

| | |
|---|---|
| EUSKO JAURERITZA Kilgintza eta Kibernetika Saila | GOBIERNO VASCO Departamento de Urbanismo y Vivienda |
| 6 ABR. 1983 | |
| 3348 | ENTRADA / SALIDA: |

PROPUESTA DE RESOLUCION PARA LA CREACION POR PARTE
DEL PATRONATO DE UNA COMISION TECNICA, INTERDISCI-
PLINAR PARA EL ESTUDIO DEL TRAFICO Y LAS INFRAES-
TRUCTURAS VIARIAS DE LA RESERVA.

JUSTIFICACION DE PROPUESTA.-

- Urdaibai es el primer espacio natural, protegido por Ley, de la Comunidad Autónoma Vasca. No cabe duda que el reto de la misma es propiciar un desarrollo compatible con la conservación.
- Sin embargo, esa conservación, puede verse gravemente condicionada por toda una serie de factores entre los que destaca, sin duda, las infraestructuras viarias y el modelo de transporte proyectado para este área.
- Urdaibai es una Comarca fuertemente humanizada y a pocos

kilómetros de un núcleo de gran densidad de población y muy degradado, como es el Gran Bilbao. Ello ha determinado que ya, en la actualidad, se detecten los primeros síntomas de un exceso de tráfico en la Comarca, acompañado de una acentuación en determinadas épocas del año de algunas zonas, principalmente las playas, que por otro lado están sujetas a un régimen de Especial Protección.

- Todo ello debe servir para tratar este problema con sumo cuidado y con la máxima información, ya que en este terreno, como en otros muchos, una vez tomadas las decisiones, los efectos pueden ser irreversibles.

- Ello exige a nuestro entender una perspectiva global del problema, en un triple sentido:
 - a) Tratamiento del conjunto de las infraestructuras viarias (no solo carreteras de conexión con el exterior) y prioridades en la adecuación de las mismas.

 - b) Análisis, no solo de diseño técnico, de las influencias socio-ambientales que conllevan.

 - c) Perspectiva comarcal desde la que se pueda abordar la conveniencia o no de determinadas actuaciones. No soluciones pueblo a pueblo que pre-

tendan resolver exclusivamente el problema particular sin ver las implicaciones globales que puedan tener.

- La existencia del Patronato y el hecho de ser Reserva de la Biosfera posibilita abordar este asunto de forma e impulsar una experiencia que puede ser piloto a través de un Plan de Acción Territorial de basado en un amplio Estudio que aporte esa visión global del problema, realizado por una Comisión (Multidisciplinar)
- Dicho estudio debería de tener unos objetivos claros, que a nuestro entender serían:
 - 1º- Estudio de la capacidad de acogida de la Comarca. Lógicamente toda área tiene un límite en su crecimiento, desarrollo o uso y más cuando en función de ese uso equilibrado y/o controlado está el ser o no ser de este ecosistema singular que es la Reserva del Urdaibai.
 - 2º- Analizar el conjunto de las infraestructuras viarias de la comarca y pronunciarse sobre los criterios más acordes con la calificación de Reserva de la Biosfera, a la hora de abordar las prioridades en la adecuación y actualización de las mismas, sin perder de vista las

premisas que al efecto marca el Informe Aranzadi, y que son:

- La red de carreteras y caminos debe permitir la fácil circulación de productos entre las distintas unidades de producción y entre éstas y los centros de distribución.
- La red de conexiones debe favorecer la interrelación participativa de la comunidad evitando la marginación o aislamiento de grupos poblacionales.
- No tienen un sentido prioritario la conexiones con el exterior, mientras el propio desarrollo interno no lo exija. Por otra parte cualquier actuación sobre las infraestructuras de conexión con el exterior debe tener en cuenta la problemática del turismo masivo, que se debe evitar a toda costa.
- Cualquier actuación en las redes de conexión que origine una degradación ambiental debe de ser minuciosamente analizada. Se rechazará toda actuación que sea causa de degradación permanente del ecosistema, y que,

- La Comarca cuenta con un medio de conexión con el exterior que debe favorecerse prioritariamente. Se trata del ferrocarril que une Bermeo con Amorebieta (pag. 416-417).

3º) Posibles soluciones al problema del exceso de tráfico existente en la comarca y conveniencia o no de las circunvalaciones proyectadas. Ello supondría:

a) Estudio para el impulso decidido del Transporte público, que busque la reducción del volumen de tráfico existente.

- Las posibilidades del ferrocarril.
- Aparcamientos disuasorios y autobuses para la Margen Derecha y/o ferrys.
- Programa específico de Educación Ambiental.

b) Estudio para la Racionalización del Tráfico a través de los municipios más conflictivos.

- Optimización de la vialidad existente en esos municipios.

- Creación de aparcamientos para "bicis" y "bidegorris".
- Campaña de Educación vial que estimule el respeto a las normas de tráfico, que impulse la utilización de otras formas de desplazamiento en el municipio (bici, a pie).
- Etc.

c) Estudio de las Circunvalaciones proyectadas.

- Impacto de las Circunvalaciones en cadena proyectadas.
 - Recomendaciones sobre la necesidad o no de cada una de las proyectadas.
 - En los casos en los que sea necesaria, pronunciamiento sobre la que tenga menos impacto, así como medidas ambientales-correctoras imprescindibles.
- Queremos hacer mención, por otra parte, que con esta propuesta conectamos claramente con la Política de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad Europea que en una resolución de Abril de 1.992 apuntaba:

- que la ampliación de vías de comunicación ya existentes, desde el punto de vista de la incidencia sobre el medio ambiente, tenga preferencia frente a la construcción de nuevas vías.
- que los medios de transporte de poca incidencia en el medio ambiente, como ferrocarriles y barcos, obtengan preferencia.
- que se mantenga dentro de los límites estrechos el consumo de espacio natural al planificar y construir nuevas vías de transporte para urbanizar Regiones periféricas.
- en los territorios de aglomeración es necesario mejorar el transporte público de pasajeros a corta distancia. Posibilidades para realizar esta meta son entre otras:
 - * ampliación del tráfico sobre vías férreas y de autobuses, así como la combinación de ambos.
 - * desarrollo de sistemas "park and ride".
 - * reducción de las ofertas de tráfico individual motorizado.

En base a los criterios expuestos y estando en el convencimiento de que lo apuntado coincide con el espíritu y objetivos de la Ley 5/89, así como con el P.R.U.G. que en la Directiva 15ª del Atº 23 dice: "Se proyectarán programas de actividades de investigación y control que respalden las soluciones de problemas específicos en la gestión de la Reserva de la Biosfera, ...", consideramos de suma importancia la aprobación de esta propuesta.

Gernika, a 31 de Marzo de 1.993.

TALLER DE ECOLOGIA DE GERNIKA (TXEPETXA)



Fdo. Victor Galdo Legarra.

