

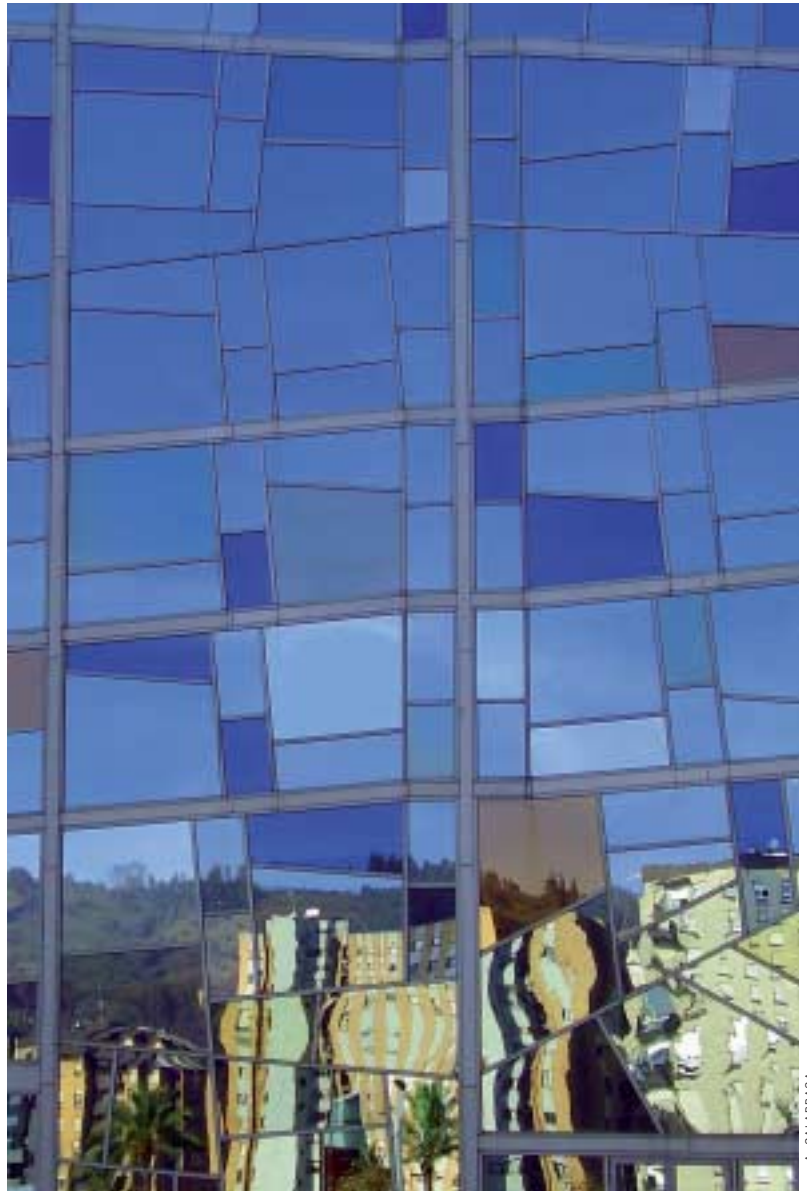
Euskal hirigintza, jasangarria?

Galarraga Aiestaran, Ana

Elhuyar Zientziaren Komunikazioa

Badirudi *jasangarria* modako etiketa dela, edozein izenen ondoan agertzen baita azken bolada honetan: garapen jasangarria, turismo jasangarria... Ez alferrik, ordea. Izan ere, izenondo horrek hauxe esan nahi du: “Gaurko eta etorkizuneko belaunaldiek behar dituzten baliabide naturalak agortzeko arriskuan jartzen ez dituen”. Eta hori da hirigintza jasangarriaren helburua. Ez da erraza baina.

2005EAN EUSKO JAURLARITZAK ANTOLATUTAKO EUSKAL HIRIA KONGRESUA lurraldeplangintzari eta jasangarritasunari buruzkoa izan zen. 2006koa, berriz, duela gutxi egin zuten, azaroan, eta paisaia izan zen gai nagusia. Hitzaldi guztietan aipatu zuten adituek paisaiaren garrantzia, eta, batez ere, begiratuan, ikuspuntuan, nabaritzen zen paisaia zela kongresuaren protagonista. Alabaina, ez zion lekua kendu jasangarritasunari.



A. GALARRAGA

Antza denez, jasangarria izatea da gakoa, baita hirigintzan ere. Zaila dirudi, eta, gainera, hainbatek ez dute argi zer esan nahi duen hirigintza jasangarriak. Baina kontzeptua dagoeneko ez da hain berria, ezta gauzatzeko asmoa ere. Nazio Batuek kongresu bat egin zuten 1996an hiriak eta bizilekuak aztertzeko, eta han sortu zuten Habitat II programaren ezinbesteko oinarrietako bat jasangarritasuna da.

Europako Batasuneko hirien garapen jasangarrirako jarduera-esparrua azaltzen duen dokumentua, berriz, 1999koa da, eta, hemen ere, hirigintza jasangarria bidea egiten ari da. Adibidez, Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Sailak *Hirien plangintzan aplikatu beharreko jasangarritasun-irizpideak* izeneko dokumentua argitaratu zuen 2003an.

Dokumentuaren sarreran aitortzen denez, lehen hirigintza arkitekturarekin eta ingeniariarekin lotzen zen batik bat, eta jasangarritasunaz natura-zientzien arlokoak arduratzen ziren. Gero, jasangarritasunaren kontzeptua hirigintzan txertatzen hasi zenean ere, nahiko era murritzean aplikatu zen, ingurumenarekin erlazionatutako alderdietara mugatu baitzen (zarata, ur-arazketa, energia, hondakinak...).

Gaur egun, ordea, hirigintza eta jasangarria hitzak elkarren ondoan agertzen dira. Oraindik goiz da jakiteko hirigintza jasangarria asmo hutsean geratuko ote den edo errealitate bihurtuko den, baina politikariek horren alde egin dute, teoriarik behinik behin.

Teoriatik praktikara pasatzeko, pauso asko eman behar dira. Esate baterako, ezinbestekoa da herritarren parte-hartzea aintzat hartzea, eta halaxe onartzen du Ingurumen Sailak aipatutako dokumentuan. Haien esanean, Tokiko Agenda 21 eta horren antzeko prozesuak elementu garrantzitsuak dira jasangarritasun-irizpideak hirigintzan txertatzeko.

Hiria eta lurzorua

Begi-bistakoa da gero eta jende gehiago bizi dela hirietan, ez Euskal Herrian bakarrik, mundu osoan baizik.

Garai batean auzo trinkoak sortu ziren. Azkenaldian, ordea, etxebizitza sakabanatuak egiteko joera zabaldu da.



A. GALARRAGA



A. GALARRAGA

Hiria eta jasangarritasuna elkartuta: utopia ala ezinbesteko helburua?

“jasangarritasunaren kontzeptua hirigintzan txertatzen hasi zenean, nahiko era murritzean aplikatu zen”

Hori gutxi ez, eta hiriak hedatzen ari dira, inguruko lurak ere haien erabilere-tarako baitira, neurri batean.

Hemen, gainera, hirien itxura aldatzen ari da, eta gero eta lur gehiago hartzen dute. 1960ko eta 1970eko hamarkadetan, populazioa asko hazi zen, eta, horrekin batera, hiriak ere azkar eta kontrol gehiegirik gabe hazi ziren. Auzo berri asko sortu ziren, eta gehienak trinkoak ziren. 1990eko hamarkadatik aurrera, berriz, populazioaren hazkundeak gelditu egin da, baina ez lurzorua kontsumoak. Auzo trinkoen ordez, biztanle-dentsitate txikia duten urbanizazio sakabanatuak egiteko joera zabaldu da, baita orografiak lekua mugatzen duen tokietan ere.

Garbi dago urbanizazio-eredu horrek besteak baino lur eta baliabide gehiago behar dituela. Europako Bata-sunak, baina, lurzorua baliabide urria dela ohartarazten du, eta hirien garapen jasangarriko 1998an atera zuen dokumentuan, sakabanaketa muga-tzea aholkatu zuten.

Hori guztia aintzat hartuta, hirigintza-rako jasangarritasun-irizpideen Eusko Jaurlaritzaren dokumentuan ere hauxe da lehen irizpidea hirigintzako plangintza bati ekitean: “hiriaren aztarna ekologikoa zein den ebaluatzea, aztergai den hiria dagoen lurraldearen kargahalmena kalkulatzeko eta erabilita dauden hiriko lurak berriro erabiltzeko aukera aztertzea, erabili gabeko lurzoru-ruetan kargak ezarri aurretik”. ➔

Hamaika irizpide

Irizpide hori dokumentuaren hasiera aldean azaltzen da, eta ondorioetan ere lehen lekuan agertzen da. Baina ondoren datozenek ez dute interes eta garrantzi gutxiago. Batzuk lurrarekin eta naturarekin lotuta daude; esate baterako, hasierako ekosistema naturala errespetatu eta balio ekologiko handiena duten inguruak babestu behar direla azaltzen da.

Berria ez den arren, ezinbesteko irizpidea da. Hori bezain beharrezkoa da, baina agian ez hain entzuna, kokalekuaren potentziala (klima, orografia...) kapitalizatzea. Helburua hiri erosoa lortzea da, ahalik eta energia gutxien kontsumituta eta ahalik eta inpaktu txikiena eraginda.

Hiria organismo bizitzat hartzea eta hiriaren metabolismoaz hitz egitea ere oraindik arraroa da zenbaitentzat. Bada, beste irizpideetako batean, hiri-metabolismoaren funtzionamendua eta inguruko kondizioak sakon aztertzea aipatzen da, plangintzarako oinarri izan daitezten.

Horrekin batera, espazio berdeen sarea diseinatzea da beste irizpide bat. Sare horrek maila guztietako elementuak hartuko lituzke bere baitan, bai hiri barruko gune naturalak bai inguruko gune babestuak. Hartara, sistema naturalak zatituta edota baztertuta geratzea saihesten da. Asmoa natura hirian integratzea da.

“hirigintza jasangarriaren irizpideetan oso kontuan hartzen da lurzorua, baliabide mugatua baita”

Beste irizpide batzuk hiriko ekipamenduei, zerbitzuei, espazio publikoei eta halakoei buruzkoak dira. Adibidez, dokumentuan azaltzen dute ekipamendueak eta zerbitzuak era orekatuan banatu behar direla, distantzia motzeko hiria lortzeko.



BILBOKO UDALA

Hiriek elkarbizitza errazten duten espazioak izan behar dituzte.

Elkarbizitza errazteko, berriz, espazio publikoen sistema eratzea gomendatzen dute, eta baztertutako auzorik ez sortzeko, gune guztien berrikuntzak integratua izan behar duela ere aipatzen dute. Azken batean, hiriguneeen arteko oreka lortzea da helburua.

Mikel Iriondo: “Hiriak gure kontraesanen ispilu dira”

Mikel Iriondo Zuzenbidean lizentziatu zen, baina hogeit bat urte daramatza hirigintzan. Une honetan, Donostiako hirigintza-planaren berrikuspenean ari da lanean, eta baita Tolosako hirigintza-planean ere.



A. GALARRAGA

Mikel Iriondo.

Zer da zuretzat hirigintza jasangarria?

Uff! Ez da erraza esaten. Izan ere, gaur egun denak izan behar du jasangarria, eta iruditzen zait ez dakigula oso ondo zer den hirigintza jasangarria. Teorian bai, agian teorian oso ondo azal dezake batek zer den. Eta, teoria horretan kokatuta, hiru gauza aipatuko nituzke jasangarritasunaren ikuspuntutik. Bat: hirigintza-proposamenak eta -beharrak benetan justifikatzea; gakoa hemen dagoela esango nuke. Bi: behar horiei non eta nola erantzun behar zaien erabakitzea. Hiru: lurraldea bere osotasunean ulertzea eta tratatzea, udalerrien eremuak gaindituz.

Teoria horiek oso ondo daude, beharrezkoak eta lagungarriak dira. Esango nuke une honetan batez ere fase teoriko horretan gaudela, eta ez dakigula ondo nola gauzatu teoria horiek.

Zaila da, beraz. Baina, zure ustez, jasangarriak dira gure hiriak? Edo horretarako bidean daude gutxienik?

Hasteko, esan beharra dago hiria gizon-emakumeek sortu duten asmakari onenetako bat dela. Eta jasangarritasunaren asmoa edo ametsa ere hor dago, teorian behintzat. Baina asko falta zaigu.

Gure akats nabarmenetako bat da ez tratatzea lurraldea bere osotasunean. Hori dela eta, hutsune nabarmena daukagu. Oraindik, eta zoritarrez, lurralde baterako erabakiak pentsatzeko eta hartzerako, herri bakoitza edo bakoitzaren herria da normalean edo gehiegitan erreferente bakarra. Eta ezin daiteke esan hori jasangarritasunaren ildotik doanik.

Horrek zuzenean eragiten dio mugikortasunari, distantziak txikiak direnean eta zerbitzuak hurbil daudenean batetik bestera oinez edo bizikletaz joateko aukera baitago, eta, hartara, zirkulazioa ez da areagotzen. Baina hori ez da nahikoa mugikortasun-arazoak konpontzeko, eta garraio kolektiboa erabiltzeko aukera lehenestea da beste irizpide bat.



Hiri barruan zerbitzuak eta ekipamenduak era orekatuan banatuz gero, mugikortasun-arazoak gutxitu egiten dira, batetik bestera oinez edo bizikletaz joateko aukera baitago.

A. GALARRAGA

“jasangarria izateko, irtenbideak leku bakoitzera egokituta egon behar du; ez dago soluzio magikorik”

deak leku bakoitzera egokituta egon behar duela ohartarazten dute. Alegia, ez dago edonorako balio duen irtenbide bakar eta magikorik.

hasiak ziren hainbat lekutan. Horrez gain, azken urteotan Europako Batasunak arlo horretan atera dituen araudiak eta legeak bide beretik doaz eta administrazioen erabakietan eragiten dute.

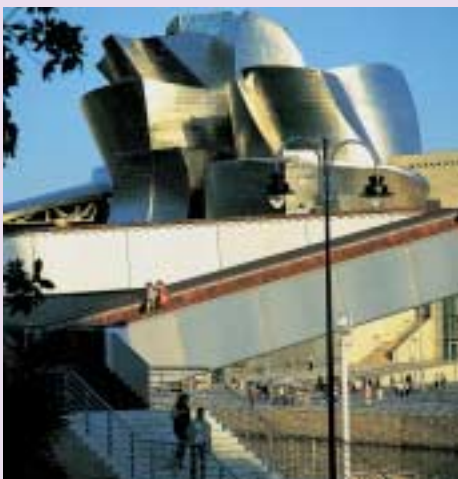
Paperetik kalera

Hala, irizpide horiek denak azaltzen dira *Eusko Jaurlaritzaren Hirien plangintzan aplikatu beharreko jasangarritasun-irizpideak* dokumentuaren ondorioetan. Halaber, jasangarria izateko irtenbi-

Edonola ere, aipatutako dokumentuak dagoeneko baditu urte batzuk. Bestalde, ideietako batzuk lehenagotik ere beharrezkotzat jotzen ziren, eta, neurri batean edo bestean, gauzatzen ere

Hala, dena goizetik gauera aldatzea zaila bada ere, batzuek pauso handiak eman dituzte norabide horretan. Adibidez, aipatzekoa da Iruñerriko hiri-hondakinen kudeaketarako programa.

Ez dakigu oraindik zein den benetan hiriburu bakoitzaren funtzioa, eta, hor gabilta, gauza guztiak hiriburu guztietan jarri nahian.



BILBOKO UDALA

Eta Donostia-Baiona eurohiria?

Bueno, bai, hitz egiten da horretaz. Euskal Hiria ere askotan aipatzen dugu, edo Gipuzkoa hiria. Hala ere, iruditzen zait batez ere, eta oraingoz, erreferente literarioa dela. Ez nuke esango gaur egun bata eta bestea, lurraldearen ikuspuntutik, erreferenteak direnik.

Dena dela, neurri batean eredu horretara joko dugu, nahiz eta gauza horren ondoan kontraesan asko dauden. Izan ere, administrazioaren

ikuspuntutik, hiriaren mugak batzuk dira. Baina gero errealitateak eta bizi-moduak beste muga batzuen aurrean jartzen gaituzte.

Etxebizitzarekin, jarduera ekonomikoekin, garraioarekin, landa-lurra-ekin, ekipamenduekin eta hainbat gauzarekin lotutako erabakiak hartzeko, herri bakoitza edo bakoitzaren udalerria ezin da erreferente izan. Ez dakigu oraindik zein den benetan hiriburu bakoitzaren funtzioa, eta, hor gabilta, gauza guztiak (museoak, auditorioak, kongresu-jauregiak, etab.) hiriburu guztietan jarri nahian. Ezin daiteke esan hiriburuetan inbertsioak egitean ikuspuntu orokor eta orekatu bat dagoenik. Eta lana egiteko modu eta kultura horiek hautsi beharrak dauzkagu.

Eta, garraioa dela eta, esango nuke trenarena dela konpondu gabeko gure arazo nabarmenena. Eta kasu honetan ez naiz ari abiadura handiko trenaz, baizik eta ingurukoak: RENFE, Euskotren eta abar. Gipuzkoan, adibidez, hanka sartu zen bere garaian zenbait tren-zerbitzu kentzean. Eta, nire ustez, hori onartu egin beharko litzateke, eta haren antzeko sare bat edo gehiago, hobeago eta handiago bat osatu eta zabaldu beharko litzateke.

Dena den, hasierara bueltatuz, esango nuke jasangarritasunaren ideiak erronka nagusi baten aurrean jartzen duela batez ere hirigintza: hirigintza-proposamenak benetan justifikatu beharraren aurrean. Guztiok imajinatu dezakegu: proposamen horiek ez badira beharrezkoak, nola izango dira jasangarriak?

Proiektu eta erronka komunak

“Euskal Euroeskualedeko hiriak: proiektu eta erronka komunak”. Izen horrekin, jardunaldi bat egin zuten duela gutxi Donostian. Jardunaldian, Donostiako, Bilboko, Gasteizko, Baionako eta Biarrizko alkateak eta hirigintza-arduradunak izan ziren, eta etorkizunerako planak azaldu zituzten.

Plan horietako batzuk komunak dira. Adibidez, nabaria da Baionaren eta Biarritzen arteko elkarlana; argi dago Baiona-Angelu-Biarritz barrutia egitura egokia dela hirien arteko elkarrekintza eta komunikazioa errazteko eta sustatzeko. Donostiako alkateak lehenbailehen nahi luke eratu lurralde hori Donostiarekin lotuko duen Eurohiria, baina oraindik ez dago gauzatura. Dagoeneko ari dira zenbait proiektu elkarrekin lantzen, baina harreman estuagoa izan nahiko lukete. Proiektu horiek batez ere turismoarekin dauke erlazioa.



Bilboraino luzatzeko asmoaz ere hitz egin zuten denek, baina Bilbokoek ohar bat ere egin zuten: ekonomia turismoa gehiegi oinarritzea arriskutsua izan daitekeela jakinarazi zuten. Hain zuzen, Bilboko ekonomia ere garai batean gehiegi oinarritu zen jarduera bakar batean, industrian, eta hura erori zenean, Bilbo hil egin zen. Orain piztea lortu dute, baina oraindik egiteko asko dutela aitortu zuten, eta hori da etorkizunerako erronka handiena, Bilbo ingurua biziberritzea.

Gasteizko udalekoek, berriz, hiria nabarmentzea nahi dute, eta uste dute horretarako oso lagungarria izango direla abiadura handiko tren eta trenbide berria. Iparraldean ere horrekin lotuko den trenbidea egiteko beharraz hitz egin zuten. Ezin da ukatu une hone-tan gaia puri-puritan dagoela, eta agintariek itxaropen handiak jarriak dituzte horretan.

Bilboraino luzatzeko asmoaz ere hitz egin zuten denek, baina Bilbokoek ohar bat ere egin zuten: ekonomia turismoa gehiegi oinarritzea arriskutsua izan daitekeela jakinarazi zuten. Hain zuzen, Bilboko ekonomia ere garai batean gehiegi oinarritu zen jarduera bakar batean, industrian, eta hura erori zenean, Bilbo hil egin zen. Orain piztea lortu dute, baina oraindik egiteko asko dutela aitortu zuten, eta hori da etorkizunerako erronka handiena, Bilbo ingurua biziberritzea.

Programa hori 1986an jarri zen martxan, eta oraindik ere eredu da. Espainiako estatuan eta Euskal Herrian lehena izan zen berrerabiltzeko eta birziklatzeko printzipioak era integratuean aplikatzen. Gizarteak parte hartzea lortu zuten, eta emaitza ikusgarriak izan zituzten.

Programak aurrera egin du, eta sari eta aipamen ugari jaso ditu, batzuk nazioartekoak. Gainera, beste udalerrri batzuetan ere aplikatu da, lekura egokituta, bai Nafarroan bai kanpoan (Madril, Bartzelona, Kordoba...), teoriakoki koherentea eta, aldi berean, praktikoa dela frogatu baita.

Nafarroan bertan, aipatzekoa da Sarri-gurenen ekohiria egiteko asmoa dutela. Sarri-guren Iruñetik gertuko landa-eremuan dago, eta gaur egun 10 biztanle ditu. Leku horretan, prezio mugatuko 4.200 etxebizitzako hiri

eredugarri bat sortu nahi dute, eta plana Nazio Batuen hiri jasangarrien Habitat II programaren barruan dago.

Horiek Nafarroako bi adibide dira. Bata aspalditik dago martxan; bestea proiektu-fasean dago oraindik, baina biak eredu dira, eta halaxe aitortu

dute, besteak beste, Nazio Batuen Habitat II programan. Programan, Euskal Herriko beste hiri batzuk ere agertzen dira, esaterako, Gasteizko gerriko berdea, Barakaldoren eraberritzea...

Aipamen horiez gain, sari orokorra-goak ere jaso ditu lurraldeak; esaterako, Europako Hirigileen Kontseiluak EAEn lurralde-antolamenduaren plana saritu du, eta Debabarreneko plan partzialak ere aipamen berezia jaso du. Sariak 2006ko Euskal Hiria kongresuan banatu ziren; hain zuzen, Europako Hirigileen Kontseiluko Jan Vogelij lehendakariaren eskutik jaso zituen EAeko Ingurumen Saileko Esther Larrañaga sailburuak.

“Europako
Hirigileen
Kontseiluak
EAEn lurralde-
antolamenduaren
plana saritu du”

Eredu polizentrikoa eta garraiobideak

Vogelijen esanean, Europako Hirigintza eta Lurralde Plangintzen VI. Sarietan EAeko Lurralde Antolamendurako Ar-tezpideak saritzea erabaki dute, hiri-eskualdea antolatzeko eredu polizentrikoa



Sarri-gurenen ekohiria egiteko proiektuak Nazio Batuen Habitat II programaren onespina du.

aplikatzeko estrategia egokia erabiltzea-gatik. Plana hirien arteko orekan eta eskualdeen garapenean oinarritzen da, eta, haren ustez, “plana bereziki bertzailea da, eta Europako beste hainbat lekutan aplikatzeko eredu izan daiteke”.

Euskal Hiria kongresuan hizlari aritu zen Simin Davoudi adituak ere EAEko plana zoriondu zuen. Davoudi Newcastleko Unibertsitateko ikertzailea da, eta hiri-gintza-gaietako aholkulari da britainiar gobernuan eta Europako Batasunean. Eta, hain juxtu, haren hitzaldiaren muina hiri-eskualde polizentrikoa izan zen. Eredu hori nolakoa zen azaldu zuen, zein ezaugarri zituen zehaztu, eta hainbat adibide eman zituen.

Bi hitzetan azalduta, hiri-eskualde polizentrikoetan hiru hiri nagusi edo gehiago daude, ez dago harreman hierarkikorik elkarren artean, bata bestearekiko hurbil samar daude, eta funtzionalki osagarriak dira. Adibide klasikoa Herbehereetako Randstad da.

Nonbait, EAEk ere badu ezaugarri hori, edo, behintzat, hori bilatzen du Eusko Jaurlaritzak Lurralde Antolamendurako Artezpideen bitartez. Hala eta guztiz ere, kongresuan dena ez ziren sariak eta hitzaldi baikorrak izan; kritikak ere

Adituak garraio kolektiboaren eta, bereziki, trenaren aldekoak dira. Hala ere, zalantza handiak dituzte euskal Y-aren inguruan.



A. GALARRAGA



Amsterdam Ranstad eskualdeko hirietako bat da. Utrecht, Rotterdam eta Haga dira eskualdeko beste hiri nagusiak. Hain zuzen, hiri-eskualde polizentrikoaren adibidea da Ranstad.

“EAEko hiriburuak lotuko dituen abiadura handiko trenak eztabaida eragin du”

egon ziren. Eztabaida handiena abiadura handiko trenak eta trenbide berriak sortu zuten.

Hain juxtu, EAEko Lurralde Antolamendurako Artezpideen diagnostikoa egin duten adituak bildu zituzten kongresuaren mahai-inguruan: Xabier Unzurrunzaga, Jose Allende, Eugenio Ruiz Urrestarazu, Arantxa Rodríguez eta Santiago Peñalba. Bostak garraio kolektiboaren eta, bereziki, trenaren aldekoak badira ere, bat etorri ziren honetan: ez da eztabaida publikorik egon abiadura handiko trenaren eta trenbidearen gainean. Eta hori ez zaie egokia iruditzen.

Areago, Allendek, Rodríguezek eta Peñalbak uste dute tren horrek Bilbo, Donostia eta Gasteiz indartuko dituela, eta tarteko hiri eta herriak baztertu. Hortaz, eredu polizentrikoaren aurkakotzat jotzen dute. Baina ez dira proiektu hori begi onez ikusten ez duten bakarrak; gizartean ere zenbait talde sortu dira horren aurka.

Dena dela, Eusko Jaurlaritzako buruek euskal Y-a babesten dute, eta onurak –sozialak, ekonomikoak eta ingurumenekoak– kalteak baino askoz ere handiagoak izango direlakoan daude. Eraikitzeko lanak hasi dira; ikusiko dugu nora garamatzen tren horrek. ▣