

## **BI HITZ ABIADURA HANDIKO TRENAZ**

Berriro ere, komunikabideetan dago Abiadura Handiko Trena (AHT). Espainiako Ingurumen Ministerioak "Euskal Y"aren Ingurumen Eraginaren Azterketa ontzat eman eta gero, lanak datorren urtean hasi ahal izango direla iragarri du Eusko Jaurlaritzako Herrilan Sailburuak. Baikortasun handi horrek ezin du ezabatu oraindik jakinkizun dagoen hainbat gauza. Ez dugu ahaztu behar proiektua burutzeko eskuduntza ez dela Eusko Jaurlaritzarena, Sustapen Ministerioarena baino. Ba ote dago akordio politiko aski finkorik bi administrazioek elkar hartuta AHTarekin aurrera egiteko? Ez dirudi, alde horretatik, gauzak oso lotuak daudenik. Gutxienez, puntu ilun batzuk badaude, hala nola finantzazioari dagokion guztia (Madrilek proiektuaren kostuaren oso zati txikia baino ez dauka aurrekontuetan sartuta), edo Iparraldearekiko loturaren arazoa (noiz, nola eta nork egingo duen mugaz bi aldeetako hitzarmena). Horrelako gauzak argitzen ez diren bitartean, pentsatu behar dugu Eusko Jaurlaritzaren -edo Sailburuaren- hainbat iragarpen desira hutsak direla.

### **Jasangarriak omen diren eraginak**

Hala ere, badago gauza bat guztiz argi gelditu dena: moduak, protagonistak eta xehetasunak alde batera utzita, admi-

nistrazio biek egin nahi dutela AHTa. Hori oso argi dago Gasteizko administrazioaren kasuan, eta oso argi geratu da ere (lehenagotik ere argi bazegoen arren) Madrilgoarenean. Horixe esan nahi du (zer, bestela?) onartu berri den Ingurumen Eraginaren Azterketak. Azterketak dio eraginak badaudela (batzuk “inportanteak” omen), noski, baina den-denak omen dira “jasangarri”.

Nolanahi ere, eraginak hor daude, eta benetan larriak. “Trena” hitzak konfusiora eraman gaitzake. Errealitatean, AHTa hegazkin antzeko zerbait da; lurraren azaletik doan hegazkin antzeko bat. Hori ezin da debaldeko gauza izan gure Herri txiki, oso jendeztatu eta orografiaz hain malkartsu den honetan. AHTak eraman behar duen abiadurak exijentzia handiak dakartza (kurba-erradio luze-luzeak, eta abar); hori dela eta, -lurberdinketaren zabalera oso handia izan behar da (100 metro baino gehiago); lurberdinketari gehitu behar zaio alde bakoitzean 50 metroko afekzio-gunea. Gauzak horrela, nekazari lur pilo eta baserri asko galduko dira (lurraren galera absolutua zein galera funtzionala kontuan hartuta). Euskal lurrak eta esukal baserriak ezin dute hartu, dagoeneko, “makroinfraestruktura” gehiago. Gure lurralde txikiaren jasangarritasunak goia jota dauka aspaldian.

Leku menditsuenetatik, noski, ezin da lurberdinketarik egin. Handik tunelak egingo dira. Harrigarria den arren AHTaren ibilbidearen erdia baino gehiago tuneletik doa. Hori dela eta, ikus-eragina txikiago izango dela diote. Baina inork ez du patxadaz azaltzen zuloak egiteko aterako diren milaka eta milaka lur, haitz eta hondakin tonak non eta nola pilatuko diren. Ez dute modu sinesgarrian azaltzen ere hainbeste tunelek akuiferoetan eta ziklo hidrologikoan egingo duten benetako eragina.

Zarata ere, eragin “inportantea” izango da leku oso jendeztatu batzuetan, baina panelak edo pantaila akustikoak jarrita (traste gehiago) konponduko bide da arazoa.

Ingurumen Eraginaren Azterketak, gainera, tranpa egin du. Behar-beharrezkoak diren tramite batzuk (ICONAren txostena, esate baterako) egin gabe geratu dira. AHTaren ondo-ondoan joango den Eibar-Gasteiz errepidearen eragin akumulatiboak guztiz saihestuta izan dira. Eragin osoaren (termino orokorretan) ebaluaziorik ez dago; haren ordeztu, eragin bakoitzaren zati bakoitzeko ebaluazio puntuala baino ez da egin.... Horrela jokatuz emaitza ez da harritzekoa: izango diren eraginak "jasangarriak" dira. Noski, den-dena izan ahal da jasangarri; heriotza bera ere, "de facto" jasan egiten dugu-eta.

### **Arrazoi batzuk AHTa ezbaian jartzeko**

Eraginen arazoa alde batera utzita, badaude, gure ustez, AHTaren proiektua gutxienez ezbaian jartzeko arrazoi potoloak:

- 1) AHTak ez du konponduko merkantzien garraioaz dugun arazo larria. Garai batean, Administrazioako arduradun batzuek erabili zuten AHTaren aldeko argudio garrantzizkoenetarikoa honako hau zen: Bilboko portutik Europara merkantzia astunak eramateko balioko zuela. Geroago -baina orain dela ez asko- argi utzi behar izan zuten guztiz baztertua zegoela AHTak merkantziak garraiatzea.
- 2) AHTaren kontsumo energetikoa neurritz gainera izango da. Proiektuak datu hau itxuraldatu nahi izan duen arren, martxan dauden errealitate batzuek egia adierazten dute: gaur egungo Espainiako AVEak ia-ia hegazkinak besteko energia jaten du. Energia aurrezteko dei eta norabide guztiek trufa dirudite horren aurrean.
- 3) Proiektuaren kostua gehiegizkoa izango da gizarteak dituen beharrianak kontuan hartuz. Berriz ere, proiektuak berak esaten duenetik bestelako errealitateetara bagoaz, datu fidagarriak agertzen dira. Esate baterako, Belgikak egin berri duen AHTaren kostua kilometro bakoitzeko lau mila milioi pezetakoa izan da. Era berean, egin eta gero ere, mantentze-kostua ikaragarri handia izango da.

- 4) Nolako lurralde ereduak finkatuko du AHTak? Guztiz eredu desorekatu eta tristea. Gauza jakina da poloak indartuz poloen arteko guztia ahuldu arazi egiten dela. Prozesu deitoragarri baten katearen azken maila izan daiteke: hiriburuak indartu, tartean dauden eremu eta herri guztien kaltetan. Populazioa oraindik ere gehiago hirietan kontzentratu, eta herriak gehiago hustu. Eta hori populazioaren lurraldean zeharkako banaketa orekatu baten orde. Ez da gehiegizkoa erruralitatearen galeraz hitz egitea.
- 5) Aurrekoarekin guztiz lotuta, interes sozialaren kontua dago. Norentzat da AHTa? Argi dago ez diela erantzungo gehiengo sozialak dituen joan-etorrien beharrezane, gutxi batzuen beharrezane baino. Hasteko, hirietatik kanpoko populazioaren joan-etorrietarako ez du sekula balioko. Bestalde, beharrezane faltsu bat inposatu nahi digute guztioi: azkar eta arin ibiltzeko beharrezane. Horren ostean abiaduraren idolatria dago. Abiadura guztizko balorea omen da; berez omen da ona. Honetan ere tranpa ikaragarria dago, "abiadura=hurbiltasuna" aditzera ematen digutela. Baina abiadura eta hurbiltasuna ez dira inondik gauza bera. Abiadurak, askotan, ez gaitu elkarrengandik hurbiltzen, urruntzen baino. Gizakiok elkarrengandik hurbil egon behar genuke, eta ditugun beharrezanak (egiazkoak, ez faltsuak) asetzeko aukerak eskuragarri eduki behar genituzke. Baina AHTak bultzatzen duen lurralde ereduak, hain zuzen ere, guztiz kontrakoa egiten du, zeren lurraldearen erabilera ezberdinak konpartimentuetan zatikatzen baititu.
- 6) Inportanteena: aurreko guztiaz, patxadaz eta publikoki eztabaidatzeko benetako aukerarik ez da egon. Guztion bizi-moduan itzelezko eragina izango duten kontuak daude AHTaren arazoan. Horregatik, erabakiak benetan herriarena izan beharko luke.

**Azken gauzatxo bat:  
infrastruktura handiak herri txiki batean**

Aurreko baten idatzia utzi dut nekazaritzaren eredu “autozentratu” bat behar dugula garatu Euskal Herrian. Horrek esan nahi du gure nekazari ekoizpena gure buruari begira egin behar dugula, librekanbismoaren merkatu mundialari begira egin beharrean. Modu horretan bakarrik izan gitezke “solidario” eta ez “konpetitibo” munduko gainontzeko herri eta gizakiekiko.

Azpiegitura handien arazoan antzerako balorazioa egin ahal dut. Finean, azpiegitura handi horiek guztiak kanpora begira egiten eta justifikatzen dira, nazioarteko konpetibitate dontsuaren aldeko apustua izaki. Zergatik ez barrurantz gehiago begiratu, eta zergatik ez lehiatzeko grina ergelari kasu gutxiago egin?

Lemoan, 2000ko azaroaren 10ean

*Jabier Erize*