

## EUSKAL HERRIA 2020 (ETA VI) &gt; AZPIEGITURAK ETA GARRAIOA

## Autoaren esklabo

Herritar gehien-gehienak autoz ibiltzen dira eta arazo handiak agertzen dira herri arteko errepideetan

## ENeko BIDEgAIN

Gero eta auto gehiago dabil Ipar Euskal Herriko errepideetan, eta gauzak txartuko dira deus ez bada egiten. Baiona-Angelu-Miarritze eremuan bertan egunean 45.000 auto ibiltzen dira, eta Baionatik Uztaritzerako bidean, 20.000. Lekuko jendeen mugimenduei nazio-arteko merkataritza garraioak gehitzen bazaizkie, egoera jasangaitza da. Gero eta jende gehiago dator Ipar Euskal Herrira bizitzera eta turistentzat ere leku erakargarria da. Horrek bidean auto gehiagobiltzea dakar.

Horrez gain, jendeek gero eta gehiago erabiltzen dute autoa, eta zail ikusten da autoarekiko duten harremana aldaraztea. Hiria hiriaren hedatze kontrolatu gabeak autoaren erabiltzeko joera handitu baizik ez du egin. Hiritik Lapurdi barnealdera edota Baxenabarrera joan direnek beren etxea eraiki dute. Horrek lurzoruaren zatikazte eragin du eta autoa ezinbesteko bihurtu.

Ipar Euskal Herriko mugimenduen %79 autoz egiten dira, 1999ko inkesta baten arabera. Etxe bakoi-tzean, batez beste, 1,34 auto dago. Toki anitzetan gutxienez bi auto dituzte, beraz. Jendeak ez du garraio publikoa erabiltzeko joerarik, ez eta hiri barnean ere. Jarrera horrek kezka eragiten dizkie eragile publikoei, zaila ikusten dutelako ohiturak aldatzea. Euskal Herria 2020 txostena idatzi dutenek onartzen dute, hala ere, dena ez dela autoa erabiltzen dutenen erria. Lurraren prezioak jendea

hiritik kanpo bizitzera bultzatu du. Hiria hiriaren hedatzea ez dute kontrolatu. Aldi berean, enpleguak eta merkataritza gune handiak hirian eta hiri ondoan metaturik daude. Udal nagusiek ez dute neurri ausartik hartzen hiri erdian auto kopurua murrizteko. Garraio publikoaren eskaintza oso ahula dela eta dagoena ez dela biziki eraginkorra dio txostenak.

Orain, neurriak hartzea ezinbestekoa izanen da. Itsasbazterrean ez dago errepide sare zabalagoa sortzeko aukera handirik, ordea. Donibane Lohizune eta Hendaia garatzen ari dira. Hiria hiriaren zabalteak eta topografiak zailtasunak ematen dizkiote errepideen zabalteari.

**KAMIOIEN KORAPILOA ETA AHT.** Portugal eta Espainia Europako Batasunean sartzeak eta merkatuaren globalizazioak nazioarteko merkantzien garraioaren izugarriko gorakada eragin du, eta hori bete-betean sendi da Euskal Herrian, eta nola ez, Lapurdi kostaldean. Iberiako Penintsularen eta Euro-paren arteko merkantzien %56 Atlantikotik pasatzen dira. 2003an 123 milioi tona merkantzia garraiatu ziren Atlantikotik. Hori-tatik %61,7 itsasoaz garraiatzen dituzte, baina hala ere 47 milioi tona gelditzen dira lurretik pasarazteko. Burdinbidez 2 milioi tona baizik ez dira garraiatzen.

Azken hogeit urteetan Biriaturtik iragaten den kamioi kopurua egin duen gorakada ikusgarria da. 1.383 baizik ez ziren pasatzen egunean 1985ean. 2004an 8.078 ziren. 2005ean 14.500 izanen dira. Abiadura handiko burdinbidea sortuz gero, hori baino 2.300 kamioi gutxiago pasatuko lirateke Biriaturtik. Burdinbidez %23 merkantzia garraiatuko lirateke kasu horretan; bestela, %10.

## AHTren argi-itzalak

Udazken honetan iraganen da Hendaia-tik Bordelerako abiadura handiko burdinbidearen eraikitzeari buruzko eztabaida publikoa. Burdinbide horrek lotura zuzena luke Hendaian Euskal Y-arekin eta Bordelen Pariserako burdinbidearekin. Biauera landuko dituzte. Alde bategatik, oraingo burdinbidea egokitzea eta Baiona eta Hendaia arteko burdinbidea bi lerrotik lau lerroa pasatzea. Bestetik, burdinbide berri bat eraikitzea Bordeletik Hendaiaraino, merkantzentzat eta bidaiarientzat. Lehen hipotesiaren aurkera 2.300 milioi eurokoa da. Bigarrena, aldiz, 4.200 milioi eurokoa. Euskal Herria 2020 gogoetan azpiegituraren atala landu dutenak AHT linea beharrezko ikusten dute. «Gaur egungo azpiegiturekin bakarrik, ez daitezke mer-

kantzien garraioa, AHT eta hurbileko trenbide linea erregularra batera garatu». Horretarako sustatu nahi dute proiektu berria. Ipar Euskal Herriaren «erakargarritasuna» areagotzeko aukeragisa ikusten dute.

Baina hainbat galdera ere sortu dira, ea zinez garapen ekonomikoa bultzatuko duen, ea merkantziak burdinbidez garraiatzearen inguruko ikerketarik egin den eta abar. Ipar Euskal Herria bazterrean geldituko delako arriskua ere aipatu dute batzuek. Holako linea batean zirkulazio hiri handien artean sortzen da. Lekuko eskualdeekiko loturak segurtatu beharra aipatu dute Euskal Herria 2020koek. Horretarako, behar bada, oraingo lineak egokitzea aterabide hobereana dela aipatu dute.