

LAG-EN LURRALDE-EREDUA ETA EUSKAL HIRIA NET:

D Lurralde-ekarpenak eta Berrikuntza

D.1. Sareak eta paisaiak bikaintasunaren lurraldean

D.2. Metropoli-eremuak. Berrikuntza Lurralde Bereziak

D.3. Hiri ertainak eta eremu funtzionalak

D.4. Berrikuntza Nodoak

D.5. Euskal Hiriko ingurune fisikoa eta paisaiak

D.2. Metropoli-eremuak. Berrikuntza Lurralde Bereziak

Hiru hiriburuek eta horien metropoli-ingurune dinamikoek Euskal Autonomia Erkidegoko biztanleriaren % 72 hartzen dute. Beren pisu demografikoak eta garatzen dituzten funtzioen izaerak EAEko hiri-sistemen elementu erabakigarri bihurtzen dituzte. Zerbitzu aurreratuen zentroak, kanpo-loturen eta bakoitzaren eremuko garraio-sistemen nagusitasun-nodoak dira eta enpleguaren, berrikuntza-zentroen eta enpresa-jardueren zati handiena pilatzen dute. Hiru hirigune horietan daude Euskal Autonomia Erkidegoko etxebizitzaren % 71 eta enpleguen % 72.

Metropoli-eremu horiek izan duten eraldaketa azken hamarkadako lurralde-fenomeno esanguratsuenetako bat da. Erdiguneen berregituraketa funtzional garrantzitsuan, metropoli-eremuen azaleraren hedapenean eta zentraltasun berriak agertzean gauzatu da eraldaketa hori.

Bilboko metropoliaren susperraldi integralarena eta hiri-irudiaren aldatetarena da, seguruenik, ekimenik ezagunena. Donostia erakargarritasun handiko hiria izan da betidanik eta hiriaren edertasuna da eskualde-hiriaren esparruan funtzio berriak bere gain hartzeko bere ezaugarri garrantzitsu eta erabakigarrienetako bat. Hiri-eremu oso dinamikoa da, bere eremu funtzionaletik kanpo dauden espazioak metropoli

bihurtzeko prozesuan dagoena. Horrek ez du galarazi bere metropoli-ingurunean narriadura-gune garrantzitsuak sortzea. Horien artean adibide esanguratsuenak, agian, Pasaia badiarena izan liteke. Gasteizen hazkunde berriagoa izan da eta hiri-garapena enblematikoa izan da hiri-garapen berrien kalitateari dagokionez eta gure hirietako zentro historikoen integrazioari eta bizitasunari dagokionez.

Hiru hiri horietan erdiguneko espazioen berrikuntza- eta birgaitze-prozesuak eragin erabakigarria izan du euren hiri-profilak sendotzeko eta euren irudia hobetzeko, batez ere, hiru hirietako erdiguneen irudia hobetzeko. Gainera, euren potentzialaren zati garrantzitsu bat garatzea ahalbidetu du azken urte hauetan euskal ekonomiari bultzada emateko funtsezkoak izan diren funtzio berriak eta goi-mailako jarduerak hartzeko.

Berrikuntza-prozesu horiek ez dituzte erdiguneak “hirugarren sektorerako” soilik bideratu. Lurzorua eta gune erakargarriak sortzeko aukerak sortu dituzte, bereziki Bilbon erdiguneetako dinamismo demografikoa berreskuratzea ahalbidetu dutenak, irudiari eta funtzioei dagokienez hirigune biziagoa eta askotarikoagoa eratuta.

Hiri-proiektu enblematikoen garapenarekin azken urteetan erdietsitako lorpenak hurrengo urteetan egin daitezkeen ekintzen adierazle bikaina dira: Nerbioiko itsasadarreko proiektua amaitu, Pasaia badiaren berri, Arabako logistika-plataforma handiei lotutako paisaia berria, hiru hirietako eremu zaharkituak, narriatuak edo

zehaztu gabeko etorkizuna dutenak berritzeko ekintzak, abiadura handiko geltoki berriei atxikitako aukerak, etab.

Hiriburuen erdiguneen egiteko berriarekin batera, metropoli-eremuen gero eta hedapen handiagoa sortu da aldi berean, lurraldea okupatzeko eta periferiak berrantolatzeko forma berriak azaldu direnean.

Aldaketa funtzional horiek EAEko eremu askotan ikus daitezke gaur egun.

Hiriburuen erdiguneetan zuzkidura-jarduera berrien agerpena antzematen da. Nabarmen ari da gertatzen hori Bilbon. Itsasadarren inguruan garai bateko industria-guneak eta portuko instalazioak desagertu egin dira, goi-mailako ekipamendu berriak hartzeko. Gasteizen hirigune historikoa lehengoratzeko funtzio eta espazio kultural, turistiko eta instituzional berriak sortzeko esparrua izan da. Azkenik, Donostian, museo-sarea eta antzeko ekimenak sortu dira eta turismo-ekimenak eta ezagutza-arloko jarduerak intentsiboak pilatu dira zabalgunean.

Periferietako deszentralizatzeko eta berregituratzeko prozesua hiri-garapenaren eragile nagusia izan da. Metropoli-eremuetan bizi diren euskal biztanleen proportzioa ez da asko aldatu azken hamarkadan. Metropoli-hazkunde ingurune eremu funtzionaletan gertatu da batik bat. Mungia, Igorre, Gernika-Lumo eremuek eta, neurri apalagoan, Zarautz-Azpeitia eremuak izan dituzte biztanle-kopuruen hazkunderik garrantzitsuenak.

Deszentralizazio-prozesu hori bat dator LAGen lurraldea berrorekatzeko proposamenekin. Horrela, zabalkundeak eta hiri-aldiri berrien konplexutasuna areagotzeak, beren zuzeneko eraginetik kanpo eta landa-eremu tradizionaletan kokatutako eremu funtzionalak beren baitan hartuko dituzten metropoli-eremuen muga tradizionalak gainditu dituzte. Metropoli-inguruneetan bizitegi-hazkunde berriak, industria-garapenak, ekipamendu bereziak, enpresa-parkeak eta hirugarren sektoreko konplexuak, merkataritza- eta aisia-gune handiak, etab. sortu dira. Egutetik egunera neurri handiagoan lurralde-zentraltasun eta lurralde-dinamika berrien sortzailea den lurralde askoz ere zabalagoa eratzen ari da modu horretan.

Hiru hiriburuen zuzkidura-hobekuntza eta hobekuntza funtzional garrantzitsuek euren zentraltasuna areagotu dute euren lurralde historikoetan eta metropoli-eremu bakoitzaren hiri-profila sendotu dute. Gasteiz eta Donostia arteko ahalmen handiko errepidea amaitzeak, hiru hiriburuen artean egingo den abiadura handiko trenbideak eta dokumentu honetan proposatzen den hiri ertainak sendotzeak elkarren arteko erlazioak areagotzeko baldintzak sortuko dituzte, hiri bakoitzaren profil osagarrietan sakontzearen ondorioz. Zentzu horretan, funtsezkoa da bikaintasun-estrategiak zehaztea goi-mailako ekipamendu eta azpiegituretan, hiru hiriburuetan kokatutako lehen mailako elementuen garapenean ahaleginak pilatuz, tokian tokiko indarguneen arabera.

2.1. Aukerak Bilboko metropolian

Bilboko metropoliaren eraldaketa, hirugarren sektoreko zentro berritzaile gisa, prozesu aski ezaguna da eta funtsezko egitura-elementuak gehitu ditu; hala nola, kanpo-portu berria eta metroa, jarduera adierazgarriak, esaterako, Guggenheim eta Euskalduna jauregia, eta hiri-berrikuntzako eragiketa estrategikoak, adibidez Zazpikaleetakoak, Barakaldokoak edo Zorrozaurre penintsulan proiektatutakoak.

Krisi- eta berritze-prozesuen ostean sortutako industria-osteko metropoli-eremu funtzional berriak aldaketa handiak erakusten ditu aurreko hiri industrialarekin alderatuta. Alderdi demografikoan, metropoli-eremuak ia 60.000 biztanle galdu zituen 1980 eta 2000 artean, eta mende berria hasi zenetik nolabaiteko susperraldia izan du. Galera demografiko horiek ezker aldeko herri industrialetan eta hiriburuan pilatu ziren ia guztiak. Bilbon, 80ko hamarkadako udaleko desagregazio-prozesuak kontuan hartuta ere, biztanle-kopurua ia 45.000 lagunetan murriztu da azken 25 urte hauetan. Barakaldok 22.000 biztanle gutxiago ditu, Sestaok 10.000, Portugaletek eta Basaurik 8.000 eta Santurtzik 6.000 gutxiago. Hiri horietako gehienek biztanleak galtzen jarraitzen dute eta adineko biztanle asko dituzte.

Metropoli-eremuko beste espazio batzuek, aitzitik, etengabeko hazkundea izan dute azken urte hauetan. Eskuinaldean daude gehienak,

kostaldean eta Txorierrin zehar. Barrika, Gorliz, Berango, Leioa eta Sopelako biztanle-kopurua asko hazi da 80ko hamarkadaz geroztik, zenbait kasutan orduko bikoitza ere baita. Bilbo iparraldean kokaturik dauden udalerri guztiek handitu dituzte beren biztanle-kopuruak aldi horretan. Baita hiriburutik urrunago dauden beste udalerri batzuek ere, hala nola, Alonsotegik edo Arrigorriagak. Barne-aldaketako prozesu horiek metropoli-eremutik kanpora ere zabaldu eta hedatzen den prozesuaren adierazle dira. Azken 15 urteetan, ia 20.000 pertsonak lekualdatu dute beren etxebizitza Bilboko metropolitik EAE barruko inguruko eremuetara. Mungiako Eremu Funtzionala da etxebizitza-aldaketa horien destino nagusia; Durango, Igorre, Enkarterriak, Laudioko zenbait eremu eta Gernika-Lumoko kostaldea ere izan dira aldaketen xede. EAEtik kanpo, Kantabriako kostaldeko ekialdeko eremuek Bilboko metropoliarekiko lotura funtzional eta demografikoak dituzte. Bilboko biztanle izandakoek hara joaten jarraitzen dute lan-jardueretarako eta, horrek, Laredo eta Castro Urdiales udalerrien hazkundea ekarri du.

Krisi- eta uzteko-eremuko dinamismoa eta hazkundeak beste fase batera igaro den metropoli-eremuaren testuinguruan, joera horiek guztiek aldaketa funtzional garrantzitsuak eragin dituzte. Horrela, industria-jarduerak lekualdatu egin dira. Ezker aldeko leku tradizionaletatik ia desagertu eta itsasadarren kanpo-eremuetan pilatu dira, portu-eremu berrien inguruan, eta Txorierrin, aireportutik gertu

egoteagatik etxebizitzarako hain egokiak ez ziren eremuetako lurzoru-erabilgarritasuna aprobetxatuz. Gainera, instalazio handiekiko lotura askoz ere txikiagoa duen industria da eta establezimendu txiki eta ertainek garrantzi handiagoa dute bertan; era berean, metropoli-eremuko erdiguneetan industria-eremu handiak ikus daitezke oraindik abandonu-egoeran.

Bilbok, eta batez ere itsasadarren inguruko eremu nagusiek, hau da, zabalguneak eta Zazpikaleak, hirugarren sektorearen profila indartu dute. Horretarako, finantza- eta korporazio-jarduerak, zerbitzu profesionalak eta enpresentzakoak, merkataritza espezializatua, kultura- eta turismo-jarduerak, goi hezkuntzako jarduerak, etab. pilatu dituzte. Espazio nagusi horiek, gainera, gero eta garrantzitsuagoak diren biztanle-aldaketak ari dira jasaten. Azken hamarkadan metropoli-eremuko erdigunean izandako ia hazkunde guztia atzeritik etorritako biztanleei esker gertatu da.

Aldi berean, zentraltasun-eremu berriak sortu dira metropolian goi-mailako ekipamenduei (kanpo-portua, aireportua, BEC, unibertsitatea, parke teknologikoa, etab.) eta, batik bat, metropoli-eremuko merkataritza- eta aisia-eskaerak gero eta gehiago hartzen dituzten azalera handiei lotuta. Zentraltasun-eremu berri horien garapena oraindik hasiberria da, metropoli-aldaketen prozesuen berritasuna dela-eta. Metropoliarren iparraldeko eremuetan oso urria da, izan ere, dentsitate baxuek eta hiri-garapenean

jarraitutasunik ez izateak agertzeko erraztasunak murrizten dituzte, baina beharrezkoak ere egiten dituzte. Metropoli-garapenaren jarraibide berrien antzeko moldaketen erronkei garraio-sareak, garraio kolektiboko sistemak edo ekipamendu publikoen kokalekua aurrez aurre ipintzen zaizkie.

Bilboko metropoliko lurralde-irizpideak

a. Bilboko metropoliko LPPk xedatutakoaren ildoari jarraiki, hiri-garapeneko ekintza nagusiak hiri-trinkotze eta -berrikuntzako ekimenetan zentratuko dira. Zentzu horretan, honako hauek jotzen dira lehentasunezkoak:

a.1. Jarraipena emango zaie Bilbotik kanpoko Abrarantz itsasadarrean zehar garatutako berrikuntza-prozesuei.

a.2. Metropoli-eremuan dauden abandonatutako lurzoru industrialen eremu handietan lan egingo da, erabilera nahasiko espazio berriak hartzeko xedez.

a.3. Hiri-berrikuntzako ekimenak garatuko dira ezkerreko udalerrietan, espazio publikoen eta hiri-irudiaren erakargarritasuna eta etxebizitza-parkearen kalitatea hobetuz. Aldi berean, bizitegi-eremuekin bateragarriak diren hirugarren sektoreko eta industriako ekonomia-jarduera berrien kokapena sustatuko da.

a.4. Garapen berrienak finkatzera zuzendutako trinkotze-ekintzak garatuko dira, bereziki metropoli-eremuaren iparraldean, eta integrazio

funtzionala eta paisaia-integrazioa hobetuko dira eta bizitegi- eta zuzkidura-eremu berriak sortzea bideratuko da udal-buruen eta irisgarritasun handieneko hiri-garapenen inguruan garraio kolektiboko sistemen bitartez.

b. Nerbioi itsasadarrek egituratutako erdiguneko eta nortasun handiko espazioen inguruan (Bilbo Zaharra, Zazpikaleak, zabalgunea, Deustua) garatutako ekintzek Bilbo ekonomia berriko jarduerak erakartzeko gune berezi gisa finkatzen jarraitzeko aukera sortzen dute.

c. Ekimena hiri-berrikuntzako programen bitartez garatuko da, nortasun-ezaugarriak berreskuratuz, eremu horien izaera errespetatzen duen hiri-diseinuarekin, azpiegitura telematiko bikaina garatuz eta artea, diseinua eta teknologia berriak konbinatzen dituzten profesionalak eta ekimenak erakartzeko programak eta proiektuak sustatuz.

d. Alde zaharrak eta itsasadarrean zehar kokatutako guneak aukera baliotsuak eskaintzen dituzte, kokapenagatik eta euren hiri- eta arkitektura-ezaugarriengatik. Hiri-berrikuntzako jarduerak bikaintasun-irizpideak eta erabilera-nahasketak kontuan hartuta bultzatzeko eta jarraitzeko eremua da, ekonomia berriko jarduerak eta hiriko turismo-garapen sofistikatuagoa hartzera zuzendutako erdiguneko Berrikuntza Nodo gisa finkatu behar dena.

e. Txorierriko haranak leku garrantzitsua du Bilboko metropoliaren konfigurazio berrian. Artxandako tunelek Bilboko hirigunearekiko

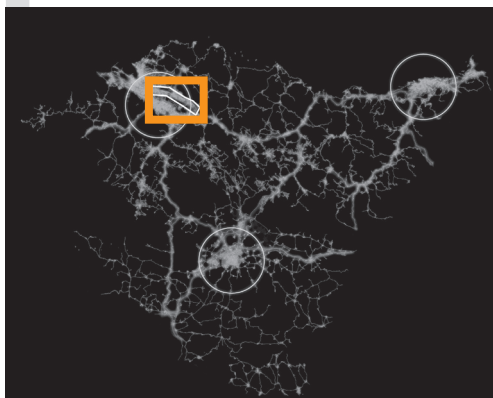
lotura zuzena eskaintzen dute, eta autopista berriak azken bi hamarkadetan metropoli-hazkundera kontzentratu duten eremuekin lotu eta artikulatzen du.

f. Aireportua, Euskal Herriko Unibertsitatearen campusa eta Zamudioko Parke Teknologikoa hartuko dituen gunean jarduera berritzaileak hartzera bideratutako ardatza garatzea proposatzen da. Gune horiek garraio kolektiboko sistemen bitartez ingurune elementuekin integratzea, ingurumena eta paisaia hobetzea, eta ezagutzaren ekonomiari lotutako jarduera-, bizileku- eta zuzkidura-guneak kokatzeko ekimenak garatzea dira eremuaren abantailak aprobetxatzeko funtsezko gakoak.

g. Txorierriko Berrikuntza Ardatz hau Eraldaketa Ardatz gisa antolatuko da dokumentu honetako D.3 kapituluaren xedatutako irizpideen arabera.

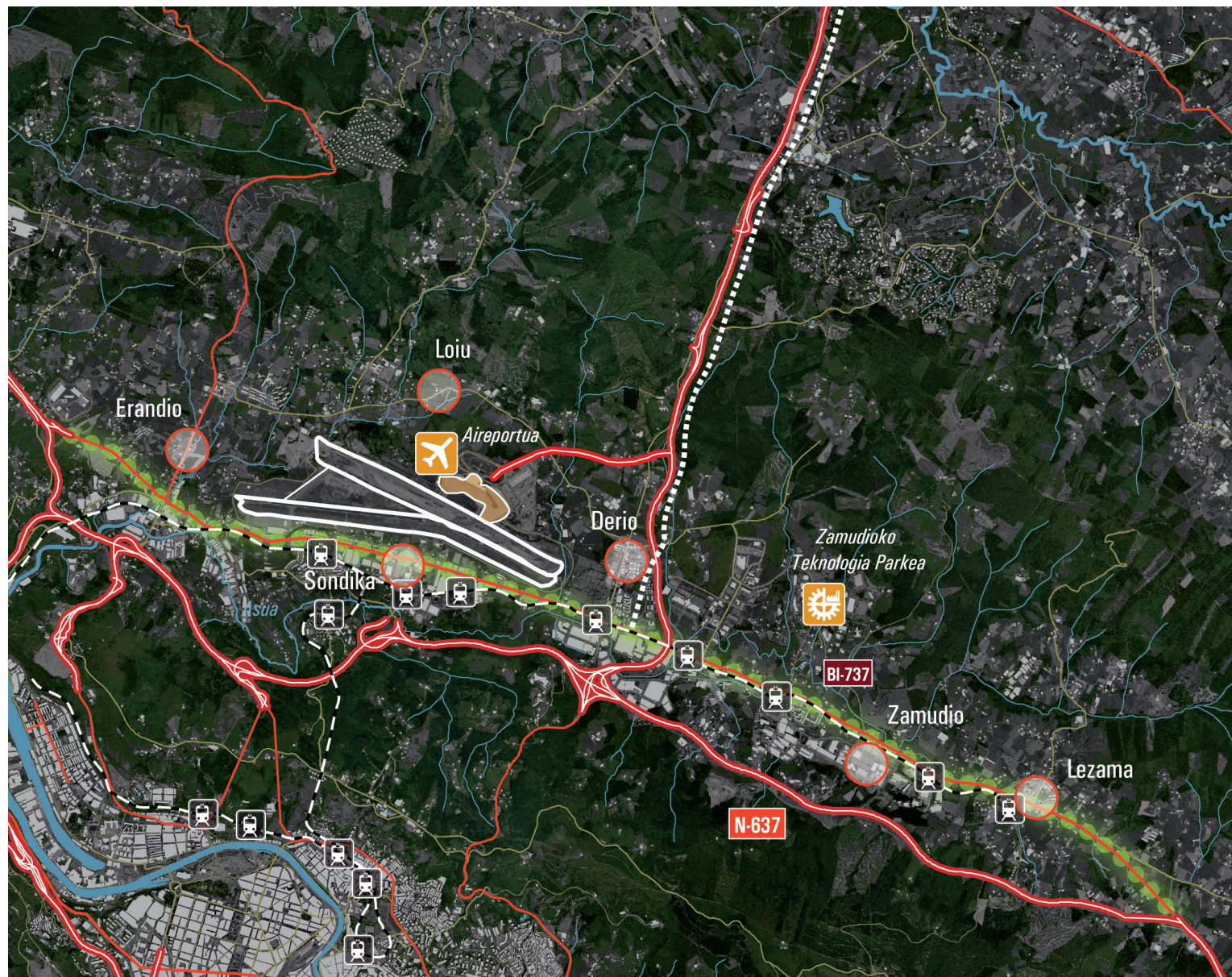
h. Bilboko metropolian lehendik dauden eta aurreikusita dauden goi-mailako ekipamendu handiak funtsezko elementuak dira Euskal Autonomia Erkidegoaren kanpo-proiektzioa eta balio handiko jarduerak eta funtzioak erakartzeko duen ahalmenean. Gune berezi horiek sustatu eta hiri-berrikuntzako programak garatuko dira, haiek finkatzera eta haien ingurunean ekipamendu berezi horiek sortzen dituzten aukerak aprobetxatzeko ahalmena duten espazioak eta funtzioak kokatzera zuzendutakoak. Haietarako irisgarritasuna erraztuko da garraio kolektiboko sistemen bitartez, bereziki aireportutik eta abiadura handiko geltokitik.





Txorierriko Eraldaketa Ardatza.

- Ekobulebarra
- Hirigunea
- Ibai eta errekek
- Autopistak eta autobiak
- Errepide konbentzionalak
- - - Aldiriko trena
- 🚂 Aldiriko trenen geltokia
- ⋯⋯⋯ Garraio kolektiboko ardatza
- ⚙️ Teknologia Parkea
- ✈️ Aireportua

Iturria: guk egina

i. Abiadura handiko geltokiaren inguruko sektoreko ekimenak Bilbo Euskal Hiria eta bere inguruneke lurraldeak kanpoaldearekin lotzeko gune handi gisa finkatzera bideratuko dira. Horretarako, ondorengo puntuetan xehatutako irizpideak erabiliko dira geltokiaren kokapenerako eta diseinurako:

i.1. Abiadura handiko geltokiaren eta aireportuaren arteko ahalik eta intermodalitate handiena bilatuko da, abiadura handiko trenbidea aireportutik igaroarazita edo aireportua eta geltokia lotzeko sistema bat ezarrita.

i.2. Abiadura handiko geltokia metropoliko garraio-sistemekiko eta eskualde-hiri osoarekiko ahalik eta intermodalitate handienaz hornituko da, aldiriko trenbide-sistemarako, metrorako, tranbiarako eta hiriko eta hiri arteko autobusetarako sarbide-puntuak jarrita.

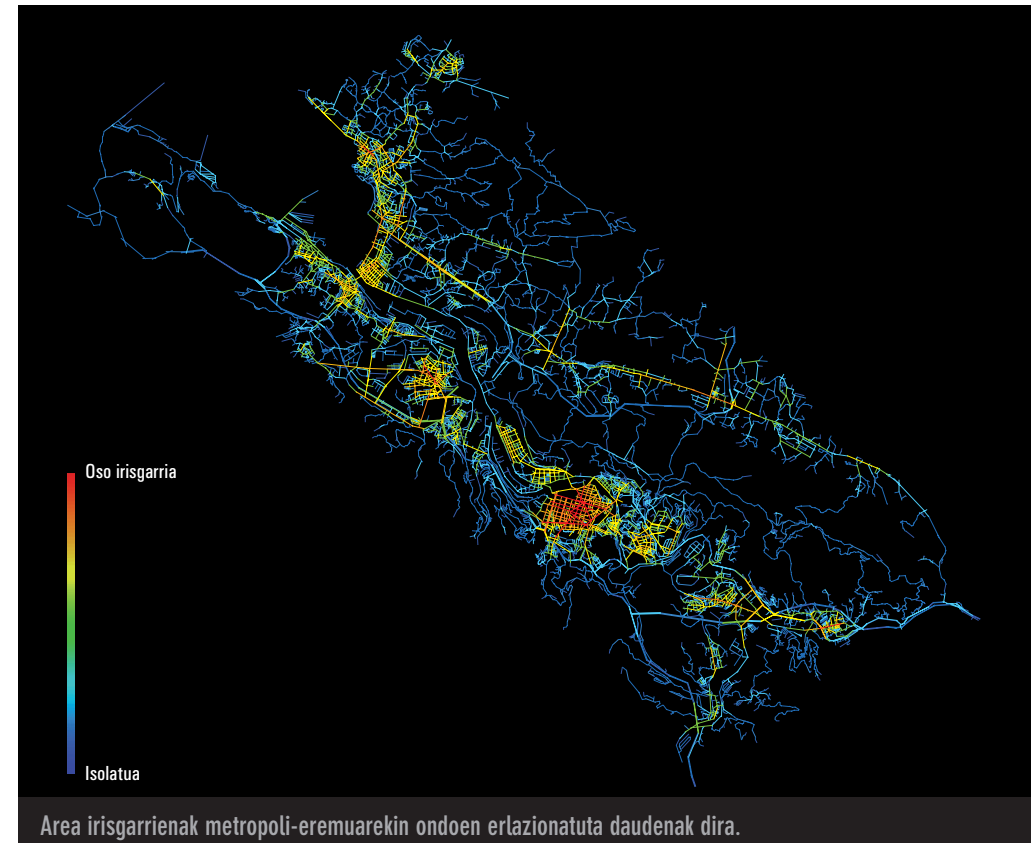
i.3. Bukaerako geltokiaren soluzioarentzako alternatiba funtzionala eta moldakorrena izango den igarotzeko geltokia eratzeke aukera emango duten diseinu-aukerak lehenetsiko dira.

i.4. Abiadura handiko geltokiaren ezarpena, Abandon nahiz San Mamesen, hiri-berrikuntzako eragiketa zabal baten esparruan garatuko da. Horrek aukera emango du tren-eremu berria behar den bezala integratzeko eta bere ingurunean goi-mailako jarduerak eta ekipamenduak garatzeko, azpiegitura berriaren lehiarako abantaila aprobeitzatzeko gai izango direnak.

j. Metropoli-eremuko garraio kolektiboko sistemek integrazio fisikoa eta funtzionala eta eremu funtzional mugakideekiko eta Kantabriako ekialdean aritzen direnekiko konexio intermodalen garapena izango dituzte xede.

k. Trenbidearen garapena sustatuko da metropoli-garraioko funtsezko elementu gisa, merkantzia-garraioko hegoaldeko saihebidia martxan jartzeak eragingo duen lineak libre uztea aprobeitzatuta. Trenbide-sistema desberdinen (ADIFen aldiriko trena, Euskotren, FEVE, metroa eta tranbien) arteko interkonexioa eta funtzionamendu integratua eta haien eta garraio kolektiboko gainerako sistemen arteko ahalik eta intermodalitate handiena ahalbidetuko dira.

Bilboko metropoliaren erlazio-irisgarritasuna. Iturria: guk egina



2.2. Aukerak Donostiako metropoli-eremuan

Donostiako metropoli-eremuak krisiarekiko ahulak ziren industria-jardueretikiko mendekotasun txikiagoa zuenez, krisiaren eragina Bilboko metropolian baino txikiagoa izan zen eremu honetan, Pasaia badiaren inguruko guneeetan izan ezik. Eremu horrek hazkunde izugarria izan zuen 70eko hamarkadaren erdialdera arte, eta harrezkero, etengabeko gainbeheran sartuta dago. Eremu trinkoa da, hiri-paisaia ez oso erakargarrikoa eta berrikuntza-ekimen gutxiakoa. Portuko jarduerak egoera gatazkatsuak sortzen dituzte eta itsasoarekiko kontaktua, bestela esanda, gunea eraldatzeko aukera handienetako bat, mugatu edo murrizten dute.

Hiri-hedapeneko prozesua eremu periferiko berrietara bideratu da, prezio-baldintza hobeak dituzten etxebizitza- eta hiri-tipologia erakargarriagoen eta ingurumen-eremu zainduagoen bila. Gutxi gorabehera metropoliko biztanleriaren % 46 hiriaren erdigunean bizi da. Portzentajeak egonkor jarraitzen du 80ko hamarkadaren erdialdetik hasita. Biztanle-galerarik handienak Pasaia badiako udalerrietan izan dira. 80ko hamarkadaren erdialdetik 15.000 biztanle galdu dituzte guztira udalerri horiek, eta prozesua ez da oraindik gelditu. Horrela, eremuak hartzen duen metropoliko biztanleriaren proportzioa % 19tik % 15era jaitsi da aldi horretan.

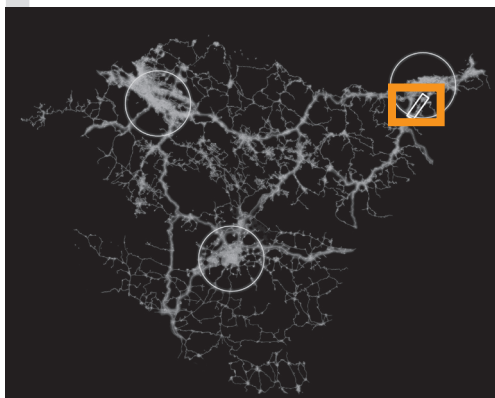
Galera horiek metropoli-prozesuan pixkanaka

sartzen joan diren beste eremu dinamiko batzuen hazkundeak konpentsatu ditu. Hazkunde demografiko garrantzitsuenak Behe Bidasoan gertatu dira, izan ere, 1980an biztanleriaren % 16 izatetik egungo % 19,3 izatera pasatu baita. Aldi horretan, Irungo biztanle-kopurua % 20 handitu da eta Hondarribiako % 50 baino gehiago. Urumearen aroko udalerrien inguruan eta Oiartzun eta Usurbil bezalako udalerrien inguruan metropoli-periferia berri bat finkatu da, eremu funtzionaleko biztanleriaren ia % 20 hartzen duen eremua agertuz era horretan. Metropoliko hedapen-eremua beste eremu funtzional batzuetako guneez zabaldu da, batez ere Zarautz-Orio eremuko kostaldeko zonetara. Zarautz-Orio eremuan biztanle-kopuruak gora egin du, hirigintza-garapen berriak gauzatu dira eta bigarren etxebizitzak lehen etxebizitza bihurtu dira.

Industria-guneak ere eremu periferikoetara lekualdatu dira, batez ere, Usurbil eta Urumea Garaira eta Irun - Oiartzun - Pasaia Portua hirukira; beste eremu nagusiago batzuetan, berriz, industria-guneak pixkanaka-pixkanaka hirugarren sektoreko jarduerak, bulegoak, aisialdia- eta merkataritza-jarduerak hartzen dituzten eremu bihurtu dira azalera handi eta merkataritza-guneen inguruan jarrita. Donostia udalerriaren tamainak, batetik, eta egiturazko aldaketa-prozesua Bilbon bezain handia ez izateak, bestetik, eremu honen erdiguneko funtzioak indartzeko aukera eman dute bizitegi-erabilerak galdu gabe. Dena den,

kalitate bereziko zenbait eremu aisiako kultura-funtziotan eta hirugarren sektore aurreratuko funtziotan gero eta gehiago espezializatzen ari dira, eta hirigintza narriatuagoa duten zenbait eremutan etorkinak pilatzen hasi dira. Halaber, nolabaiteko tamainako gunek tradizionalen inguruan, Irun eta Hernani inguruan, besteak beste, metropoliko azpi-guneak garatu dira. Beste batzuk, berriz, metropoliarekiko irisgarritasun handiko eremuetan kokatutako merkataritza-eremu handiei lotuta hazi dira, esaterako, Oiartzun eta Usurbil.





Donostialdeko Eraldaketa Ardatza.

Hernani-Urnieta-Andoain tartea

- Ekobulebarra
- Hirigunea
- Ibai eta errekek
- Autopistak eta autobideak
- Errepide konbentzionalak
- - - - - Aurrez ikusten den AHT linea
- - - - - Aldiriko trenak
- 🚂 Aldiriko trenen geltokia
- - - - - Garraio kolektiboko ardatza
- Naturgune Babestutak
- Korridore ekologikoak
- CH Gune historikoak

Iturria: guk egina



Donostiako metropoli-eremuko lurralde-irizpideak

a. Eremu funtzionaleko garapen-prozesuak eta hiri-berrikuntzako prozesuak asentamenduen gaur egungo zentro anitzeko sistema gordetzera bideratuko dira, ezaugarri nagusizat oreka duen sistemara alegia. Horretarako, hiriburuaren eta eremuko udalerrri nagusien lurralde-zentraltasuna indartuko da.

b. Nolanahi ere, trinkotze-ekintzak lehenetsiko dira hiri-erabileraren intentsitate handiagoko eremuetan eta berrikuntza-eragiketak eremu narriatuetan edo erabilera zaharkituak edo bateraezinak dituztenetan. Ekimen horiek garraibide publikoen inguruko eremuetan garatuko dira bereziki.

c. Autopistarako kanpoko saihezbide berria eraikitzeak eta egungo A-8 metropoliko trafikoa banatzeko ahalmen handiko bide bihurtzeak aukera ematen du garai bateko N-1 hiri barruko bide gisa egokitzeak, garraio kolektiboa euskarri izango lukeen metropoliko bulebar handi moduan eratuta, eta horren inguruan garatuko lirateke hiria eraldatzeko eta egituratzeko proiektu estrategiko nagusiak.

d. Halaber, inguruan azpiegitura bikainak izanik, esaterako, Euskotrenen eta ADIFen trenbideak, inbertsio publikoa gutxiensten duten dentsitate txikiko eremuak trinkotzea proposatzen da.

e. Kalitate handiko hiri-ardatz horretan hiriaren mendealdean dauden unibertsitate-guneak, Kontxa eta Herrerarainoko zabalgunea sartzen dira, jarduera berritzaileak hartzeko ahalmen handiko espazioa eratuz horrela. Batez ere Pasaiaiko badiaren hiri-berritzeari lotutako ekimenek berrikuntza-nodo garrantzitsua sortzeko aukera planteatzeko modua ematen dute.

f. Berrikuntza-ardatz horrek askotariko erabilerak txertatzeko aukera izango luke, sektore arteko sinergiak sortuko lituzke eta inbertsioak erakartzeko gaitasun handia izango luke. Bere kokapenak bikaintasun-maila altuak eskaintzen ditu hainbat esparrutan, esaterako, irisgarritasunaren, ingurumen- eta hiri-kalitatearen eta hornidura eta zerbitzu publiko eta pribatuaren esparruetan. Horregatik, leku aproposa da ETEak eta enpresa-ekimen berritzaileak, I+Gko eta goi-mailako hezkuntzako zentroak eta hirugarren sektoreko jarduerak jartzeko, esaterako, aisiakoak eta merkataritzakoak, bulegoak, etxebizitzak, hotelak, finantza-zerbitzuak eta enpresentzako zerbitzu orokorrak jartzeko.

g. Garraio kolektiboko mugikortasunaren ikuspegitik, ekobulebar handi horrek konektatuta egon behar du aldiriko tren-zerbitzuaren bitartez eta oinezkoentzako eta bizikletentzako bide jarraituaren bitartez. Horiek lotu beharko lituzkete hiriko hainbat elementu eta gune, eta metropoliko gako-puntuak, esaterako,

hondartzak, hirigune historikoa eta abiadura handiko trenaren eta aldiriko trenaren geltokia izango dena.

h. Ardatzean egongo da abiadura handiko trenaren geltokia izango dena eta geltoki horretan, hiriko eta metropoliko tren eta autobusen garraio-sistemekiko ahalik eta intermodalitate handiena bilatu beharko da. Azpiegiturak sortzen dituen aukerekiko eta ezagutzaren ekonomiarantz zuzendutako hiri-ardatzaren gaineko kokapenarekiko sinergiak bilatzen ahaleginduko dira hiri-ingurunea berritzeko eragiketak.

i. Pasaiaiko badia ingurune natural bikainean dago eta Euskal Herriaren eraldaketaren sinbolo berrietako bat sortzeko aukera eskaintzen duen eremua da. Gaur egun eremu narriatua da eta balio erantsi gutxiko jarduerak ditu, baina espazio erakargarri eta sutsua izan daiteke, portu berritu baten inguruan kokatutako berrikuntzarako, aisiarako eta etxebizitzarako lekua. Behar-beharrezkoa da Pasaiaiko badiaren hiri-erlidaketa eta -berroneratzea eta Pasaiaiko portuaren berrikuntza bateragarri egitea.

j. Herrera eremuan aurreikusitako jarduketak hasierako fase gisa planteatu behar dira eta, portuaren berrikuntza-prozesuak aurrera egiten duen heinean, portuko guneak eta industria-guneak berrantolatzeak ekimenek jarraituko diote. Pasaiaiko badiaren hiri-erlidaketa eta -berroneratzea jarduketa estrategikoa da

eremu funtzional osorako. Horregatik, eremu funtzionalaren Lurralde Plan Partzialean dagokion zehaztapena egin beharko da.

k. Irunera eta mugara begira, Jaizkibelgo Korridorea bokazio teknoindustrialeko eta paisaia integratutako ardatz handi gisa ari da eratzen; korridorean industrialdeak, logistika eta zuzkidurak gara daitezke Baiona - Donostia Eurohiriaren testuinguruan.

l. Donostiaren, Behe Bidasako espazio dinamikoen eta Baionaren artean kokatutako eremu garrantzitsu honek aireportua eta Irungo trenbide-zabaltza handiak hartzen ditu, eta azpiegitura-ingurune garrantzitsu batean txertatua dago, A-8, A-1, ADIFen trenbidea eta Euskotrenena hartzen dituen eta etorkizunean AHT hartuko duen ingurunean.

m. Eremu horren kokapena, metropoliko interkonexioko azpiegiturak eta kanpoaldearekin lotzeko azpiegitura eta garraio-sistemarako sarbidea aprobetxatuz, lurralde-, sektore- eta hirigintza-ekimenak jarduera industrial, logistiko eta teknologikoak, ekipamendu handiak, zerbitzuak, etab. hartzeko espazioa sortzera bideratuko dira, eta ekonomia-jardueretarako lurzorua sortzeko garrantzi handiko jarduketa gisa ulertuko da.

n. Askotariko eskaeretara egokitutako espazioak eskaintzera bideratuko da jarduketa, enpresa-aniztasun handia, sektore arteko eta sektore

barruko sinergiak sortzea eta inbertsioak eta enpresak erakartzeko ahalmen handia ahalbidetzeko. Tamaina ertain eta handiko industriek, logistika-jarduerak, etab. euren premietarako espezifikoki sortutako kokapenak izan ditzakete operazio estrategiko handi baten testuinguruan.

o. Ardatz teknoindustrial horretan errepideko nahiz treneko komunikazio-azpiegitura ugari daude. Gainera, kokapen pribilegiatua du Europako ipar-hegoa ardatzeko garraio-fluxu nagusiekiko eta ekoizpen- eta kontsumo-zentro garrantzitsuenekiko. Hori dela-eta, interes bereziko eremua da bertan logistika-jarduerak ezartzeko.

p. Zentzu horretan, Lezo-Gaintxurizketa eremua lehentasunezko eremutzat jotzen da logistika-jardueren kokapenerako eta hainbat tren-motaren interkonexiorako.

q. Garapenak paisaia-integrazioko irizpideei jarraituz antolatzea eta garraio kolektiboko ardatz batean pilotzea funtsezkoa da espazio hori arriskuan jar dezaketen hirigintza lausoko prozesuak ekiditeko. Zentzu horretan, funtsezkoa da lurraldean zatiketa izugarria eragiten duten errepide-ardatz eta tren-ardatz guztiak bilduko dituen azpiegitura-korridorea zehaztea.

r. Irunen, trenbide-zabaltza berritzeko ekintzak erabilera-aniztasuneko irizpideak kontuan hartuta planteatu behar dira, balio erantsi handiko

jarduera berritzaileak erakartzera zuzendutako bikaintasun-bokaziodun eremu erakargarri eta askotarikoa sortzeko helburuarekin, hain zuzen ere.

s. Eremuaren hegoaldean kokatutako Andoain - Hernani eremua Eraldaketa Ardatz gisa antolatuko da dokumentu honetako D.3 kapituluaren xedatutako irizpideen arabera. Lurralde Plan Partzialak xedatuko ditu ezarritako helburuak lortzeko behar diren zehaztapenak.

t. Donostiako eremu funtzionalean lehendik dauden eta aurreikusita dauden goi-mailako ekipamendu handiak funtsezko elementuak dira Euskal Autonomia Erkidegoaren kanpo-proiektzioan eta balio handiko jarduerak eta funtzioak erakartzeko duen ahalmenean. Gune berezi horiek sustatu eta hiri-berrikuntzako programak garatuko dira, haiek finkatzera eta haien ingurunean ekipamendu berezi horiek sortzen dituzten aukerak aprobetxatzeko ahalmena duten espazioak eta funtzioak kokatzera zuzendutakoak. Haietarako irisgarritasuna erraztuko da garraio kolektiboko sistemen bitartez, bereziki aireportutik eta abiadura handiko geltokitik.

u. Astigarragan egingo den abiadura handiko trenaren geltokia metropoliko garraio-sistemako elementuekiko intermodalitate-irizpideak kontuan hartuta egingo da.

v. Baiona - Donostia Eurohiria egituratzea helburu estrategikoa da eremu honetarako eta Euskal Hiria osorako. Zentzu horretan, funtsezkoak dira metropoliko garraio-sistemak integratzeko ekimenak, ekipamendu handien, jarduera-espazioen eta espazio eta baliabide naturalen kudeaketaren arloko ekimen bateratuen garapena edo kanpoaldearekin lotzeko azpiegitura handien erabilera integratua. Irungo trenbide-zabaltza eraldatzeak garrantzi berezia izango du Eurohiriaren antolaketan.

2.3. Aukerak Gasteizko hiri-eremuan

Gasteizen kasuan, hiri-garapeneko prozesu gehienak hirigunean pilatu dira, batez ere. Hiriburua udal-barrutiak duen zabaltasunak eta haren lurzoru-eskaintzak, gero eta hazkunde-kontzentrazio handiagoa eragin dute hiri-espazio horretan.

Beste euskal hiriak 80ko hamarkadako birmoldaketa-prozesuetan murgilduta zeuden bitartean, Gasteiz Eusko Jaurlaritzaren egoitza bihurtu zen eta bere lurzoruaren erabilgarritasuna eta kokapena aprobetxatu zituen sektore dinamikoetara eta logistika-jarduera emergenteen garapen ikaragarria zuzenduriko industria-espazio berrietan oinarritutako garapena sustatzeko.

90eko hamarkadatik aurrera hasi zen antzematen hiriburua inguruko landa-guneen hazkunde esanguratsua. Horiek, ordea, termino erlatibotan antzeman daitezkeen baina termino absolututan



garrantzi handirik ez duten garapenak dira. Azken 10 urte hauetan Dulantziko biztanle-kopurua % 86 hazi da, Iruña Okakoa % 60 eta Burgukoa 2,8 aldiz biderkatu da. Baina hazkunde handi horien atzean udalerrri horietako 2.400 biztanle berri besterik ez dago.

Zigoitia, Zuia, Legutio eta A-1 errepidearen ardatzean zehar kokatutako beste hainbat herri bezala, Gasteiztik etorritako dentsitate txikiko bizitegi-eskaerak hartzen dituzten eremuak dira, baina hiriburuak egiten duen eskaintzarekin alderatuta prozesu mugatua da.

Beraz, ezin da esan metropoli-eremua denik, bere eragina inguruko eremuetara hedatzen duen erdigune makrozefalikoa baizik.

Industria-lurzorua esparruan ere, Lantarón, Iruña Oka, Erriberabeitia edo Legutio bezalako udalerrietan gauzatutako garapenak garrantzitsuak izan arren, Gasteizen nagusitasuna erabat menderatzailea da: Gasteizko udalerrian dago EAEko ekonomia-jardueretarako lurzorua % 20, eta bere eremu funtzional zabalean dagoenaren % 60 baino gehiago.

Gasteizko hiriguneko lurralde-irizpideak

a. Las iniciativas de excelencia urbana a. Gasteizen garatutako hiri-bikaintasuneko ekimenak, esaterako, eraztun berdea, hirigune historikoa lehengoratzeko eta garapen

berriak, beste jarduketa batzuekin osatu behar dira etorkizunean, esaterako, hiriko erdigunean kokatutako industria-guneen eta desarrollismoaren garaiko bizitegi-eremuen hiri-berrikuntzarekin. Trinkotzea, erabileren nahasketa, espazio publikoen hobekuntza eta etxebizitzak birgaitzea izan behar dute esku-hartzeen helburuak, garapen berrien eremuetako hiri-intentsitatea handitzearekin batera.

b. Hirigunea gauzatzen ari den hedapen-prozesuetan Arabako Lautadako asentamenduen eredua gorde behar da, elementu oso baliotsuak baititu, esaterako, nukleoaren eta paisaiaren arteko lotura, nukleoaren banaketa erregularra eta hiri-mugen definizioa.

c. Espazio hori da Euskal Autonomia Erkidegoko lurzoru-erreserba nagusia eta espazio horretako hazkunde berrietarako lehentasunezko zat jotzen da Langraiz Okatik Aguraineraino Arabako Lautada zeharkatzen duen trenbidean zeharreko ardatz lineala egituratzea, espazio trinko eta iraunkorra sortzea eta aldiriko tren-zerbitzuak eskaintzeko gai den eta Arabako Lautadako ohiko paisaiak mantentzeko aukera emango duen ingurunean integratzea, lurzoru-kontsumoa eta urbanizazio sakabanatu eta dentsitate txikiko prozesuak minimizatuz.

Gasteizen dinamismo demografiko eta industrialak, bere hiriburutza politikoari loturiko aukerak, bere konektagarritasun handia, bere

hirigune historikoaren bikaintasuna eta hiriaren eta ingurunearen ingurumen-kalitatea gakoak dira Euskal Hiriaren testuinguruan ekonomia sortzailearen nodo gisa hiriak behar duen bultzadarako.

e. ADIFen trenbideak lurperatzea, Gasteizen barrena igarotzen diren bitartean, ekimen oso garrantzitsua da hiriko erdiguneak eta unibertsitate-eremuak integratzeko. Horrela Berrikuntza Nodo garrantzitsua eratzeko potentzial handiko espazioa sortuko litzateke.

f. Hiriko bikaintasun-espazioak egituratzeko aukera handia dago aireportuak, egingo den abiadura handiko tren-geltokiak eta hiriaren erdiguneak osatutako ardatzaren bitartez. Jarduera berritzaileak erakarriko litzuzkeen eremu gisa eratutako litzateke eta Miñako Parke Teknologikoa eta bere handitze posiblea ere barne hartuko litzuzke, eta baita aldaketa-prozesuan dauden Gasteizko iparraldeko industria-guneak ere. Eremuaren hegoalderantz, hirigune historikoa eta Dato kalea geratutako lirateke, azken hori unibertsitateraino.

g. Oinezkoentzako eta bizikletentzako ibilbideak eta garraio kolektiboko sistemak garatutako dira ardatz osoan zehar. Horrela, hiriko bikaintasun-osagaiak eta loturako, hiri-erlaketako eta ekonomia sortzailerako aukerako puntu kritikoak lotuko dira elkarren artean. Ardatza fusioko hirigintza-esperientzia moduan planteatutako

da, bizitzeko, lan egiteko, ondo pasatzeko eta ikasteko espazioak, hau da, ideiak trukatzeko eta ekonomia sortzailea bideratzeko leku aproposak sortzeko aukera eskainiko duena.

h. Abiadura handiko tren-geltokia intermodalitate-irizpideak kontuan hartuta diseinatu beharko da. Azkenean aukeratzen den soluzioa Arriagan proposatutakoa izango balitz, aurreikusitako lurperatzean aldiriko tren-adar bat sartzeko bideragarritasuna aztertuko litzateke, zerbitzua geltoki berrian txertatzeko.

i. Jundiz EAE hegoaldeko logistikako plataforma handi gisa garatzea garrantzi handiko eragiketa izango da Arabako Erdialdeko Eremu Funtzionalaren logistika-profila sendotzeko.