

LEZOKO AUTOBIDEA

HISTORIA PIXKA BAT

Azken 15 urte hauetan, Donostialdeko Ekialdeko eta zehazkiago, Herrera eta Irun bitarteko N-1 errepidearen trafiko egoera Institutuzio publiko eta herritarren eztabaidagai izan da.

1976an Bilbo-Behobia autopista inauguratu zen.

1978an, Errenteriko Hirigintza batzordean gauzatutako Hirigintza Txostenean, Lezoko Autobideari buruzko lehenengo berriak agertzen dira.

1979. urtean MOPUK Autobidea eraikitzeko asmoa azaltzen du publikoki eta ondoren, 1986an Eusko Jaurlaritzak Errepide Plangintzan jasotzen du.

Hala ere, 1991. urtea arte autobidea egiteko inongo asmorik ez da agertu administrazioen aldetik. Urte berean, Gipuzkoako Foru Aldundiak INTECSA enpresari aurreproiektua eskatzen dio eta 1993. urterako osaturik izango da.

1994. urtean zehar EUROESTUDIOS enpresa, behin-betiko proiektua garatzen hasten da.

Aurten behin-betiko proiektua gauzatzeari ekin diote eta maiatzean bukatuta egongo da, ondoren lanak enpresa eraikitzaileei adjudikatu eta urtea bukatu baino lehen hasteko moduan izango dira. Gipuzkoako Foru Aldundiaren aurrekontuetan 20 milioi aurrikusten da proiektua bukatu eta lanak hasteko. Hala ere, negoziatzen ari dira Eusko Jaurlaritzarekin aurrekontu hau handitzeko asmoz.



Dagoeneko eginak dituzte katak Altamira inguruan

Bitartean, 15 urte hauetan eta herri mugimenduak bultzaturik, hainbat bide jorratu dira autopistaren peajea kentzearen alde. Lezon urrats hauek eta Autobidearen aurkako mugimenduak bat egiten dute. Gogora ditzagun bide-mozketak, manifestapenak, peajeari boikota eta hainbat eta hainbat mobilizapen. Guzti honen ondorioz Institutio publikoek zenbait erabaki hartu behar izan zituzten, hala nola:

- 1980an Eusko Jaurlaritzak 93. urtean peajea kentzeko erabakia hartzen du.
- 1989. go apirilean Lezoko udalak Donostia-Irun bitarteko autopistaren peajea eta irteera-sarrera berrien azterketa eskatzen du.
- 1991ko abenduan Gipuzkoako Foru Aldundiak, Eusko Jaurlaritza eta Madrilgo Gobernuari, peajea 93a baino lehen kentzea eskatzen die. Hala ere, Eusko Jaurlaritzak EUROPISTASi peajearen luzapena ematen dio 2003. urtea arte.
- Urte berean Oiartzungo Udalak peajea kentzearen aldeko erabakia hartzen du.
- 1992an Eusko Jaurlaritzak EUROPISTASi peajearen 2014. urtea arte luzatzearen asmoa azaltzen du, Maltzaga-Urbina autopistaren eraikuntzaren ordainez.
- 1993ko otsailean, Errenteriko Udalak peajea kentzearen aldeko erabakia hartzen du.

ETA ORAIN ZER?

1978. urtean etengabeko hazkunde ekonomiko eta industrialaren aurrikuspenak nagusi ziren, eta trafikoaren hazkundearenak parekoak, jakina. Testuinguru horretan, eta trafikoaren hazkundera kontrolatzeko neurriak bultzatu beharrean (Garraio publikoen eskaintza sendoa, bidegorriak onezkoentzat eta txirrindentzat, etab), autobideari buruzko lehenengo berriak zabaltzen ziren.

• Ez omen zen erreza ordea, balizko hazkunde batean oinarritutako proiektu baten justifikazioa Bilbo-Behobia autopista ireki berria zenean.

1991. urtean berriz, Irurtzun-Andoingo autobidearen lanen bukaera hurbiltzen hasten denean, Lezoko autobidearen proiektua berpizten dute.

Zer gertatu da bitartean autobidearen beharra piztu zuen trafiko hazkundearekin?

1993an, aurreproiektua egitean, trafikoaren egoeraren neurketa berriak egin ziren. Emaizak argiak dira, autobidearen beharra azpimarratzeko asmoarekin egindako ikerketak batek 2010 urterako "0" hazkundera aurrirakusten du. Eta honi 2003. urterako agindutako autopistaren peajearen desagerpena gehitzen badiogu, N-1 errepidetik dabilen trafikoak hazi ordez urritu egingo da.

Ez dugu ahaztu behar Gipuzkoako biztanlegoaren berezko hazkundera negatiboa dela, hots, gero eta biztanlego gutxiago eta zaharrago (zaharrak gutxiago erabiltzen dituzte



Bi tunelek Altamira zulatuko dute.

kotxeak), eta gauza bera gertatzen da jarduera industrialarekin. Bestalde europarekiko loturak ziurtatzen dituzten bide berriak eraikitzen ari dira nonahi Pirineoetatik zehar.

ZERTARA DATOR PROIEKTU HAU?

Bizi dugun giro politiko honetan arrazoi bakarra bururatzen zaigu: ez dago enpresa eraikitzaileak geldituta uzterik. Enpresa handiek eta haien atzean dabilzanek dirua pilatzen jarraitu behar dute. Eta pilatzen duten dirua publikoa bada hainbat hobe.

Bestalde eta eskualdearen trafikoaren arazoa konpontzen ez dutela ikusita (zeoer konpontzekotan Errenteriko arazoa konponduko lukete, eta hau, Lezora eramanez) ez al da hobe, eraso berriak sortu beharrean, trafikoaren bilakaera kontrolatuko lukeen plangintza bat osatu eta martxan jartzea?

AUTOBIDEAREN ONDORIOAK GURE INGURUGIROAN

Orain autobide berria eraikitzeak sortuko lituzkeen ondorioak agertu nahiko genuke. Oro har ez dugu gauza berri askorik esango, honelako obra publikoak gauzatu diren beste lekuetan ere antzeko historiak bizi izan dituzte eta dagoeneko ezagunak dira. Oraingo honetan Lezoren txanda da eta besteetan bezala gutxi batzuren interesak aurrera ateratzeko, gizarte osoaren onerako erabili behar den diru publikoa xahutu eta gainera ondorio latza eta itzulezinak pairatu beharko ditugu, bai lezoarrok eta bai ingurugiroak.

Ez da batere erreza bestalde, ondorio guztiak aipatzea, ekosistemen oreka apurtzeak milaka ondorio baitakartzki; batzuk begibistakoak besteak berriz ez hain nabarmenki lotu-

tak eragindako aldaketeei, baina denak latzak eta gehienak bueltarik gabekoak. Hemen nabarmenak eta denboran hurbilenak direnak aipatuko ditugu baina ez dezagun ahaztu beste asko ere badirela.

- Eraikuntza Lanek Eragindakoak

- Autobidea kokatuko den eremuan oso azpiegitura gutxi daude eta hainbat tokitan bat ere ez. Honek dakarrena *autobidearen inguruetan errepideak eta pistak eraiki beharra* da, pisu handiko makinariak, hondakinek nahiz eraikuntza materialek nonbaitetik pasa behar baitute.

- *Mendi mozketak* batzutan eta bestetan betelanak egin beharko dira lurra berdintzeko eta autobideak behar duen lekua egokitzeko.

Horrela, 688.554 m^3 lur mugitu beharko dituzte, lan hauen ondorioz eskonbrerak sortu eta erreka zoko ugari estaliko dira.

- *Autobidea eraikitze*ko material asko behar dira eta material gehienak lortzeko beste lekuetako ingurugiroek erasoak jasan beharko dituzte, mehategiak burnia lortzeko, harrobiak zementoa egiteko (hor dugu Atxarteko edo Txintxurreneako gatazkak), edo petroleoa asfaltarako.

Material guzti hauen ekoizpen prozesuek kalte handiak sortarazten dituzte. Baina hori bai, gehienak gure bistatik urruti geldituko dira. Bestalde, honelako eraikuntza erraldoi batean ematen den energia eta materialen xahutzea kontutan hartzeko modukoa da.

- *Lur Jausiak*: Autobidea bat egitean, egin behar diren lur mugimenduak direla eta, askotan gertatzen dira lur jausiak. Esate baterako, Irurtzun-Andoain autobidearen lanetan lur jausi batek etxe bat estali zuen bertakoak hilez.

- *Tunelak*: Lehenengo fasean bi tunel egingo dira Altamira auzoa zeharkatuz. Etxeetatik 100-metro ere ez dira izango hainbat puntutan. Lehendik ere babes ofizialeko etxe hauen eraikuntza desegokia arazoa izan da, auzokoek pitzadurak salatu dituzte dagoeneko bizietxeetan. Hala ere, tunelak egingo dizkiete parean, explosiboen leherketek edo-ta makinek eragiten dituzten etengabeko bibrazioen ondorioak aurrikusi gabe. Zutik iraungo al dute tunelak bukatzean?

Autobidearen lehen fasearen eraikuntzan Altamirako auzokideak izango dira kaltetuenak zalantzarik gabe, baina lezoar eta inguruko guztiok jasan beharko ditugu bere ondorioak. Lurra mugitzeko makinaria, errepide mozketak, oztopoak oinezkoentzako, eraikuntzen arriskuak, zaratak, hautsa etab. egunero jasan beharko ditugu denbora luzez.

- Autobidaren Trazaketa Berak Sortutakoak

- Eraginak flora eta faunan. Batzuk harrituko dira azpiatal hau ikustean. Ba ote dago gure bailaran benetako flora edo faunarik? Eta ez zaie arrazoia falta gauzak horrela ikusten dutenei. Urte luzeetan zehar jipoitua eta pobretua izan da gure inguruko natura.

Azpiegitura ugarien erasoak jasaten duen eremua dugu gurea eta zaila da naturgune biziak aurkitzea. Horrexegatik dira hain garrantzitsu oraindik ere bizirik dirauten basotxo, landare, soro eta piztiak.

151.525 m²etako zabaleran zuhaitz eta zuhaizka guztiak moztuko dituzte. Guztira 700 landare espezie desberdin izango dira zuzenki kaltetuak, zuhaitz frutabola, soro, sasi, eta belardiak kontutan hartzen baitugu. Espezie hauetako %50a galzorian dago. Antzeko zerbait gertatuko da gure faunarekin, pizti txikiak eta gutxi diren animaliez osatuta badago ere galera ez da txikiago izango horregatik.

Bestalde, lehenengo erasoan aurrean bizirik irautea lortzen dutenei, autobideak bizi baldintzen okertze bat ekarriko die, kutsaduraren gehitzearen ondoriozkoa eta hesi efektuak dakarren bizidunen errekurtso genetikoaren urritzea.

– *Erreka zokoaren desagertzea eta erreken kanalizazioa.* Betelaneke zenbait erreka eta bere ibarrak estaliko dituzte. Aipagarrienak 3 ditugu: Mattejuane baserri azpikoa eta Agerreberri ondoan sortzen dena, hauek biak erabat eta betiko estaliko dituztelarik. Zubitxo erreka bestalde, zuzenki kaltetua izango da Herriondo bailaran. *Estoldek ordezkaturiko dituzte errekek ur jarioen erregulazio lanetan.*

– Autobideak Dakarren Trafiko Hazkundeak Sortutakoak

Autobidearen eraikuntza lanek nola eragingo diguten ikusi badugu ere, eraiki eta gero ekarriko dizkigun ondorioak ez dira txantxetakoak: Gure bizi baldintzek kolpe eder berri bat jaso beharko dute eta hau behin-betikoa, itzulbiderik gabekoa.

– Zarata: Behin autobidea martxan jarrita trafikoaren eragin kaltegarriak berehala igarriko ditugu. Egun zarata maila altua bada ere, gorakada nabarmen bat emango du. Trafikoaren zarata 70-90 dezibelioetara igo daiteke ordu puntetan, egun legeak onartzen duen 60 dezibelioetako muga aisaz gaindituz. Honek, bai gizaki eta bai animalien osasunean eragin kaltegarriak sortarazten ditu: haien artean, gizarte modernoan izurria den, entzumenaren galera.

– *Kutsadura Kimikoa:* Badakigu jakin, trafikoak bizitzarako kaltegarriak diren hainbat substantzia ekoizten duela kantitate handietan, eta are gehiago trafiko maila altua denean. Substantzi hauek kantitate handietan gasiotasun eta izurrite asko sortzen dituzte pertsona, animalia eta landareengan. Trafikoa Karbono monoxidoa, hidrokarburoak, nitrogeno oxidoak eta antzeko beste pozoinak airera botatzean egoera horien arduradun zuzena da nahiz eta arduradun bakarra ez izan.

Azpimarragarria da *Altamirako auzoak* pairatu beharko duen egoera, eta ez bakarrik trafikoa bizietsuetatik hurbil pasatzen delako, tunelek autoen isurkinak bilduz eta leku zehatzetara zuzenduz tximinia moduan jokatuko dutelako baizik. *Horrela Altamirak, isurkin toxikoen kontzentrazio bereziki altuak pairatu beharko ditu, tunelen sarrera-irteerak bertan kokaturik baitaude.*

– *Substantzia Arriskutsuen Garraioa:* Trafikoa gehitzearekin batera garraio arriskuak ere maizago eta ugariago pasako dira gure sudur aurretik. Autobideatik edozein



Autobia berriak trafiko gehiago erakarriko du Lezora.

momentuan edozein substantzi arriskutsua garraia dezakete. Eta garraio mota honi datxekion berezko arriskuei CAMPSaren hurbiltasunak suposatzen duena gehitu behar diegu. Izan ere, istripuen ondorioz toxikoen isurketen eta leherketen aukerak areagotzen baitira.

–*Istripu larriagoak*: Trafikoa hazteak istripuen hazkundea dakar ezinbestean, baina ez da hau autobidearen eragin bakarra: autobideek ahalegintzen dituzten abiadura handien ondorioz gertatzen diren istripuak gero eta larriagoak dira, gero eta hildako gehiagoarekin. Eta ez dugu ahaztu behar pasa den urtean estatuan 6.000 pertsona hil direla trafiko istripuetan.

– *Nekazaritzari egindako eraso*: Gero eta urriagoa den Lezoko nekazal gunek eraso berria jasoko du. Proiektu honek Herriondo bailaran, Mattejuane, Darieta-Berri, Miura, Etxetxiki, Bordatxo eta Urrullo baserrietako lur emankorrak suntsitu eta zatikatzen ditu. Euskal Herriko nekazaritza ahultzen badoa honek ez dio inongo mesederik egingo. Autobideak nekazaritzaren jarduera ekonomikoa neurri handi batean ezinduko duela begibistakoa da.

Alde batetik lurrak nahitanahiez eta oso salneurri baxuetan espropiatuko dira (100 peza m²ko). Bestetik, autobidearen bazterretan gelditzen diren lurrak sakabanatuta geldituko dira haien lanketa zailago eta askotan ezinezkoa bihurtuz, eta gainera lur hauen eman-kortasuna trafikoen kutsaduraz baldintzaturik egongo da aurrerantzean. Azkenik, baldin-

tza hauetan gelditzen diren lurraldeen berrantolakuntza etorriko da proiektu erraldoi berriekin: kamioientzako aparkalekuak, gasolindegia etab. Lurren espekulazioa eta eraso berriak izango dira autobidearen herentzia denbora luzez.

Laburbilduz; proiektua Justifikatzeko erabili diren arrazoipideak ez dira onargarriak. Hasteko aldarrikatzen duten trafiko hazkundea ez dute datu argietan oinarritzen. Eta, agian garrantzitsuago, egungo eskualdeko trafiko arazoa ez da konpontzen inondik inora azpiegitura berri honekin. Errenteriko ataskoa konpontzen bada ere Herrerakoak bere horretan jarraituko du, eta Lezon inoiz izan ez ditugun trafiko arazoak pairatzen hasi beharko dugu.

Kaltetuen suertatzen dena herri txiki bat da, "Lezo". Beti bezala txikiek pairatzen dituzte boteredunen inposaketak, gure kasuan Gipuzkoako Aldundia eta enpresa handien inposaketa.

Aurreproiektuan 6.000 miloi aurreikusten dira proiektua gauzatzeko eta auskalo zenbat gastatuko duten inoiz lanekin hasten badira. Badaude egon, publikoa den dirutza horrekin, arazoen konponbidea izan zitezkeen benetazko irtenbideak bilatzeko aukerak. Ez da gure eginkizuna alternatibak bilatzea baina zergatik ez dute kontutan hartu nahi edozeinentzako logikoena den aukera? Horrenbeste diruikin ez al dute nahikoa autopistaren peajea desagertarazteko?

Galdera guzti horien artean gauza bat esan daiteke zalantza izpirik gabe: herritar gehienok biltzen gaituen herrian horrelako proiektuek ez dute lekurik.

LEZOKO AUTOBIDEAREN AURKAKO HERRI EKIMENA

