

LURRALDE, AZPIEGITURA ETA GARRAIOEN ANTOLAMENDUA, ETA ENERGIA POLITIKA GIPUZKOAN

Sarrera

Deskribapen geografikoa eta urbanoa

Gipuzkoa Bizkaiko Golkoaren ekialdeko muturrean dago kokaturik, eta 1.980,3 kilometro karratuko azalera dauka. Lurralde menditsua eta nahiko malkartsua da, eta Bizkaiko Itsasoak eta Bizkaia, Araba, Nafarroa eta Lapurdi herrialdeek inguratutik dago.

Gipuzkoan giza jarduerak ingurune naturalean eragindako presioa betidanik oso handia izan bada ere, badaude, oraindik ere, natura balore handia duten gunek. Gipuzkoak dituen ezaugarri fisikoen artean, iraupen hori zor zaien bi alderdi garrantzitsu daude: alde batetik, etenik ez duen erliebe menditsua (lurraldean dagoen aireportu txiki bakarra Txingudi estuarioaren uren gainean eraiki behar izan da), eta bestetik, itsasertz malkartsua.

Goitik begiratuta, bailara estu eta meharrek itxuratzen dute Gipuzkoa; haietan, hiri eta industria gunek metatzen dira; mendi gunek bereizten dituzte gune horiek, eta mendietan, mendeetako nekazaritza jarduerak eratu dituzten ingurune naturalak sakabanaturik ikus daitezke oraindik ere.

Gipuzkoako lurraldeak daukan paisaia askotarikoa gehiegi sakondu gabe aztertuz gero, bi esparru handi daudela esan daiteke: itsas aldea, olatu eta itsas korronteez taxutu dutenak; eta barne aldea, lurralde menditsua, sare trinkoa eta hierarkizatua dena, Bizkaiko Itsasora urak isurtzen dituzten eta bailara eta ibaiarte sare sarria elkarren artean banatzen duten bost ibai ibilgu handiren inguruan antolatutik -Bidasoa, Urumea, Oria, Deba eta Urola-.

Itsasertza, orokorrean, ebakia eta malkartsua da. Bertan, itsaslabarrak dira nagusi, eta ezberdinak dira, zona bakoitzeko orografia, litologia eta egituraren ezaugarrien araberrakoak. Itsaslabarrekin txandaka, hondartzak, estuario eta marearteko zabalgunek ageri dira. Itsasoa, paisaiaren errege, bista guztietan nagusitzen da eta bista guztien baldintza da. Zona horrek daukan egoera bereziaren kausaz, ez da bertan apenas zuhaitzik hazten, baina, Gipuzkoako itsasertzetan aurkitzen diren estuario eta padurek – Inurritza itsasadarra, Zarautzen; Zumaiako itsasadarra; Bidasoa ibaiak dituen estuario eta irlak, abibidez– biologia produktibitate eta ekologia aniztasun handiak dauzkaten ekosistemak osatzen dituzte. Bestalde, eragin handiak jasaten dituen zona da, populazioaren zati handiak eta turismoak erabilia delako, eta bertan industria eta portu azpiegitura ugari kokaturik daudelako.

Gipuzkoako barnealdeari dagokionez, ingurune menditsuan estuki txandakatzen diren bailara meharrek eratzen dutela esan daiteke. Ingurune horren erliebe aldapatsuen eta jasaten duen plubiositate handiaren ondorioz, gorago aipatu ditugun arro nagusietara isurtzen diren ibilgu laburretako errekatxo eta ibai txikiek zeharkaturik dago

Gaur egun ikusten dugun paisaia aldaketa sakonaren emaitza da, izan ere, jatorrizko landaredia, zuhaitzak nagusiki, moztu edo bota egin baitziren, eta horien orde, landaketak eta belardiak hedatu ziren, edo azkar hazten diren espezieak, *insignis* pinua, esaterako. Ez baita ahaztu behar, paper lantegiak eraiki zirenean, paper eskaera handia sortu zela, bereziki Oria ibaiaren arroan, eta horrek gun e zabaletan pinuaren birlandatzea bultzatu zuela. Era horretan, jatorrizko paisaiaren oso ezberdina den paisaia gaztea eratu zen.

Gipuzkoan burutu den urbanizazio prozesuari dagokionez, bestalde, populazio gun e handiak eta ertainak industria garapenaren garaian eta industri e inguruan sortu zen eskulanaren eskaerari erantzunez garatu zirela esan behar dugu. Aurreko hamarkadetan

gertatu zen industriaren gainbeheraren ondorioz, produkzio sektorea hirugarren sektore bilakatzen ari da gaur egun, eta horrek herri gipuzkoarrek pixkanaka beste itxura bat hartzea eragin du: administrazio eta zerbitzuetako zentro gehiago daude, eta etxebizitzak beste gune batzuetara aldatzen ari dira.

Produkzio sektorean gertatutako aldaketa horrek itxura berezia eman die gure udalerrri batzuetako gune zehatzei, “industria aurriak” izendatu direnak agertu baitira herri askotan, eta horri lotutako beste arazo bat sortarazi du, alegia, erabilerarik ez duen eta zenbaitetan kutsaturik dagoen lurra egotea. Gipuzkoako Lurralde Historikoan dagoen industria aurrien azalera 95,7 hektareetako da. Industria aurriek ondorio latzenak utzi dituen zona, zalantzarik gabe, Donostia eta inguruko herriak dira, Errenteria, Pasaia, Lezo eta Hernani; ondoren, Eibar eta Debarrena daude, eta, azkenik, Tolosaldea. Gipuzkoako Foru Aldundiaren arabera, datozen bost urteetan eraikuntza mota horiek eraitsi ondoren hiri lurren 38,6 hektarea inguru erabilgarri gera daitezkeen arren, leheneratu gabeko espazio handiak egongo dira oraindik, eta hainbat erabilera izan dezakete, lurrek daukaten kalitatearen arabera.

Aipatutako produkzio aldaketa horrek, beste aldagai batzuekin batera –kontzientziazte handiagoa eta ingurunea zaintzeko presioa, esaterako–, Gipuzkoako industria herri batzuetan ingurumenaren egoera era nabarmenean hobetzea ekarri du, hainbat alderdiren ikuspegitik, behintzat, atmosferaren kutsadura maila jaitsi egin baita –Gipuzkoako industriak isurtzen dituen kutsadura igorpenak % 40 murriztu dira azken hamar urteotan–, eta berdegune gehiago baitaude, besteak beste.

Gorago adierazitakoa kontuan hartuta, eta laburpen gisa, hurrengoa baieztatu dezakegu:

- Lurra eskas dugun baliabidea da
- Ingurumenaren arloan, azken urteotan nolabaiteko hobekuntza nabaritu bada ere, ekologia pasibo garrantzitsua daramagu arrastaka; eta horregatik, ingurumenaren aldeko plangintza egitea beharrezkoa da

- Hiri zerbitzuak hornitzeko erabiltzen diren energia baliabide eta materialen kontsumo handia –ura, esaterako–, energia, eta hondakinen tratamendua arrazionalizatu egin behar dira eraginkorrak diren eta aurrezteko pentsatuak diren prozesuen bidez, beste hainbat arrazoiren artean, daukagun lur eskasia dela eta.
- Garraioetarako eta komunikazioetarako dauden azpiegituretan defizit handia dago, errepide eta trenbideetan, batik bat.
- Gertatu diren eraso eta presioak gorabehera, hainbat zonatan egoera onean dagoen ingurune naturala mantentzen da, eta komenigarria da bereziki zaintzea eta gordetzea; dena den, aurrerago ikusiko dugun bezala, azpiegitura gehiago eraikitzeak presio handiak sortzen ditu ingurune horretan.

Adierazpen horiek guztiak oso kontuan hartzekoak dira, nire iritziz, datozen urteetan lurraldearen antolamendu politikak, eta azpiegiturak eraikitzeako eta ekipamendurako politikak aurrera eramateko orduan.

Energia, garraioak, ura eta hondakinak, eta lurralde antolamendua. Mugak eta posibilitateak. Ingurumenak jasaten duen eragina

Gaur egun, azpiegituren garapena Gipuzkoa bezalako lurralde txikiak hazkunderako daukan oztopo fisikoekin topo egiten ari da. Ildo horretan, azpiegitura jakin batzuk gauzatzeak –energia eta garraioetarako direnak, kasu– errealitate hori aintzat hartu gabe, ingurumen arazo larriak eragin litzake. Jarraian, garraio, energia, ura eta hondakinak, eta lurralde antolamendurako politikaren alderdi batzuk aztertuko ditugu; Gipuzkoan gauzatzea aurreikusten diren alderdiak dira, eta aztertzearekin batera, 2020. urtera begira, hainbat joera eta orientazio azalduko ditugu.

Energia

Energiaren esparruan, zehazki, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek (DOT), 1997ko otsailean onartutakoek, 13. atalean adierazten dutenez, gas naturalaren kontsumoa “Europako Batasunean egiten den kontsumoa baino dezente baxuagoa da oraindik, baina, Estatu espainiarrean biztanle bakoitzeko egiten den kontsumoaren hirukoitza da. Gaur egun, gas energia gehiago erabiltzea bultzatzeko borondate tinkoa dago, EBko herri industrializatueta egiten den kontsumoaren mailara iristeko asmoz, autonomiaren barruko gas sozietateen egitasmoetan ikus daitekeen bezala.”

Lurralde antolamenduaren gidalerroek, era berean, adierazten dute, “energiaren iturrien eta kontsumo guneen arteko hurbiltasun handiagoak askatasun malguagoa edukitzea ahalbidetuko digu, eta, halaber, kosteetan gehiago aurrezte, energia merkatuen liberalizazioa handitzeko posibilitateari loturik egon beharrik gabe”.

Lurralde antolamenduaren gidalerroen orientazio orokor horiek 3E-2005 Planean gauzatu dira. Planaren bidez, elektrizitatearen autohornikuntza era nabarmenean handitu nahi da Euskadiko Autonomia Erkidegoan –% 82 arte, 2005. urterako–, eta haren alderdi garrantzitsuena gas naturalaren alde egiten den apustua da: ziklo konbinatuko gas naturalaren zentralak abian jarriko dira (proiektu gehienak Bizkaian burutuko dira), eta, horrela, energia eskaera % 28 igoko da; bestalde, energia aurrezteko eta eraginkorra izateko plan gehiago garatuko dira (kontsumitutako guztiaren % 10 aurrezte da helburua), eta berriztagarriak diren energietan partehartzea ere, energia elektrikoaren amaierako kontsumoan, % 12raino handitu nahi da.

Gipuzkoa bezalako lurralde txikian, hainbeste biztanle dituen eta lurra, berriz, hain eskas daukan lurraldean, energia berriztagarrien garapenak ere derrigorrez txikia izan

behar duela dirudi; hala ematen du, behintzat, energia eolikoari dagokionez. Izan ere, Energia Eolikoari buruzko Lurraldearen Alorretako Planaren Aurrerapenak leku bakarra aukeratu du, oraingoz, Gipuzkoan parke eolikoak eraikitzeke, Mandoegin, zehazki. Nolanahi ere, berriztagarriak diren beste energia mota batzuek, biomasak, esaterako, garapen handia edukitzea espero da; baita eguzki energiak ere, horretan garapen txikiagoa espero den arren. Dena dela, nekez pentsa daiteke energia berriztagarriak gas naturala bezain garrantzitsuak izango direla 2020. urtean, gas naturala elektrizitatea sortzeko energia iturri garrantzitsuena izango baita, zalantzarik gabe.

Baina, zein izango da energia alorrean buruaskiak izateko politikaren ordaina, ingurumenaren ikuspegitik? Aurreikusitako energia proiektuek (Zierbanako ziklo konbinatuko zentralak - Bizkaiko Badia Proiektua, Zornotzako Boroa zentrala – Bizkaia Energia, eta IGGC-Petronor planta) ingurumenean sor dezaketen eraginari buruz Eusko Jaurlaritzak berriki egindako azterlan batean adierazten denez, atmosferara egindako igorpenak ez dira ugalduko.

Bestalde, eraginkortasun handiko eta energia askotariko azpiegitura energetikoak erailteak eragina izango du hainbat alderditan –gasa lurrintzeko planta bat eta gasekin konbinatutako zikloaren bidezko elektrizitatea sortzeko hiru planta eraikitzeke asmoa baitago, energiaren aldetik oso aurreratuak direnak eta ingurumenerako abantailak izango dituztenak– . Hona hemen alderdiak:

- produkzio guneak kontsumo guneetara hurbiltzean, energia galerak murriztu eta eraginkortasuna handitu egingo da sisteman, eta, ondorioz, energia aurrezte globala gertatuko da.
- gaur egun dauden sare energien iturriak eta hornitzeko moduak askotariko bilakatuko direnez, horniduran askatasun eta segurtasun handiagoak suertatuko dira, eta, aurreko puntuan adierazi dugun bezala, energia aurrezte egingo da.

- kosteak murrizteko estrategia gisa sektorearen barruan bultzatuko den lehiakortasunaren ondorioz, bezero kontsumitzaileek ordaindu beharreko behin-betiko prezioetan murrizketa nabarmena gertatuko da, eta pixkanaka hornitzailea aukeratu ahal izango dute. Izan ere, aurreikusitako tarifen prezioak jaisteaz gain, elektrizitate edo gas naturalaren hornitzailea aukeratu ahal izango dira pixkanaka, industria enpresek lehendabizi, eta gainontzeko kontsumitzaileek gero, eskaera murriztena daukaten etxebizitzetako kontsumitzaileen txanda iritsi arte.

2020. urteari begira, energia politikaren alderdi garrantzitsuenak puntu hauetan laburbilduko ditugu:

1. Hirugarren sektorearen eskaerak hazkunde eskasa izango du.

Energiaren kontsumoaren arloan, ekipamendu mailek eta energiak sortutako erosotasunaren hobekuntzak geldialdia izango duela esan daiteke irizpide orokor gisa, etxebizitzetan eta zerbitzu sektorean eraginkorragoak diren sistemak sartuko baitira pixkanaka. Adibidez, egoitza alorrean, norberak kontrola ditzakeen instalazioak ugaltze egingo dira, eraikiko diren etxebizitzetara berrietan; eta lehendik zeuden etxebizitzetan, berriz, errendimendu altua duten eta eraginkorrak diren instalazioak sartuko dira pixkanaka, egungo ekipamenduak zaharkituta geratzen diren neurrian. Hirugarren sektoreko kontsumo zentroetan –ikastetxeetan, osasun edo kirol zentroetan, adibidez – baterako sorkuntza hedatzea, eta, neurri txikiagoan bada ere, erregai alternatiboak erabiliko dituzten klimatizazio instalazioak ugaltzea, sektorean energia kontsumoa murriztuko dela eta kontrolatuko dela adierazten duten erreferentziak dira.

Energia alorrean, gas naturala gero eta erabiliagoa izango da energia elektrikoaren aldean, (salneurria dela-eta), eta petrolioaren deribatu batzuen aldean (erregai izateko ezaugarri hobek baitaizka).

2. Industria energiaren eraginkortasunak hobetzeko joera mantenduko du.

Sektorearen produkzio jarduerak izango duen bilakaeraren joerak, alde batetik, eta energia berrikuntza eta eraginkortasunerako neurriak jartzeak edukiko duen joerak, bestetik, industria energiaren kontsumoa bideratuko dute etorkizunean –hazkundera barne kontsumoan nahiz gero eta garrantzitsuagoa den esportazioan oinarritzen da–. Gainera, industria kogenerazioak ere garrantzia izango du.

3. Garraioak sortutako energia arazoak mantenduko dira.

Alor honetan jarraipeneko politika egiten segitzen bada, garraio alorrean egongo den energia kontsumoa handitu egingo dela dirudi, eta horrek ingurumenean eragina izango du. Kontsumoa kontrolatzeko neurri nagusiak epe luzekoak dira; ikuspegi orokorretik begiratuta, antolamendu politikak indartzeari lotuta daude, eta, zehazki adierazita, garraio publikoaren sistemiei: garraioetarako azpiegiturak hobetzeari, teknologia eta ingurumen esparruetan gerta litezkeen aurrerapenei eta ibilgailuen produkzio alorreko fabrikatzaileen konpromisoei, eta ibilgailu partikularra erabiltzeko orduan herritarren kontzientziatzeari eta sentsibilizatzeari.

Garraioak

Garraio politika, funtsean, bi ardatzetan oinarritzen da, biak ere Lurralde antolamenduaren gidalerroetan jasoak: Abiadura Handiko Trena, eta Gipuzkoako Lurralde Historikoko Errepide Plana. Abiadura handiko trenak garrantzi handia dauka euskal hiriburuak lotzeko orduan, alde batetik, eta Euskal Herria kanpoaldeari, Europari, lotzeko orduan, bestetik. Errepide Planaren helburua, bestalde, lurralde gipuzkoarra itxuratzen duten eskualde guztiak elkarren artean komunikatzea eta horiek beste lurralde batzuetako eskualdeei lotzea da.

Gipuzkoako errepide sarea

Komunikazio sare berriek aukerak zabaldu dizkiete herritarrei, alor guztietan. Teknologia berriak erabiltzean, kalitatean gertatu den aurrerapausoak ia mugarik ez duen komunikatzeko eta harremanetarako aukera multzoa ekarri du berekin, eta komunikazio sare birtualek, bestalde, komunikabide errealak ordezkatu beharrean, indartu egiten dituzte. Gaur egun dauden erronkak komunikazio sistema berriak jartzea eta produktu materiala irudikatu edo fabrikatu ondoren erabiltzaileengana iritsarazteko ahalmena dira; gainera, ez da ahaztu behar, errepide sare eraginkorrak onurak ere ekartzen dituela gizartera, pertsonen mugikortasuna areagotu eta mota guztietako zerbitzuak eskaini baititzake; era berean, bizitzaren kalitatea hobetzen du, hautatzeko aukerak ugaltu egiten baititu (lana, bizilekua, ikasketak, kirol eta kultura jarduerak, e. a.), eta, besteak beste, osasun eta sorospen zerbitzuen eraginkortasuna bultzatzen baitu.

Ildo horretan esan behar dugu, Gipuzkoan diseinatutako oinarrizko sarea bat datorrela orografiak Lurraldeari ezarri dizkion ardatz naturalekin. Alde batetik, iparraldetik hegoaldera doazen bi korridore, N-I eta A-1 edo Eibar-Gazteiz errepidea, eta bestetik, bi errepideok elkarri lotzen dituzten eta ekialdetik mendebaldera doazen zeharkako bi ardatz. Lehenengoa, iparraldean, A-8, Bizkaiari eta Golko aldeko erlaitzari lotzen gaituena, eta A-15, zuzenean Nafarroarekin eta Mediterraneo alderantz doazen beste bide batzuekin elkartzen gaituena. Bigarren zeharkako ardatza Beasain-Durango izeneko korridorea da, Gipuzkoako hegoaldean dauden eskualdeetara iritsarazteko funtsezkotzat jotzen dena

Gipuzkoako mapari begiratuz gero, badirudi oinarrizko errepide sare horrek ez duela sortzen lurraldearen gehiegizkoa den edo handiegia den okupazio fisikorik. Bestalde, erraztu egin litzake, era nabarmenean, Gipuzkoako lurraldea osatzen duten eskualdeak elkarren artean eta beste lurralde batzuekin komunikatzeko, garrantzitsuak diren

komunikaziorako gaitasuna, arintasuna eta segurtasuna. Hala ere, *lurraldean sarea zabaltzeko* politika horrek topo egin lezake lurraldeak zenbait eskualdetan dituen oztopo fisikoekin, eta ingurumenerako eta paisaiarako gerta litezkeen oztopoekin –lurraldearen orografia menditsua baita–, eta, ondorioz, ingurumen ondarea kaltetu. Horrez gain, aintzat hartu beharko litzateke, etorkizun ez oso urrunean zenbait errepide saturaturik gera litezkeela, lehenago horren aurkako neurri batzuk hartzen ez badira –bidaiariak, adibidez, jende gehiena horren aurka egon arren–, eta lurraldeen artean eta hirien artean azpiegiturak garatzen ez badira, izan ere, azken urteotan izandako motorizazio indizea izugarri hazten ari baita.

Era berean, beharrezkoa izango litzateke aztertzea, Gipuzkoa den lurralde txikian oinarritzko errepide sareak, abiadura handiko trenak, trenbide sareak eta bestelako azpiegiturek bateraturik zer ondorio izan litzaketen.

Hala eta guztiz ere, Gipuzkoan, garraio alorrean iraunkortasuna sartzeak oso erroturik dauden hainbat joera aldatzea esan nahi du, eta ohituretan ere, ikuspegi ezberdinetatik eta aldi berean, aldaketak egitea. Esate baterako, ez litzateke erraza izango, eskaintza hobetuz bakarrik, bidaiari kopuru handiak errepideetatik trenbidera eramatea, eta hori da Komunitateko ingurumenerako Bosgarren eta Seigarren programek daukaten helburua – azkena, seigarrena, oraindik behin-betiko onartu gabe dago–. Aldaketa hori egiteko neurriak pixkanaka eta era koordinatuan ezarriko balira, hain beharrezkoa zaigun aldaketa prozesu hori erraztu egingo litzateke; neurrien artean, bestalde, ondorengoak izango lirateke aipagarriak: errepideetan zirkulatzeko abiadura mugatzea, bidesariak jartzea, zirkulazioa eta aparkatzea mugatzea, errepide sareetan egindako inbertsioak beste era batez bideratzea, zirkulazioak dauzkan arriskuei buruzko kontzientziazte kanpaina herritarren artean egitea, e. a.

Abiadura Handiko Trena

Egia esatera, idazki honen autoreari ez zaio inoiz Abiadura Handiko Trena atsegin izan, ekologiari, ekonomiari eta gizarteari loturik dauden arrazoiengatik. Nire iritziz, abiadura handiko tren sistemek eskaintzen dituzten aukerek –250 km orduko abiaduraren gainetik–, eta hain abiadura handia hartzen ez duten tren sistemetakoek –200 km orduko edo handiago iristen direnak– oso ezberdinak diren ekonomia, ekologia eta gizarte kosteak sortzen dituzte. Adibidez, 200 km/o abiaduratik 250 km/o abiadurara igotzen denean, 4,6 segundo irabazten dira kilometro bakoitzean, eta 350 km/o abiaduraz zirkulatuz gero, berriz, 8 segundo, trenbideetarako euskal Abiadura Handiko proiektuan adierazten den bezala. Datu horiek kontuan hartuta, ez dirudi denbora luzea irabazten denik abiadura handiko trenenean bidaiatuz gero; bi aukeren artean, alde handiak sortzen dira, ordea, ingurumen, ekonomia eta gizarte arloetan.

Dena dela, ez zaigu oso egokia iruditzen gai horretan sakontzea, abiadura handiko trena eraikitzekeo lanak gutxi barru hastekoak direnean. Litekeena da, berriz, ingurumenean izango duen eragina ahal den neurrian gutxitzen saiatzea, bereziki eragin handiena sor dezaketen arloei dagokienez. Hauek dira, besteak beste:

- Soinuak izan dezakeen eragina, populazio dentsitate handia dagoen guneetan, batik bat
- Faunan sor daitekeen eragina; leku batzuetan, gainera, eraginak larriak izan daitezke
- Ekologia eta natura balore handia daukaten natura guneetan sor daitekeen eragina, Udalaitz mendian, bereziki
- Lezetxiki eta Oterreta II historia aurreko garaietako leize zuloak (Arrasaten) eta Basagain herrixka (Anoeta) bezalako historia eta arte ondareek jasan dezaketen eragina

- Udalako akuiferoetan sor daitezkeen kutsadura eta eragina, akuifero horiek oso zaugarritzat hartzen baitira
- Zenbait zonatako paisaiek eta bistek jasan dezaketen eragina
- Lur produktiboak, belardiek eta baso ustiapenek jasan dezaketen eragina, alde batetik, eta lurraren okupazioa nahiz landarediari eta laboreei egindako kalteak, bestetik, gutxiagotzea. Gipuzkoan, laborantzarako erabilgarria den azalera jasan dezakeen eraginaren ondorioz, lur erabilgarria 102 hektarean murriztu daiteke; hori, gainera, era ez zuzenean neurtuta, Ingurumenak jasan dezakeen eraginari buruzko azterketan, nekazaritza ustiapenetan dauden metro linealen kopurua bakarrik adierazten baita, 10.255, hain zuzen ere. Hori kontuan hartuta, gehitu beharko litzateke, lehen sektoreari lotutako ekonomietan (landa turismoa), abiadura handiko trenak eta ustiapenak banatzearen bideragarritasun ezak sor ditzaketen eraginak; eta horrez, gain, egon litezkeen beste eragin batzuk ere kontuan hartzekoak dira, soinuak ganaduari egindakoa, esate baterako.
- Ibaien ibilguetatik hurbil egingo diren obrak zorrotz zaintzea. Gipuzkoan, trazatuak Urumea, Deba, Urola, Oiartzun eta Bidasoa ibaiak zeharkatuko ditu, edo lanak horietatik oso hurbil egingo dira. Hortaz, ibilguetan eragina sor daitekeen zonetan, ezin izango da bertara karburanterik isuri edo obra-hondakinik bota, besteak beste; Urumea eta Bidasoa ibaien kasuan, bestalde, bereziki kontrolatu beharko dira obrak izokinaren aldi kritikoetan.

Trenbide sarea

Abiadura handiak, hala eta guztiz ere, ez ditu beste aukera batzuk baztertzen, esate baterako, eskualdeak lotuko dituen trenbide sarea; eskualde bakoitzeko barne mugimenduak kontuan hartuta antolatuko litzateke, gaur egun errepideetan dagoen trafiko dentsitate handia murriztuko luke, eta zenbait zonatan garraio publikorik ez dagoen edo nahikoa ez den lekuetan, garraio publikoa ere izango litzateke.

Oraingoz, Deba bailaran bakarrik aurreikusita dago eskualdeko trenbide sarea eraikitzeari ekitea; baina, beharrezkoa izango litzateke beste eskualde batzuetako teknika, ekonomia eta gizarte bideragarritasuna ahal den azkarren aztertzea, eta garraio publikoaren arazoa konpontzen duela ikusten bada, bideragarritzat hartzea.

Portuetako azpiegiturak

Nafarroa eta Gipuzkoa lotzen dituen autobidea abian jarri zenean, komunikazio eskema berrian sartu zen Pasaiako portua. Bestalde, Pasaiako badia suspertzeko ahalegina estuki lotuta dago portuari, eta suspertze horri esker, elkarren artean egindako eskaintzak gara litezke merkatu berrietan sartzeko. Dena dela, Pasaiako Portua lehiakorra izateko, goikoaz gain, kanpora aldera zabaltzeari eta birmoldaketari ekin beharko zaie, datozen urteetan.

Era berean, Pasaiako portuaren kudeaketaren arazoa dago, hau da, portua euskal administrazioari transferitzea eta Gipuzkoak horretan parte hartzea; horrek kudeaketa hobe, eraginkorragoa eta kosteak gutxitzea ekar litzake berekin, besteak beste.

Bestalde, Pasaiako eta Baionako portuen arteko antolaketa eta lankidetzaren aukera dago Donostia-Baiona Eurohiriaren plangintzaren barruan, bi portuetako azpiegituren aukerez baliatzeko eta eskaintza hobetu ahal izateko.

Aireportuak

Hondarribiako aireportuak, jolas hegazkintzarako pista bihurtzeko zorian egon bazen ere, hobekuntza nabarmena izan du, azken urteotan egin diren inbertsioei esker. Hala ere, nekez egin daitezke hobekuntza gehiago bertan, aireportuak egitura hutsuneak dauzka eta. Ildo horretan, eta Hondarribiako aireportuak bertako jarduera egiten,

lehiakortasuna handitzen eta zerbitzu hobeak eskaintzen jarraitzea eduki arren, aire garraioaren aukera, Gipuzkoarako, Miarritzeko aireportuan eta Bilboko aireportuan (Loiun) dago, lurraldeko zonen eta helmuguen arabera.

Hiri ur eta hondakinak

Uraren baliabidearen kudeaketari dagokionez, ondorengo adierazten dute Lurralde antolamenduaren gidalerroek, 15. atalean: “Ur hornidura eta saneamendu zerbitzuen kudeaketa askotarikoa da, eta egun dauden sistemak ezberdinak dira dauden premien eta udalerrietako tradizioen arabera; horrela, badira mankomunitateetan edo kontsorzioetan elkartzen direnak, edo badira udalerriak kudeaketa haiek bakarrik egiten dutenak, edo are txikiagoak diren esparruak ere, Araban, esaterako, gertatzen den bezala. Gaur egun, ahaleginak eta ekimenak batzeko beharra, eta teknikari, legeei eta finantzari lotutako arrazoiak, kudeaketa mankomunitate edo kontsorzio moduan egitea bultzatzen ari dira, zerbitzuen kalitatea hobetzeko asmotan. Bestalde, nagusitzen ari den irizpidearen arabera, ur baliabideen kudeaketa eta administrazioa bere osotasunean egin behar dira, hartara, ur sistemak batera kudeatzea bultzatuko duten irizpideak lortu ahal izango dira. Hori da Euskal Administrazio Hidraulikoak gidatzen hartu behar duen irizpidea. Entitate horrek, izan ere, 1994ko uztailaren 1ean jaso baitzituen Autonomiaren barruko ur alorreko transferentziak, eta autonomien arteko uren kudeaketarako agindua, biak Eusko Jaurlaritzako Herri Lan eta Garraio Sailari esleituak (egungo legegaldian, Lurraldearen Antolamendu eta Ingurumen Sailari esleituak zaizkio). Azken batez, uraren ziklo osoaren kudeaketa hobetzea (hornidura eta saneamendua) da lortu nahi dena, horretara bereziki bideraturik egongo diren udalerrien gaineko erakundeen bitartez.

Gidalerro horiek, fundazio izaera dutenak, alderdi politikoek azken urteotan gauzatutako ekimenen oinarri izan dira; halaxe izan da Bizkaian batik bat, bertan, Gipuzkoan ez bezala, ura kudeatzeko eskualdeetako sistemak desegin baitira Bilbao-Bizkaia partzuergoaren alde.

Hurrengo pausua Ur Lege berria ezartzea izango da. Azken hiru legealdietan hainbat proiektu idatzi dira, eta azkenekoan Autonomiako Exekutiboak Lege proiektu bat onartu zuen, Eusko Legebiltzarrak onartu ez bazuen ere. Euskadiko Ur Legeak sortze agiriaren oinarritzko agiriak jasotzen ditu. Haien artean, URA izeneko organismo zentralizatu bakarra sortzea jasotzen da, Autonomia Erkidegoko ur emakida guztiak bilduko dituen. Estatu espainiarreko Ur Legearen erreformarekin bateraturik (lege hori 1999-11-26an onartu zen), eta beste herri batzuetan uraren kudeaketari dagokionez dauden joerak aintzat hartuta, Euskadiko Ur Legeak ez dio oztoporik jartzen uraren kudeaketan egiten diren pauso batzuk pribatizatzeari. Hortaz, mentalitate aldaketa gertatzen ari da, eta ez hemen bakarrik, baita mundu osoan ere. Aldaketa horren arabera, ura ez litzateke aurrerantzean merkatuko legeen mende ez dagoen herri ondasuna, besteak bezalako merkantzia baizik, eta horregatik, hain zuzen ere, preziatuagoa izango litzateke. Egia da, bestalde, kudeaketa publikoa, zenbaitetan, kudeaketa txarra izan dela, xahuketa eta balorazio falta egon dela. Horregatik, gero eta gehiago hitz egiten da baliabidearen pribatizazioaz, hazten ari den baloreaz baino.

Klimaren Aldaketarako Nazio Batuetako Gobernuarteko Taldeak (IPCC) izenekoak aurreikusten duenez, XXI. mende honetan, Iberiar Penintsulan gertatuko diren prezipitazioak murriztu egingo dira. Baina, gero eta handiagoa den ur eskasiaren etapan, kudeaketa publikoak bakarrik berma dezake gero eta eskasagoa den baliabidea esleitzea eta banatzea, eta arrazoizko prezioan egitea, gainera; horretarako, hala ere, kudeaketa publikoak historikoki izan dituen akatsak gainditu behar dira. Administrazioak egindako kudeaketak lurraldearen kudeaketarako beste politika batzuekin koordinaturik egon behar du, baliabidearen iraunkortasuna bermatu ahal izateko. Ingalaterran eta Galesen gauzatu diren esperientziek frogatzen dutenez, kontsumitzaileak ordaintzen dituen prezioetan igoera izugarria gertatu da, eta igoera horrek balio izan du, ia soilik, alorreko enpresen etekinak handitzeko. Gauzak horrela, botere publikoek duela gutxi ekin diote enpresa horiek izandako dibidenduen banaketa era zorrotzean aztertzeari.

Laburbilduz, uraren inguruko mentalitatearen aldaketa Euskadiko Ur Lege berrian jasotzen da, eta negozioa egiteko itzaropen itzelak sortu ditu gurea bezalako lurraldean –ura daukagun baliabide oparoa baita– eta zerbitzu askoren pribatizazioari begira –osorik nahiz partziala–. Onartutako Hidrologia Plan Nazionala izenekoa deskribatu berri dugun egoera gauzatzeko era besterik ez da.

Urari buruz hitz egitean adierazi dugunez, gaur egun ura oparoa den baliabidea dugu EAEn eta Gipuzkoan. Hala ere, abiadura handiko trenak sor ditzakeen eraginen artean, akuiferoak kutsatzea eta baliaezin bilakatzeko posibilitatea daude. Orain arte, salbuespenen bat alde batera utzita, gure administrazioek –gipuzkoarra haien artean– ez dute era sakonean aztertu ura aurrezteari buruzko eta uraren eraginkortasunari buruzko egitasmorik. Izan ere, interes handiago dago metro kubikoak fakturatzeko gure baliabide hirikoen kudeaketaren inguruko politika egiteko baino –politika hori epe luzera, eta uraren oparotasun erlatibotik abiatuta egingo litzateke–. Eta hori benetan garrantzitsua da 2020. urtera begira, ingurumen, ekonomia eta lurraldeari lotutako arrazoiengatik.

Hondakinei dagokienez, fase berriari ekin zaio Txingudiko eta San Marcoseko Mankomunitateetako Hiri Hondakinen Kudeaketa Plana eta Gipuzkoako Hiri Hondakinen Kudeaketa Plan Integrala 2002-1016 egitean. Ildo horretan, Europako Komunitateak garatutako oinarritzko printzipioak aintzat hartuta, hondakinen kudeaketa iraunkorra ezarri behar da, kudeaketa sistema integralean oinarrituko dena. Kudeaketa hori aukeren hierarkia malguaren arabera burutu behar da, eta haren helburu nagusiak aurreikuspena izan behar du; ondoren datozen helburuak, berrerabilpena, birziklajea –konpostajea barne–, energiaren aprobetxamendua eta baloragarria ez dena botatzea dira.

Gauzak horrela, hiri hondakinen tratamendurako orain arte nagusia izan den, eta gaur egun ere nagusia izaten jarraitzen duen politika azkena izango da, hautatzeko dauden

aukeren artean. Era horretan, hondakindegietara botako diren hondakinen kopurua ahal den txikiena izango da, eta berreskuratzerik ez dagoen hondakinak soilik botako dira hondakindegietara; politika hori, bestalde, komunitate europarraren planteamenduen barruan dago, horien arabera, baloragarriak ez diren edo geldoak diren hondakinak bakarrik onartu beharko lirateke, epe ertainera begira.

Hondakinak botatzeari mugak jartzeko estrategia hori bat dator, zalantzarik gabe, Gipuzkoan erabilgarri dagoen lur eskasiarekin, eta, ondorioz, hondakin berriak kokatzeko zailtasunekin.

Lurraldearen antolamendua

Hedatzen ari den eskema, Manuel Castellsen iritziz –beste zenbait autorek adierazitako iritzien artean– Europaren kasuan hastapenetan dagoen eskema dena, eurohiriek osatzen duten gune sarea da; eurohiri horiek 500 eta 1.500 km bitarteko distantzia izango dute, eta ekonomikoki funtzionalak diren unitate multzoen lurralde egitura osatuko dute. Eurohiri horiek ekonomia alorrean onartzen diren neurrian, politikoki ere onartuak izatea espero ahal izango dute. Baieztapen horrek, era negatiboan adieraziz gero, hurrengo azalduko digu, alegia, gaur egun dauden estatuak ekonomia unitate funtzional gisa eratzen ez badira, garrantzia galduko dutela politikan. Hiri horietako batzuk, bestalde, lehendik zeuden eta kultura berezitasunak dituzten errealitateak oinarri hartuta eraikitzen ari dira. Manuel Castellsek Kataluniako Herriak aipatzen ditu adibide gisa, Alacantetik Marseilara zabaltzen den lurraldea hartuko luketenak eta ekonomia unitate funtzional gisa jarduten hasiko liratekeenak.

Hori da, nire ustez, gure herrialdean egiten ari diren zenbait azpiegituraren sustatzaileek oinarritzat hartu duten eredua. Hau da, eurohiria sortu behar da, eta Gipuzkoak eta BAM (Baiona-Angelu-Miarritze) barrutiak badaukate, jadanik, Baionatik Donostiarako eskualdea hartzen duen eurohiria, eta 1999ko azaroan, Román Sudupe Gipuzkoako

Diputatu Nagusiak eta Alain Lamassoure BAM barrutiko presidentek onarpena sinatu zuten. Lankidetzaren eredu ekonomikoa eta funtzionala besterik ez da, edozein politika ikuspegi baxter utzita.

Eurohiriaren helburua eskuratzeko, Lurralde antolamenduaren gidalerroek *araurik gabeko araudia* izenda daitekeen eredu –beharbada kontraesana dirudiena– onartu zuten. Horren arabera, eskualdea 15 alor funtzionaletan zatituko da, Lurralde Plan Partzialen bitartez (LPP), banan-banan antolatuko direnak, eta herri proiektua osatuko ez dutenak; alor horietako batzuetan, Aurrerapen guztien balantze xehaturik egin gabe ere, lurra ahituko dela, kontrol handirik gabeko hiritartzea gertatuko dela, eta lurraldearen plangintza egiteko ildoak alde batera utziko direla berma daiteke.

Baina, alderdi larri gehiagorik aipatu gabe, eta etorkizunari begira, uste dut garrantzitsua dela prozesu horiek guztiak era irekian gauzatzea, ahalik eta eztabaida zabalena eginda. Europaren zati izango bagara, ingurumen iraunkortasunaren aldagaia barne hartuko duen garapenaren plangintza egin beharko dugu, gurea bezain txikia den lurraldeak gainditu behar ez dituen mugak argi eta garbi adierazi beharko ditugu, eta gizarteak ahalik eta partehartze handiena izango duen eredu diseinatu beharko dugu.

Bestalde, hirigintzaren planifikazioaren ingurumen alderdiak hizpide hartuta, EAEko Hirigintzako Legearen Aurreproiektuak Zioen Azalpenean dioenez, “lurraldearen babesa ezartzeko beharra aintzat hartuko da, ingurumenaren baloreak zaintzearen, garapen iraunkorraren printzipioei jarraiki; hori islatu egingo da, ezinbestez, hiritargaria ez den lurraren sailkapenean”; eta, horrez gain, hauxe ere adierazten da bertan: “Plan orokorrek eraginaren ebaluazioa eduki beharko dute, eta ingurumenaz arduratzen den organo eskudunak horri buruzko txostena egingo du (...), era horretan, lurraldea babesteko kontuan hartu beharreko ingurumen alderdiak eta hiri garapen iraunkorra sustatzeko beharra koordinatuko dira”.

Hala eta guztiz ere, gaur egun, ez dago araudian barruan aurreikusita bi alderdien ebaluazioa batera egitea, eta hori arazo handia da, oso gai garrantzitsua baita.

Hirigintzako Legearen Aurreproiektuak, bestalde, interesgarriak diren beste aurreikuspen batzuk jaso ditu. Ondorengoak dira:

- 0.4. Art.: Iraunkortasun printzipioa: Hirigintzaren antolamenduak hiri garapenerako izango dituen irizpide orientatzaileak hurrengoak izango dira:
 - a) ingurumenaren iraunkortasuna, baliabide hidriko eta energetikoei eta igorpenak zurgatzeko gaitasunari dagokienez.
 - b) Lurra hartzea iraunkorra izatea
 - c) Hiri mugikortasuna iraunkorra izatea
- 1.10. Art.: Egituraren antolamendurako Planek haien memorian azaldu beharko dute, hiri garapena izango duten edo hirigintzako eraberritze, berriztatze edo birgaitze lanak jasango dituzten lurrek garapena onartzeko daukaten gaitasuna, garapen iraunkorraren printzipioen arabera.
- 1.11 y 1.12 artikuluetan kontuan hartu beharreko alderdiak garatzen dira, lur hiritarrek eta hiritargarriek eduki behar duten onarpen gaitasuna zehazteko
- 1.18. Art.: Plan Orokorren garapenaren Adierazleak: Plan Orokorrek adierazle sistema koherentea zehaztu beharko du haren memorian, planteamenduaren helburuek, irizpideek eta erabakiek zein betetze maila daukaten ebaluatzeko, eta horiek betetzeak ingurumenean, gizartean, ekonomian eta kulturean izango dituen ondorioak detektatzeko.

Hortaz, Hiri Antolamenduko Plan Orokorren ingurumenaren azterketan hurrengo alderdiak zehaztu beharko lirateke:

- Lur hiritar eta hiritargarrien onarpen gaitasunaren ebaluazioa:
 - Ingurune fisikoaren onarpenerako gaitasuna, eta baliabide materialen eta ingurune naturalen gaineko presio prozesuak

- Dauden zerbitzu eta hornidura sareen gaitasuna, eta aurreikusitakoaren arabera lurrak izango duen eskaeraren eta erabileraren gehitzea onartzeko beharrezkoak izango direnak
- Garraio publiko eta pribaturako sareen erabilera berriak eta onarpenerako daukaten gaitasuna kontuan hartuta, aurreikusten diren lekualdatzeak eta mugimenduak gehitzeak izango dituen eragina eta ondorioak
- Hiritartze eta azpiegitura hornidura berriek orokorrean izango duten eragina, eta birgaitzeko estrategietan eta hiri ondarean izango dutena
- Inguruneak jasango dituen eraginak identifikatzea eta baloratzea:
- Inguruneak jasango dituen eraginak, eta zaugarriak diren zonetan dauden arriskuak
- Antolaketa berrien arabera, ingurunean aurreikusten diren eraginak eta arriskuak
- Aztertutako alternatibak kontuan hartuta, gerta daitezkeen eraginen balorazioa
- Inguruneak jasan ditzakeen eraginen aurrean, ingurunea babesteko eta eraginak zuzentzeko neurriak

Gorago aipatutako arazoetako asko konpondu gabeko arazoak dira, zalantzarik gabe, hiri antolamenduko plan orokor gehienetan; edo, bestela esanda, hiri plangintza iraunkorrean desiratzekoa den zorrotasun eta zabalpenik ez duten arazoak dira.

2001eko urria

Julen Rekondo. Kimikaria. Ingurumen aholkularia.

