Unai Fernandez de Betoño
Arkitektoa

Gasteizko tren-lurperatzea

EAEko hiru hiriburuetatik Gasteizek pairatzen du hiri zatiketarik handiena egungo trenbidearen ibilbideagatik. Gasteizko trenbideak hiria aldez alde erdibitzen baitu (ia 7 kilometroko mozketa, soilik egoitza-lurzoruan) Bilbokoak eta Donostiakoak ez bezala, hegoaldeko auzoak fisikoki segregatuz. Historikoki ustel irtendako hainbat erantzun eman nahi izan zaizkio arazoari: dagoeneko 1947ko Zabalgune proiektuan, esaterako, lurrazpiko bospasei tunel zein lurgaineko bizpahiru zubi proposatu ziren; eta 1956ko zein 1976ko Hiri Antolamenduko Plan Orokorretan, berriz, trenbide osoa hiriko iparraldetik desbideratu nahi izan zuten, eraginkortasunik gabe. Hain zuzen ere, EAJren eta PSEren Eusko Jaurlaritzak desbideratze berean tronpatu dira, hamar urteko burugogorkeria alde batera utzi berri ondoren.

«Abiadura (ustez) Handiko Trenaren» proiektua adreiluaren burbuilaren puntu gorenarekin elkartu zen XXI. mendearen hasieran, ekaitza perfektu moduko batean: AHT diseinatzeko Lurralde Plan Sektorialaren 2005eko aldaketan zehaztu zen Gasteizko Lakua-Arriagako desbideratze lurperatua, eta, finantzazioaren zati baterako (proiektuaren kostua ia 500 milioi eurokoa zen) ohiko bidea proposatu, hots, birkalifikazioen hirigintza-plusbalioak: lurrazaleko trenbidea kendu ondoren zentroan libratutako espazioan 1.500 etxebizitza, 27.000 metro koadro merkataritza-lokal eta 42.000 metro koadro bulego berri egiteko partzelen salmenta.

Alabaina, krisi ekonomikoak are faraonikoago bihurtu du makrooperazio urbanistiko-immobiliarioa. EAJk, hala ere, 11 urte behar izan ditu errealitate hori ikusteko, 2016ko iraila arte (legebiltzarrerako hauteskundeen erdian, kasualitatez) ez baitzuen besterik proposatu. EH Bildu osatzen duten indarrak, ordea, 2011tik daude defendatzen trenbidea XIX. mendetik daraman ibilbide beretik lurperatzea dela merkeena (kostuaren erdia) eta zentzudunena; eta, 2013tik, gainera, lurperatze hori Miranda Ebro eta Altsasu bitarteko ArabaTran lurralde-ikuspegiko trentranbia proiektu sozialarekin ere bateragarria dela.

EAJk birritan iragarri digu azken bi hilabeteotan, urtarrilean zein martxoan, modu aski triunfalistan, EAEko hiru hiriburuetarako AHTren sarrera eta geltoki behin betikoak Espainiako Gobernuarekin adostu berri dituela. Ez da guztiz egia, baina: berritasun bakarra Bilbokoa baita. Donostiakoa ez baita aldatu, eta, Gasteizkoa... zein izan da berria Gasteizi buruz? Esaldi lausoak baino ez dira esan: hobeto definitu beharko dela, Arkauti inguruan hiru sarrera aztertu behar direla, akaso Manuel Iradier kaletik lurpera daitekeela, agian... Zalantzak eta galderak. Kea.

Oraingoz, abiadura handikoa inprobisazioa izaten ari da. Lardaskeria gehiegitxo. Borinbizkarra auzo berriko hiri-diseinua (3.600 etxebizitza) dagoeneko egingo ez den Lakua-Arriagako ibilbideari egokitu zitzaion. Desbideratze horren 2011ko ingurumen-eraginaren adierazpenean, hain zuzen ere, Espainiako Ingurumen Ministerioak ziurtatu zuen trena ezin dela egungo ibilbidetik lurperatu, bai espazio faltagatik bai funtzionaltasun ezagatik. Orduan, zergatik da posible orain? Ez al da izango ondotxo dakitelako ez dela benetan gauzatuko?

EAJk, gainera, ez du aurreikusi Zabalgana auzoan zehar trenbidea lurperatzea. Deigarria, ia 24.000 biztanle dituen auzo batez ari garelako (Arabako bigarren herri populatuena den Laudio baino ia 6.000 gehiago); eta, horrez gain, obraren zatirik sinpleenaz ari garelako, ibilbidea dagoeneko erdi lurperatutako lubaki batean baitoa. Gaizki pentsatze aldera, akaso zati merkeena delako ez zaio EAJri interesatzen; edo, beharbada, haren gainean etxebizitzak ezin direlako eraiki.

Hiri-ikuspegiak ez du lehentasuna. Gogoratu Soraya Sáenz de Santamaria Espainiako presidenteordeak iragan irailean esandakoa: «Urkulluri axola zaion bakarra da AHTren obren esleipena». •

Ilustrazioa: UNAI FERNANDEZ DE BETOÑO