



Andoaingo Udala

BAZKARDON (ANDOAIN) A-15ETIK N-1ERA ZUZENEAN LOTZEKO BEGIZTAREN PROIEKTUA (GAKOA: 2-NC-12/2025). UDAL TXOSTENA

1.- Sarrera:

Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegituretako eta Lurralde Estrategiako foru diputatuak 2026ko ekainaren 11n emandako Aginduz jendaurrean jarri da *“Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua”* (2-NC-12/2025), *“Andoaingo lazoa”* izenez ezagutzen dena alegia, eta honekin batera, baita *Sorabillako N-I-445-2 bide adarrean biribilgunea egiteko proiektu berrikusia* ere (4-SV-15/2020 RP) (GAO 2026/06/23).

Bi proiektu hauek Andoaingo Bazkardo eta Sorabilla auzoen artean N-1 eta A-15 errepideak *“integratzeko”* planaren lehen bi esku hartzeak dira, zeinak gutxienez izapidetze fase ezberdinetan aurkitzen diren beste sei egitasmo ere barne hartzen dituen.

2026ko ekainaren 17ko Aldizkari Ofizialean argitaratutako Aginduak gainera entzunaldia ematen dio *“Andoaingo Udalari hogeita hamar egun balioduneko epean proiektuarekiko adostasun edo desadostasunaren berri eman eta egoki iritzitako alegazio edo iradokizunak aurkez ditzan”*, hau da, entzunaldiaren epea uztailaren 28an amaitzen da.

Beraz, txosten honen xedea *“Andoaingo lazoa”* (2-NC-12/2025) deritzon proiektuaren azterketa zehatza egitea da, proiektuak Andoaingo herrigunean eragingo dituen afekzioak eta haren balorazio orokorra barne hartuko ditu eta, indarrean diren lurralde antolamenduko tresnen zein udalerrri mailako plangintzaren testuinguruan, udalerrriaren garapen eremuan izan dezakeen eragina ere aztertuko du.

2.- Aurrekariak:

A-15 autobiarren eta N-1 errepide nazionalaren arteko lotunea Bazkardon (Andoain) Gipuzkoan trafikoa hardiena jasaten duen errepide-gunea da, eguneko batez besteko intentsitatea 70.000 ibilgailutik gorakoa baita, horietatik %20 inguru ibilgailu astunak direlarik.

Egoera horrek biztanleen osasunean eragin nabarmena duen kutsadura akustikoaren eta atmosferikoaren mailak sortzen ditu duela hamarkada batzuetatik hona, zehazki, 1970eko



Andoaingo Udala

hamarkadaren erdialdera N-1 errepidea Andoaingo eta beste hainbat udalerriren hiri-bilbeetatik kanporatu zenetik.

Nolanahi ere, A-15 autobia eta N-1 errepide nazionalaren arteko lotuneak egun Bazkardon duen trazadura 2011. urtean amaitutako eraikuntza lanen emaitza da eta, trafikoaren handitzearekin batera, biztanleen osasunarekiko afekzioak areagotu egin dira.

Horrela, 2011an bertan behin-betiko onartutako Andoaingo Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak (HAPO) «Kanpoko saihesbidea» deritzona aurreikusten du trafikoak eragindako arazoaren egiturazko konponbide gisa: trazadura berriak herrigunearen mendebaldera eramango luke bi errepideen elkargunea eta libre utziko luke gaur egun N-1 errepideak hartzen duen azalera hiri-, oinezko- eta mugikortasun jasangarriko erabileretarako.

Konponbide hori jasota geratu zen, halaber, Donostialdeko Lurralde Plan Partzialean (121/2016 DEKRETUA, uztailaren 27koa, Donostiako Eremu Funtzionalaren (Donostialdea-Bidasoa Beherea) Lurralde Plan Partziala behin betiko onartzen duena) eta bere garaian hiru administrazio eskudunek hartu zuten bere gain: Andoaingo Udalak, Gipuzkoako Foru Aldundiak (GFA) eta Eusko Jaurlaritzak (EJ).

Aitzitik, 2020an BIDEGI sozietate publikoak (GFA) *Bazkardon A-15 errepidearen eta N-1 errepidearen arteko lotura hobetzeko trazadura- eta eraikuntza-proiektua* idazteko zerbitzua lizitatu zuen (2020JKIR0007 espediente) eta 2022an *Bazkardon A-15 errepidearen lotura hobetzeko eta Andoaingo ingurunearekin integrazteko eraikuntza-proiektua* lizitatu zuen (2022JKIR0010 espediente), elkarbizitzarako “C-II alternatiba” garatzen zuena.

Azken proiektu hau jendaurrean jarri zuen Gipuzkoako Foru Aldundiak, Bide Azpiegituretako foru diputatuaren 2022ko ekainaren 29ko Aginduaren bidez, zegokion Ingurumen-inpaktuaren azterlanarekin batera, eta Andoaingo, Adunako eta Villabonako udalei entzunaldia eman zien proiektuarekiko adostasuna edo desadostasuna adieraz zezaten eta egoki iritzitako alegazioak edo iradokizunak egin zitzaten.

Aipatu entzunaldi epearen harira, Xabier Intxaurtza Hernandez Andoaingo udal arkitektoak txostena eman zuen 2022ko abuztuaren 10ean, proiektuaren deskribapena eta eragingo lituzkeen afekzioak zehaztasunez azaltzen dituen, eta txosten honen erreferentzia saihestezina izango dena.



Andoaingo Udala

Gauzak horrela, Bide Azpiegituretako foru diputatuaren 2023ko martxoaren 16ko 133-C/2023 Agindua bitartez, GFAk aurreko trazadura-proiektua (1-NC-36/2022-PT) izapidetzeari uko egin zion eta eraikuntza-proiektu berri bat idaztea erabaki zuen, “C-II alternatiba” delakoaren trazadura mantenduz, aginduak berak zerrendatzen zituen aldaketekin. Proiektu horrek ingurumen-inpaktuaren ebaluazio arrunta behar zuen onartu aurretik.

Azpimarratzekoa da 2023ko martxoko foru-aginduak ez zuela begizta edo “lazo” motako irtenbiderik aipatzen oraindik.

Bada, 2024. urtearen hasieran, Andoaingo Udalak A-15 eta N-1 errepideen arteko lotunea hobetzeko eta N-1 errepideak Andoain parean izango dituen eraginak aztertzeko azterlan konparatibo bat idazteko zerbitzua lizitatu zuen (2024AKM80002 espediente). Kontratu hori *SESTRA Ingeniería y Arquitectura, S.L.* sozietateari esleitu zitzaion 2024ko apirilaren 19an. Kontratu horren xede den alternatiben konparazio-azterlana 2025eko urtarrilean entregatu zitzaion Andoaingo Udalari eta txosten honen xede den azterketarako erreferentzia gisa ere baliatuko da.

Bitartean, 2024ko apirilean, GFAk “lazo” motako soluzioa hautatzeko erabaki teknikoa formalizatu zuen eta soluzio hori 1-ES-517/2024 erreferentzia duen 2024ko apirileko aurretiazko azterlanean islatu zen.

Azkenik, 2025eko martxoaren 19an, GFAko Bide Azpiegitura eta Lurralde Estrategia Sailak Bazkardon A-15/N-1 zuzeneko konexiorako begizta-proiektua idazteko zerbitzua lizitatu zuen (2-NC-12/2025-AT espediente). Kontratuaren xedea, Kontratazio Proposamenaren arabera (INT-PC-2025-0030 dokumentua), 2024ko apirileko azterlanean (1-ES-517/2024) aurreikusitako soluzioan oinarritutako eraikuntza-proiektu bat idaztea zen.

3.- Proiektuaren deskribapena:

Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegituretako eta Lurralde Estrategiako foru diputatuak 2026ko ekainaren 11n emandako Aginduz jendaurrean eta entzunaldi epean dagoen proiektuak (2-NC-12/2025) 2024ko apirilean burututako “A-15 eta N-1 errepideen arteko Begizta itxurako Adarraren Aurretiazko Azterlana, Bazkardon (Andoain)” azterlana du



Andoaingo Udala

oinarritzat eta, ondorioz, bere ezaugarri nagusiak ondorengoak dira (proiektuaren Memoriako

1.1.- Aurrekariak ataletik):

- *A-15 errepidearen egungo galtzada Tolosarako norabidean zabaltzea Leizotzeko lotuneko irteera-adarrean hasiko da.*
- *A-15 eta N-1 errepideen arteko lotunea Bazkardotik iparraldera egiten da, Oria ibaiaren eskuineko ertzean.*
- *Konexioaren tipologia "begizta motakoa" da. Gaur egungo A-15 errepidearen eskuinetik ateratzen den biaduktuak, egungo Bazkardoko biribilgunearen gainetik igotzen denak, zuzen jarraitzen du Oria ibaia zeharkatzeko, eta eskuinera biratzen du 270º-ko begizta batean, Lasartetik iristen den N-leko galtzadarekin bat egiteko.*
- *A-15 errepidetik Buruntzako lotunerako irteera A-15eko galtzadaren eskuinaldetik egingo da, eta A-15eko galtzadaren gainean gurutzatuko da goiko pasabide batetik.*
- *Lotura berriaren eremua Bazkardoko zuzengunean dagoen oinezkoentzako pasabidearen parera iritsi baino lehentxeago amaitzen da.*

Beraz, orain onartu den proiektuaren arabera, A-15 autobiarene eta N-1 errepide nazionalaren arteko lotune berriak hiru atal nagusi izango ditu:

1. *Leizotzeko lotuneko sarrera-adarretik abiatuta egungo bide-plataforma zabaltzearekin hasten da proiektua, eta horrek errege gehigarri bat sortzen du. Errege berri hori "Buruntzako biribilgunerako irteera-adar" berriaren hasierara arte luzatzen da, 930 metroko "txirikordatze-errege" sortuz, horietatik 270 Atorrasagastiko tunelaren barruan, irteera-adarraren hasiera tunelaren irteera-ahotik 240 metrora dagoelarik. Txirikordatze-errege hori egungo plataforman ezarri zen, lur-mugimendu txikiarekin eta garrantzi txikiko hormekin; izan ere, Atorrasagastiko tunelaren sekzioa eta "Buruntza Bidearen" goiko pasabidea Andoaingo saihezbidearen proiektuan dimentsionatu ziren, etorkizunean galtzadatik hirugarren errege bat egitea aurreikusita. (proiektuaren Memoriako 3.1.- Deskribapen orokorra ataletik)*

Lehen atal honek 1,520 kilometro inguruko luzera du beraz, eta 3 errege Buruntzako irteeraraino, "Andoaingo saihezbidearen proiektuan" aurreikusi bezala.

2. Lotunearen bigarren atala proiektuari begizta edo "lazo" izena ematen dion 720 metroko luzera eta bi errege dituen 13 baiko "biaduktu" edo zubibide nagusia da,



Andoaingo Udala

Buruntzako biribilgunea, N-1 errepidea birritan eta Oria ibaia beste 2 aldiz gainerik gurutzatzen dituen. Nolanahi ere, zubibidearen ardatza zuzena da lehen 280 metroetan eta gainontzeko 440 metroetan 85 metro inguruko barne erradioa duen 270°-ko biragunea osatzen du, Donostiatik datorren N-1 errepidearen adarrarekin lotura egin arte.

Zubibide nagusiak %2aren azpitik dagoen malda izango du ia osotasunean eta 24 metro inguruko altueran gaitutuko du Oria ibaiaren ibilgua lehen aldiz. Aitzitik, N-1 errepidearekin lotura egin aurretik, zubibidearen malda %7raino handitzen da 60 metro inguruko tartean eta egituraren azken estribuak, 3+210 puntuan, 1,20 metrotan soilik gaitutzen du Oria ibaiaren TR 500 urteko errepikatze-denborako uraldien maila.

3. Azkenik, *“hegoalderantz A-15 errepideko galtzada izango da, N-1 errepideko galtzadaren paraleloan, Lasarteko noranzkoan, eta A-15 errepidearen trazatu berriko galtzaden eta Lasartetik datorren N-1 errepidearen arteko elkargunearen zatia hasiko da, 150 metroko luzerarekin. Elkargunearekiko paraleloan doitzen dira: gaur egungoaren antzeko geometria duen N-1 errepidetik Bazkardorako irteera-adarra, Bazkardoko lotuneko Goiko Pasabidearen azpiko sektoreko erre, bazterbide eta erdibitzaileen zabalerak doituz, eta Bazkardotik hegoalderako N-1 errepidera sartzeko adar berria.*

Proiektatutako A-15 errepideko galtzada gaur egungo oinezkoentzako pasabidearen azpitik igarotzen da, eta dauden erre eta zabaleren banaketari egokitzen zaio”.

(proiektuaren Memoriako 3.1.- Deskribapen orokorra ataletik) (sic)

Hau da, zubibide nagusia amaitu ondoren A-15 autobidearen trazadura berriak bat egingo du Donostiatik datorren N-1 errepidearen adarrarekin eta 150 metro inguruko luzeran 4 erre izatetik 3 (?) erre izatera pasako da, Bazkardoko irteera eta sarrera ebazten diren aldi berean.

Zentzu horretan, Memoriako 3.6.- Sekzio motak atalak dio: *“Elkargunean”, Bazkardora sartzeko eta irteteko adarretan eta Bazkardoko lotunean, zabalera hauek doitu dira erabilgarri dauden zabaleretara: bazterbideak, erdibitzaileak, zerbitzu-bideak eta galtzada nagusiaren eta zerbitzu-bidearen arteko tartea.*

Bestalde, errepidearen diseinuko abiadura 100 km/ordukoa da oro har baina proiektuak ezartzen duen gehieneko abiadura 80 km/ordukoa da, eta zubibideak %7ko malda duen atalean



Andoaingo Udala

diseinuko abiadura 50 km/ordura murrizten da. Buruntzako adarrak ere 50 km/orduko gehieneko abiadura izango du.

Zentzu horretan, proiektuak 2028. urterako aurreikusten duen trafiko intentsitatea arestian aipatu 3 ataletan eta N-1eko “33 estazioaren” bi norabideetan ondorengoak dira:

Atala	IMD	IMDp	Astunen %
1 (A-15 Buruntzako irteeraraino)	17860	3929	22.0%
2 (A-15 zubibidea)	15647	4316	27.6%
3 (N-1/A-15 lotunea)	33783	6056	17.9%
4 (N-1 hegoalderantz)	18700	2311	12.4%
5 (N-1 iparralderantz)	15930	1969	12.4%

Txosten honen xede den proiektuaren beste ezaugarri garrantzitsu batzuk ondorengoak dira:

- Memoriako 3.8.2.- *Araudi hidraulikoa betetzea* atalak adierazten du: “GFAk Azterketa hidraulikoa bidali dio URari” non “profil berriak sartu dira proiektuan dagoen bidezubiaren euskarriak ezartzeko eremuetan, egiaztatzeko egitura berria ezartzeak ez diola eragiten Oria ibaiaren uholde-arriskuari ibaian gora. Azterlan hidrauliko hau 3. eranskin gisa erantsi da 6. Eranskinean”.

Gainera, proiektuaren 6. eranskineko 4. eranskina URA. Ur Agentziaren aldeko txostena da “Andoaingo (Gipuzkoa) udalerrian, Oria ibaiaren ur jabari publiko eta bi ertzetako polizia gunean, Bazkardon, A-15 eta N-1 errepideen arteko lotura zuzena egiten duen begitzaren biadukturako euskarriak jartzeari buruz aurkeztutako proposamenari”.

- Memoriako 3.9.- *Lurren mugimendua* atalak adierazten du induskatutako materialaren soberakinak, betelanetan berrerabilitakoa ebatzi ondoren, 52.800 m³ ingurukoa izango dela eta “obraren eremutik gertu dauden legeztatutako material geldoen biltegietara eramango” direla, gehiago zehaztu gabe.
- Memoriako 3.11.- *Pantaila akustikoak* atalak adierazten duenez, “9. eranskinean (ingurumen-dokumentua) jasotako azterlan akustikoan, pantaila akustikoak instalatzea proposatu den tarteak zehazten dira, eragin akustikoak areagotu ez daitezen”.



Andoaingo Udala

Bada, proiektuaren 9. Eranskina. Ingurumen-Inpaktuaren Azterlana agiriaren Apéndice 3. Estudio acústico delakoaren ondorio nagusiak hauek dira (gaztelera hutsez):

“De los niveles de ruido obtenidos se concluye que:

- *Actualmente la zona analizada presenta unos niveles de ruido elevados, como consecuencia del tráfico de la carretera N-1.*
- *A futuro se prevé que la situación acústica empeore, como consecuencia de un aumento del tráfico con respecto al actual que soportarán las vías analizadas.*
- *Como norma general, el Proyecto no supondrá un empeoramiento de la situación acústica, salvo:*
 - o *En la zona acústica residencial bajo el lazo, cuyo uso actual es industrial. No obstante, se prevé la expropiación de esta zona.*
 - o *En las fachadas de diferentes edificaciones.*

Horrela, azterlan akustikoan bertan ezarritako irizpideen arabera, proiektuak egoera akustikoa okerragotu ez dezan, pantailatze akustikoko neurri zuzentzaileak behar dituzten eraikuntzak ondorengoak dira:

1. *Ubalategi* baserria. Buruntza auzoa, 104.
2. *Ubalategiberri* baserria. Buruntza auzoa, z/g b.
3. *Telleria* etxea (*Lapurtxulo*). Buruntza auzoa, 147.
4. *Arrantzuko benta*. Buruntza auzoa, 9-10.
5. *Murkaio* baserria. Sorabilla auzoa, 255. Honentzat fatxadako isolamenduaren hobekuntza ere proposatzen du proiektuko azterlanak.

- **Memoriako 3.18.- Desjabetzeak eta kalte-ordainak** atalaren arabera, aipatu eraginak proiektuaren 10. eranskinean jasotzen dira eta horrela laburbildu daitezke:

- Desjabetzeak: 15.507,60 m²; horietatik 49,44 m² dira Andoaingo Udalarenak dira eta 662,29 m² Gipuzkoako Foru Aldundiarenak.
- Zortasunak: 1.911,31 m².
- Aldi baterako lur-hartzeak: 6.368,86 m²; horietatik 494,36 m² dira Andoaingo Udalarenak dira.
- Jabari publikoaren okupazioa: 2.074,67 m², titularra *URA. Ur Agentzia* delarik.



Andoaingo Udala

Horrela, *Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua* (2-NC-12/2025) delakoaren Gauzatze Materialaren Aurrekontua (PEM) 39.697.462,28 eurokoa da, eta aurrekontu orokorra beraz (BEZ barne) 57.160.375,95 eurokoa.

4.- Proiektuaren txertaketa indarreko plangintzan:

4.1.- Andoaingo udal plangintza (HAPO):

Andoaingo Udalbatzak behin betiko onartu zuen Andoaingo Hiri Antolaketako Plan Orokorraren Testu Bateratua (HAPO) 2011ko maiatzaren 19an (GAO 2011/06/10, 110. zenbakia), *Azpikolako* harrobirako aurreikusten ziren xedapenak etenda jarraitu zuten arren.

Txosten honen xede den proiektuak udal plangintzan dituen eragin sakonak aurrerago aztertuko dira baina indarreko Plan Orokorrak, bide-sare orokorren alorrean, 2007ko abenduaren 14ko haserako onespenetik jasotzen du *“N-1 errepidearen saihesbidearen trazatua eta lehendik dauden auzoekiko loturak”* txertatzeko erabakia eta *“aintzat hartu beharreko proiektu, proposamen edo obra”* berrien artean jasotzen du Aldundiaren *“N-1 errepidearen Saihesbidea egiteko Proiektua”*, *“udal barrutian eragin nabarmena”* duelako.

Horrela, Plan Orokorraren Memoriak, VII.- *HIRIGINTZA ANTOLAMENDURAKO IRIZPIDE ETA HELBURU OROKORRAK* kapituluan, adierazten du: *“Proposatutako edota gauzatzen ari den bide sistema –GI-131 errepidearen Saihesbidea eta N-1 errepidearen Saihesbidea– jadanik baden egituren txertatzea, auzo desberdinetarako irisgarritasuna hobetuz eta orain N-1 errepideak hartzen duen eremua berreskuratuz”*.

Zentzu horretan, VIII.- *HIRIGINTZA ANTOLAMENDUA* kapituluko VIII.6.- *Antolaketa mugikortasunaren arloan* atalak ere adierazten du: *“N-1 errepidearen Saihesbidea egiten denean, egungo bide ardatza hiri bide bihurtuko da oso-osorik, eta espazio handiak eta oinezko eta txirrindularientzako ibilbide ezin hobeak hartuko ditu. Adar honexek egituratuko du hirigune osoa, eta bertatik deribatuko dira auzoen arteko loturetarako eta landa ingurunera iristeko bidegurutzeak”*.

Are gehiago: *“Udalaz gaindiko mailan jasotako jarduketak honakoak dira: (...) N-1 errepidearen Saihesbidearen trazatua, erredakzio prozesuan dena. Lehen aipatutako bidearekiko loturaz, hiriarteko zein nazioarteko bide ardatz garrantzitsu hau hirigunearen*



Andoaingo Udala

kanpoalderantz eramatea ahalbidetuko du; horrenbestez, zaratak, kutsadura, hirigintzako hesia eta beste hainbat kendu ahal izango dira neurri batean; aldi berean, hiriak berreskuratu egingo du gaur egun N-1 errepideak okupatzen duen espazio garrantzitsua, hiri bide gisa, egungo bilbean txertaturik”.

Azkenik, Plan Orokorren *II.4 ZONAKATZE OROKORRA* planoak *E.1.-Bide sareak. Udalaz gaindiko sarea* bezala izendatzen du N-1 errepidearen saihebidetako hartutako trazadura eta eragindako lurzoru osoa.

Beraz, agerikoa den bezala, indarreko udal plangintzak ez du txosten honen xede den proiektua babesten, 2007. urtetik aurrera bere egiten baitu Aldundiaren “N-1 errepidearen Saihebidetako Proiektua”, nazioarteko bide ardatzaren trazadura Andoaingo hirigunearen mendebaldera lekualdatu eta egungo errepideak hartzen duen eremua hiri-bilbean txertatzeko.

Ez hori bakarrik, saihebidetako proiektua HAPOk proposatutako lurralde ereduaren eta antolamenduen funtsezko gidalerro bilakatzen da, aurrerago aztertuko dugun bezala.

4.2.- Donostialdeko Lurralde Plan Partziala (LPP):

121/2016 DEKRETUA, uztailaren 27koa, Donostiako Eremu Funtzionalaren (Donostialdea-Bidasoa Beherea) Lurralde Plan Partziala behin betiko onartzen duena.

Donostialdeko Lurralde Plan Partzialak, jada 2016. urtean behin betiko onartzen denean, bere egiten du N-1 errepidearen saihebidetako proiektua, *C-01. A-1 AUTOBIAREN TRAZADURA BERRIA ETA ZABALTZEA ANDOAINEN, BAZKARDO ETA SORABILLA ARTEAN* izenburupean.

Ez hori bakarrik, *A.I. Dokumentua: INFORMAZIOZKO AZTERKETA ETA PLANOAK* agiriko Memoriaren 2.6.- *GARRAIO ETA KOMUNIKABIDE SAREA* atalean adierazten du: “lurralde-antolamenduan eragina duten proiektu hauek ere aipatu behar dira: A-1 eta A-15 autobien arteko trazadura berria Bazkardo eta Sorabilla (Andoain) artean. A-1 eta A-15 autobien arteko Bazkardoko egungo lotunea hobetuko du, 2,8 km-ko luzetarako garapenarekin eta 300 metroko tunel batekin”.

Bada, LPPak egiten duen hautua ez da ustekabekoa, izan ere, *A.II. LURRALDEA ANTOLATZEKO ZEHAZTAPENAK ETA PROPOSAMENAK* agiriko Memoriaren 4.4.- *ERREPIDE SAREA* atalean zera baitio: “*Eremu Funtzionalerako mugikortasun-estrategia orokor gisa,*



Andoaingo Udala

zeharkaldiko trafikoak eta barneko joan-etorriko trafikoak pixkanaka bereiztea proposatzen da Lurralde Plan Partzialean. Estrategia hori neurri handi batean gauzatu da 2. ingurabidearen eta Urumeako autobiarene eraikuntzarekin (...) Estrategia hori osatu egin beharko da hiri-eremuen barnealdetik igarotzen diren ibilgailu astunen trafikoa pixkanaka murriztea ahalbidetuko duten beste esku-hartze batzuekin. Ildo horretan, ahaleginak egin beharko dira hiri-aglomerazioen barne-sarean trafiko astun hori sortzen duten elementu nagusiak ahalmen handiko bideetara zuzenean irits daitezen (igarotze trafikoarekiko komunikabideak), horretarako lotuneak hobetuta edo horien kopurua handituta, horrela lortuko baita zeharkaldiko trafikoak eta ibilgailu astunen trafikoak barneko joan-etorriko trafikoetatik bereiztea.

Eta ondoren: “Esku-hartze batzuk kanpoko irisgarritasun-sare orokorraren funtzionaltasuna optimizatzeko eragiketa osagarri gisa txertatu dira: A-1 autobiarene trazadura berria eta zabaltzea Andoainen, Bazkardo (A-15 /Urumeako autobiarene arteko lotura) eta Sorabilla (A-15 /Nafarroako autobiarene arteko lotura) artean”.

Ondorioz, Donostialdeko Lurralde Plan Partzialak (ere) ez du txosten honen xede den proiektua babesten, aitzitik, “Andoaingo lazoa” bezala ezagutzen den proiektua LPPk mugikortasunaren alorrean onartutako helburu eta irizpide nagusien aurka doala ondorioztatu behar dugu, indarreko lurralde antolamenduak ekidin asmo duen “trafikoaren gainjartzea” inon ez baita Bazkardon bezain bortitza eremu funtzional osoan.

4.3.- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorra, 2017-2028:

63/2020 DEKRETUA, maiatzaren 19koa, 2017-2028 aldirako Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorra onartzen duena.

EAEko Errepideen Plan Orokorra (2017-2028), 8.1 Lehentasunezko Intereseko Sarean jarduteko proposamenak atalean, adierazten du “N-I errepidean, lotuneak eraikitze eta/edo berrantolatze azpiprograman jarduketa puntualak planteatzen dira, A-15arekiko lotura hobetuz, Bazkardotik Tolosarako noranzkoan (Andoain), Lasarteko lotunearen birmoldaketa eta Irurako lotunearen laugarren adarra eraikiz”.

Eta agiriak berak definitzen du, obra nagusiko programaren barnean, aipatu azpiprograma; horrela: “Loturak eraikitzea eta/edo berrantolatzea: autobideetan, autobietan eta erre bikoitzeko errepideetan loturak eraikitzea eta/edo berrantolatzea”.



Andoaingo Udala

Nolanahi ere, 2,5 kilometrotik gorako luzera izango duen trazadura berri honen eraikuntzak nabarmen gainditzin du EAeko Errepideen Plan Orokorrak N-1 errepidearen eta A-15 autobidearen arteko “lotura hobetzeko” aurreikusten duen “jarduketa puntualaren” irismena eta egokiagoa litzateke obra nagusiko programaren barnean ageri den “*Azpiegitura berriak*” edo “*Ahalmena handitzea*” azpiprogrametan txertatzea; horrela definituak daude:

- *Azpiegitura berriak; azpiprograma honetan barnean hartzen dira gaur egun ez dagoen komunikazio-bide bat definitzea eta eraikitzea xede duten jardunak, edo gaur egun zerbitzuan dagoen komunikazio-bide baten trazadura independente bidez aldaketa funtzionala egitea xede duten jardunak.*
- *Ahalmena handitzea; azpiprograma honetan sartzen dira, batetik, ahalmen mugatuko errepideetan, autobiko ezaugarriak dituen galtzada bikoitza eraikitze lanak —oro har, egungo trazaduraren aldaketa handia ekarriko dute—, eta, bestetik, gehiegizko trafiko-eskaria duten ahalmen handiko errepideetan, bide-ahalmena handitzeko lanak, noranzko bikoitzean beste errei gehigarri bat, edo bi, erantsita —galtzada handituta, zerbitzu-bideak eraikita edo galtzada gehigarriak eraikita—.*

Zentzu horretan, Gipuzkoako Foru Aldundiko Diputatuen kontseiluak 2026ko apirilaren 14ko bileran hartutako erabakia (A.D. 19-C/2026) nabarmendu behar da, “*Bazkardon (Andoain) A-15 errepidetik N-1 errepidera zuzenean lotzeko begizta-proiektua idazteko zerbitzu-kontratua*” aldatzen duena, hain zuzen ere, proiektuaren ingurumen-inpaktua ebaluatzeko prozedura sinplifikatutik arruntera igaro delako, ingurumen organoaren aginduz.

Horrela, kontratuaren lizitazioa (Gakoa: 2-NC-12/2025-AT) arautu zuen Preskripzio Teknikoen Agiriak adierazten du: “*Proiektuari ingurumen-inpaktuaren ebaluazio sinplifikatua egin beharko zaio, hala agintzen baitu 10/2021 Legeak, abenduaren 9koak, Euskadiko Ingurumen Administrazioarenak, II.E eranskinean (ingurumen ebaluazio sinplifikatua behar duten proiektuak E7, 7.c) taldea): «3 km-tik beherako luzera jarraitu edo etenean herrietako saihezbideak eraikitzea, ibilbidea aldatzea, galtzada bikoitzea eta errepideetako, autobietako eta autobideetako plataformen zabal-guneak egitea».* Ondorioz, proiektuarekin batera, ingurumen azterketa bat egin beharko da, 10/2021 Legean xedatutakoa betetzeko. Azterlanak obraren esparrua jaso beharko du, sortuko diren eraginaren beren ondorioz komeni den eremu guztia sarturik horretan”.



Andoaingo Udala

Aitzitik, apirilaren 14ko erabakiak zehazki adierazten du: *“Proiektuaren idazketa aurreratu eta lotune berriaren trazadura behin betiko egokitu ondoren, kontratuaren arduradunak adierazi du kontratuan aurreikusitako ingurumen ebaluazioaren prozeduraren egokitasunari buruz kontsulta egin zaiola ingurumen erakundeari; eta, haren ustez, proiektuari ingurumen inpaktuaren ebaluazio arrunta egin behar zaio, Euskadiko Ingurumen Administrazioaren abenduaren 9ko 10/2021 Legearen II.D eranskineko (“Ingurumen-inpaktuaren ebaluazio arrunta behar duten proiektuak”) D.6 (6.a) taldearen (“Ibilbide berriko autobideak, autobiak eta errepide konbentzionalak eraikitzea”) kasuan sartuta dagoela iritzita”.*

Ondorioz, ingurumen organoaren ebazpenak iradokitzen du proiektua EAEko Errepideen Plan Orokorrak *“Azpiegitura berriak”* bezala definitutako azpiprograman txertatzen dela, eta ez aurreikusitako *“Lotuneak eraikitzeko eta/edo berrantolatzeko azpiprograman”*.

4.4.- Atalaren ondorioak:

Arestian adierazitakotik ondorioztatu behar dugu *“Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua”* (2-NC-12/2025) edo *“Andoaingo lazoa”* delakoak ez duela arauzko babesik ez Andoaingo udal plangintzan (*Andoaingo Hiri Antolaketako Plan Orokorren Testu Bateratua*), ez lurralde antolamenduan (*Donostialdeko Lurralde Plan Partziala*), ez eta plangintza sektorialean (EAEko Errepideen Hirugarren Plan Orokorra, Gipuzkoako Errepideen Plana behin betiko onartu gabe dagoelako).

Are gehiago, proiektuak ez du inolako aipamen edota ahaleginik egiten hautatu den konponbideak indarrean dagoen lurralde eta udal mailako plangintzan izan dezakeen txertaketa justifikatzeko, eta Ingurumen Inpaktuaren Azterlanak (9. Eranskina) ez du Andoaingo saihezbidearen proiektua, aipatu plangintzarekin batera indarrean dagoen konponbidea alegia, alternatiba edo hautabide gisa ere kontenplatzen.

Aurrekoaz gain, kontratazio-espedienteak, bai kontratazio-proposamenak (INT-PC-2025-0030), bai preskripzio teknikoen agiriak (PLT-C-2025-0007E), ez du EAEko Errepideen Plan Orokorri buruzko aipamenik egiten, ez eta Gipuzkoako Errepideen Lurralde Planari buruzkorik ere (behin betiko onartu gabe dago), hautatu den konponbidearen justifikazio gisa.

Ondorioz, gogorarazi behar dugu 2006ko ekainaren 6ko 1/2006 FORU DEKRETU ARAU-EMILEA, Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bateratua onartzekoa,



Andoaingo Udala

delakoak (GAO 2006ko ekainak 21, 117. zenbakia) 22. Artikuluan adierazten duena: *“Foru Aldundiak edo udalek eraiketa proiektuak onartzen dituztenez geroztik badute obrak berehala egiteko eskubidea, beti ere proiektuak goian adierazi bezala tramitatu badira. Obrak hasi ahal izango dira, baita indarrean dagoen hirigintza plangintzarekin desadostasunak egon arren ere, baldin eta proiektuak aurrera eramaten dituen jarduketak Gipuzkoako Errepide Planean aurreikusita badaude” eta “Gipuzkoako Errepide Planeko edo Errepideen Plan Orokorreko zehaztapenak aurrera eramateko egindako proiektuak bete beharrekoak izango dira udalen hirigintza proiektuak egiteko eta onartzeko orduan eta, desadostasunik egonez gero, haiek gainera egongo dira”.*

Bada, GFAk ez du ezarri kontratazio-espeditente osoan ez eta eraikuntza proiektuan zehar 1/2006 Foru Dekretu Arauemailea delakoaren 22.3 artikularen prebalentzia automatikoa gaitzen duen oinarri edo premisa osatzen duen Planarekiko lotura formalik.

5.- Proiektuaren azterketa eta balorazioa:

“Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua” edo *“Andoaingo lazoa”* Gipuzkoako Foru Aldundiaren “plan integral” zabalago baten lehen pausoa da, Aldundiak berak ezagutzera eman duenez, ondoren zerrendatzen diren egitasmoek osatzen dutena:

- (1) Lazoa: jendaurreko eta entzunaldi epean (2-NC-12/2025) (GAO 2026/06/17).
- (2) Mimendiko estaldura: proiektuaren idazketa lizitatuta.
- (3) SAPA-Bordaberri bide berria: proiektuaren idazketa lizitatuta.
- (4) Biribilgune eta irteera berria Karabanetan: proiektuaren idazketa lizitatuta.
- (5) Txistokiko irteera berria: proiektuaren idazketa lizitatuta.
- (6) Sorabillako biribilgune berria: jendaurreko eta entzunaldi epean (4-SV-15/2020 RP) (GAO 2026/06/23).
- (7) Zarataren aurkako neurriak. Babes akustikoa eta ingurumen-hobekuntzak: proiektuaren idazketa lizitatuta.
- (8) Sorabillako bide-txirikordatzaren hobekuntza: proiektuaren idazketa lizitatu gabe.



Andoaingo Udala

Aldundiaren beraren hitzetan, “plan integralak Bazkardo eta Sorabilla auzoen artean N-1 eta A-15 errepideak integratzea” du xede eta, zentzu horretan, deigarria da lazoaren proiektuaren Memoriako 1.1.- Aurrekariak atalak adierazten duena, hitzez hitz:

“2022ko martxoan “Bazkardon (Andoain) A-15 errepidearen eta N-I errepidearen arteko lotura hobetzeko trazadura-proiektua (1-NC-36/2022-PT)” idatzi zen. (...)

Martxoaren 16ko 133-C/2023 Foru Aginduen bidez, foru diputatuak jendaurreko informazioaren izapidea ebatzi zuen, izapidetzeari uko eginez, eta azalpen-zatian jasotako zehaztapenekin eraikuntza-proiektu bat idazteko agindu zuen. Zehaztapen horiek “Bazkardon A-15 errepidearen eta N-I errepidearen arteko lotura hobetzeko eta Andoainen inguruarekin bat egiteko eraikuntza-proiektu” batean islatu ziren (2-NC 51/2022). Proiektua handinahi handikoa zen eta hiru kilometroko tarte batean hainbat punturi irtenbidea ematen zien, hala nola; A-15eko bidegurutzea, N-I errepidearekin lotzeko bidezubiko adar berria hegoalderantz, bi errepideen arteko elkargunea, N-I errepidearen eta Oria ibaiaren artean geratzen den eremurako sarbideak (Sapa eremua), Mimendi inguruko zarata, N-I errepidearen bi ertzetan hiri-integrazioa, Txistokiko zubia egokitzea, karabanen irteera birsteinatzea, Ikastolako bihurgunea hobetzea (Allurralde), Sorabillara iristea...

Proiektuaren handinahiak eta haren afekzioek erabakiak hartzea eskatzen zuten, eta erabaki horiek, luzerako joko lukeen gogoeta sakona eskatzen zuten, bien bitartean, egungo konexioaren gaitasun-arazoak bere horretan dirau, eta egunero puntu horretatik igarotzen diren milaka pertsonen eragiten zaizkien kalteek ere bai. Egoera horren aurrean, egungo konexioaren funtzionaltasuna eta gaitasuna hobetuko dituen, inpaktu txikiko irtenbide bat bilatzeko beharra dago. Irtenbide honek, ezin ditu arriskuan jarri, Sorabillara heltzeko ibilbidea hobetu dezaketen gainerako hobekuntzak.”

Bada, proiektuak jasotzen duen arrazoibidea errotik errefusatu behar dugu, izan ere, txosten honen xede den “Andoaingo lazoa” deritzon proiektua onartzeak plan integralaren gainontzeko proiektu guztiak oinarrian baldintzatzen eta aurrez zehazten ditu, eta arestian aipatzen den “gogoeta sakona” hipotekatzen du, ezinezko edo/eta alferreko bihurtuz.

Azken batean, Aldundiaren “Plan integralak” arazo konplexu baina bakarrari eman nahi dio konponbidea, hau da, edukiera handiko bide-sarearen gaitasuna eta segurtasuna bermatzea.



Andoaingo Udala

N-1 eta A-15 errepideek, Bazkardo eta Sorabilla auzoen artean, Andoaingo herrigunean eta biztanleen osasunean eragiten dituzten kalteak saihestuz. Eta hori guztia proiektu bakar baten bidez (2-NC 51/2022) egin nahi izan zuen Aldundiak berak 2023. urtean, nabarmena den bezala, arazoaren konplexutasunak adar ugari dituen arren.

Zentzu horretan, deigarria da berriz ere lazoaren proiektuaren Memoriako 4.1.- *Herri Administrazioen Kontratuen Legearen Erregelamendu Orokorraren 1098/2001 Errege Dekretua betetzea* atalak esatea “1098/2001 Dekretuaren bidez indarrean dagoen Herri Administrazioen Kontratuei buruzko Legearen Erregelamendu Orokorraren 125. eta 127. artikuluetan azaldutakoaren arabera eta bertan esandakoa betez, adierazten da eraikuntza-proiektu hau obra oso bati buruzkoa dela”.

Aitzitik, aipatu lege xedapenak 127.1 artikuluan bertan adierazten du: “*Serán factores a considerar en la memoria los económicos, sociales, administrativos y estéticos, así como las justificaciones de la solución adoptada en sus aspectos técnico funcional y económico y de las características de todas las unidades de obra proyectadas*”, baina “Andoaingo lazoa” deritzon proiektuak nekez justifika dezake hautatu den konponbideak nola erdietsiko dituen plan integralaren adarkadura ugari bezain anitzak, bere onarpenarekin guztiak baldintzatzen eta hipotekatzen dituen arren.

Ondorioz, ezinezkoa da “plan integrala” osatzen duten proiektuen azterketa isolatua egitea, 8 proiektuak guztiz elkarren mendekoak baitira. Plana zatikatzeak konponbide integralari buruzko eztabaida eragozten eta hipotekatzen du, eta proiektu guztiak aldi berean eskuragarri ez izateak herritarren informaziorako eta partaidetzarako eskubidea urratzen du.

Hala ere, “Andoaingo lazoa” deritzon proiektuaren eta “Plan integral” osoaren azterketa arrazoitua egiten saiatuko gara hurrengo atalean.

5.1.- Errepidearen gaitasuna eta segurtasuna:

57.160.375,95 euroko aurrekontu orokorra (BEZ barne) eta Gipuzkoako edukiera handiko bide-sarearentzat tamainako garrantzia duen proiektuak zehaztasunez azaldu beharko luke azpiegitura berriaren eraikuntzak zertan eragingo dion egun (dirudienez) hain jasanezina den trafikoaren egoerari eta nola konponduko dituen “*ordu jakin batzuetan Atorrasagastiko tunelera iristen diren auto-ilarak*”. Edo gutxienez, berariaz adierazi beharko luke zein den



Andoaingo Udala

proiektuak azpiegitura berriari ezartzen dion helburua, hau da, Aldundiaren beraren hitzetan, “*auto-ilarak desagerraraztea*” (guztiz?) edo “*auto-ilarak murriztea*” (zenbateraino?) den helburua, epe jakin batean inbertsioaren emaitzak ebaluatu eta “konponbidearen” arrakasta edo porrota baloratu ahal izateko.

Bada, “*Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua*” (2-NC-12/2025) osatzen duten agiri ugarien artean ez dugu arestian aipatuaren antzeko informaziorik aurkitu, ez eta, adibidez, lotura berriak Lasartetik datorren N-1 errepidean izango duen eraginaren inguruko azterketarik. Aipamen bat bera ere ez.

Aitzitik, azpiegitura berriak jasango duen trafikoaren inguruko informazioa ezagutzeko Memoriaren 3.4.- *Trafikoa* atalera joan behar dugu non, txosten honen 5. kapituluaz azaldu bezala, 2028. urterako aurreikusten den trafiko intentsitatearen berri ematen den, baina soil-soilik hurrengo atalean (3.5) errepideak izan behar dituen “zoruak eta zoladurak” definitzeko.

Beraz, proiektuak ez digu azaltzen nola bideratuko duen azpiegitura berriak 2028. urterako aurreikusten den trafiko intentsitatea, auto-ilarak guztiz desagertuko ote diren edota “puntako orduetan” (zein dira?) noraino iritsiko diren, edo/eta zertan handitzen duen “lazoak” bidearen segurtasuna (ez du egungo istripu edo gertakari kopuruaren berri ere ematen).

Hau da, Aldundiak onartutako proiektuaren arabera, “Andoaingo lazoaren” onura edo hobekuntza guztiak loturaren diseinu berriaren berezko egokitasunari eskaini beharreko “fedea ariketa” batean oinarritzen dira.

Aipatu gai guztien inguruko azterketa bat topatzeko, Andoaingo Udalak 2024. urtearen hasieran, A-15 eta N-1 errepideen arteko lotunea hobetzeko eta N-1 errepideak Andoaingo parean izango dituen eraginak aztertzeko kontratatu zuen azterlan konparatibora jo behar dugu (2024AKM80002 espedientea).

“*Bazkardon A-15 eta N-1 errepideen arteko lotunea eta N-1ek Andoaingoan dituen eraginak hobetzeko aukeren azterketa konparatiboa*” SESTRA Ingeniería y Arquitectura, S.L. sozietateak idatzi zuen eta 2025eko urtarrilean eman zion Andoaingo Udalari; azterlanak 3 alternatiba edo hautabide alderatzen zituen, alegia:

- 1. Alternatiba: korridore berria edo “Saihesbidea” deritzona, SESTRAk azterketa prozesuan bertan txertatutako zenbait aldaketa jasotzen zituena, indarreko Plan



Andoaingo Udala

Hidrologikoa betetzeko hobekuntzak tartean, eta indarreko udal zein lurralde plangintzak gaur egun ere bere egiten duena.

- 2. Alternatiba: egungo korridorea edo "Bizikidetz" konponbidea, C-II izeneko, hau ere azterketa prozesuan txertatutako zenbait hobekuntza jasotzen zituena, besteren artean, orain onartu den "lazoaren" konponbidea bere eginez eta, funtsean, aurkeztu berri den "plan integrala" osatzen duena.
- 3. Alternatiba: edo "konponbide mistoa", beste bi aukeren arteko erdibideko konponbide berri bat sortu eta jasotzen zuena.

Bada, aipatu azterlan konparatiboak "Saihesbidea" modu nabarmenean hobesten du alor teknikoan, "laoa" bere baitan jasotzen duten beste bien aurretik; interesgarria izan daiteke une honetan azterlanaren emaitzak gogoratzeari (azterlanaren 7. eranskina.- Alternatiben Irizpide Anitzeko Azterketa agiritik):

VALORACIÓN DEL CAPITULO 1.- CAMPOS TÉCNICO - RED FORAL DE CARRETERAS							
Valoraciones subcapítulos	Pesos	Alternativa 1		Alternativa 2		Alternativa 3	
		NETO	PONDERADO	NETO	PONDERADO	NETO	PONDERADO
1.1.- Seguridad	25	0,61	0,15	0,54	0,14	0,40	0,10
1.2.-Riesgo geotécnico	5	0,34	0,02	0,86	0,04	0,37	0,02
1.3.-Riesgos estructurales	5	0,65	0,03	0,45	0,02	0,60	0,03
1.4.-Funcionalidad	15	0,67	0,10	0,34	0,05	0,57	0,09
1.5.-Dificultades constructivas	10	0,82	0,08	0,81	0,08	0,65	0,07
1.6.-Nivel de Servicio - IHS/C	35	0,66	0,23	0,34	0,12	0,49	0,17
1.7.-Dificultad de la explotación	5	0,29	0,01	0,86	0,04	0,57	0,03
		SUMA	0,62	SUMA	0,49	SUMA	0,51

Beraz, "laoa" eta "plan integrala" barne hartzen dituen 2. Alternatiba aukerarik eskasena da ikuspegi teknikitik, are gehiago, "1.1.- Segurtasuna", "1.4.- Funtzionaltasuna" eta "1.6.- Zerbitzu maila" ataletan 3tik 1,29ko balorazioa lortzen du, hau da, suspentso garbia.

Bereziki deigarria da "1.6.- Zerbitzu maila" atala, "zerbitzuaren ordutegi-intentsitatea" (IHS) eta "errepidearen gaitasuna" (C) aldagaien arteko erlazioa edo zatidura bezala definitzen dena. Bada, 2. Alternatibak ($3.230 / 4.872 =$) 0,66ko erlazioa lortzen du atal honetan eta D



Andoaingo Udala

motako errepide gisa sailkatzen da proiektutik bertatik. Aipa dezagun, soil soilik, “Saihesbidea” alternatibaren $IHS/C = 0,41$ dela eta bere zerbitzu maila C.

Aztertutako bibliografiaren arabera, D zerbitzu-mailak trafikoaren dentsitate handia baina egonkorra adierazten du. Abiadura jaisten hasten da, maniobratzeko askatasuna oso mugatuta dago, eta gidariak tentsioa, deserosotasuna edo atzerapenak sumatzen hasten dira. Puntako orduetarako baldintza onargarria da, baina pilaketatik oso gertu dago.

Gainera, Proiektuko Memoriaren 3.4 atalak aurreikusi bezala urtero trafikoa %1,44 inguru hazten bada, 20 urteko epean 2. Alternatiban jasotako trazadurak bere gehieneko gaitasuna gaindituko du eta, ondorioz, NORMA 3.1-IC de la Instrucción de carreteras (Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero) delakoa urratzen du.

Nolanahi ere, azterlan konparatiboa alternatiba edo hautabidearen konponbide osoari dagokio eta lazoaren proiektuko ezaugarri eztabaidagarri eta kaltegarrienak alboratzen ditu, hala nola, N-1 errepidearekin lotura egin aurretik zubibideak 60 metro inguruko tartean duen %7rainoko malda, lazoak duen 85 metroko erradio kritikoa, lazoan abiadura 50 km/ordura murrizteak eragingo duen “akordeoi-efektua” (Sorabillako radarraren parean bezalatsu), eta abar. Beraz, ez dirudi “Andoaingo lazoak” etorkizun hurbilean auto-pilaketak ekidingo dituenik, ez eta errepide sarearen gutxieneko zerbitzu maila, Bazkardo eta Sorabilla artean, bermatua dagoenik araudiak ezarritako “zerumuga-urtean”.

5.2.- Andoaingo herrigunearekiko eta haren garapenarekiko eragina:

Ezarri da jada lehenago ere “Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua” (2-NC-12/2025) edo “Andoaingo lazoa” deritzonak guztiz baldintzatzen eta hipotekatzen duela N-1 errepideak Andoainen, Bazkardo eta Sorabilla auzoen artean, izango duen trazadura. Izan ere, Aldundiak aurkeztu berri duen “plan integralak” bere egiten baitu oro har 2022ko “Bizikidetza” konponbidea, C-II izenekoa, eta horrela N-1 errepidearen egungo trazadura betikitzen du, indarreko udal zein lurralde plangintzak jasotzen duten “Saihesbidea” alternatiba baztertuz.

Beraz, “plan integral” berriak ondoren zehatzago aztertuko diren azaleko aldaketa edota “hobekuntzak” jasotzen ditun arren, gure egin behar dugu Xabier Intxaurza Hernández udal arkitektoak 2022ko abuztuaren 10ean emandako txostenaren “2.a. Gogoeta orokorrak” atala,



Andoaingo Udala

eta bereziki (gaztelera jatorrizkoan): *“La ejecución de las previsiones contenidas en el “Proyecto de trazado para la mejora de la conexión de la A-15 con la N-1 en Bazkardo” supone acentuar y perpetuar indefinidamente la problemática de interferencias y afecciones existentes en la trama urbana y red viaria local del municipio (...)”, eta gehiago, “La travesía de la N-1 a su paso por Andoain genera un fortísimo efecto barrera que cercena e impide la vertebración y permeabilidad del territorio municipal y de las diferentes piezas urbanas existentes a ambos lados de la citada infraestructura, generando a su vez unos niveles de contaminación acústica y atmosférica en las zonas colindantes muy por encima de los establecidos en la normativa vigente en materia de acústica o de calidad del aire”.*

Bada, “Andoaingo lazoa” deritzon proiektuaren onarpenak berarekin dakarren bide-sarearen trazadura orokorrak ez ditu aipatu gogoetak ezertxo ere desitxuratzen eta osoko emendakina suposatzen du indarreko Plan Orokorrak (HAPO) ezartzen duen hirigintza antolamenduarentzat, besteren artean, “VIII.1.- Lurraldean esku hartzeko eredua” atalean zera baitio (gaztelera jatorrizkoan, itzulpena ulertezina delako): *“dos proyectos en curso que marcarán de manera definitiva la configuración del territorio: el proyecto de la Variante de la GI-131 en ejecución, (...) y el proyecto de la Variante de la N-1 a su paso por el núcleo urbano que se desplaza hacia la parte baja de la ladera del barrio rural de Sorabilla. Estas actuaciones aportan de manera definitiva unas comunicaciones interurbanas desligadas del ámbito puramente ciudadano y accesos viarios adecuados a cada implantación, (...); y permite con los desdoblamientos el recuperar la actual GI-131, Ama Kándida etorbidea, Gudarien etorbidea y el tramo de la N-1 a su paso por el núcleo urbano, como viales urbanos estructurantes y parte integrante en su configuración y reordenación de la trama urbana”.*

Eta: *“iniciativas estratégicas (...) que condiciona(n) de forma determinante la estructura y la ocupación posible de los nuevos desarrollos en respuesta a las necesidades de expansión propias de un municipio en proceso de crecimiento continuo en cuanto a población y necesidades de nuevas zonas para usos residenciales y actividades económicas”.*

Hau da, “Andoaingo lazoa” deritzon proiektuaren onarpenak azken 15 urteetan (gutxienez) udalerraren hirigintza antolamendua gidatu duten egiturazko irizpideen baliogabetzea dakar eta Andoaingo udalerraren etorkizuneko garapen orekatua eragozten du, ondoren arrazoituko den bezala.



Andoaingo Udala

a) Hesi-efektua:

N-1 errepideak Andoainen, Bazkardo eta Sorabilla auzoen artean dagoen 3 km-ko tartean eragiten duen hesi-efektua begi-bistakoa eta uka ezina da.

N-1 errepidearen egungo trazadurak, “lazoak” betikotuko duena, hiri-bilbearen jarraitutasuna eta atal ezberdinen egituraketa eragozten du eta, Oria ibaiaren ibilguarekin batera, egun erabilera ezberdina duten baina garapenerako adierazgarriak diren “hiri-uharteak” sortzen ditu:

- Iparraldean, Bazkardoko “uharteak”, egun erabilera industrialak (*SAPA* eta abar) eta *Calonge*-ko auzunea barne hartzen ditu, baina HAPOk bizitegi erabilerrara zuzentzen du eta 23. *HEA – BAZKARDO* hirigintza-eremuan udalerrri osoko bizitegi-programaren laurdena (%24,74) antolatzen du.
- Hegoalderago, Allurraldeko “uharteak” udalerriko kirol- eta hezkuntza-ekipamendu nagusiak barne hartzen ditu eta HAPOk haien handitzea eta hedapena aurreikusten du 22. *HEA – ALLURRALDE* hirigintza-eremuan, N-1 errepidearen trazadura aldaketa (*Saihesbidea*) baliatuz.
- Hego-mendebaldean, Azelaingo “uharteak”, HAPOk egungo industria erabilerrak finkatzen ditu (29. *HEA – AZELAIN*) eta ibai-ertzeko Espazio Librean Sistema Orokorra (ELSO) aurreikusten du 42. *HEA – ERROTA PARKEA* hirigintza-eremuan.

Badira halaber, Oria ibaiaren zein N-1 errepidearen mendebaldera kokatzen diren “hiriko piezak” ere, hala nola:

- Bordaberri industrialdea (*COMAQ, Itsasmendi Karabanak* eta abar), HAPOk hein handi batean 31. *HEA – BORDABERRI* hirigintza-eremuaren bidez finkatzen du eta 52. *HEA – BORDABERRI AZPI* hirigintza-eremuan handitzen du.
- Sorabilla auzoa, bizitegi-erabilera du eta HAPOk 20. *HEA – SORABILLA* eta 21. *HEA – ERROTAGAIN* hirigintza-eremuen bidez finkatzen du.

Gauzak horrela, Aldundiak orain aurkeztutako “Plan integralak”, “lazoak” bere baitan hartzen duenak, ez du aipatu “hesi-efektua” gainditzeko lotura berririk proposatzen



Andoaingo Udala

eta Mimendi kalearen parean aurreikusten den “estaldurak” ez du “hiriko pieza” ezberdinen arteko zeharkako komunikazioa bermatzeko gaitasunik.

Batetik, “hesi-efektua” sortzen duen N-1 errepideak 3 km inguruko luzera du Bazkardo eta Sorabilla artean eta Mimendiko “estaldurak” 300 metro inguruko luzera izango du soilik (%10), gainontzeko %90arentzat egungo egoera betikitzen delarik.

Bestetik, aipatu “estaldurak” 7,5 metro inguruko altuera izango du eta sortuko den “zokaloak” ez du bermatzen espazio publikoaren kalitatea eta jarraitutasuna, ezta oinezkoen zeharkako komunikazio irisgarria ere, bitarteko mekanikoen laguntzaz ez bada.

Gainera, N-1 errepideari eta “estaldurari” paralelo sortuko den *SAPA-Bordaberri* ibilgailuen ardatza egungoari batuko zaion “hesi” berri bat izango da, “herri-bidetik” gutxi eta trafiko ugaria izango baitu.

Azkenik, A-15 autobidearen eraikuntzari esker (ez dezagun ahaztu) Ama Kandida etorbidekoa izan da Andoaingo herriguneak Plan Orokorraren indarraldian ezagutu duen garapen garrantzitsuenetakoa, baita interesgarrienetakoa ere, bertan antolatu eta sustatu den erabilera nahasketa orekatuagatik. Bada, A-15 autobidearen eta N-1 errepidearen lotuneko “lazoak” zein Mimendiko “estaldurak” Ama Kandida etorbidearen errematea eta integrazioa eragozten dute.

Aldiz, udal plangintzak funtzionala bezain dotorea den errematea ematen dio aipatu ardatzari, eta harekin hiri-bilbeari, “hiriko pieza” ezberdinen integrazioa bermatuz, tartean, baita 23. *HEA – BAZKARDO* hirigintza-eremuarena ere. Beste horrenbeste esan daiteke lehen aipatutako “hiri-uharteen” edota egun mendebaldera isolatuak geratzen diren “hiriko piezen” inguruan.

Zentzu horretan, gogora dezagun SESTRAk 2025ean emandako “*Bazkardon A-15 eta N-1 errepideen arteko lotunea eta N-1ek Andoainan dituen eraginak hobetzeko aukeren azterketa konparatiboa*” delakoak %9ko zeharkako iragazkortasuna aitortzen ziola “lazoak” barne hartzen duen 2. Alternatibari, eta %65ekoa aldiz “Saihesbidea” barne hartzen zuen 1. Alternatibari. Eta orain proposatu den Mimendiko “estaldurak” ez du aipatu balorazioa funtsean aldatzen.



Andoaingo Udala

b) Trafikoen gainjartzea:

N-1 errepidearen egungo trazadurak Andoaingo herrigunean eragiten duen afekziorik garrantzitsuenetakoa mota ezberdinetako trafikoen gainjartzetik dator, hau da, udal mailako mugikortasuna eskualde mailako eta nazioarteko trafikoarekin nahasten da, HAPOko 23. HEA – BAZKARDO hirigintza-eremuaren eta Andoaingo hiri-bilbearen arteko bide-konexioa N-1 eta A-15 errepideen arteko lotunetik edo N-1 errepidetik egin behar baita derrigorrez, Txistoki eta Bazkardo eremuen arteko hiri-trafikoa bezalaxe.

Esanguratsua da baita ere iparralderantz doan N-1 errepidearen Mimendiko zatia, non trafiko dentsitate handia, tokiko eta udalaz gaindiko trafikoen nahasketa eta txirikordatzea, N-1/A-15 errepidearen arteko dibergentzia eta hiriarteko autobusaren geralekua elkartzen diren, N-1 errepidera irteteko errei oso motzarekin.

Zentzu horretan, Xabier Intxaurza Hernández udal arkitektoak 2022ko abuztuaren 10ean emandako txostenak zera dio "Bizikidetza" proiektuari buruz: *"El proyecto deja asimismo sin resolver la problemática de las interferencias existentes entre la red viaria local y la supramunicipal (...)".*

Orain onartutako eta txosten honen xede den *"Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua"* delakoak arinduko du hein batean egun Bazkardoko biribilgunean ematen den trafikoen gainjartzea, lotuneko pilaketak ekiditeko Bazkardoko irteera eta biribilgunea erabiltzen duten gidariena alegia, beti ere, "lazoak" auto pilaketa horiek ekiditea lortzen badu (nekez lortuko duena).

Nolanahi ere, Aldundiaren "plan integralak" ez du tokiko eta udalerriaz gaindiko trafikoak bereizteko sakoneko erabakirik hartzen, udalerriko *"barne-mugikortasuna"* hobetzeko 3 esku-hartze proposatzen dituen arren, alegia: SAPA-Bordaberri bide berria, *Itsasmendi Karabanak* inguruko biribilgune eta irteera berria, eta Txistokiko sarrera berria.

Aldundiak berak zabaldutako azalpenaren arabera, *"Andoain udalerrri luzexka da, eta irteerak muturretan bakarrik ditu (Bazkardo eta Sorabilla). Herritar askok herri osoa zeharkatu behar dute N-1 edo A-15 errepidera iristeko, horrek sortzen dituen trabekin.*



Andoaingo Udala

Karabanetako biribilgune berriak irteera nagusia sortzen du (Tolosarantz), udalerri osoko mugikortasuna orekatzeko. Distantziak murriztea, trafiko fluxuak hobeto banatzea eta Sorabilla arintzea suposatuko du. (...)

Azken batean, Aldundiaren proposamenak N-1 errepidearekiko sarrera-irteera “integral” berri bat sortu nahi du “udalerri luzexka” deitzen duen horren erdialdean, herri barneko trafikoa ekidin eta bi muturretako lotuneak (Bazkardo eta Sorabilla) arindu asmoz. Pitzadurarik gabeko plana dirudi baina iruzkin batzuk merezi ditu:

- Proposamenak N-1 errepideak egun Bordaberri poligonora duen irteera zuzena ezabatzen du eta Donostiatik datozen autoek Bazkardoko lotunea eta N-1 errepideari paralelo joango den SAPA-Bordaberri bide berria erabili beharko dute biribilgune berrira eta aipatu poligonora iristeko.
- Ondorioz, SAPA-Bordaberri bide berriak bide-azpiegitura izaera nabarmena duten bi biribilgune lotuko ditu, Bazkardokoa eta Bordaberriko biribilgune berria alegia, eta horregatik diogu “herri-bidetik” gutxi eta trafiko ugaria izango duela, autobide bateko zerbitzu-bidearen antza hartuko baitu hiri-bilbeko kalearena baino gehiago.
- Bide batez, Bordaberriko biribilgune berriak *Itsasmendi Karabanak* enpresaren egungo kokapena okupatzen du bete betean eta SAPA-Bordaberri bide berriak, gutxienez, *Aizpurua* zerrategiaren lekualdatzea ere eragingo du.
- Bestalde, iparralderantz doazen ibilgailuentzat Txistokin sortzen den sarrera (ez irteera) berriak zuzenean eragiten dio Aita Larramendi Ikastolaren jolas guneari, egun jasaten dituen muturreko afekzioak handituz. Gainera, “plan integrala” zatikatzearen erruz, ezin da jakin nola egingo duen bat sarrera berri honek egungo bide-sarearekin Txistoki pasealekuan, itxura guztien arabera, Dr. Huizi kalearen magalari eta Gurutze Gorriaren egoitzari modu kritikoan eragingo dien arren.
- Aldiz, proposamenak ez du Txistoki pasealekuak N-1 errepidera duen irteeran esku-hartzen eta, aitzitik, N-1 errepidearen Mimendiko zatian ematen den nahaspila betikitzen du. Are gehiago, errepidea estali egiten du zati horretan, trafikoari zailtasunak gehituz.



Andoaingo Udala

- Nolanahi ere, Aldundiaren “Plan integralak” proposatzen duen bide-sare berriak 4 aldiz gurutzatzen du Oria ibaia: “lazoak” birritan, SAPA-Bordaberri bideak behin eta Txistokiko sarrera berriak beste behin. Interesgarria izango da beste kasu batzuetan hain zorrotza den *URA. Ur Agentzia* delakoak kasu honetan hartzen duen jarrera ikustea.

Beraz, beste behin ere, trafiko ezberdinen gainjartzea konpontzeko hiri-bilbearen barruan bide-azpiegitura izaera duten elementuak txertatzea erabaki da, kanpoko trafikoak hirikoetatik benetan bereizteko irtenbide erabakigarriari aurre egin gabe.

Aldiz, indarreko lurralde antolamenduak (LPP) zein udal plangintzak (HAPO) aurreikusten duten “Saihesbidea” alternatibak aipatu trafikoen benetako segregazioa bermatu eta, egungo N-1 errepidea berreskuratuz, “hiriko pieza” ezberdinen erabilera nahasketa artikulatuko luke, orain bai, “herri osoa zeharkatu” beharrik gabe, “distantziak murriztea, trafiko fluxuak hobeto banatzea eta Sorabilla arintzea” lortzen delarik.

Zentzu horretan, SESTRAK 2025ean emandako azterlan konparatiboak 0,74 puntutan baloratzen du “Saihesbidea” alternatiba *“1.4.- Funtzionaltasuna”* ataleko *“Generación de vías complementarias. (Rondas urbanas)”* kontzeptuan eta 0,28 “lazoak” barne hartzen duen 2. Alternatiba edo “Bizikidetza” konponbidea deritzona, eta orain egindako aldaketek ez dute balorazioa gehiegi aldatzen.

c) Etxebizitza programa:

Lehenago ere aipatu den bezala, indarreko Plan Orokorrak 510 etxebizitza berri antolatzen ditu egun industria erabilera duen 23. HEA – BAZKARDO hirigintza-eremuan, hau da, udalerri osoko bizitegi-programaren laurdena (%24,74) ia.

Bizitegi-garapen berri hau A-15 autobidearen saihesbidea burutzeari esker Ama Kandida etorbidearen inguruan 3 hirigintza-eremuetan antolatutako beste 488 etxebizitza berrien jarraipena da, guztien artean udalerri osoko bizitegi-programaren %48,42 batzen dutelarik.

Zentzu horretan, Xabier Intxaurza Hernández udal arkitektoak “Bizikidetza” proiektuari buruz 2022ko abuztuaren 10ean emandako txostenak indarrean jarraitzen du, eta



Andoaingo Udala

zera dio, hitzez hitz (gazteleraz jatorrizkoan): “Las previsiones del proyecto hipotecan además completamente el desarrollo urbanístico residencial previsto en el vigente PGOU para el ámbito AIU-23 Bazkardo, para el cual se prevé su completa regeneración y renovación urbana mediante el traslado de las instalaciones de la empresa SAPA al nuevo ámbito de actividades económicas AIU-51 Antzizu y la creación de un nuevo ámbito residencial, con 66.200 m²(t) de uso residencial (unas 600 viviendas), además de diversos usos terciarios:

- Dicha actuación urbanística fue contemplada en el vigente PGOU como consecuencia del escenario generado por la previsión de la DFG de la ejecución de la variante de la N-1 a su paso por Andoain, con la previsión de conversión de la actual N-1 en un vial urbano.

Ello posibilitaba, además de la supresión de toda la problemática generada hasta ahora en la zona por la N-1, la completa integración y vertebración del citado ámbito en la trama urbana existente, así como su regeneración y renovación urbana mediante la reconsideración del uso global del mismo, dadas sus características y potencialidad para acoger usos residenciales u otros compatibles con los mismos: colindancia con la trama residencial existente, topografía relativamente llana, ubicación en la zona baja del municipio y capacidad de acogida para una ordenación residencial de media–alta densidad, posibilitando la creación de una pieza de ciudad compacta y plurifuncional.

- La actuación urbanística prevista en el ámbito AIU-23 resulta una de las más importantes dentro de las previstas en el PGOU, tanto en lo que a número de nuevas viviendas se refiere, como por lo que la misma conlleva de posibilidades de regeneración e integración de dicha pieza en la trama urbana, pudiendo considerarse dicho ámbito como el ensanche natural de Andoain. El PGOU condiciona en todo caso el desarrollo urbanístico del ámbito a la efectiva ejecución de la variante de la N-1 y a la reconversión de la actual N-1 en un vial urbano. Cabe señalar en este sentido que el PGOU, que recoge en su integridad las previsiones del Proyecto de Trazado de la variante de la N-1 aprobado por acuerdo del Consejo de Diputados de fecha 21 de diciembre de 2010, fue objeto del preceptivo informe favorable por parte del Departamento de Infraestructuras



Andoaingo Udala

Viarias de la DFG, encontrándose el Proyecto Constructivo de la citada variante en fase de redacción en el momento de la aprobación definitiva del texto refundido del PGOU (19/05/2011).

- Con el fin de impulsar el desarrollo urbanístico del ámbito AIU-23 Bazkardo, el Ayuntamiento de Andoain y la mercantil SAPA, propietaria mayoritaria de los suelos del citado ámbito, suscribieron con fecha 29/03/2007 un convenio urbanístico relativo a las condiciones para el desarrollo urbanístico del mismo. En el mismo y entre otras cuestiones, la empresa SAPA se comprometía a trasladar sus actuales instalaciones al nuevo ámbito de actividades económicas AIU-51 Antzizu, así como a elaborar el planeamiento pormenorizado de los ámbitos AIU-23 Bazkardo y AIU-51 Antzizu. Hasta la presente fecha, la mercantil SAPA ha promovido el Plan Parcial y PAU del ámbito AIU-51 Antzizu, a donde tiene previsto trasladar sus instalaciones, contando el citado planeamiento pormenorizado con aprobación definitiva y estando el PAU pendiente de aprobación inicial.

Ezer gutxi erantsi dakioke. Aldundiak orain aurkeztu duen “Plan integralak” ezinezko egiten du HAPOK 23. HEA – BAZKARDO hirigintza-eremuan aurreikusten duen bizitegi-garapena, 2022ko "Bizikidetza" proiektuari zenbait aldaketa edota “hobekuntza” egin nahi izan zaizkion arren.

Izatekotan, igaro diren 4 urteotan etxebizitzaaren gaiak gurean izan duen bilakaera aipatu daiteke, eta Andoaingo udalerriari bere “zabalgune naturala” ukatzeak egoera honetan duen larritasuna azpimarratu.

Zentzu horretan, gogorarazi behar dugu, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza Behatokiak argitaratutako azterketen arabera, Andoaingo udalerriak “eremu tentsionatu” izendatua izateko baldintzak betetzen dituela, neurri handi batean Donostiako higiezinaren muturreko presioak bere “metropoli-arearantz” eragiten duen biztanle-desplazamenduaren ondorioz.

HAPOK 23. HEA – BAZKARDO hirigintza-eremuan aurreikusten duen bizitegi-garapena oztopatzea bizitoki-larrialdiari konponbideak bilatzeko tresnak ukatzea da, Ama Kandida etorbidearen inguruan eman den garapenak frogatzen duen bezala.



Andoaingo Udala

d) Ekipamenduak eta kutsadura:

A-15 autobidearen eta, batik bat, N-1 errepidearen ondorioz Andoaingo biztanleek oro har egun jasaten duten kutsadura akustikoa eta atmosferikoa muturrekoa da, onartezina, eta bereziki antzematen da Mimendi kaleko etxebizitzetan baina, baita ere, udalerriko hezkuntza- eta kirol-ekipamendu nagusietan.

Horrela, Aita Larramendi Ikastolak 995 ikasle eta 100 irakasle zein langiletik gora ditu gaur egun, Txistoki pasealekuko eta Rikardo Arregi kaleko 2 egoitzetan. Txistoki pasealekuko instalakuntzak 1980ko hamarkadaren erdialdera eraiki ziren, 5 bat urte beranduago eraikitako Allurralde udal kiroldegiaekin eta Urbitarteko estadiorekin batera, Oria ibaiak eta N-1 errepideak zedarritzen duen “hiri-uhartean”.

Indarrean dagoen Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak 22. HEA – ALLURRALDE izeneko hirigintza eremuan biltzen du aipatu “hiri-uharte” osoa, 62.630 m² inguruko azelera duena, eta “G. Komunitatearen ekipamendurako zonak” gisa kalifikatzen du. HAPOnen Memoriako “VIII.5.- Antolamendua hornidura publikoetan. Komunitatearen ekipamenduko sistema” atalak zera dio kirol ekipamenduei dagokienean: “Allurraldeko kirol guneak tamaina egokia du gaur egungo biztanleria zerbitzatzeko, baina hala ere zerbitzuak berregituratu behar zaizkio. Gainera, biztanleria haztearekin, agian handitu egin beharko da etorkizunean”.

Eta “XIII.1.2.- Esparruak lurzoru hiritarrean eta hiritargarrian” atalak eranstean du, 22. HEA – ALLURRALDE hirigintza-eremuari dagokionez: “Instalazioak handitzeko baimena emango da baldin eta ikastetxearen funtzionamendu egokirako horrelakorik behar bada. Oraingo N-1 errepideak utziko duen eremu librea berreskuratzean, alde batetik aparkalekuak ipini ahal izango dira aurrealde osoan; eta bestetik, zuhaitzez hornitutako pasealeku lineala”.

Horrela, Aita Larramendi Ikastolaren eraikuntzak zabalkunde ezberdinak ezagutu ditu, azkena, 2012an Udalaren eta Aldundiaren baimenarekin mende balderantz egindakoa. Zabalpenaren lerroak ez zuen N-1 errepidearekiko erretiroa errespetatzen baina, indarreko udal plangintzak N-1 errepidearen inguruan onartutako aurreikuspenak aintzat hartuz, Udalak eta Aldundiak onartu egin zuten.



Andoaingo Udala

Bada, Allurraldeko ekipamenduen eremu osoak muturreko kutsadura akustikoa eta atmosferikoa jasaten du, 66 dB-tik gorakoak ikastetxearen kasuan, *213/2012 DEKRETUA*, urriaren 16koa, *Euskal Autonomia Erkidegoko hots-kutsadurari buruzkoa*, delakoak E eremuetarako ezartzen dituen kalitate akustikoko helburua (60 dB) gainditzen delarik. Eta hori Aldundiak berak pantaila akustikoetan benetako dirutza utzi duen arren.

Bestalde, Aita Larramendi Ikastolaren Rikardo Arregi kaleko egoitzaren alboan, Jose Luis Lopez de la Calle parkean, N-1 errepidetik 150 metrora kokatzen den aire kalitatea neurtzeko Eusko Jaurlaritzaren gailuak aditzera ematen du nitrogeno dioxidoaren (NO₂) eta partikula esekien (PM_{2,5}) kontzentrazioak Munduko Osasun Erakundearen (OMS) gomendioak gainditzen dituela urte osoan zehar, eta Europako Batasunaren (UE) zuzentaraua urtean 3 hilabetez.

Aldundiak orain aurkeztutako “Plan integralak”, Mimendiko “estalduraren” bidez, aipatu kaleko etxebizitzetan jasaten den muturreko kutsadura akustikoa murriztu (haien hitzetan “*zarata desagerrarazi*”) nahi du. Gainera, ustez, Allurraldeko kurba leundu eta hezkuntza- zein kirol-ekipamenduetatik metro gutxi batzuk urrundu nahi da (ustez diogu, Aldundiaren agirian neurri hau zeharka soilik aipatzen delako) eta, modu generikoan, “*zarataren aurkako neurriak*” ere aipatzen dira.

Aldundiaren “Plan integralak” N-1 errepideak Andoaingo herrigunean sortzen duen kutsadura akustikoa murrizteko/ezabatzeke proposatzen dituen neurriak ez dira nahikoak eta inbertsio izugarriak eskatuko dituzte emaitza eskasak erdiesteko. Kutsadura atmosferikoaren inguruan ez dugu aipamenik aurkitu.

Nabarmena da N-1 errepideak bere egungo trazadura mantentzen duen bitartean hutsalak (eta oso garestiak) izango direla Andoaingo biztanleak kutsadura akustikotik eta atmosferikotik babesteko ahaleginak, eta “Saihesbidea” alternatiba dela kutsadura horiek herrigunetik (gutxienez) aldentzeko gaitasuna duen bakarra.

e) Udalerriko espazio libreen sistema:

Gai honen inguruan, lau hitz. Indarrean dagoen udal plangintzak (HAPO) zera dio “VIII.4.- Antolamendua hornidura publikoetan. Espazio libreen sistema” atalean:



Andoaingo Udala

“Hiri Antolaketako Plan Orokorrak kalifikatu egin behar du beharrezko lurzoru azalera, espazio libreen sistema orokorrerako, hain zuzen 2/2006 Legeak ezartzen duen gutxieneko estandarra bete ahal izatearren”.

“Andoaingo udalerriak topografia gorabeheratsua du, eta baita beste hainbat baldintza ezarri ere, hain zuzen egun dauden eta aurreikusita dauden azpiegitura sareen eraginez (trenbidea, N-1, GI-131 eta N-1 errepideen saihezbideak) edota udalerria zeharkatzen duten ibilguen eraginez (Oria eta Leitzaran). (...) praktikan ez dago espazio libre hauetarako exijitutako azalera guztia topografia lau samarreko eta egungo hirigunearen edo aurreikusten diren egoitza garapen berrien ondoko zonetan kokatzeko behar beste aukerarik”.

“Herriarrei oro har zerbitzua emateko sistema orokorren sareko espazio libre berriei dagokienez erabiltzen diren irizpide eta helburu orokorrak ondoren azaltzen direnak dira:

- b) Egun dagoen edo aurreikusita dagoen hiri-bilbearekiko konexioa ahalbidetu behar dute, eta irisgarritasuna bermatzen duten kokaguneetan egon behar dute; era berean, espazio publiko gisako erabilera bermatu behar dute. Ildo honetatik, kontuan hartzen diren kokaguneek halako zentraltasun bat izan beharko dute, edo egungo edo aurreikusten den hiri-bilbean txertatzeko modukoak izan bestela. (...)*
- c) (...) kontuan hartzen diren kokapenek ezaugarri egokiak izan beharko dituzte hedapen, malda eta abarri dagokionez, (...).*
- d) Kontuan hartu beharko dira eremu bakoitzeko potentzialtasun edota baldintzak, kokapenak eta antolamenduak definitzeko unean: baldintza fisikoak, ibai ibilguen ertzak egotea, landaretza interesgarria, espazio horiek hiri-bilbeko beste alderdiekin edo beste espazio libre edo elementu publiko interesgarriekin ibilbidez lotzeko dauden aukerak, etab.”*

“Orain arte azaldutako baldintza eta irizpideei jarraiki, sistema orokorren sareko etorkizuneko parke eta espazio libreen kokapena aukeratzeko jorratu den irizpidea jarduketa berriak aurreikusten diren lurzoru hiritar edo hiritargarriekiko kontaktuan dauden lurrak okupatzea da, ahal delarik emango zaien erabilerarako topografia



Andoaingo Udala

egokikoak (...), horietan egituratzeko eta elkarrekin konektatzeko ibilbide sorta bat aurreikusten baita. (...)

“Proiektu honetan proposatzen dugu: (...)

- Egungo N-1 errepidean –aurreikusitako saihesbidea behin gauzatuta– libre geratuko diren sailak pasealekuez eta zuhaitzez hornitutako aisiarako gune gisa antolatzea ibilbide linealean, bi esparruen artean behar bezalako lotunea eginez.
- Espazio librean sistema lokala izango den espazio handi bat antolatuko da, Sorabilla auzoaren aldamenean. (,,) Allurraldeko landa parkearen aldamenean antolatuko da, eta N-1 errepidearen Saihesbidearen trazatuaren alde bietan continuum bat eratuko du harekin, mazela biak komunikatzeko tunel artifizial bat eraikitzea aurreikusita dagoen zonan.
- Bost esparru berri sistema orokorreko espazio libre gisa antolatzea, herritar guztien zerbitzura: (...)
 - o 42 HEA.- Errota parkea -36.249 m²-.: sistema orokorren sareko parke bat antolatzea, topografia lau nabarmenez eta Oria ibaiaren ertzarekiko muga, 22 HEA.- Allurralde ekipamendu publikora bideratutako zonaren eta 29 HEA.- Azelain jarduera ekonomikoetarako eremuaren artean hiri bilbean dagoen espazioak okupatzen duen ibarrari dagokiona bera. Espazio horren garapenak Oria ibaiaren ezkerreko ertzean zehar erriberako pasealekua osatzea ahalbidetuko du; era berean, besteak beste eta bertan aurreikusten den oinezkoentzako zaldainaren bidez, Sorabillako hirigunearen eta udalerriko egoitzarako hiri bilbearen beste zatiaren arteko motorrik gabeko konexioak ahalbidetuko ditu, gaur egun zeharo mugatuta baitaude N-1 errepideak sortzen duen hesi efektuagatik.

Bada, Errota parkea da espazio libreentzat ezarritako irizpideak osotasunean betetzen dituen bakarretakoa, bakarra ez bada, eta Sorabilla auzoaren aldamenean antolatzen den espazio libreak funtsezko egitekoa du aipatu auzoa Allurraldeko ekipamenduekin eta hiri-bilbearekin lotzeko orduan.



Andoaingo Udala

Aldundiak orain aurkeztutako “Plan integralak” ezinezko egiten du aipatu espazio libreen potentzialtasuna garatzea eta, ondorioz, Plan Orokorrak ez luke 2/2006 Legeak ezartzen duen gutxieneko estandarra beteko.

5.3.- SESTRAre 2025eko azterlan konparatiboa:

“Bazkardon A-15 eta N-1 errepideen arteko lotunea eta N-1ek Andoainen dituen eraginak hobetzeko aukeren azterketa konparatiboa” SESTRA Ingeniería y Arquitectura, S.L. sozietateak idatzi zuen eta 2025eko urtarrilean eman zion Andoaingo Udalari.

Aipatu azterlana idazteko kontratua 2024ko apirilaren 19an esleitu zion Udalak SESTRARI eta, orain dakigunez (lazoaren proiektuak berak aitortzen duelako, besteren artean), sozietate berberak *“A-15 eta N-1 errepideen arteko Begizta itxurako Adarraren Aurretiazko Azterlana, Bazkardon (Andoain)”* burutu zuen, 2024ko apirilean bertan, Gipuzkoako Foru Aldundiarentzat.

Garai hartan, 2024ko apirilean, *SESTRA Ingeniería y Arquitectura, S.L.* sozietatea Bazkardoko lotunearen gaiak erakunde ezberdinen artean sortzen zituen iritzi kontrajarrien jakitun zen eta erakunde ezberdin horien aginduz burututako lanak denboran gainjartzen dira, beraz, interesen gatazka nabaria suertatzen da sozietate bera proiektu baten idazle eta “epaile” lanak aldi berean burutzen dituenean. Batik bat, Udalari Aldundiarentzat burututako edota burutzen ari den lanaren informazioa ezkutatzen badio.

Eta aipatu interesen gatazka are nabarmenagoa da *SESTRA* bera denean ondoren, 2025 eta 2026 urteetan, *“Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua”* (2-NC-12/2025) idatzi duena.

Nolanahi ere, “Andoaingo lazoa” proiektuaren idazleak berak 2tik 0,94 puntuko balorazio haztatua (suspentsio) aitortzen dio orain “Plan integralak” bere egiten duen “Bizikidetza” alternatibari 2025eko azterlan konparatiboaren *“1.- Alor teknikoa”* eta *“2.- Udalerriri eragindakoak”* ataletan. Ez dirudi proiektuarekin aurrera egiteko oinarri oso sendoa denik.

Kontestuan jartzeko, aipatu azterlanak 2tik 1,58 puntuko balorazio haztatua aitortzen dio aldiz indarreko HAPOk jasotzen duen “Saihesbidea” alternatibari, hau da, ia 8ko nota.



Andoaingo Udala

Ondoren azterlanak “3.- Ingurumenari eragindakoak” atala txertatzen du eta, atal honetan kaskarrena den arren, “Saihesbidea” alternatibak buruan jarraitzen du, 3tik 1,87 puntuko balorazio haztatuarekin, hau da, 6tik gorako nota. “Bizikidetza” alternatibak berriz 3tik 1,59 puntuko balorazio haztatua eskuratzen du lehen 3 ataletan, nahikoa.

Azkenik, azterlan konparatiboak “4.- Diru-kostuak” atala txertatzen du eta, inoren harridurarako, “Bizikidetza” alternatiba gailentzen da doi-doi, 4tik 2,33 puntuko balorazio haztatuarekin, “Saihesbidea” alternatibak 4tik 2,22 puntuko balorazio haztatua lortzen duelarik.

Baina alternatiba bakoitzaren kostu ekonomikoa konponbideak eskaintzen duen kalitatearen eta eraginkortasunaren arabera haztatu beharko litzateke, ez baitago bere funtzioa betetzen ez duen eta helburuak erdiesten ez dituen konponbidea baino garestiagorik.

Horrela, “4.- Diru-kostuak” atala beste 3 atalen puntuazioaren arabera haztatzea nahikoa litzateke azterlan konparatiboak eskaintzen duen azken sailkapena irauli eta “Saihesbidea” alternatiba hobesteko.

5.4.- Atalaren ondorioak:

Hasera batean, hirigintza-txosten honen xedea “Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua” (2-NC-12/2025) zen, “Andoaingo lazoa” izenez ezagutzen dena alegia, baina aipatu proiektua onartzeak N-1 errepideak Andoaingen, Bazkardo eta Sorabilla auzoen artean, egun duen trazadura betikotzea dakar eta beraz, beharrezkoa da Aldundiaren “Plan integrala” delakoa eta haren ondorioak osoko ikuspegi batetik aztertzea.

Bada, “Andoaingo lazoa” deritzon proiektuak ez du A-15 autobidearen eta N-1 errepidearen lotunean auto pilaketak ekiditeko gaitasunik eta Aldundiaren “Plan integralak” Bazkardo eta Sorabilla artean betikotzen duen trazadurak bere gehieneko gaitasuna gaindituko du 20 urteko epea baino lehen.

Gainera, “Andoaingo lazoa” deritzon proiektua barne hartzen duen Aldundiaren “Plan integralak” ez ditu egun N-1 errepideak Andoaingo herrigunean eta herritarrengan eragiten dituen muturreko afekzio kaltegarriak konponduko, aitzitik, indarrean dagoen udal plangintzaren garapena eta herrigunearen “zabalgune naturala” eragotziko ditu.



Andoaingo Udala

Aldiz, 2025eko azterlan konparatiboak berak aitortzen duen bezala, indarrean dagoen udal zein lurralde plangintzan jasotako “Saihesbidea” alternatiba konponbide askoz egokiagoa da “Alor teknikoak – Errepideen foru sarea” eta “Udalerriari eragindakoak” ataletan.

“Bizikidetza” alternatiba merkeagoa da, nola ez, baina faktore ekonomikoa soilik gailendu beharko litzateke antzeko bikaintasun teknikoa eskaintzen duten konponbideen artean erabakitzeko, ez bi proposamen hain desorekaturen artean hoberena baztertzeko, kasu honetan egin den bezala.

6.- Txostenaren ondorio nagusiak

Orain arte adierazitako guztiaren ondorio nagusiak ondorengoak dira:

6.1.- *“Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua”* (2-NC-12/2025) edo “Andoaingo lazoa” deritzonak ez du arauzko babesik, ez Andoaingo udal plangintzan, ez lurralde antolamenduan, ez eta plangintza sektorialean, eta proiektuak ez du inolako aipamen edota ahaleginik egiten hautatu den konponbideak indarrean dagoen lurralde eta udal mailako plangintzan izan dezakeen txertaketa justifikatzeko.

Beraz, GFAk sustatzaile gisa ez du ezarri kontratazio-espeditente osoan ez eta eraikuntza proiektuan zehar *1/2006 Foru Dekretu Arauemailea* delakoaren 22.3 artikulua prebalentzia automatikoa gaitzen duen oinarri edo premisa osatzen duen Planarekiko lotura formalik.

6.2.- *“Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua”* Gipuzkoako Foru Aldundiaren “plan integral” zabalago baten lehen urratsa da, *“Bazkardo eta Sorabilla auzoen artean N-1 eta A-15 errepideak integratzea”* helburu duena, eta ezinezkoa da “plan integrala” osatzen duten proiektuen azterketa isolatua egitea, 8 proiektuak guztiz elkarren mendeakoa baitira.

Beraz, “plan integrala” zatitzeak konponbide osoaren inguruko eztabaida eragozten eta hipotekatzen du eta proiektu bakoitza banaka onartzeak herritarren informaziorako eta partaidetzarako eskubidea urratzen du, esan bezala, inolako arauzko babesik gabe gainera.



Andoaingo Udala

6.3.- “Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua” delakoak eta, zentzu zabalean, hura barne hartzen duen Gipuzkoako Foru Aldundiaren “Plan integralak” adar ugari dituen arazo konplexu bati eman nahi dio konponbidea.

Arazoaren benetako konponbide integrala, ordea, ez da orain onartu den “lazoaren” eta hark betikotzen duen N-1 errepidearen trazaduratik etorriko, batetik, ez duelako edukiera handiko bide-sarearen gaitasuna eta segurtasuna bermatzen, eta bestetik, ez duelako, inolaz ere, N-1 eta A-15 errepideek Andoaingo herrigunean eta biztanleen osasunean eragiten dituzten kalteak saihesten.

6.4.- “Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua” barne hartzen duen Aldundiaren “Plan integralak” ez du behar bezala arrazoitzen proposatzen duen konponbidearen aldeko hautua teknikoki onuragarriagoa den konponbidearen aurrean, indarreko udal zein lurralde plangintzak oraindik bere egiten duen “Saihesbidea” alternatiba baztertuz.

“Saihesbidea” alternatibak eskatzen duen inbertsioa handiagoa da, baita eraginkorragoa eta, beraz, errentagarriagoa ere, eta bide-sarearen arduradunak ulertu beharko luke N-1 errepidearen Andoaingo tartearen berezitasuna, non N-1 errepidea eta A-15 autobidea bezalako gaitasun handiko bi bide-ardatz txirikordatzak diren eta tokiko, herrialdeko zein nazioarteko trafikoak gainjartzen diren, Gipuzkoako foru bide-sarean beste inon ez bezala.

7.- Ebazpena

Txosten honetan jasotako aurrekariak, azterketak eta ondorioak kontuan hartuta, **Andoaingo Udalak honako hau ESKATZEN DU:**

7.1.- Andoaingo Udalak adierazten du ez datorrela bat “Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua” (2-NC-12/2025) delakoarekin, ez eta proiektu hori barne hartzen duen Gipuzkoako Foru Aldundiaren jarduketa-ereduarekin ere; izan ere, proposatutako konponbideak ez du behar bezala bermatzen gaitasun handiko bide-sarearen epe luzerako funtzionaltasuna eta zerbitzu-maila, ezta N-1 eta A-15 errepideek Andoaingo herrigunean, haren hirigintza-garapenean eta herritarren osasunean eragiten dituzten afekzioen murrizketa eraginkorra ere.



Andoaingo Udala

Horrenbestez, Andoaingo Udalak Gipuzkoako Foru Aldundiari eskatzen dio bertan behera utz dezala “Andoaingo lazoa” deritzon proiektua eta lehentasunez berreskura eta gara dezala indarreko udal plangintzan eta lurralde-antolamenduan jasota dagoen N-1 errepidearen saihesbidearen alternatiba, udalerriaren garapen orekatuarekin, herritarren bizi-kalitatearen eta osasunaren babesarekin, trafikoen benetako segregazioarekin eta epe luzerako mugikortasun-helburuekin bateragarriagoa den konpondidea delako.

Era berean, Gipuzkoako Foru Aldundiak saihesbidearen alternatiba baztertzen jarraitzea edo hura behin betiko baztertzea erabakiko balu, Andoaingo Udalak eskatzen du erabaki hori behar bezala arrazoitzea eta justifika dezala, modu argi, oso gardenean eta teknikoki kontrastagarrian, azalduz zergatik baztertzen den indarrean dagoen udal eta lurralde plangintzak jasotzen duen konponbidea, zein diren bazterketa horren arrazoi tekniko, ekonomiko, ingurumeneko, juridiko eta lurralde-antolamendukoak, eta zergatik jotzen den “lazoaren” alternatiba interes publikoaren ikuspegitik egokiagotzat.

Azken batean, Andoaingo Udalaren ustez, herritarren interes orokorrak, udalerriaren etorkizuneko garapen-aukerak, bizi-kalitatearen hobekuntzak eta lurralde-antolamendu koherente baten printzipioek eskatzen dute arazoaren benetako konponbide estrukturala lehenestea, eta konponbide hori N-1 errepidearen saihesbidearen alternatiba berreskuratuz eta garatuz baino ezin da gauzatu.

7.2.- Euskadiko Ingurumen Administrazioari buruzko abenduaren 9ko 10/2021 Legearen 78.3 artikuluan aurreikusitako informazio publikoaren izapidean aurkeztutako arrazoibide eta alegazioetan oinarrituta, INGURUMEN ORGANOARI ESKATZEA ingurumen-inpaktuaren adierazpenak ondoriozta dezala ez dela bidezkoa “Bazkardon A-15etik N-1era zuzenean lotzeko begiztaren proiektua” (2-NC-12/2025) FHECOR-SESTRA UTE LAZO BAZKARDO aldi baterako enpresa-elkarteak idatzia, Bazkardon (Andoain), gauzatzea, txosten honetan eta informazio publikoaren izapidean aurkeztutako arrazoi tekniko, hirigintzazko, ingurumeneko eta lurralde-antolamendukoak kontuan hartuta.

Andoainen, 2026ko uztailaren 23an.