

# **Azpiegitura handiak: garapen sostengarria? Abiadura Handiko Trenaren (AHT) adibidea**

**Xabier Rubio**

Asko gara eta leku mugatua dugu Euskal Herrian; are gehiago Gipuzkoa bezalako lurralde txiki batean. Gure biztanle-dentsitatea aintzat hartzekoa da. Jendeak ibarrak okupatu ditu, hirietan kontzentratu da, hiriburuetan, batik bat. Errepide sarea etengabe hazten ari da, baina eskaria are handiagoa denez, berehala geratzen da aseta, gaudituta. Kontsumoan oinarritutako gizarte kapitalistan bizi gara: gero eta baliabide gehiago eskatzen ditu. Merkatu libreak eta neoliberalismoak produktuen zirkulazio askea bultzatzen dute eta teknologiak posible egin du duela urte batzuk pentsaezina zena. Globalizazioa? Pertsonak eta salerosgaiak nonahi dabilta: duela 100 urte imajinatu ere egiten ez ziren distantziak korritzen dituzte. Autoak, askatasunaren paradigma horrek, esklabo gauzka orain. Gure inguruan, nork ez du automobilik? Bizimodua errotik aldatu da eta auzuneak lo-leku bilakatu dira, saltegi handietan egiten ditugu erosketak eta 70 edo 100 km mugitzen gara, egunero, lanera joateko. Aisialdian ere gero eta gehiago eta urrunago mugitzen gara; oporrak, zubiak... Horrek ere eragiten du distantziak ezabatu eta denbora aurreztu beharra. Aurrez egin ditugun bileretan atera dira gisa honetako gogoetak: bizi garen gizarte-ereduak eramaten gaitu horretara. Geuk sortu ditugu aurrez aurre ditugun arazo gehienak, ingurumenarekiko eta sostengatzen gaituzten ekosistemekiko harmonia hautsi dugulako.

“Azpiegitura handien” gaia hautatu dugu erlazio zuzena dutelako populazio gune handien mota guztietako premiak asetzearekin. Gehixeago zehaztearren, garraio azpiegiturretan zentratuko gara, bereziki, prestazio handietako burdinbideetan, Abiadura Handiko Trena (AHT) deitzen zaion horretan. Ikuspuntu desberdinetatik aztertuko dugu garraioaren egungo egoera; errealitatearen irudi ahalik eta osoena lortzen ahaleginduko gara, egunero gure errepideak kolapsatzen dituen errealitate horrena, hain zuzen.

Administrazio publikoek eskuetatik ihes egiten dien arazo gero eta handiagoari egiten diote aurre. Etengabe hazten ari den eskariari erantzuteko, irtenbide azkarra bilatzen dute: azpiegitura gehiago egitea. Lurraldearen egituraketa eta gizartearena berarena azpiegitura handi horiekin erlazionatzen da. Ekonomiaren hazkundera eta garapena badirudi autobide kilometroetara estuki lotuta daudela. Ez da oraingo azpiegiturretan oinarritutako garraioaren beste kudeaketa bat planteatzen, beste batzuk sortzea proposatzen da eta motor ekonomiko gisa, aberastasun sortzaile modura aurkezten dira, gainera. Oraingo errepideek gehiago ezin dutenez, autobide eta autobia berriak egin nahi dira: Donostiako bigarren gerrikoa, Bilboko Supersur deitua; N-1 zabaltzea Gaintxurizketan, N-121 Bidasoan; A-8 autobidean hiru karril, etab.

Administrazio bakoitzak dagokion “eskumen” eremurako proposatzen ditu soluzioak. Horregatik, mugatik egunean 1000 kamioi pasatzera laster helduko direla aurreikusten denez, beste aukera batzuk bilatu behar diren ideia indarra hartzen ari da. Batzuek itsasoko autopistak aipatzen dituzte eta Pasaiako kanpoko portua sustatzen dute. Diotenez, Jaizkibel mendiaren itsasertzean portua egingo balitz oraingo portua kanpora atera ahal izango litzateke eta bokale guztia eraberritzeko bidea emango luke, horrekin batera, portuaren trafikoa ahalmena ere handituko litzatekeelarik. Hori

baliagarri izango litzateke, orobat, mugatik kamioiak kentzeko ere. Ez da nire asmoa eztabaida horretan muturra sartzea baina ez dut aukera galdu nahi sortzen zaizkidan zalantzak zuekin partekatzeko: Zergatik ari da atzeratzen inguru horren biziberritzea? Obra handi hori egiteak edo ez egiteak baldintzatzen al ditu eraberritze lanak? Nori egingo dio mesede? Ezin al zaio eraberritzeari oraintxe ekin, inguruan enplegua sortzeko, parke teknologiko, zerbitzu eta abarren bitartez? Jaizkibel Europako Leku Garrantzitsuen (LIC) zerrendan sartuta dago, bere balio naturalak eta paisaje arlokoak direla eta. Esandako azpiegitura eraikitzeak eraginak izango lituzke mehatxupean dauden hainbat landare eta animalia espezierengan eta intereseko zenbait habitatan. Justifikatzen al da ingurumen kostua? Salerosgaien trafikoa handitzeak ez al du ekarriko eskualdean kamioi gehiago ibiltzea eta errepideak are gehiago saturatzea? Eta, azkenik, horrelako obra batek guztiok ordaindu beharko dugun kostu ekonomiko ikaragarria izango du. Mereziko al du? Bideragarria al da?

Prestazio eta ahalmen handiko burdinbidearekin antzeko zerbait gertatzen da. Egungo garraio arazoaren soluzio gisa aurkezten zaigu: tren moderno horrek Europarekin konektatuko gaitu, herriak hurbilduko ditu, euskal hiriburuen arteko komunikazioa erraztuko du eta Madrilarekin eta Bartzelonarekin lotuko gaitu, Nafarroan barrena, eta egunean 1.000 kamioitik gora “aterako” ditu errepideetatik. Garraio ekologiko eta sostengarri gisa aldeztu da gainera trena. Bestalde, egungo burdinbideak zaharkituak daude. Baina, pertsonen lekualdatzeak aztertzen baditugu, abiadura handiko trena ote da soluzioa? Azpiegitura lineal guztiak bezala –eta are gehiago, AHTk eskatzen dituen ezaugarri teknikoekin– eragin handia izango du ingurumenean, trenaren azpiegitura ez baita terrenora egokitzen, baizik eta terrenoa egokitu behar da burdinbidera. Horrek ikaragarri baldintzatzen eta garestitzen du trazatua. Harrobiak sortu beharko dira hormigoia eta asentamenduak egiteko (tunelak, zubi erraldoiak, trenbide-plataformak), tuneletatik ateratako materialentzako betelanak... Nekazaritza-balio handiko eremuak harrapatuko ditu eta eragina izango du ibaien ibilbidean, hidrogeologian –ingurune karstikoetan, bereziki– eta hainbat animalia-aren habitatan. Azpiegitura hauen arazo larrienetakoa eragiten duten itxitura efektu bortitza da. Ondorioz, lurraldea are zatituagoa gelditzen da eta horrek eragin zuzena izaten du ekosistemetan, faunan batez ere, baina baita pertsonengan ere.

Galdera batzuk gogoetarako: AHT baldin bada auto eta kamioi zirkulaziorako irtenbide nagusia, zergatik ari dira errepideak egin eta egin? Ba al du zentzurik Pasaiaiko kanpoko portuak, Bilbokoa hain hurbil egonik? Nola uztartzen da hori eskualdeak jasaten duen eta jasan beharko duen trafiko astunarekin? Konponduko al da auto gehiegikeria euskal hiriburuen arteko eta Madril eta Bartzelonarekiko bidaiak errazten dituelako? Eta orduan, zergatik proposatzen da Hondarribiko aireportua handitzea? Hegazkina eta AHT ez al dira elkarren lehian sartuko? Gutxituko al dira igorpen kutsagarriak? Konpentsatuko al ditu kostu ikaragarria eta ingurumenarekiko eragina? Errentagarria izango al da?

AHTren eta beste hainbat azpiegituraren premiari buruzko eztabaida beharrezkoa da eta oso alde desberdinetatik ekin liezaioke gaiari. Nolanahi ere, talde kontserbazionistek eta ekologistek, laburpen honen hasieran azaldutakoaren harira, obra hauek guztiak atzeratzea eskatzen dute eta benetako eztabaida bat plazaratzea azpiegitura horien premia eta eraiki nahi dugun gizarte ereduaz. Asko gara, lurralde txikia, baliabideak jan ditugu eta orain lurraldea jaten ari gara. Guztia zilegi al da? Dena al da posible? Noiz arte?