

hondo-hondotik

Helen Groome

(Elkarlana taldeko kidea)

Trenez ibili nahi dugu, baina ez tren horretan eta ez edozein arrazoirengatik

Gaur egun, aukera ematen digute bizimodua edozein lekutan egiteko, gure inguruan izan ezik: ospitale handi zentralizatu batean jaio, eskualdeko eskola batera joan, hiriko enpresa handi batean lan egin —zortea baldin badugu—, saltoki handi batean erosi, urruti dagoen hiri bateko zinema aretora joan, oporretan mundu erdia zeharkatu... Eta, gainera, kontua ez da hori guztia egiteko aukera dugula, baizik eta gero eta bidaia gehiago egin dezagun tematzan direla, horretara bultzatzen gaituztela, hala egiteko erregutzen digutela.

Eta lasai pentsatuz gero, bi gauzaz ohartuko gara: alde batetik, arraioa!, ez dugu horrenbeste joan-etorri egin nahi, eta ez dugu uste horretara bultzatu behar gaituztenik; eta, bestetik, ernel! zer kostu dakar atzera eta aurrera horrenbeste ibiltzeak?

Alferreko joan-etorri horien bultzatzaile behinena Abiadura Handiko Trenaren (AHT) egitasmo berria da. Gainera, orain egin nahi dituzten azpiegitura horien guztien artean, proiektu horrexek ekarriko du gastu handiena. Eta kostu horiek, batzuetan, ezin ditugu behar bezala neurtu eta zenbatu.

Ez da erraza zehaztea AHTk zer ekarriko duen. Lehenik eta behin, noren zerbitzuan egingo da? Galdakaon bizi den inor joango al da Bilboraino, gero han Gasteiz edo Donostiarako AHT hartzeko? Horiek ez dute behar AHTrik. Ezinbestekoa al da azpiegitura berri bat egitea euskal hiriburuen arteko komunikazioa errazteko? Ezin al dira hobetu lehendik dauden garraiobideak, kolektiboak batez ere? Esate baterako, eragin handiko autobide bat egin zuten Bilbo

eta Donostia artean; orain, bide hori egingo duten autobus publikoak bultzatzea izango litzateke konponbide txukunena. Bide hori egiten duen jendeak ere ez du behar AHTrik. Garraiolarien sindikatuek behin eta berriro esan dute AHTk ez duela konponduko merkantzia garraioaren arazoa, eta inoiz ez dugu lortu kalkulatzeko, ez gutxi gorabehera ere, zenbat kamioi gutxiago ibiliko diren gure errepideetan, AHT abian jartzen bada.

Merkantzia garraio horrek ere ez du behar AHTrik. Gaur egun, obra egiteko —gure diru publikoarekin— kontratatuko den enpresako akziodunei bakarrik egingo die mesede AHTk.

Zerbitzuak jasotzeko jendea urrutira joatea bultzatu beharrean, ez

al litzateke merkeagoa eta zentzuzkoagoa gure zerbitzu oinarrikoak hobeto antolatzea, jendeak inolako arazorik gabe erabil ditzan? Eskola, medikuak, dendak, zinema aretoak eta abar ondoan izango bagenu, ez genuke AHTren beharrik!

Bigarrenik, AHT egiteko kostua kalkulatzeko hasten bagara, ez dago dudarik: kontua ez da AHT beharrezkoa den edo ez, kontua da AHTri ekinez gero ezinezkoa dela jasangarritasun politikarik egitea, eta arriskuan jarriko dugula gure ondorengo geroa. Esate baterako, AHTren kilometro bakoitza pagatzeko 3.000 milioi pezeta jarri behar dira diru publikotik, hau da, gure dirutik, eta guztira 200 kilometro izango dira. Diru horrekin guztiarekin hainbat eta hainbat gizarte zerbitzu hobetzeko modua izango litzateke, eta jendeak ez luke hain urruti joan beharko.

AHTren kilometro bakoitza egiteko,

hainbat hektarea galduko dituzte lantzeko lurrek eta basoek... Guztira, 4-7 milioi metro koadro inguru galduko dira: ezin erabiliko dira ez landatzeko eta ez irauteko moduko ekosistema izateko. Egia esateko, batzuek nahiago dugu hektarea horiek zaintzea, AHTn bost edo hamar minutu lehenago iristea baino. AHT tuneletatik sartzeak kate konponezinak (eta aurretik zehaztu ezinak) ekarriko ditu akuiferoetan eta lurpeko uretan, eta ateratako hondakin mordoak nonbait bota beharko da —San Mames ehunka aldiz betetzeko adina—.

AHTk egindako zaratak eragin latza izango du zenbait herritan, Ingurumen Eraginaren Azterketan bertan dioten bezala. Europako Batasuneko Ingurumeneko VI. Egitasmoak proposatu du ahal den leku guztietan eta ahal den gehiena apaltzea zarata, gure osasunean dituen ondorio gaiztoengatik —lehengo Herri Laneko Ministerioak ingurumen eragina aztertzeak eskuliburuetan behin eta berriro ohartarazi zuen zarataren auzi horretaz, eta gogorarazi zenbat eta abiadura handiagoa izan, orduan eta zarata handiagoa sortzen dela—. Zarataren Nazioarteko Eguna igaro berria dela, berriro ere esan beharra dago egun horren helburua zarata apaltzea dela, eta AHTk, aldiz, nabarmen handitzen duela.

Martxan jartzeko, AHTk energia erruz behar du, lastertasuna bizitzeak energia ikaragarri handitzea baitakar: lastertasuna halako bi handitzea, energia halako bi baino askoz ere gehiago behar du. Nondik etorriko da energia hori? Energia hori ekoiztea bat dator klima aldaketa gelditzeko estrategiekin, esate baterako?

Ondo pentsatuta, kostu handiegia da

bost edo hamar minutu lehenago iristeko, batez ere kontuan izanik, askotan, bidaia horiek ez genituzkeela egingo zerbitzuak hobeto antolatuta baleude edo zernahitarako mugitzeko deiei kasurik egingo ez bagenie. Kostua handiegia da, gure ondorengoei bizimodu bidegarria utzi nahi badiegu, behintzat. Eta gogoeta honekin bat datoz hainbat eta hainbat. Horiek guztiak aspertu dira administrazioarekin eztabaidatzen; izan ere, administrazioaren ustez, parte hartzeak haxe esan nahi du: "Alegazioak aurkeztuko dituzte, bai, baina guk kasurik ez". Beraz, AHTren proiektua onartu delako arrunt haserre gaudela adierazi beste erremediorik ez daukagu; horregatik, egitasmo hori gelditzeko eskaera Elkarlana izeneko taldean koordinatzen ari gara.

Elkarlana helegiteak prestatzen ari da

AHTren egitasmoaren tramitazioaren aurka; AHTren gastuaren berri ematen ari da auzoetan eta herrietan egiten ari den hitzaldietan, eta euskal komunikazioetarako ez duela balioko jakinarazten; mobilizazioak antolatzen ari da, AHTren aurka dauden hori adierazteko

aukera izan dezaten: hasteko, martxa egingo da apirilaren 29an, larunbatean, Bergara eta Angiozar artean, maiatzean hainbat ekitaldi izango dira Elorrioren, eta ekainean ekitaldi handiagoa izango da Donostian.

Guztiok pozik joango ginatke trenez ekitaldi horietara, kontuan harturik bidaia horiek, behintzat, gizarte helburu garbia izango dutela. Tren mota batzuek oso eragin txikia dute ingurumenean, eta oso erabilgarriak dira. Baina AHT ez da horietakoa. AHT ez dugu erabili nahi; ez dugu bidaia barregarri egin nahi; administrazioen esanak eta eginak elkarrekin ondo ezkonduko balira egin beharko ez genituzkeen bidaia ez ditugu egin nahi. Eta, azkenik, AHT ez dugu erabili nahi, jakinik zenbat kostatuko zaigun kilometro bakoitza, kontra egonagatik geure zergetatik pagatuko baita.

Erredakzioan itzulia

hemeroteka

■ LARRUN

Hats berri bat Zuberoarentzat

(Battita Quecheille, Zuberoako Herrien Elkargoko lehendakaria)

(...) «Luzaz espartinaren menpeko zegoen Zuberoako industria, baina azken hogeitau urteotan birmoldaketa neketsu bat egin behar izan du. Zenbait ehun enplegu galdu dira krisialdi horretan, beste batzuk arriskupean daude gaur, baina oro har, dibertsifikatzen hasia da hemengo indus-

tria. Zuberoan dagoeneko sustraiturik dago lantegi ttipi-ertainekoen sare bat berriezalea, teknika xorrotxenak eskatzen dituzten borontetan oldartsu.

(...)Ber denboran antolatu dira Herrien Elkargoa eta orain kudeatzen duen egitasmoa, Zuberoaren garapen xedea. Egitasmo hori bete nahi dugu hamar urtez, hil edo biziko arrazoi batengatik: demografiaren beherapenari aurre egiteko. Eiki, aurreikusirik zegoen 2010 urterako bi mila biztanle galduko zituela Zuberoak (%14), baita zahartuz joanen zela jendetza, eta horrela, 2010ean, hogeitau urtez azpiko ehun gazterik ez zuela edukiko Atharratzeko

kantonamenduak. Aurreikuspen horiek direla-eta, industriaren birmoldatzeko lan astun bat hasi dute Herrien Elkargoak eta ODACE delakoak (tokiko ekonomiaren garapenaz arduratzen den erakundea). Lan horren jomuga: ondoko hamar urteetan 600 enplegu berriren sortzea.

Beraz, aurtendanik Herrien Elkargoak lantegi guñeak antolatzeari ekingo dio, enpresentzako eraikinen politika jarraituko du, eta beste partaide anitzekin fondo bat eratuko du lantegien laguntzeko, dirua mailegatuz bermerik gabe. Halaber, enplegu bilarien sostengatzea eta lurraldearen aldeko promozioa, biztanleenganako

harrera eta bizimoduaren hobekuntza, baita lantegiak honera biltzeko lana emendatuko ditu. Ikuspegi horretan, Zuberoa sartu behar dugu bide handi sare batean, aterabide nagusi bat da hori gure ibarrarentzat.

Milioi andana bat kostako da egitarau orokorra, korapilatsua da, eta partaideei etengabe buruan sartu behar zaie industrian etorkizun bat eduki dezakeela Zuberoa bezala mendi artean dagoen ibai ttipi batean, eta lantegi berriei aukera ekonomikoa eskaini ditzakeela bizi guñe zoragarri batean. Herrien Elkargoari dagokion erronka da.