

**AHTk EUSKAL HERRIAN ERAGINGO LITUZKEEN
KALTEEN INGURUKO TXOSTENA**

2007ko martxo

AHT gelditu! Elkarlana
(Telf.: 657705677)

AURKIBIDEA

AURKEZPENA	4
------------	---

1.-AHTk KALTE KONPONEZINAK ERAGINGO DITU INGURUMENEAN

AHTren proiektuak ia herrialde osoan du eragina	5
AHTk ondorio oso larriak izango lituzke zenbait herritan	5
Inpaktu larria lurraldean	6
Naturguneei eta paisaiei eragindako kalteak	6
Azpiegiturak nekazal eramuetan dituen inpaktuak	7
Tunel eta hondakindegien inpaktuak	7
Lurpeko eta lurgaineko hidrologiari egindako kalteak	8
Harrobien eta ibilbidetik kanpo egiten diren beste lanen eragina	8
AHTren zarataren eta sistema energetikoaren eragina osasunean	
Inpaktu akustikoa	9
Inpaktu elektromagnetikoak	11
Abiadura handia kutsagarria da	11

2.-AHTren INPAKTUA GIZARTE EREDUAN

AHTk lurralde eredu metropolizatua sendotzen du	
Lurralde desoreja larriak	14
AHTk lurraldearen ikuspegi berri bat inposatzen du: “euskal megahiria”	15
Lurralde eredu honen eragin izugarri kaltegarria landa-nekazal inguruetan	16

AHTak egungo garraio sistemaren ezin iraunekoasuna areagotzen du	
AHTak ez du laguntzen bidaiarientzako garraio publikoaren arazoak konpontzen	17
AHTak ez luke lagunduko ere kamioen igarotzeak dakartzan pilaketa arazoak murrizten	17
Eredu intrintsekoki eutsiezina	18

AHT kaitalismo basatienari datxekion eredu desarrollista eta zahutzailearen araberakoa da	
Herri honetan inoiz proiektatu den azpiegitura handiena eta garestiena da	18
Garraio sistema garestia, elitista eta ustiapen kostu handienak dituena da	19
Ustiapen komertzial defizitarioa izango luke	19
Eragin erregresiboa izango luke errenta banaketan eta gastu sozialean	20
Industria deslokalizatzen lagunduko du	21
AHTren negozio politiko-enpresarial itzela Estatu espainiarrean	22

AHTren eragina termino sozio-kulturaletan	
AHTk hipotekatu egiten du buruzentratua den eredu ekonomiko eta sozial baterantz aurrera egiteko aukera	23
Euskal Herritik Euskal Hirira?	23
Garapen iraunkorra?	23
AHTren ondorio soziolinguistikoak	24
Zirkulazio etengabea ez da askatasuna	24

Gelditu eta pentsatu!	24
3.-AHT PROIEKTU INPOSATUA DA ETA ITZULPEN POLITIKO NABARMENAK DITU	26
ONDORIO GISA	27
BIBLIOGRAFIA	29

AURKEZPENA

AHT GELDITU! Elkarlanak AHTk Euskal Herrian izango lukeen eraginaren inguruko txosten hau egin du, euskal gizartean hainbeste eztabaida piztu duen eta adostasun sozialik gabeko egoeran jartzen gaituen proiektu horren gainean gogoeta kolektiboa bultzatzeko asmoz.

Zalantzarik ez dago AHTk baliabide fisiko zein aurrekontu alorreko mordo bat hipotekatzea ekarriko duela, baina instituzioek ez dute informaziorik eman, ez sustatu ere ekonomia, gizarte eta lurralde alorreko desorekak, eta ingurumenarentzat sortuko lituzkeen eraso ezin itzulizkoak balioztatuko dituen eztabaida. Jendearen sentipena argia da horri dagokionez: joan den otsailean “Euskal Y”k eragina duen udaletan AHTren inguruan egindako iritzi azterketaren emaitzek berretsi egiten dute biztanleen gehiengo handi batek uste duela instituzioek proiektuaz emandako informazioa ez dela nahikoa izan, eta objektibotasun zein inpartzialtasunik gabea izan dela, eta hamar lagunetik zazpik (%71) uste dute ez direla bide nahikoak zabaldu AHTren inguruko eztabaidan eta hari lotutako erabakietan gizartearen parte hartzea errazteko. Horregatik, egungo egoeran argi agertzen da zein urgentziazkoa den erabateko larritasuna duen egitasmo desarrollista hori inguratzen duen errealitateaz informatzea, eta agerian geratzen da nola espainiar Estatuak hala Eusko Jaurlaritzak eta Nafarroako Gobernuak ekologian, gizartean, ekonomian, nekazaritzan eta lurraldean hain eragin itzel eta kaltegarriak izango lituzkeen proiektu bat inposatzea erabaki dutela.

Beharrezkoa da, horrenbestez, AHTren aurkako oposizioaren arrazoiak instantzia sozial guztietara eramatea eta egitasmo hori geldiaraztea aukera bat egon dadin eztabaida zabal eta parte-hartzaile bat irekitzeko, sentsibilitate eta alternatiba anitzak daudela aitortuko duena eta erabakitze ahalmena itzuliko diona eragindako komunitateari; ez alferrik auzi horren barruan gordetzen dira gure herriarentzat nahi dugun gizarte ereduaren giltzarrietako asko.

1.-AHTak KALTE KONPONEZINAK ERAGINGO DITU INGURUMENEAN

AHTaren proiektuak ia herrialde osoan du eragina

AHTren eraikuntza Euskal Herriaren historiako obra bortitzenetako bat izango litzateke, inondik ere. Administrazioek orain arte garatutako proiektuek aurreikusten dute gutxi gorabehera 460 km Abiadura Handiko trenbide eraikitzea gure herriaren azalera urrian: 194 km bere itxura dela-eta “Euskal Y” esan zaion ibilbideari dagozkionak; beste 200 km Zaragozarantz eta Nafarroa osoa zeharkatuta proiektaturiko “Abiadura Handiko Nafar Korridorea” delakoari; eta beste 70 km Dax eta Behobia arteko Abiadura Handiko linea berriari, eragin handia duena Lapurdin: izan ere, TGVrentzat Abiadura Handiko linea berri bat eraikitzekeko proiektuaren birjaurtitzek berriro ere kontrako jarrera tinkoa piztu baitu. Beste aldetik, ohartarazi beharra dago Araban eraiki nahi dela trenerako ibilbide berri bat Gasteizetik Burgoserantz, 220 km/o abiaduretarako aurreikusia.

“460 km Abiadura Handiko trenbide eraikitzea gure herriaren azalera urrian”

Beraz, proiektu honek ia herrialde osoan du eragina. Eta ez hori bakarrik: gainera, espainiar Gobernuaren Azpiegitura Plan berriak hori areagotzea aurreikusten baitu, eta “Kantauri-Mediterraneo” Abiadura Handiko linea bat eraikitzea, Ebrorekin paraleloan Castejon-Logroño ardatzetik (Nafarroako eta Errioxako zenbait udaletan eragina izango duena), Altsasutik pasatzen den Gasteiz-Iruñea gunea abiadura handiko bihurtzea, baita etorkizunean “El Ferrol-Bilbo, Kantauriko Abiadura Handiko Tren Korridore” bat eraikitzea ere.

Beraz, egia esan, nekez aurki daiteke Abiadura Handiko halako proiekturik beste inon Europan.

AHTk ondorio oso larriak izango lituzke zenbait herritan



Proiektu hau gauzatzekotan, AHTk zeharkatzen dituen eskualdeetan proiektuak langa artifizial bat ezarriko du lurraldean, udal barrutiak banatuko dituen, eta haranak bereizi, harik eta zakartegi bihurtzen diren arte, tuneletatik ateratakoaz betetzen dituztenean. Herri asko itota geratuko dira errepede eta AHT egitura handien artean, bi horien eragin kaltegarriak metatu egingo dira eta haien bizi kalitatea dezentean jaitsiko da. Honi dagokionez, beharrezkoa da aipatzea, argigarria den aldetik, Atxondoko AHTren Inpaktu Azterketa (udalak eskatua eta MECSAk 2003n egina):

“AHTk zeharkatzen dituen eskualdeetan proiektuak langa artifizial bat ezarriko du lurraldean, udal barrutiak banatuko dituen”

azterketak ohartarazten du AHTren itzelezko ingurumen-eraginak eta kutsadura akustiko sendoak ondorio oso larriak izan ditzaketela zenbait herri eta landagunetan, oso degradatuko bailirateke AHTren inpaktu bortitza dela-eta, eta zenbait herri egoera dramatiko batera irits litezke, atzeraldi demografiko handi baten eskutik.

Inpaktu larria lurraldean

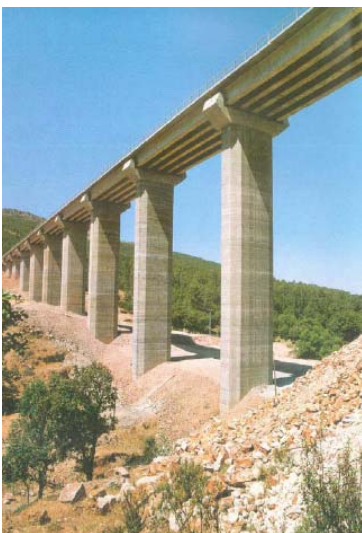
Jabetu egin behar dugu AHTren inpaktu ekologikoa izugarrikoa izango litzatekeela, eta ondorio konponezinak ekarriko lituzkeela. Azpimarra daiteke Abiadura Handiko azpiegiturek ezaugarri oso zorrotzak eskatzen dituztela eta ezin direla inolaz ere egokitu Euskal Herriko barnealdeko orografia malkartsura, eta horren ondorioz tamaina oso handiko obrak proiektatu behar dira, inpaktu ekologiko handiak eta eraikuntza kostu itzelak dakartzatenak. Hain zurruna den azpiegitura bat egiteak –diseinatuta dago, esate baterako, 250 km/o abiadurarako “Euskal Y”n, Gipuzkoako Antzuola-Andoain gunean gehienez 280 Km/o abiadurara eta Iruñeko hegoaldeko Nafar Korridorean 350 km/o abiadurara igotzen dena– garraio azpiegitura guztietan inpaktu gogorren eta oldarkorrenak ondorioztatuko lituzke, eta lur-betetze, lubaki, tunel, biaduktu eta ezponda ikaragarriak egin beharko lirateke, natur ingurumenari eraso sakonak eragiten dizkietenak.

“esate baterako, 250 km/o abiadurarako “Euskal Y”n, Gipuzkoako Antzuola-Andoain gunean gehienez 280 Km/o abiadurara eta Iruñeko hegoaldeko Nafar Korridorean 350 km/o abiadurara igotzen dena”

Obraren tamainaren ideia bat egiteko, “Euskal Y”n aurreikusten diren lur mugimenduak EAEn azken hogeitaz urteetan eraikitako azpiegitura berriek mugitu duten lurraldearen erdia izango lirateke. Izan ere, trenbidea kokatzen den plataformak 15 m.ko zabalera badu ere, mendiguneetan berdintze lanen zerrenda dezentean areagotzen da, 50-100 m edo are gehiagoko zabaleraraino. Horregatik iragartzen da 9 hektareako okupazioa kilometro bakoitzeko Lapurdin TGV linea berria eraikitzeko; aldi berean, Sustapen Ministerioko Informazio Txostenak 674 hektareatan balioetsi du “Euskal Y”ren ibilbideak okupatuko duen azalera. Gainera, zailtasun topografikoek beharrezko egiten dute “Euskal Y”ren ibilbidearen %65 biaduktuz edo tunelez osatua izatea, eta azpiegituraren langa efektua eta ikusizko eragina zenbait lekutan minimizatzen badira ere tunelak irekita lurraldearen gorabeherak gainditu ahal izateko, horren ordainetan arriskuan jartzen dira lur azpiko urak, areagotu egiten da lur okupazioa ibilbidean barrena zakartegiak ezartzeko, eta izugarri igotzen dira eraikuntza kostuak eta zementu eskaria.

Horrenbestez, erokeria ematen du kontuan ez hartzea lurraldeak berak ezarritako mugaketak eta lehentasuna ematea ingurumenean eragin handia ekarriko duen garraio sistema bati; zer esanik ez gurea bezalako ingurumen hondatu batean, ingurumenean eragin kaltegarri handia duten azpiegituren kontzentrazio handia baitago.

Naturguneei eta paisaiari eragindako kalteak



Obratik hurbil egoteagatik, aipatu beharra dago AHTren eragina edertasun apartekoa eta ingurune kalitate zalantzaezina duten inguruetan, hala nola Aramaio harana, Udalaitz aldeko natur intereseko guneak eta Urkiola Natur Parkearen mugan dauden natur espazioak (Durangoaldean), eta Aralar mendia eta Altzaniako basoek ere inpaktua jasango dute Arakil haranean eta Sakanan, Nafar Korridorearen ondorioz. Kalteturiko eremuetan badira interes faunistitoko hainbat ingurune, hala nola Arkaute eta Salburuako fadurak, Urumea eta Zadorra ibaiak eta ibaiertzeko haltzadiak, Urizarri-Ganboa eta Urrunagako urtegiak, Albertiako eta atlantiar-mediterraneanar arroak bereizten dituen banalerroaren inguruan dauden harizti eta pagadiak, Untzilla eta Aramaio errekek, Aramaio eta Garagartzako artadiak, Oria ibaiaren ezkerrean Itsasondotik Alegiara dauden bazterrak, Jaizkibelgo itsasertzean aztergai den

Pasaiako Kanpo Portuarekiko lotuneak eragingo lukeen inpaktua, e.a. Nafarroako hegoaldean bereziki larria izan daiteke estepa hegaztien bizilekuek jasan dezaketen inpaktua, bizirik irauteko arazo larriak direla eta interes ekologiko handia dutelako.

AHTk paisaiari kalte latza emango lioke halaber. “Euskal Y”-aren Ingurugiro Inpaktuaren Azterketak lurralde osoan ondorio larriak sortuko direla onartzen du, eta kalte paisajistiko handienak Angiozar, Iguria eta Atxondon, Ezkio-Itsaso eta Zornotzan, Marin, Zarimutz eta Mazmelan (Eskoriatzako auzoak), Antzuolan, Aldaba-Ikaztegietan eta Tolosako Hegoaldeko pasabidean (Benta Haundi-San Esteban zatian), Hernani eta Behobia arteko zatian, eta Araba aldean Arrobako mendiaren inguruan (Luku eta Urbinan) eragingo lituzke.

Azpiegiturak nekazal-lurretan eragingo dituen inpaktuak

Esan beharra dago halaber AHT lur asko kontsumitzen duen azpiegitura dela, eta nekazaritza da kaltetuena. Berrero ere, baserritar batzuek etxebizitza eta bizimodua galduko dute, beste batzuek lurrak galduko dituzte, edo lursailak bereizi egingo dizkiete, eta hartara gailurra joko du landetako komunitateak hamarkadetan zehar jasan duen eraso jarraituak. “Euskal Y”ren ibilbideak bakarrik nekazaritza lur eta baso eremuetan egiten ditu 54,3 km, eta Eusko Jaurlaritzaren arabera horrek nekazal-baso lurreko 440 hektareen suntsipena ekarriko du. 331 nekazal ustiapenek guztira jasango lukete “Y”ren ibilbidearen eragina; gainera, zenbait kasutan nekazal bokazio handiagoko eremuak dira, zorrotz zaindu beharko liratekeenak (Gipuzkoan bakarrik Intereseko aitortutako 8 nekazal eremutan du eragina). Horretaz gain, 50 m.ko zortasun lurrak eta eragindakoak ezartzen dira obraren kanpoko ertz bakoitzaren ondoan, eta azpiegitura babesteko gune bat 70 m.raino irits daitekeen zerrenda batean. Kasu askotan, AHT langa fisiko, ikusizko eta psikologikoa ere izango da bertan bizi direnentzat, eta eragin kaltegarria izango du paisaian, soinu inpaktua, bai natur edo landa ondasuna den aldetik duen balioagatik estimu handitan dauden lekuen degradazioa ere, eta horrek hautsi egingo du landetan bizitzea erabakitzeko orduan dauden oinarritzko motibazioetako bat. Landaguneen natur balioa da haien aglutinatzaile onena, eta horregatik da haien kontserbazioa iraupen faktorea komunitate horientzat. Euskal landa eta nekazal guneek ezin dute jarraitu jasaten AHT bezalako egitura gehiagoren eragina, arrazoi fisikoak, ekonomikoak, sozialak eta kulturalak direla eta (gai honi aurrerago berriro helduko diogu, 16. orrian).

Tunelen eta hondakindegien inpaktuak

“Euskal Y”n dimentsio handiko 105 kilometro tunel zulatu behar izatea, AHTren Nafar Korridorearen Nafarroa-Gipuzkoan aurreikusitako tunelekin batera, faktore kritikoa da, bai eraikuntza ikuspegitik bai ingurumen ikuspegitik. Halaxe da, hondeaketaren tamainak inpaktu oso larriak igartzen ditu lur azpiko hidrologian, eta aldi berean hau bezalako proiektu batean egingo liratekeen tunelak hondeatzetik sortzen diren soberakinek premiazko egingo lukete lur azalera handiak zakartegietarako okupatzea, eta horrek ingurumen eraginaren areagotze bat ekarriko luke, inondik ere. Gauzak horrela, arazo handiak daude inpaktuak ebaluatzeko orduan, zenbait arrazoi direla medio:

1.-Inork ez daki zenbaterainokoa izan daitekeen eragina EAeko mapa hidrogeologikoan beren garrantziagatik aintzat hartutako unitate hidrogeologikoetan, zulaketaren ondorioz urak tunelen ahoetatik atera daitezkeen eginez. Aipagarria da, gainera, lurpeko urei eragindako inpaktuek ez dutela zertan trazaduren eremukoak eta tunelen zulatze fasekoak bakarrik izan; aitzitik, mendigune osora zabal litezke, lurpeko akuiferoen eta iturrien dinamika aldaturik.

2.-Tuneletan egin beharreko hondeatzearen tamaina kontuan hartuta, zakartegien inpaktua

izugarritzkoa izan daiteke: “Euskal Y” proiektuan zakartegietara bideratutako lur bolumena 16 milioi m³ dira, eta zakartegiak egiteko okupatutako azalera 518 hektarea dira Sustapen Ministerioak egindako proiektu honen “Informazio Txosten”aren arabera.

3.-Azkenik, azpimarragarria da agregatu kopuru handiak behar direla tunel horietako hormigoia osatzeko: horri dagokionez, “Y”ren eraikuntza proiektuek kilometroko 39.000 tonetan kuantifikatzen dute tuneletako hormigoietarako behar diren agregatuak (15 m³ tunel metroko; “Euskal Y”n, guztira: 4,1 milioi tona).

Lurpeko eta lurgaineko hidrologiari eragindako kalteak

Lurpeko eta lurgaineko urak ingurune fisikoaren funtsezko osagarri bat dira, eta horien babesa lehentasunezko helburu bat da, epe luzera balio estrategikoa duena. Alabaina, AHTk interes hidrogeologiko ezaguneko eremuak zeharkatzen ditu eta “Euskal Y”k, berak bakarrik, ahultasun handi eta oso handiko kalifikatutako 31 km akuifero zeharkatuko lituzke, Aramotz (Udalaitzen), Ernio eta Gasteizko unitate hidrogeologikoetan. Bereziki deigarria da “Euskal Y”ren erdigune edo muinaren eragina Udalaitz mendiaren karst garrantzi handikoan, baita Sustapen Ministerioak “Y” Nafar Korridorearekin lotzeko aztertutako ibilbideek Aralar mendian eragin dezakeen inpaktuaren larritasuna ere. Magnitude nagusi horiekin batera, ezezagunak dira era berean obrak izan lezakeen eragina interes hidrogeologiko gutxiagokotzat jotako guneeetan (Albertia mendia, Tolosa-Errenteria zatia...) eta tamaina txikikoak izan arren kasu askotan tokiko horniduraren arazoak konpontzen dituzten hainbat eta hainbat ur-puntutan.

Beraz, mendien barrunbeek biltzen dituzten akuifero eta ur emari askori kalte egingo lieke proiektuak. Bereziki, nabarmendu behar da akuifero karstikoak oso-oso zaurgarritzat hartu ohi direla, gai poluigarriak bertara sartzeko eta lurpeko uren bideetan barrena zabaltzeko duten erraztasuna dela eta; horregatik, aise kaltetu daiteke akuiferoko uraren kalitatea, bai bertan bildutakoarena, bai iturrietako urarena. Une honetan, ingurune askoren ezagupen hidrogeologikoak hain eskasak eta mugatuak izanik, ebatzi gabeko hainbat arazo daude AHTak lurpeko urei eragin diezaiekeen kalteen tamaina zehatz-mehatz aztertzea galarazten dutenak.

Lurgaineko hidrologiari eragindako kalteei gagozkiola, ibai eta erreketan gai kutsakorren isurketek eragin ditzaketen kalteez eta AHTren ibilbideak 103 kasutan errekek lubeten bidez zeharkatzen dituela ohartaritzen du “Y”-aren Ingurugiro Inpaktuararen Deklarazioak, Zadorra eta Urumea ibaien gaineko kalteak nabarmentzen ditu. Bestalde, Garraio sailaren Uren Zuzendaritzak proiektuan aurikusitako bost ubideratze eta ibilgu-aldaketen ondorioz sortuko lirakeen inpaktu larriez ohartarazi zuen. Aipatu beharra dago Abiadura Handiko Geltoki berria Astigarragako erriberan kokatzeak ekarriko lukeen Urumea ibaiaren ekosistemaren erabateko haustura: izan ere, ekintza horrek Urumea ibaiaren berezko ibaibidea eta meandroak suntsitzea eta 2.500 metrotan ubide berri bat erakitzea eskatzen du. Eusko Jaurlaritzak onartu duenez, “*Urumea ibaian proiektu osoko inpaktu handiena gertatzen da*”, eta Donostiaraino gauzatu beharreko bideratze horrek “*Martutene eta Loiolako auzoetan uholde arriskua areagotu dezake*”.

Harrobian eta ibilbidetik kanpo egiten diren beste lanen eragina

Alegia, ibilbidearen beraren lanen eraginaz gain, kontuan hartu behar da orobat nolabait esateko “lagungarriak” diren baina tamaina oso handikoak ere badiren obren eta lanen eragina, aukera gehiago baitago eragina gertatzeko zeharkako lanengatik, ibilbidetik kanpo egiten direnengatik.

Era berezian, obraren tamaina itzela eta tuneletan beharko diren hormigoi kopuru handia direla eta, ustiaketa erritmoan hazkunde handia gertatzea eta harrobi berriak zabaltzea aurreikus liteke. Izan ere, “Euskal Y”ren tuneletan sartu beharko diren 4,1 milioi tona agregatuei gaineratu egin beharko litzaieke forma-geruzarako atera beharreko beste 2 milioi tona harri (10 m³ metroko) eta 70 biaduktu (luzera, guztira, 17 km), eustorma, e.a. **“4,1 milioi tona agregatuei gaineratu egin beharko litzaieke forma-geruzarako atera beharreko beste 2 milioi tona harri (10 m³ metroko) eta 70 biaduktu”** eraikitzen bideratu beharreko hormigoia fabrikatzeko beharko diren agregatuen bolumena. Saltsa honetan sartuta, Eusko Jaurlaritzak planteatzen du, gainera, AHTren ibilbide osoak azpian eraman dezala hormigoi xafla bat, lurreko guneetan 1,05 m.koa eta 0,58 m.koa tunel eta biaduktuetan, eta hartara alde batera uzten du legar edo balasto gaineko trenbide konbentzionalaren irtenbidea.

Beste kasu batzuetan, tamaina handikoa izango da zakartegi eta makineria parkeak eta materialak tratatzeko, tunelen sarbide pistak zabaltzeko (5 m zabal eta obrak egitean zementuz estaliak, eta pista berriak, zerbitzuan asfaltatuak), obrarako eraso-aho laguntzaileak kokatzeko eta larrialdietarako galeriak eraikitzeko (segurtasun arrazoia direla medio, 1,5 km baino luzeagoak diren tunelek eskatzen dute larrialdietarako galeria bat egitea AHTren tunelaren paraleloan doana, edo bestela tunelari kanpotik lotuta egongo diren larrialdietarako galeria independenteak zultzea) erantsitako instalazioak ezartzearen eragina.

Bistan da horrek guztiak eragin itzela duela paisaian, honako hauen ondorio: zuhaitz mozketak, leherketen osteko hondatzeak, uren kutsadura eta erreken desbideratzeak, higadura eta lur emankorren galerak, kamioiak igarotzea, energia parrastatzea, gasek, hautsak, zatiki solidoek eta metal astunek eragindako kutsadura akustiko eta atmosferikoa, erreken ubideratzeak, e.a.

Beste aldetik, ez da ahaztu behar hondakin toxiko eta arriskutsuentzako hamahiru zakartegik guztira jasango dutela zuzenean “Euskal Y”ren ibilbidearen inpaktua, baita Galdakaoko lehergai fabrikaren esparruak ere, eta oraindik konpondu gabeko arazo ugarien artean beste bat sortuko dute.

AHTren zarataren eta sistema energetikoaren eragina osasunean

AHTren funtzionamenduak eragin ekologiko larriak ere ekarriko lituzke, eta horien artean, kutsadura akustikoa eta energia kostu izugarrikoa dira garrantzi gehien duten alderdiak. Proiektuetan aurreikusten diren trenak AHT motatakoak dira, 10.000 kW.eko potentzia dutenak eta 250-280 km/o edo gehiagoko abiadura hartuko dute; horrek inpaktu akustiko maila handiak eta proportzioz kanpoko energia kontsumoa ondorioztatuko ditu.

Inpaktu akustikoa

Zarataren dagokionez, “Euskal Y”ren Informazio Txostenak ohartarazten du gogortzat jo behar dela inpaktu akustikoa ibilbide osoan zehar, eta bertan kalkulatu da *“trenbidearen alboetan, 250 m.ko korridore batean 94 eta 79 dezibelio arteko mailak irits litezke”*, eta hartara maila onargarriak, *“70 dB egunez eta gauez 10dB gutxiago”* inguruan kalkulatu dituenak, gaintu. Horren haritik, Atxondoko AHTren Inpaktu Azterketan jotzen da AHTtik 200 m.ra egon litekeen eragin akustikoa 92-84 dBkoa dela, eta zarata maila osasunarentzat erabat kaltegarriak irits litezkeela, biztanleen bizi kalitatea murriztea ekartzeaz gain, gizakiaren osasunean eragin kaltegarriak izan litzaketenak (gorreritik min maila desberdinetaraino). Azpimarratu behar da halaber AHT bide azpiegitura garrantzitsuekin **“Euskal Y”ren Informazio Txostenak ohartarazten du gogortzat jo behar dela inpaktu akustikoa ibilbide osoan zehar**

gurutzatzeak eragindako gune askotan zarataren efektu biderkatzailea gertatuko litzatekeela.

Efectos	Naturaleza de los ruidos (ejemplos)	Impresión subjetiva	Nivel dBA	Posibilidad de conversación	Lugares que presentan estos niveles
Pérdida de capacidad auditiva	Tubo reactor	Dolor sordera	130	Imposible	Pista aeropuerto Talleres extremadamente ruidosos
	Perforador neumático de obras	Ruido insoportable	120		
	Bocina de coche (a 10 m)	Doloroso	110		
Sordera	Motos sin silenciador	Ruido muy penoso	100	Gritando	Disc-jockey Talleres ruidosos Discotecas Interior Pub
	Grito (a 3 m)		100		
Diferentes grados de molestias	Niños jugando		90	Difícil	Talleres normales Interior bar
		80			
Disconfort	Extractor de humos (a 1 m)	Ambiente soportable	70	Hablando fuerte	Tráfico urbano intenso Sala con TV Oficinas mecanografía
	Lavadora		60		
	Despertador		60		
	Ronquidos	50	Tráfico urbano bajo Apartamento ruidoso		
	40				
Grado de confort	Roce de ropa	Ruido normal	30	Voz normal	Parques y jardines Biblioteca Aulas escolares
	Mascar chicle				
	Frigorífico (a 1 m)	Silencio	20	Voz baja	Estudio de grabación Laboratorio acústica
	Reloj pulsera				
	Vuelo de un mosquito (a 2 m)				

NIVELES DE RUIDO RECOMENDADOS DURANTE EL DÍA (dBA)			
Sensibilidad	Industrias	Carreteras	Ferrocarriles
Zonas de especial sensibilidad	55	60	55
Zonas residenciales	60	65	70

NIVELES DE RUIDO RECOMENDADOS DURANTE LA NOCHE (dBA)			
Sensibilidad	Industrias	Carreteras	Ferrocarriles
Zonas de especial sensibilidad	45	50	45
Zonas residenciales	50	55	60

Inpaktu elektromagnetikoak

Bestalde, ez da hitz egiten Abiadura Handiko lineek sortutako alor elektromagnetikoek osasunean duten eraginaz, elektrifikazio sistema 25.000 V. etara eta korrante aldizkatzailerara (50 Hz) dimentsionatzean AHTren potentzia garaiek eskatzen dituzten energia elektriko kopuru oso handiak hornitu ahal izateko. Zenbait teknologiak, hala nola Goi Tentsioko elektrizitate garraiorako kableak, baita Abiadura Handiko lineek ere, sortutako alor elektromagnetikoen eragina ikerketa askoren gai izan da, segurtasuna dagoelako ez dela osasunarentzat kaltegabea. Alor elektromagnetikoen eragina hartzen duten korridoreen zabalera 200 eta 800 artean egoten da, eta hor ikusten da espazioaren eta eragindako biztanleen garrantzia. Ondorioen artean daude minbiziak eta leuzemiak, eta sistema immunologikoa eta hormona eta proteina ekoizpena aldatzea; gainera, alergiak eragiten dituzte, eta egoera “hiperenergetiko”ei dagozkien beste zenbait eritasun ere, giroa energiaz saturatuta dagoelako.

“ez da hitz egiten Abiadura Handiko lineek sortutako alor elektromagnetikoek osasunean duten eraginaz”

Abiadura Handia kutsagarria da

Azkenik, Abiadura Handiak energia kopuru handiak kontsumitzen ditu eta kutsadura kostu itzelak sortzen ditu, zentral termiko eta nuklearretan egindako energia ekoizpenetik eratorriak. Areago, azterketa askok ohartarazten dute AHT energia asko zurruputzen duen garraio bidea dela, energia kontsumoa esponentzialki hazten delako, abiaduraren hiruz berretzen baita:

“AHT energia asko zurruputzen duen garraio bidea da”

-MOPTMAk (egungo Sustapen Ministerioa) eskatutako “Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España” izeneko txostenean, gatzigatzen da: *“AVE eta hegazkina dira energia gehien kontsumitzen duten garraio bide kolektiboak (...) AVEk bigarren lekua okupatzen du energia kontsumo globalari dagokionez, eta distantzia oso handira dago lurreko gainerako garraio bide kolektiboetatik. Izan ere, AVEk dakarren energia kontsumoa hegazkin batek sortzen duenaren ehuneko 13 txikiagoa da bakarrik”.*

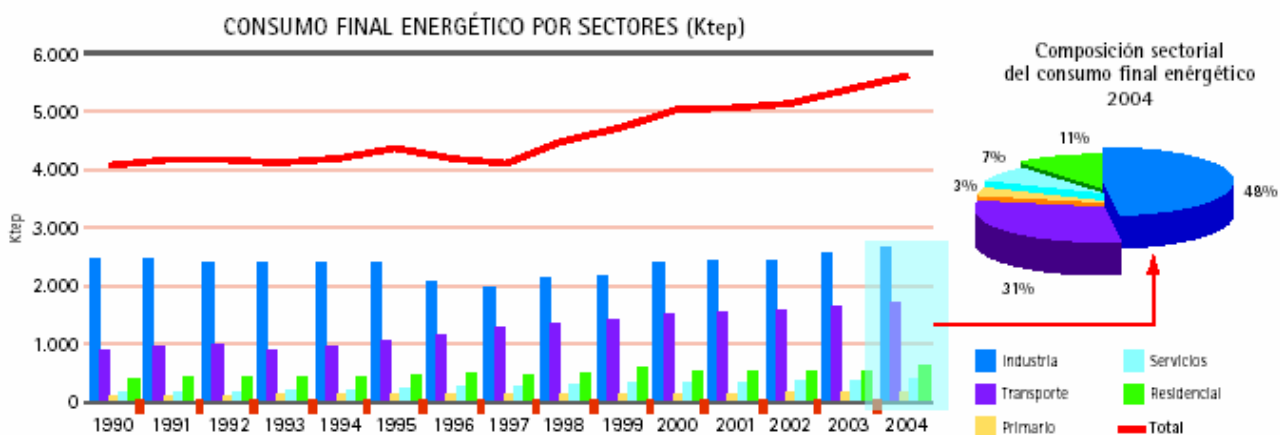
-Ingeniaritza, Soziologia eta Politikan Doktore eta Alemaniako Ikerkuntza Ekologikorako Elkartearen kide fundatzaile Wolfgang Zangl-ek, bere aldetik, honako erlazio konparatiboa ezartzen du bidaiari/100 km energia kontsumo terminoetan hegazkinaren, AHTren eta autoaren artean: hegazkina (%60 beteta): 7,9 litro gasolina; AHT (%50 beteta batez beste): 5'8 litro gasolina; autoa (1,6 bidaiarirekin): 5-6 litro gasolina (“ICE: Die Geister Bahn”, 1993).

-MTCCren (egungo Sustapen Ministerioa) Azterketetarako Azpizuzendaritza Nagusiaren lan batean ezartzen da 1.000 Km baino luzeagoak diren distantzietan (Europako iparralderantz Euskal Herritik abiatzen diren edo pasatzen diren bidaien kasua) bidaiari/km kontsumoaren erlazioa AHTren eta hegazkinaren artean 1/1 izatera irits litekeela (Revista del MTTC, 1989ko iraila-urria).

-Madril eta Sevilla arteko AVEk, abiadura gorenean 300 km/o zirkulatzen duena, 8.800 kWko potentzia eta 329 plaza dituena, 25.000 herritarren etxeko kontsumoak adina elektrizitate xahutzen du (Madril-Valladolid AVEren aurkako plataformak emandako datua, 1999).

Beraz, azterketa horien arabera, AHTren energia kontsumoa bidaiari/km auto batena bezalakoa da, eta distantzia luzeetan hegazkin batena bezalakoa. Ondorioz, ohartarazten da AHT

justifikazioa izan litekeela etorkizunean zentral termiko proiektuak gauzatzeko, eta horrek kutsadura areagotzea ekarriko luke, aldaketa klimatikoa eragiten duten substantzia kaltegarriak eskala globalean igortzeagatik (adibide gisa, Zornotzako zentral termikoak gutxi gorabehera 2,3 milioi CO₂ tona igortzen ditu, eta horiek 4,5 milioi CO₂ tonetara igotzen dira Castejoneko termikoetan). Gertaera larria da hori, are gehiago EBko euro-zonaldearekin alderatuta eraginkortasun energetiko oso eskaseko herrialdea garenean. 2004 urtean EAEn gastaturiko energia finalaren kopurua 5.574 ktep (petrolio kilotoneladaren baliokidea) izan zen, eta energia kontsumo horren eragile nagusiak industria (%48) eta garraioa (%31) izan ziren hurrenez hurren.



sektorekako energia kontsumo finala

Gauzak horrela, urtetik urtera kutsadura atmosféricoaren gorakada egiaztatzen da EAEko ingurumenaren egoerari buruzko txostenetan:

Número de días con calidad del aire mala o muy mala por zonas

ZONIFICACIÓN DE LA CAPV	2001	2002	2003	2004
Ribera	4	0	0	1
Kostaldea	0	0	3	2
Donostialdea	1	2	10	20
Goierri	3	2	13	26
Deba Ibaizabal	6	4	19	22
Alto Nervión Encartaciones	2	3	5	3
Llanada Alavesa	2	6	14	12
Bajo Nervión	5	4	15	10
Media de días	2,9	2,6	9,9	12

Airearen kutsadura maila altua eta oso altua antzemandako egunen kopurua eskualdeka

2004 urtean osasunarentzat kaltegarritzat ematen diren aireko partikulen eguneko batazbesteko maila 35 aldiz baino gehiagotan gainditu dituzten udalerriak ugariak dira: Alonsotegi, Zornotza, Barakaldo, Basauri, Bilbo, Durango, Erandio, Portugalete, Zierbena, Beasain, Donostia, Eibar, Lezo, Arrasate eta Orereta. Kasu askotan udalerrri hauek AHTren egitasmoak ere kaltetuak lirateke, bestalde.

Bien bitartean, Eusko Jaurlaritzak AHTren CO₂ igorpen zifra harrigarriro apalak ematen baditu, hori da bere kontuak Frantziako TGVrenei dagozkielako, eta bertan energiaren %75 jatorri nuklearrekoa da. Kasu honetan, energia atomikoaren arriskuak kontuan hartzeak dezentean areagotuko lituzke TGVren kostu ekologikoak.

“Inpaktu horiek, hortaz, ez dira ikusten, baina herritarrek zuzenean sumatuko dituztenek adina garrantzi dute”

Inpaktu horiek, hortaz, ez dira ikusten, baina herritarrek zuzenean sumatuko dituztenek adina garrantzi dute: organismoak alor elektromagnetikoen eragina jasateak, aire kutsatuak, zaratak eta tentsio fisiko zein psikologikoen beste zenbait iturrik erritmo biologikoa aldatu eta estresa potentziatzen dute, eta ondoren eritasuna dator.

2.-AHTren INPAKTUA GIZARTE EREDUAN

AHTren inguruko eztabaida ez da garraiora mugatu behar, eta gizarte ereduaren gaineko eztabaida zabalago baten barruan aztertu behar da. Ikuspegi horretatik, esan beharra dago AHTk ingurumenean eraso basatia eragiteaz gain, lurralde alorrean, alor sozio-ekonomikoan eta kulturean ere eragin ikaragarria dakarrela.

AHTk lurralde eredu metropolizatua sendotzen du

AHT eta garraio azpiegitura handiak faktore erabakigarriak dira lurralde ereduaren, eta, beraz, gizarte ereduaren garapenean. Euskal esparruko lurralde antolaketa ikuspegi batetik ikusita, AHTren proiektua ezin txarragoa da. Nabarmena da ez dela egokia gure herriaren dimentsio eta lurralde egiturarako.

Lurralde desoreka larriak

Bereziki larria da Abiadura Handiko trena ezartzeak dakarren Euskal Herriaren barnealdeko lurralde ereduaren haustura. Izan ere, AHTk hiriburuen arteko lotura azkarra bakarrik aurreikusten du, eta horren mendean geratzen da itzelezko ingurumen inpaktua eta euskarri fisiko hutsa izango diren herri eta eskualdeen arteko trenbidezko inkomunikazioa. Barnealdeko eskualdeek epe ertain eta luzean jasango dituzte hiriburuetaranzko lurralde desoreka horren ondorioak, AHT

“Barnealdeko eskualdeek epe ertain eta luzean jasango dituzte hiriburuetaranzko lurralde desoreka horren ondorioak”

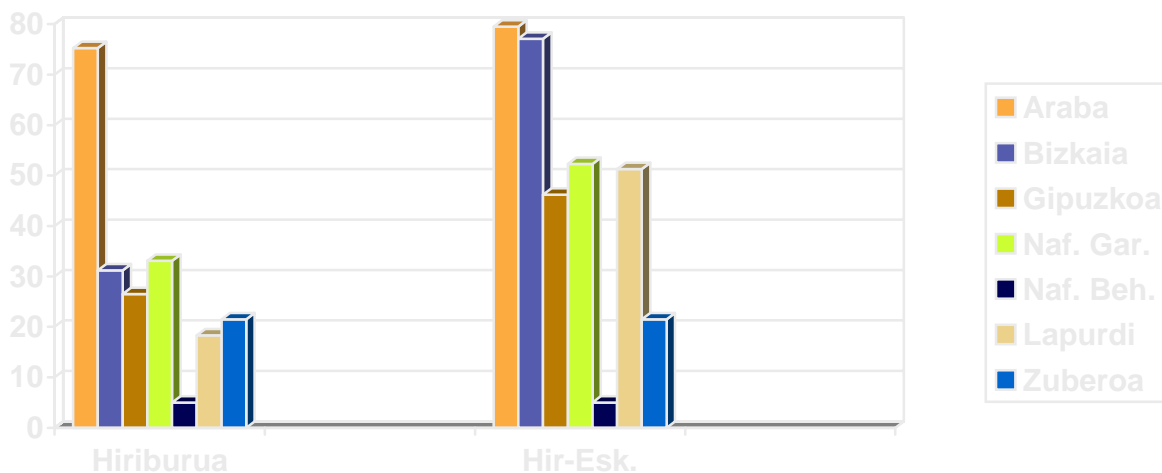
funtzionatzen jartzeak areagotu egingo dituenak hiriburu horien premien arabera bakarrik diseinatuta dagoelako, desberdintasunak are gehiago areagotuz eta azpimarratuz. Eztabaida ugari sortu dituen proiektu honen defendatzaileek ahaztu egiten dute, gainera, Euskal Herriaren barnealdea “kapital sozial” handiko

gunea dela; alegia, baliabide eta harreman sareak, sare sozialak eta ekonomikoak garrantzizkoak dituela. Horrelako egoera sozial batean, lurralde horren gainean eskualde horiei inolako abantailarik eskaintzen ez dien inpaktu handiko azpiegitura bat inposatzen –hitzez hitz, gainjartzen- saiatzeko gatazka sozial handiak ekarriko ditu –ekartzen ari da jada- zalantzarik gabe.

Ezbairik gabe, AHTren bidez konurbazio handitan zentralizatu eta polarizatutako lurralde eredu baten alde egiten da apustu, eta hiriburuak beren inguruan dagozkien lurraldeen jardura ekonomiko eta sozialen kontzentrazio gero eta handiagoa metatzeko joera dute. Espainiar Gobernuaren Plan de Infraestructuras delakoak berak (PEIT) ohartarazten du: *“Prestazio handiko azpiegiturak beren sarbideak nodo gutxi batzuetara murrizten dituzte eta, hartara, lurralde duala eratzen dute (...) abiadura handiak erraztu egin du jardura ekonomikoaren kontzentrazio eta zentralizazioa hirigune handi gutxi batzuetan, eta horrek indar gutxiagoko guneak ahultzea ekartzen du, gune nagusien mesedetan”*. Beharbada beste ezein jardueratan ez da horren nabarmena inbertsioen kontzentrazio izugarria, eta horiek jardura ekonomikoa gune metropolitarran zentralizazio gero eta handiagoa jotzen dute. Bidaiari-trenentzako “Euskal Y”ren geltokiak Gasteiz, Bilbo, Donostia/Astigarraga eta Irunen daude aurreikusita. Beste nodoa AHTren Nafar Korridorearen Iruñeko (Zizur eta Etxabakoitz artean) geltokia izango litzateke, eta hirigintzako operazio erraldoi bat izango luke lagun.

Euskal lurralde populatuenean hiria zabaltzeko prozesu handia gertatzen ari da: hiria gero eta lur gehiago okupatzen ari da, eta hiriko bizimodua gure geografiako gero eta txoko gehiago ari da zabaltzen. Ascher urbanistak “metapolizazio” esan dion prozesu horretan, nekazaritza jiteko uharteak gera daitezke gero eta metropolitarragoa den itsaso batean, edo hobeto esanda, itsaso metropolitarran. Askoz modu kritikoagoan, Naredo ekonomistak fenomeno metropolitarraren

hedapenaz hitz egiten du, organismo bizi baten kantzerraren metastasiekin alderatuz. Jasangaiztasuna, iraunkortasunik eza gero eta azalera handiagoak kolonizatzen ari da eta, gainera, inguru periferikoak kondentatzen ditu baliabideak erazteko gune izatera (harrobiak), hondakin biltegiak izatera (industri zabortegeiak, industria kutsatzaileak) edo natura kontsumorako ikuskizun bihurtzera (parke naturalak edo parte tematikoak).



Populazioaren egungo banaketa

Ondoko grafikoan Euskal Herriko populazioaren egungo banaketa ikus dezakegu: ezkerretan herrialde bakoitzean hiriburuan bizi den biztanleen portzentaia ikusten da, eta eskubitan hiriburuko eskualdean bizi dena (Bilbo Handia, Gasteiz, Iruñerria, Donostialdea, Baiona-Miarritze-Angelu). Aipagarria da Bizkaian eta Araban populazioaren %80 hiriburuko eskualdean bizi dela, eta Nafarroa Garaian eta Lapurdin %50 baino handiagoa dela kopuru hori.

AHTk lurraldearen ikuspegi berri bat inposatzen du: “euskal megahiria”

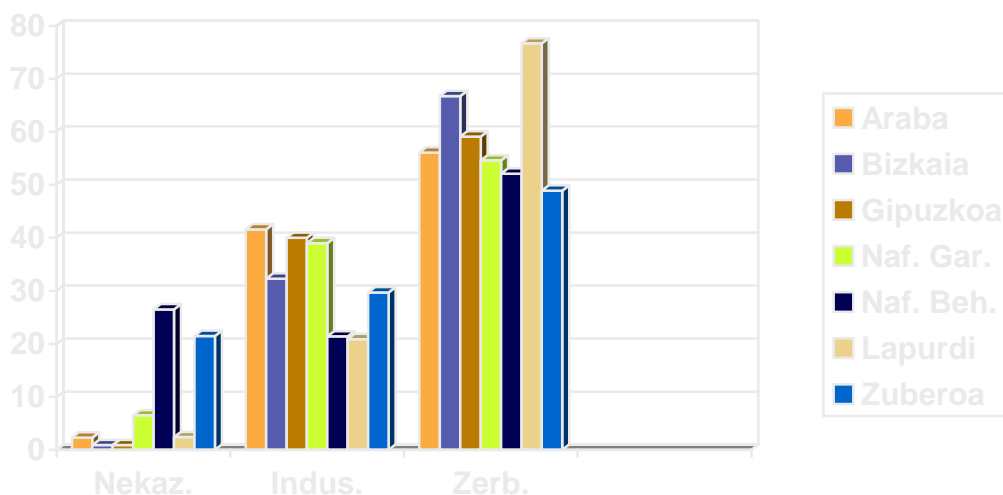
Horren haritik, AHTk areagotu egingo du kontzentrazioa eta aglomerazioa gune makroubano handietan, eta horrek hiri sistemaren eboluziora eramango du, metropoliek gero eta gehiago menderatutako sistemara. Adibidez, “Nafarroako Lurralde Estrategia” delakoak aurreikusten du 25 urte barru nafar herritarren %65 Iruñea eskualdean bizitzea; aldi berean, EAeko Lurralde Antolaketarako Ildo Nagusiek diotenez, *“hiriburuak abiadura handiko trenez elkarrekin lotzea bulkada handi bat da Euskal Herria hiri-nodo handi baten moduan era dadin Europako hiri-sistemaren barruan”*. Laburbilduta, lurralde ereduan AHTren eragina deskribatzeko modu ezin hobea dela Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos-Urbanistas delakoaren lehendakariaren hitzak erreproduzitzea: *“Euskal Megahiria: Pentsa al liteke Euskal Herria etorkizun ez oso urrun batean “eskualdez gaindiko” megahiri baten modura? Hori da azken batean erronka handia, trenbidezko abiadura handiaren bereizgarri handia: aukera ematen duela megapolis bihurtzeko, baita eskualdez gaindikoak diren lurraldeak ere, bata bestetik ehunka kilometrora dauden lurralde edo hiriak, jada Japonian gertatzen ari den bezala. Bizkaiko Golkoa Chicagoko Badia bezalakoa izango litzateke...”*

Egia esan, Euskal Herria metropolizatzeko joerak ez dira beste ezein planteamendutan AHTren proiektuan bezain nabarmen agertzen. Kasu guztietan hazkunde erraldoi eta neurritz kanpokoa izaten da helburua, eta kosta ahala kostako urbanizatzea sustatzen du, mugarik gabeko hazkunde izango delakoan. Eta, azken batean, lurralde eredu espazio-irensle bat sortzen du, kalte larriak eragiten dizkiena nola kolektibitateari –prozesu espekulatibo erraldoiak ahalbidetzen baititu– hala landa inguruneari eta lurraldearen natur aberastasunari.

Lurralde eredu honen eragin izugarri kaltegarria landa- nekazal inguruetan

Hondo-irudia hau izanik, azken hamarkadetan gertatu den nekazal lurren galera itzela haur-jolas moduan utziko duen etorkizuna iragartzen duen panorama iluna begiztatzen hasi gara. Lurralde eredu hau ez da gai landa espazioak eta nekazal erabilerak txertatu eta kontserbatzeko, eta hori landa munduaren eta gizartearentzat dituen eragin onuragarrien aitorpenik ezaren ondorioa da. AHTk eta gainerako azpiegiturek eragindako nekazal lurren galera handiak, eta horrekin batera eragingo duten hiri hazkundeak (askoz handiagoa, noski) eta nekazal-elikadura industriaren zerbitzuan gertatuko den abeltzaintzaren eta nekazaritzaren industrializazio eta biziagotzeak desagerpenera eramango dute lurrari lotutako eta baserriaren inguruan egituratutako nekazal sektorea. Izan ere, Eusko Jaurlaritzaren plana “ustiapenak berregituratzean” eta “agroaldeak” (“nekazal poligono” berriak) sustatzean datza. Xede horretarako sortu du “Lurranek” izeneko bulegoa, hasieran “*lur bitartekaritzarako zentro*” moduan aurkeztu zena, nekazari gazteei lurra eskura jartzeko (horretarako Europar Batasunaren dirulaguntzak izan zituen), eta “Euskal Y”k eragindako lurren kudeaketa eta desjabetze zentro bilakatu da. Eusko Jaurlaritzaren hasierako planek aurreikusten zuten AHTren alboetan bost kilometrorainoko zerrendetan jardutea; hartara, 207.000 hektarea lur, zer eta EA Eren lurraldearen %33, gertatuko liriteke eraginda.

Ondorioak larriak dira nekazaritza iharduerak jada bizi duen deuseztapenari begiratzen badiogu:



Iharduera sektoreak

AHTak egungo garraio sistemaren ezin iraunekoasuna areagotzen du

AHTren proiektuak kostu ekonomiko, sozial eta ingurumen alorreko handia ekarriko dio euskal gizarteari, eta ez dago zilegitasun izpirik ere hori zuzitzeko garraio arazoak konpontzearen ikuspegitik. Alderantziz, begien bistakoa da AHTrekin panoraman begiztatzen den garraio sektore gairantsionatu eta hipertrofiatu baten irudia areagotu egiten dela etorkizunera begira. Izan ere, sektorean dauden eraikuntza eta ustiapen kostuak proportzioz kanpokoak dira, gero eta baliabide ekonomiko gehiago zurruputzen dituzte, beste jarduera sektore batzuek edo are beste gizarte premia batzuek ere larderiaz eskatzen dituztenak. AHTk ingurumen inpaktu handia ekarriko luke, egun dagoen beste ezein azpiegiturarenak murriztea ahalbidetuko ez lukeena, eta egungo bide sarea zirkulazio kolapsora kondentatuko luke.

AHTk ez du laguntzen bidaiarientzako garraio publikoaren arazoak konpontzen

Eusko Jaurlaritzak emandako mugikortasun datuen arabera, “Euskal Y”k apenas bereganatuko lituzke egunero EAEn egiten diren joan-etorri motorizatuen %0,15 (kalkulatzen du AHTk hiru hiriburuen arteko 6.000 joan-etorri beregana litzakeela egunean, eta beste 2.000 eragin, hau da, egunean guztira 8.000 bidaiari garraiatu); aitzitik, eskualdeen arteko lekualdatzeak kanpoan geratuko liriateke, nahiz herritarren eguneroko mugimendu motorizatuen %97 horiexek izan. Beraz, ia ez lioke aurre egingo errepidezko garraioaren hazkunde ikusgarriari eta bide sarea zirkulazio kolapsora kondenatuko luke.

“AHT-ak ez lioke aurre egingo errepidezko garraioaren hazkunde ikusgarriari eta bide sarea zirkulazio kolapsora kondenatuko luke”

Gainera, komeni da azpimarratzea euskal hiriburuak ongi lotzen dituela autobus zerbitzu on batek, eta gaur egun Bilbo, Donostia eta Gasteiz arteko mugikortasuna erdizka banatzen dela ibilgailu pribatuaren (%49) eta garraio kolektiboaren (%51) artean. Ikusten da, horrenbestez, AHTk ez lukeela lagunduko garraio publikoan dauden komunikazio arazoak konpontzen, eta gainera aipatu arazoak dituzten eskualdeetako askok bizi kalitatearen galera nabarmena nozituko luketela AHTren eraikuntzak ekarriko duen ingurumen degradazioa dela eta.

Horrenbestez, AHTk ez du egoera hori konponduko, aitzitik, zenbait jarduera ekonomiko egunez zentro metropolitarretan kontzentratzea ekarriko du, baina biztanleak aldirietako bizitokietara bidaltzen jarraituko du, gero eta urrutiago, eta askotan automobil pribatua masiboki erabiltzera kondenatuta, garraio publikoaren alternatiba bideragarririk gabe, gaur egun gertatzen den bezala.

AHTk ez luke lagunduko ere kamioien igarotzeak dakartzan pilaketa arazoak murrizten

AHTk ez luke lagunduko errepideetako pilaketak kentzen –hori da Eusko Jaurlaritzaren argudio faltsua proiektuak gizartearen babesa lortu dezan bere ahaleginean-, kamioi fluxuaren parte esanguratsu bat bereganatzeko gai ere izango ez litzatekeelako. Izan ere, Eusko Jaurlaritzaren aurreikuspenek eguneko 1.000 trailer garraiatuko direla diote Gasteiz eta Lille (Frantziako iparra) artean “*Trenbide Autopista*” zerbitzua (kamioiak trenez garraiatzea) abiarazten denean. Datu partzial horren fetixismoaz, esaten digu AHTk 1.000 kamioi “kenduko” lituzkeela errepideetatik; baina gaur egun 10.000 kamioitik gora zeharkatzen dute egunero Iruneko muga, eta egungo hazkunde erritmoari jarraituta (urteko %13), errepidezko garraioak hazten jarraituko luke 7 urte barru 20.000 kamioitara iritsi arte. Hartara, “Trenbide Autopista”ren eragina errepidezko garraioan ia hautemanezina izango litzateke, apenas bereganatu ahal izango bailuke egun urte batetik bestera gertatzen ari den nazioarteko kamioien hazkundera. Gainera, SNCF oso zuhur dabil oraindik, eta 2013rako 300 kamioien garraioa besterik ez du aurreikusten; zenbait enpresa suitzarrek egindako aditu-txostenaren ondorioa da mota horretako zerbitzurik ez dela existitzen Europan, eta bideragarritasun komertziala ez dagoela ziurtatuta.

Azkenik, Frantziako Gobernuak Bordele-Irun TGV proiektuaren inguruko Jendaurreko Eztabaidara aurkeztutako dokumentuan (RSF – Réseau Ferré de France) irakurri dugu: “*mugan barrena salgaien trenbidezko garraioaren hazkundera oso lotuta dago egun Espainian dagoen trenbide sarea europar zabalera aldatzeari*”. Hori kontraesanean dago Eusko Jaurlaritza zabaltzen ari den ikuspegiarekin, eta erakusten du salgaien garraioari dagokionez dena oso ilun dagoela.

Eredu intrintsekoki eutsiezina

Edozein kasutan, eredia intrintsekoki eutsiezina da, bertan garraioa maila guztietan areagotzea sustatzen delako eta datozen urteetan garraioaren gizarte, ingurumen eta ekonomia alorreko eraginek larritzen jarraituko dutelako.

Azken hamarkadetan gero eta nabarmenago geratzen ari da garraioaren mugarik gabeko hazkundera gaur egungo kapitalismoaren garapenak ekarritako oinarritzko arazoetako bat dela. Ez da bakarrik Europar Batasunaren azterketek ohartarazten ari direla mugikortasunaren hazkundera onura baino kalte gehiago sortzen ari dela gizarte, ingurumen eta are ekonomia esparruetan ere; horretaz gain, EAEn egindako ikerketek garraioak lurralde honetan duen egoeraren larritasun berezia azpimarratzen dute, garraio politika hipertrofiatu baten ondorioa bera: izan ere, azpiegituren hedatzeak suntsitu duen azalera portzentajea europar batez bestekoaren bikoitza baino gehiago da, salgaien garraioa europar batez bestekoaren erritmo hirukoitzean hazten ari da, eta garraio sektoreko berotegi efektuko gasen igorpenak bikoiztu egin dira 1990etik hona; horrek mugikortasun motorizatuak izan duen progresio basatia adierazten du. Hala ere, egoera horren aurrean, garraioa murrizteko politikak gauzatu beharrea, botere ekonomikoek eta haien ordezkari politikoek xaxatzen jarraitzen dute. Horixe da “Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne-San Sebastián” delakoak igortzen duen mezua: *“Salgaien fluxua areagotzea nahi dugu, eta igarotze fluxu horietatik lortzen den balio erantsia ateratzen eta areagotzen jarraitu nahi dugu”*.

Testuinguru horretan eraiki nahi da “Euskal Y”, eta salgaien trenbidezko garraioa beharbada hazi egingo da, baina aldi berean are gehiago hasiko da errepidezkoa, kamioien bidez. Halaxe da, AHT eta haren alboan doazen proiektuek –hala nola “Supersur” autopista, Jaizkibeleko Superportua, Pirinioetan zeharreko nafar autobidea, aireportuen zabaltzea eta plataforma logistikoaren garapen handia (Eusko Jaurlaritzak planteatzen du 2.800 hektarea okupatzea garraio poligonoak ezartzeko)- azpiegitura plan erraldoi bat eratzen dute, helburu duena salgaien nazioarteko garraio bolumenak errepide, trenbide eta itsas sareen bidez areagotzea. Garraio sailburu-ohi A. Amannen arabera, *“trenbideek, errepideek eta terminalek kontinente alorreko garraio plataforma erraldoi bihurtuko dute Euskadi”*. Aurrean dugu apustu garbi bat Euskal Herria Europako garraio hazkunderik handienetakoa bat kontzentratuko den gune bihurtzearen alde, horrek ekologian, ekonomian eta lurraldean eragingo diren inpaktu larriak alde batera utzita.

AHT kapitalismo basatienari datxekion eredu desarrollista eta xahutzailearen arabera da

Kapitalismoak globalizazio neoliberalerako egungo fasean bere egin duen garapen ereduaren adibide paradigmaticoa da AHT; halako ereduaren teulakatzeko sakon bat dago urbanizatzeko prozesuen, produkzio eta kontsumo ereduaren, Hegoko herrialdeen mendetasunaren eta garraio ereduaren artean.

AHT herri honetan inoiz proiektatu den azpiegitura handiena eta garestiena da

AHTk diru publiko gastu itzelezkoa dakar, Hego Euskal Herrian 9.000 milioi euro ingurukoa, gizarte, ekonomia edo kultura esparruko beste lehentasun urgente eta atzeraezinen kaltetan. Izan ere, “Euskal Y”ren aurrekontu ofiziala, portu, hiriburu eta geltokietarako sarbideak kontuan hartu gabe, 4.200 eurokoa bada ere, obraren azken kostua 6.000 eurotara igo liteke (bilioi 1 pezeta), alegia, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza Sailaren 24 urteko aurrekontua, Kultura Sailaren 25 urtekoa, Nekazaritza, Arrantza eta Elikadura Sailaren 40 urtekoa, eta Ingurumen eta Lurralde

“proiektuen exekuzio kostu erreala aurrekontuetan kalkulaturakoa baino %20 gehiago izaten da”

Antolaketa Sailaren 54 urtekoa. Baiki, proiektuen exekuzio kostu erreala aurrekontuetan kalkulaturakoa baino %20 gehiago izaten da eskuarki, eta kontuan hartu behar dira orobat beste zenbait faktore, hala nola petrolioaren eta altzairuaren prezio igoerak eta eskulanaren garestitzea. Ez alferrik, Réseau Ferré de France-ren txostenak (frantziar Gobernuarena) “Euskal Y”rentzat kilometroko 30 milioi euroko kostua jotzen du (5.000 milioi pezeta zahar), eta Lapurdin egin nahi den TGV linea berriarentzat 22 eta 27 arteko milioi eurokoa jotzen du.

AHT garraio sistema garestia, elitista eta ustiapen kostu handienak dituen da

Azpimarratu beharreko beste kontu bat da biztanle gehienak biltzen dituen sektore bat baztertuta geratuko dela abian jartzen bada trenbidezko garraio sistema berez garestia eta argi eta garbi erosteko ahalmen gehien duten herritarren segmentura bideratua. Eusko Jaurlaritzak txartelaren prezioa zein izango den ez dakiela dioten arren, kontua da haren trenbide plana bidaiarien garraioarengatik diru-sarrera hipotesi batean oinarritzen dela, 18 eta 25 euro artekoa Donostia-Bilbo bidaiarako (datua “PTS Ferroviario” delakotik dago aterata; bertan eskuartearen hipotesia da 17 eta 25 pezeta/bidaiari-kilometro, 1996ko preziotan, BEZik gabeko tarifa). Gainera, ohartarazten du prezio horiek “Euskal Y”ren bitartez “*erregio*” zerbitzuak emango lituzketen Talgoen kostuei dagozkiela, eta erantsi kostuak “*askoz handiagoak direla abiadura handiko trenen kasuan*” ibilbide luzekoak direnean.

Edozeinetara ere, apustu indartsu baten aurrean gaude, trenbide eredia errotik aldatzearen aldekoa, herritar gehien irisgarritasunaren eta erabilgarritasunaren kaltetan, zeina trenaren ezaugarrietako bat baitzen, neurrizko prezioko zerbitzu publiko moduan ulertua, denek eskura izango dutela eta izaera sozial birbanatzailea izango duela bermatzeko. Europar Batzordearentzat “*trenbide enpresa mota berri baten premia dago, guztiaren gainera negoziatzea izan behar duena*”. Hau da, lehia ekonomikoaren arauak lotutako trenbide bat, komunitatearen interesentzat arrotza, beste edozeren gainera Zerbitzu Publikoa dela eta izan behar duela ahaztuta, eta horren ondorioz 2010etik aurrera zerbitzuaren pribatizazioa gertatuko da.

Hori guztia kontuan hartuta, AHTk berriro ere sakrifikatuko du trenak garraio bide ekonomiko, sozial eta ingurumenarekiko begirunea duena izateko aukera. Madril-Sevilla AVEren neurri kanpoko ustiapen kostuek erakutsi zuten eskaintzen diren garraio bideen artean AHT plaza/km kostu ekonomiko gehiena duena dela, eta honako konparazioa egin zen garraio bide desberdinen artean: autobusa, 3,9 pta/plaza-km; ibilbide luzeko tren konbentzionala: 6,9; autoa: 9,1; hegazkina: 11,5; AVE: 22,6 pta/plaza-km (“Hacia una Reconversión Ecológica del Transporte en España”, 1993).

“Madril-Sevilla AVEren neurri kanpoko ustiapen kostuek erakutsi zuten eskaintzen diren garraio bideen artean AHT plaza/km kostu ekonomiko gehiena duena dela”

AHTk ustiapen komertzial defizitarioa izango luke

Prezioak altuak izan arren, garrantzitsua da azpimarratzea AHTk ustiapen komertzial defizitarioa izango lukeela. Alegia, ez bakarrik ez dela eraikuntza kostu itzelak amortizatzeko gai izango, baizik eta zerbitzuaren ustiapen kostuak ere ez lituzkeela estaliko, eta horrenbestez funtzionamendurako etengabeko finantzaketa publikoa beharko luke. Izan ere:

-Sustapen Ministerioaren arabera “Euskal Y”ren batez besteko errentagarritasun soziala %2,41 da, inbertsio publikoari eskatu behar zaion gutxieneko %6tik oso urrun dago; baina gainera ohartarazten du “*finantz emaitzak negatiboak dira eszenategi guztietan eta ustiapen hipotesi guztietan*”.

-Era berean, Eusko Jaurlaritzaren trenbide alorreko Lurralde Plan Sektorialaren azterketa ekonomiko-finantzarioaren emaitzek azpimarratzen dute: *“Euskal Herriko Trenbide Sare Berriaren ustiatzailearentzako diru-sarrerak ez dira handiak izango (...) “Y”ren ustiaketak sortutako etekinen %76 Euskal Herrikan kanpo dauden abiadura handiko beste linea batzuen kudeatzaileentzat izango dira; Euskal Herri barruan sortuko diren diru-sarrerak, aldiz, %24 jotzen dira”*.

-Ildo horretantxe, Europar Batzordearen agiriekin ohartarazten dute Gasteiz-Dax AHTk errentagarritasun finantzario tasarik apalena duela 1994ko lehentasunezko Zerrendan sartu ziren Europar Zeharreko Sare proiektu guztien artean; horrenbestez, justifikazio bakarria *“gainerako saretik sortuko liratekeen etekinak”* izango litzateke.

Horrek frogatzen du “Euskal Y”ren neurritz kanpoko inbertsioek ez dutela inolako zentzurik euskal esparruko ikuspegi batetik: hau da, gertatzen da Abiadura Handiko garraioak etekinak sortzen dituela azpiegiturak ezarrita dauden geografia zehatzetik haratago, “sare efektua” delakoaren ondorioz.

Gisa honetako proiektuen porrotaren adibideak ere ez dira falta. Mantxako Kanala zeharkatzen duen Eurotuneleko garraioak oso urruti egoten jarraitzen du hasierako aurreikuspenetatik, eta partzuergoa porrotera joan da, nahiz eta Europako bi hiri jendeztatuenak lotu.

AHTk eragin erregresiboa izango luke errenta banaketan eta gastu sozialean

Horren haritik, AHTk areagotu egingo litzuke desberdintasun sozialak, eta eragin erregresiboa izango luke errenta banaketan, hain garestia izango litzatekeelako, non diru gehien duten klaseek bakarrik erabili ahal izango bailukete maiztasunez; eta hala ere dirulaguntzak hartu beharko litzuzke, eta hartara larriagotu EAEn gizarte prestazioetarako gastuaren beherakada, azken urteotan jaisten joan baita eta Europako apalenetako bat da, Kontseilu Ekonomiko eta Sozialak egindako txosten baten arabera. Izan ere, 2003 urtean EB mailan gizarte babeserako BPGaren %28 zuzendu ziren artean, EAEn kopuru hori %19'2 eta Nafarroan %19 izan zen, Espainiako %19'7-aren azpitik. Halaber, biztanle bakoitzeko gastuaren batzbestekoa EB mailan = 100 hartzen badugu, Hegoaldean=72 izan zen.

“AHTk areagotu egingo litzuke desberdintasun sozialak, eta eragin erregresiboa izango luke errenta banaketan, hain garestia izango litzatekeelako, non diru gehien duten klaseek bakarrik erabili ahal izango bailukete; eta hala ere dirulaguntzak hartu beharko litzuzke”

Dirutza horrekin herritar guztientzako kalitatezko garraio publiko bat finantza liteke, bai erantzun ere hezkuntzan, osasunean eta etxebizitzan dauden beste premia sozialei, eta gizartearen bestelako premietara edo tokiko garapenerako proiektuetara bideratu. Pobrezia eta desberdinkeria sozialen inguruan Eusko Jaurlaritzako Justizia, Enplegu eta Gizarte Segurantzaren sailak eginiko inkestaren arabera, 2004 urtean 45.804 etxebizitzetan eta 100.000 bizilagun inguruk (hau da, biztanleriaren %5'2-ak) pobrezia arazo larriak bizi zituzten EAEn. Bestalde, 412.963 pertsona (biztanleen %20 beraz) ongizatea galtzeko arriskuan zegoen, inkesta horren arabera.

AHTak industria deslokalizatzen lagunduko du

Normalean, enpresek beren inbertsioak eta kapitalak beste leku batzuetara lekualdatzeko prozesuari esaten zaio deslokalizazioa, kasurik gehienetan eskulan merkeagoaren bila eta enpresariaren interesak adeitsuago zainduko dituen lege esparru baten bila. Haatik, enpresentzat,

batez ere multinazionalentzat, kapitala eta produkzio prozesuaren zati asko deslokalizatzea erraza dela esan badaiteke ere, merkatu nagusiek eta enpresa horiek kudeatzeko trebatu diren pertsonen mendebaldeko erdialdeko guneetan egoten jarraitzen dute. Horregatik, hain zuzen, deslokalizazioak funtzionatuko badu, kapitalak behar du produktu amaituen garraioaren, finantza baliabideen eta langile exekutiboen kostuak zerorantz jotzea. Hor sartzen dira jokoan abiadura eta ahalmen handiko azpiegiturak: autobideak, superportuak, aireportuak, zuntz optikoa, banda zabala eta trenaren abiadura handia. Edonola ere, arazoa zera da, azpiegituren eraikuntzak eta garraioak funtsezko zeregina dutela kapitalak eratzean eta merkatu europarren bateratzean, eta hori inoiz baino egiazkoagoa da. Bereziki, Europan Zeharreko Garraio Sareak (Trans-European Networks-TEN), 2020 arte 600.000 milioi euroko kostua izango dutenak, Europar Industriaren Mahai-inguruko multinazionalak eta Estatu ordezkariek bultzatu dituzte, merkatuak zabaltzeko eta globalizazio ekonomikoa bultzatzeko estrategia bati jarraiki: azpiegitura berri horiek salgaien “fluxuak” areagotzeko eta elite-exekutiboen mugikortasuna bermatzeko dira. Horrela, izugarriki transferitzen dira baliabideak –zergen bidez eta horiek “aurrerabidearen” izenean erabiliz– berez asko mugitzen ez den langile jendearengandik kapitalismoaren aberats boteredunengana, zeinek azpiegitura horiek behar dituzten beren negozioek ongi funtziona dezaten, kapitalaren errotazioaren abiadura gero eta handiagoa izan dadin, “*denboraren bidez espazioa deuseztatuz*” (Marx) eta denbora hori sareko aldi bereko finantza transakzioen “denbora erreal” bihurtuz.

Boltanski eta Chiapello frantziar soziologoek dagoeneko ohartarazi dutenez, XXI. mendeko gatazka handienetakoa hipermugigarritasunaren boteretsuen eta mugigaitzon inguruan sortuko da, eta ia mugituko ez garen horiek jasan beharko dugu –edo aurka egin beharko diogu– ondorioz sortuko den egoerari: kapitalismoaren mutazio berrian oinarritzko baliabidea izango denaren banaketa bidegabearen ondorio ekonomikoak, ingurumenaren ingurukoak eta gizarte-lurraldekoak.

Sei urte dira Eusko Jaurlaritzak Informazioaren Gizarte berriaren guru bihurtutako Manuel Castells ekarri zuela, guri esateko “*Euskadi ez bada fluxu horietara konektatzen, besterik gabe, despopulatu egingo dela, Asturias bezala*”. Kontua da hainbat zientzialari sozialek ñabartu egin dituztela orduan egindako gehiegizko baieztapen horiek. Esaterako, Rodriguez-Posse geografoak azaldu duenez, bide azpiegituren sare gehiegi egoteak jarduera ekonomikoak sareko nodorik indartsuenetan kontzentratzen du (adibidez, AVEk eta autobia berriak Sevillari jarduera ekonomikoa galtzea ekarri diote, Madrilen mesedetan: enpresa handiek ordezkaritzak itxi dituzte eta euren negozioak finantza zentrotik gobernatzen dituzte). Beste egile batzuek ere azpimarratu dutenez, Vickermannek kasu, azpiegitura handiek jarduera produktiboa nodo nagusietarantz eramaten dute. Hori dela eta, behin Espainiako AHT sareari lotuz gero, Madrilen aldeko “hub”-efektu bat gerta liteke, enpresa handien egoitzak beregana ekarrita.

AHTaren negozio politiko-enpresarial itzela Estatu espainiarrean

Argi sumatuko litzatekeen “aurrerabide” bakarra eraikuntza eta hormigoi enpresen emaitza kontuan egongo litzateke. Horiek dira AHTren negoziotik etekinak aterako dituzten lehenak: Eusko Jaurlaritzak jo du “Euskal Y”ren obrak zenbait urtetan 970 milioi euroko urteko produkzioaren areagotzea ekarriko lukeela, horren %83 eraikuntza sektorearen onerako. Horregatik batez ere daude obra publikoetako presio-taldeak, edo erakunde-enpresa eraikitzaileen konplexua, interesatuta halako obra batean.

“Eusko Jaurlaritzak jo du “Euskal Y”ren obrak zenbait urtetan 970 milioi euroko urteko produkzioaren areagotzea ekarriko lukeela, horren %83 eraikuntza sektorearen onerako”

Honi dagokionez, ez da ahaztu behar “Euskal Y” eta Nafar Korridorea espainiar Gobernuaren Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte handi-mandiaren parte bat direla, zeinak datozen hurrengo 15 urteetan 250.000 milioi euroko gastua aurreikusten baitu (hau da, 40 bilioi pezeta zahar, alegia, 7.336 milioi pezeta eguneko) Estatu espainiarra EBko potentzia ekonomiko eta populazioko handienek baino autobia/autopista kilometro gehiagoz hornitzeko eta munduko lehen herrialdea izan dadin Abiadura Handiari dagokionez (10.000 kilometrorainoko sarea 2020rako). Osagai gehiago, halakorik posible balitz, “eraikuntza enpresen diktadura” gisako hori sendotzeko. Izan ere, interes partikular asko biltzen dira azpiegituren eraikuntzan, eraikuntza sektorea tamaina handienetakoa baita EB osoan (munduko 11 eraikuntza enpresa handien artean 7 “espainiarrak” dira gaur egun), Espainia munduko bosgarren zementu kontsumitzailea da, eta eraikuntza, kontsumoarekin batera, Espainiaren hazkundearen motor nagusia izan da. Ez dio axola AVE azkarrago edo mantsoago ibiltzeak, edo erabiltzaile gehiago edo gutxiago izateak: azpiegituren gaineko erabakiak alor ongarrtua dira boterea praktikatzeko, hierarkia argiak ezartzen dituzte metropoli zentralaren eta periferikoen artean, eta haren finantzaketak botere-geografiak erabakitzen ditu. Laburbilduta, AHT negozio politiko-enpresarial handia da, eta horrexegatik da ezinbestekoa.

Honi dagokionean, ezin ahaztukoa dugu azpiegiturek diru beltzaren garbiketan duten eginkizuna. Izan ere, finantzen mundualizazioak kapital horiek inbertitzeko aukerak biderkatu ditu, jatorriko herrialdean nahiz beste batean. Eta jakina denez, legezkanpoko kapitalek azpiegituren eraikuntzara zuzendu ohi dira askotan (komunikazio herrilan handietara), zerbitzuen arloko beste zenbait ekintzetara bezalaxe, hala nola merkataritza handi eta txikira (saltoki handietan kokatzen da egun), turismora, asisialdira eta etxegintzara.

“AHTri esker Udalek multinazioalei begirako zerbitzuak hobetu eta turismoarentzat izaera espektakularreko azpiegitura eta ekintza “kulturalak” (exhibizionismo hutsa direnak) biderkatzen dituzte”

Horien ondotik, irabaziak eskuratuko dituzte trenak eraikitzen dituzten enpresak (tartean daude Siemens alemaniarra, Alstom frantziarra, Bombardier Kanadiarra, Talgo eta CAF -euskal Kutxen menpekoa-), argi-ingar ekoizleak (Iberdrola, Hidrocantábrico...), AHTren seinalizazio sistemaz arduratzen direnak (Ansaldo-Cobra italiarra, ACSren filiala den CSEE Transport, Indra, Elecnor, Alcatel, Nortel, e.a), eta zerbitzuen emakidunak (Heineken, Telefónica, Amena eta Vodafone...).

Eta jakina, zenbait udal agintarientzat, AHTren geltokiak kokatuko liratekeen hirietan batipat, AHTren etorrera *High-Tech* estiloko eraldakuntza urbanistikoaren ikur berria eta hiria Europa osoko kapitalismoaren mapan kokatzeko bermea da. Izan ere, AHTri esker Udalek multinazioalei begirako zerbitzuak hobetu eta turismoarentzat izaera espektakularreko azpiegiturak eta ekintza “kulturalak” (exhibizionismo hutsa direnak) biderkatzen dituzte, hirietan klase altu eta ertaineko neoyuppien bizimodu kontsumista eta elitista behin betirako ezarrita. Bide batez, geltoki horien eragin espekulatiboak berehalakoak dira --Frantziako zenbait hirietara AHT isirteak etxebizitzaren prezioak %300eko hazkundera eragin zuen--, eta inguratuko den edozein enpresak negozioa egingo du gero, batipat “ekonomia berria”ren esparruan iharduten badu: hots, kontsultora, negozio-turismoa, zabor-janaria, auto-alkilerria, segurtasun pribatua, ETTa, asteburuetarako aisialdia, salmenta handiko merkataritza, eta antzekoak.

AHTren eragina termino sozio-kulturaletan

Eragin sozio-kulturalaren terminoetan, horrek ondorio sorta bat ekarriko digu, AHTk sustatzen duen gizarte eta ekonomia ereduari lotuak, eta horietako asko begizta daitezke honez gero.

AHTk hipotekatu egiten du buruzentratua den eredu ekonomiko eta sozial baterantz aurrera egiteko aukera

Eusko Jaurlaritzaren argudio behin eta berriz errepikatuak hauxe dio gutxi gorabehera: *“Gustatu ez gustatu, igarobide gunea gara. Kontua da “Y” Europar Batasunak aldeko apustua egin duen European Zeharreko Sareen parte txiki bat besterik ez dela”*. Alabaina, logika horren barruan, Euskal Herriak utzi egiten dio erabat esparru autonomia izateari, bere etorkizuna gero eta gehiago hipotekatu beharko duen neurrian kapitalismoaren mundu alorreko hedatzean agintzen duen arrazionaltasun neoliberalari, edozein eredu edo proiektu sozial alternatibo suntsitua gertatzen da, eta, gainera, kapitalaren mugikortasun izugarriaren mendean geratzen da, eta tokiko alorrean egin ahal izan den edozein ahalegin azpikoz goratu.

Garapen iraunkorra?

Ezbairik gabe, jasangaitza dena iraunkortasunaren itxura faltsuaz estaltzen duen politika desarrrollistaren adibide biribila da AHT. Duela urte batzuetatik hona zabaldu egin da suntsipen ekologikoaren eta mundu finitu batean hazkunde mugagabearen ezintasun fisikoaren inguruko eztabaida. Egungo garapen ekonomiko eta sozialaren ereduak honelako ezaugarri hauek ditu, Nazio Batuen esanetan: *“Gizarte arloan hazkunde gupidagabea, pobrezia eta bazterketa sortzailea; sustrairik gabeko hazkundera, ekonomia, politika, gizarte eta kultura egitura autoktonoak birrintzen dituen; etorkizunik gabeko hazkundera, baliabide naturalen hondatzailea”*. Premiazkoa zaigu, hortaz, aldaketa sakonak aztertzea ekonomien eta gizarte garatuen antolakuntzan. Baina aldi berean gero eta zailagoa da prozesu horren erantzun kritiko eta praktikoa bat artikulatzea, jokoan dauden botere eta ekonomia interesek aipatu mugak aintzakotzat har daitezen ukatzen dutelako eta erakundeek sistemaz manipulatu dutelako garapen iraunkorraren kontzeptua. Bereziki, AHT bezalako azpiegitura obra handietan, natura menderatzeko eta gizarte xahutzaile bat erreproduzitzeko borondatea argi baino argiagoa da: lurra kolpez kolpe zatikatua, hormigoiz betea eta muturreraino desnaturatua gertatzeaz gain, gizarte mota bat eratzen ari da, ez baitugu ezin praktika zehatz, komunean eta naturarekin harremanean eginga gordetzen ingurumenetik abantaila materialak lortzeko, indiferentzia besterik ezin senti dezakeena ingurumen horrekiko. Naturarekiko harremanen haustura eta landetako kultura herrikoi tradizionalaren galera, dagoeneko ia-ia desagertua baitago, gero eta nabarmenagoak dira.

Euskal Herriak Euskal Hirira?

Ibarretzek adierazi du AHTk “Euskal Herria” kontzeptua *“bizi kalitatea kaskartu egiten da afektibo eta psikikoki, metropoli modernoek sortzen duten giza harremanen galera eta bakartze erremediaezinaren ondorioz”* “Euskal Hiria” bihurtuko duela. Argudio horrekin zuri nahi da gaur egungo gizarteko fenomeno kezkarrienetako bat: hirien (edo, hobeto esanda, metropolien) eztanda handiak hirien giza eskala hautsi du, eta konurbazio eta gune metropolitarrak zabalak sortu, kasu batzuetan benetako eskualdeak direnak. Edonola ere, ezin daiteke inola ere esan metropolien eraikuntzak gizatasunaren hobekuntza bilatzen duenik: bizi kalitatea kaskartu egiten da afektibo eta psikikoki, metropoli modernoek sortzen duten giza harremanen galera eta bakartze erremediaezinaren ondorioz, eta sortzen duten gizabanako atomizatuen gizarteak hainbat eta hainbaten desegituratze sozialera eta alienazio psikologiko eta existentzialera eramaten du, prekariotasun sozial bat egon badagoela eta hazten ari dela ahaztu gabe, batez ere gazteria eta

gizartearen sektore baztertuak ukitzen duena. Era berean, AHTk higiezinaren presio handia ekarriko digu, baita dualizazio sozial hazkorra ere, eta exekutiboaren hazkundera, alde batetik bestera mugiaraziko baitituzte, batez ere hiri handietan.

AHTren ondorio soziolinguistikoak

Euskal kulturatik ere aditzera eman dira azpiegitura handien hedapen itzelak (AHT, bide sare handiak, superportuak...) ekarriko lituzkeen ondorio soziolinguistikoak. Gaztigitzen da eredu horrek dezentean areagotuko duela biztanleen kontzentrazio metropolitarrak eta etorkizunean larriagotu egingo duela komunitate euskaldunak jasan izan duen dislokazio demografiko eta kulturala. Gainera, euskararen erabilera zabaldua duten guneak irentsi egingo lituzke hazkunde metropolitarrak, eta horrek erabat desegitura ditzake euskararen erabileraren oinarrian dauden gizarte eta harreman loturak. Herri euskaldunen gainbehera hori begien bistakoa da jadanik haietako kaleek jasaten duten harreman-dentsitate galerari dagokionez, eta euskara adierazpide duten gizarte *“euskararen erabilera zabaldua duten guneak irentsi egingo lituzke hazkunde metropolitarrak”* dira. Azken urteotan herri euskaldun askok ikusi dute *“euskararen erabilera zabaldua duten guneak irentsi egingo lituzke hazkunde metropolitarrak”* merkataritza eta tabernak ia erdiraino murriztuta, elkarte batzuk makalduz doaz, eta aldi berean asteburuko aisialdi globalizatuak gora egin du, saltegi handietan gauzatzen delako, edo ohiko ihesaldiak eginez kontsumo masiboko lekuetara, hala nola eski estazioak, Europako hiriburuak, iristea erraztu dutelako hegaldi merkeek edo autopista, autobia edo errepede azkarren ugaritasunak, edo pertsonak etxeetan hartzen dutelako babesak kable edo satelitezko ehunka kanalez lagunduta, seme-alabak chat-en edo bideokontsolen mendera erortzen diren bitartean. Era honetan, euskal herri asko gero eta hurbilago daude hiri barreiatu handiaren lotarako auzo bihurtzetik, eta euskara, inguratzen duen eta zentzua ematen dion kultura herrikoiarekin batera, esperanto gisako bat bihurtzeko arriskuan dago.

Zirkulazio etengabea ez da askatasuna

Dena dela, gure aroa gauza batez behintzat seguru egon daiteke: zirkulazio etengabea ez da askatasuna. Lurraldean errotutako bizimodu eta kulturabideen galera ari gara ikusten, eta biderkatzen ari dira zirkulazioaren espazioa eta “ez-lekuak” direlakoak, “leku” kontzeptu antropologikoari kontrajartzeko, zeina aldi berean baita zentzu-hastapena, nortasun, harreman eta historia lekua bertan bizi direnentzat. AHTk sustatzen duen bizimoduak berak halako neurrian distortsionatzen du tokikoa, harreman esparrua den aldetik, non gero eta urrunago jartzen baitu hurbil dagoena, eta gero eta hurbilago urrun dagoena. Askatasuna lasaitasuna da, gogoeta egitea, topaketa, komunikazioa, sentiberatasuna, sormena; denbora hartu behar da horretarako.

Gelditu eta pentsatu!

AHTren aldekoek sarritan esaten dute egitasmoa ona dela gizartearen “aurrerapena” ekarriko omen duelako. Funtsean, horrek esan nahi du AHTk gizartean duen “arrakastak” ez duela balio razionalik, balio mitiko bat baizik. Merezi du, horrebestez, jendartean hain errotuta dagoen “aurrerapena”ren mitoa kolokan jartzea. Ildo horretan, Santiago Alba Rico-k diosku: *“Gaurregun munduan egin behar dugun eraldaketa nagusia eta erradikala berau kontserbatzea da. Sobera “aureratu” gara jadanik; edo, zehazkiago esateko, hainbeste aurreratu garen, non atzean utzi ditugu Beste Mundu Posible eta egokiagoen geltokiak. Aurrera begira daukagun erronka... gelditzea da”*. Baieztapen hori egokia iruditzen zaigu: gelditzeko eta pentsatzeko garaia da!

3.-AHT PROIEKTU INPOSATUA DA ETA ITZULPEN POLITIKO NABARMENAK DITU

Gardentasun informatiborik erabateko ezetik abiatuta eta gizarte eztabaida zein parte-hartzerik gabe bultzatu da AHT proiektua. Herritarrak eta gizarte mugimenduak prozesutik kanpo geratzeaz gain, informazio murrizte handiak ere jarri zaizkie udalei, eta pobrezia demokratiko erabatekoa izan da horren ondorioa.

Urteak joan, urteak etorri, Eusko Jaurlaritzak herriari informazio gehien kendu dion eta itzalean gehien egindako proiektua da AHTrena. Euskal Herrian eztabaida horren jatorria espainiar Gobernuak, Eusko Jaurlaritzak eta Nafar Gobernuak 1988 eta 1991 artean Abiadura Handiko sare bat eraikitzearen inguruan hartu zituzten funtsezko erabakietan dago; erabaki izugarri garrantzitsuak izan ziren, beste edozein baino lehen hartutakoak, baina tamalez inolako informazio prozesurik zein gizarte eztabaidarik gabe hartu ziren. Geroago, proiektua garatu da presio politiko etengabeen bidez eta espainiar *“proiektua presio politiko etengabeen bidez eta espainiar Gobernuaren eta erkidegoetakoan arteko tentsioen artean garatu da”* bitartean Garraio Sailaren kanpaina ustezko “informatiboak” *Gobernuaren eta erkidegoetakoan arteko tentsioen artean garatu da”* agerian geratu dira publizitate kanpaina nabarmen moduan, propaganda eta marketing manipulatzailenen araei jarraituta diseinatuak.

Honaino iritsita, argi eta garbi geratzen da AHTren inguruko erabakiak ez direla egitate neutral bat, baizik eta gobernuan dauden alderdien interes politikoek erabakitzen dituztela. Bereziki, “Euskal Y”ren finantzazioa Estatuaren Aurrekontu Orokorren bizkar izateak, 2005en amaieran PSOE eta EAJ artean hitzartu zuten bezala, itzulpen politiko nabarmenak ditu, euskal erakundeetako sektore immobilistenak argi eta garbi sendotzea bilatu duen neurrian. Era berean, Nafarroako AHTren finantziazioaren inguruan UPNren eta PSNren arteko liskarren atzean boterea lortzeko borroka sor bat ezkututzen da.

Obrak hastearekin batera, bai espainiar Estatuak bai Eusko Jaurlaritzak indar erakustaldiaren eta inposaketaren alde egin dute berriro ere, eta prepotentziazko jarrera ezin kaltegarriagoa erakutsi dute gizarte mugimenduen eta AHTk eragindako herritarren aurrean. Eta ez hori bakarrik, baizik eta, gainera, intoxikazio kanpaina bat ikusten ari gara, AHTren aurkako oposizioa kriminalizatu nahi duena, era onartezinean aurkezten ari dena proiektu honen aurkako edozein gizarte oposizio eta erresistentzia zibil saio interes komunaren aurkako mehatxu bat balitz bezala. Antza denez, desinformazioa eta manipulazioa zenbait elite kudeatzaile eta politikari profesionalek erabaki-indar guztia bereganatzen duten “demokrazia” simulakroaren beharrezko osagarria dira.

ONDORIO GISA

AHT-k konponezinezko kaltea egingo dio Ama Lurrari

Barrera efektua; zarata ikaragarria (osasurentzako kaltegarria trenbidetik 250 metro arteko tartean); paisaiari eraso bortitza; lurren okupazioa (600 hektarea baino gehiago trenbidearen plantak soilik), desarautze hidrologikoa (31 kilometro akuiferoren suntsiketa), energia kontsumoaren biderkatzea (tren arruntak baino 6 bider gehiago kontsumitzen du), hondakinrentzako hamaika zabortearen sorrera, balio ekologiko handiko ekosistemen kaltetzea (Aralar eta Udalaiz natur gune babestuen kaltetzea); Hego Euskal Herrian katalogatutako 12.500 landare eta animalia espezieri kalte zuzenak...

AHT ez da ohiko tren

AHT-k tren garraioa zerbitzu publiko eta unibertsala delako kontzeptua lurperatu egiten du. Guztiok ordainduko dugu baina, aurreikusitako ibilbide eta salneurriak aintzat harturik, gutxi batzuek erabili ahal izango dute.

AHT-k ez ditu egungo trafiko eta garraio arazo larriak konponduko

Hirietan bakarrik geldituko da eta ondorioz ez ditu eskualde barruko joan-etorriak (eguneroko joan-etorrien %97 direnak) ahalbidetuko. Errepideetatik 1.000 kamioi kenduko dituela esaten digute; baina 10.000-tik gora dira jada egunero-egunero Irungo mugatik igarotzen diren kamioiak, eta egungo hazkundearekin segituz gero, 20.000-ra helduko dira urte gutxi barru. Egiak, AHT, autopista, superportu, plataforma logistikoa eta abar luze bat biltzen dituen azpiegitura plan erraldoi baten parte da; negozio den heinean garraioaren hazkundera mugagabeki bultzatzea helburu duen plan baten parte, alegia. Horiek hala, AHT-k ez du errepideetako butxadura arinduko, alderantziz baizik; aipatu azpiegitura plan erraldoi horren parte den heinean, beraz areagotu egingo du.

AHT-k lurralde desorekak areagotuko ditu

Hiriburuen arteko lotura azkarra bakarrik landuko du, eta helburu horren menpean geratzen dira ingurugiroari eta tarteko udalerriri eta eskualdeetan bizibaldintzei eta ekonomiarri eragindako kalte guztiak. AHTk hirietan aglomerazioa bultzatu eta kalte larriak eragingo dizkie nekazaritzari (Gipuzkoan soilik, arduragune izandaturiko 8 nekazal gune harrapatzen ditu) eta oro har herrietako eta nekazal eremuko bizi-modu eta bizi-kalitateari.

AHT-k errentaren banaketaren eta gastu sozialaren murrizketa eragingo du

AHT gure herrian inoiz ikusitako azpiegitura handiena eta garestiena da. "Euskal Y"-ren azken gastua 6.000 milioi euro (1.000.000.000.000 pezeta) ingurukoa izango da, hots; Eusko Jaurlaritzaren Etxebizitza Sailaren 24 urterako aurrekontua; Kultura Sailaren 25 urterakoa; Nekazaritza eta Arrantza Sailaren 40 urterakoa; Ingurugiro eta Lurralde Antolaketa Sailaren 54 urterakoa. Dirutza horrekin, populazio osoarentzako kalitatezko garraio publikoa finantzatu eta beste behar sozial askori erantzun lekieke. Alabaina, behar sozial horiek soluziobiderik gabe geldituko dira proiektu antisoziala den AHT burutzen bada. Guztiarekin, AHT-k prekaritate eta ezberdinkeria sozialak areagotu egingo ditu.

AHT neoliberalismoaren paradigma da

AHT neurrigabeko ekoizpenean, ezberdinkeria sozialetan eta kontsumismo itsuan oinarrituriko ekoizpen-modu, jendarte-molde eta bizi-eredua indartzera dator; gutxi batzuen eskutan boterea eta aberastasuna eta gehienen bizkar gain behin-behinekotasuna, ezegonkortasuna eta prekaritatea metatzen dituen “garapen” eredua indartzera dator.

AHT-k prekariedade laborala areagotu eta deslokalizazio industrialak erraztu egingo du

AHT multinazionalen interesei jarraiki exekutiboan eta salgaien mugikortasuna handitu eta bere kostea gutxitzea helburu duen tresna da. AHT bezalako garraio azpiegitura erraldoiek zeresan handia dute ekonomiaren eta merkatuen nazioartekotzean eta globalizazioan, eta ondorioz, baita haien ondoriozko prekariedade laboralaren eta deslokalizazioen areagotzean ere. Bidez batez, zerbitzu sektorearen nagusitasuna indartu egingo du lehen eta bigarren sektoreen kaltetan eta merkantzien joan etorri soilerako lurralde-eremu bilakatuko du Euskal Herria. Hartara, Euskal Herriaren menpekotasun estrukturala areagotu eta burujabetza ekonomikorako aukera urrundu egingo du.

AHT-k ez du elkartuko, bereiziko baizik

Urrun dagoena gerturatu baina gertu dagoena urrundu egingo du...

Arrazoi hauek eta beste askok AHT proiektu anti-sozial, anti-ekologiko, baliabide xahutzailea eta Euskal Herriarentzat guztiz desagokoa dela ondorioztatzen garamatzate. Proiektu hori gauzatu egingo balitz, inpaktu ekologiko itzela gertatu ez ezik, eragin oso bortitza izango luke gizarte eremuan bertan, lurralde egituraren eta ekonomian, baita gizarte-kultura arloan ere. Hortaz, ezinbestekoa da gai hau euskal gizarteak orohar eztabaida dezan.

Zalantzarik gabe, AHTren inguruan desadostasun zabala dago euskal gizartean, eta benetan uste dugu proiektu txikitzaileen aferak gure herrian sorrarazi dituen eztabaiden artean biziena izan daitekeela. Hainbat talde, sindikatu, talde ekologista, AHTren aurkako asanblada, udal eta alderdi politiko ari dira ekiten, informatzen, salatzen eta mobilizatzen AHT geldiarazteko. *“Gizartearen aurkako jarreraren garrantzia ere agerian geratu da AHTren inguruan eragindako zenbait herritan egiten ari diren herri galdeketetan”* Gizartearen aurkako jarreraren garrantzia ere agerian geratu da AHTren inguruan eragindako zenbait herritan egiten ari diren herri galdeketetan, frogatuta geratu baita erabakiak hartzeko bertakoen borondatea eta proiektu honen aurka duten jarrera. Era berean, AHTren kontrako erantzun hori aurrera begirako apustua da guretzat, mundu osoan desoreka ekologikoak eta ezberdinkeria sozialak areagotzen dituen egungo eredu ekonomiko eta soziala errotik aldatzeko egiten ari diren gisa bereko ahaleginekin bat egiten baitu.

Hau guztia dela eta, gure proposamenak AHT gelditzea galdatzen du, eztabaida sakon bati ekiteko eta erakundeetatik eta indar ekonomikoetatik bultzatzen ari den garraio, lurralde antolaketa eta, azken batean, gizarte eremuan aldaketa sakona gauzatzeko. Edonola ere, ezinbestekoa da AHT geldiaraztea, eta informazio eta jokabide askoz parte-hartzaileagoen bidez arazo kolektibo eta publikoetan beste erabakimoduak posibleak direla frogatuko duten eztabaida bideak zabaltzea.

BIBLIOGRAFIA

AHT GELDITU! ELKARLANA: **“Estudio de opinión sobre el Tren de Alta Velocidad”**. Donostia, 2007.

AHTren AURKAKO ASANBLADA:

- **“Abiadura Handiko Trena”**. 2 Kontrainformazio aldizkaria, 1995.
- **“Trenbide arloko Plan Sektorialaren aurkako txostena”**, 1997.
- **“Análisis del proceso del TAV y de las irregularidades del proyecto”**, 2001.
- **“Erokeria”**. Proiektu txikitzaileen aurkako aldizkaria, 2001.
- **“Alerta ante la imposición del TAV en Euskal Herria”**, 2004.
- **“AHTren Nafarroako korridoreari buruzko txostena”**, 2006.

AMOROS, Miguel:

- **“Qué es el TAV?”**. Charla debate, 2003.
- **“La estación de La Sagrera: la Alta Velocidad de los negocios”**. Publicado en “Barcelona marca registrada”, 2004.

ANTIGUEDAD, Iñaki: **“Potenciales impactos del TAV en el karst de Udalaiz”**. EHU-UPV, 2005.

ASCHER, F (2004): **“Los nuevos principios del Urbanismo”**. Madrid: Alianza.

AUGE, Marc: **“Los no lugares. Espacios del anonimato”**. Ed Gedisa, 2004.

BERMEJO, Roberto:

- **“Análisis de rentabilidad del proyecto de la “Y” vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa”**. Cuadernos Bakeaz, 31. Bilbao, 2004.
- **“El transporte ante el fin de la era del petróleo”**. El Correo, 32-1-2006.

BOLTANSKI, L. y CHIAPELLO, ?. (2002): **“El nuevo espíritu del capitalismo”**. Madrid. Akal.

COLLECTIF LA ROTONDE: **“Golfech. Le nucléaire: implantation et résistances”**. CRAS, 1999.

COMISION EUROPEA: **“Informe anual sobre las Redes Transeuropeas”**, 1995.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS DEL GOBIERNO VASCO:

- **“Plan Territorial Sectorial de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco”**. Documento de aprobación provisional, 1998.
- **“Jornadas sobre el sistema ferroviario vasco. Resumen de ponencias”**, 1998.
- **“Proyecto Constructivo de la Plataforma. Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Ordizia-Itsasondo”**. Geoconsult, 2004.
- **“Y VASCA. Para que Euskadi no se detenga”**. Cuadernos, 2005.

FERNANDEZ DURAN, Ramon:

- **“Movilidad motorizada, globalización económica y “Proyecto Europeo”**.
- **Un análisis crítico de las políticas de transporte de la UE**, 2000.
- **“El tsunami urbanizador español y mundial”**. De Virus, 2006.

HERRI BATASUNA: **“El ferrocarril en Hego Euskal Herria. Análisis de la situación y propuesta de alternativas”**, 1995.

LARRINAGA, Josu: **“Veloces versus pegados (al suelo)”**. Programa de Doctorado en Sociología (Bienio 2002-2004). EHU-UPV.

LIBRO BLANCO DE LA EUROCIUDAD BAYONNE-SAN SEBASTIAN:

“Documento Síntesis para el debate”. BBJ Consulting, I3, IBK/CKL Gestion. 2000.

MANJON, Roberto: **“Euskararen normalizazioa eta AHTa”**. Berria, 2006-12-3.

MECSA: **“Estudio de impactos del TAV en Atxondo”**, 2003.

MINISTERIO DE FOMENTO:

- **“Estudio Informativo” y “Estudio de Impacto Ambiental” de la “Y vasca”**, 1998.
- **“Estudio de Alternativas del Corredor Navarro de Alta Velocidad”**, 1997.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE: **“Declaración de impacto ambiental sobre la “Y vasca”**. BOE, 6-11-2000.

NAREDO, J.M. (2004): **“Diagnóstico sobre la sostenibilidad: la especie humana como patología terrestre”**. Archipiélago 62.

NATURE ET PROGRES: Novembre-Décembre 1991 / Janvier-Février 1992.

SANZ, Alfonso; VEGA, Pilar; y otros: - **“Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España”**, 1994.

- **“El mito de las redes transeuropeas”**.

SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA: **Estudio medioambiental incluido en el “Estudio Previo de nueva malla ferroviaria en Navarra”**, 1992.

SMA-PROGTRANS: **“Expertise indépendante concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne”**.

Commission Nationale du Débat Public, 2006.

ZANGL, Wolfgang: **“ICE: Die Geister Bahn”**, 1993.