

LAG-EN LURRALDE-EREDUA ETA EUSKAL HIRIA NET:

E Iraunkortasunerako eta Klima Aldaketarako estrategiak

E.1. Konektagarritasuna eta mugikortasun iraunkorra

E.2. Eraginkortasun energetikoa

E.3. Hiri-garapen iraunkorrerako estrategiak

E.1. Konektagarritasuna eta mugikortasun iraunkorra

Konektagarritasuna, intermodalitatea eta garraio kolektiboa

LAGek barne- eta kanpo-loturarako erlazio- eta azpiegitura-sistema bat ezarri zuten, azken urte hauetan proiektu espezifiko bidez eta Lurralde Plan Sektorialen bidez garatu dena. Horren ondorioz, hobekuntza handia nabaritu da garraio eta komunikazioetako azpiegitura eta zerbitzuetan.

Gizarte garatu guztietan bezala, EAEn ere mugikortasun-eskaerak gero eta handiagoak dira eta, aldi berean, kanpoaldearekiko konektagarritasun handia eta barne-konexioetako eraginkortasun handia ezinbesteko baldintza bihurtzen dira lehiakortasunerako. Konektagarritasun fisikoak eta birtualak garapen-aukerak hobetzen ditu eta lurralde lehiakortasunaren faktore kritikoa da. Lurralde baten konektagarritasunaren eta lurralde horrek berrikuntzarako duen ahalmenaren artean lotura zuzena dago. Kanpo-faktore horiek, beste alternatibarik gabeko mugikortasuna areagotzearekin batera, arrisku handia dira eta asko hipoteka ditzake lurraldearen garapen-igurikimenak.

Testuinguru horretan, gero eta protagonismo handiagoa eman behar zaio mugikortasun iraunkorraren kontzeptuari. Mugikortasun iraunkorrak aukera ematen du mugikortasuna handitzeko, baina prozesuak eragin ditzakeen kostuak eta ondorio negatiboak murriztuta. Hainbat alderdi

biltzen ditu: mugikortasun globalean garraio kolektiboko sistemen garrantzia areagotzea, intermodalitatea erraztea eta hiri-garapeneko prozesuen eta azpiegitura- eta garraio-sistemen artean harreman estuagoa lortzea.

Mugikortasun iraunkorra inpaktu txikiagoko garraiobideen erabilera errazten duten hiri-egituren eta posible egiten dituzten azpiegitura eta zerbitzuen erabilgarritasunaren arteko elkarrekintzatik sortzen da.

LAGen Berrazterketan arreta berezia jartzen da lurralde-garapenaren alderdi kritiko horretan, mugikortasun iraunkorreko sistemak lortzera zuzendutako ekimen estrategikoak proposatuz:

- Garapen berriak hazkunde lineal gisa planteatzea, hiri- eta garraio-koridoreetan zehar, garraio kolektiboko sistemen laguntzarekin. Aukera hori egokia da EAEko hiri-eremu askok erakusten duten izaera lineala kontuan hartuta, errepide eta haran-hondoen arabera hazi baitira.
- Ekobulebarrak garatzea, garraio kolektiborako eta oinezkoentzako eta bizikletentzako gordetako plataformekin, eta hiri-pieza desberdinak artikulatzeko eta garapen eta zentraltasun-eremu berriak kokatzeko egitura gisa.
- Garraio kolektiboko sistema integratua ahalbidetuko duten konexio intermodaleko proiektuak gauzatzea, bere eraginkortasuna eta erabiltzearen erakargarritasuna areagotuko duena.

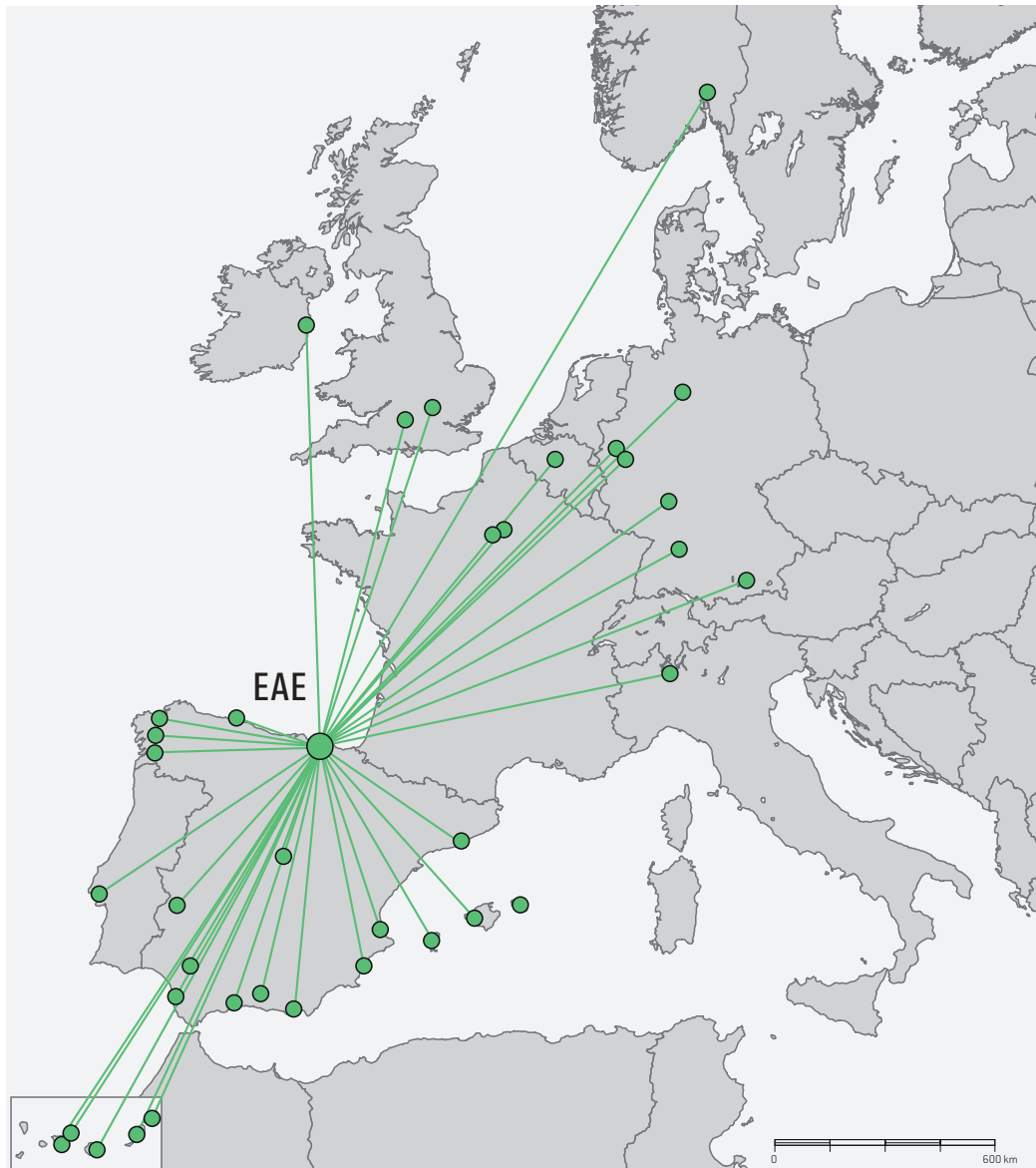
- Trenbide-garraioko sistema eraginkor eta interkonektatua garatzea, aldiriko zerbitzuak, bide estuko trenak eta tranbiak integratuko dituen, eta dentsitate handieneko eremuetan joan-etorriak ahalbidetuko dituen. Bereziki garrantzitsuak dira AHT-aldiriak eta AHT-aireportua lotura intermodaleko proposamenak, bai eta aldiriko geltokien egituraketari dagozkienak ere, beren modu desberdinetan, lurraldearen zentraltasuneko puntu gisa.
- Garraio iraunkorreko modu berriak bultzatzea eremu berezietan, hala nola, herrigune historikoetan eta natura-guneetan, eta landa-eremuetako biztanle-dentsitate txikiko baldintzetara egokitutako garraio-sistemak babestea.

Konektagarritasunerako eta mugikortasun iraunkorrerako lurralde-irizpideak

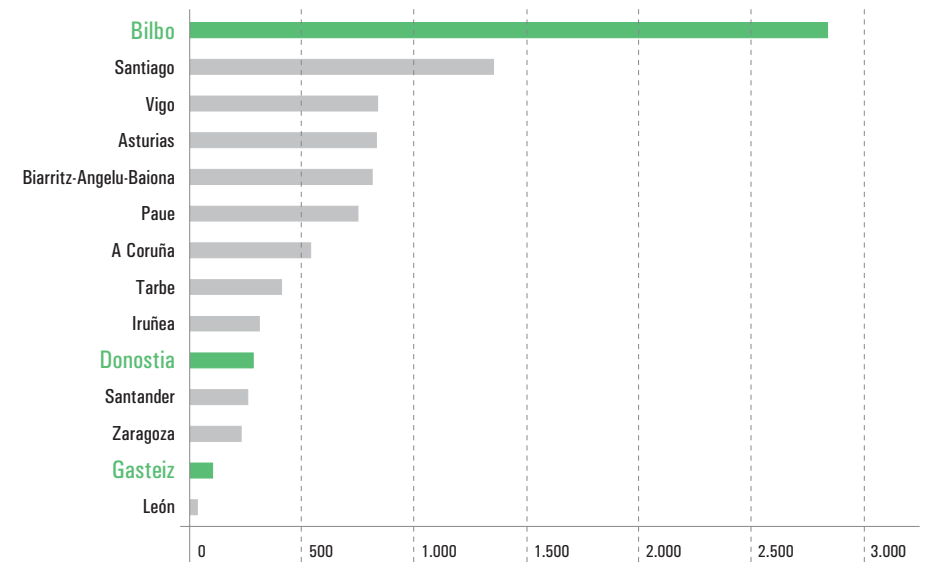
a. Mugikortasun iraunkorrerako estrategiak

Lurralde- eta sektore-ekimenetarako mugikortasun-arloko helburuak gure lurraldearen kanpoko konektagarritasun handiagotan eta mugikortasun iraunkorreko sistemak orokortzean laburbildu daitezke, ekonomia-jardueren lehiakortasunerako eta lurraldearen kohesiorako eta orekarako faktore kritiko gisa hartuta. Helburu orokor hori honako helburu espezifiko hauetan zehazten da:

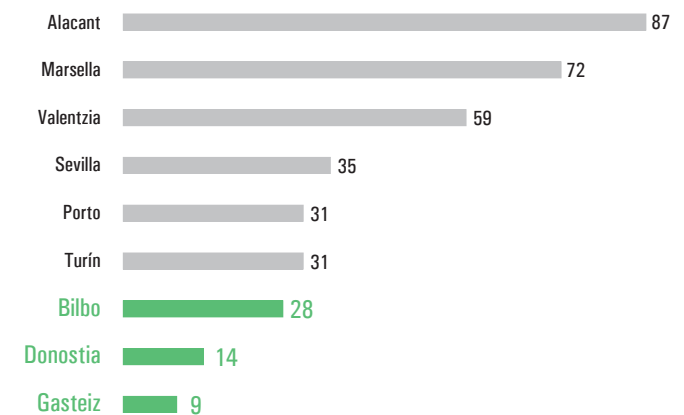
Euskal aireportuen airetiko konexioak. Iturria: <http://www.skyscanner.es/mapa-de-rutas>



Penintsula Iparraldeko eta Frantzia hegoaldeko aireportuen bidaiari-kopuruak (Milaka bidaiari). Iturria: AENA eta Aéroports Français



Helmuga-kopurua (bidaiariak) aireportutika (Europako tamaina ertaineko hiriak). Iturria: Eustat 2007



a.1. EAEren kanpo-loturarako elementuak sustatzea, lehiakortasunerako eta berrikuntzarako faktore kritiko gisa.

a.2. Gure lurralde osoa lotura globaleko nodoetara iristeko aukera areagotzea, sortzen dituzten aukerak eta eraldatzeko duten ahalmena EAEko lurralde osoan modu eraginkorrean islatzea ahalbidetuta.

a.3. Mugikortasun-premiak murriztea bizileku-, lan-, aisia- eta ekipamendu-guneen arteko erlazio egokiagoaren bitartez.

a.4. Mugikortasun iraunkorreko sistema integratua garatzea, nodoak eta ardatzak elkarren artean lotuko dituen garraio kolektiboko sistema eraginkor eta erakargarria bideragarri eginda, oso ondo interkonektatutako hiri-sarea eratu ahal izateko. Helburu horrek, gainera, CO2 gutxiago isurtzen duten garraio-moten garrantzia areagotuko du mugikortasun-premiak betetzeko orduan.

a.5. Intermodalitate-estrategiak garatzea helburu horiek lortzeko gako gisa. Kudeaketa-sistema bateratuen, instalazio komunien eta tarifa eta ordutegien koordinazioaren bidez garraio-sistema desberdinak integratzeak sistemaren eraginkortasun orokorra errazten du. Gainera, kostuak eta denborak murrizten ditu, eta garraio kolektiboaren erakargarritasuna areagotzen du. Intermodalitateak gune desberdinen arteko interkonexio-aukerak gehitzen ditu eta ekipamendu handietara eta lurraldean erakargarritasun gehien duten puntuetara iristea errazten du.

a.6. Azpiegituren iragazkortasuna areagotzea. Azpiegitura berrien trazatuak lurraldearen gaineko hesi-efektua murriztekoa izan behar du bere helburuen artean.

a.7. Azpiegitura handiek zaila edo ezinezkoa egiten duten guneetan oinezkoen bide-sareak berreskuratzea lurraldearen antolamenduko oinarritzko helburu bihurtzea.

a.8. Lurraldeko herrigune guztien arteko "ibilbide errazen" bitartez oinezkoentzako konexio-sarea sortuko dela bermatzea.

b. Aireportuak

b.1. Aireportuak funtsezko azpiegiturak dira Euskal Autonomia Erkidegoaren etorkizunerako, eta Europako berrikuntza- eta garapen-zentro garrantzitsuekiko lotura zuzena eskaintzen diote gure lurraldeari. Aurrera egiten jarraitu beharra dago LAGek proposatutako estrategian, hau da, EAEko aireportu bakoitzaren espezializazioak sendotzean oinarritutako aireportu-sistema eratzeak.

b.2. Bilboko aireportua da nazioarteko konexiogune nagusia. Zenbat eta handiagoa izan bere konexio-eskaintza, orduan eta ekarpen handiagoa egingo dio eskualde-garapenari. Horretarako, ezinbestekoa da erabiltzaile-merkatua handitzea, eta horrek bere irisgarritasuna hobetzea eskatzen du.

b.3. Bilboko aireportua hub intermodal handi baten moduan eratuko da. Horretarako, funtsezkoa

da aldiriko tren-sisteman integratzea eta etorkizuneko Abiadura Handiko Trenarekin lotzea. Plangintza sektorialak aztertuko du konexio hori geltoki espezifiko baten bidez egingo den edo Bilboko AHT geltokiaren eta Bilboko aireportuaren arteko berariazko tren-sistema bat ezarrita egingo den.

b.4. Hub deiturikoa garraibide desberdinen arteko interkonexio eraginkorrak hobetzeko gune intermodal handi gisa planteatu behar da, hegazkina, autobusa, automobila, AHT eta aldiriko trena uztartzen dituen.

b.5. Epe ertain eta luzerako helburua da Bilboko aireportua eremu handi baterako erreferentziatzko nazioarteko aire-garraioaren zentroa izatea. Asturiasen erdialdea, Kantabria, Gaztela eta Leonen ipar-ekialdea, Errioxa, Nafarroa eta Akitaniaren hegoaldea hartuko litzuke eremu horrek.

b.6. Gasteizen kasuan, garrantzitsua da aireportua metropoliko garraio-sistemetan txertatzea, Jundizerako aurreikusitako logistika-guneekiko konektagarritasuna erraztea eta kargako aireportu handiaren profila indartzea. Profil horrek Araba Erdialdeko LPPak planteatutako Berrikuntzaren Arkuko elementu nagusi bihurtzen du aireportua.

b.7. Garrantzitsua da Donostiako aireporturako metropoli-irisgarritasuna hobetzea, Donostia - Baiona Eurohiriko garraio kolektiboko zerbitzuekin eta Donostialdean egingo den metroan txertatutako metropoliko garraio-zerbitzuekin.

b.8. Aireportu hori gehiago espezializa daiteke hazten ari den aeronautika-merkatuko elementu berrietan, hala nola, kostu txikiko linea erregularrak, charter hegaldiak eta hegaldi pribatuak, eta Pasaia badiako porturako proposatutako funtzio berriekiko intermodalitatea.

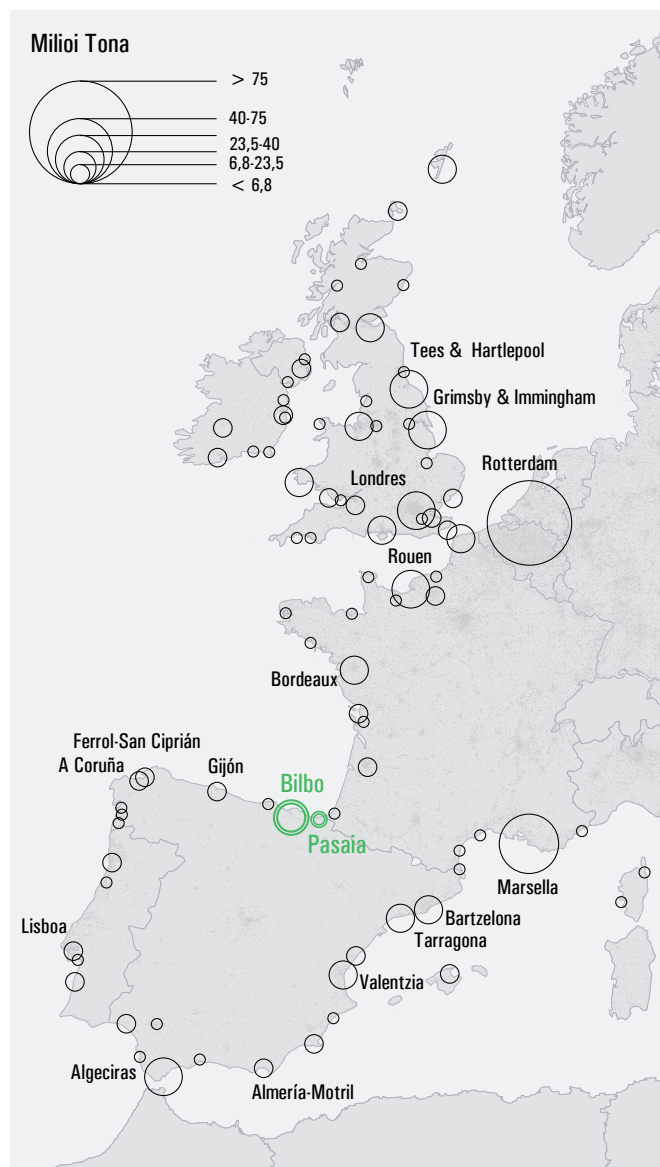
b.9. LAGen Berrazterketak lurraldearen erakargarritasun-puntu indartsu horien eragin positiboak optimizatzeko ekimenak proposatzen ditu, aireportuen inguruan jarduera berritzaileetarako gune garrantzitsuen garapena sustatuta. Txorie-riko Berrikuntza Haraneko, Jaizkibelgo Ardatz Teknoindustrialeko eta Gasteizko Berrikuntzaren Etorbideko ekimenek aireportuak integratzea proposatzen dute eremu horien erakargarritasunerako funtsezko elementu gisa.

c. Portuak

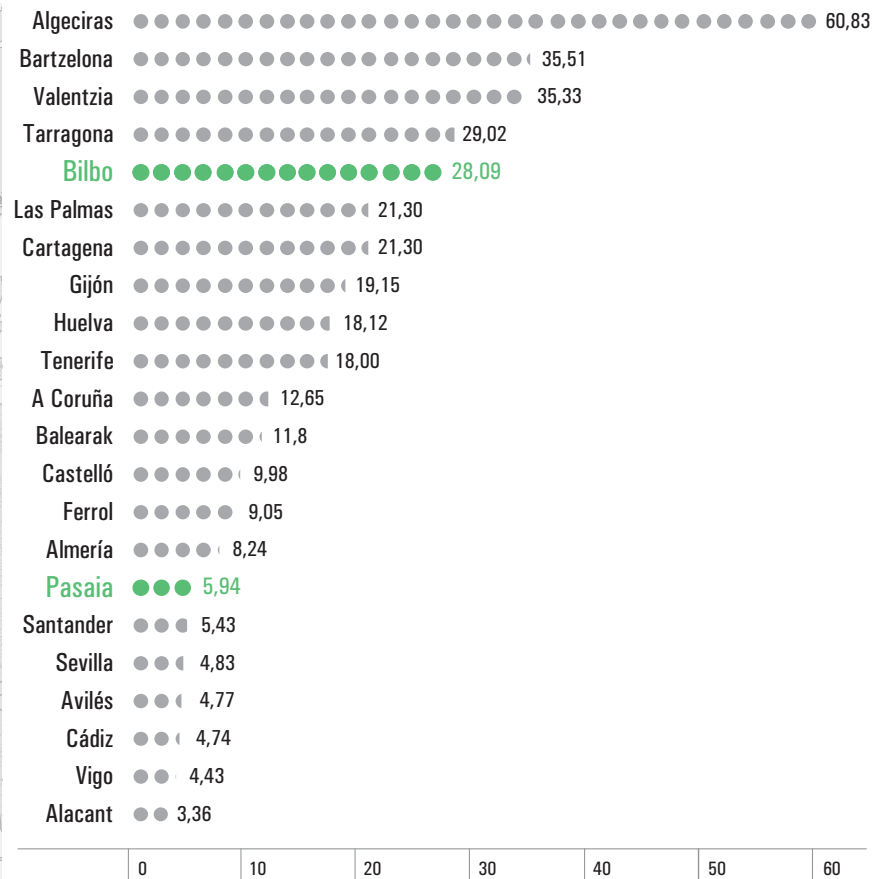
c.1. Bilboko Portua Euskal Autonomia Erkidegoko salgaien itsas loturako elementu nagusi gisa sustatzea proposatzen da, instalazioak Kanpoko Abrarantz eramaten jarraituz eta nazioarteko zabalerako sarbide berrien bidez eta logistika-gune lehiakorrek duen loturaren bidez konektagarritasuna hobetuz.

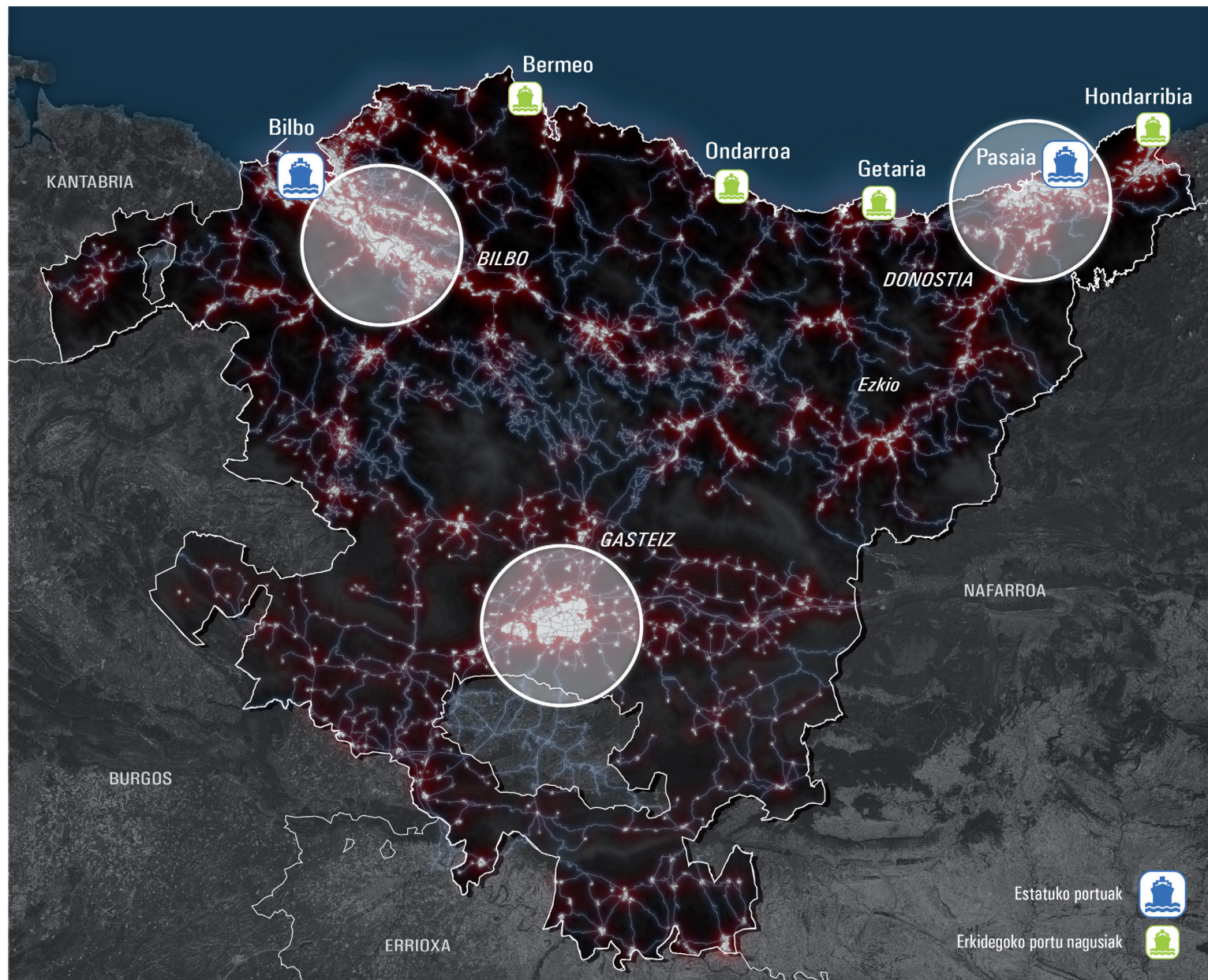
c.2. Pasaia portua da EAeko beste merkataritza-portu handia. Hura berritzea ezinbestekoa da Pasaia badiaren hiri-eraldaketa eta -berroneratzea ahalbidetzeko. Pasaia Portuko Azpiegituren Plan Zuzentzailean xedatutakoaren arabera, Pasaia badiaren hiri-eraldaketa eta

Europako Trafikoa. Iturria: ISEMAR 2004



Estatuko portuak (milioia tona). Iturria: Estatuko portuak 2008





-berroneratze handiagoa eta hobe posible egingo duen berrikuntza-alternatiba Badiaren kanpoaldean portu berri bat eraikitzea da. Erakunde arteko babes handia duen alternatiba da, gainera. Portu berriaren proiektuaren bideragarritasuna baieztatzen denean eta Administrazio eskudunak onartzen duenean, libre geratutako portuko espazioetarako LPean definitutako hiri-eraldaketa eta -berroneratzeko jarduketak programatu dira.

c.3. Garraio Sailaren aurreikuspenen arabera, arrantza-jarduera batez ere Ondarroa, Getaria, Hondarribia eta Bermeoko portuetan pilatuko da. Bermeok merkataritza-trafikoak ere hartuko ditu, arrantzakoez gainera.

c.4. EAEko itsasertzean banatuta dauden gainerako arrantza-portuak azpiegitura baliotsuak dira eta hiriguneen erdigunean kokatuta daude. Portuok eskaintza handitzeko aukera ematen diete hainbat hiri eta herriri, turismorako, bizitegitarako eta ekonomia-jarduera berrietarako gune gisa duten erakargarritasuna sendotuz. Lurralde-eta udal-planek eta portuetako plan zuzentzaileek indartu egingo dituzte gune horiek, hiri-nortasun eta -erakargarritasuneko gako-elementu gisa.

c.5. Horrela, euren babes-funtzioak eta tokian tokiko ekoizpen-jardueren loturiko gune gisa dituzten funtzioak gehitzeaz gain, instalazio horien inguruan hiri-zentraltasuneko guneak sortzeko eta turismo- eta aisia-jarduerak hartzeko aukera estrategikoa planteatzen da.

c.6. Portuen LPSak xedatutako jarduketek kasuan izan ezik, debekatuta dago egungo portu instalazioetatik kanpora dartsena eta kirol-portu berriak eraikitzea.

d. Abiadura handiko tren

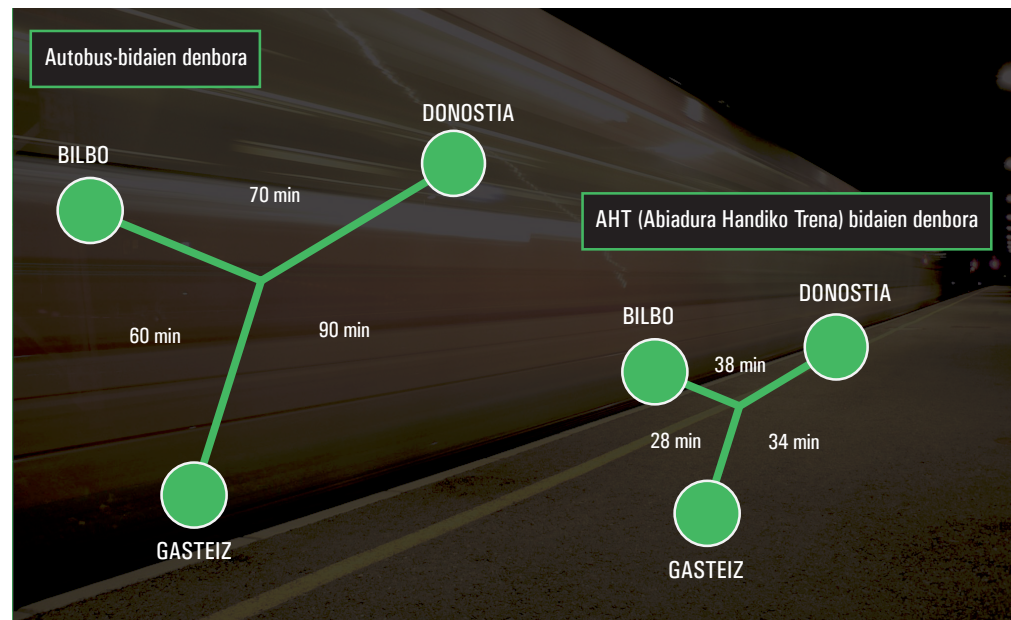
d.1. Abiadura handiko tren gako-azpiegitura da Euskal Autonomia Erkidegoko hiri nagusiak interkonektatzeko eta EAE Sarean eratutako Zentro anitzeko Lurralde gisa artikulatzeko, eta AHTren geltokiak metropoliko eta aldiriko garraio-sistemekin eraginkortasunez konektatzen ditu.

d.2. Gainera, Euskal Hiria Plus egituratzeko potentzial handieneko azpiegitura da, izan ere, proiektio handiagoa emango bailieke gure lurraldeko zerbitzu aurreratuei eta azpiegitura nagusiei Nafarroarekin, Ebro haranarekin, goi-lautadarekin eta Kantauriko kostaldearekin eta Frantziako hegoaldearekin etorkizunean izango lituzkeen konexioen bitartez.

d.3. Abiadura handiko geltokiak gure hiriburu-tako bikaintasun-elementu nagusiei atxikiko zaizkie, metropoli- eta eskualde-irigarritasun handiko eremuetan kokatuko dira eta azpiegitura horri lotutako funtzio berriak hartzeko beharrezkoak diren hiri-eraldaketa eta -berroneratze eragiketan txertatuko dira.

d.4. Abiadura handiko geltokiak eskualdeko intermodalitate-nodo handi moduan sortuko dira. Kanpoaldearekin eta hiriburuen artean lotzeko

AHTrik gabe (ezkerrean) eta AHTrekin (eskuinean) hiriburuen arteko joan-etorrien iraupenaren alderaketa.
Iturria: Garraio Saila



aukera emango duten abiadura handiko trenez gain, etorkizunean garrantzi handiagoa izango duten konexio- eta zerbitzu-azpiegitura guztiak bilduko dira geltokian, esaterako, aparkalekuak, alokairuko autoak, turismoko informazio-zerbitzuak, hotelak, taxi-geralekuak, autobus-, metro-, tranbia- eta aldiriko tren-geltokiak, etab.

d.5. Lurraldeko eta hiriko txertatze-mailaren ikuspegitik eta EAEko gainerako garraio-sistemarekiko elkarrekintzako aukeren ikuspegitik, honako hauek jotzen dira abiadura handiko trenaren geltokietarako lehentasuneko kokapentzat:

d.5.1. Bilbon Abandoko geltokia, autobus-geltokia gehituta eta Euskotrenen, metroaren eta tranbiaren lineetarako sarbidearekin. Loiuko aireporturainoko igarotzeko geltoki gisa eratzeko aukerak aztertuko dira.

d.5.2. Donostialdean, Astigarraga, Donostia eta Irungo geltokiak (batik bat Frantziaren TGVren luzapena gauzatzen den arte), ADIFen aldiriko trenarekiko eta Euskotrenen lineekiko konexioak bertan integratuz, autobus-geltokiekin bat eginda eta Irun eta Hondarribiako aireportuaren arteko loturarekin.

d.5.3. Gasteizen, trenbidea lurperatzeko lanak amaitzen direnean, Arriaga parkerako aurreikusitako geltokia, autobus-geltokiarekin intermodala izango dena. Trenbidea lurperatzeko diseinuan kontuan hartu beharko da Gasteiz eta ingurunean udalerrien arteko aldiriko zerbitzuetarako trenbideak ere lurperatzeko aukera, egin behar den geltokiaren intermodalitatea areagotzeko, eta dokumentu honetan proposatutako Gasteiz eta Debagoiena arteko aldiriko linearekiko konexioa txertatzeko.

d.6. Ezkioko geltokian izango da Nafarroarekiko konexiorako sarbidea. Beasain eta Zumarragako hiriguneei abiadura handiko zerbitzuetarako sarbidea izateko aukera emango du. Garrantzitsua da geltoki hori eremu honetako aldiriko garraio-sistemekin lotzea.

e. Aldiriko trenak

e.1. Euskal Autonomia Erkidegoak baldintza ezin hobeak ditu trenbide-sistematan oinarritutako mugikortasun iraunkorreko sistemak garatzeko, hainbat hirigunetan eta ardatz linealetan zehar pilotutako biztanle-dentsitate handia duelako. Aldiriko trenetan eta tren arinak eta tranbiak bezalako beste modalitate batzuetan oinarritutako garraio kolektiboko sistema ahaltsua eratzeraz bideratuko dira jarduketara sektorialak.

e.2. Aldiriko zerbitzuak ekarpen garrantzitsua dira mugikortasun iraunkorrerako, hiri ertainak

metropoli-garapenerako dinamikak erakartzeko gune gisa dinamizatzeko eta gure lurraldearen iraunkortasunerako. Geltokiak puntu garrantzitsuak izango dira gure lurraldeak mugikortasun iraunkorreko sistema osatua izaten duenean.

e.3. Horrela, tranbia-sistemak garatzeko abian jarrita dauden hainbat jarduketaz gain, sarea hedatzeko honako jarduketa hauek gauzatuko dira:

e.3.1. Lehendik dauden trenbideetan oinarrituta aldiriko zerbitzu berriak garatuko dira Beasain-Zumarraga-Legazpi eta Iruña Oka-Gasteiz-Agurain tarteetan.

e.3.2. Plangintza sektorialak Zumaia eta Azpeitia artean Urola trena lehengo linearen gainean berriro zerbitzuan jartzea eta Urretxuraino luzatu eta aldiriko sarean txertatzea baloratuko du.

e.3.3. Gaur egun tren-azpiegiturarik ez duten eraldaketa-ardatzen gainerako zatietan garraio kolektiboko ardatz egituratzaileak garatuko dira trenbide-sareko geltokiekin konektatuko duten maiztasun eta edukiera handiko autobus-zerbitzuen bitartez.

e.3.4. Garraio kolektiboko ardatz egituratzaile horiek honako zati hauetan garatuko dira lehen-tasunez:

- Bilboko metropoliko iparraldean, Arteaga-Mungia ardatzean, Txorierriko lineatik

abiatuta, eta Mungia-Plentzia ardatzean, Bilboko metroarekin bat egin arte.

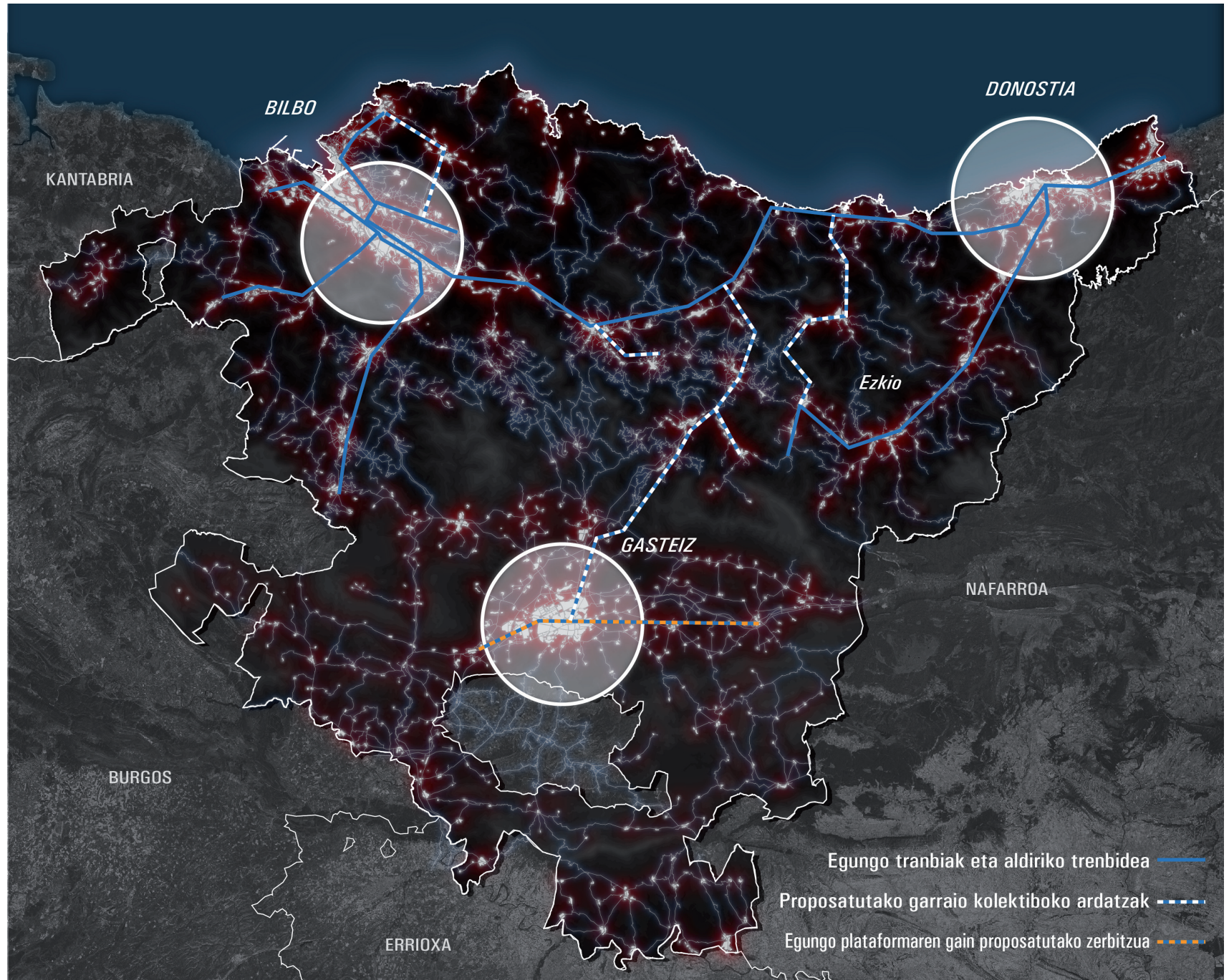
- Deba haranean, Eibartik Arrasateraino, Oñatirako adarrarekin.

- Abadiño-Elorrio zatian.

e.3.5. Plangintza sektorialak xedatuko du noiz betetzen diren garraio kolektiboko ardatz egituratzaile horiek trenbide-korridore bihurtzeko baldintza egokiak eta baita zerbitzu berriak ezartzeko modu zehatza ere.

e.4. Euskotren, RENFE eta FEVEren gaur egungo sistemak integratzea proposatzen da, kudeaketa, programazio, tarifa eta zerbitzuei dagokienez. Baita zerbitzu horiek Eraldaketa Ardatzen eremu guztietara hedatzea ere.

e.5. Tren-geltokiak funtsezko elementua dira Euskadin garraibide horren erabilera erraztu eta sustatzeko eta lurraldean zentraltasun-eremu berriak sortzeko. Lurralde- eta udal-planek eta ekimen sektorialek koordinatuta lan egingo dute instalazio horiek eremu funtzionaletan tokian tokiko eta eskualdeko zentraltasun-gune garrantzitsuak izan daitezen. Horretarako, beharrezkoa da irisgarritasun-elementuak eta erabiltzaileentzako aparkalekuak jartzea, ahal den guztietan trenbide-geltokiak garraio kolektiboko beste zerbitzu batzuekin lotzea, esaterako, autobus-, tranbia- eta taxi-zerbitzuekin, eta bere inguru-



nean eskaera handiko ekipamenduak kokatzea (merkataritza-guneak, osasun- eta hezkuntza-zuzkidurak, etab.)

e.6. Hiri-garapeneko prozesuek garraio kolektiboko sistemen eta lurzoru-erabileren arteko elkarrekotasuna izan behar dute xede eta, horretarako, dentsitate handiagoak izateko aukera eman behar dute garraio kolektiboko sarbide-nodoen ingurunean.

f. Errepideko garraio kolektiboa

f.1. Hiri barruko eta hiri arteko autobus-zerbitzuak ibilbide eta sarbide-puntuetan garraio kolektiboko gainerako garraio-moduekin, esaterako, aldiriko tren, metro eta tranbiekin bateratutako eta koordinatutako kudeaketa- eta tarifa-sistemez hornitutako garraio-partzuergo integratuetan txertatuko dira.

f.2. Autobus-geltokiak intermodalitate-irizpideak kontuan hartuta egingo dira eta aldiriko tren-geltokiekin eta garraio-sareko sarbide-nodo nagusiekin integratuko dira, esaterako, aireportuekin eta abiadura handiko geltokiekin.

f.3. Eraldaketa Ardatzetako ekobulebarren diseinuan autobusak ibiltzeko erreserbatutako plataformak txertatuko dira.

f.4. Landa-eremuetan eta biztanle-dentsitate txikiko eremuetan eremu horietako baldintzeta-egokitutako garraio kolektiboko zerbitzuak

ezarriko dira, eserleku gutxiko ibilgailuak eta eskaeraren arabeko garraio-sistemak erabiliz.

f.5. Errepideko garraio kolektiboko ibilgailuek “zero isuriko” teknologiak erabiliko dituzte, kutsatzaileak isurtzea eta berotegi-efektuko gasak sortzea ekiditeko.

f.6. Ahal izanez gero, bizikletak alokatzeko zerbitzuak eta soft car zerbitzuak batez ere hiriburu- eta metropoli-guneetan garatuko dira hirigune- eta mugikortasunerako. Zerbitzu horiek metropoliko garraio kolektiboko sistemen parte bat izango dira.

E.2. Eraginkortasun energetikoa

Azken hamarkadan izan den hazkunde ekonomiko handiak energia-kontsumoa izugarri handitzea eragin du. Egitura ekonomikoan egindako aldaketak, eraginkortasuneko hobekuntzak eta gutxiago kutsatzen duten energia-iturriak sartzea (gas naturala, energia eolikoa) ez dira nahikoa izan garapen-maila handiagoaren eta mugikortasunean izandako hazkundearen ondoriozko handitzeak konpentsatzeko. Horrela, energia-kontsumoa % 38 hazi da 1990etik 2004ra bitartean.

Energia berriztagarriek Euskal Autonomia Erkidegoko energia-eskaeraren % 4,9 hartzen dute eta % 77 hazi dira 1990etik hona. Hala ere, petrolioaren eratorriek energiaren azken kontsumoaren % 37 hartzen dute oraindik. Garraioa, zerbitzuak eta etxeko kontsumoa dira EAEko energia-eskaera handitzea eragiten duten sektore nagusiak. Horren ondorioz, airearen kalitate-baldintzak lurralde osoan nabarmen hobetu diren arren, berotegi-efektuko gasen isuriak oso handia izaten jarraitzen du eta goranzko joera du.

Azken 7 urte hauetan aldaketa handiak detektatu dira EAEko barne-kontsumoaren egiturari. Horrela, petrolioaren eratorriak nabarmen ari dira garrantzia galtzen eta, bestalde, gas naturala da aldi horretan pisurik gehien irabazi duen iturria, energia berriztagarriak atzetik dituela.

Ekoizpen-egiturako aldaketak eta eraginkortasun energetikoan izandako hobekuntzak, industrian

batik bat, energia gutxiago behar duen ekonomiarantz joatea eragin dute. EAEko energia-intentsitateak beherantzko joera izan du azken urte hauetan. Horrela, sortzen den BPGko euro bakoitzeko 2000. urtean erabiltzen zen energia baino % 10 gutxiago erabiltzen zen 2007an.

Eraginkortasun energetikoa eta energia berriztagarriak dira Euskadiko Estrategia Energetikoaren bi ardatz nagusiak, eta ezinbesteko baldintzak dira iraunkortasunerako, lehiakortasunerako eta klima-aldaketaren aurkako borrokarako. Dokumentu honetan hainbat hiri-estrategia eta mugikortasun-estrategia planteatzen dira, energiaren kontsumoa eta kontsumo horrek berekin dituen ingurumen-inpaktuak murrizteko funtsezkoak izan behar dutenak.

Lehen helburuari dagokionez, lehentasunezkoa da eraginkortasun energetikoa areagotzera zuzendutako ekintzak gauzatzea. Alderdi horretan aurrerapen handiak egin daitezke gaur egungoen antzeko ongizate- eta ekoizpen-mailak lortzeko, baina horretarako behar diren energia-kostuak eta ingurumeneko kanpo-faktoreak nabarmen murriztuta. Dokumentu honetan proposatutako ekimenek antolamendu- eta funtzionamendu-eskema bat proposatzen dute, helburu hori lortzeko abantaila esanguratsuak sor ditzakeena. Zentzu horretan, garraio kolektiboko sistemei gero eta garrantzi handiagoa ematea, garraio publikoko zerbitzuen garapena eta erabilera sustatzen duten garapen-ardatz linealak indartzea eta joan-etorriak egiteko premia murrizteko polizen

trismoan oinarritutako hiri-egitura eraginkorragoa eta trinkoagoa eratzea proposatzen da.

Lurralde-ekimenek kontuan hartu behar dituzte erabiltzen diren baliabideetan eraginkortasun energetikoa eta dibertsifikazioa areagotzeko aukerak. Garrantzitsua da hiri-hobekuntzako estrategien barruan hainbat alderdi txertatzea, esaterako, hiri-argiteriaren eraginkortasuna, trafikoa itoa murriztea edo gutxiago kutsatzen duten eta energia-iturri berriak baliatzen dituzten ibilgailu publikoen erabilera sustatzea. Etxebizitza-arloari dagokionez, eraikinen isolamendu-baldintzak hobetzeak eta arkitektura bioklimatikoko teknikak erabiltzeak ondorio esanguratsuak ditu gastuan, familia eta enpresen energia-premian % 50erainoko aurrezpenak eragin ditzaketena. Kogenerazio-instalazioak hedatzeak eraginkortasun handiagoa ekar dezake. Horregatik, industria-guneak hobetzeko eta enpresa-ezarpen sakabanatuak murrizteko estrategiak hainbat establezimendutarako energia-zerbitzuak eta industriadre bereko enpresen arteko hornidura-eragiketak zentralizatzeko aukera eman dezake.

Gas naturala eta elektrizitatea gako-baliabide gisa planteatzen dira Euskadiko Estrategia Energetikoan. Haien inguruan ekoizpen- eta banaketa-azpiegiturak hobetu eta handitzeko ekimenak garatzea planteatzen da, horniduraren kalitatea, jarraipena eta lehiakortasuna bermatu ahal izateko.

Epe ertainera, energia berriztagarri ez-kutsatzaileraren erabilera EAEko energia-horniduraren egiturari gero eta garrantzi handiagoa izan behar duen aukera gisa ageri da. Azpiegitura horiek behar bezala antolatzea eta horiek hedatzeko pizgarriak gakoak dira garapen-eredu iraunkorrako baten euskarri energetikoa izan daitezen.

Eraginkortasun energetikorako lurralde-irizpideak

a. Hirigintza- eta lurralde-plangintzak energia-kontsumoaren premiak murrizteko eta bere eraginkortasuna eta energia-iturri eta -sistema ez-kutsatzaileen erabilera areagotzeko ekintza espezifikoak xedatuko ditu. Esplizituki kontuan hartuko ditu helburu horiek bere proposamenak egiteko eta plan eta proiektuetarako baimenak emateko irizpide gisa.

b. LPPak, LPSak eta udal-plangintza.

b.1. Eraikinetako eta gune urbanizatueta eraginkortasun energetikoa hobetzeko jarduketarekin txertatutako dituzte euren proposamenetan. Hiri-berrikuntzako ekimenetan nahi eta nahi ez sartuko dira jarduketa horiek, eraikinek eraikuntza berriei eskatu beharreko energia-ziurtapeneko baldintzak bete ditzaten.

b.2. Eraikin eta espazio publikoen plangintza-, proiektu- eta egikaritze-faseetan irizpide bioklimatikoak erabiltzea eskatuko da, batez ere

orientazio, diseinu eta materialen arloan, eta baita energia-kontsumoa murriztuko duten sistema pasibo eta aktiboen erabilera ere.

b.3. Eraikinetako eta espazio publikoetako landaredia isolamendu-elementu gisa eta klima-ongizatea erregulatze faktore gisa erabiliko da urtarotetan zehar.

c. Eraikinen eta era guztietako instalazioen energiaren autohornidurarako sistemak erabiltzea erraztuko da (eguzki-, haize-, biomasa-aprobetxamenduko sistemen bitartez).

d. Sistema horiek nahitaez erabili beharko dira lurzoru urbanizazinean kokatuta dauden eta funtzionatzeko energia-hornidurako linea edo eroanbide berriak behar dituzten eraikin eta instalazio bakartuetan.

e. Argiteria publikoko sistemek beharrezkoak direnean soilik izango dituzte erabilera bermatuko duten sistema automatikoak, eta kontsumo txikiko argiekin erabiliak izateko diseinatuko dira.

f. Helburu sektorialak eta helburu horiek lortzeko behar diren parkeen definizioa eta ezaugarriak xedatzen dituen LPSak egingo du Parke Eolikoen antolamendua.

g. LPSak gaiari buruzko irizpide espezifikoak xedatzen ez dituen bitartean, debekatuta daude Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Sailak egindako EAEko Paisaia Berezi

eta Apartekoan Katalogoan jasotako eremuetan parke eolikoen instalazio berriak.

h. Aprobetxamendu hidroelektrikoetan, instalazioen efektu metakorraren ondoriozko kalteak aurreikusi ahal izateko, ingurumen-ebaluazioa eta emakidak baimentzea jardun beharreko ibai-ibilgu osoaren karga-ahalmenaren azterlanetan oinarrituta egin beharko dira. Azterlan horiek xedatuko dituzte instalazio onargarrien kokapena, kopurua eta ezaugarriak, ezaugarri ekologiko eta morfo-dinamikoen gainean eta ebaluatutako ibaietako uraren erabileraren gainean ondorio negatibo larririk sortu gabe.

i. Udal-plangintzak eta ekintza sektorialek linea elektrikoak antolatze irizpide gisa honako hauek ezarri dira:

i.1. Lineen azpiko belar-sastrakak garbitzean zuhaitzak errespetatuko dira. Mantentze-inausketak garaieran egingo dira segurtasun-distantziak errespetatzeko. Aireko instalazio berrien eraikuntzan oihane hezea sortzen lagunduko da, kaltetutako lurzoruak espezie egokiekin lehengoratuta.

i.2. Isolagailuek, aireari aurre egiteko gailuek eta, oro har, lanean ari direnean txinpartak sor ditzaketen gailu guztiek, landarediarekin kontaktuan jartzean sua zabaltzea galaraziko duen suaren aurkako sistemaren bat egokitu beharko dute.

j. Babes Berezi Antolamenduko Kategorian sartutako lursailetan barrena igarotzen diren aireko instalazio elektrikoek honako baldintza tekniko hauek bete beharko dituzte:

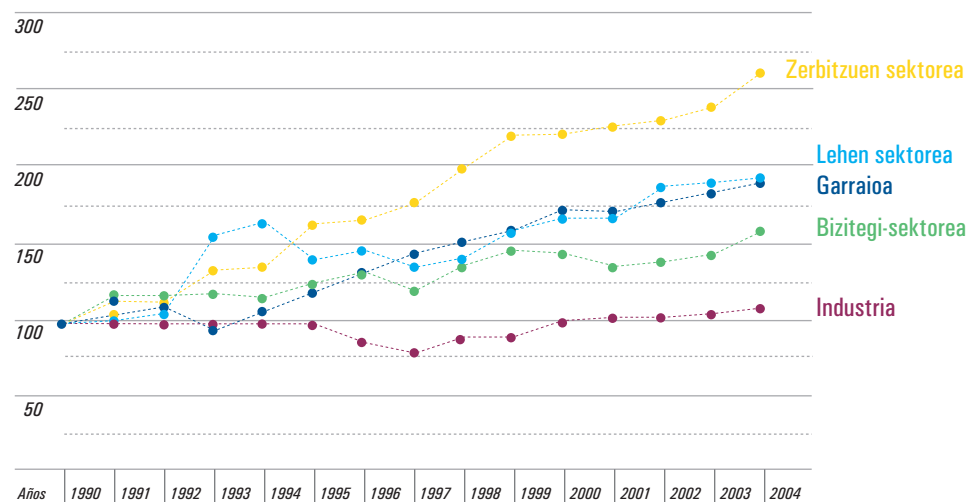
j.1. Mendiguneetan edo erliebe gorabeheratsuko guneetan debekatuta egongo da, oro har, edozein ikuspuntu posibletatik paisaiaren ikusmen-itxierak gainditzin dituzten aireko lineen euskarriak instalatzea. Hori saihestezina denean, lineak kotarik baxuenean jarriko dira, erliebearen topografiari jarraituz betiere.

j.2. Oro har, instalazioen ibilbideak erliebearen kota topografikoei jarraituko die eta lursailaren geomorfologiara egokituko dira. Trazatu zuzenak lautadetan soilik onartuko dira.

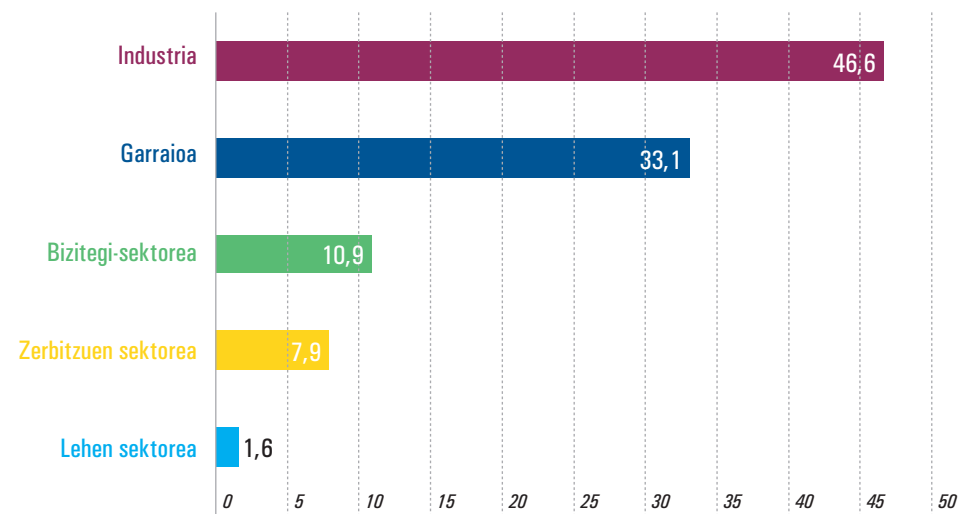
j.3. Ahal izanez gero, dauden komunikazio-bideen, hau da, errepide, trenbide eta abarren paraleloan eta distantzia laburrera doan ibilbidea egingo dute. Lurraldean trazatu berriak egitea saihestuko da eta beti errespetatuko dira segurtasun-distantziak.

j.4. Inguruan lehendik beste linearen bat baldin badago, lehengoak bikoiztea lehenetsiko da linea berria eraikitzearen aurrean. Arrazoi tekniko justifikatuak kontuan hartuta, hori posible ez denean, lehendik dagoenarengandik ahalik eta hurbilen jarriko da linea berria korridore bera aprobetxatzeko, segurtasun-distantziak gordeta.

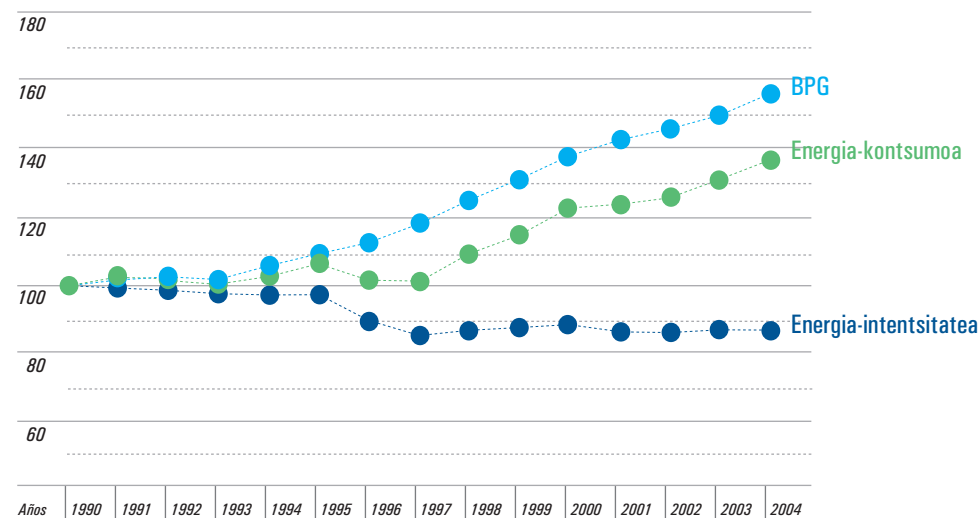
EAEko azken energia-kontsumoaren eboluzioa sektoreka (1990-2004).
Iturria: Eustat 2006 1990. urtea = 100



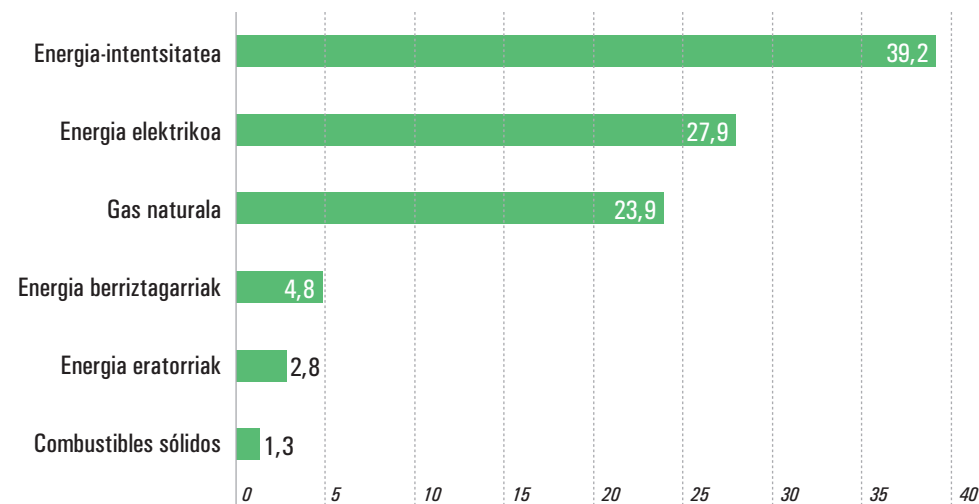
EAEko azken energia-kontsumoa sektoreka (%).
Iturria: Energiaren Euskal Erakundea (EEE), 2010



EAEko energia-intentsitatearen, energia-kontsumoaren eta BPGaren eboluzioa (1990-2004).
Iturria: Eustat 2006 1990. urtea = 100



EAEko energia-balantzea (%).
Iturria: Energiaren Euskal Erakundea (EEE), 2008



j.5. Euskarrien diseinuak kontuan izango du paisaia-inpaktua murriztea faktore erabakigarria dela. Horretarako, lursailera egokituko da eta lurberdinketa eta -mugimenduen premia murriztuko du.

k. Natura babesteko edozein iruditan sartutako eremuetatik edo korridore ekologikoetatik igarotzen diren aireko instalazio elektrikoek, segurtasunari buruzko indarreko araudia betetzeaz gain, hegaztiak babesteko behar diren gailuak ezarri beharko dituzte. Kable bihurrituak eta gurutzamendu isolagailuak jarriko dira edozein egoera atmosferikotik ez-eroalea den materialezko euskarriekin.

l. Goi-tentsioko linea berriak eraikitzeko premia edo lehengoen potentzia handitzekoa behar den bezala justifikatuko da proiektuan. Horretarako, jarduketan premia eta lehendik dauden lineekin premia hori gogobetetzeko ezintasuna aztertuko dira.

E.3. Hiri-garapen iraunkorrerako estrategiak

Ikuspegi-kontuak

Herrialde garatuetako hiri eta hirigune guztietan, espazio urbanizatuen hazkunde-prozesu bat egon da azken hamarkada hauetan.

Lurzorua artifizializatzeko prozesua EAEko lurralde-garapeneko prozesuan arreta gehien pizten duten ingurumen-alderdietako bat da. Demografia-dentsitate handiko eta bere konfigurazio orografikoaren ondorioz lurraldearen zati handi batean erabilera-murrizketa handiko lurralde txiki batek garapen berrietarako egokiak diren espazioak agortzeko eta oinarritzeko ingurumen zerbitzuak emateko funtsezko espazio libreak aldatu edo desagertzeko arriskua planteatzen du. UDALPLAN-2009ko datuen arabera, EAEko lurzoru artifizializatua 37.029,36 ha ingurukoa da, hau da, EAEren azalera osoaren % 5,12. Kopuru horretan sartzen dira hiri-lurzoruak eta lurzoru urbanizagarriak, bizitegitarakoak nahiz ekonomia-jardueretarakoak, eta baita ekipamenduek eta azpiegiturek okupatutako sistema orokorrak ere, baina ez espazio libreei dagozkienak.

LAGek ez zuten modu esplizituan lantzen arazo hori. Bere garaian, lurraldea berrerekatzea

zen planteamendu nagusia, gutxien betetako eremuen hiri-hazkunde ahalbidetuz, espazio oso trinkoetan, eta bereziki Bilboko metropolian, presioa murrizteko era horretan. LAGek udalerriko etxebizitza-kopurua kuantifikatzeko sistema xedatu dute, garapen-prozesuetarako behar beste lurzoru erabilgarri izango dela bermatzeko, lurralde-eremuaren arabera hazkunde handiagoak gauzatu behar dituzten udalerriak lehenesteko eta etxebizitza-eskariarekiko proportziorik ez duten lurzoruaren kalifikazioak saihesteko helburuekin.

Kuantifikazio-sistemak, bestalde, azken hamarkadan aldatu egin diren ordura arte gertatutako dinamikak hartzen zituen kontuan hein handi batean. Hala, Euskal Autonomia Erkidegoko hirietan historikoki nagusi izan zen hiri-eredu trinkoaren aurrean, dentsitate txikiko garapeneko gero eta presentzia handiagoa hartu dute azken urte hauetan. Negatiboa zen migrazio-saldoa positibo bihurtu da eta familien batez besteko tamaina LAGek aurreikusitako moduan baino askoz azkarrago murriztu da.

LAGek, gainera, hiri-berrikuntzako estrategiak planteatzen dituzte lurraldearen berreraikitze- eta birziklatze-prozesu garrantzitsua egiteko aukera ematen duen ekimen gisa, urbanizazioak dagoeneko okupatuta dituen espazioetan erabilera berriak garatuz. EAEen ere gauzatu dira nazioartean arrakastatsuagoak izan diren hiri-berrikuntzako zenbait esperientzia baina, oro har, ekimen

horiek garapen ez oso sistematikoan garatu dira eta ez da aprobetxatu lurzoru urbanizatuen hazkundeak ekiditeko duten potentzial guztia.

Prozesu horiek guztiak ohikoak dira herrialde garatu guztietako hiri-garapenean. Arrazoiak askotarikoak dira, baina hainbat ezaugarri komun dituzte: egitura ekonomikoaren aldaketak dituen eredu berriak agertzeari atxikita egotea, hiriguneen eraldaketa, merkataritza- eta aisia-eskaera berriak, industria-guneen lekualdaketa, azpiegituren hedatzea eta, batez ere, dentsitate txikia nagusi duten bizitegi-eredu berriak, metropoliguneak eremu tradizionaletatik gero eta urrunago dauden landa-eremuetara hedatzea dakartenak. Euskal Autonomia Erkidegoko Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legea joera horiei emandako erantzuna da, lurzoruaren erabilera intentsiboagora bideratzen diren eraikigarritasun minimoak ezartzen dituen heinean.

Euskal Autonomia Erkidegoan, Europa osoan gertatu den bezala, eremu urbanizatuen hazkunde handia gertatu da, biztanleriak hazkunde esanguratsurik izan ez badu ere. Europar Batasuneko zenbait azterlanen arabera, Europako azalera artifizializatua % 20 haziko da, gutxi gorabehera, datozen 30 urteetan. Eremu urbanizatuak kontrolatzeko LAGek ekarri duten elementu nagusia eraikuntza-prozesuak mugatzea izan da, Ingurune Fisikoaren Antolamendu Kategorien bitartez. Udal-planek eta LPPEk egindako lurzoru urbanizaezinaren sailkapenak adierazten du

EAEko azalera osoaren % 65, gutxi gorabehera, ezin duela urbanizazioak okupatu, ingurumen-babeseko arrazoiak direla medio.

Datozen urteetarako gako-arazoa, hazkunde berriak ahalik eta eraginkortasunik handienarekin gauzatzea nola lortu izango da, bere garapenerako ezinbestekoak diren espazio eta aukera berrien eskasia-arriskua murriztuta.

Eredu hedakorren aurrean garapen berrien antolaketan eta lurraldea okupatzeko prozesuen kontzepzio orokorrean gero eta garrantzi gehiago izan behar duten aukera garrantzitsuak ageri dira.

Eraikitako lurzoruak birziklatzea eta berreraikitzea eta espazio zaharkituak edo erabiltzen ez direnak berritzeko eragiketak egitea aukera nagusiak dira datozen urteetarako edozein euspen-politikatan. Garapen berrietako erabilera-, tipologia- eta dentsitate-nahasketaren inguruan plangintzak duen malgutasun handiagoa, eta hirigintza-hazkundearen eta garraio kolektiboko sistemen arteko lotura dira beharrezko beste ekimen batzuk.

Europako eta Ipar Amerikako zenbait hiri-eskualdetan azken urte hauetan garatutako esperientzietan hazkunde maximoko perimetroak ezarri dira asentamenduetarako. Ikuspegi horrek aukera ematen du hiri-hedapenaren mugei buruzko

akordioa ezartzeko, lurzoru libreen eraldaketa-prozesuak murriztuz eta jadanik urbanizazioak okupatuak dauzkan eremuen aprobetxamendu hobera bideratutako trinkotze- eta berrikuntza-ekintzak sustatuz.

Hazkunde-prozesuak maila lokalaz gaindiko ikuspegitik aztertzeak premia gehitu behar zaio horri, gakoa baita dentsitate handiko eremuetan lurzoruen kontsumo handiko erabilerak kokatzeko prozesuan.

Plangintzak jasotako bizitegitarako lurzoru urbanizagarrien azalera 5.132 ha-koa da gaur egun. EAE osoko batez besteko etxebizitza-dentsitatearen berdina —hektareako 65 etxebizitza-koa— duen azalera horrek 333.000 etxebizitza berritarako ahalmen teorikoa ematen du, lurzoru urbanizaezinen bertsailkapen berririk egin gabe. Horrek % 30eko hazkunde esan nahi du EAEko egungo etxebizitza-parkearen gainean. Bestalde, ekonomia-jardueretarako sailkatutako lurzoruaren % 33 okupatu gabe dago.

Egungo hirigintza-ereduak hazkunde-aukera handiak ematen ditu, lurzoruaren okupazio berri eta esanguratsurik egin beharrik gabe. Hori ez dago kontrajarrita eremuen lurralde-bereztasunek lurraldearen okupazio-mailan eta lurzoru-erabilgarritasunean alde handiak eragitearekin. Eremu trinkoenek eta hirigintza-okupazioko portzentaje handienak dituztenek dauzkate hazkundeko

premia handienak. Horrela, areagotu egiten da lurraldearen gaineko presioa eta baita lurzoru baliabide urria izatearen pertzepzioa ere.

Hiri-garapenen dentsitatea da eremu eta gune berritzaile eta iraunkorren gakoetako bat. Dentsitateak paisaia babesten du eta eraginkorrago egiten du natura-baliabideen kudeaketa. Hobetu egiten du garraioko zuzkidura, zerbitzu eta sistemen funtzionaltasuna. Eguneroko joan-etorrien premia murrizten du. Hartu-emanetarako, gizarte-sareak sortzeko eta askotarikoen artean elkartzeko aukerak areagotzen ditu. Dentsitatea kalitatezko espazio erakargarri, ezinbesteko eta konektatutakoetan, giro, egoiliar eta erabiltzaile anitzentzako elkarguneak eta erabilera-nahaskeak eskainiz.

Hiri-garapen iraunkorrerako lurralde-irizpideak

a. Irizpide orokorrak

a.1. LPPEk eta udal-planek lurzoru-kontsumoa murrizteko eta hazkunde berrien iraunkortasuneko irizpideak kontuan hartuta planteatuko dituzte hiri-garapeneko prozesuak. Eremu urbanizatuen dentsitatea eta hazkunde berrien aurrean espazio zaharkitu edo narriatuak birziklatzea ahalbidetu eta sustatuko dira.

a.2. Plangintzak bereizi egingo ditu garapen berrietarako eremuak, hiri-berrikuntzako eremuak eta trinkotze-eremuak, kategoria horietako bakoitzerako jarduketa-programa espezifikoak ezarrita.

a.3. Hirigintza-garapen berriek garraio publikoko sarearen zerbitzua izan behar dute nahitaez. 5.000 biztanletik gorako udalerrietan eta Bilboko metropoliko edo Donostiako eremu funtzionaltan kokatutako udalerririk guztietan, aldiriko tren-zerbitzuetako edo metroko sarbideren batetik 300 m baino gutxiagora kokatutako bizitegitarako lurzoruaren gutxienezko dentsitatea 65 etxeb./ha izango da.

a.4. Eraikigarritasun maximoak eta minimoak 2/2006 Legeko 77. artikulua xedatutakoak izango dira.

a.5. Egikaritu gabeko hiri-lurzoruaren eta lurzoru urbanizagarriaren ahalmena legeak xedatutako dentsitateekin kalkulaturiko bizitegi-eskaerak hartzeko nahikoa ez bada soilik onartuko da bizitegi-erabileradun lurzoru berrien sailkapena. Halaber, aurrez kalifikaturiko eta okupatu gabeko lurzoru LPParen edo Ekonomia Jardueretarako Lurzoru Publikoa eta Merkataritza Ekipamenduak sortzeko LPSaren arabera onartutako hazkundeak hartzeko nahikoa ez denean sailkatu ahal izango dira ekonomia-jardueretarako lurzoru berriak.

a.6. Ekonomia-jardueretarako lurzoruari dago-kionez, garapen iraunkorreko irizpide gisa eta solairu bakarreko pabiloiek okupaturiko lurzoru

industrialetako labore bakarrarekiko kontraste gisa, eta orain arteko esperientzia historikoari jarraituz, ekonomia-jardueretarako lurzoruak defendatuko dira eta lurzoru horietan hainbat solairutako eraikinak egikaritzea ahalbidetuko da.

b. Lurralde Plan Partzialek honako hauek xedatuko dituzte eremu funtzionalaren garapen iraunkorraren mesedetan:

b.1. Hiri-hazkundeko helburuak eta eremu funtzionalaren Hiri Hazkundearen Perimetroaren mugarritapena bere indarraldirako (16 urte).

b.2. Mugikortasun-sarearen osagai handiak, garraibide publikoak bereziki, bizikleta garraibide gisa erabiltzea eta oinezkoen mugikortasuna bermatuz.

b.3. Berdeguneen sistema, batik bat aisialdira eta habitat basatiaren babesa bermatzera zuzendutako gerriko berdeak sortuta. Gerriko berde horrek bere izaerarekin bat datozen erabilerak hartuko ditu (hiri-parkeak edo parke naturalak, aisia-guneak eta aire zabaleko kirola, nekazaritza-eremuak, etab.) eta korridore ekologikoen eskualdeko sarean txertatuko da.

b.4. Hiri Hazkundeko Perimetroaren kanpoaldeko guneek Erreserba Eremu izaera izango dute etorkizuneko hirigintza-garapenetarako, indarraldiratik haratago.

c. Eremu funtzionaleko Hiri Hazkundeko Perimetroaren definizioa.

c.1. Udalerrri bakoitzean dauden herriguneak identifikatuko dituzte LPpek, udal-planek modu arrazoituan doitu ahal izango duten Hiri Hazkundeko Perimetro bat finkatuz.

c.2. Hiri Hazkundeko Perimetroa mugatu ahal izateko, egungo hiri-orbanaren morfologia, ingurune lursailen ezaugarri fisikoak eta ekologikoak, eta herrigunearen hazkunde-igurikimenak hartuko dira kontuan, LAGek xedatutako bizitegitarako lurzoru-eskaintza kalkulatzeko sisteman kontuan izandako irizpideen aplikazioaren bitartez, justifikatuta beharrezkotzat jotzen diren hirugarren sektoreko guneen eta ekonomia-jarduerako guneen zuzkidura-aurreikuspenen arabera handituta.

c.3. Hiri Hazkundeko Perimetroa definitzeak hiri-integrazioa ahalbidetuko du asentamendu bakartuekin. Lehendik dauden edo aurreikusita dauden garraio kolektiboko sistemekin bat datozen hazkunde-prozesuak bideratzeko aukera ere emango du.

c.4. Dokumentu honetan proposatutako Eraldaketa Ardatzetakoren batean sartutako udalerrietan Hiri Hazkundeko Perimetroaren mugapena aipaturiko ardatz horiek eratzea eta finkatzera bideratuko da.

c.5. Eremu funtzionaletan elkarrekin kontuan hartu beharko dira udalerrri guztietako bizitegi-eskaerak, ekonomia-jarduerenak eta zuzkidurenak, eta baita inplikaturako udal-planek orokorrean egin beharreko lurzoru-eskaintza ere. Xede horietarako, LPpek hazkundearen banaketarako estrategia ezarriko dute, euren eraginpeko eremurako proposatzen duten lurralde-ereduaren eta udalerrri bakoitzaren potentzialtasunen arabera.

c.6. Hiri-garapeneko prozesuak udalerrri bakoitzarako mugatutako Hiri Hazkundeko Perimetroaren barruan soilik onartu ahal izango dira. Perimetro hori izango da eremu urbanizatu edo urbanizagarrien hazkunde-muga maximoa. Landa-nukleo gisa sailkatutako asentamenduak ezingo dira sartu kasu bakar batean ere hazi daitezkeen eremu gisa.

c.7. Hiri Hazkundeko Perimetroan ezingo dira sartu kasu bakar batean ere LAGen Ingurune Fisikoaren Gidalerroan xedatutakoaren arabera edo Lurralde Plan Sektorialek edo indarreko legeriak xeda dezaketenen arabera hirigintza-aldaketa debekatuta duten lursailak.

c.8. Hiri Hazkundeko Perimetroa hiri-lur finkatua duten eremuen inguruan soilik ezarri ahal izango da, eta ez dira onartuko lehendik dauden hiri-lurretatik banandutako garapen berriak, Lurralde Plan partzialak hala xedatzen ez badu behintzat. Salbuespen gisa, deskonektatutako ekonomia-jardueretarako lurzoruen garapenak planteatu ahal izango dira dagokion LPPak edo Ekonomia

Jardueretarako Lurzoru Publikoa eta Merkataritza Ekipamenduak Sortzeko LPSak hala xedatzen dutenean.

d. Udal-plangintzaren zehaztapenak Hiri Hazkundeko Perimetroaren barruan.

d.1. Udal-plangintzek Hiri Hazkundeko Perimetroaren barruan egingo dituzte bizitegitarako, ekonomia-jardueretarako, ekipamendutarako edo espazio libretarako lurzoruaren aurreikuspenak.

d.2. Hiri Hazkundeko Perimetroaren barruan, garapen berriak lehengo hiri-bilbean integratzera zuzenduko dira hirigintza-ekimenak, haiek osatuz, eta baita hutsuneak betetzera, lurzoruaren erabilera-intentsitate txikiko eremuak trinkotzera eta okupatu gabe dauden edo hiri-berrikuntzako ekintzen bitartez erabilera berriak har ditzaketen guneak berreraultzera. Helburua izango da hirigune trinkoagoak sortzea, hiri-intentsitate handiagokoak, eta ezaugarritzat dibertsitatea eta erabilera-nahasketa dituztenak.

Garraio intermodaleko sistemetarako sarbideen inguruan kokatutako trinkotze-, berrikuntza- edo hazkunde-jarduketari emango zaie lehentasuna, eta metro-geltokietatik, aldiriko trenaren eta hiri arteko tranbien geltokietatik oinez iristeko moduko guneak izango dira eskaera handiko zuzkidurak eta ekipamenduak kokatzeko lehentasunezko eremuak.

d.3. Etxebizitzen kuantifikazioari dagokionez, udal-planen bizitegitarako ahalmena berrazterketa honetako 3. eranskinean definitutako kalkulu-sistemaren arabera kalkulatu da.

d.4. Halaber, ekonomia-jardueretarako lurzoruen ahalmena Ekonomia Jardueretarako Lurzorua Publikoa eta Merkataritza Ekipamenduak sortzeko LPSan xedatutakora doituko da.

d.5. Bizitegitarako lurzorua Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legean xedatutako eraikigarritasun minimora eta maximora doituko dira.

e. Etxebizitzen kuantifikazioa.

Etxebizitzak kuantifikatzeko honako jarraibide hauek ezarri dira Lurralde Plan Partzialek garatzeko xedez:

e.1. Oro har, udal-planen bizitegitarako ahalmena berrazterketa honetako 3. eranskinean definitutako kalkulu-sistemaren arabera kalkulatu da. Aurrekoa kontuan izanda ere, eremu funtzionalerako definitutako lurralde-ereduan udalerri bakoitzak duen egitekoaren arabera zehaztuko dute Lurralde Plan Partzialek erabakitako eredu-osagaia.

e.2. Herrigune anitzeko udalerrietan Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetako indarreko dokumentuan xedatutakoa bete beharko da.

e.3. Landa-nukleoetan, eraikuntza-aukerei buruz 2/2006 Legeak adierazitako aginduak beteko dira (ezingo da sortu lehengo etxebizitza-kopurua edo azalera baino % 50etik gorako hazkunderik).

e.4. Etxebizitza-kopurua eraikigarritasun bihurtzeari eta udal-plangintzak tamainari erreparatuta etxebizitza-kopuruan ezar dezakeen tarteari dagokionez, lehen aipaturiko 3. eranskinean ezarritako prozeduratik ateratako balio maximoaren eta minimoaren artean egongo da tarte.