

Victor Pachon

«Hegoaldeko Euskal Y proiektua kimera da»

Foix, 1949. (Ariège Pirinioak; Arièja okzitanieraz). Mugerren bizi da (Lapurdi). Irakasle izana. Egun erretretan dago. Bi seme-alaben aita. Espainiako Gerra Zibilean erbesteratutakoen semea: Valladolideko ama eta Madrilgoa aita. Politikan aritua; ezkerreko militante komunista ohia. CADEko kidea da gaur egun. Ingurumenaren defentsan ari den kolektibo hau 1990ean sortu zen eta 43 elkartek osatuta dago: “Hirigintza eta ingurumena kaltetzen dituzten proiektuen alternatibak bilatzea dugu xede”, adierazi digu *Ortzadar* aldizkariaren arduradun Victor Pachonek.

MIKEL ASURMENDI

Argazkiak: Gaizka Iroz

TGV (Abiadura Handiko Trena) eta LGV (Abiadura Handiko Burdinbidea) izan ditugu hizpide Victor Pachonekin. Frantziako TGVk berebiziko sona hartu du berriki –Estatuko hedabideetan bereziki–, joan den apirilaren 3an abiadurako errekor berria ezarri zuen-eta.

574,8 km orduko abiadura errekorra ezarri du TGVk. Zer iradoki dizu agerrialdiak?

Hedabide handientzako oilarraren kukurrukua izan da, harropuzkeria hutsa. Guretzat oso adierazgarria da: TVG gero eta azkarra go doa, alta bada, haren sustatzaileek ez dute esaten TGVk hamar kilometro behar duela gelditzeko eta hiri ertaintzako galbidea dela. Gelditzeko hamar kilometro behar duen tren batek, konparazione, ezin du gelditu Baionan eta Donostian bidaia berean. Beraz, geltokia non egongo den aukeratu behar da eta jendeak hori jakin behar du. TGVren egituraketa Europan gaindi ibiltzeko egina dago, Europako hiri handientzako. Ondorioz, TGVren geltokia duten hiriak

gero eta inportanteagoak izanen dira eta gainerakoak maila apalagokoak.

Bordele eta Hendaia artean eraiki nahi den LGV eztabaida landu duzue CPD-Pren (Eztabaida Publikorako Batzorde Berezia) bitartez. Nola garatu da?

Eztabaida Bordelen hasi zen, arras gaizki, botere publikoek idatzizko galderen bidez garatu nahi zutelako. Ondoren, Baionan egoera lehertu zen eta gaia eztabaidatzen utzi zuten. Alabaina, prozedurak ez du gardentasuna

ziurtatu. Hegoaldean ez bezala, hemen eztabaida dago, alabaina muturreko galantak jaso ditugu prozeduran. Hemen, demokrazia garatzen da, baina, bidez bide, hainbat mekanismok harapatuta zaude.

Zein da une honetan eztabaidaren nondik norakoa edo funtsa?

Merkantzia-tren kopuruaren beharra aztertzen ari da orain. 2020an, egun Bordele-Hendaia artean zirkulatzen diren trenak baino hamar bider gehia-





"Botereek hitz egiten uzten digute, baina finean eta funtsean nahi dutena egiten dute".

go izanen direla diote txostenek. Perpignan aldean, berriz, hiru bider gehiago izanen omen dira. Hala ere, merkantzia-trenen kopurua gutxituz doa, merkantzia-trenen autoak garraiatzen dituzte nagusiki. Dauden burdinbideak ez direla nahiko erabiltzen, diogu guk. Gure eskualdean, burdinbideek 130 tren har ditzakete norabide bakoitzean egunean, 260 bi zentzuetan. Suitzako talde aditu independente baten ikerketa eskatu genuen, txosten oso jantziak egin dituzte eta erabateko arrazoia eman digute.

SNCFk (Burdinbideen Sozietate Nazionala) eta RFFek (Burdinbideen Egituraketa-rako Bulegoa) zer proposatzen dute?

TGVrako burdinbide berria aurreikusi dute, batetik, eta oraingo burdinbidea mistoa bihurtzea bestetik. TGVren geltokia Uztaritzen izango litzateke. Guztira 163 bidaiari-tren pasako lirake egunean, 6 TGV, joan-etorrian, eta gainerakoak merkantzia-trenak. Suitzako adituen txostenak dioenez, oraingo burdinbide konbentzionaletik doan garraio-karga 2 milioi tonatik 3 milioi tonara pasa daiteke. Espainiatik datorren garraio trafikoa eta sareak ez dira egokiak ordea. Autobidetik pasatzen den garraio-tona gehiegizkoa da. Adituek diotenez, Hegoaldean aurreikusia den Euskal Y-a kimera da. Espainiako Estatuak ez du nahiko dirurik jarriko, beste bideetan inbertitzen ari delako. Europak jarri beharko du dirua, baina berandu iritsiko da, zalantza-zko proiektua da eta hemengo proiektuak ez dira errentagarriak izanen.

Nola ikusten duzue autobideetako trafikoa. Zer gertatzen da kamioiekin?

Garraiolari-ero gero eta gutxiago ordaintzen ari zaie, kamioi garraioa gutxitzeko. Trenak berriz ez doaz nahiko beteta. Trenak 350 tona daramate batez beste, eta gutxienez 650 tona eramatea daukate. Datu hau ezkutatzen dute TGVrako burdinbide berria eraikitzeko. Halaber, adituek diotenez, burdinbide konbentzionala 300 milioi euroekin egokitu liteke, eta ez instituzioek

"Jean Grenet auzapeza

kretino bat da,

ez du deus ezagutzen.

Elkarte zibilekin izandako

eztabaida guztiak

saihestu ditu "

aipatzen dituzten 1.000 milioiekin. Adituek esaten dutena esanda ere, burdinbide berria egin behar dela dio Estatuak, ez dela 2020an baino lehenago egingen dio, baina gezurra da. Honek haxe erakutsi digu: botereek hitz egiten uzten digute, baina finean eta funtsean nahi dutena egiten dute.

Hautetsien Kontseiluak parte hartu du eztabaidan. Zein dira Baionako eta Miarritzeko auzapezek (Jean Grenet eta Didier Borotra) izandako jarrerak?

Jean Grenet kretino bat da, ez du deus ezagutzen. Elkarte zibilekin izandako eztabaida guztiak saihestu ditu. Kaze-tariek gonbidatu dute eztabaida publi-

koa burutzeko, baina ez da azaldu. Prentsaurrekoak eman ditu bere kasa, burdinbide berria egitearen alde agertuz. Borotra ez da agertu ere egin, baina aldeko iritzia eman du. Baionako hautetsi Jean René Etchegarayk parte hartu du eztabaidan, Alain Lamassouren gizona da. Hautetsien Kontseiluan gehiengo dute eta Garapen Kontseiluaren eskutik trenkatu dute afera.

Finean ez dirudi CADEko elkartearen gustuko prozedura garatu denik.

Ez, bistan da. Burdinbide berriaren eztabaida hiru alditan garatu da. Lehen 1990etik 1993ra bitarte. Batzordea osatu, lehen azterketa egin eta TGV-rentzat bide berririk ez zela behar ondorioztatu zen. Ikuspuntu honek berealdiko oihartzuna izan zuen gizartean. Urte batzuk geroago, Bernard Darretxek (Garapen Kontseiluko presidentea) berrabiatu zuen eztabaida, Batzordeak, berriz ere, bidea ez zela beharrezkoa esan zuen. Alabaina, orduan hasi zen eztabaidaren lehen distortsioa eta jukutria gauzatzen. Ez omen zuten Batzordearen iritzia deuseztu, baina Gida-batzordea eztabaida eraldatzen hasi zen, erabakia hozten utzi zuten. Urte bat iragan ondoren, Azpiegitura Batzordea ez zen bozkatzera deitua izan. Adituen txostena tiraderan utzi eta Biltzar Nagusia bildu zen hautetsi guztiak bertan zeudela. Hautetsien gehiengoak atzera bota zuen Azpiegitura Batzordearen erabakia. Denborarekin, hiru alditan, Batzorde honen erabakia konfiskatu dute eta adituen txostena baztertu.

Aztertu dezagun TGVrentzako burdinbidea hurbilagotik, LGV delakoa.

Burdinbide berria TGVrentzat litzateke soilik, merkantzia-trenak berriz oraingo bidetik pasako lirakeke. Egun, Hendaia-Akize (Dax) bitartean zazpi TGV dabilta. Zazpi hauetatik lau Uztaritzetik pasa litekeen bide berritik joango lirakeke, TGV honek Paris-Madril bidea egingo luke Akitanian geratu gabe. Beste hiruak Baionatik pasako lirakeke. Hori da proiektuak dioena, baina bestela ere izan liteke.

CADEk zer proposatzen du?

Guk proiekturako gastuak gutxietsiak direla diogu. Ez dute proiektu zehatzik. Lehen txostenak dioenez, merkantzia-trenen Gasteizetik Lilera 30

HEGOALDE/IPARRALDE. AHT/TGV. EUROHIRIA**“Ez hemen ez han, ez dute talde sozialen iritzia errespetatzen”**

AHT ETA TGV. AHTren proiektua indarrez garatzen ari da Hegoaldean, ez dago itunik ez adostasunik. Proiektuaren aurkako elkarteek egindako inkestaren arabera herritarrak ez dira Euskal Y-aren proiektuaz jabetu. Iparraldean eztabaida dago, baina adostasuna izanagatik, adituek arrazoia ematen badizute ere, alferrikakoa da. Han muturka, hemen ez. Baina finean ez dute mugimendu sozialen iritzia errespetatzen.

CADE ETA AHTREN AURKAKO ASANBLADA. Harremanak ditugu. Ez dugu oinarri sozial bera. Gu alternatibak lantzen ari gara, haiek gutxiago. Han gazteak dira, erradikalak. Gu zaharragoak gara. Gure diskurtsoa garapena apaltzea da. Hegoaldean aurrerapenaren aurkako ikuspuntua ez zen ondo ikusia duela lau urte, Katmandutik jaitsitako baten ikuspuntua zen. Hainbat gazteren gogoan sartzen ari da orain. Garapenari buruzko zenbait ikuspuntu hurbiltzen ari dira Hegoaldean eta Iparraldean, elkar ezagutzen eta lan bateratua garatzen hasi gara, informazioa trukatzeko ari gara.

MIARRITZEKO ETA HONDARRIBIKO AIREPORTUAK. Bat sobran dago. TGVrentzako geltoki bat sobran izanen den bezala. Borotzak eta Grenetek ez dute Eurohiaren proiektua aurreratzea nahi. Hondarribiko aireportua itxi beharko da. Uztaritzeko TGV geltokiak ez du izaterik izanen ere. Ez dute hori esaten, baina erabakiak hartuta daude. Hori onartzea, hemengo populazioarentzako porrota da. Eurohiria proiektua geldituta dago horregatik. Eurohiria eginen da, bien bitartean zein hiri nagusitzen den dago jokoan, alegia Donostia ala Baiona.

joan-etorri eginen dituzte egunean. Hilabete bat geroago SNCFk dio ez dela Gasteiz-Lile izanen, bidea Orleanen geratuko dela. Hau da, kamioilarien garraioa trenbidean sartu nahi dute eta aldi berean merkantzia-trenen karga gutxitzeko asmoa dago. Trenak Europan barrena eraman nahi dituzte kilometro asko eginez. Eusko Jaurlaritzak dioenez, 1.000 kamioien karga eramanen dute burdinbidetik egunean. 160 merkantzia-tren zirkulatzeko egitura badago, zertarako abiadura handiko trenarentzako burdinbide berria egin? Lau TGV pasarazteko? Gure ustez, dagoen bidea egokitzeko aukera baztertu nahi dute, merkantzia-trenen porrota behartzen ari dira.

Burdinbide berria egin nahi omen dute, kamioiak autobidetik ateratzeko, alta.

Hori bera esan zuten duela hamar urte. Biriaturtik 8.500 kamioi pasatzen dira egunean, orain. Egia bada 4.000 kamioi gehiago hartuko dutela bide berriak zabalduz, 12.500 kamioi izanen dira 2020an autobidean. Trenbideak eta autobideak nahi dituzte lotu, baina guk merkantzia-trenen porrota aurreikusi dugu jada. Zergatik 358 tona eraman merkantzia-trean? Bidaia asko egiteko. Estatuaren kalkulua da tren arinak

erabiltzea. Tren asko sartu burdinbidean, euren proiektuak justifikatzeko. Egunean 264 tren erabiltzera iritsiko dira. Euren politika burdinbidea artifizialki saturatzea da: TER, TGV eta merkantzia-trenak alferrik ugaltzea.

Hegoalde eta Iparraldeko beharrak ez dira berberak, antza.

Ez horixe. Euskotrenek bederatzi milioi bidaiari darama urtean, eta Hendaia-Baiona bitarteko TERak 800 pertsona baino gutxiago eramaten ditu egunean. Erridikulua da. Gure habitata oso txikia da bestaldekoaren aldean. Hegoaldean tren herriaren bihotzetik pasatzen da, enpresak tarteko direlarik. Hemen alderantziz. Guk TERa ezin dela %300 handitu diogu, ezin dela bidaiarien kopurua handitu. Guretzat alternatiba merkantzia-trenak atxikitzea da merkantzia-trenaren lanpostuak atxikitzeko. Hori da hemengo burdinbidearen oinarria eta arrakasta, bestela porrot soziala izanen da. ■



II. etxepare beka Haurrentzako album ilustratuak sortzeko

Suria: 6.000 euro
Argitaratzaileak:
Pamiela eta Faktoria K de libros
Orijinadak aurkezteko
azken eguna:
2007ko azaroaren 30ean

oinarriak: www.sakana-mank.com

antolatzaileak:
Nafarroako Udaltzako Euskaraz Zerbitzuak
laguntzaileak:
Aholkularitza
Gutierrez