

# Paisaiak errepidez blai. Errepideen txertaketa paisaian

Landa lurtean zehar platanondoek xehatzen duten bidea eta hiri baten ingurabidea ez dira berdin ulertzen. Biek ala biek, oinarrian, funtzio berbera betetzen badute ere, batak sentipen atseginak ekar ditzake gogora: besteak ordea, goizetako auto-pilaketa.

Gako-hitzak: lineala, hautematea, eragina, ertzak.



Maidar Uriarte \*



Frantziako D-928 errepidea.  
Irudia: Maidar Uriarte

## Errepideen hautematea, gidariaren hautematea

Paisaia hainbat bidek gurutzatzen dute. Leihotik ikusiko ditugu kaleak (gaur errepide), agian autobia edo autobide bat gertu edo urrutiago. Burrumba hotsek agertzen eta kearrak azaltzen dituzte, zenbaitetan, sukaldeko leiho paretik igarotzen direlarik. Gauez, argi-puntuek nabarmen irudikatzen dituzte errepideak paisaian. Behatzailearen kokapenaren eta baldintza atmosferikoen arabera hautemate ezberdinak, guztiak.

Errepide motak, trafiko-ahalmenaren arabera sailka daitezke: errepide arruntak, bide bizkorak, autobiak eta autobideak. Gainera, sare ezberdinak osatzen dituzte, erabilera eta funtzionaltasunari dagokienez: sare nagusia, oinarritzakoa, eskualdekoa eta lokala. Baina, bestelako sailkapen bat egitea posible da; bide horiek lurraldean lekutzen diren moduaren arabera. Hala, aipatuko genituzke erreka iragaten dituzten zubiak, mendian gora doazen mendate-errepideak, bailarak zeharkatzen dituzten biaduktuak, mendiak zulatzen dituzten tunelak... etab. Aipatu errepide mota horiek, A. puntutik B. punturako igarobidean aurkitzen diren elementu *zailak* salbatzeko irtenbideak baino ez dira. Ezaugarri geografikoei eta errepideen arteko elkarrizketari zenbait erantzun.

## “Desertuan, errepidea zuzen doa” (1)

Azpiegitura linealek (trenbideak zein errepideak), ezaugarri dute modu unitarioan proiektatuak izan direla, sistema ideal baten gisa. Funtsean, toki batetik bestera joateko moduak besterik ez dira. Pragmatikoak dira.

Errepideek beren ibilbidean zeharkatzen dituzten paisaia unitateen<sup>1</sup> berezko ezaugarriak aintzat hartzen dituzte edo hartu beharko lituzkete. Ezaugarrietan nabarmenena erliebea izango litzateke. **Lurraldearen morfologia-gorabehera aurre egiteko, errepide-azpiegiturek hainbat estrategia dituzte**, esan bezala. Lurralde malkarretan baina, batzuk zein besteak erabiltzea ezinbestekoa da. Hortaz, paisaia elementuz josita agertuko zaigu. Betelan eta hustuketa-lanen bidez mailarteak salbatzen dituen errepide-trazatuak baino paisaia-txertaketa egokiagoa izango du biaduktu eta tunelez eraikitako errepideak (2).

<sup>1</sup> Paisaia unitatea, paisaiaren analisi unitatea da. Gaikako mapak (geomorfologia, fisiografia, landaredia, lurzoru-erabilerak...) konbinatuz bereizten diren ikus-testura homogeneoko eremuak dira. Lurraldean zehar errepikatzen diren paisaia tipok, alegia, EAEn 101 daude.

Irtenbide hau baina, ez da eraginkorra paisaia mota guztietan, pentsa A8 autobideak Bilboko Sabino Aranan egiten duen jauziaren eragina.

## Talkak ezinbestekoak omen dira

Errepideen eraikuntza ibilgailuen abiadura-handitzearekin garatu da, eta aldi berean **lurraldearekiko zuten lotura fisikoa-ren galera ekarri du garapen horrek**. Hori horrela, errepideak barne hartzen duen jario dinamikoak irudikatzen du berau, lurraldeari gainjartzen zaion elementu erabat jarraitua izaki. Airetiko edo toki garai bateko ikuspegia gogoan badugu, aise ulertzen da esan nahi dena (3). Aspaldidanik, eragin negatiboaren ezinbestekotasuna onartu dute sustatzaileek; errepide batek halabeharrez eragingo baitio ingurumenari, paisaiari, garrantzitsuagoa den mugikortasunaren funtzioa bermatzeko. Funtzionaltasuna gailendu da azpiegituren diseinuan, lurraldearen kontrol eta antolaketa eraginkor bat bermatzeko tresna aproposak izan baitira errepideak. **Lurraldearen eitean tamainako garrantzia izan dute errepideek historikoki**; tokiak leku bihurtuz herriak lotuz, kulturen arteko komunikazioa bultzatuz. Gaur egun, biztanleriaren irisgarritasuna —etxetik lanera, eta alderantziz, bizkor— bermatzeko aitzakiarekin eraikitzen dira. Gainera, mugikortasunak ziurra behar du izan, istripuak ekidin behar dira.

Stan Allenenek dio “**Azpiegiturek [...] lurraldea prestatzen dute etorkizunerako**” eta “**Azpiegiturak malguak dira eta aurreratu egiten dira**” (1). Zenbaitetan, ordea, gaizki egindakoa konpontzeko balio dutela ematen du. Urrutiagi kokatu dena, gerturatzeko, alegia (lurralde eredu eta hiri-garapen zehatz batzuen kasuan). Egungo testuinguruak, ordea, beste ikuspegi batzuk eskatzen ditu, mugagabeko hazkundearen iraunkortasuna zalantzan dagoen honetan. **Baliabide energetiko merkeek erraztu duten egoera batera iritsi gara**, baina, jabetu gara dagoeneko, baliabide horiek amaigabeak ez direla.

## Errepideen txertaketa paisaian

Errepideen paisaia-integrazioa arautzen duen dokumenturik ez baldin badago ere (Espainiako Estatuan, behintzat), existitzen dira halaber, gai hau lantzen eta aztertzen dituzten eskuliburu, kongresu eta biltzarrak. Gehienak Europako Paisai Hitzarmena (Florentzia, 2000) dute oinarri, baita paisaiak



A8aren eta N-634aren ikuspegiak. Deba.  
Irudia: M. U.

bizi kalitatea hobetzeko duen ahalmena ere. **Hitzarmenaren arabera, paisaia, lurraldeko edozein eremutako biztanleek duten hautematea litzateke.** Eremu hori elementu natural eta artifizialek osatzen dutenez, azpiegituren txertaketa eta hauek nolako eragina eta nola hautematen diren aztertzeak badu garrantzia.

**Araudi ezak, errepidearen paisaia-integrazioa eztabaida anbiguo eta lausoa bihur dezake,** zeina sarritan irtenbide estetiko soilekin konpontzen baita —muralak, argazkiekin serigrafia-tutako soinu-hesiak, eta abar—. Errepidearen eragin-eremuak ertzak gainditzen ditu —fisikoki zein psikikoki— eta zenbait irtenbidek ertza baino ez dute konpontzen. Gainera, dirudienez, errepide-proiektuaren egilearen —edo sustatzailearen— irizpideak (eta borondatea) gailenduko dira beti. Gehiengotan, aurrekontuaren pisuak balantza desorekatzen duelarik, ingurumen zein paisaiaren kalterako. Ingeniariek errepide proiektuetan darabiltzaten ingurumen-eragin azterketek zein trazatuaren alternatiba-azterketa txostenek paisaiaren integrazio-rako tresna eraginkorrak biltzen dituztela eta lagungarriak direla esan daiteke. Azterketa horiek, *berezko* paisaiaren baitan errepideak izango duen talkaren ikuspegitik idazten dira.

### Erabiltzailearen eta behatzailearen ikuspegiak

Paisaia aintzat hartuz errepidea proiektatzeko bi ikuspegi agertzen dituzte eskuliburuek:

1- Errepide-erabiltzaileak duen paisaiaren hautematea. Errepide-proiektu interesgarri batek ibilbidea interesgarriagoa bihur dezake lurraldearen ezaugarriekin jolas eginez, erabiltzaileak bidean zehar hura ezagutzeko. Ezberdinak dira eguneroko edo bidaietako ibilbideak, baina funtsean, errepide berbera dute oinarri. Batzuentzat eguneroko tortura dena, besteentzat deskubrimendu bat izan daiteke.

2- Behatzaileak nola atzemango duen errepidea. Hemen, errepidearen integrazioa da garrantzitsua. Disimulatuta ala talka bortitz bat izango da? Errepide batek eite geografiko garrantzitsuak (mendilerroak, ibaiak, bailarak...) azpimarratu eta indartzeko balio du (4). Behatzaileak errepidearekiko duen kokapen erlatiboa.

Finean, bi ikuspegiak lotuta daude. Hortaz, paisaia lantzen eta aztertzen duen errepide proiektuak aldi berean kontsideratzen ditu erabiltzailearen zein behatzailearen hautemateak eta nahi gabe bien *beharrikanak* asetzen.

### Errepide eta paisaiaren arteko elkarrizketa

Normalean, errepide batek bi ezaugarri nagusi izaten ditu, hots, talka bat izan daiteke, ezaugarri *negatiboa* hortaz, edo, bestela zenbait beharren —edo *behartuta* behar bilakatu direnak— asetzea eragin dezake (ezaugarri *positiboa* hau). Talkei dagokienez, hauek izaten dira ohikoena:

- Talka bisuala: **azpiegitura inguruko elementuen artean gailentzen** da.
- Hesi efektua: paisaia zatikatua azalduko da, eta errepide plataformaren arabera, inguruaren itxura guztiz eraldatua.
- Artifizializazioa: igarotzen den eremuaren eta errepidearen arteko kontrastea sortzen da, azken honek sortzen duen antropizazio mailaren ondorioz. Landa-lurretan eragin hau nabarmenagoa izan ei da.
- Zatikaketa: **funtzio unitateen (auzoak, landa-lurrak, baso-masak...) banaketak erabilera eta ohitura-aldaketak eragiten ditu, eta hondar-espazioak sortu.** Esaterako, hiribil-duen ertz eta inguruetan suertatzen den fenomeno, auzoen banaketari dagokionez.
- Begetazio-galera errepidea igarotzen den eremuetan (2). Argi dago beraz, paisaia-talkak ez direla soilik ikusmenarekin atzematen direnak, errealitatearen geruza sakonagoak ere hankaz gora jartzen baitituzte.

### Talkak ekiditeko eta txikitzeo neurriak

Errepidearen txertaketa hobea lortzeko, zeharkatuko dituen tokien ezagutza zabaldu eta xehatu egin behar da. Ian McHargek egingo lukeen modura, paisaia unitate bakoitzeko ahalik eta ezaugarri gehien bildu eta informazio hori guztia bata besteari gainjarrita, helburua lortuko genuke. Gaur egun, hark eskuz egiten zuena, Geografia-informazioko sistemen (GIS) bi-dez lortu daiteke. Ezaugarri horiek babestu eta zaindu beharreko balioak dira, kulturalak zein naturalak. Ondoren, trazatuaren azterketa egingo litzateke, balizkoak diren aukerak aztertuz, topografiari hertsiki lotzea oinarritzeko da, errepidetik ikusgai



A-63 Autobidea, Frantzia.  
Irudia: M. U.

dagoena identifikatzea, drainatzea, erosioa... eraginak landu, landaredia proiektatzeko elementu gisa erabili, bioingeniaritzako irtenbideak txertatu magalak berreskuratzeko, eta abar.

Bestalde, aipatu beharra dago biztanleen parte-hartzeak duen garrantzia. **Joera teknokratikoa, bestelako joera barnertzaileago batentzako tokia egiten dabilela dirudi.** Paisaia hautematea bada eta bizi-kalitatea hobetzeko balio baldin badu, zergatik ez galdetu bertako biztanleei? Esanguratsua dira Suitzan egiten diren parte-hartze prozesuak. Suitzako erliebea ez da nolana-hikoa; gainera garraio-ardatz baten erdibidean kokatzen da —Milan-Rotterdam delakoa—, eta barne-mugikortasunerako azpiegitura sare zabala du. Administrazioaren ustetan, inbertsio publiko izugarria eta ingurumen zein paisaiak jasango duen eragina samurtuko da baldin eta biztanleriari galdeketa egokia egiten bazaio. **Urtetako prozesuak** izaten dira zenbaitetan, baina gizarteak sentitzen omen du azpiegitura hori ez dela besterik gabeko inposaketa bat, eta, hala, inbertsio publikoa justifikatuagoa izan daiteke.

### Hautemateak eta balorazioak

Errepide-dentsitate handia duten paisaiak, baina, **egunero-kotasuneko paisaia** hauek; hots, joan-etorri ugari jasaten dituztenek, erabilera artifizial ugariokoe, eta abar, **gizartearen balorazio oso kaxkarra izaten dute** gurean behintzat (5). Bilbok, esaterako, irisgarritasun indize baxua du (6). Horrek esan nahi du, etxetik lanerako joan-etorrien denbora, abiadura, biztanle eta lanpostuen arteko oreka onak direla, joan-etorri ugari eta modu jarioakorrean egiteko ahalmena duten errepideek lotzen dutela Bilbo inguruko eskualdeekin. Hau egokia izan daiteke egunerokotasunean eskatzen den pragmatikotasuna asetzeko. Gainera, Bilbo metropolitarrak, joan-etorri ugari erakartzen ditu, biztanle, lanpostu eta ekonomia-jarduera kopuruak direla-eta. Horrek esan nahi du, hainbat errepidek dutela hiri hau helmuga, eta errepidez inguratuta dagoela berau.

Aipatu errepideetatik erabiltzaileak duen paisaia-hautematea, interesgarria ere suerta dakiguke. **Izan ere, errepide gehienak (A-8a, Asuatik datorren Enekuriko bidea, Artxandako bidea...) iristen dira Bilbora, berea baino altuagoa den maila batetik.** Hala, ikusmira interesgarriak sumatzen dira hirigunera hurbiltzen garen heinean.

Zein da baina, behatzaileak, alegia, Bilboko zuloan kokatzen den biztanleak duen hautematea?

Paisaia, norbanakoak edo kolektiboak duen lurraldearen hautemate subjektibo bat baldin bada, buru eraketa bat, alegia (Europako Hitzarmenak dioena aintzat hartuz), posible ote da errepideen hautematea noizbait baikorra izatea? Are gehiago, parte-hartzeari dagokionez, desiragarria ote da gizarteak erabat baieztatzea bere inguruan eraikitzen dena?



### Bibliografia

- (1) ALLEN, S. (1998): “El Urbanismo de las Infraestructuras: Siete Proposiciones.”, CIRCO, 59. L.M. Mansilla, L. Rojo eta E. Tuñón (arg), Madril. <http://www.mansilla-tunon.com/circo/circo.html>
- (2) BUSQUETS, J. et al. (2007): Buenas prácticas de paisaje: líneas guía. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Direcció General d'Arquitectura i Paisatge. 1. edizioa. Bartzelona. 3. atala. [ISBN 978-84-393-7631-6]
- (3) NARDIZ, C. (2007): “Infraestructuras y Creación de Paisajes” in 1er Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas. Junta de Andalucía. 105-117 or. [ISBN 978-84-8095-527-0]
- (4) ZOIDO, F. (2007): “Paisaje e Infraestructuras. Interacción. Sinergias y Prioridades de Actuación” in 1er Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas. Junta de Andalucía. 35-51 or. [ISBN 978-84-8095-527-0]
- (5) IKT; PAISAIA. INGURUMEN, LURRALDE ETA ANTOLAMENDU SAILA EUSKO JAURLARITZA, (2005): Catálogo de Paisajes Singulares y sobresalientes. Tomos I, II y III. Eusko Jaurlaritz, Gasteiz.
- (6) INGURUMEN, LURRALDE ETA ANTOLAMENDU SAILA EUSKO JAURLARITZA, (2008): Gaikako Monografiak: Mugikortasuna. Lurralde Antolamendu Azterpideen berrazterketa, Eusko Jaurlaritz, Gasteiz.

\* Mainer Uriarte arkitektoa da eta EHUren Euskara eta Eleaniztasuneko Errektoreordetzaren doktoratu aurreko ikerketa-beka onuraduna.