

LURRALDE ANTOLAMENDUA EUSKAL HERRIAN
GAUR EGUNGO EGOERA, GATAZKAK ETA ERRONKAK
Joseba K. Arbalza, geografoa

LURRALDE EREDU BERRI BATEN BILA

hondakimaa/energiaren ekoizpena/azpiegiturak/

LURRALDE ANTOLAMENDU ARTEZPIDE ALTERNATIBOAK
tresazkimdea/du/ardea

1

6

13



Euskadiko Gaztearen Kontseilua www.egk.org

PLANOETATIK KALERA
LURRALDE ANTOLAMENDUA BIRPLANTEATZEN
jardunaldien txostena

Aurkezten dugun dokumentu honek 2011ko azaroan zehar **Euskadiko Gazteriaren Kontseiluaren 25.urteurrenaren** egitarauaren barruan antolatutako

PLANOETATIK KALERA LURRALDE ANTOLAMENDUA BIRPLANTEATZEN

jardunaldietan jorratutako zenbait gaien aurkezpena egiten du.

Jardunaldi hauen helburua gaur egun gurean ematen den Lurralde Antolamendua hausnartu eta eztabaidatzea izan zen, garapen ekonomiko bortitzaren logikatik aldenduta eta gizakion zein gure lurraldearen ongizatearen ikuspuntutik begiratuta. Horretarako gizarte mugimendu ezberdinen laguntza izan genuen, zeintzuk luze daramaten lurralde antolamenduaren eragina jasotzen duten gai ezberdinak jorratzen, beste lurralde antolamendu baten alde lanean.

ZERGATIK?

Lurralde Antolamenduak gure lurraldean egiten den oro arautzen duelako. Arauketa hau egiteko erabiltzen dituen erremintak Lurralde Antolamendu Artezpideak (LAA) dira, eta berauek erabaki dezakete gure etxe ondoko mendia abiadura handiko trenan pasatzeko zulatu daitekeen, herrian harrobirik zabaldu daitekeen, kostaldean beste portu erraldoi bat egin daitekeen, gure larreak etxez, eraikinez eta errepez josi daitezkeen eta mendiak generadore eolikoz landatu daitezkeen besteak beste.

Gaur egun Artezpide hauen aldaketa habian dago baina berriro ere, gizartearen partaidetzarako lekurik ez da egon. Horrela ba, Euskadiko Gazteriaren Kontseilutik beharrezkoa deritzogu gai honen inguruan gizarteak zer esana badaukala aldarrikatzea, eta horregatik formazio eta eztabaida saio hauen antolaketa, non Lurralde Antolamendua Birplanteatu eta eredu berri bat plazaratu nahi izan genuen..

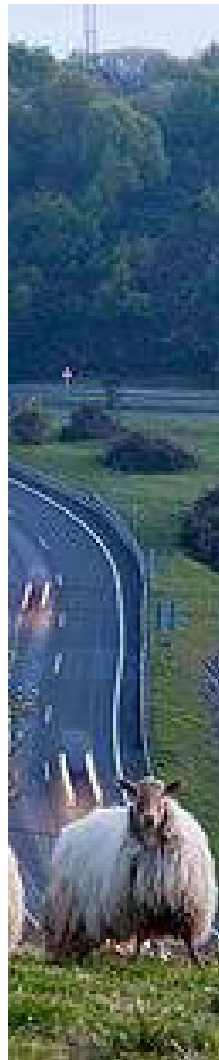
NON ETA NOIZ?

Donostia // azaroaren 4a// CRAJ aretoa // 17.00tatik 20.30tara

Bilbo // azaroaren 15a// LA BOLSA // 17.00tatik 20.30tara

Gasteiz // azaroaren 17a// MONTEHERMOSO // 17.00tatik 20.30tara

/// LURRALDE ANTOLAMENDUA BIRPLANTEATZEN /// REPENSANDO LA ORDENACIÓN TERRITORIAL ///





LURRALDE ANTOLAMENDUA EUSKAL HERRIAN: GAUR EGUNGO EGOERA, GATAZKAK ETA ERRONKAK

Joseba K. Arbaiza Alvarez

GURE LURRALDEA ANTOLATZEKO EREDUA JASANGAITZA DA

Etengabeko hazkunde ekonomikoaren izenean baliabideen neurri gabeko erabilerak eragindako inpaktuak nabariak izan eta izaten ari dira Euskal Herrian. Honek, baliabide edo baldintzagileen (ingurunea eta errekurtoak) eta hautatutako garapen (hazkunde ekonomikoan oinarrituta) ereduaren arteko bateraezintasuna azpimarratzen du. Horregatik, lurraldea antolatzeiko ereduaren aldaketa beharrezkoa suertatzen da, produkzio, kontsumo eta garraio dinamikak ingurumenaren jasotze ahalmenarekin lotu eta baliabideak modu egokian erabiliz.

LURRALDE ANTOLAMENDUA, ZER DA ETA ZERTARAKO BALIO DU?

Lurralde-antolamenduak ikuspegi orokor eta sistematikoa bereganatzen du, baita eredu bateratu batean ekonomia, gizarte, kultura, paisaia eta baliabide fisikoei lotutako arloak uztartu ere. Horren ondorioz, lurralde oreka eta kohesioa bilatu beharko luke sektore eta lurralde unitate desberdinen integrazioaren bidez, sektorialetatik kanpoko zeharkako ikuspegia bermatuz. Horrela, lurralde-antolamenduaren politikak jarduera publiko eta pribatuaren jardun osoari eragiten dio, administrazio maila desberdinek hartutako erabaki guztiek eragin zuzena, txikiagoa edo handiagoa, baitute lurraldean.

Aipatu izan diren arlo edo gai nagusien (ingurunea, gizartea, ekonomia, marko juridiko eta administratiboa, kultura...) etorkizuneko planifikazioa suposatzen du lurralde-antolamenduak. Beste lehentasun eta beharren artean, lurralde-antolamendua ikuspegi planifikatzailean oinarritu behar da, merkatuaren legeetan eta lurralde sistemako interes taldeen jokoan oinarritutako bilakaera espontaneotik kanpo.

Lurraldea ez da soilik ondasun eta zerbitzuen ekoizpena eta kontsumoa islatzen den azalera, sozialki eraikitako espazio bat delako. Bere eraiketan gaitasun eraldatzaile ezberdina duten zenbait eragile saiatzen dira politiketan eta planetan islatzen beren banakako edo taldeko interesak. Eragile hauek, testuinguru jakin batek ahalbidetzen dituen muga eta aukeren pean jarduten dute.

Administrazio eskala ezberdinetan onartu eta garatutako politika publikoek eragin

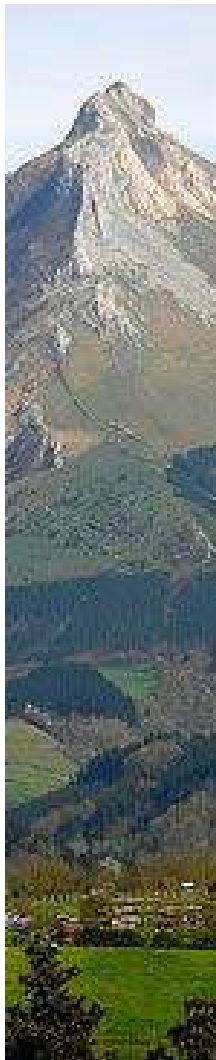
zuzenak izaten dituzte lurraldean, eta ondorioz, bertoko biztanleriarengan. Lur erabilera, azpiegitura, mugikortasuna, industria, etxebizitza, komertzioa, kultura edota zerbitzu sozialekin lotutako politikek eragina izaten dute lurraldean eta inguruko gizartearen egunerokotasunean. Horregatik, lurralde-antolamenduak ikuspegi eta helburu ezberdinak eduki ditzake: lurraldean eragina duten politika eta jardueren arteko zeharkakotasuna bideratu ahal izateko erreminta teknikoak izan liteke, baina baita horiek guztiak integratzeko administrazio prozedura ere; bestetik, lurralde-antolamenduak lege, arau, botere eta eskumen banaketa garbia ezartzen duen prozedura litzateke; lurraldean ezartzen diren jarduera eta baliabideen arteko oreka lortzeko modua, edota mugimendu sozialen eskaria. Beraz, lurralde-antolamenduak barneratzen dituen politika publiko eta pribatu ezberdinak garatzeko prozeduretan, herritarren parte-hartzea funtsezkoa bihurtzen da.

HERRITARREN PARTE-HARTZEAK DUEN GARRANTZIA

Lurraldean eraginak dituzten politika publikoak ez lukete administrazioek landutako planifikazio tekniko baten produktu soilak izan behar, lurralde eragile ezberdinen arteko interakzio, gatazka eta negoziazioen emaitzak baizik. Egituratutako eragile hauek instituzionalak edota erakundeetatik kanpokoak izaten dira, posizio eta errekurso maila ezberdinetakoak, eta eragiteko eta boterea gauzatzeko ahalmen maila ezberdina erakusten dute.

Gaian adituak diren teknikarien ekarpenaz gain, bertoko populazioaren balorazio eta iritziak kontuan hartzea derrigorrezkoa bihurtzen da lurralde-antolamendurako plangintzak lantzerako orduan. Askotan, ikuspuntu tekniko batetik (politikoa ere bai), partaidetza publikorako irekitzen diren espazioak ez dira behar beste baloratzen, gehienetan izapideari erantsi beharreko tramitetzat jotzen direlako. Hori dela-eta, tokiko ezagutzak ematen dituen jakintza eta informazioak eredu orokorragoetara eramateko teknikariak landu beharreko ariketa ez da eman orokorrean. Kontsultarako uneak eta prozedurak zabaltea juridikoki derrigorrezkoa bada ere, epe luzera aurrikusita dagoen plangintza batean beharrezkoa bihurtzen da, bertako biztanleriaren onarpena bilatu nahi bada behintzat.

Lurralde-antolamenduak erabateko garrantzia du gure egunerokotasunean eta gure bizitzan, horregatik, besteak beste, funtsezkoa bihurtzen da herritarren





partaidetza. Etxebizitzak eta lantokiak fisikoki ezartzeko irizpideak eta eremuak dituzte, eguneroko mugimendu eta desplazamenduak baldintzatuz. Era berean, komertzio eta kontsumorako guneak marraztu eta kokatzen ditu, gizarte baten ohiturak aldatzeko eta espazio publikoan eragin zuzena izateko ahalmena duelarik. Lurralde-antolamenduak komunikazio azpiegitura lanak ere proposatzen ditu, nahiz eta praktikan, hauek izan lurraldearen dinamikak eta antolamendua gehien baldintzatzen dituztenak.

AZPIEGITUREK BALDINTZATZEN DUTE LURRALDE ANTOLAMENDUA

Azpiegiturek (eta hauen eraikuntzek), oro har, protagonismo nabarmena bereganatu dute azken mende laurdenean herrialde industrializatueta. Gobernuek beren lurraldearen garapenerako aurkezten dituzten politiken artean, azpiegiturak lehen mailako tresna bilakatu dira. Azken finean, azpiegitura lan hauek (daudenak eta batez ere proiektatzen ari direnak) lurraldea egituratzeko bitartekoak dira, plangintza guztien gainetik eremuak artikulatzeko benetako ahalmena dutenak hain zuzen ere.

Gaur egungo parametro ekonomikoetan, hiriak (poloak) indartuta azaltzen dira eta hirien arteko konexio eta komunikazio azpiegitura eraginkorrak izatea nahitaezkoztat jotzen da lurralde lehiakor baten hazkunderako. Garraiorako baliabide eta azpiegiturek, ondoren ematen diren lurzoruen erabilerak baldintzatzen dituzte hein handi batean, lurralde eredia aurretik definituz eta plangintza orokorren lanak kondizionatuz.

¡ESTA AUTOPISTA NO LLEVA A NINGÚN SITIO!



Euskal Herriko lurralde-antolamendua egituratzen duen ardatzetako bat, eskualdea gainditzeko duen mugikortasun ahalmena da. Europa barneko kokapen geografikoak, nazioarteko desplazamendu ugarien pasabide bihurtzen du gure ingurunea, Pirinioak zeharkatzeko bidean hain zuzen ere. Eguneroko gehiegizko trafikoa merkantzien desplazamenduak gehituz, jasangaitza bihurtzen den mugikortasun eredua izatea ekarri du. Administrazioen aldetik, hori gainditzeko ingurumen eragin nabarmenak dituzten azpiegitura lan berrien proiektuak dira mahai gainean jarritako proposamen bakarra.

Baina azpiegitura lan hauek, batez ere berriak (Eibar-Gasteiz, Super-Sur, Abiadura Handiko Trena, Iruñea-Jaca, Pirinioen autobiderako proiektua ...), eskualde gaindikoa mugikortasuna areagotzera bideratuta daude, gertutasunean oinarritutako lurralde-antolamenduen planifikazioa zailduz eta merkantzia eta pertsonen mugimenduak erraztu eta areagotuz.

ZENBAT EUSKAL HERRI BEHARKO GENITUZKE? Gendulain sindromea

Dentsitate baxuko etxebizitza politikak eta zentro komertzial handien eraikuntzek lurralde eredu anglosaxoniarrako paradigma dira. Azken urteotan gure inguruetan bizi izan ditugun dinamika norabide bertsuan kokatzen dute lurraldearen antolamendua. Hirigune garrantzitsuen periferian kokatutako kontsumo eta aisialdirako guneak, aldaketa esanguratsuak ekarri dituzte: erosketak egiteko maiztasuna, produktuen iraupena, gero eta urrunagoko produktuen kontsumoa, erosketak egiteko garraio pribatuaren erabilera, eta bestelakoak.

Era berean, hirigune nabarmenekin garraio azpiegitura zuzena eta azkarra ahalbidetzen duten herri askok aurrera eramandako hirigintza-etxebizitza politikaren ondorioz, kontra-urbanizazio izenaz ezagutzen den prozedura bizi izan dugu azken urteotan. Herriko jendea landa eremuetara bueltatu izan da, horrela, itzulera herrira eman da baina ez nekazaritzara. Gainera, ibilgailu pribatuarekiko erabateko menpekotasuna erakusten duten prozedurak dira, biztanleriak enplegua eta kontsumo ohiturak hirietan edukitzen jarraitzen baitu. Honek, eguneroko desplazamendu kopuru nabarmena eragiten du eta berezko izaera duten landa herrietako bizikidetzan eragin zuzena eduki du.

Eraikuntza erritmo handiei lotuta ere, Euskal Herriak izan duen lurzoruaren artifizializazio maila handiak beste paradigma aldaketa bat beharko luke. Neurri





gabeko etxebizitzaren eraikuntza prozedurak hiri zonalde berri eta zenbait herritan nabarmentzekoak izan dira azken hamabost bat urteotan. Adreiluaren errentagarritasunean oinarritu izan diren etxebizitza politikek huts egin dute, eskaintza eta eskariaren arteko amildegia irudikatuz eta etxebizitza/lurzorua negozio espekulatzailean bihurtuz.

Hirigintzarekin lotutako plangintzek berebiziko garrantzia hartzen dute epe ertain, eta baita luze batean ere, herriek izango dituzten ezaugarriak eta bilakaerak ezartzerako orduan. Baina ez dira maila lokalean erabaki eta ezartzen diren plangintzak bakarrik, bestelako eskaletan onartzen diren plangintzek ere eragin nabarmena dute tokian tokiko politikan eta erabat baldintzatzen dituzte (eskualde plangintzak, arlokoak, Naturaren Babes Figurak, azpiegitura handiak, ...). Horrela, lurraldean eragin nabarmena duten plangintza hauek, guztiz determinatzen dute herrien etorkizuna nolakoa izango den. Hirigintzarekin lotutako arauak ahalbideratzen dituzten etxebizitza politikek herrietako arlo guztietan eragina izaten dute: lurzoru erabilera, ur eta energia kontsumoak, mugikortasuna, politika sozialak, ...

Eskenatoki ezjakin honen aurrean etxebizitza hazkunde erraldoiak, eta batez ere, ezarri nahi diren nukleo berriak ez lukete inolako arrazoirik izango (Gendulaineko proiektua esaterako), sistema bera berrelikatzea baino ez lukeelako ekarriko, lurraldearen artifizializazioan oinarritutakoa hain zuzen ere.

GERTUTASUN ETA ERABILERA MISTOAK ARDATZ: eskualdearen eskala

Garapen ereduaren ildo berrietan, beste askoren artean, bi dira gainditu beharreko erronkak: dentsifikazioa/kontzentrazioa (berregitea) eta hurbiltasuna (mugikortasuna gutxitzea eta garraio publikoa lehenestea). Eskualdearen eskala berreskuratzeko datza erronka garrantzitsu bat, bizitza-eredua eskala honetan ematea hain zuzen ere.

Zonifikazioan oinarritutako lurraldearen erabilera zehatzetatik aldenduz, erabilera mistoak bultzatzea beharrezkoa da. Etxebizitzak, merkataritza eremuak, aisaldirako guneak, zerbitzu sozialak, lantokiak, ... gertu egon beharko lukete, besteak beste, mugikortasun fluxuak laburtzeko eta garraio publikoa edota bestelako desplazamendu moduak, oinez zein bizikletaz batez ere, lehenesteko. Horrela, lur-erabilera eta jarduera ezberdinetako batuketak eta kontzentrazioa ezinbestekoak bihurtzen dira.

Bestetik, eta azken urte hauetako lurraldearen artifizializazio indizeek adierazten duten praktika orokortua alde batera utziz, dagoeneko eraikita dagoena berregitean datza beste erronka handienetako bat.

EL VALLE DE SOMORROSTRO UNA HISTORIA DE EXPOLIO CRONICO

COORDINADORA ANTI-COKE

coordinadoraanticoke.blogspot.com



Muchas veces, cuando vemos los humos, fuegos y luces de la refinería pensamos quién nos ha marcado este destino. Del fin de la minería a la destrucción sistemática de la marisma para que los mismos capitalistas vascos siguieran haciendo sus fortunas, con la firma indispensable del dictador Francisco

Franco, en 1968...así empiezan a destrozar el valle, ocupar sus restos medievales, cambiar el curso del río, a separarnos de la playa.

La historia de Petronor siempre ha estado ligada al apoyo incuestionable de los gobiernos central y vasco, se les ha tolerado toda clase de irregularidades y carencias. Ya su construcción junto a las viviendas de Muskiz y Las Carreras implicaba saltarse la ley del RAMINP (Reglamento de Actividades Molestas Insalubres Nocivas y Peligrosas) que establecía una distancia mínima de 2.000 metros a los núcleos habitados.

Nunca tuvo licencia de actividad, ni de vertidos. En su mayor parte está sobre Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) sin obtener la concesión hasta 1982, por un periodo máximo e improrrogable de 30 años. Octubre del 2012 era nuestra fecha mágica.

Nuestra actividad como Coordinadora Anticoke comienza en octubre del 2007 cuando comprendemos que van a instalar un horno de coque y que su actividad va a empeorar, más aún, nuestra calidad de vida, nuestra salud y medio ambiente. Para nosotros esto implica más ruido, más contaminación en general y particularmente de partículas finas las más peligrosas para la salud y un tráfico continuo de camiones (más 200 al día) por la carretera de la playa al superpuerto.

Es en ese momento cuando comenzamos a conocer lo que es Petronor, sus carencias y lo que quiere hacer: sacar carbón de petróleo partiendo de residuos petrolíferos, de crudos muy densos y baratos, para luego quemarlos en las cemen-





teras. Es un momento en el que, en plena burbuja inmobiliaria, el cemento es el negocio por excelencia.

Nos sorprende que se le autorice semejante ampliación cuando la concesión está a punto de caducar. La Ley de Costas es inflexible y todos conocemos cómo están tirando edificios, sin ir más lejos, en nuestra propia playa. Preguntamos al Dto. de Medioambiente del Gobierno Vasco en el momento de darle la Autorización Ambiental Integrada (AAI) y nos contestan que no es cosa de ellos, sino de Costas...y Costas nunca ha contestado...y el silencio administrativo del Dto. de Costas es siempre negativo...pero ahí tenemos la planta de coque construida, con la licencia de obras concedida por el Ayuntamiento de Muskiz.

Y se está acercando octubre del 2012...y el futuro de Petronor y su planta de coque se apaña mediante un acuerdo político a alto nivel, en Madrid pactan el PNV y el PSOE a cambio del apoyo parlamentario del PNV, una enmienda transaccional, dentro de la Ley de Economía Sostenible, en diciembre del 2010 para permitir que pueda ser prorrogada la concesión otros 30 años, saltándose la propia Ley de Costas.

Y tener una refinería, un superpuerto, varias térmicas y otras futuras en tu entorno, nos transforma en centro neurálgico de todo tipo de macroproyectos: mientras luchamos contra la planta de coque nos han instalado una cuádruple línea de alta tensión que cruza la propia refinería (totalmente prohibido por los riesgos que conlleva) y destroza nuestros montes y su actividad ganadera, está previsto un gasoducto nuevo que va de Zierbena a Asturias, el dragado de la playa de La Arena para rellenar el puerto y seguir ampliando superficie industrial robando terreno al mar...y siempre hemos estado temblando cada vez que hablaban de un TAV a Cantabria.

De poco sirven las protecciones a la marisma, las catalogaciones LIC... si siempre hay excepciones que les permite destruir lo que queda, si la administración, la justicia, el gobierno y los partidos políticos se han dedicado a facilitar los desmanes y a impedir que los habitantes de este precioso valle podamos defenderlo.

Que no suene a derrota, ¡qué va!, seguimos optimistas y reafirmamos nuestro derecho a vivir en nuestros pueblos, a respirar un aire limpio y a defender nuestro medio natural, solo estamos al comienzo...va para largo.

GIPUZKOAKO HIRI HONDAKINAK

DONOSTIA BIZIRIK

Gipuzkoan hiri hondakinen gaia pil pilean jartzen da 2002-2003 urtean, izan ere, urte hauetan zehar bi Errausketa planta eraikitzea erabakitzen baita, bata Txingudin eta bestea Urnietan.

Erabaki honek izugarrizko gizarte mugimenduak eragiten ditu bai Irun eta baita Urnietako herrietan, zeintzuek bi plantak atzera botatzea lortzen duten, udalek herri mugimenduari men eginez ezezkoa ematen baitiete.

Ordutik aurrera, errausketa planta tokiz aldatzen ibili dira (Aritzeta, Landarbaso) azkenean Zubietako lurretan jartzea erabakitzeko.

Orain arte Gipuzkoako lurraldea eskualdeka antolatu da Hiri Hondakinen kudeaketarako, mankomunitate ezberdinak sortuz: San Marko, Txingudi, Debagoiena, Tolosaldea... baina oraingoan Gipuzkoako Foru Aldunditik beste antolaketa berri bat sortzea erabakitzen du, Gipuzkoako hondakin kudeaketarako partzuergoa sortuz, helburu bakar batekin, traba guztien gainetik Gipuzkoako Errausketa planta bideratzea eta ahal duen heinean, eskualdeko antolaketari eskumenak kentzea.

Gure iritziz aldaketa hau, antolaketa hau zentralizazioaren bidean dago, antolaketa deszentralizatuaren aurkakoa da eta kaltegarria hiri hondakinen kudeaketarako.

Egoera guzti hau testuinguru zehatz batean ematen da. Euskal autonomi erkidegoan ez dago Hiri Hondakinen kudeaketarako legerik ezta irizpiderik ere, nahiz eta gai honen eskumena EAEaren esku egon. Gizarte eragilok egoera honen jakitun izanik eta hutsune larri hau bete nahian, Errausketaren Aurkako Plataformak lege proposamen bat bideratzen dugu euskal parlamentura, horretarako 35000 sinadura lortuz hiru herrialdetan. Behin proposamen hau parlamentura eramana, politikoeek zaborretara bideratzen dute, aurreko egoera mantenduz: Lege hutsunea Hiri Hondakinen kudeaketan . Beraz, gerora etorri litekeen legea, errealitate hau





jantzeko jantzia izango dela da gure susmoa.

Hiri Hondakinen Errausketa proiektua, ez da egokia alde askotatik begiratuta:

EZ DELAKO BEHAR

Hiri hondakinak, %90an birziklagarriak dira (badira herriak non atez ateko sistemarekin hiri-herri hondakinen %80a birziklatzen ari diren), beraz bide hau jorratu beharra, sakondu beharra dago.

ENERGIA GUTZI EKOIZTEN DUELAKO

Etxeke bazkari hondakinek energia gutxi sortzen dute eta energia nahiko ekoizteko plastiko eta papera erre behar dira. Honez gain, astakeri latza litzateke lehengaiak erretzea (finituak diren momentutik).

KUTSAKORRA DELAKO

Ingurumen eta osasun aldetik, errausketa kaltegarria da, metal astunak, dioxinak, gasak, mikropartikulak...kutsakorrak isurtzen ditu.

Lurzoria kutsatzen du eta sortzen diren errauts kutsagarriak segurtasun handiko zabortegetan bota behar dira.

EKONOMIKOKI BIDE GARRIA EZ DELAKO

Ekonomikoki , sistema garestiena da, eraiketako bakarrik 500milioi€ dira beharrezkoak

Honez gain, oso enplegu gutxi sortzen dituen sistema da.

TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

EL CASO DE ARABA

AHTaren aurkako mugimendua



Este texto entrelaza partes del discurso elaborado por el movimiento contra el TAV, en especial por la asamblea contra el TAV. Crítica al modelo de transporte que ejemplificado por éste, que hay que englobar en un modelo mucho más amplio sobre la importancia, necesidad y consecuencias de este modelo de transporte y las infraestructuras que lo sustentan.

El transporte en la organización del territorio

El TAV así como el resto de grandes infraestructuras de transporte produce graves impactos tanto ambientales, como sociales, territoriales, energéticos, agrarios, económicos, etc... (Nos ceñiremos solamente a los impactos territoriales, sin olvidar que cualquier modificación territorial afecta de manera indispensable al resto de factores). Luego lo trataremos de ilustrar con el ejemplo de la llanada alavesa.

Efectos del modelo de transporte que impulsa el TAV

-Comunicación rápida únicamente entre capitales (modelo centralizado y polarizado en grandes aglomeraciones urbanas) impulsa aún más la tendencia territorial de **metropolización**. Las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV *“Interrelacionar las capitales con trenes de alta velocidad constituye un gran impulso para que el País Vasco se configure como un gran nodo urbano en el sistema de ciudades europeas”*. Ejemplo zona llanada alavesa como sustento del TAV que beneficia únicamente a las capitales en detrimento de los pueblos que asumen sus efectos devastadores.

-Promueve la expansión del transporte a todos los niveles. **Hiper-movilidad**. (emisiones de CO2, necesidad de nuevas infraestructuras, expansión del icono capitalista por excelencia, el vehículo privado...) En palabras de A.Aman (ex consejero de transporte) *“Los ferrocarriles, las carreteras y las terminales convertirán Euskadi en una gran plataforma de transporte a nivel continental”*.





Podemos encontrar ejemplos varios como el Superpuerto de Jaizkibel, Superpuerto de Bilbo, Supersur, Eibar-Gasteiz, Durango-Beasain, Autopista Transpirenaica, Plataforma Logística Arasur, Ampliación de aeropuertos (Noain, ondarribi, Foronda)...

-El TAV no contribuye a solucionar los problemas del transporte público, sino todo lo contrario. Según datos del Gobierno Vasco solo absorberá un 0,15% de los desplazamientos motorizados. Además, la inversión del TAV (elitista y gestión privada) se sustenta en el desmantelamiento de las antiguas líneas ferroviarias (públicas y para el público en general) y tampoco contribuye a la descongestión de las carreteras por el tránsito de camiones.

-La forma radial de estos proyectos a nivel Estatal revela que se trata de un tren político, un instrumento de centralización. El TAV, únicamente compite con el avión y le disputa su cuota de mercado, y pese a ello también se sigue invirtiendo en aeropuertos.

Infraestructuras y transporte en Álava, el Arco de Innovación Norte

El PTP para Álava central, apuesta por una estrategia global de crecimiento económico y demográfico a partir de la captación de nuevas oportunidades. El motor de esta transformación se llama **“Arco de Innovación”** y se basa en el desarrollo a lo largo de la N-1, Eibar-Gasteiz AP-1 y la nueva Red Ferroviaria (AHT). Esta Nuevas oportunidades se basan en la influencia estratégica de Álava en la confluencia de ejes de comunicación dentro de la Península, especialmente de carreteras.

En torno al citado Arco de innovación (Armiñon-Legutiano, Nanclares-Araia) giran otros proyectos como la ampliación del aeropuerto de Foronda, Centro de transporte Vasco, Polígonos de Jundiz y Gojain y el Parque tecnológico de Miñano. El peso real de esta propuesta, es el intercambio de flujos mercantiles que pretenden crear un verdadero puerto seco en la llanada alavesa. (ejemplo del fracaso de Arasur en detrimento del de Pancorvo). Esta operación Urbano-territorial, se desarrollaría a lo largo de 25 Km con una anchura de 2 Km y absorbería una extensión de 5.000 Ha.

El PTP de Álava central pretende duplicar la población en torno al eje de la capital Gasteiz, en gran parte a través de urbanizaciones dispersas en las zonas rurales, lo que amplifica la necesidad de recurrir al transporte privado.

En definitiva, este proyecto está presidido por el enorme incremento de las necesidades de transporte y el paralelo consumo de energía (Línea de alta tensión,

Fraking..) Así pues, una de las grandes bazas para impulsar el desarrollo territorial en esta comarca es la dependencia a las redes nacionales e internacionales de transporte, justo en el momento que este modelo ha entrado en crisis (Agotamiento del petróleo- crisis financiera.)

Crítica a la movilidad. (Hipermovilidad y metropolización)

El Transporte es hoy en día una actividad determinante en la economía de mercado. El modelo capitalista necesita de la movilidad, teniendo que recurrir sin escrúpulos a infraestructuras agresivas de transporte. En tiempos de campaña electoral como estos, todas las opciones políticas mayoritaria recurren a propuestas políticas que hablan de que las inversiones en infraestructuras de transporte sirven como impulsores de la economía y como creación de empleo. [Idea desmontada por el Informe sobre la rentabilidad social del proyecto de alta velocidad ferroviaria].

Actualmente existe una prioridad absoluta al transporte privado sobre el público. El negocio está exclusivamente en su construcción, siguiendo la filosofía estatal que ha provocado la burbuja inmobiliaria actual. Un buen ejemplo lo encontramos en la línea Toledo-Albacete del TAV abandonada por deficitaria.

La apuesta por la intermodalidad y la Intermodal en Vitoria-Gasteiz

En los últimos tiempos hemos asistido a un bombardeo mediático sobre intermodalidad en esta ciudad, sin que nadie halla criticado lo que esconde detrás esta palabreja.

-Intermodalidad únicamente entre Coche-TAV.

-Intermodalidad territorial. Álava central como Intermodal y desarrollo territorial a merced de estas infraestructuras.

-No se puede aplaudir la intermodalidad y a la vez tratar de reducir los impactos del transporte en nuestra sociedad. La necesidad de intermodalidad está basada en la eficiencia del transporte solo desde los cálculos económicos y la apuesta por ella solo contribuye a legitimizar este modelo de transporte depredador e insaciable.





Los Planes Generales de Ordenación Urbana (P.G.O.U.) son el documento (normativo) donde se define el modelo urbanístico para la próxima década en un municipio. Son los ayuntamientos los que los redactan (o subcontratan el trabajo). En estos planes se determina el modelo de vivienda, movilidad, socio económico, actividades económicas, etc. de un pueblo.

Estos PGOU tienen que ajustarse a los PTP (Planes Territoriales Parciales y PTS (Planes Territoriales Sectoriales).

Los PTP definen el modelo socio económico, de vivienda, de desarrollo urbano, de infraestructuras y actividades económicas para las Áreas Funcionales / Comarcas (determinadas en las DOT). Cada pueblo está en un área funcional y debe ajustar su modelo municipal a las determinaciones de los PTP.

Los PTS planifican la ocupación y explotación del territorio desde temáticas sectoriales: carreteras, trenes, actividad económica, forestal, residuos, áreas canterables, etc., cada uno desde su tema.

Los PTP y PTS y PGOY son las herramientas que desarrollan el modelo establecido por las DOT.

Las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), son el documento que reflexiona y diseña el modelo general de todas las anteriores normativas o documentos. Es, pues, el marco donde realizar el diagnóstico a nivel 'macro' de la realidad, conflictos y necesidades, así como reoportunidades a nivel de la CAV.



El documento de las DOT, en proceso de revisión, debe aportar las claves del futuro modelo territorial: diseñando los ejes de ocupación, explotación, artificialización, preservación, conservación, ocupación y ordenación del territorio en los próximos 20 años.



El modelo territorial está directamente ligado a la huella ecológica y a la explotación de recursos hasta ahora comunales o públicos, como el paisaje, el aire, el agua, el silencio, etc...

-En la CAPV sólo en el período 2000-2010 se ha incrementado la urbanización del territorio en un 36%. Aún así se tolera que existan hasta 75.000 viviendas sin residencia habitual.





-En Euskal Herria el 90% de los alimentos que se consumen son importados. El 65% de la masa forestal es monocultivo de pino y eucalipto.

-Hay 52 canteras además de 1.474 explotaciones abandonadas.

-20% más que la media de la UE de territorio ocupado por infraestructuras para transporte, pero el sistema sigue siendo ineficiente porque el modelo de movilidad es básicamente insostenible

-Casi $\frac{1}{4}$ del suelo útil está contaminado por residuos industriales.

Eusko Jaularitza Lurralde Antolamendu Artezpideen (DOT) eguneratzean dabil **Re-estudio de las DOT - Euskal Hiria NET** deritzonaren bidez. Prozesu baztertzaila eta partaidetza gabeko baten bitartez lurralde eredu bat definitu nahi du, zeinek beste arloetako politika ezberdinak baldintzatuko dituen, besteak beste, ingurugiro, ekonomi, energi, mugikortasun edo etxebizitza politikak. Artezpide hauek Erkidegoko udalerrri guztiek haien plan orokorretan ezarri beharko duten hiri eta lurralde eredua finkatzen dute, askotan, lurzoru kontsumoa derrigortuz.

1997an onartu zirenetik, **DOT - Euskal Hiria** merkatuaren menpeko antolamendu ekonomiko eredu bati babesa eman diote, eta lurraldearen ekosistemen mugak ez dituzte haienganatu (lurraldea gu bizi garen ekosistema konplexu bezala ulertuta). 1997ko DOTek hiru hiriburuetan polarizatutako lurraldea proposatzen zuten, eskualde eta herriak igarotzeko eremu izatera menderatuz eta lurraldearen ia osotasuna bertan eraikitzeko edota azpiegiturak jasateko gune bihurtuz.

Eredu honek, Euskal Hiria, lurraldearen kolapsoa eragin du, urteroko 700 futbol zelaien adinako lurraldearen okupazio erritmoa ezarriz. Beraz, egokiago liteke **“Euskal Urbea”** bezala izendatuko bagenu.

Honez gain, DOT-Euskal Hiria NET suposatzen duen planteamendu eutsiezin eta ezorekatuaren aurrean, birbanatzaile, funtzioanitz, solidario eta eusgarria den lurralde eredu batentzako **Lurralde Kohesiorako Artezpide** batzuen beharra islatzen dugu.

BIRBANATZAILEA

Zerbitzu eta ekintzak berlekuratzeko proposamena. Behartutako mugikortasuna murriztu eta lehen mailako zerbitzuak (elikadura, osasuna, hezkuntza, kultura... eta abar) ziurtatzeko beharrezkoa dena. Honetarako, eskualdeak eta lurralde kohesio eremuak birdefinitu beharra planteatzen da (ekosistema geografiko historikoetara lotuagoak), haien interbentzio eta auto-antolakuntza gaitasuna areagotu eta nortasun instituzionala gauzatuz.

FUNTZIOANITZEKO

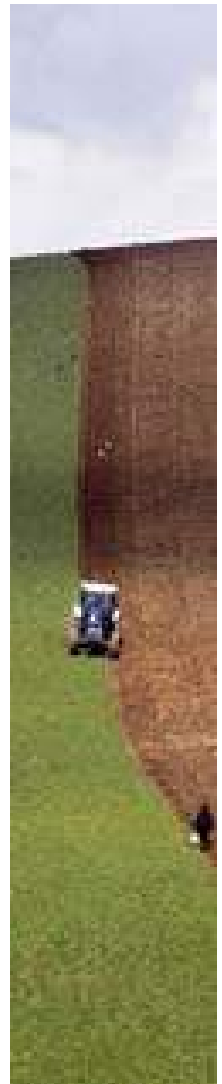
Monolaborantza, gai guztietan (nekazal-abeltzain-baso, industria, logistika, energia, hirigintza, turismo,...arlotan) aniztasunari baliabideak kentzen dizkio. Aniztasuna, berriz, lurraldean eragina duten politika denen helburu eta oinarri bihurtu behar da. Horretarako, hirigintzan txalotua den erabilpen ezberdinen nahasketa lurralde mailan ere landu beharra dago, eskualde bakoitzaren konplexutasuna errespetatuz eta autosufizientzia bermatuz (lekuko enplegua, zerbitzu eta dotazioak, plan estrategiko propioak, elikadura subiranotasuna, baliabide eta hondakinen kudeaketa... eta abar).

SOLIDARIOA

Hiriburuetan egindako jarduera eta zerbitzu kontzentrazioak eta ustetan eskala globalean ematen dion abantailak, azkenean lehen eta bigarren mailako eskualdeak (pertsonek, habitatak) eratzea justifikatzen du, non hiritik haratagoko lurraldeek hiriaren kanporaketak eta disfuncioak jasaten dituzten (errauzkailuak, zabortegeak, planta termikoak, mugikortasun azpiegiturak...). Lurralde solidario batek, hiritik herrienganako elkarrekikotasuna, kooperazioa eta lankidetzaren oinarriak bereganatu behar ditu

EUSGARRIA

“Petrolio ekoizpenaren gailurra”, gaur egungo ziklo aldaketa bereganatzen duen lurralde eredu bat behar da. Kontsumo eta igortze ezberdinei konponbidea bilatu eta aztarna ekologikoa murrizten duen eredu bat. Desazkunde eredu bat, zeinek lurzorua kontsumoa, energia, mugikortasuna... eta abar murrizten duen. Eusgarritasunaren oinarriekin bat datorren lurralde eredu honen klabeak hurrengoak dira: elikadura subiranotasuna, aniztasun ekologikoa, jarduerak eta zerbitzuak gertutasunean birkokatzea, energia ekoizpenaren deszentralizazioa, oinarrizko baliabideen (ura, lurra, lehengaiak...) berrerabiltzea eta birziklapen... eta abar dira.



ALOJAMIENTO I ♥ LOW COST

Hoteles
Albergues
Bed&Breakfast
Campings
etc...

Con tu nueva Gazte-txartela con-
sigues lo mismo que los demás,
pero por mucho menos.

Aquí y en toda Europa.

Ocio, compras, deportes, forma-
ción, viajes... con descuentos
de hasta el 50%. Pídelo ahora y
podrás conseguir un viaje en tren
por Europa por la cara.

¿Cómo?

 gazte.sulera.euskadi.net



Multiplica el poder de tu Gazte-
Txartela con las Cajas colabo-
radoras.



EUSKO JAURLARITZA

KULTURA SAIA
Gazte-txartela

GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE CULTURA
Dirección de Juventud

bbk

Caja Vital Kutxa

kutxa



PLANOETATIK KALERA
LURRALDE ANTOLAMENDUA BIRPLANTEATZEN

KALERA
EZEN

Diru-laguntzaileak



BFA
DFB

Bizkaiko Foru
Aldundia
Deputación
Foral de Bizkaia

Kultura
Lehen
Lehenbaiterik
Lehenbaiterik



Escudo de Bizkaia
Escudo de Bizkaia

Lehenbaiterik
Lehenbaiterik
Lehenbaiterik