

AZPIEGITURAK ETA MUGIMENDUAK : PIRINIOEN ZEHARKATZEA.

IRITZIA

Europear integrazio prozesuak Europear Erkidegoaren barneko harremanak ainitz emendatu ditu. Penintsula Iberikoko herriak berant sartu dira erkidegoan, baina gaur egun oso leku garrantzisua osatzen dute harremanentzat. Horrela, Pirinioak zeharkatzen dituzten fluxuek gorakada handi izan dute azken urteetan (+%410 1985 eta 1997 artean zamaketarentzat eta hauetatik %92 errepidez). Oraingo garraio politikak aldatuko lituzketen neurri inzitatio azkarren ezean, iraganeko joerek iraungo dute (aurrikusia da +%340ko zamaketaren emendatze bat 1997 eta 2020 artean).

Bere kokapen geografiko estrategikoarengatik, bi autopista europa zabaleko eta lurraldeen arteko ardatzei irekia, kanpoko sareei loturiko ekipamenduak (portua, aireportua, geltokiak, zamaketagune europearra), Euskal Herria Ipar-Hego harremanen erdi erdian aurkitzen da. Lurralde honetatik iragaiten diren fluxuek emendatze ikaragarria izan dute azken urteetan eta Perthus-ekoen mailara iritxi da. Nahiz egoera honek alde onak izan jardun ekonomikoaren ikuspegitik, badaramatza ere mugatu behar diren alde txarrak. Pirinioen mendebaldeko pausua estutasunak, oreka galtze arrisku nabarmenak dakartza Euskal Herriarentzat : azpiegituren saturaketa, ingurugiroaren gaineko eragin txarrak, konkurrentzia lurraldearen erabilpenean ... azpiegituren arazoez aparte, orokorkiago kontutan hartzekoak dira garraioaren garapenak erakarriko dituen hirigintzako, ekonomiazko eta ingurugiroko ondorioak.

Euskal Herriko Garapen Kontseiluko atzordeak eginiko lan bikainak argi utzi du erantzunak ainitz direla. Horrela baizik lasaitzen ahalko dira azpiegiturek eta ez egitasmo bakar batekin. Lan hauetan oinarritua, EHGGko Zuzendaritza Kontseiluak ondoko puntu hauen garrantzia azpimarratzen du Euskal Herriarentzat :

1- Euskal Herriaren logistikarako eginahia azkartu

Duela hamar bat urte, garraioaren eta logistikaren inguruko jarduera ekonomiko handia garatzen ari da gure lurraldean. Adibide berriak ditugu, hala nola Mugerreko zamaketagunean kokatu diren talde berriak, eta erakusten dute enplegua sortzen eta balio erantsia eragiten duen arlo bat dela (goi mailako erakaskuntzaren inguruko perspektibak, bereziki logistika mailan). Euskal Herriak lurraldeko logistikarako eginahi hori azkartu behar du elkarren artean lotuz sare batean Baionako portua, Hendaia-Irun plataforma, Mugerreko EZGa, trenbide, errepide eta autopista azpiegiturek. Garraio modu guzietan sinergian lan egitera eramanez, eta intermodalitatearen aldeko politika bati esker, alor honek garapen on bat izango luke, aldi berean gure lurraldetik iragaiten den zamaketari irtenbideak eskainiz, eta datozen 25 urteetan fluxuen emendatzea trenbidearen aldera eraman beharko luke.

2- Egitasmoak garapen iraunkor baten kontzeptuan sartu.

Gaurko fluxuen emendatzea gelditzeko, baita ere harremanen garapen ikuspegi batekin, egitasmo batzuk ikertzen ari gara. Trenbidekoak edo errepidekoak izan, gauza beraz ohar gaitzke : orain ditugun azpiegiturek ezingo dituzte geroko fluxuak jasan. Gure lurraldeak azpiegitura egitasmoak izanen ditu datozen urteetan.

Euskal Herria oso eremu uzterra da. Oraingo belaunaldien igurikitzei erantzuteko, gerokoen baliabideei kalterik egin gabe, ahal gaitzak erabili beharko dira, alde batetik eraikin baten sortzeak edo berkalifikazioak ukan dezakeen eragina ebaluatzeko, eta bestetik lanak egiteko orduan ingurune irizpide zorrotzeneri erantzuteko.

Ingurugiroaren eta oreka ekologikoen begirunea, lurralde honek duen alde azkarra, hala nola egitasmoa lekuaren giroan kokatzea, hausnarketaren batezpadako ardurak izan behar dira. Norabide horrek

gizarte zibileko eragile guzien, lurralde egituren eta Estatuko zerbitzuen arteko benetako elkarriketa zabal baten beharra du, egitasmoen adosgarritasun sozialaren baldintzak zehazteko asmoarekin.

3- Azpiegiturak gaur egungo intermodalitatearen erronkei egokitu

kanpoko harremanen sarean loturiko azpiegiturekin, Euskal Herria oso leku egokian aurkitzen da. Alabaina, Europako Ipar eta Hegoaldearen arteko harremanen garapenak zalantzan ezarriko dute lurralde honen gaitasuna fluxu hauek kudeatzeko.

Hau dela eta, eta nahiz EZGa azkartu, lau ardatz eraginkor lantzekoak dira :

3.1 Baiona eta mugarren arteko trenbidearen azkartzea

Euskal Herriak lehentasuna eman behar dio trenbidearen garapenari (batez ere zamaketarentzat) Baiona trenbide-gurutze bilakatuz, hiru arrazoiengatik :

- Lurralde egiturek, Estatuak eta Europak argiki agertzen dira garraio honen garapenaren alde
- Iparrean diren trenbide azpiegiturak azkartzeko egitasmoak (Tours Bordale Abiadura Handiko Trena, Bordaleko botila zintzurra, Bordale eta Akize arteko ahalmenen hobetzea)
- Hegoaldean den Y egitasmoa Donostia, Gasteiz eta Bilbo artean, eta berantago Iruñarekin lotura bat.

Garraio modu honen garapen azkar baten hipotesia kontutan harturik eta politika nazionaletan eta Europa mailan ematen zaion lehentasuna ikusirik, lehen bai lehen ebaluatu beharko dira, gaur egungo Landen hego muturreko eta mugaren arteko trenbide sarearen ahalmenak eta Baiona-Mousserolles botila zintzurra, lerro berri baten aukera baztertu gabe.

3.2 A63a 2x3 bidetara zabaltzea

Moldaketa hori antolaketa eta garapen eskemaren barnean sartzeak, epe laburrean erantzun bat ekar diezaioke trafikoaren garapenaren arazoari, azpiegitura hau ingurugiro neurrietara egokituz.

3.3 Nafarroarekiko errepede sarea berkalifikatu (1)

Trenbidearen aldeko berorekatzea kontutan izanik, ez dirudi aproposa trafiko internazionala hartuko lukeen ahal handiko errepede ardatz berri baten eraikitzea. Indarrak, Nafarroarekiko sarearen berkalifikazioan ezarri behar dira, ditugun ardatzetako bat moldatuz, adibidez Baiona-Uztaritze errepedearen neurrietan. Zertarako ?

- Lurralde arteko trafikoaren garapena errexteko, baita ere Nafarroarekiko harreman ekonomiko eta kulturalak.
- Barnekaldearen eta kostaldearen arteko eskuragarritasuna areagotzeko lotura gehiagoren bidez, horrela lurraldearen garapen orekatu batera joz.

3.4 Baionako portuaren azkartzea

Urte anitzetan eramaten ari den portuaren ekipamendua eta portuko jardueren dibertsifikazio politika segitu behar dira.

Baionako portua ez da berez Pirinioen zeharkaldirako irtenbide bat, baina, Mugerreko EZGa bezalaxe, errepede ardatzen estutasunari erantzun bat ematen die, Euskal Herria zeharkatzen duten bide luzeko transit fluxuak itsasotik bideratuz.

Garraio motaren transferitzeak logistika jardunen garapenerako aukera ezin hobea eskaintzen du, ekartzen duen balio erantsiarekin. Azkenik, itsaso mailan, Baionako portua mundu zabaleko ibilbide erregularrei irekitzea (Bilbo eta Pasaiaiko portuekin lankidetzaz azkartuz), aldi berean, gure enpresen garapenaren berme bat litzateke, eta Euskal Herriruntz datozen errepede ardatzen estutasuna ttipituko luke.

(1) *Berkalifikazioak erran nahi du dagoen errepide sarea hobetzea, beste ardatz berririk sortu gabe lekuan bertan.*

Aipatzen den errepide fluxuen emendatzea ez da halabehar bat. Garraio modu alternatiboei lehentasuna emanez, neurri erakargariak eta ez erakargarriak ezarriz (finantza eta legezkoak besteak beste), itzulia ematen ez bazaio, joerak motelduko dira epe laburrean. Garraio politika eraginkor batek eragile guziak elkar bizitzera eraman beharko lituzke, merkatuak aukera ematen baitu. Egia da errepidea sistema oso malgua dela, baina zerbitzua eraginkorra, kostea konpetitiboa eta erakargarria baldin bada, garraiolariek ez ote dute trenbidera edo itsasora joko ?

Duen garraio mmmodu aniztasunarekin, Euskal Herriak, gauza ainitze ditu bere alde. Hauek sinergian erabiliko diren neurrian aterako dira Pirinioen zeharkatze arazoari erantzunak.

"Bidearen nagusitasuna" inposatuko da baldin eta funtsezko neurriak hartzen ez badira epe ertain eta luzerrako, jakinez azpiegitura berri baten moldaketa edo eraikuntza erabiliko balitz, hamabost urteren buruan gauzatua izanen dela.