

DONOSTIALDEA-BIDASOA BEHEKO ZATIKAKO LURRALDE PLANARI (ZLP-PTP)

ALEGAZIOAK, PLANAK JASOTZEN DUEN DONOSTIAKO METROARI BURUZ:

(Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Sailari.

K/ Donostia-San Sebastian, 1. Vitoria-Gasteiz)

Donostialdea-Bidasoa Beheko Zatikako Lurralde Planaren (ZLP-PTP) edukinekiko dituen eragozpenak gehiago izanik ere, behean izenpetzen duen pertsonak, jakinarazpenetarako helbididea.....,

udalerrria, eta NAN zenbakia duenak, Informazio publikoan dagoen PTP honetan jasotako **“Donostialdeko Metroaren pasantea”** (Zatia: Lugaritz-Kontxa-Easo) deritzon egitasmoaren proposamena Planetik kentzeko eskatzen du alegazio honen bidez, eta hori honako arrazoiengatik:

1.-Proiektu hori Eusko Jaurlaritzako sailburu Ana Oregik 2013ko legegintzaldiaren hasieran **“faraonikotzat”** jo eta geldiarazi egin zuen; baina berriro ere bultzada berria eman diote, parte hartze publikoa nabarmen mugatzen duen tramitazio hertsia bat inposatuta, horrek herritarren haserrea piztu duelarik agintari politikoen jokabideagatik. Pertsona honek, ordea, gai hori hirian eta auzoetan zabal eztabaidatua izan dadin proposatzen du, kontuan hartuta garraio publikoko alternatiba logikoagoak eta kostu ekonomiko txikiagoak ere egon badaudela. Horregatik, Eusko Jaurlaritzari Metroaren pasantearen egitasmoa PTPtik kentzeko eta proiektu horren tramitazioa geldiarazteko eskatzen dio, hain zuzen ere erabakiak hartzeko orduan eztabaida eta herritarren parte hartzea sustatzeko.

2. Herritarren sentipena argia da gaiari buruz: Donostian Metro bat eraikitzea ez da beharrezkoa. Halere, zentzuz jokatu beharrean, egon litezkeen alternatiba malguagoak baztertuz lurpeko Metro baten aldeko apustua egin du Jaurlaritzak, ez hiriaren tamainaren ikuspegitik, ez biztanleriaren bolumenagatik, ezta eskaera sozialagatik ere justifikaziorik ez duen proiektu baten alde eginik. Hori ez da ulergarria, hiriak autobus zerbitzu ona bait dauka, desplazamenduak oinez edo bizikletaz egin daitezke eroso eta arin, eta, gainera, eskualderako hurbileko tren linea ona dauka, Topoa kasu.

3. Egindako kontsulta guztiek ondorio berera daramate: Metroaren pasanteak orain finkatuta dauden autobus lineen jaitziera ekarriko luke, eta horien maiztasunari eta zerbitzuari kalte egingo lieke. Dbusek **“Impacto del Metro de Donostialdea en Dbus”** izeneko txostenean kalkulatu duenez, proiektu hori gauzatu gero, urtean 6 milioi bidaiari galduko lituzke (erabiltzaileen %20). Beraz, apustu ekibokatu bat dugu aurrez aurre, Metroaren pasanteak ez duelako garraio publikoaren sistemen osagarritasuna bilatzen: aldiz, bidaiarik autobus zerbitzuen erabiltzaileen multzotik bereganatuko lituzkeen ordezkotik alternatiba moduan planteatzen da Metroa (bereziki Dbus eta Lurraldebusi dagokienez, zeinak beste 5,7 bidaiari galduko lituzkeen), eta ez ordea ibilgailu pribatua erabiltzen dutenen multzotik. Horrek garraio publikoa erabiltzen duten pertsona guztiei eragingo lieke. Honi dagokionean, kontuan hartu beharrezkoa da Metroaren pasanteak auzo eta zonalde garrantzitsu batzuetarako joan-etorriak kanpo uzten dituela bestalde (Gros, Boulevard, Igara, Zuatsu...), eta autobus linea kaltetuek egun zerbitzatzen dituzten tarteko hainbat punturen iriskortasuna ere murriztuko litzatekeela.

4. Metroaren pasanterako kalkulatu den aurrekontua ofizialki 173 milioi euro bada ere, benetako kostua 250 milioira iritsiko litzatekeela aurreikusi daiteke, zailtasun tekniko handiko obra batean gertatu ohi diren gailuzko eta ustekabeen ondorioz. Hau da, Lugaritz-Kontxa-Easo zatiko (4'1 kilometro) metro bakoitzaren kostua 60.000 euro inguruan kokatu liteke. Donostialdeko Metroak, gainera, ustiapen komertzial defizitarioa izango luke bere osotasunean, eta urtero 30 milioi euroren inguruko finantzaketa publiko etengabea beharko luke funtzionamenduan dagoen bitartean (Dbus-en aipaturiko txostenean ematen den datua da hori). Horrek baliabide publikoak alferrik gastatzea esan nahi du, egiazki beharrezkoak diren eta gizartearentzat onuragarriagoak diren jardueren kaltetan. Argi eta garbi somatuko litzatekeen **“aurrerabide”** bakarra zenbait enpresen irabazietan legoke, hormigoi enpresak kasu. **“Donostian Metro bat abian jartzeko erabiltzaileen azterketa serio bat falta da; lagunen txostenak soilik egiteak ez du balio”**, adierazi du Dbus-eko zuzendari ohi Gerardo Lertxundik.

5. Donostiako Metroaren pasantea eraikitzeak arrisku nabarmenak ditu Erdialdetik Amarraino doazen hareatza eta ibai-marea lurren gainean zimendatuta dauden eraikinentzat. Lugaritz-Kontxa-Easo zatiaren **“Ikerketa Informatiboak”** 311 eraikineko zerrenda bat aurkezten du, trazatutik hurbil daudelako kalteak nozitu ditzaketenak, eta obrak kostaldeari ere eragingo lioke, Metroa 300 metroko tarte batean Kontxako hondartzaren azpian sartzen baita. Erokeria dirudi horrelako eskakizunak dituen azpiegitura eta obra handi baterako hiriaren baldintza fisiko desegokiak aintzat ez hartzea (lur azpian ehundaka milaka metro kubiko zulatu beharko liriateke, hogeita hamar metro baino gehiagoko sakoneran...). Garrantzizkoak liriateke, halaber, obrak iraun bitartean hirigunean eragindako afekzioak (espaloien eta zikulazio karrilen okupazioa, trafikoari eta oinezko iriskortasunari --etxebizitza, denda, eta abarrera iristeko— eragindako oztopoak, etabar).

6. Donostiako hiri-erdialdetik Metro bat eraikitzeak ez dio garraioaren inguruko inolako eskakizuni erantzuten (erdialdea dagoeneko oso ongi konektatuta dago garraio publikoarekin), eta ez dator bat hirigintza planifikatzeko proposamen orekatu batekin ere: aitzitik, hiriaren kontzepzio zentralizatzailea indartzen du, nabarmenki Erdialde/Kontxa inguruan antolatua, hiriaren **“bihotz turistikoaren garapen komertzial indartsuei euskarria”** emateko. Zentzu honetan, Erdialde-Kontxan aurrikusitako Metro geltokiarekin espazio urbanoaren erabateko merkantilizazioa sustatzen duen eta inbertsioak, ekipamenduak eta zerbitzuak Erdialderantz eramaten dituen eredu baten alde egiten da apustu. Honek hiri-erdialdeko kongestio arazoak areagotzeaz gain, kolektibitateari kalte handiak egiten dizkien prozesu espekulatzaleei laguntzen die. Halaber, Metroaren bultzatzaileek funts handirik gabe esaten dute Topoaren Amara Zaharreko geltoki zentrala kendu egin behar dela **“fondo de sacco”** bat delako; baina EuskoTreneko langileen esanetan, ordea, gaur egun Eason dauden instalazioekin ez da saturazio arazorik aurrikusten ahal, eta horrez gain, geltoki hori hiri-erdialdera oinez iristeko sarbide bikaina da, hain zuzen ere hiriaren orekan eragin deszentraliztaile eta onuragarria duena.

7. EuskoTrenen modernizazioa azken urteetan oso baldintzatuta egon da, 2009an Metroaren pasantearen proiektua abiaraztearen ondorioz; herriak beti **“Topoa”** esan dion aldiriko trenari izen berria ere eman zitzaion, helburu propagandistiko argiarekin **“Donostialdeko Metroa”** izendatuz. Are gehiago, urte hartan abian jarri zen Metroaren pasantearen proiektuak EuskoTrenen modernizazio planetan funtseko aldaketa eragin du, Eusko Jaurlaritzaren arabera **“Donostialdean tren bidezko garraioaren kontzepzioa aldatzen duen diseinu berri bat sartzea, Zumaia eta Hendaia artean Metroaren moduko zerbitzu bat ezartzeko”** (Donostialdeko Metroaren Lugaritz-Anoeta zatiaren Ikerketa Informatiboari buruz 2010eko abenduaren 27an Garraio Sailburu-ordearen ebazpena, 2011-2-2 eguneko EHAAn argitaratua). Horregatik, guztiz zalantzaragarria den eta joera metropolizataile bortitza erakusten duen kontzeptu horrek ezartzen dituen baldintzen pean, EuskoTrenen sarea modernizatzeko planek Donostialdean izaera gero eta gogorragoa hartu dute azken urteotan, kostuak eta inpaktuak minimizatzeko irizpideetatik urrun, Zarautzik Hondarribiraino proiektatu diren azpiegitura eta bereziki lurpeko trazatu berrien eraikuntzarekin. Horrenbestez, Topoaren hobekuntza gaur egun Donostialdeko Metroaren pasantearen proiektuaren menpe dago. Eta Donostialdean kontzentratzen diren inbertsio izugarrien ordainetan, bazterrean utzi da Gipuzkoa osoan egin behar zen EuskoTrenen linearen etengabeko hobekuntza, jarduera apalago eta lurraldean hobeto banatutakoekin egitekoa zena.

8. Badira estrategia alternatibo askoz malguagoak eta kostu ekonomiko txikiagokoak, lehenengo eta behin egungo garraio publikoko sare osoaren aprobetxamenduan eta hobekuntzan oinarritzen direnak. Jarraian azalduko den proposamenak Ander Gortazar arkitektoak **“Estudio crítico de la pasante del Metro de Donostialdea y estrategia alternativa”** izeneko lanean planteatzen duen egitasmoaren oinarriak laburbiltzen ditu (lan hori publikoki ezagutzera eman da joan den irailaren 14ean Koldo Mitxelena kulturgunean egindako hitzaldi batean). Funtsean, Topoaren eta hiriko autobus linea nagusien arteko osagarritasun eraginkorra bilatzen du, bi sistema horien artean aldaketa puntuak sortuz garraio publikoaren sarearen irisgarritasuna era oso batean hobetzeko. Gaingiroki azalduta, eredu alternatiboaren oinarrian legoke ahalmen handiko autobus linea zentral bat ezartzea –maiztasun handikoa, Dbuseko erdialde-mendebalde linea (5) eta erdialde-ekialde linea (13) batuta, horiek baitira hirian gehien erabiltzen direnetakoak—, eta horri Topoaren gaur egungo linea gehituta, garraio publikoko bi sistemen artean aldatzeko puntuak sortzea. Komeni da argitzea linea batetik besterako aldaketak libre eta azkarra izan behar duela, eta erabiltzailearentzat kostu gehigarririk ekarri gabe (tarifa integratua edo txartel bateratua).

Horrenbestez, tren-bus aldaketa erraztuz eta azpiegituretan inbertsio handirik egin behar izan gabe, estrategia honek autobus eta Eusko Tren lineen erabilera emendatzea lortuko luke, garraio publikoan guztira egin daitezkeen ibilbideen kopurua handitu, eta gaur egun autoa erabiltzen duten bidaiariak erakarri. Tren-bus aldaketa puntuei dagokienean, horiek Topoaren ibilbideak ekialde-mendebalde autobus linea zentralarekin bat egiten duen gunetan kokatuko lirateke (Herreran eta Lugaritzen), baita trenak ipar-hegoa autobus linea garrantzitsuarekin bat egiten duen gunetan ere (Eason, Anoetan eta neurri txikiago batean Loiolako Erriberetan). Era honetan, esaterako, ekialdeko periferiatik (populatuena) hiriko mendebaldera joateko (Ibaeta, Unibertsitateak, Igara, Miramom, Zuastu...non gaur egun lanpostu kopuru handiak dauden), Lugaritzeko Topoaren eta busaren arteko aldaketa gunek Antiguako eta Ibaetako inguru horietara maiztasun handiko autobusez joateko aukera emango luke. Halaber, Herrerako aldaketa gunek Alztatik Groseraino doan aldea hartuko luke; Anoeta eta Erriberetakoak Urumea bailararen eremua, eta Easoko geltokiko aldaketa puntuak Erdialde eta Parte Zaharrera artekoa. Laburbilduta, hau da Ander Gortazar arkitektoak planteatzen duen alternatiba, garraio proposamen hori ez-erasokorra, koste ekonomiko askoz txikiagokoa, eta aldi berean Donostialdeko Metro pasantearen proiektua baino askoz logikoagoa eta eraginkorragoa ere dena.

9. Arrazoi horiek eta gehiagorengatik, alegazio hau izenpetzen duen pertsonak Donostialdea-Bidasoa Beheko Zatikako Lurralde Planan (ZLP-PTP) Metroaren pasantearen proposamena kentzea eskatzen du, baita Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolaketa Sailari azpiegitura proiektu hori gelditzeko eskatu ere, hain zuzen ere hiri ereduari buruz eta Donostialdearentzat garraio publikoaren inguruan irtenbiderik onena izan daitekeenari buruz eztabaida eta erabaki prozesu parte hartzaile bat irekitzeko.

TOKIA eta DATA:n, 2015eko azaroaren n.

Sinadura: