

# Gipuzkoako errepideen ibilbide luzea

Jose Antonio Rodríguez Ranz

**B**i ingurumari arras desberdineko historia da Gipuzkoako errepideena 1938 eta 2010 artean. Bi gertakari nagusi nabarmendu behar dira, izan ere, sasoi honetan: alde batetik, Estatuak Gipuzkoako errepide nagusien sarea konfiskatu izana (1937/1938); eta, bestetik, berrogei urte luze igaro eta gero errepide sarea itzuli izana –lehenbizi Euskadiko Autonomia Erkidegoari (1980) eta gero Gipuzkoari (1985)–. Biak ere mugari nabarmenak, bi sasoi aski desberdin abiarazi zituztenak, Gipuzkoako errepideen historian ez ezik historia orokorrean ere.

1937ko abenduaren 31n, Estatuak Gipuzkoako errepideen sare nagusia konfiskatu zuen: 403,02 km errepide, eta haiei lotutako ondasunak, zerbitzuak eta langileak. Diputazioaren kargura –gogoratu Aldundia erregimen arrunteko diputazioekin homologatua utzi zutela– 26,373 km errepide probintzial eta 391,610 km herri-bide geratu ziren. 1938tik 1980 arte, Gipuzkoako errepide sareari dagokionez, estrategia, politika eta kudeaketa dual moduko bat sortu zen: Estatuak / sare nagusia - Diputazioa / bigarren mailako sarea

Estatuak politika proaktiboa garatu zuen Gipuzkoako bide sarean, bai Diputazioaren bidegintzaren parte bat finantzatuz –erregimen arrunteko gainerako diputazioentzat bezalaxe–, bai eta, batez ere, bere kargura zuen sarean inbertituz; inbertsio horien bitartez izan zuen lehenbiziko modernizazio bat sare nagusiak.

Politika proaktibo hori hazkundeko testuinguru batean gauzatu zen 50 eta 60ko hamarkaden mugaz geroztik, trafikoa arrunt hazi baitzen garaiotan, nazioarteko trafikoa ugaritzearen, oro har izandako garapen ekonomikoaren eta, bereziki, industrializazio azkarraren ondorioz. Testuinguru berri hartan, Gipuzkoako bideak gainezka egiteko arriskuari erantzuteko, Donostiako saihesbidea, Erreteriatik pasatzen den A-8 autobidea (kontzesio erregimenean emana 35 urterako) eta N-1 errepidearen Donostia eta Tolosa bitartean bikoiztea egin zituen Estatuak 70eko hamarkadan. Premiaz emandako erantzunak izan ziren, ez horrenbeste aurreikusitako beharrei emandako soluzio planifikatua.



A-8

1938 eta 1980 urteen artean Gipuzkoako bideetan Estatuak izandako politikaren proaktibotasunak, dena den, ez du arintzen gure buruari egin geniezaiokeen hainbat galderaren pisua: Zer kostu izan zuen Gipuzkoako bide sarea inkautatzeak eta zatitzeak? Zer kostu izan zuen plan-gintza integral eta *ad hoc* bat egin ez izanak? Zer kostu izan zuen Itun Ekonomikoa deuseztatzeak, euskal politika publikoak eta, zehazki, bide azpiegiturak finantzatzeko euskarria zen aldetik?

1937 eta 1980 artean, Aldundiak lurraldeko bigarren sarea kudeatu zuen. Denbora horretan, sarea 345 km hazi zen (288 km herri-bide ekonomiko eta landa-bideetan, 26 km herri-bideetan, eta 31 km Diputaziora transferitutako errepide militarretan –hala nola San Marko edo Jaizkibelgo errepideak–), hasieran ziren 418 kilometroetatik guztira 763 kilometro izatera igaroz; sarea, horrenbestez, % 82 ugaldtu zen.

Nolanahi ere den, Diputazioaren bidegintza horren balio erantsia ez zen izan kopuru horien tamaina, kilometro kopuru handia zen ala ez zen, baizik eta ezaugarri kualitatiboa. Izan ere, ia 300 km herri-bide ekonomiko eta landa-bide eraiki izana erabakigarria izan zen Gipuzkoaren gizarte eta lurralde kohesiorako, berriz ere erakutsiz bide azpiegituretan inbertitzeak baduela eragin sozial

nabarmena ere. Zementuarekin, hain zuzen ere, lagundu nahi zen hiri/baseri etena edo arraila leuntzen, oinarriko zerbitzuak Gipuzkoako landa populaziora ere zabaltzen, lehen sektorearentzako egokiera berriak sortzen eta, azken batean, nekazari jendearen bizimoduak gizatiartzen. Duela ia mendebete, foru jauregian izan ziren mintzagai paisaia, ingurumena, hiri-landa aldean arteko elkarrikeria, kapitalaren gizarte konpromisoa... sus-tatu beharra, edo ghetto berdeak eragotzi beharra bezalako kontuak.

Herrilanean inbertsioa egitea langabeziaren aurka egiteko, inbertsioetarako zorpetu beharra, fiskalitatearen erabilpena pertsuasio edo disuasiorako lanabes gisa, intermodalitatea, politika publikoen osotasuneko finantzaketa, azpiegitura alorreko inbertsioaren eta gizarte zerbitzuen finantzaketaren arteko lotura edo lotura eza eta horrelako gaiak antzematen dira, oraindik zeharka samar bada ere, 1938-1980ko bideen inguruko politikaren agendan.



**N-1a. Nafarroa hiribidea**



**A-8**

Trafikoa nabarmen handitzeak, trafikoa/baliabideak ekuazioaren desorekak eta behar ziren inbertsioen eta eskura ziren baliabideen arteko aldea areagotzeak bete-betean erasan zieten Diputazioari eta bere bide sareari. Bi ondorio nabarmen behintzat izan zituen bilakabide negatibo horrek: batetik, bideen kontserbazioan txarrera egitea ("garai batean Gipuzkoan harro geunden gure errepideen egoerarekin, eta orain, ordea, ezin egon") eta, bestetik, bidegintzako politika aldatzea. 60ko eta 70eko urteetan, bide berriak egitea ez zen izan Gipuzkoako Aldundiarentzako lehentasun bat. Bestelako premia batzuk zeuden: besteak beste, zegoen bide sarea modernizatzea eta trafiko berrien behar, eskakizun eta tamainara egokitzea. Dema aparteko bat zen, eta soluzioak ere apartekoak izan ziren: ohiz kanpoko planak eta aurrekontuak, gutzira 1.500 milioi pezetatik gorako inbertsioekin. Gipuzkoako Aldundiak irabazi ez, baina aurre egin bai, aurre egin zion errepidearen guduari.

1938 eta 1980 artean bultzatu zen bide-politikan dagoeneko ageri dira gaur egun azpiegitura-politikan gertatu ohi diren eztabaidak eta gaiak.

80ko hamarkadan bide-politika aro berri batean sartu zen. Testuinguru berri bat da, antolamendu politiko-instituzional berri bat, eskumen marko berri bat, lurraldeko bide sare integratu bat eta finantzaketa sistema berri bat... guztiok dira Gipuzkoan bide-politika berria bultzatzea ahalbidetuko dutenak. Gipuzkoako bide eta errepideen historian mugarri oso seinatu dira Estatuaren eta Euskadiko Autonomia Erkidegoaren arteko Transferentzia Batzorde Mistoak hartutako akordioak (1980) eta 1985eko martxoaren 5eko 27/1985 Foru Dekretua. Horien bidez, izan ere, Gipuzkoako Lurralde Historikoari bere bide sare nagusia itzuli zitzaion, 1937. urtean bahitu ziotena. Garrantzi sinbolikoaz gainera, irispenera operatibo handiko itzulketak izan zen. Gipuzkoak berriz ere errepide sare bakar bat zuen, eta, horrekin batera, jakina, sarea modu bateratuan eta osotasunean planifikatzeko aukera.

Testuinguru berri honetan, Gipuzkoako errepideen sareak sei erronka edo helburu nagusi zituen aurrean: Ipar/hego ardatza, Nafarroarekiko lotura –eta Ebro arrora eta Mediterraneoko

ardatzera irekitzea-, lurralde barruko komunikazioa, sare nagusiaren buxadura, sareko errepideen hobekuntza beharra, eta hirietako zeharbideak ezabatu eta saihebidetzea –urrutiagora joan gabe, Erreterian zor zena-; dema horiek, horrenbestez, bitara bildu litezke: kanpoarekiko loturak hobetzea eta lurralde barruko komunikazioak sendotzea.



**Pasaiaiko saihebidetzea**

Berriz ere, dema horiei ezin izan zitzaien heldu plangintza estrategikoaren ikuspegi asketik, baizik eta zegoeneko aurrean ziren arazoak konpondu eta sortuta zeuden beharrez erantzun beharrez, ordurako oso handitua baitzegoen Gipuzkoako ibilgailuen parkea eta oso ugaldua bertako errepideetan barrena zebilen trafikoa. Alabaina, oraingoan, lurraldeko bide sarea integratu batekin egin zitekeen lan, Errepideen Plan Orokorren eta Euskal Herriaren ikuspegitik eta finantza baliabide propioekin, mugatuak izanik ere erregimen arruntaren garaioak baino askoz ere sendoagoak ziren baliabideekin.

Bidegintzaren prozesu historikoak, oro har, eta azken hiru hamarkadetako ikuspegiak, zehazki, ematen dizkiguten adierazleak ikusita, Gipuzkoan 1980-2010 bitartean gauzatu den bide-politika oso onuragarria izan da, gure ustez. Erronkei heldu egin zaie eta gaintu egin dira (nahiz ez beti prezio-epeen barruan); pendiente zeuden ikasgaiak, alegia, gaintu egin dira, batzuetan irailean izan bada ere.

Kapazitate handiko errepide sarea eraiki izanak (non, amaitzeaz bakarrik dauden egun A-15 autobidea den GI-131an Hernaniko saihebidetza

erriaren bikoizketa eta GI-632ren Zumarraga-Bergara zatia) berebiziko eraldaketa ekarri du, eta aurrerantzean ere ekarriko du, Gipuzkoako komunikabideen historian. AP-8 autobide *“berrituak”*, AP-1 Eibar-Gasteiz autobideak, Erreterian lotura duen Donostiako bigarren ingurabideak, N-1 errepide bikoiztuak, A-15 autobideak, Urumeako autobideak eta Beasain-Bergara errepideak osatzen dute Gipuzkoako kapazitate handiko sare nagusia, eta gai izan da gaintuzteko Gipuzkoako errepideen sareak aurrez aurre zuten erronka: kanpoarekiko bide lotura eta barruko komunikazioa hobetzea; beste era batera esanda, oro har, lurraldeko komunikazio beharrak eta, bereziki, gipuzkoarrenak asetzea. Gipuzkoako *“biribilguneak”* edo *“errotondak”* egitura eta egokiera berri bat sortu du, lurraldeko trafikoa berrantolatzen eta arazoizkotezko aukera emango duena eta sistema oso iraunkortasun irizpideekin kudeatzea ahalbidetuko duena.

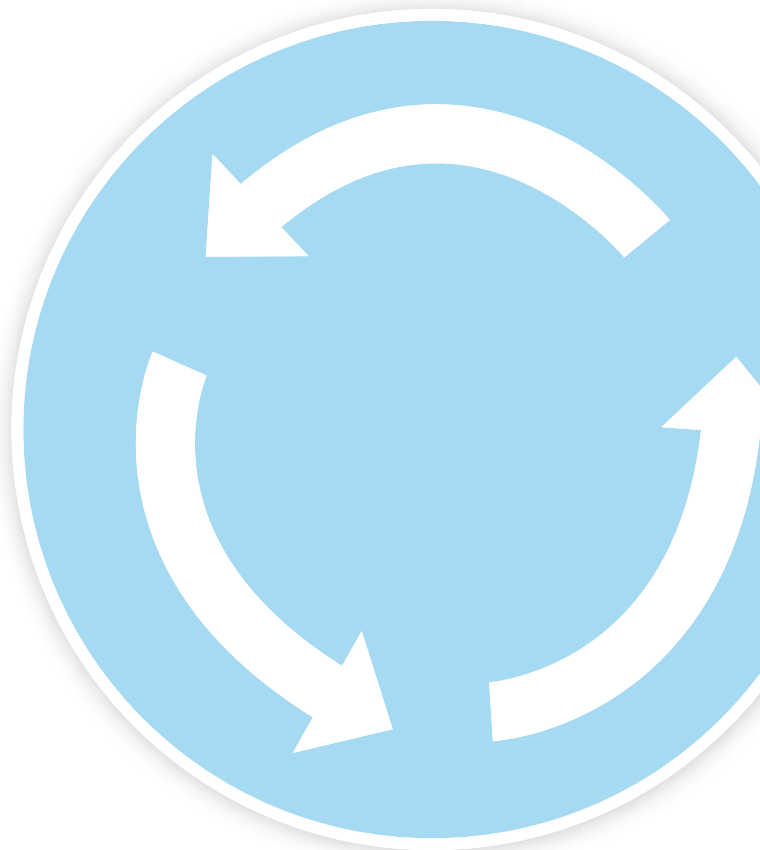
1981 eta 2010 artean, Gipuzkoako Foru Aldundiak 2.841,73 milioi euro inbertitu edo gastatu zituen errepide sarean. Aldundiak sasoi horretan inbertitu edo gastatu dituen lau eurotik bat errepideetara joan da. Inbertsio/gastu honi gehitzen badizkiogu Bidegi-k, 2010ean sortu zenetik, egindako 1.905,02 milioi euroko inbertsioa, Gipuzkoako errepideetan guztira egin den foru inbertsioa, 1981-2010 tartean, 4.746,75 milioi eurokoa izan dela aterako da; pezetatan 791.000.000.000tik gora, alegia; edo biztanle bakoitzeko 6.781 euro –1.130.000 pezetaka-. Zenbateko honen % 50 baino gehiago, gainera, azken bost urteotan inbertitu/gastatu da. Proiektu bakar batek –AP-1 Eibar-Gasteiz autobideak– 770 milioi eurotik gorako inbertsioa behar izan du: 1981-2010 urtealdiko inbertsio/gastu guztiaren % 16,22.

Horiek dira Gipuzkoako errepideen kostuak, edonor zorabiatzeko moduko zenbatekoak, baina beharrezko inbertsioak ziren, eta lurraldeko aurrekontu orokorrek, AP-8 eta AP-1 autobideen erabiltzaileek eta zorpetutako baliabideek (etorkizuneko erabilera kanonek bermatuak) finantzatu dituzte. Azken bost urteotan, baliabide publikoen bitartez osatutako finantzaketa murriztu egin da inbertsio/gastu osoaren % 34raino, eta kanonaren eta zorpetzearen finantzabidea % 66raino handitu da.

Bide sarean –eta bereziki kapazitate handiko errepideetan– egindako aparteko edo ezohizko inbertsio horiek finantzabideak eztabaidaren

erdigunean jarri dituzte. Gipuzkoako Batzar Nagusietan osatutako ponentziek emandako irizpen eta txostenetan eta BNek berek 1997ko otsailan, 2002ko uztailan eta 2010eko martxoan hartutako akordioetan daude jasota gaur egun Gipuzkoan dagoen finantzaketa ereduaren oinarriak, eta hauexek dira: *dekalajea* beharrianen –batez ere kapazitate handiko sarean– eta baliabide publikoen artean; diru publikoekin beharrezko inbertsio guztiak finantzatu ezina; sistema berriaren titulartasun eta kontrol publikoa eta inbertsioen finantzaketa publiko-pribatua; azpiegitura estrategikoen eraikuntza, hobekuntza eta kontserbazioa finantzatzeko azpiegitura horiek berek sortutako baliabideak; erabiltzaileen partaidetza finantzaketan; eta erabilpen-kanonean beherapen nabariak gipuzkoar erabiltzaile ohikoentzat. Kapazitate handiko errepide sarea eraikitzea eta sistemari egonkortasuna eta bideragarritasuna eman dizkion eredu honen giltzarria Bidegi da.

Eredua, gainera, EAJ, EA eta PSE-EE alderdien arteko adostasun zabal eta sendoaren emaitza da. Ezkerreko ikuspegitik, EBk, Aralarrek eta HBk “eredu alternatiboa” defenditu dute. PPK, berriz, printzipio orokorretan bat etorri arren, ez zuen izenpetu 2002ko uztailaren 24ko akordioa. Euskal politikan –2009 arte– posizio periferikoan egon izanaren, A-8aren doakotasunaren aldeko posizio testimonialaren eta baliabide propioak gehitzearen alde –Ekarpen Legea aldatuz eta koefiziente bertikala murriztuz– egin duen defentsaren ondorioz, ez han ez hemen geratu da, sortzen lagun zuen eta printzipio orokorretan bat datorren eredu baten eta ezkerren “eredu alternatiboa” artean.



Gipuzkoako errepide sarea ia bukatua dago. *Lehentasuna*, jadanik, ez da eraikitzea, eraikitzen jarraitu beharko den arren. Alabaina, gaur indarrean den eredu mantentzea ezinbestekoa dirudi, nahiz eta eredu neurri zuzentzaileak hartu beharko diren, gipuzkoar guztien oreka eta berdintasuna bermatzeko edo derrigorrezkoak diren Europar direktibak bertaratzeko. Ezinbestekoa dirudi inbertsio berriei ekin nahi bazaie, baina, batik bat, dagoeneko egin diren inbertsioei eutsiko bazaie –inbertsio nagusiak zorpetuta eta autobideen beren etorkizuneko ustiapenak sortutako baliabideekin abalaturik egin baitira– eta kapazitate handiko sare batek eskatzen dituen kalitate-estandarrek bermatuko badira. Eredua, gainera, ahalbidetu beharko luke –eta inor ez beza hau literatura edo hitz politen txokoa utzi– baliabideak liberatzea zikloz aldatzeko.

Gure seme-alabak kapazitate handiko bide sarea duen Gipuzkoa batean haziko dira, XXI. mendeko lehenengo hamarkada honetan egin diren inbertsio apartekoei esker. Lorpen izugarria da hau, baina lortu beharrekoetan lehena besterik ez da. Gure seme-alabek trafiko ordenatuagoa eta arrazoizkoagoa duen Gipuzkoa batean hazi beharko lirake, mugikortasun paradigma berri batean, alegia. Gaurtik hasita, historia berri baten ataria zabaldu beharko genuke, Gipuzkoaren mugikortasun iraunkorrena.



Lezoko biribilgunea