H/1V malda izanen dute eta landareztatuko dira. Luerauzketako ezpondek, topografiagatik posible bada eta esparru gehiegi hartzen ez badute, malda bera izanen dute, lurra hedatzeko aukera bermatu eta behar bezala landareztatzearen.

–Sei egituren (bidezubien) eraikuntzak ukituriko ingurua landareztatze asmoa bada.

–Zabaltze esparruen ertzetan landaketa linealak ere aurreikusi dira.

–Hondar biltegiak landareztatu nahi dira. Bigarren tartean sorturiko hondar batzuk lehenbizikoan berriro erabiliko dira eta besteak Orobeko harrobietara eta Altsasuko harrobi-hondakindegira eramane beharko dira. Horrela hondarren husketak harrobi zaharrak berreskuratzeko balio dute.

–Hotsen eragina gutxitzeko, ingurugiroaren gaineko eraginaren azterlanak behar denean eraiki behar diren hots pantailak garatu ditu, xehetasun handiz, guztira 3.202,5 metro karratu egiten

duzenak. N-1 errepideko eguneroko trafikoari buruzko gaurko datuen eta 5 edo 10 urteko epean aurreikusten den gehitzearen arabera, etxebizitzak dauden tokietan hotsak gutxitzeko neurri batzuk beharrezkoak izan litezke. Hala ere, benetako egoera egiaztatu ondoren egin beharko dira.

5. Ingurugiroa zaintzeko programa.

Eraginaren azterlanak bere ingurugiroa zaintzeko programa ere badu. Hona hemen horren puntu nabarmenak:

-Obra fasean indusketen eta edozein lur mugimenduren kontrol arkeologikoa, eta tunela induskatzean Murgilgo tuneleko ahoetako eta Altzania erreka ukipen eremuetan solidoen dekantazio baltsen eraginkortasunaren jarraipena.

-Obra fasean eta abian dagoenean Altzania erreka ibabidea ukituriko alderdietan egokitzen den begiratuko da.

-Obra bukatu ondoren esparru berriak landareztatze proiektuaren arabera landareztatuko diren eta horren eraginkortasuna nolakoa den egiaztatuko da.

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/10/6

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Gaizki atera zigun ekintza bat

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.

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.

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/10/6

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Lanak "orain"

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.



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!



Horrialde honek hemen zegoen:
<http://www.sindominio.net/fundamento/index2.php?I=eusk>

Azken modifikazioaren data: 2002/10/6

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Altsasuko udaletxeari salaketa bat

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 -> Etxegarateko autobidea, sarrera

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

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2002/10/6

[Imprimatu](#)

[E-mailez bidali](#)

Etxegarateko obreen bukaera dela eta komunikatua

Etxegarateko autibidearen inagurazioa dela eta (2002eko urrian), agintari ospetsuak bildu ziren ([hemen](#) ikusi dezakezue nola eman genuen berria Saltsa Berden). Han eman zenuten adierazpenak ikusi ondoren, komunikatu honek atera genuen.



Eskerrik asko agintari jaunak !!

Etxegarateko irekiera dela eta, gure agintariek ondoko adierazpenekin oparitu digute:

- "Autobiari esker gaur egungo errepidea eta inguruko eremuak herriko industri, merkatal eta zerbitzuak garatzeko erabili ahal izango dira..."
- "Berandu, bainan egin... egin da, orain dugu hau aprobetxatzeko erronka..."
- "Bikoizketa garrantzitsua da Euskal–Herriko komunikabideen hobekuntzarako..."

Ezin gara harritu hain pertsonai ospetsuak horrelako ideiekin ateratzea. Guri ere bururatu zaizkigu antzeko "adierazpeneren" bat:

- "Hamaika dira autobia honek eskaintzen dizkigun onurak. Orain ondo pasatzeko badugu gero eta azkarrago eta ugariago igarotzen diren kamioiei begira egotea..."
- "Autobia berri honi esker gure hiri txit goreneko industri eta ekonomi garapena gaur egun sinistezinak egiten zaizkigun mugetaraino hel daiteke. Behingoz, atzerapen kroniko honetatik irtetzeko aukera izango dugu!"
- "Eta libre dauden eremutan azpiegitura gehiago sor ditzakegu: aireportua, industriaguneak, hondakin nuklearren zabortegiak... gure umeak bertan jolas dezaten."

Hau dela eta, ezin gara gelditu gure agintari gorenei eskerrak eman gabe gure herri izkutua berritzeko erakusten ari diren interesagatik. Beraien autobiei esker, agintzen dizkiguten fabrika eta zerbitzuei esker, bizitza Altsasun gero eta hobetua izango da. Eta guzti hau, noski, ingurugiroari dagokion begirune osoa mantenduz.

Eskerrik asko ondoko belaunaldiei utzi nahi diezuen Altsasu honengatik.

Fundamento Orain -> Etxegarateko autobidea, sarrera

Fundamento Orain Taldea.

Horrialde honek hemen zegoen:

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

Azken modifikazioaren data: 2003/8/22