

13/12/06

COMUNICADO DE PRENSA

Posición de la FCM en relación al proyecto de desdoblamiento de la carretera de Tahíche

La Fundación César Manrique quiere trasladar las siguientes consideraciones respecto al proyecto de desdoblamiento de la carretera que une Arrecife y Tahíche:

Ante la preocupación suscitada por la intención del Cabildo de Lanzarote de desdoblar el tramo de vía entre Arrecife y Tahíche, la FCM encargó a comienzos de noviembre la elaboración de un Informe técnico sobre el proyecto. Dicho Informe ha sido redactado por Vicente Torres, profesor de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Valencia y consultor en transporte y medio ambiente.

El “Informe sobre el desdoblamiento de la carretera LZ-I (Tahíche-Arrecife)” analiza el proyecto de ampliación de la vía y del mismo pueden extraerse las siguientes conclusiones:

1. Tal y como recogía el Informe sobre las carreteras de Lanzarote, elaborado en 1998 por Antonio Estevan para la Fundación César Manrique, como norma general se recomienda no construir nuevas vías, sino la mejora de las existentes y, sobre todo, la **elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible** para la isla, que frene la actual tendencia de crecimiento del parque móvil insular y planifique la mejora del sistema de transporte público. Frente a una planificación basada en el aumento paulatino y continuado de la capacidad de las carreteras, se hace preciso el establecimiento de un nuevo modelo de transporte que tenga entre sus objetivos la reducción de la movilidad basada en vehículos privados. Los incrementos de tráfico previstos en el proyecto de desdoblamiento presentado son, a todas luces, insostenibles y, en este sentido, el crecimiento descontrolado del parque automovilístico, del tráfico y de las carreteras supone una amenaza de primer orden para la calidad paisajística y ambiental de Lanzarote.

2. El proyecto presentado **no resuelve por sí mismo el problema de la congestión** a la entrada de la capital, ya que la causa de la misma no es la reducida capacidad de la vía de Tahíche, sino las dificultades de absorción de todo el tráfico por el viario de Arrecife. Por tanto, parece pertinente, con carácter previo o simultáneo a este proyecto, solucionar los problemas de acceso al centro de la ciudad, a través de

actuaciones de desahogo de tráfico en el trayecto que media entre la circunvalación y la vía medular.

3. A pesar de que incluso en la memoria del proyecto se cita el deseo de las administraciones locales de conferir un **carácter urbano** al trayecto, la sección de la carretera diseñada corresponde más a un diseño de autovía interurbana que a un diseño urbano. Muestra de ello, además del ancho previsto de los carriles (3,5 m, cuando lo habitual en trazados de carácter urbano es de 3 m), es el cierto grado de incoherencia del proyecto en lo referente a la velocidad deseada para la vía. Mientras en la Memoria aparece una velocidad de 80 km/h, en el Estudio de Impacto Ambiental se habla de 40 km/h. Además, sería oportuno incidir en una mejor ubicación de los pasos de peatones y una mayor permeabilización de la vía.

4. El **ancho total de la sección** de la carretera del proyecto presentado (que varía entre 30 y 41 metros) resulta **excesivo**. En el Informe técnico se insiste en el carácter urbano de la vía, proponiendo una reducción tanto de la calzada como de las aceras de hasta un total de 7 m de ancho, sin que impida el mantenimiento de la fisonomía urbana, con el fin de evitar expropiaciones y rectificaciones de la línea de edificación.

5. En el Informe se detallan algunos **elementos adicionales** para mejorar el proyecto, priorizando los usos urbanos. Se incluyen fórmulas de control de la velocidad, el diseño de las glorietas, los itinerarios peatonales, el tratamiento de los cruces peatonales, las paradas de transporte público y la utilización de itinerarios existentes alternativos. Las propuestas van encaminadas a la pacificación del tráfico y a facilitar los desplazamientos no motorizados.

Hasta aquí las conclusiones del informe.

Apoyada en este nuevo documento y con la referencia del Informe sobre las carreteras de Lanzarote de Antonio Estevan, la FCM considera:

1. Que no deberían construirse nuevas carreteras en la isla, y que los problemas de tráfico deben resolverse adecuando las vías existentes.

2. Que las perturbaciones crecientes que están ocasionando las distintas intervenciones en el viario insular y el descontrolado crecimiento del parque móvil, en ausencia de políticas de movilidad integrales, hacen necesaria y urgente la elaboración de un **Plan de Movilidad Sostenible**. Un Plan que dé alternativas al actual modelo de gestión de carreteras, que resulta inviable en el presente y de cara al futuro por el notable impacto paisajístico, ambiental y, como en este caso, social. Las nuevas infraestructuras deberían adecuarse a la escala insular, evitando diseños estándar, para lo cual es imprescindible que el Cabildo asuma como objetivo reclamar y proponer al Gobierno de Canarias normativas de diseño específicas para territorios insulares frágiles, y poseedores de un valioso patrimonio paisajístico. Esta actitud exige un cambio en la mentalidad de los gestores públicos, de modo que se tenga en cuenta tanto la necesidad de resolver exigencias funcionales como la de integrar las infraestructuras en el entorno y convertirlas en una oportunidad paisajística.

3. La FCM entiende que la propuesta de desdoblamiento presentada es un proyecto **desproporcionado**, que se sale de la lógica de las infraestructuras viarias insulares

como las conocemos hasta ahora. Se hace preciso disminuir el ancho de la calzada en todo el trayecto y, excepcionalmente, de las aceras en aquellos tramos más conflictivos, que afectan a la integridad de las viviendas existentes, sobre cuyo futuro se muestran lógicamente preocupados algunos vecinos.

4. La FCM, basándose en el Informe, aconseja que, con carácter previo a la intervención en el tramo entre Arrecife y Tahíche, se resuelva la conexión de la LZ-I con la vía medular de la capital, de modo que se facilite la distribución del flujo de automóviles procedentes de la LZ-I y de la circunvalación.

5. La FCM considera que el diseño aplicado al trazado, asimilable a una vía de carácter interurbano, no es el más adecuado, y apuesta por una concepción urbana, que resuelva, más que un problema de velocidad, cuestiones de fluidez del tráfico y seguridad, además de favorecer usos peatonales y movilidad alternativa.

6. La disminución del ancho total que recoge el Informe, las propuestas de adecuación y, en todo caso, el cambio de concepción de la vía, contribuirían a reducir la desproporción del proyecto, evitarían en lo posible las expropiaciones, disminuirían el efecto segregador de la vía y favorecerían la permeabilidad de la carretera. No obstante, la FCM considera que, con todo, continúa siendo una infraestructura de notable envergadura, cuyos efectos en el paisaje habría que amortiguar, reforzando su carácter de travesía urbana.

Gabinete de Prensa