



Gilen TXINTXURRETA BEITIA
Arkitektoa

Ur handitan

Hilabete honetan, Euskal Herrian martxan dagoen proiektu estrategiko handienak kolpe latza jaso du berriro ere. Frantziako gobernuak esan du Bordele eta Irun lotuko dituen abiadura handiko lerroa ez dela 2042. urtera arte eraikiko. Paris, *mon amour*, hurren arte.

Lehen eguneko zarataz haratago, notiziak ibilbide laburra izan du gurean. Jaurlaritzak betiko isiltasunaz erantzun du, eta AHTaren aurkariak ohiko kritikak plazaratu dituzte. Bitartean, gizarteak, oro har esango nuke, kasu handirik egin gabe jarraitu du bere zereginetan. Horrenbesteko denbora darama kontu honek, hainbeste atzerapen, hainbeste aldaketa, eta hainbeste hainbestekeria, non zaila den jada tren hau zer den eta zertarako balioko duen imajinatzea. Baina, apurka-apurka eta arazoak arazo, azpiegitura badoa bukatzen, eta, berandu baino lehen, martxan ikusiko dugu, noiz izango den asmatzea atrebentzia bada ere.

Egia esan, uste dut proiektua bertan behera uztea eskatzea ez dela jarrera errealista.

Gaur, *AHTrik ez!* leloak nork bere burua kontentzitzeko balio dezake, baina ez da operati-boa proiektua gelditzeko (*Euskal Y*, gutxienez; Nafarroako lotura beste kontu bat da). Gure bailarak zeharkatzen dituzten hormigoizko egitura erraldoiak ikusi beste-

rik ez dago: azpiegitura ia bukatuta dago. Ingurumenaren aurkako atzerazinezko kalte larrienak eginda daude; beraz, ez litzateke kontraesankorra izango autoa zein kamioiak ordezkatzeko dituen tren proiektu bat orain gelditzea jasangarritasunaren izenean? Baina horrez gaindi, atzera bueltarik ez dagoela uste dut, bai Hego Euskal Herrian bai Espainiar estatuan agintea dutenek proiektua buztatzen jarraitzen dutelako, eta hala jarraituko dutelako.

Hori onarturik, egiteke dagoenaz eztabaidatzen has gaitezke, eta hemen bada oraindik hobekuntzarako aukera.

Egiteke dagoena ez da soilik trena hiriburuetan nola sartuko den erabakitzea, baizik eta azpiegitura horrek gainerako garraio sistemekin duen harremana zehaztu eta antolatzea. AH-

Tak 175km mendi zulatu ditu EAEko hiru hiriak lotzeko. Bi kontu. Batetik, trenbide berri honek ez du soilik bidaia luzeetarako balio; hiriburuen arteko tren bidezko lotura azkarra ahalbidetuko du lehen aldiz. Bestetik, etorkizunean hiru geltoki hauek baino gehiago egon litezke, sarearen gaitasuna eta irismena handituz. Suitzan ondo dakiten moduan, zerbitzuaren maiztasuna eta lotura kopurua da garraio publiko sistema eraginkor baten funtsa. Hala, Euskal Trenbide Sare Berriak sare gisa funtziona dezan, geltoki hauek ahalik eta irisgarrien egitea da giltza. Gure lurraldea hobeto egituratu liteke abiadura handiko trena egungo garraiobideekin modu egokian uztartuko bagenu. Horregatik, inoiz baino garrantzi handiagoa du ohiko trenbide, garraio publiko eta bidegorri sarea indartzeak, hainbat maila eta modutako sare bat osatuz.

Arkitekto lagun bati interesgarria iruditu zitzaidan kontzeptu bat entzun nion behin: 15 minutuko hiria, 45 minutuko lurraldea. Uste dut polita eta errealista dela imajinatzea autoa erabili gabe, 45 minutuan edo ordubetean, urrun ditugun Euskal Herriko txoko askotara iristeko aukera egongo dela. Esperantza dut proiektuari geratzen zaizkion txanpak ondo bideratuz gero (eta onartu beharra dago, aurrekariak ikusita, nekeza dirudiela), euskaldun gehienontzat onuragarria izango den tresna bihur daitekeela tren hau; ez bizitzan behin Parisera joateko, bai, besteak beste, Durangoko azoka urtero bisitatzeko. •



Ilustrazioa: GILLEN TXINTXURRETA BEITIA