

Dossier

La Variante a Examen

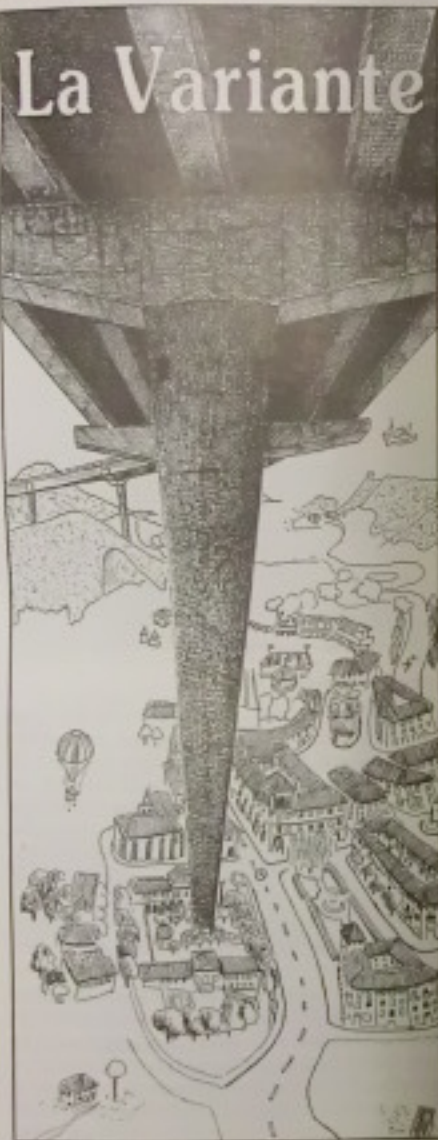
Texto: Equipo Redacción Aldaba

SUMARIO

- * Historia
- * Descripción proyecto
- * ¿Solución al problema?
 - Los partidos políticos
 - Patronato de Urdabai
 - Gernikako Ekologi Lan Taldea
 - Municipios afectados
 - Opinión de la calle
 - ¿Para cuándo a Bermeo?
- * Plano de la Variante (páginas centrales)

Con la colocación de la primera piedra, el día 9 de mayo (preámbulo obligado ante unas elecciones) se daba oficialmente el inicio de las obras de la Variante. Un tema tan polémico, que ha engendrado una dicotomía de amor-odio y deseo-rechazo entre los guerniqueses y del que se han escrito y vertido auténticos "dimes y diretes", no puede pasar desapercibido por ALDABA.

Con la sana intención de clarificar el asunto, analizar el proyecto y las diferentes posturas que existen sobre el mismo, presentamos este amplio dossier que, por supuesto, no agota el tema; al contrario, seguirá siendo comentario de actualidad y nosotros continuaremos hablando de él en sucesivos números.



• Historia UN DESEO CON NOMBRE DE MUJER

Por la historia de la Variante han pasado 18 años de amores y odios, de aceptaciones y rechazos ¿Sabéis que esta historia tiene tantos años como la vida de Aldaba? Pues sí, Aldaba nació en un frío y nevado día de febrero de 1983 y también en ese mismo mes y año, en el Pleno municipal del día 15, se aprobaba el polémico proyecto de la Variante. Seguiremos su historia, por tanto, a través de las páginas de Aldaba, que no son pocas, como puede observarse en el cuadro adjunto. Todas las afirmaciones que aquí se vierten no son gratuitas, sino que están sacadas de sus páginas, poniéndose entre paréntesis el número de referencia de la Revista de donde han sido tomadas (ver cuadro adjunto).

Como decíamos en la introducción, en el Pleno municipal del 15 de febrero de 1983 se aprueba el proyecto de la Circunvalación, con un presupuesto de 700 millones, y se saca a exposición pública para que se presenten las oportunas alegaciones. Era el inicio de una polémica interminable que ha llegado hasta nuestros días.

El Proyecto planteaba el arranque de la Circunvalación en el alto de "Txokilloa", pasando por la Vega de Kanpantxu hasta la subestación eléctrica de Iberduero, continuando por detrás de Lorategieta hasta el enlace con la carretera de Lekeitio a la altura de Barnutia, cruzando la ría por las proximidades de la Depuradora hasta el paseo de los Tilos junto a la "Curtidería" de Forua, en donde enlazaba con la carretera de Bermeo (nº 2).

Desde el primer momento, el Proyecto contó con la oposición de Herri Batasuna, que propuso otro alternativo; de Euskadiko Ezkerra, que prefería desviar el tráfico por Iparragirre (hacia Lekeitio) y el Camino Real (hacia Bermeo); de las asociaciones de vecinos "Aitz-Biribil" de Forua y "Guztiona" de Ajangiz, así como del Taller de Ecología (nº 4).

Ante la falta de entendimiento, en 1984 el Departamento competente del G. V. presentó al Ayuntamiento un informe con nueve alternativas, destacándose la alternativa de la zona Oeste (valdes del Abierrota) y la Este (Vega de Txapaorta y polígono industrial) con renal hasta Bermeo. Por ésta última solución se inclinó el PNV, partido mayoritario en el Ayuntamiento (nº 12).

Tres años de silencio, en 1987 vuelve de nuevo a la palestra al presentarse el proyecto "definitivo", con inicio en Txokilloa y finalización en el alto de Barnutia. El ramal hacia Bermeo se posponía para una segunda fase. El proyecto costaba 1.000 millones, estando prevista su finalización para 1990 (nº 25). En esta etapa, la Circunvalación pierde el ramal hacia Bermeo y pasa a ser planteada como una Variante hacia las playas.

1991. Año de elecciones municipales. El PNV dice en su programa que "Potenciaremos la construcción de una Variante". El resto de los partidos se olvidan de ella (nº 50).

AÑO	N.º	SECCION	PAGINAS
1983	2	Udai gaiak	4
1983	3	Kandidaturak	15, 18, 20
1983	4	Dossier	13-20
1984	12	Temas municipales	4, 5, 6
1987	25	Udai gaiak	6-9
1991	50	Hauterakundak	21, 22
1992	55	Temas municipales	12
1992	57	Temas municipales	10-12
1992	60	Noticias breves	65
1993	61	Noticias breves	59
1994	65	Temas municipales	12
1994	68	Cosas de Don Tello	25
1994	69	Temas municipales	11
1994	69	Ingunuko berriak	64
1994	70	Ingunuko berriak	61
1994	72	Temas municipales	8
1994	72	Ingunuko berriak	64
1995	73	Apartado 120	4
1995	74	Ingunuko berriak	61
1995	78	Ingunuko berriak	71
1996	79	Ingunuko berriak	73
1996	80	Ingunuko berriak	61
1996	82	Colaboraciones	21-23
1996	84	Colaboraciones	20-31
1997	85	Diálogos municipales	14
1997	88	Diálogos municipales	5
1997	90	Diálogos municipales	14
1998	91	Diálogos municipales	15
1998	92	Ingunuko berriak	68
1998	94	Ingunuko berriak	74
1999	98/99	Ingunuko berriak	65
1999	101	Ingunuko berriak	73
2000	103	Ingunuko berriak	80
2000	106	Udai gaiak	16-17
2001	109	Udai gaiak	12
2001	110	Udai gaiak	10

Relación de los artículos publicados en la Revista ALDABA

Lorategieta aislada (1992)

En 1992 se creó una comisión intermunicipal con el fin de llevar adelante el proyecto, integrada por Gernika, Forua, Ajangiz, Arratzu y un miembro del Taller de Ecología. En la primera reunión (23/1/92), se desmarcaron los Ayuntamientos de Forua y de Ajangiz y el Taller de Ecología optó por esperar el informe del Plan Rector de la Reserva antes de tomar una posición. El Ayuntamiento (PNV), por su parte, se inclinó por la propuesta de 1987, pero con una novedad: propuso un vial entre Barnutia y Rentería para enlazar la carretera de Lekeitio con la de Bermeo por el Paseo de los Tilos (nº 55).

En base a este acuerdo, la Diputación elaboró un nuevo proyecto en el que destacaba la situación marginal en que quedaba el Barrio de Lorategieta, encerrado entre cuatro carreteras. A las de Lekeitio y Arratzu ya existentes, había que añadir la nueva de la Variante y un enlace hacia Arratzu (nº 57). La oposición de los vecinos de Lorategieta fue inmediata ante lo que comi-

deraron una "barrera" que les marginaba definitivamente de Gernika, formándose una "Comisión de Afectados por la Variante" decidida a dar la cara para evitar tal atropello (nº 60). El tiempo les daría la razón.

1993, han pasado ya 10 años de polémicas estériles. El alcalde, Eduardo Vallejo afirmó en enero, con un sentido práctico, "que hay que llevar adelante la Variante por encima de las diferencias de los municipios y los grupos sociales" (nº 61).

Olvidarse del ramal hacia Bermeo (1994)

1994. Por fin se llegaba a una solución consensuada por todos los municipios: Partiendo de "Txokilloa", llegaría hasta "Olesko" para enlazar con la carretera de Lekietto por el alto de Barrutia, olvidándose de la prolongación hacia Bermeo, ya que se prevé la construcción de un vial que de salida al tráfico de Bermeo hacia Bilbao por Mungia mediante un túnel que salvará el Solube (nº 68).



Rueda de prensa ofrecida por la Comisión de «Afectados por la Variante», 18-11-92 (Archivo Aldaba)

La Diputación estaba dispuesta a llevar el plan adelante imponiéndose a los ayuntamientos implicados (nº 69). Sin embargo, este aparente acuerdo se derrumbaba al reclamar el alcalde de Ajangiz, Juan Pedro Urizar, a la Diputación compensaciones para aceptar que la variante pasara por sus dominios.

El 25 de octubre, la Diputación sacó a concurso la redacción definitiva del proyecto de trazado. El alcalde de Gernika dijo entonces que estaba todo consensuado, el de Ajangiz que no pasaría por sus terrenos (nº 72), y la Diputación afirmaba que las obras podrían empezar en 1995. Mientras tanto, el Taller de Ecología Txepetxa dudaba de la necesidad de la Variante "porque no soluciona el tráfico, lo traslada a otro lugar" y en contrapartida proponía la utilización del transporte público (nº 73).

Trazado definitivo (1996)

Entre todas las alternativas propuestas, el Patronato de Urdabai dio el visto bueno a la que debería extenderse por las Vegas de Gernika y Kanpantxu con claro disgusto para el alcalde de Ajangiz. En su informe, el Pa-

tronato recomendaba especial cuidado para evitar las contaminaciónes y vertidos industriales a los acuíferos (nº 80). Tras este informe positivo, la Diputación presentó el proyecto al Ayuntamiento, con un presupuesto estimado en 1.800 millones (nº 82).

Con este proyecto que levantaron muchas voces críticas por renunciar al trazado hacia Bermeo (nº 84). Así lo reconocía el propio Alcalde, Eduardo Vallejo, en una entrevista concedida a Aldaba, el cual se inclinaba por la utilización del ferrocarril para dar salida al tráfico del puerto de Bermeo (nº 88). En la misma línea se posicionaba el concejal de HB, José Angel Sagredo (nº 91).

Vuelve a retrasarse el inicio (1998)

En 1988, tras conocerse el Informe del patronato de Urdabai, el Departamento de Obras públicas comunicaba al Ayuntamiento que las obras de la variante podrían estar en marcha a finales de 1999 o inicios de

2000 (nº 92) y el Ayuntamiento respondió reclamando modificaciones que contemplaran un ramal de salida hacia Bermeo (nº 94). Demasiado tarde, las modificaciones tendrían que ser rechazadas por la Diputación y el Patronato de Urdabai (nº 94).

Los últimos pasos (1999)

Un año después, tras exponerse al público en el "Gernika Museoa" el proyecto definitivo (nº 98-99), se inicia el proceso de las expropiaciones (nº 101), se procede a la publicación en el BOB (14 de julio de 2000) de las características de la obra que saldrá a concurso público por un valor de 3.820.067.616 ptas. (nº 106), se adjudican las obras, el 31 de enero de 2001, a la UTE formada por tres empresas, por un importe de 3.700 millones y un plazo de ejecución de 32 meses (nº 109) y se procede a la colocación, ante la prensa, de la primera piedra el 9 de abril con un claro tufillo electoral. Desde este día hasta su inauguración definitiva, aún se escribirán muchas más páginas.



• Descripción del Proyecto

La Variante une la carretera de Amorebieta-Gernika con la de Gernika-Lekeltio y se desarrolla al Este de la localidad en una orientación Suroeste-Noroeste sensiblemente paralela al casco urbano, salvando siempre la zona industrial, con el objeto de librarlo del mayor número posible de vehículos de paso que soporta, ya que es paso obligado para los vehículos que se dirigen a Lekeltio y a Bermeo.

La Variante comienza en el barrio de Arana ("Alto de Txokilloa"), en el límite con el término municipal de Muxika, apoyándose sobre la carretera actual BI-635, para abandonarla posteriormente, cruzando ésta y el ferrocarril mediante un paso superior de 300 m. de longitud y termina en la carretera Gernika-Lekeltio (BI-2238), a la altura del Barrio Barutia, contando con los enlaces de Txaporta, que se realiza para proporcionar acceso a la zona industrial y el de Lorategieta, en la carretera de Ajángiz, que comunicará la variante con la zona Norte de la localidad.

Como obra complementaria, se acometerá el acondicionamiento y mejora de la BI-2121 en el tramo del Alto de Morga, con el fin de emplear los materiales adecuados sobrantes del desmonte como préstamos de dicha variante.

Características de la obra

Consta de dos carriles (uno por sentido) y su sección transversal será de:

- * anchura de la calzada: 7,00 m.
- * anchura de arcenes: 1,50 m.
- * anchura de bermas: 1,00 m.
- * anchura de carriles de aceleración, desaceleración y espera: 3,50 m.
- * zona de Falso Túnel en la carretera de Ajángiz.

Intersecciones y enlaces

La Variante contempla dos intersecciones, una al principio y otra al final, y dos enlaces (En el plano central, estos elementos están representados mediante letras):

1. "Intersección Sur" (**Letra A**). Es el comienzo de la Variante, con semienlace de tipo direccional que configura los siguientes movimientos: dirección Amorebieta hacia Gernika; dirección Gernika hacia Amorebieta y dirección Amorebieta hacia la Variante, los tres con sistema de incorporación directa. Salvo la carretera actual y el ferrocarril mediante el viaducto de Arana.
2. "Enlace de Txaporta" (**Letra B**), del tipo semitrébol que mantiene dos movimientos con giros a izquierda sobre el tronco de la Variante, comunica con la

zona industrial y viceversa. Los movimientos que comprende el enlace son: Amorebieta-Zona Industrial, mediante carril de deceleración; Zona Industrial-Norte Variante, mediante carril de aceleración; Zona Industrial-Sur Variante, mediante carril de espera y formación de una glorieta en el ramal del enlace que canaliza los giros hacia la zona industrial y rural de Kanpantxu.

3. El "Enlace de Lorategieta" (**Letra C**) de tipo semitrébol, contempla los siguientes nueve giros: dirección Variante Sur hacia Gernika y dirección hacia Nabarniz, mediante carriles de deceleración; dirección Variante Norte hacia Gernika y hacia Nabarniz, mediante carriles de espera; dirección Gernika hacia Variante Sur, mediante ramal de giro; dirección Gernika hacia Nabarniz, con incorporación directa; dirección Nabarniz Gernika con incorporación directa y, finalmente, dirección Nabarniz Variante Sur y dirección Nabarniz Variante Norte, mediante carriles de aceleración.
4. La "Intersección de Barutia" (**Letra D**), para conectar con la carretera Gernika-Lekeltio, está formada por los siguientes movimientos: dirección Variante Lekeltio, dirección Lekeltio Variante y dirección Lekeltio Gernika, los tres mediante incorporación directa.

Obras de fábrica

En este capítulo, el proyecto incluye una serie de viaductos, pasos inferiores, puentes y pasos peatonales (Los siguientes números se corresponden con los del plano central):

1. Viaducto de Arana: Está constituido por un tablero pretensado continuo de cinco vanos para salvar la carretera Amorebieta-Gernika y el Ferrocarril.
2. Viaducto de Txaporta: Salva el cauce actual del Luzmelo errika y el vial de acceso a la zona industrial, mediante un puente de tres vanos.
3. Paso inferior marmolería: Se trata de un puente de losa de un solo vano de 7,80 m. de luz que apoya en estribos flotantes con muros de tierra armada.



4. Puente sobre el río Oka, formado por cuatro vanos.
5. Falso Túnel: Su función es la de atravesar la carretera de Ajángiz y un promontorio, a la altura de la Subestación Eléctrica de Ibeñdrola, que separa los valles de los ríos Oka y Golako.
6. Puente Lorategieta: Sirve para dar continuidad a la carretera Rentería-Nabarniz y Arratzu. Lleva solamente un vano con 12,4 m. de luz.
7. Puente sobre el río Golako: Puente de vigas de vano único de 32,48 m. de luz.
8. Paso peatonal de Berrutia: Es un cajón armado de 3,00 m. de ancho por 2,40 m. de alto y una longitud de 17,07 m.
9. Tres cortas: dos sobre el río Oka (**Letras a y b**) y una sobre el río Golako (**Letra c**) a fin de eliminar los meandros y evitar riesgos de inundaciones.

El proyecto prevé unos movimientos de tierras aproximados, en excavación de 506.000 m³ y de 386.000 m³ en terraplén.

Iluminación

Las zonas que se iluminan se limitan a los enlaces y sus proximidades, al túnel y al paso inferior peatonal. Los tramos de los ejes iluminados son los siguientes:

1. Enlace de Arana: Llevan iluminación el tronco central de la Variante y los ramales Amorebieta Gernika Central, Amorebieta Gernika y Gernika Amorebieta.

2. Enlace de Txaporta: Se ilumina el tronco de la Variante, el eje de zona industrial y la glorieta en su totalidad, además de la carretera a Kanpantzu.
3. Enlace con Nabarniz: Se ilumina el tronco de la Variante y las intersecciones con la carretera de Nabarniz en su totalidad.
4. Enlace de Berrutia: Llevan iluminación el tronco de la Variante, la entrada Lekeito Gernika y salida de Gernika Variante en su totalidad.
5. Intersección del Alto de Murga: Se iluminan el tronco del Alto de Murga y sus correspondientes ejes.

Túnel artificial

Tiene la función de atravesar un pequeño promontorio que separa los valles de los ríos Oka y Golako. La topografía de esta zona se puede dividir en dos partes correspondiente a cada una de las vertientes: en la del río Oka, las pendientes son muy suaves, no superando los 10° de inclinación, encontrándose en ella la subestación eléctrica de Ibeñdrola y la carretera de Ajángiz, la del Golako, por su parte, presenta pendientes menores de 10° a excepción de la inferior en la que hay un fuerte quiebro en la pendiente debido a una excavación realizada en el pie de la ladera. En primer lugar será vaciado en su totalidad y después de colocar la estructura de hormigón armado, será recubierto nuevamente de tierra.



El Viaducto de Arana, que marca el punto de inicio, salvará la carretera Amorebieta-Gernika y el Ferrocarril (Foto Angel Grande).

Impacto ambiental

La Variante aranca, como se ha dicho al principio, en el "Alo de Txokilloa" cruzando la carretera actual y el ferrocarril mediante un paso superior de 300 m. de longitud. En las inmediaciones del barrio Txaporta, se prevén dos encauzamientos del río Oka, eliminando dos meandros, facilitando de tal manera el encaje de la carretera y protegiendo a la zona industrial de posibles inundaciones. Asimismo, en Txaporta, se instala una intersección de enlace con la carretera de Karpanitu y acceso a la zona industrial.

Tras proseguir su recorrido por la Vega, la Variante cruza el río Oka, en la zona final del polígono industrial proyectándose en este tramo un falso túnel de 235 ms. de longitud. A la salida del falso túnel la carretera discurre hasta enlazar el Barrio de Lorategieta, superando el río Golako y enlazando, finalmente, con la carretera que se dirige a Arteaga, permitiendo la accesibilidad a Rentería mediante intersección canalizada.

En este último tramo discurre por el sur del municipio de Arratzu, finalizando la Variante proyectada en el entronque con la carretera Gernika-Leketto, tras un recorrido de 3.612 metros, afectando a los municipios de Ajangiz, Arratzu y Gernika-Lumo.

La anterior descripción de la Variante, aunque referida, pretende llamar la atención del importante impacto ambiental que va a suponer sobre una zona próxima a los terrenos del área de especial protección de la

Ria (Ley de Reserva de la Biosfera de Urdaibai). En este sentido, el estudio de Impacto Ambiental hace una serie de consideraciones entre las que deseamos destacar algunos aspectos:

El estudio de impacto ambiental considera que la Variante se encuentra en las proximidades del acuífero de Lezeaga y el pozo Vega III, fuentes de abastecimiento y extracción de recursos hídricos para el conjunto de la comarca. Dado que dichos acuíferos son aprovechados actualmente por la población, se recomienda se establezcan las medidas de protección necesarias para que no sean afectados.

En segundo lugar, dado que es una zona fácilmente inundable, han de evitarse los efectos barrera, diseñando las obras de cruce de los ríos Oka y Golako con las luces suficientes para evitar sobreelevaciones y embalsamientos de agua en situaciones de avenida.

En tercer lugar, en el proyecto de revegetación, se recomienda utilizar especies correspondientes a la vegetación potencial, implantándose de acuerdo a las características ecológicas y bioclimáticas de las áreas afectadas, dando continuidad entre el actual bosque de ribera y la vegetación implantada en la traza de la Variante.

Finalmente, en caso de aparición de restos de interés histórico-artístico o puntos de interés geológico-paleontológico, el hecho será comunicado a las autoridades competentes previa paralización de las obras en la zona afectada.

• VARIANTE ¿SOLUCION AL PROBLEMA?

Para calibrar la opinión que existe sobre el ansiado proyecto, nos hemos dirigido a los partidos políticos con representación municipal, así como a otros agentes sociales, obteniendo respuesta únicamente del Taller de Ecología y del Patronato de Urdaibai. Nos hubiera gustado contar con la opinión de un sector tan importante para la marcha de la economía gernikesa, como es el comercial.

Los partidos políticos: Sí, pero con matices

Los primeros proyectos sobre la carretera de circunvalación de Gernika-Lumo, tienen más de 18 años de antigüedad (ver Aldaba número 3 de 1983). Desde entonces se han celebrado, al menos en cuatro ocasiones, elecciones municipales y en ninguna de ellas ha sido el de la circunvalación un tema estrella, para ninguno de los distintos partidos políticos que se presentaban a las mismas. Con ser un tema tan decisivo para el futuro de la villa, no lo fue tanto en los programas a debate, tal vez por pensar que se trataba de un tema supramunicipal y que era preferible esperar a las decisiones tomadas en las Juntas Generales de Bizkaia o el organismo responsable del tema.

Ahora que por fin y tras todos los cambios habidos, parece inminente el comienzo de las obras, nos hemos dirigido a los partidos políticos con representación municipal, al objeto de que nos den su opinión sobre el proyecto finalmente aprobado y que parece que a corto plazo va a ser una realidad. Hemos de decir que los cinco partidos representados en el Ayuntamiento, han tenido a bien el contestar a la encuesta que les hemos enviado. No queremos abordar en el tema, ya tratado ampliamente en este dossier y únicamente, sin añadir ningún otro elemento de juicio, pasamos a enumerar las preguntas dirigidas por igual a todos los partidos políticos y a renglón seguido las respuestas de los mismos.

Cuestiones

- 1ª) En el año 1983 ya se hablaba del proyecto de la carretera de circunvalación de Gernika-Lumo. ¿No creéis que otros pueblos con menos problemas de tráfico que el nuestro, han solucionado antes que nosotros la mencionada situación? ¿Por qué?
- 2ª) ¿Consideráis el actual proyecto suficiente para la solución del problema del tráfico en Gernika-Lumo?
- 3ª) En caso negativo, ¿qué otras medidas habría que tomar?
- 4ª) ¿En qué medida creéis que afectará la Variante a la vida gernikesa?
- 5ª) Teniendo en cuenta que Gernika-Lumo es un pueblo eminentemente de servicios y comercio, ¿de qué manera se van a ver beneficiados o perjudicados los sectores mencionados con la construcción de la Variante?
- 6ª) Estimando y creyendo que la conexión de esta Variante con la carretera de Bermeo se realice, ¿solucionaremos los problemas de tráfico comerciales con el actual estado de las carreteras hacia Amorebieta (Autzaganá) y hacia Bermeo?
- 7ª) Añadir cualquier otra cuestión sobre el tema que estiméis oportuna.



1ª) - En esos años ha existido un montón de proyectos de Variante y dado que estamos en la Reserva de Urdabai, se ha optado por la más cercana al pueblo y la que menos afecta al Medio Ambiente.

2ª) - No. Puesto que queda pendiente el tráfico de Bermeo. Pero existen soluciones presentadas en el Patronato de Urdabai que serán factibles a muy corto plazo.

3ª) - La unión de las carreteras de Gernika-Bermeo con la Gernika-Leketio con una "Calle de Ronda" de 700 m. El anteproyecto está estudiándose en el Patronato y hay que hacerlo para el año 2003.

4ª) - Sobre todo en el aumento del Bienestar y Calidad de vida, eliminando en gran parte la contaminación atmosférica y acústica existente. También ayudará a la posturbanización de numerosas calles.

5ª) - En el caso concreto de Gernika, el comercio y servicios se verán beneficiados, puesto que la gente viene expresamente al pueblo a comprar o de visita y, con la Variante realizada, tendrán menos problemas de tráfico y aparcamiento.

6ª) - La Diputación ha presentado proyectos de mejora de ambas carreteras recientemente y existe el proyecto de túnel en Autzaganá para el año 2006.

7ª) - »



1ª) - Efectivamente, por esas fechas se presentaba el primer Proyecto de circunvalación, que era fuertemente agresivo con el paisaje y la economía agrícola, ya que impactaba de lleno en una de las áreas más ricas de la zona de Urdabai (las laderas de Ajangiz). Poco después, en 1984, Urdabai se declaró "Reserva de la Biosfera". Y en el 89 se aprobaba la Ley de Protección y Ordenación de la misma, afectando directamente al Proyecto de Variante.

Entre tanto, se empezaron a sufrir las consecuencias del transporte del puerto comercial de Bermeo. Se había proyectado este puerto a la brava (una vez más), sin solución a la necesidad más elemental de un puerto, el transporte. Promovida por los ecologistas y HB y aprobada por el Ayuntamiento de Bermeo, se propuso a la Diputación la conocida **solución de los túneles bajo el Sollube para su conexión con Mungia y la fu-**

tura Autovía (hoy ya en uso). Puesto que la Diputación aceptó la propuesta. Pero posteriormente, se lanzó de nuevo a prioritar las variantes de Muzila y Gernika-Lumo, dejando para más adelante la solución al puerto Comercial de Bermeo a través de los túneles bajo el Sollube.

Además, y como complemento a esta propuesta, ante las alternativas que presentaba Diputación para la Variante, entre los años 90-92, HB y el Ayuntamiento de Ajangiz, propusieron una doble solución: por una parte, acercar la variante a **la zona industrial de La Vega**, para mejorar la degradada zona, procurando salvar los meandros del río Oña y, por otra, una circunvalación de Gernika-Lumo **por la parte Sur**, que desviera el tráfico de Bermeo hacia Zornotze, regulando su peso por el centro.

(Seguir en la página 44)

(Viene de la página 41)

Según pasaban los años, el **problema venía agravándose por** la afluencia masiva a las playas en verano y por los efectos del puerto comercial de Bermeo.

El Patronato de la Reserva de Urdaibai, por otra parte, exige a la Diputación el cumplimiento de la legislación vigente en Urdaibai, es decir, la aprobación de un **Plan de Actuación Comarcal**, como "documento de síntesis de la red viaria del conjunto de la Reserva de Urdaibai". La Diputación, en lugar de redactar este P.A.C. redacta otro, hace un par de años, que se limita a la actuación concreta de las variantes, incumpliendo así la Norma vigente. Esta es una de las razones por las que el Ayuntamiento de Ajángiz recurre a la actuación de la Diputación hace año y medio aproximadamente.

El retraso no es debido, como algunos malintencionadamente están achacándolo, al Ayuntamiento de Ajángiz. El retraso, a nuestro entender, responde a malos planteamientos por parte de Diputación, a propuestas que contravienen la Normativa vigente, a una falta de respuesta efectiva a la problemática viaria y de transporte y a una falta de criterios o más bien a unos criterios en contradicción con las propuestas existentes en la Comarca (PADAS).



La Variante no soluciona el paso de camiones pesados
(Foto Raúl Martínez)

2º) - La Diputación ahora modifica nuevamente y se propone únicamente la variante de Gernika-Lumo. Entre los objetivos de la misma destaca el mejor acceso a las Playas y favorecer el Turismo. Es decir, fundamentalmente, se considera la solución a un problema de temporalidad, que afecta a muy pocos días del año. Por otra parte, si este es un objetivo prioritario, habrá que solucionar previamente el problema de los accesos a las playas, su tratamiento y el del Turismo en general. Es decir, habrá que aprobar un Plan Sectorial que contemple la solución a estos problemas. No obstante, de esta forma, se verán mejorados los tiempos y la tranquilidad de los viajes con origen y/o destino a los núcleos y poblaciones existentes entre Gernika-Lumo y Lekotxo.

Desaparecerá también un 13% aproximadamente de la circulación a su paso por nuestra villa. Mejorará, pues, un poco el bienestar de la población y no habrá retenciones como consecuencia de las salidas a las playas. Sin embargo, no se soluciona el proble-

ma más grave del tráfico en nuestra villa, provocado por el transporte de camiones pesados con origen en Bermeo. Y es preciso tener en cuenta que este problema no sólo afecta a Gernika-Lumo, sino a todo el recorrido desde Bermeo. Todos somos conscientes de los graves accidentes y mortales y de los graves riesgos de la circulación en esta carretera.

3º) - No hay mucho que inventar. Lo único que hay que hacer es poner en práctica las Leyes, Normas y Planes que, aunque sean perfectibles, existen en Urdaibai. Y hacer que, al menos, las instituciones las cumplan. A propósito, hay un Decreto del año 99 con el título de "PROGRAMA DE ARMONIZACIÓN Y DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES SOCIOECONÓMICAS" (conocido como PADAS), que es como un Plan Estratégico para Urdaibai, que en referencia al problema de vialidad y transporte prioriza la mejora de la conexión por carretera entre Bermeo y Mungia. En segundo lugar, propone la mejora en Autzagane y Oka y en tercer lugar, habla de la variante Gernika-Muzika. Aquí, se invierten, sin explicación alguna, los términos. Nada se sabe de las dos primeras alternativas.

¿A qué nos va a obligar esta situación? Tal y como se está oyendo últimamente, a tener que aceptar, por la vía de hechos consumados, la conexión de la Variante con la carretera de Bermeo a la altura de los Tilos, agrediendo áreas de "especial protección" y manteniendo, por otra parte, la actual situación de tráfico pesado por el resto de la carretera. Es francamente incomprensible la actitud de esta Diputación y la pasividad del entramado institucional local. A propósito, conviene citar que en el 92, y teniendo en cuenta toda esta problemática vial, de transporte y las alternativas de Variante, que entonces se planteaban, mantuvimos, a propuesta de HB, una reunión con EAJ-PNV. La siguiente reunión, que se iba a celebrar a convocatoria de este último partido, aportando toda la documentación e ideas que existieran en la Diputación, jamás se celebró, a pesar de nuestra insistencia.

4º) - Está contestada en la segunda cuestión.

5º) - Ni los servicios públicos, institucionales, ni los privados (servicios profesionales) deberían quedar afectados. Sin embargo, el Comercio podría quedar tocado. En este sentido, las respuestas pueden ser varias y contradictorias. En cualquier caso, serían intuitivos, ya que no se ha hecho un estudio de su repercusión en el Comercio de la villa. Sabemos (y aplaudimos) que la Asociación de Comerciantes, no sólo ante este posible impacto, sino ante otros (grandes superficies), y, sobre todo, por una positiva atracción del cliente, está planificando su estrategia a corto y medio plazo.

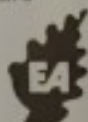
6º) - Como decíamos en la respuesta a la tercera cuestión, al final nos impondrán la conexión de esta Variante con la carretera a Bermeo a la altura de los Tilos, con las consecuencias ya expresadas. Y esto es lo grave del problema: desconocemos las intenciones y la estrategia de la Diputación. Desconocemos a qué criterios obedece. Sin embargo, si conocemos (como decimos en la respuesta a la tercera cuestión) los criterios que se proponen en la Normativa vigente en Urdaibai (PADAS). Por lo que podemos afirmar que Diputación y Comarca están en contradicción.

7º - Habría otras varias cuestiones. Pero nos ha llamado la atención que nada se haya planteado respecto a su impacto medioambiental. Habrá que poner mucha atención al cumplimiento de las Medidas Correctoras del Estado de Impacto Ambiental. Y hay que subrayar el especial cuidado que habrá que tener, como lo venimos advirtiendo desde tiempo atrás, ante el **movimiento de tierras, que están contaminadas**, sobre todo, por los vertidos de **Cromo**, ya que pueden romperse acuíferos y contaminarlos, con las graves consecuencias que de ello puedan derivarse.

Para finalizar y como propuesta, para que contradicciones como las señaladas aquí no sólo no vuelvan a

ocurrir, sino para que positivamente nos pongamos a trabajar en serio por nuestro presente y futuro, lo expresamos una vez más. Tenemos herramientas legales suficientes. Tenemos prácticamente, un Plan Estratégico de Desarrollo Sostenible en nuestras manos (PADAS). Tenemos una Comarca que está pidiendo soluciones. Desde los Ayuntamientos tenemos que liderar el Desarrollo Sostenible de Urdaibai. Proponemos la creación entre los Ayuntamientos de la Comarca de una **Agencia de Desarrollo Sostenible, que vehiculice, al menos, las Estrategias y Líneas de Actuación, concretadas en el PADAS.**

EUSKO



ALKARTASUNA

1º - En 1979, cuando el Sr. José María Makua, se convierte en el primer Diputado General después de la Dictadura, se hace público un Plan de Carreteras que decía para recuperar el "orgullo de nuestros abuelos" y se anunció que Gernika tendría la primera circunvalación de Bizkaia. No ha sido así, al contrario, para cuando se termine habrán transcurrido 25 años.

La falta de comunicaciones viarias, junto con la oferta insuficiente de suelo industrial, son factores decisivos que impiden la recuperación tras la gran recesión económica que ha sufrido Gernika. Necesitamos un apoyo importante por parte del Gobierno Vasco y de la Diputación para adaptarnos a las necesidades actuales y futuras. **¿POR QUÉ?** La respuesta no nos corresponde a nosotros, más aún cuando quien relevó como Diputado General al Sr. José María Makua fue un gernikés.

2º - El proyecto puesto en marcha por la Diputación, no resuelve el problema más importante que afecta a Gernika, ya que el tráfico pesado que genera el puerto comercial de Bermeo atraviesa el municipio en toda su longitud por la arteria principal, lo que provoca

además de molestias, riesgos importantes de accidentes. Es imprescindible conectar la carretera de Bermeo a la entrada del paseo de los Tilos con la Variante en la zona de Berrutia, para solucionarlo. En este sentido, los responsables municipales, están estudiando conjuntamente con los del Gobierno Vasco y Diputación, diversos trazados, analizando aspectos técnicos y medio ambientales.

3º - El tráfico tiene relación directa, con el aumento del parque móvil de vehículos, generando problemas circulatorios y de aparcamiento. En Gernika, inicialmente existen soluciones importantes, aparcamientos a gran escala, aprovechando el vacío generado en la zona industrial. Por ejemplo en TOLE (EBARKI), una superficie próxima a los 32.500 m², podría dar cabida a más de 1.600 vehículos al aire libre, haciéndonos a la vez con patrimonio municipal. Soluciones complementarias para optimizar el tráfico, son habilitar los ejes alternativos Norte-Sur por la zona industrial y por el Oeste con sus conexiones transversales, incluyendo un puente nuevo en la Merced.



Primeros movimientos de tierra
(Foto Raúl Martínez)

4*) - Si se completa la conexión de la carretera de Bermeo con Barriñakola, creemos que se ganará en calidad ambiental, disminuirá de forma sustancial la contaminación "acústica", la contaminación de gases (monóxidos, dióxido de carbono y otros) y bajará en gran medida el polvo, que llega a todas la viviendas y a la vez tendremos mayor tranquilidad peatonal y además se agilizará el tráfico interno.

5*) - Si la construcción de la variante se complementa con lo expuesto anteriormente, creemos que ningún sector se verá perjudicado, sino por el contrario, saldrán beneficiados todos los sectores que configuran las relaciones ciudadanas. Un dato significativo al respecto, es que dos firmas importantes tienen estudios de viabilidad en la comarca con centro de referencia en nuestro municipio, con la intención de ubicar una gran superficie, similar a Bilbondo (otro asunto de gran interés es si el Ayuntamiento de Gernika debe o no per-

mitir la implantación de una superficie de estas características).

6*) - Las carreteras comarcales después de las mejoras de los primeros años de la década de los 80, están muy abandonadas. La conexión con la autopista empieza a parecerse cada día más al tráfico de los países del Este europeo, las carreteras que enlazan con Mungia, Bermeo, Lekeitio y Markina son ya tercermundistas, con unos trazados llenos de curvas, estrechamientos y con el firme en mal estado.

7*) - Como las autoridades Territoriales tienen abandonada la comarca en lo que respecta a las vías de comunicación por carretera y como las soluciones están programadas a largo plazo, creemos que los municipios del Urdaibai, con sus alcaldes a la cabeza, deben reivindicar con persistencia la reducción de los plazos previstos, pues se está informando de acometerlos a partir del año 2014.



1*) - Han existido problemas de definición del trazado de la Variante, de falta de acuerdo y criterios de prioridad por parte de la Diputación Foral de Bizkaia.

2*) - Debe acompañarse de la habilitación de espacios para el aparcamiento de vehículos (parking).

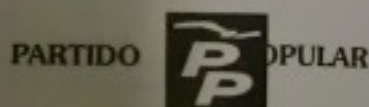
3*) - #

4*) - Se verá liberada de tener que soportar el tráfico pesado, procedente o con destino a la Costa y los grandes atascos de fin de semana en periodo de verano. A su vez, se mejorará su seguridad vial y su calidad medioambiental.

5*) - Siendo Gernika zona de atracción comercial, no es previsible que vaya a tener gran influencia, tanto en beneficio como en perjuicio.

6*) - Debe seguirse actuando en la mejora o alternativas a las actuales carreteras.

7*) - #



1*) - Pienso que precisamente por esos problemas de tráfico, la solución ha sido tan problemática como complicada y también el hecho de que pase por varios municipios, ha propiciado el que las expropiaciones sean más complejas.

2*) - Creo que es totalmente insuficiente, ya que el mayor problema deriva del tráfico pesado que nos viene de la carretera de Bermeo y a esto no se le ofrece una solución adecuada.

3*) - Llevar la Variante por otro sitio para que el problema de Bermeo quedara solucionado.

4*) - Creo que le afectará positivamente.

5*) - Creo que no se verán perjudicados ya que la gente que pasa hacia las playas es la que, fundamentalmente, tomará la Variante y el que quiera venir a Gernika lo tendrá más cómodo.

6*) - Lo ideal hubiera sido una prolongación de la autopista hacia esa zona, aunque, mientras tanto, con la Variante se paliará en parte del problema, como ocurrirá también con la de Amorebieta.

7*) - Creo que sería ideal la salida del Puerto de Bermeo hacia Bilbao a través del fin cuestionado túnel de Solube y una conexión de la autopista desde Amorebieta hacia las playas.



La Variante no solucionará el que hacia Bermeo
(Foto: Angel Grande)

LOS AGENTES SOCIALES

Patronato de Urdaibai: Mejora de la calidad de vida



1*) - En general muchos pueblos han tenido y algunos —como Gernika— todavía padecen una situación muy grave, ya que el fenómeno del crecimiento del parque de vehículos motorizados no puede ser "absorbido" en unas localidades que presentan calles de origen y lógica de la época medieval o de los tiempos en los que los animales de tracción nos trasladaban de un lugar a otro. En nuestra comarca, por ejemplo, hoy no nos podríamos imaginar el crecimiento de la actividad portuaria de Bermeo con la situación que presentaba Mundaka antes de la construcción de la variante, habida cuenta que, estas últimas décadas, no se ha avanzado absolutamente nada en el paso del alto de Sollube. En lo relativo a Gernika, me imagino que serán muchas las razones que se puedan aducir, pero su especial configuración como nodo de comunicaciones, su situación junto a áreas ambientalmente sensibles Iria, río Oka, acuífero de Lezaga, lagunas de Lumel, los amplios trámites administrativos, la afección a varios municipios y la falta de un amplio acuerdo local, harán repetido sin duda en la dilatación de este largo proceso.

2*) - Desde mi visión como técnico, el proyecto de variante de Gernika resuelve dos problemas de tráfico en la Villa Foral, pero tal como se diseñó y se plantearon las soluciones alternativas a nivel de planeamiento deja sin dar una salida óptima al flujo de tráfico con origen y destino en Bermeo y toda la margen izquierda de la ría de Mundaka. En lo referente a Gernika-Luzo, la variante canalizará los flujos con dirección a Lekeiti y los playas de Laga y Laida, al tiempo que permitirá eliminar todo el tráfico interno del área industrial que atraviesa las calles céntricas. En cualquier caso, la solución sólo será local y el resto de los municipios seguirán padeciendo, y con una evolución "in crescendo", el problema del tráfico. Por ello, la solución debería plantearse a nivel comarcal y tratando de abocdar de una forma planificada, conjunta e integrada la problemática de la movilidad y el transporte. En esta línea, en el **Progra-**

ma de Armonización y Desarrollo de las Actividades Socioeconómicas de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai se dedica todo un capítulo a la "Potenciación del transporte por ferrocarril y la intermodalidad, fomentando en particular el transporte colectivo". Esta filosofía es la que nos mueve y, por ello, valga como ejemplo que este año hemos organizado por segundo año consecutivo, en colaboración con EuskoTren y BikaBus, una campaña de promoción del transporte público en Urdaibai.

3*) - Como se podía de manifiesto en el punto anterior, por un lado la variante de Gernika dejará en su estado actual la situación alarmante que sufren los municipios con travesías problemáticas como Bermeo, Bustura o Sukarrieta. Por otra parte, no cabe duda de que los habitantes de la margen derecha evitarán el cuello de botella de Rentería o el filtro insoluble de la trama urbana de Gernika. En cualquier caso, son los habitantes de Gernika los más beneficiados, ya que el riesgo de accidentes y los problemas medioambientales (ruido, vibraciones y humos) de la actualidad son muy serios.

4*) - Con la construcción de la segunda fase de la variante de Gernika, esta localidad resolverá su problema interno y la comarca, en general, mejorará su conexión interna en este nodo de comunicaciones que confluye en la desembocadura del río Oka. No obstante, si continúa la tasa de crecimiento de vehículos actual, con una alta presencia de vehículos pesados, los municipios del eje Bermeo-Arribeñeta cada vez estarán más lejos de una estado aceptable o sostenible.

5*) - Es difícil que crezca de forma significativa el número de usuarios de las playas, porque concurren dos factores limitantes. Por un lado, la superficie total de las playas (en la actualidad ya se hace sitio a cordones, o eliminando la vegetación de las dunas) y por otro lado la dificultad de crear amplias áreas de aparcamientos. Respecto a esta segunda cuestión, no cabe duda de que la entrada en servicio de la línea de BikaBus en el circuito Gernika-Elantxoko-playas de Laga y Laida supone todo un avance en lo relativo de la oferta de transporte público y sus proporciones un recurso excepcional para trabajar por un uso sostenible de nuestra zona litoral. En lo referente a la variante de Gernika, los estudios de impacto ambiental suelen considerar los efectos inducidos por estos nuevos usuarios, pero el resultado final suele estar condicionado también por otros factores locales como se ha señalado más arriba.

6*) - La mejora de la movilidad y la consecución de un óptimo estándar de calidad de vida (sin riesgos de accidentes y en un entorno saludable), son conquistas sociales que deben plantearse en cualquier programa de desarrollo local o comarcal. En cualquier caso, ese desa-

rollo integral (en lo económico, social y ambiental) siempre estará limitado si sólo se avanza en una única dirección (construcción ilimitada de nuevas carreteras y apoyo a la cultura del uso masivo y desentrenado del coche particular). Por ello, aunque la mejora de las comunicaciones es positiva, y esta variante mejorará la situación de Gernika-Lumo, seguimos encerrados en la bobia formada por los altos de Sollabe, Autzagane y Gerekiz, además con una carretera vetebradora de la comarca al borde del colapso a causa del intenso tráfico pesado. Por otra parte, se sigue sin abordar una planificación y promoción conjunta e integrada (intermodalidad) de todos los medios de movilidad y transporte con potencial a nivel comarcal (puertos, carreteras, caminos rurales o locales, tren, senderos o bidegorrial). En lo que respecta a los "bidegorris", nuestra comarca lleva un retraso considerable respecto a lo realizado o planificado en otras comarcas de Bizkaia.

ESTUDIO DE IMPACTO

7ª) La construcción de la variante de Gernika plantea dos cortas del río Oka (a la altura de Txaporta y de la empresa Lazaaga) y una rectificación del cauce en el río Golako. La intervención más seria es la planteada con las dos cortas y recalalizaciones en los tramos del río Oka, que al margen de la incidencia directa sobre el río, puede repercutir en la funcionalidad o dinámica del sistema fluvial. A nivel técnico, nuestra postura fue la de buscar soluciones alternativas a la rectificación del cauce natural del río Oka, siempre desde la viabilidad técnica del proyecto. En cualquier caso, ante la certeza de las cortas del río, se ha insistido en la regeneración de los nuevos cauces con técnicas blandas (bioingeniería) y en la necesidad de que el río mantenga una morfología sinuosa con un tratamiento de ribera que permita la recuperación óptima y generosa del bosque de galería.



Las dos cortas y recalalizaciones del río Oka, que plantea la variante, pueden influir en la dinámica del sistema fluvial. (Foto Angel Grande)

Uno de los aspectos más delicados del proyecto, es que la traza de la carretera se desarrolla sobre la vega que alberga el importante acuífero de Lazaaga. Por un lado, se han previsto medidas preventivas y correctoras para evitar que se creen conexiones hidráulicas no deseadas entre la superficie y el acuífero. Asimismo, se tendrá especial cuidado al objeto de que la maquinaria pesada de obras no afecte al pozo de abastecimiento de agua, único en funcionamiento en la actualidad en esa zona. Por último, se va a realizar un seguimiento muy riguroso de los movimientos de tierras, ya que en la zona de obras hay abundantes depósitos de residuos industriales y, por ello, se deben extremar las medidas de vigilancia.

BERMEO MARGINADO?

8ª) Yo no percibo ese alejamiento o "marginación" de Bermeo. La Villa marinera ha redactado y aprobado su propio Plan Estratégico "Bermeo 2010" y está impulsando su desarrollo sin dejar de mirarnos y obsecarnos su mano. Al contrario, desde otra perspectiva, lo que sí siento es un "olvido" de la comarca en su conjunto. Desde mi óptica, la comarca en la práctica tiene dos cabeceras y focos de desarrollo, cada cual con unas características particulares, problemáticas en gran medida compartidas y, a su vez, potencialidades singulares. El desarrollo futuro y conjunto de Uribeaita, en mi opinión, está más condicionado por lo que nos une a todos los habitantes de la comarca desde nuestra realidad plural y diversificada con una personalidad marcada, que, al contrario, por la incidencia que pueda tener la mejora de los corredores Gernika-Amorebieta o Bermeo-Mungia. En este sentido, la realidad constatada y capacidad aglutinante de la Reserva de la Biosfera de Uribeaita, es una oportunidad para la cooperación y desarrollo armonioso y sostenible de la comarca.

Xabier Arana Eguen

Director-Conservador de la Reserva de la Biosfera de Uribeaita



1992an zenezan, Gernika eta Bermeo arteko atzapirak eraberritu ziren.

- Edukiaz eta kezketaz, ez da trafikoa mugitu, erositako hondakak tirugarritasun trafikoa.
- Aranzien artean, Aldundia oso aspaldetik baten aitzera, inguruko balantza propioa.
- Trafikoa zela, hastera gerta, bat ehonek eman.

Gernikako Ekologi Lan Taldea: Proposatutako proiektuak ez dira oinarritu eskualde osorako planifikazio batean



1992an beste Aldaba batean arazo bera aztertu zenean, Gernikako Ekologi Lan Taldearen irizizien aipamena ere egiten zen. Orduan, oinarritu bezala, argi geruen:

- Eskueldan trafikoa arazo larria dagoela, eta gero eta kezka handiagoa dela. Arazoaren iturria hiru trafikoa mota nagusi dira: lehenengoa, eguneroko mugimenduarekin lotzen dena (lanerakoa, erosketak egitekoa...); bigarrena, udan berriki hondartzetara hiri bideratzen dena; eta, hirugarrena, Bermeoko portuak sortzen duen trafikoa asturua.
- Arazo-komplexu hori benetan aurre egiteko irtenbide sinpleak ez direla balio. Orain arte Aldundiak eta Gernikako Udalak proposatu dituzten proiektuak ez dira oinarritu eskualde osorako planifikazio batean. Horregatik, guk aspalditaz ekiditzen gertuen batzorde tekniko baten eraketa trafikoa arazo Urdaitan mañan aztertze eta ikuspegi global hori izanik, Gernika ingura zonalaren sablesidarean (zirkulazioaren) balorazioa egiteko, argiaren beste alternatiba batzuk proposatuz.
- Trafiko problema konpontzeko nahitaz behar dena zela neurriak hartzea, trafikoa kopurua murrizten hasteko. Bido honetatik, bere momentuan ere, garrantzia publikoa bultzatzeko eskualdeko batzorde bat eratzeko eskatu geruen. Egia esan zuten arlo honetan urte hauetan auzuneko garrantzitsuak eman dira, bai tren eta bereziki autobusaren

erabileran ere. Dena den, oraindik ez da kotxe partikularen bidezko benetako alternatiba biltzen.

Dirudienez, sablesidare egongo da, prozesu luze baten ondoren. Honetan etapa diferente batzuk azaldu ditugu: hasierako inposatzeko jarraitutik, gaurte aldeekin negoziatzeko prest egotera pasatu ziren, baina azkenean proiektuan aldatuta tekniko toki batzuk eginez jatorritikoa auzunera eramango dute. Hainak urte pasatu dira eta arazo larriagoz jazo da.

Zalantzarik gabe, sablesidare trafikoa murriztu denak Gernikako erdigunetan, baina benetan gertakari biltze-kalitateko nobetaren hobetzeko eta eskualdeko beste toki batzuetan arazo ez eragotzeko, ondoko neurri batzuk ere hartu behar dira.

- Europako Batasunetik udal mañan biltze eta ingurumenaren kalitatea hobetzeko baldaraz den Agenda 21 delakoa aprobetsatu Urdaitan trafikoa arazo hau modu egokian konpontzeko.
- Sentsibilizazio kanpaina auzunera egin garrantzia publikoaren alde, hurren garrantzitsuaren kontzientizazioa sendotuz, eta bereziki trenaren erabilera bultzatuz.
- Pestonizazioa sustatu. Gernikan oinezkoentzat espazio zabala irabazi behar dugu zenbait kale pestonizatu.
- Gernikan eta Urdaitan biltzetaren erabilera erraztu. Biodiversitate batzuk biltzetaren sare zabala izan behar du eta hertan, lasterretan, eskuletan eta abarretan biltzetak ahalizatzeko toki bereziki. Zentzu honetan Zernetza Gernika, Gernika-Bermeo eta Gernika-Laida-Laga kontsektuak izanle.
- Tren Gernikan zehar konpontzeko proiektu aztertu. Gertan oinezkoentzat espazio berde handi hori irabaziko gertuko. Horretan batera, La Vega industrialdean hutsik dardien lasterretak eta tartean lasterretak dauden zokak bereziki biltze parte handia sortuz.
- Gernikan kotxe jabetza sikel urte dute espazio gutxiak berrantze hain ez direla, edonon apartaketa dute lasterretak gertuko. "doble filan", zebra-bidertan...), ez dute abiadura murriztu erretortzen, zebra-bidertan auzun oinezkoen libertasuna ez dute ozartzen, etab. Hau auzuneko oinezko neurri berrak hartu behar dira, hertsaketa kanpaina eta presentzio neurri libertasuna ematez.

Zerbitzuetan, orain arte egindakien trafikoa arazo konpontzeko eragile berrak eta sablesidare berrak ez dute benetako garrantzia. Gaurtik hobeto joango biltzetarekin aipatu ditugun garrantzitsu neurri honetan gertakari biltze eragileetan garrantzia den erdi.

OPINIÓN DE LA CALLE

Cuando los redactores de ALDABA salieron a la calle para preguntar a los gerritarras sobre el tema que nos ocupa, la respuesta fue unánime: todos ven el proyecto de la variante con muy buenos ojos. Pero todo cambia cuando les explicamos que el actual proyecto, sólo desviará el tráfico con dirección a Leizor y la zona de las playas. El ciudadano ve este proyecto como una solución a medio camino, creen que el problema del tráfico en nuestra ciudad apenas si se verá solucionado durante los meses de verano.

Fernando Lillo, jubilado, nos cuenta que no recuerda ya cuando empezó la polémica sobre la Variante pero "el que ha pasado tanto tiempo, no ha he ha servido de nada para que tomen una buena decisión" y añade que "si el tráfico con dirección a Bermeo no es desahogado, estaremos ante una nueva chapaza". Por otro lado, Sobino Lejarzagui, que recoge todos los días las cestas de Gernika con el vehículo de la panadería para la que trabaja, es más optimista y ve el lado positivo a este proyecto. "Durante los meses de verano, el casco urbano estará mucho más aliviado de gente que viene y va a las playas, de manera que los que trabajen como yo, ya no seremos perjudicados". A su vez añade Sobino que si se aprueba el proyecto del túnel de Solube, ya no hará falta una variante para los vehículos que se dirigen a Bermeo ya que "el tráfico pesado tendrá una ruta como alternativa".

Jaki Erilla, licenciado en Psicología, piensa que de cualquier manera el tema de la Variante va a tener contentos a unos y descontentos a otros. "Lo gente que vive en el centro del pueblo será sin duda lo más beneficiado, en cambio, quienes viven en los caseríos y chaleta de las afueras no lo ven a estar tanto". Además, añade que a la hora de ejecutar las obras hay que hacer todo lo posible para que el impacto ecológico sea el menos posible.

Pero parece ser que el problema no es sólo la cantidad de vehículos que transitan por el casco urbano de nuestra villa, sino que en palabras de Amagotz Iba, también repartidor, "Los coches que hoy operan continuamente en doble fila, son un gran estorbo y restan la mitad de espacio para la circulación".

La opinión de la calle es casi unánime: SI A LA VARIANTE. Lógicamente y como podemos ver, esa respuesta afirmativa conlleva algunas matizaciones, pero en cualquier caso, los ciudadanos califican como grave el problema del tráfico en Gernika y piden una eficiente y transiente solución.

MUNICIPIOS AFECTADOS

AJANGIZ



Juan Pedro Uribe, alcalde

"Nosotros estamos de acuerdo en que verdaderamente existe un gran problema de tráfico en la zona que necesita una solución urgente y estamos dispuestos a colaborar para ello. Pero a nuestro parecer éste no es un plan efectivo ni aporta ninguna solución sino que se trata de un mero parche. El verdadero problema está en el tráfico que viene de Bermeo y ese vital ni siquiera se va a tocar. Además, es un proyecto que en ningún momento se ha dialogado o argumentado para llegar a los acuerdos más convenientes para todos, sino que nos ha sido totalmente impuesto por el Ayuntamiento de Gernika. Y como no estamos de acuerdo con él nos tachan de traidores".

Nuestra propuesta es que a la hora de elaborar el estudio se tengan en cuenta tres puntos muy importantes. En primer lugar, que se defina el Proyecto de Acción de Carreteras (PAC). Hay que tener bien claro qué es lo que se va a hacer de principio a fin sin modificaciones de última hora y considerar todos los impuestos que puedan ir surgiendo para no tener que hacer remiendos. El plan actual parece más bien un rompecabezas: hoy se dice una cosa, mañana se propone otra y hay cantidad de aspectos importantes o futuras consecuencias que ni siquiera se han contemplado, por otro lado, queremos que se tomen en consideración nuestros temas. Maser, como parte de Ajangiz que es, tiene miedo del llamado "efecto perra" que se puede producir en la zona en temporada de fiestas como consecuencia del actual trazado de la variante; por último, pedimos un reparto de cargas y beneficios. Ahora mismo, para la ejecución de esta obra debemos modificar los límites de nuestro municipio ya que la variante dibuja dos meandros que cortan nuestra geografía. Un meandro de problemas

a cambio de nada. Por eso no queremos que se acuerde de Ajangiz sólo para exigir e imponer, sino que se repartan también los posibles beneficios para con nuestro pueblo".

ARRATZU

Por problemas de agenda, no hemos podido recabar la opinión de su alcalde.

KORTEZUBI



José Antonio Bostegueta, alcalde

"Estamos de acuerdo con la necesidad de una variante y estamos seguros de que beneficiará a todo el mundo. En primer lugar, a la propia Gernika que soportará menos tráfico y eso se traduce en más aparcamiento, de lo que carece actualmente. También beneficia notablemente a la cantidad de personas que se acercan hasta las playas en la época estival. Y es que no hay derecho a las largas caravanas que se forman aquí en cuanto empieza el buen tiempo y lo que esto conlleva: conductores cansados y agobiados por el calor, niños llorando metidos cantidad de horas dentro del coche..."

Esta situación afecta especialmente a los residentes de Kortezubi, que no pueden entrar y salir de sus casas libremente sin meterse en una caravana.

Por eso, en general, la gente del pueblo está contenta ya que con la variante se solucionan sus problemas de acceso a la carretera y tranquila circulación. Sin embargo, los vecinos de Barutia, tienen miedo de las altas velocidades que se puedan alcanzar en esta zona una vez terminada la Variante y están preocupados por ello, máxime teniendo en cuenta que existe un área escolar muy cerca. Pero hemos hablado con la Diputación y nos han asegurado que pondrán medidas para que esto no ocurra".

Al cierre

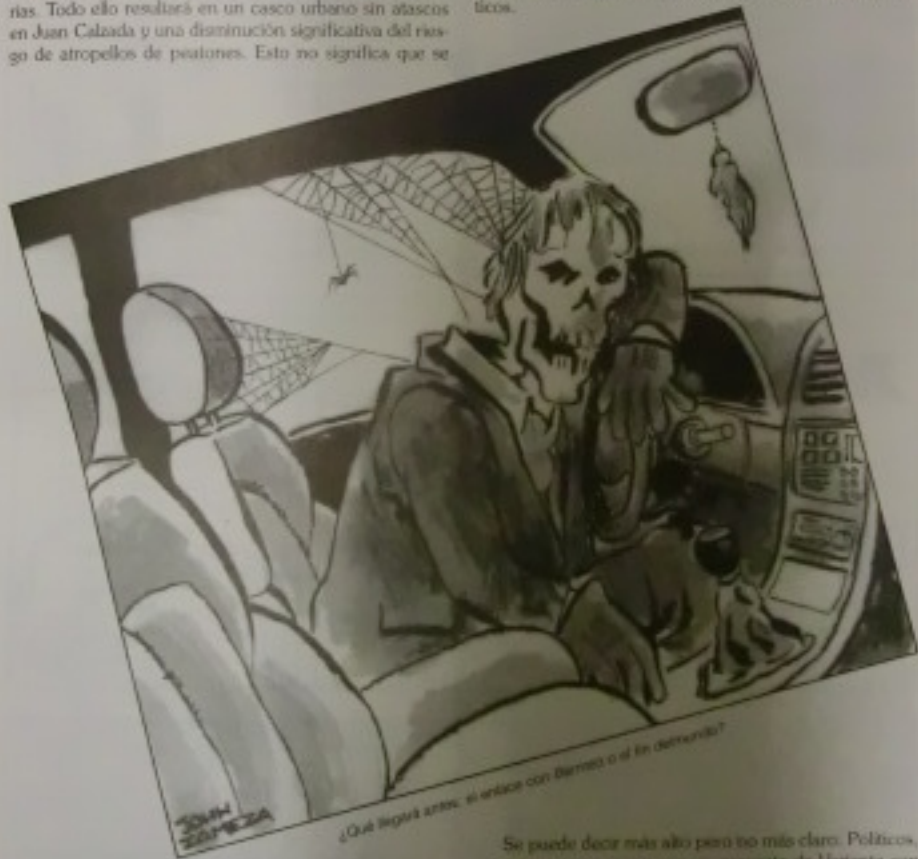
¿Para cuándo a Bermeo?

La tan ansiada Variante de Gernika empieza a construirse, aunque eso sí, con una demora y con un plazo de ejecución que resulta difícilmente justificable. A esto debe unirse la planificación de un proyecto que nace cojo: La variante no tiene conexión con la carretera de Bermeo. Teniendo en cuenta la gran cantidad de camiones de alto tonelaje procedentes de la villa marinera que atraviesan nuestro pueblo, el proyecto actual de Variante sirve para muy poco.

No hay duda de que necesitamos una carretera perenne que de fluidez al tráfico urbano y que de una alternativa rápida y cómoda para los que están de paso y no quieran verse involucrados en retenciones innecesarias. Todo ello resultará en un casco urbano sin atascos en Juan Calzada y una disminución significativa del riesgo de atropellos de peatones. Esto no significa que se

El proyecto existe

Existe un proyecto de Variante que data de 1992 en el se propone un trazado que enlazaría con la carretera a Bermeo. Dicho proyecto se presentó el 23 de enero de dicho año ante una comisión de trabajo integrada por Gernika, Forus, Ajanga, Arriaza y un miembro del Taller de Ecología. La propuesta defendida en aquel momento planteaba un enlace con la carretera de Bermeo por el Paseo de los Tilos (Carlos Gangoiti) mediante un paso elevado previo sobre la ría y el trazado del ferrocarril, a la altura de Ildga (apoderado del Instituto). Por tanto, el proyecto existe al menos en papel y requiere valentía y determinación por parte de nuestros representantes políticos.



pueda construir dicha carretera de cualquier forma, el trazado a de solucionar los problemas viarios de forma racional, con un respeto hacia el medio natural y paisajístico de nuestro entorno y además debe ofrecer comodidad y seguridad tanto a los conductores como a los peatones que viven en sus inmediaciones.

Se puede decir más alto pero no más claro. Políticos, necesitamos que se asuma un proyecto de Variante con enlace a Bermeo, hablar con los municipios y colectivos involucrados buscando el consenso y la fuerza que da la unidad, trabajar coordinadamente y presionar a la Diputación para que de una partida presupuestaria y empezar a construir de una vez por todas una variante completa.

▲ Rosa Barado