



O F I Z I O A

Z.ERREF.

G.ERREF. FP/am

DATA Vitoria-Gasteizen, 2016ko irailaren 14an

GAIA Euskal Herriko Lurralde Antolamenduko Gidalerroak berrikusteko prozedura

HARTZAILEA Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburu and. gorena
Eusko Jaurlaritza
VITORIA-GASTEIZ

Zure 2016ko ekainaren 30reko idatzia erantzunez eta, dagozkion zerbitzuei kontsultatu ondoren, honako hau jakinarazten dizut:

1. Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak (LAG) berrikusten dituen Oinarrizko Agiriak 12 kapitulu ditu. Lehenengo lauetan indarrean dagoenaren eta berrikusitakoaren Lurralde Ereduaren oinarriak daude, bai eta lurralde eredu berrian islatu behar diren joera edo egoera berriak biltzen dituzten zeharkako gaiak ere. Estatuako Administrazio Orokorrari dagokionez, ez dago azpimarratu behar den ezer berezirik.
2. 5. eta 7. kapituluak paisaiei, ingurune fisikoari eta azpiegitura berdeari buruzkoak dira. Estatuaren ikuspuntutik, LAGak berrikusten dituen agiriari dagokionez, oso gutxi dago esateko, orientabide orokorrez osatzen delako eta, logikoki, zehaztasun gehiago behar izango dituzte. Une horretan aintzakotzat hartu behar izango dira Estatuak egindako oharrak. Hala ere, honako hauek izango lirateke:
 - a) Gidalerroetako Lurralde orientabideei buruzko 5. puntuan, itsasertzeko paisaia eta hondartzen ingurua babesteari buruzkoan, 97. orrialdean, proposatzen da "paisaiaren babesa eta hobekuntza sustatzea, bai hondartza inguruetan bai beste elementu berezi batzuetan, amildegietan esaterako, erabilerak eta jarduerak antolatuz", edo "portuak hiri-bilbean txertatzea, ertzen eta portu/hiri trantsizioaren tratamendu egoki batez...". *Zentzu honetan, agerikoa da Estatuako Administrazio Orokorraren gaiari dagozkion txostenak ezinbestekoak izango direla (Itsasertz eta Itsasoko Jasangarritasunerako Zuzendaritza Nagusikoak edo Estatuako Portuetakoak), Estatuari bakarrik dagozkion eskumenei eragin ahal diezaieketen neurrian.*
 - b) 121. orrialdean, non "azpiegitura grisak" garatzea proposatzen den jarraitutasun ekologikoaren irtenbideei lehentasuna emanaz, zeharkako konektibitate "bermatuz" ekoduktuen, tunelen, bioingenieritzako lanien eta antzeko irtenbideen bidez, azaltzen da "Orientabide hori gaian eskumena duen edozein administrazioi zaio aplikagarri". *Zentzu honetan, orientabide orokor gisa ez dakar problemarik, baina sor litzake: proiektu zehatzek, orientabide orokor honetan oinarrituta, Estatuako Administrazio Orokorrari dagozkion jarduerak beraien eskumenen barruei lotzen saiatzea, alegia.*
 - c) 124. orrialdean helburu hau ezartzen da: "Naturagune babestuen EAEko sarea eremu funtzionaleko eta tokiko eremuko garrantziko naturaguneetan txertatzea, azpiegitura berde integratu batean (bai EAEn integratua, bai eta mugakide dituen eskualdeetan integratua)". 125. Orrialdean, lurralde-plangintzarako orientabide gisa proposatzen da "EAEko naturagune babestuen arteko jarraitutasun ekologikoa bermatzea. Jarraitutasun horrek EAEtik kanpoko lurraldeekiko ere izan behar du eraginkorra."



Bi kasu hauetan gogoratzen dira Estatuak dituen eskumenak plangintza edo kudeaketa zehatz batek autonomia erkidego bat baina gehiagori eragiten dien egoeretan.

3. 8. kapituluan, Hiriguneari buruzkoa, Estatuaren ikuspuntutik ez dago asko esaterik berrikuste-agiriari dagokionez, nahiz eta zehaztasun gehiago behar izango dituzten orientabide orokorrez osatzen den. Une horretan aintzakotzat hartu behar izango dira Estatuak egindako estimazioak. Izan ere, oraingo kasuan, *Estatuko Administrazioak oraindik zehaztu ez dituen ballabideak daude eta horrek Eusko Jaurlaritzaren planteamendua indargabe lezake.*

Estimazioak honako hauek izango dira:

- a) Bilboko metropoliko Lurralde Orientabideetan, 164. orrialdean, i) puntuan, hau proposatzen da: "sektoreko ekimenak Bilbo Euskal Hiria eta bere inguruneko lurraldeak kanpoaldearekin lotzeko gune handi gisa finkatzera bideratuko dira. Horretarako, hurrengo puntuetan xehatutako irizpideak erabiliko dira geltokien kokapenerako eta diseinurako:
- Abiadura handiko geltokiaren eta aireportuaren arteko ahalik eta intermodalitate handiena bilatzea, abiadura handiko trenbidea aireportutik igaroarazita edo aireportua eta geltokia lotzeko sistema bat ezarrita.
 - Abiadura handiko geltokiaren ezarpena Abandon hiri-berrikuntzako eragiketa zabal baten esparruan garatzea."

Bi kasu hauetan, nahiz eta planteamenduak egoki dirudien, presazkoa omen izan daiteke hain gogoeta zehatzak egitea momentu honetan, ADIFen egoera ikusita, abiadura handiko tren zehazki Bilbao eta Vitoria-Gasteiz hiriburuetan nola sartuko denari buruzko behin betirako erabakiak oraindik hartu ez dituenen.

- b) Donostiako Eremu funtzionaleko Lurralde Orientabideetan, 169. orrialdean, f) puntuan, proposatzen da: "Pasaiako Badiá ingurune natural bikainean dago eta EAEko eraldaketaren sinbolo berrietako bat sortzeko aukera eskaintzen duen eremua da. [...] Horretarako, ezinbestekoa da Pasaiako Badián hiria eraldatzeko eta berroneratzeko prozesua Portua berritzeko eta modernizatzeko prozesuarekin uztartzea". *Nabaria da esatea, jakina, bi gai hauek Estatuko Portuen eta Itsasertz eta Itsasoko Jasangarritasunerako Zuzendaritza Nagusikoaren txostenak behar izango dituztela.*
- c) Gernika-Markina Eremu Funtzionalean, 201. orrialdean, j.1) puntuan, non ezartzen den "Gune hau bere ingurumen- eta paisaia-bikaintasunagatik nabarmentzen da, Urdaibaiko Biosfera Erreserbaren presentziarekin eta itsasertzeko paisaia eta landa-paisaia baliotsuekin" eta j.6) puntuan, non zehazten den "Itsasertzean, Bermeo eta Lekeitio hirigune oso garrantzitsuak dira garapen jasangarriko estrategia bat sustatzeko". *Aurreko puntuan bezala, edozein aldaketa gartzeko ezinbestekoak izango da Itsasertz eta Itsasoko Jasangarritasunerako Zuzendaritza Nagusikoaren txosten loteslea.*
4. 9. kapituluan, Mugikortasun Jasangarrikoari buruzko, 9.3 puntuan aipatzen da "Trenbide-, portu- eta aireportu-mugikortasuna". *Gai guzti hauek Estatuaren eskumenpean daude. Kasu honetan ohar zehatzagoak egin behar dira.*

Honako hauek dira oharrak:

- a) Lurralde-orientabideetan, 239. orrialdean, a.1) puntuan, "Abiadura handiko trenbidea", non ezartzen den Abiadura handiko trenbidea EAEko hiri nagusiak lotzen saiatuko dela. Horrez gain, EAE abiadura handiko trenbidez konektatzea mugakide dituen lurraldeekin Nafarroarekin eta Ebro haranarekin eta mesetarekin dituen loturen bidez, eta Kantauri itsasoko ertzarekin eta Frantzia hegoaldearekin etorkizunean izango dituen loturen bidez. *Hasiera batean, ez dago ezer*



esatekorik, bereziki meseta eta Frantzia hegoaldeari dagokionez. Gainerako loturak gaur egun oraindik epe luzera aztertzen ari dira.

- b) Lurralde-orientabide hauetan ere, 239. orrialdean, a.2) puntuan, ""Abiadura handiko trenbidea", esaten da: "Abiadura handiko trenen geltokiak gure hiriburuetakiko bikaintasun-elementu nagusiekin lotzea" eta 240. orrialdean datorrena ezartzen da: "Abiadura handiko trenen geltokiak intermodalitateko nodo handi moduan egitea, abiadura handiko trenaren bidez kanpoaldearekin eta probintzia-hiriburuarekin lotzeko aukera izateaz gain, haietan biltzeko lotura-azpiegitura guztiak eta etorkizunean garrantzia handiagoa izango duten zerbitzuak, esaterako: aparkalekuak, autoalokairuak, turismo-informazioko zerbitzuak, hotelak, taxi-geltokiak, metroa, tranbia eta periferietako trena" *Jarduketa-filosofiatzat hartuta egoki dirudi; hala ere, Estatuaren jarduketan ikuspuntutik, zeuen jarduketak eskura daitezkeen finantzaketa-ahalmenekin bat etorri behar izango lirateke.*
- c) Lurralde-orientabideak, 240. orrialdean, 4. puntuan, a),b),c) eta d) ataletan, honako hau esaten da: "Hauek izatea abiadura handiko trenaren geltoki izateko lehentasuneko leku, aintzat hartuta, batetik, nola txertatzen diren lurraldean eta bestetik hirian". Hauek dira aukerak:
1. "Bilbon, Abandoko geltokia. Konponbide bat garatzen ari da, tren metropolitarraren bideekin, Abandorekin lotzeko Alde Zaharra, Sondika, aireportuko terminala eta Metro Bilbao". *Txosten honetan esanenez, "Sustapen Ministerioak ez du Abando eta aireportuarekiko intermodalitatea erabaki; beraz, azkarregi egiten dira hain gogoeta zehatzak.*
 2. "Vitoria-Gasteizen, etorkizuneko geltokiaren intermodalitatearen alde egitea". *ADIFek ez du ezer esan ez eta Sustapen Ministerioak ere gai honi buruz, Lakua-Arriagako kokapena baztertu eta gero.*
- d) Lurralde-orientabideetan, 241. orrialdean, b.1) puntuan, Portu-mugikortasunari buruzkoan, horrela esaten da: "Bilboko portua eta Pasaiaiko portua merkataritza-portu nagusi moduan sustatzea, eta nazioarteko zabalerako sarbide berrien bidezko konektibitatea sustatzea eta espazio logistiko lehiakorrekiko lotura, eta portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza erraztea, portu-espazioetan erabilera mistoak bateragarri egiteko irizpidea ezarri". *Zentzu horretan, azpimarratzekoa da Estatuaren irizpideekin bateratasuna, Bilboko Portua laster Burgoseko Portu lehorrari eta Arabako Arasurri lotuta egongo delako. Eta Pasaiaiko Portuari dagokionez, Estatuaren gogor berritzen saiatzen ari da inbertsioen bidez, Pasaiaiko Badiaren bilakaera ahalbidetzeko.*
- a) Lurralde-orientabideetan, 242. orrialdean, Aireportu-mugikortasunari buruzkoan, c.2) puntuan, horrela diote: "EAEko hiru aireportuetako bakoitzaren espezializazioan oinarritzen den aireportu-sistema bat sustatzea."

1. "**Bilboko aeroportua:** Irigarritasuna hobetuz, aireporturako erabiltzaileak eskuratzeko merkatua handitzea, nazioarteko konexio-puntu nagusia delako.

Aireportu hub intermodal handi moduan eratzea. Horretarako, beharrezkoa da aldirietako trenen sistemaren txertatzea eta etorkizuneko abiadura handiko trenarekin lotzea."

Lehen esan genuenez, *Sustapen Ministerioak ez ditu oraindik gai honi buruzko behin betirako erabakiak hartu. Planteamenduak egokia dirudi baina, momentu honetan, ADIFen egoera ikusita, abiadura handiko trena zehazki Bilbao eta Vitoria-Gasteiz hiriburuetan nola sartuko denari buruzko behin betirako erabakia oraindik ez da hartu.*

2. **Vitoria-Gasteizko aireportuari buruz,** 243. orrialdean, nahiz eta bere zentro logistiko handiaren profila sendotzearekin ados gauden, Sustapen Ministerioa tokiko, probintziako eta Eusko Jaurlaritzako agintariek ezarri nahi dituzten bidaiarien bidaiak geroaldi gertuan gehitzeko erantzunaren zain dago eta gero gaur egun duen H-12 baino orduetegi handiagoa berreskuratzeko aukerari buruz ebatziko du (une honetan, H-16 onartuta dago jadanik).



3. **Donostiako Aireportuari dagokionez**, ados gaude LAGen berrikustean ezartzen diren planteamenduekin.
5. 12. kapituluan parte-hartze, gobernantza eta adierazleei buruz hitz egiten da. Berez erronka da eta publikoko eta gizarteko kudeaketa-kultura aldatzea ekarri du.

Parte-hartzea bi eratan izan daitezke: aurrez-aurrekoa edo telematikoa. Zentzu horretan, jakinarazten da aurrez-aurreko parte-hartzea Sustapen Arloko Zuzendariak bere gain hartu duela, Euskal Autonomia Erkidegoaren Ordezkaritzaren izenean.



GOBERNUAREN ORDEZKARIA

Carlos M^a de Urquijo Valdivielso
Stua.: Carlos M^a de Urquijo Valdivielso