

INFORME

Asunto: Informe sobre la propuesta de Vía Verde de Bidasoa

Dirigido a: Servicio de Calidad Ambiental

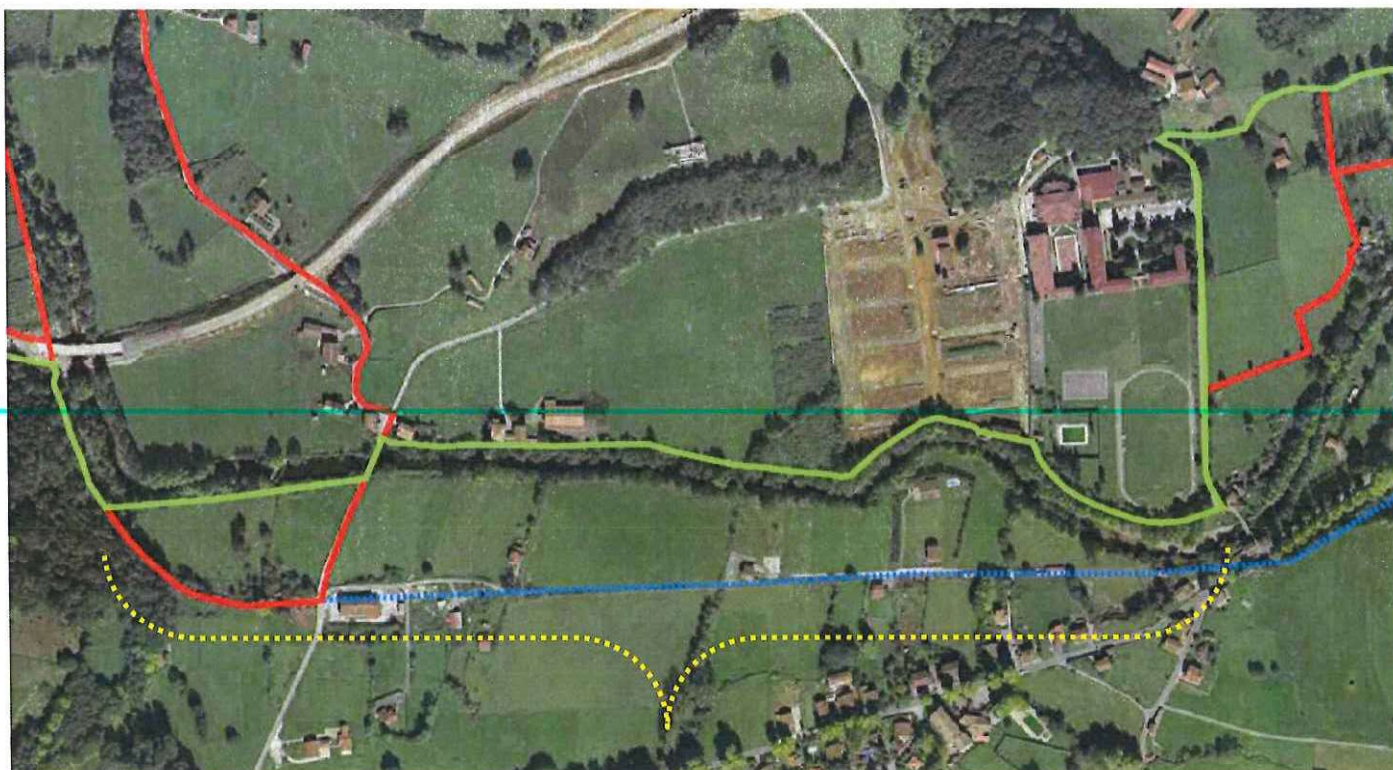
Revisada la información aportada respecto a PSIS de referencia, pasamos a realizar las siguientes consideraciones en base tanto a los valores relevantes de la zona como a la gestión de los espacios naturales de la zona:

En la mayor parte del trazado no se han detectado problemas relevantes que requieran un replanteamiento del trazado u otras medidas similares.

No obstante existen dos tramos que merecen una consideración ambiental especial, bien por la afección a valores ambientales relevantes, bien por las consecuencias que generan en la gestión de los espacios naturales. Se tratan ambos aspectos en los siguientes apartados:

A) Respecto a la afección a valores ambientales:

La zona que se observa en la figura, que transcurre en las proximidades de Irurita hasta Lecaroz plantea un trazado marginal al río, como se puede ver en la imagen:



Todo este tramo transcurre por el lugar comunitario ZEC del Río Baztán y desembocadura del Arroyo de Artesigas, y está compuesto por un Hábitat Comunitario 91EO* de Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, siendo por tanto un hábitat prioritario a nivel europeo. En esta zona esta aliseda se encuentra apenas reducida a una zona marginal, siendo por tanto un hábitat que necesita un fomento y restauración para garantizar una correcta recuperación y desarrollo en toda la zona.

En este sentido la realización de una vía colapsaría la posibilidad de restauración de dicho hábitat en toda una de sus márgenes y como consecuencia condicionaría fuertemente esta recuperación por lo que desde este punto de vista se considera inconveniente dicho trazado.

B) Respecto a la ordenación y gestión de espacios naturales



El recorrido, tras pasar hacia la margen derecha del río, transcurre íntegramente por el interior del Parque Natural de Bértiz.

El trazado propuesto coincide con senda ya existente. Sin embargo no es recomendable este trazado por los siguientes motivos:



- a) Se prevé el incremento de ancho hasta los 3,5 m, con aporte de material y escarificado, con paso de 6 tuberías y reafirmando todo el tramo a lo largo de 650 m. Se prevé también la construcción de más de 200 m de muretes protectores con alturas desde 1m a 2 m, otros 80 m. de vallado de hormigón protector y unidades de badén.

Además del impacto que genera todo esta obra (en particular el ancho de la vía previsto) y la infraestructura que conlleva, potencia la utilización de una segunda entrada en el Parque, lo que redundará en perjuicio de aspectos como información, control de visitantes, modificación de los paneles del Parque, aspectos que pueden generar problemas de gestión al Parque que tiene establecidas las infraestructuras con una determinada planificación del Uso Público actual.

- b) Coincidencia de dos actividades de muy distinta concepción y objetivo en el mismo trazado. La mayoría de los usuarios de la vía verde utilizan la vía como tránsito y no contemplan en principio la visita a un Parque Natural, pues muchas veces son ciclistas de medio recorrido o simplemente viandantes. Desde este punto de vista no parece recomendable incrementar el uso dentro del parque, que ya tiene unas infraestructuras necesariamente limitadas (por ejemplo aparcamientos), de público que no tiene como demanda expresa el propio Parque.
- c) El número de usuarios de la vía verde puede ser mayor de lo inicialmente previsto, y en este sentido puede interferir con el Uso Público ordinario del Parque en al menos dos puntos concretos:

- Las proximidades de la propia entrada al Parque junto a Etxeberría
- El puente de acceso a Mugaire.

Hay que considerar que nada impide por esa vía verde realizar distintos tipos de pruebas, incluidas marchas relativamente masivas. Estas pueden interferir con la entrada de visitantes en el Parque. Además el uso va a venir a coincidir más si cabe en los días de tiempo propicio, y puede coincidir en fiestas u otros eventos que se celebren. La propia naturaleza de la vía verde dificulta o impide directamente que se restrinja con flexibilidad su uso en los momentos oportunos, lo cual puede ir en perjuicio del Parque.

Por otro lado el propio puente de acceso de Mugaire presenta por su anchura las correspondientes limitaciones para el tránsito en coincidencia de vehículos, bicicletas y peatones. Es necesario recordar que este puente se construyó en primera instancia para el uso del único vehículo existente en Bértiz, y que en la actualidad posiblemente se encuentra infradimensionado, pues da acceso a un parking de 80 plazas en la que se incluyen autobuses, con un fuerte tránsito que hace que ocasionalmente incluso resulte insuficiente para el uso que actualmente se le da en momentos punta. El uso de peatones en esta coincidencia resulta ya problemático ocasionalmente pero en todo caso es algo regulable desde el propio Parque. Sin embargo el uso de este punto como vía verde puede resultar problemático, pues además es previsible la evolución al alza de su uso durante los próximos años.

- d) La señalización prevista en la Vía Verde no se ha unificado al respecto de las señales del propio Parque, previéndose hasta 5 señalizaciones además de un cartel informativo que pueden generar descoordinación con el resto de las señales del Parque.
- e) La infraestructura prevista genera un esfuerzo añadido de mantenimiento en correctas condiciones de uso, limpio de ramas u obstáculos que pueden acontecer periódicamente a

un nivel superior del actual. Todo ello dentro de un contexto de reducción de equipos de mantenimiento dentro del Parque.

- f) Queda poco claro en ello la responsabilidad que por la autorización y uso puede adquirir el Parque por cualquier accidente que pueda ocurrir en dicho tramo.
- g) Tampoco es conocido de cara a futuro si nuevas normas sobrevenidas (anchos, luminarias, cunetas, etc), pueden generar nuevas exigencias al Parque que incluso pueden generar condicionantes poco compatibles con el resto de la gestión del parque.

Como consecuencia se entiende, por motivos de gestión del espacio natural, poco recomendable que la vía verde transcurra no ya por el Parque sino sobre todo en coincidencia con la ruta principal de entrada al Parque (Puente de Mugaire-Etxeberria), cuando su objetivo, regulación, objetivos, etc, son netamente distintos a los de gestión del Parque que puede resultar condicionado.

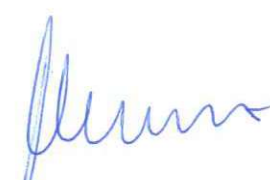
Pamplona, 10 de Febrero de 2015

Técnico de la Sección de Hábitats

Jefe de la Sección de Hábitats



Jokin Larumbe Arricibita



Pablo Muñoz Trigo

NARBARTE- ORONOZ MUGAIRE (puente acceso a Bertiz) (pk 5+000 - 6+000)

Actuaciones en caminos:

Camino de Balangondoa.

- ▮ Adecuación del camino existente mediante la adecuación del firme (escarificado y aporte de material) y pequeños desbroces puntuales. Longitud 650 m x 3.5 m anchura, desde pk 5+000 hasta pk 5+650.

ACTUACIÓN	MEDICIÓN
Adecuación camino existente (A) A:3,5 m	650 m

Obras de fábrica necesarias:

- ▮ Colocación de 6 ud de caños de 60 cm. de diámetro con arqueta de recepción y desagüe en losa rejunteada o mampostería. Cada unidad de colocación de caño incluye dos tramos de 2,4 metros de longitud.
- ▮ Creación de 3 unidades de badén en losa rejunteada. La primera en la bajada de la cuesta de hormigón en el bolardo de la entrada. La segunda en un cruce con una senda existente y el tercero en el puente final
- ▮ Creación y reconstrucción de muretes de mampostería hormigonada y rejunteada con pequeñas salidas de agua en el camino de Balangondoa. Grosor de muro 20 cm. Careado solo a una cara.

ACTUACIÓN	MEDICIÓN
Caños de hormigón 0,6 m. Incluida arqueta recepción y cono salida	6x4,8 m
Badén de mampostería	3 uds
Muretes de mampostería:	
Murete de 1 m alto	70 m
Murete 1,5 m alto	82 m
Murete 2 m. de alto	65 m

Protecciones:

- ▮ Colocación de vallado de protección mediante dado de hormigón y pieza metálica en tramo de muro de 1.5 m. de altura. Longitud de vallado 82 m.

ACTUACIÓN	MEDICIÓN
Vallado protección	82 m

Señalización:

- ▮ Se colocará un panel de información general en la localidad de Oronoz Mugaire.
- ▮ Se colocarán 5 unidades de señalización vial para tráfico rodado ya que discurre por tramo mixto compartido con tráfico rodado desde el pk 5+700 hasta el 6+000.
- ▮ Señalización de cruce e hitos recordatorios:

ACTUACIÓN	MEDICIÓN
Paneles información general	1 ud
Señalización vial carreteras	5 ud
Señalización de cruces	4 ud

Hitos de señalización	5 ud
-----------------------	------