

## Lapurdin AHT ez

# Argudioen indarra

“AHT, zaldi garailea”, dio RENFE Espainiako tren sareak bere promozio iragarkian. Lapurdin amarru egitea leporatzen zaio zorioneko kabalari; lasterketa irabazteko, kopuruak faltsutzea.

GARBINE UBEDA GOIKOETXEA

DONIBANE LOHIZUNETIK Azkainerako bidea hartzen baduzu, nabarmena egingo zaizu aldarria. Bazter orotik helduko zaizu egunetik egunera ozenagotzen ari den mezuaren oihartzuna, eta lagun egingo dizu bidaia osoan: *LGV Non, AHT ez*.

Margo zuriz eta atzekoz aurrera idatzitako lerroak aurkituko dituzu errepidean; bide seinaleen itxurako panelak, bidearen albo banatan; plastikozko banderola errepikakor berde-beltzak, han-hemenka, paretetan, langetan, zuhaitzik zuhaitz zeharka lotuta... Eta denek galtzen dute ikusgarritasuna, jada Azkain parean, Larrun mendi enblematikoaren magalean sasiz eginiko lelo erraldoiak errepideari arreta galtzeraino erakartzen zaituenean: *LGV Non, AHT ez*. Oraingoan, alimalekoa.

Paisaiak hunkitu egiten du, barneratu egiten zaitu, xede honen aurka daudenek darabilten argudio kalifikatzaile bakoitzak bere egiten gaituen bezala: lurren suntsitzailea, bertakoezikiko errespeturik gabekoa, diruxahutzailea, gezurraren eta amarruen gainean eraikia, bereziki krisi garaiotan adar jotze kompletoaren itxura hartzen duena...

Eta txikikeria badirudi ere, zuzen dezagun, badaezpada, euskarazko leloa, *AHT ez* delakoa, alegia. Lapurtarrek ez baitiote tren lasterrari muzin egiten. Egungo tenbidetik pasatuko balitz, ados baileudeke oro har.



“Ez AHT, LGV non”, Larrun mendiaren magalean. Azkaindik hartutako panoramika.

Haserrea, tren mota honi zabaldu nahi zaion bide berriak sorrarazi badu, *Abiadura Handiko Trenbide Berriari ez*, beharko luke. “AHTB ez”, “AHT ez”-en ordeaz. Tira, antzeko zerbeit.

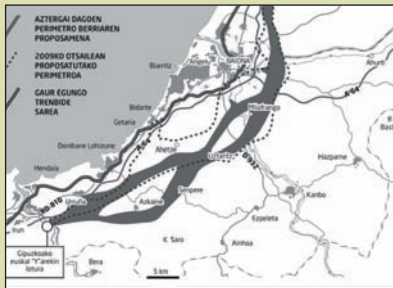
### **Ez dira pasako...**

“...Hemendik ez behinik bebin”. Urruñan entzun nuen, aspaldiko partez. Abenduaren 11ko manifestazio jendetsua iragan eta berehala izan zen, astearte buruzuri eta izoztu batean –zero gradutik gora nekez egin zuen termometroak–, ehunka lagunek eta hogeitaka traktorek Ibardinera doan bide bazterrean bat egin genuenean. Fundasol enpresari bidea galaraztea zen helburua, Frantziako Trenbide Sarearen aginduz egin beharreko ikuskapena,

## Kronologia

**2006.** Hego-Mendebaldeko Egitasmo Handiak erakundeak AHTren inguruko ikerketa jarri zuen abian.

**2007ko martxoa.** Tren lasterraren bide berria Landetako ekialdetik (eta ondorioz Lapurditik) pasatzea erabaki zuen Frantziako Gobernuak.



**2009ko otsaila.** Prefetak balizko ibilbide berriaren korridorea aurkeztu zuen; trena Mugerretik sartuko litzateke Lapurdira eta Milafranga, Hiriburua, Uztaritze, Azkaine, Senpere, Ziburu, Urruña eta Biriatu herriak zeharkatuko lituzke. Geltokiaren kokagunerik ez zen zehaztu.

**2009ko ekaina.** Lehuntze, Milafranga eta Hiriburuk ezezkoa eman zioten tren lasterraren bide berriari, Europako bozen karietara antolatutako erreferendumean. Urtebete lehenago Mugerren eta Uztaritzen egindako galdeketa ere, hiru hautesletik bi egitasmoaren aurka azaldu ziren.

**2009ko iraila.** Ipar Euskal Herriko 29 udalerririk eskatuta, Citec enpresa suitzarrak ikerketa independentea egin zuen, eta

ondorioztatu, 50 urtean ez dela saturazio arriskurik izanen Lapurdiko egungo trenbidean.

Oraingo bideak hobetuta, 240 merkantzia trenak eta beste 80 bidaiari-trenak zeharka dezakete lurraldea egunean bi norantzetan. Saturazioa saihesteko, kalkuluek ahalmen teorikoaren %80a hartu zuen enpresa independente honek kontuan, eta baita gaueko lau orduko gelditzea ere.

**2009ko urria.** Manifestazio jendetsua Baionan. Antolatzaileen arabera, 12.000 lagun bildu ziren.



**2010eko urtarrila.** Lapurdik eta Gipuzkoak bat egin zuten AHT xedeari ezezkoa emateko. 15.000 lagun bildu ziren Irun eta Hendaian. 40 talde inguruk Hendaiaiko Gutuna deitu deklarazio bateratua sinatu zuten.

**2010eko martxoa.** Baterak egindako galdeketa baliatuz, AHT egitasmoak zeharkatu nahi dituen bederatzi herrietan iritzia eskatu zuen CADEk: bozen %90 xedearen aurka azaldu zen.

**2010eko maiatza.** AHT bide berrien kontrako elkarteek Hendaiaiko Gutuna eman zioten eskura Europako parlamentuko presidenteari.

**2010eko ekaina.** Garraio Trans-europarren Sarearen Konferentziaren karietara, Dominique Bussereau garraioaz arduratzen den Frantziako idazkariak, José López Blanco Espainiako Garapene ministroak eta Antonio Mendonça Portugaleko Garraio ministroak Europako Hego-Mendebaldeko Ardatz Lasterraren gaineko asmo adierazpena sinatu zuten Zaragozan. Besteak beste, AHTren mugaz gaindiko sekzioak hobeto koordinatzea du helburu akordio honek.



**2010eko azaroa.** Akitaniako prefetak zundaketak egiteko agindua igorri zuen.

**2010eko abendua.** 15.000 manifestari (poliziaren arabera 5.300) eta 130 traktore bildu ziren Baionan, "Xahutzezi ez! Oraingo bidea berritzez bai!" lelopean. Errobi, Hego Lapurdi eta Errobi-Aturri herri elkargoetako hautesiek segida eman zioten CADEren deialdiari. Jean Grenet Baionako auzapez eta Frantziako diputatuak manifestazioaren ibilbidea aldatzeko eskatu zion prefetari. Ez zuen lortu.

edo zundaketa, edo dena delakoa, eragozte.

"Ez dira pasako, hau ez da Hegoaldea", gogorarazi zidan Ixabel Etxeberria hautetsi abertzaleak, "hemen ez dute hango nagusikeria erakusten ahal". Nafarroako autobidea eraikitzen ari ziren garaiak ekarri genituen gogora, eta Gipuzkoako AHTren lanak, bertan ari diren langileen prekarietatea, gertatu berri zen istripua, heriotza... Pantxoa Tellier

CADE Ingurumenaren aldeko taldeko kideak aurrerago azalduko ziguna komentatzen ari ziren ondoko taldean: zundaketa egiteko prozedura legez kanpokoa zela, teknikariek dakarten agiriak ez diela tresna astunak sartzeko edota lurra 60 metroko sakoneran zultzeko eskubiderik ematen.

Manifestazio arrakastatsuen osteko euforia baino gehiago, tinko segitu beharra



Bizi!

zen han arnasten zena. Gauzak aldrebestu zitezkeela jakinda ere –beste zundaketetan ikusi denez–, gogotik eutsi beharra. “Ez naiz desobedientziaren aldeko” argitu zuen Odile de Coral Urruñako auzapez andreak, publikoki mintzatu ez bazen ere, “baina herria defendatu beharra dut...”, eskua xingola gorri-zuri-urdinaren korapiloan pausatua zuela.

**Bizi!**  
**mugimenduak**  
**6 metroko**  
**banderola hau**  
**ipini zuen**  
**Baionako herriko**  
**etxeko teilatutik**  
**zintzilik, 2010eko**  
**azaroan.**

Itxaronaldiak luze jo zuen –bisitariak ez ziren azkenik heldu–, eta bitartean, Michelle Alliot-Marie Frantziako ministro eta Donibane Lohizuneko zinegotziari ere heldu zitzaion erreparorako garaia. Bakarren batek, zinis-moz, edo itxaropenez, edo bien nahasketaz, “hura bederen gure alde dugu” bota zuen, 2009ko maiatzean Lapurdiko zatia gelditzeko eskaria egin zuela gogoratuz. Dominique Bussereau orduko Garraio estatu idazkariarekin batera egindako deklarazio polemiko hura zabalago azaldu zion Goizeder Tabernari, *Le Journal*-erako, gerora:

“Hemengo biztanle eta hautetsi asko bezala, Bordele-Dax-Gasteiz-Madril abiada bizian lotzearen aldekoa naiz. Beti esan dut. Zalantza bigarren bide horren gainekoa da, Euskal Herriko lur biziki sentsibleak zeharkatzea ezinbestekoa ote den edo ez (...) Hemen urtetan eman dizkiguten argudioak lausoak eta kontraesnakorak izan dira (...) Egungo bidea hemendik hogeitaz urtera saturatu arte ez da bigarren bide horren beharrik sumatuko. RFFk esana da. Eta, izatekotan, epe hori baino lehen ezinbesteko izango ez bada, ez da beharrezkoa ikerketekin gaur jarraitzea. Horixe ondorioztatu genuen. (...) Abiadura Handiko lotunea egungo trenbideetan egin daiteke, hainbat egokitzapenen ostean”.

## Xedearen gaineko hainbat datu, kopurutan

**29.000.000.000 euro**  
 RFF Frantziako Trenbide Sareak zorretan duen diru-kopurua.

**5.000 euro** ordaindu beharko du etxe bakoitzak zergatan, ibilbidean egon edo ez, AHTren bide berriaren xedea aitzinatzekotan.

**4 minutu.** Egungo bidea modernizatuko balitz, Bordeletik Baionarako tartean, proposatzen den trenbide berritik joango litzatekeen tren lasterrak ez lioke 4 minutuko aldea besterik aterako zaharretik joango litzatekeenari. Marie-Line Meaux andereari (François Fillon lehen ministroaren aginduz, “bide berriaren integrazio politiko ahalbaitz hobereana” bilatzera heldutako bitartekaria) emandako ohar konfidentzialetatik eskuratutako datua da. “Arazoa da –eransten du oharrak–, Baionan 18 minutuko geldialdia

aurreikusten genuela, eta 18 minutu horiek ere kontuan hartzen ginetuela kalkuluetan...”  
 “Misio baten burutzea eskatu zidaten, ez naiz bitartekari lanetara etorri” adierazi zuen Meaux andereak hiru hilabeteren buruan dosierra bukatutzat eman eta RFFren proiektua “egingarritzat” jo zuenean.

**809 lagunek** parte hartu zuten guztira RFFk 2010eko abenduan eginiko sondean. Galdeketa horretatik “biztanleen %89 proiektu berriaren alde eta %11 kontra” zirela ondorioztatu zuten interesatuek. Ondotik argitu denez, ordea, parte-hartzaileen %64k ez zuen bide berriaren proiektua ezagutu ere egin eta bitik batek ueste zuen tren lasterra betiko bidetik pasarazteaz eginen zitzaioala galde.

**1.600.000 tona** merkantzia garraiatu da Hendaia-tik Mugerrera

2010ean (30 urteko trafikorik baxuena, SNCFren arabera). 2020rako oraingo bidearen kolapsoa iragartzen duen hipotesiak –eta beraz AHTren bide berriaren alde egiteko alibi nagusiak– 13 milioi tona merkantziako mugan bilatzen du justifikazioa. Baina 2020an kopuru horretara heltzeko, 8 milioi tonakoa behar izan joan den urtekoak. 1,6tik 8ra bada aldea...

**50 tren** inguruk zeharkatzen du Hendaia-Baiona tartea egunean. Trenbidearen agintaritzaren arabera, 264ra arteko ahalmena du tramoa. Gaurko merkantzia kopurua bost aldiz handitu eta 10 milioi tona merkantziara helduta ere, gaurko bideek ondo erantzungo lukete, eta merkantzia garraioarentzat bezala, tren lasterrarentzat eta TER delakoentzat ere bideragarria izango litzateke.

Victor Pachon CADE Ingurumenaren Aldeko Taldeen bozeramailea:

## «AHTren ereduak Concordearen bidea darama: hondoa jotzeko zorian da»

### Zein duzue aurrera begirako estrategia?

Datozen hilabeteak eta urteak erabakigarriak izango dira gainbeheran doan AHT eredu honentzat. Eustea eta irautea, horixe da guk egin behar duguna. Borrokaldi hauen bidez iritzi publikoaren garaipena bilatzen dugu, gure aldeko joera zabaltzea eta sendotzea.

Zundaketak oztopatzeaz gainera, bilkura publikoei jarraipena emateko asmoa dugu, baina proiektuak aipatzen duen korridoretik harago. Bideak ukituko ez dituen herrietan ere alferrikako proiektu honen gehiegikeria azaldu beharra dago.

### Zer gertatzen da politikariek?

Administrazio handietako hautetsiak xedearen alde daude. Bide berriak zeharkatzen dituen udalerrietako hautetsiek gurekin borrokan jarraitzen dute, kasu batzuetan gure eta haien arazoibideak ezberdinak izanagatik ere (kasura, merkantzien garraioa Erdiko Pirinioetatik igortzearen alde daudenak). Haiekin osatutako frontea posible da, eta guk, ahal den bitartean bederen, mantentzearen aldekoak gara.

### Martxoan hauteskundeak izanen dira. Zer eskatzen duzue?

Ez dugu eskualdeetako hauteskundeetan bezain gogor egingo. Lehen itzulian hautagaiak AHTren gainean erakusten duten jokamoldearekiko epai ditzaten eskatuko diegu geure taldeetako kideei eta botoemaleei. Ez dugu, halere, kontsigna zehatzik zabalduko. Bigarren itzulian ez dugu mezurik zabalduko, jendeek hautua libreki egin dezaten eta nork bere familia politikoarekiko atxikimenduz joka dezan.

Hego Euskal Herriko "Y" edo "H" estrategikotzat jotzen direla eta Gipuzkoan lanak azkartu dituztela kontuan hartuta, zer nolako da



### Espainiako Gobernuaren eta Eusko Jaurlaritzaren eragina?

Ongi nabarmen antzeman dugu AHTren aldekoen estutu beharra, bai Eusko Jaurlaritzarena eta baita Akitaniako Lurralde Kontseiluarena ere. Haien lobbyaren plataforma kredituak bilatzen ari da Europar, Hego Bidasoako trenbideak Europako sareetan sartzeko. Horren karira, lurreko garraioaren %8 merkantzien trenbidetik pasatzea agindu dute helburu gisa. Alegia, 358 tonako 23na tren, norantzeko eta eguneko. 2006an, norantzako 102 tren aipatzen zituzten. 2008an 62ra murriztu zuten kopurua; 2009an, 47ra... Merkantzien alibia erortzen ari zaio AHTren aldeko lobbyari.

### Eta Europak zer eragin du?

Europa koherentzia kaskarreko proiektu honetaz nekatzen hasia da: bidaiariak Bidasoaren hegotik eta merkantziak iparretik; hegoko trenbideak iparreko bi baino 24 metro gorago... Oraintsu 13 milioi murriztu izana horren adierazgarri duzu. Europak gero eta aukera eskasagoak ditu garai bateko finantzamendutan sartzeko eta egungo bideak modernizatzearen aldeko alternatibak indartzen ari dira. Ezer ez da oraindik erabakigarria.

### AHTren proiektu berria Concordearekin alderatu izan duzue. Zein zentzutan?

Concordeak berrikuntza ekarri zuen teknologikoki, baina porrota komertzialki. Esportazioko produktu izateari utzi zionean eta Airbusaren aldeko apustua egin zenean industria aeronautikoak gora egin zuen, hain prestigiotsuak ez izanda ere eraginkorrakoak direlako. AHTren eredu ere hondoa jotzeko zorian da. Errentagarriak diren tren laster apurrei %45 garestituko zaie bide-saria eta haien errentagarritasun hori kolokan jarriko da.

SNCFko presidentziatik heldu diren hitzak gogora ekarrita, "AHT itsukeria kolektiboaren argumetua da. Hazkundera zorpetzearen gainean eginga da. Burdinbide sistematik ezin du bere burua finantzatu. Abiadura Handiari zenbat eta gehiago eman, orduan eta handiagoa da zorra". Egungo bideak modernizatzearen alde egiteko garaia da. Concordearekin gertatu bezala, ez da hain prestigiotsua baina bai eraginkorrakoa.

### Korridoreak nola eragingo die laborariei?

Ipar Euskal Herrian kilometroko hektarea bat suntsituko dute. Urbanizazioak ahalik eta gehien saihestu eta laborantza sakrifikatuko dute. Konfiskaziotik harago, desbideratze luzeek edota ubideen aldatzeak ere eragingo diete, eta baserri txikiak, lur-eremuak murriztuta, ez dute aurrera egiteko modurik izanen.

### Zein protokolo jarraituko du proiektuak?

Urtearen amaierarako RFFk behin betiko bidea zehaztuta edukitzea du helburu, zalantzarik gabe hauteskundeetan ostean, herri galdeketa egingo da eta horren ostean hartuko da azken erabakia.

## Abiadura Handiko Tentsioa

AHT xedearen eztabaida publikoaren oroimena iraganeko leizeetan galdu dela dirudi eta hala ere, ondorioak tentsio iturri bihurtzen dira Lapurdiko egunsentietan. Argiak gaua urratu orduko Lapurdiko AHT xedea aitzinatzeko zundaketa lanak egitera doaz RFF eta Fondasol enpresateko langileak. Enpresa horientzat eta oro har Frantziarentzat azken lau urteotan egin diren manifestazio, bilkura publiko eta protesta jendetsuak ezdeusak dira. Tontor batek ez du AHT oztopatuko eta gutxiago batzuen haserreak.

Alta, oraingoak "betikoak" ez dira betikoak. Idelogikoki AHTren alde dauden hautetsi ugari Lapurdiko atalaren aurkako aldarria egin dute. Arrazoiak kontuan hartzekoak dira. Lehenik eta behin, Estatuak eztabaida publiko hartan aurkeztu zituen emaitzak faltsuak ziren. Oker bat, zioen RFF enpresak. Nahitara egindako faltsutzea, erantzuten dio Ingurumenaren aldeko CADE taldeak. Euria egin du geroztik. Eta euri horrek hautetsi gehien gogoak freskatu ditu, bide berriaren beharrik ez dagoela ikusteraino.

Bide berririk ezean gaurko trenbidea 2020an saturatua legekeela zioen RFFk. Dagoeneko AHT hartzen duen lurraldea, zertarako behar du bigarren bide bat? Suitzako aditu talde batek lehenik eta Citec enpresak bigarrenik, bederen 2050eraino saturazio arriskurik ez dagoela frogatu dute. Gainera, ustekabearen hementxo herri elkargoek ere ordaindu behar dute bide berria. Kopuruak beldurgarriak dira eta ondoko belaunaldien zorra eraginen du, 50 urtez bederen. Eta horrez gain, Frantziako AHTk ez direla errentagarriak diote gero eta ozenago tren konpainiako adituek berek. Frantziako azken AHT xedea izan daiteke eta denbora Estatuaren nahikeriaren aurka dago.

Legearen eta zilegitasunaren arteko tala ezaguna. Herritarren hautetsien gehiengoak ez du xede hori nahi. Irizkiak kontuan hartu gabe, xedea inposatu nahi du Frantziak. Zer axola dio etxegintzak eta turismoak duen eragina Ipar Euskal Herrian? Zer axola laborantza lurra erdibitzen badira edo etxaldeak bota? Zundaketa lanak gelditzeko borondatea adierazi dute CADEkoek. Legea eskuan, zundaketek ez dutelako legea betetzen. Eta hala ere, jendarmeez zundaketa lanen bidea irekitzen. Haren eskutik dator tentsioa, indarkeria. Bortizkeriarik gabeko ziklo baten esperantzaren bizi den herri batentzat bitxia benetan.

*Aitor Renteria*

## Tren lasterraren alternatibak

Jean-Michel Normand-ek, 2010eko irailaren 23an, *Le Monde*-n: "Brasilen, Rio eta Sao Paulo hiriak lotzeko, tren pendularra\* martxan jartzeko aukera aztertzen ari dira botere publikoak. Britainia Handian, Londres ekialdeko High Speed Two lotuneak ere irtenbide horri hel diezaioke. Alstomeko pendularrak edo Siemensen tren konbentzionalak ere beste balio batzuk nabarmetzen dituzte. Ia 250 km/h abiadan pasatzen dira eta ez dute espresuki eraiki beharreko trenbide sare garesti baten premiarik. Errusiak dagoeneko mota honetako irtenbide baten hautua egin du Mosku eta San Petersburg hiriak lotzeko, eta baita Virgin taldeko trenbideek ere, Erresuma Batuan".

\*Tren pendularrak abiada hartzeko inklinatu egiten dira kurbetan. AHTak, aldiz, guztiz zurrunka dira zentzu horretan, eta kurbek erradio oso handikoak izan behar dute ezinbestean.



Pantxoia Tellier CADEko kidea, atzean Odile de Coral Urruñako auzapez andrea atzean duela.

Xedearen kontrakoak ez daude arrabotsa isiltzeko prest. Baina aldekoak ere ez. "Nola pasatuko da etorkizuneko AHTa egungo bideetatik, Baionak 17.000 lagun eta Biarritzek 1.800 biztanle besterik ez zituzten garaiak, alegia 1842koak, baldin badira?", erantzun zion agudo Jean-Marie Berckmans Akitaniako Merkataritza eta Industria Garbarako presidente ohiak; "egungo trenbidea egokitzeak inperu ekologikoa ekarriko lieke inguruko biztanleei, ez da ahantzi behar (Ipar) Euskal Herriko populatuena dela".

## Argudio-borroka

Kopuruaren gaineko argudioak behin eta berri kolokan jarri zaizkiela-eta, xede berriaren defendatzaileek sentimenduen esparrura jo dute sarri. Hona hemen, adibide gisa, Max Brisson Akitaniako Kontseilari Nagusi miarritarrak iritzi artilu batean plazaratutako hainbat perla:

"Aurpegia txikitzen duen labankadaren antzean aurkezten da beti AHT, sekula ez garapenaren mesederako tresna bezala".

"Ozen adierazi izan dugu beti, gure herria orekatua eta harmoniatsua izatea nahi genukeela, baina ekonomia produktiboak bizi duena, eta ez, garai bateko 'errenta ekonomian' oinarritua".

"Ez ote dugu ikusten gure auzokide espainiarrak tren honen bidez datorren iraultzara egokitzen ari direla, 110 mila milioi euro inbertitu dituztela haien atzerapenari aurre egiteko? Inflexio honen bazterrean gelditu behar ote dugu?"

"Nik, europar naizen honek, ezin dut onartu Euskal Herria katearen maila hautsia izatea Europako garraio sarean, bere kokapenagatik, naturalki istmo mediterraniarraren eta ardatz atlantikoaren sarearen giltza izan beharko lukeenean".

"Paradoxa bitxia, bide berriari ezezkoa ematen diotenean, tren bidezko iraultzari, Europaren eraikuntzari, Bidasoaren bi aldean loturak indartzeari eta Eurohiriari ere ezezkoa ematen dioten horiek, denetan progresistenak beharko luketen horiek, lur-jabe konterbatzaileekin egiten dutela bat". ■