

Abiadura Handiko Trenak
Aralar mendian
eragingo lituzkeen inpaktuei
buruzko txostena

--Nafarroako Korridorea eta 'Euskal Y'-a lotzearen ondorioz--

(IKUS AURKIBIDEA AZKEN ORRIALDEAN)

NOTA AL LECTOR NO EUSKALDUN:
ESTE DOCUMENTO TAMBIEN ES
DISPONIBLE EN CASTELLANO



AHTren Aurkako Asanblada
tel.: 943-883978 (Gipuzkoako Goierri)
3243 posta-kutxa. 20080-Donostia
www.sindominio.net/ahtez

Aurkezpena:

Abiadura Handiko Trenaren (AHT) Aurkako Asanbladak azterketa informatzailea eta kritikoa egin du txosten honetan **Nafarroako Korridorea** eta **‘Euskal Y’-a** lotzeari buruz. Sustapen Ministerioaren planen arabera, Ordizian edo Tolosan lotuko lirakeke bi sareak.

Proiektuaren egoeraren larritasuna dela eta, **‘Euskal Y’-a** inposatzea geldiarazteko egiten ari gara ahalegin handiena, baina ezin dugu ahaztu duela urtebete baino gehiago Nafarroako Gobernuak hasi duen AHTren aldeko kanpaina zitala. Kanpaina horren lehen pausoa 2004ko urriaren 26an Nafarroako Gobernuak hartutako erabakia izan zen: AHTren Nafarroako Korridorea eta **‘Euskal Y’-a** Ordizian lotzea sustatzea. Pauso horrekin hasitako prozesuaren ondorioz, joan den urtarrilaren 19an Espainiako azpiegituren arloko zuzendari Victor Morlanek Sustapen Ministerioa duela bost hilabetetik "Euskal Y"-ak Iruñea eta Zaragozarekin lukeen Abiadura Handiko loturaren behin betiko ibilbidea finkatuko duen "azterketa-lan" berri bat egiten ari dela iragarri zuen. Iragarpen hori, gainera, Nafarroako Gobernuak eta Eusko Jaurlaritzako Garraio-sailburuek gai hori eztabaidatzeko 2005eko abenduaren 28an egindako bileraren ondotik etorri da. Begien bistakoa da, beraz, Sustapen Ministerioak eta Eusko Jaurlaritzak proiektua onartzeko falta diren azterketak eta prozedurak burutzea hitzar dezatela nahi duela Nafarroako Gobernuak. Eusko Jaurlaritzaren esku ere badago auzia, ibilbidearen Gipuzkoako zatiari dagokionez.

Hori dela eta prestatu dugu dokumentu hau, proiektu horrek **Aralar mendian** eragingo litzuzkeen inpaktu larrien berri emateko eta interesa duten elkarte eta lagun guztiek kontrako ekimenak proposatzeko behar den informazioa zabaltzearen. Bestalde, Proiektuarekin zerikusia duten administrazio guztiei bidali diegu lan hau, bertan behera uzteko eskariarekin. Jakina denez, Sustapen Ministerioaren planen arabera, bi aukera hauek daude Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a lotzeko: batetik, **Zuasti** (Iruñearen iparraldean) eta **Ordizia** arteko proiektua; bestetik, **Zuasti eta Tolosa** artekoa. Sustapen Ministerioak 1997an amaitu zuen *“Estudio de Alternativas del Corredor Navarro de Alta Velocidad”* delakoan **E alternatiba** eta **F alternatiba** dira, hurrenez hurren. Bi aukera horiek Eusko Jaurlaritzaren Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planean ere jasota daude, eta **H1** eta **H2 aukerak** izena dute. Hasteko, beraz, arazoaren larritasuna argi uztearren, **Nafarroako Gobernuaren Ingurumen Zerbitzuak berak 1992an egindako ingurumen-azterketa** irmoa aipatu behar da. Izan ere, Zuasti eta Tolosa lotzeak Aralar mendian *“inpaktu kritiko ugari”* sortuko litzuzkeela ohartarazten da azterketan. Aipatu ikerketa isilpean gordetzen ari dira, inola ere onar ezin daitekeen eraso baten aurrean gaudela erakusten duen frogaren sendoa baita (**ikus 7. orrialdean ikerketa horren ondorio nagusiak**). Lehenik eta behin arazo honen larritasuna nabarmendu nahi dugu, beraz. Gainera, azpimarratu nahi dugu Zuasti eta Ordizia lotzeko **E alternatiba (H1)** aurka adieraziko ditugun arrazoiek Zuasti eta Tolosa lotzeko **F aukerari (H2)** aurre egiteko ere balio dutela. Sustapen Ministerioaren ordezko beste aukera da azken hori.

Horrenbestez, zehaztu nahi dugu zergatik Zuasti-Ordizia ibilbideaz arituko garen batik bat lan honetan; batetik, Nafarroako Gobernuak proiektu horretaz hitz egiten duelako egunotan; eta, bestetik, Eusko Jaurlaritzaren desinformazioari eta obskurantismoari aurre egiteko, izan ere, ibilbide-alternatiba horrek **Aralarren Gipuzkoako aldean (Ataun eta Zaldibia)** eragingo litzuzkeen inpaktu ikaragarriak direla medio areagotu baitu Eusko Jaurlaritzak jarrera hori. Hasieratik bertatik desinformazioa izan da nagusi: horren lekuko, aipagarria da nola 2004ko azaroaren 5ean, Garraio Saila eta Ordiziako Udala bildu ziren Nafarroako Gobernuak iragarritako loturaz hitz egiteko, hain justu, inpaktu handia sortu baitzuen albiste horrek Goierri, eta Ordiziako Hirigintza-zinegotziak hau esan zuen bilera bukatutakoan: **“Eusko Jaurlaritzak esan digu ez dutela proiektu horri buruzko informaziorik, ez dakigu ezer”** (Goierriko Hitz, 2004/11/6). Kazetariak esan zion, ordea, 1997an ere mahai gainean jarri zutela aukera hori, eta Eusko Jaurlaritzaren Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planean jasota zegoela, H1 aukera izenarekin. Orduan, hau erantzun zuen zinegotziak: *“Azken batean egin dena marra batzuk botatzea izan da. Baina proiektua zertan gauzatuko den ezin da esan”*... Egiatzki, inon baino nabariago da hemen Eusko Jaurlaritzaren eskutik nozitzen ari garen informazio-eza.

Hori dela eta, txostenean lehenengo **Zuasti eta Ordizia arteko proiektuaren deskribapena** eragingo dugu (**3-5 or.**) eta, gero, **Zuasti-Tolosa arteko ‘F alternatibaren’ (H2) ibilbidearen deskribapena (6. or.)**. Horrekin batera, **Nafarroako Gobernuaren Ingurumen Zerbitzuak 1992an egindako ingurumen-azterketaren ondorio garrantzitsuenak** aipatuko ditugu (**7. or.**). Aralar mendian *“inpaktu kritiko ugari”* sortuko litzuzkeela ohartarazten da azterketa horretan.

Gero, **Aralar mendian (Ataunen eta Zaldibian) proiektuak izango litzuzkeen inpaktuen azterketa (E alternatiba edo H1)** aurkeztuko dugu (**8-17 or.**). Proiektuak eragingo dion ingurune naturalaren zenbait alderdi azaltzen dira xehe-xehe kapitulu horretan, eta bi atal hauek azpimarratuko ditugu: batetik, **AHT proiektuak eragindako eremuaren, Ataungo domoaren eta horren inguruaren, ezaugarri geologiko bereziak (8. or.)**; bestetik, **Inpaktu kritikoak eragingo litzuzke AHTk lurpeko hidrologiari (10-15 or.)**, hots, Urzuloa, Aiaiturrieta, Osinberde eta Osinbeltz iturburuak elikatzen dituzten uretan. Ondoren, **Interes handiko aberastasun naturalak ditu eragindako eremu osoak (16. or.)** eta **Kultur ondare garrantzitsua duen inguruneari eragingo dio proiektuak (16. or.)** atalak datoz. Bestalde, bada azpimarratzeko beste alderdi bat ere, **AHTren proiektuak 10,300 km egiten baititu Gipuzkoako aldean Aralarko Parke**

Naturalaren barnean, Nafarroako mugatik hasi eta Zaldibiako inguruetaraino. Hala ere, **natur gune babestua** izatea, antza, ez da oztopo azpiegitura hori gauzatzeko. Hain zuzen ere, Aralar aldean parke naturaltzat aitortzen duen 168/1994 Dekretuaren azken artikuluan “**Autobideen, autobien eta errepide lasterren proiektuak**” eta “**Trenbide-garraioko azpiegiturak**” eraiki daitezkeela adierazten da tamalez –31. artikulua, “**Ingurumen-inpaktuaren ebaluazioa egin behar zaien jarduerak**” izena du. Hori salatuz, “**Aralarko natur parkearen antolamendu-plana auzitan**” atala idatzi dugu (**17. or.**).

Alderdi horiek gehiago nabarmendu beharko genituzke, AHT Aralarko oinarri natural eta kulturalaren kontra dagoela frogatzen baita ezbairik gabe. Izan ere, Aralar mendiaren bazterrean, eta, batik bat, Nafarroako Araitz eta Larraun haranetan edo, Gipuzkoako aldean, Amezketan, Ataunen eta Zaldibian, mendiko berezko ingurune-mota garrantzitsuak kontserbatu dira, bai natur inguruneari, bai giza inguruneari dagokienez. Horrez gain, ezaugarri nabariak eta harrigarriak uztartzen dira, adibidez, Ataungo domoan, eta ingurunearen ezaugarri naturalak ezagutzeak sentikortasuna pizten du. Hortaz, begien bistakoa da ingurumena suntsituta bakarrik egin daitekeela proiektua, eta berriz ere mahaigaineratzen du eragindako lurraldeko naturari kasu zipitzik egiten ez dioten azpiegitura handiek dakarten arazo latza. Auzia hain da larria, ezen beste kasu kezkarri batzuk ekartzen baitzizkigu gogora, besteak beste, Itoizko urtegia eta, superportua eginez gero, Jaizkibelgo itsasertzeko ingurune naturalari egingo zaion eraso ikaragarria.

Txostenarekin jarraiki, **Administrazioak** Irurtzun eta Oria harana trenbidez lotzeari buruz **egindako aurretiko azterketak (18-21. or.)** aipatuko ditugu –hiru fasetan egin dituzte azterketa horiek, 1985ean, 1991n eta 1997an–. Nafarroan eta EAEn egindako lanen azterketek erakusten dute lotura estua dagoela Nafarroako Korridoreko proiektuaren eta ‘Euskal Y’-aren artean. Bi sare horiek Tolosa eta Beasain arteko inguruan elkarri lotzea proposatu da.

Azkenik, **tartean dauden interesak: Kantauri-Mediterraneo merkantzia-ardatz berriak dakarren lehia** izeneko atalean (**22-24. or.**), adierazten dugu Nafarroako Gobernuak Kantauri-Mediterraneo AHTren proiektu berri bati kontrajartzeko egiten ari dela kanpaina. Izan ere, azken urtean aipagai den Kantauri-Mediterraneo AHT ardatz berriak, Ebrorekiko paralelo, Logroño eta Castejónetik barna, Iruñetik Korridore nafarraren lehenasuna alboratu dezake, Mediterraneoarekiko ‘Y’-aren konexioa Gasteiz-Logroño ardatz berriaren esku geratuz. Hala gertatuz gero, Nafar Gobernuak AHTren ardatz nagusietatik at geratuko litzateke. Azken buruan, proiektua bera zalantzan ikusi eta Nafarroako Gobernuak kosta ahala kosta aurrera nahi du AHT lortzeko. Bien bitartean, Eusko Jaurlaritza ere Kantauri-Mediterraneo ardatz berriaren auziaz arduratu dela ikusi dugu, baina bestelako moduan: **Eusko Jaurlaritzak gai honetan dituen interesak** atalean (**23. or.**) adierazi bezala, ardatz berria Castejón-Logroño barrera egitea lehenesten du, itxuraz, Eusko Jaurlaritzak; izan ere, Ebroko haranean sartzeko lotunea Gasteizen kokatuko litzateke. Baina interes-zurrumbilo horren ondorioz, proiektu bikoiztuak pilotzen direla salatzen dugu gure lurraldean, eta ez litzateke harrizkoa izango azkenean Ebroko haranera bi sarbide egin nahi izatea, bata Gasteiz-Logroño barrera, eta, bestea, Iruñean barrera. Horixe da, hain zuzen, Espainiako Gobernuaren **2005-2020ko Azpiegitura eta Garraio Planean (23. or.)** jasotako eskema. Hartara, Euskal Herriari Abiadura Handiko Trenaren ‘Euskal Y’-a eta Nafarroako Korridorearen proiektuak egiteaz gain, gehiago zabaltzea proposatzen du Espainiako Gobernuak: batetik, **Kantauri-Mediterraneo AHTa** Gasteiz-Errioxan barrera eraikitzea; bestetik, **El Ferrol-Bilbo Kantauriko Abiadura Handiko Trenbide Korridorea** eraikitzea; eta, gainera, **Gasteiz-Iruñea** tartea abiadura handiko bihurtzea. Horrenbestez, zama bat nahi ez duenari hiru edo lau zama! Ez da sekula amaituko.

Amaitu aurretik, **Aralar eta Nafarroa Bai taldeei eskatzen dieguna (24. or.)** atalean, beren jarrera berriz aztertzei eskatzen diegu talde politiko horiei. Izan ere, Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a lotzearen alde aritzen direnez, Abiadura Handiko Trenari buruz bultzatu behar den eztabaida saihesten dute, eta onartezina da, eraikuntza nazionalaren izenean, kalte ekologiko eta sozial ikaragarriak eragingo dituen proiektua sustatzea.

Azkenik, **Proiektua geldiarazteko (25. or.)** eskatzen diegu tartean dauden administrazioei, eta zuen iritzia biltzeko asmoa jakinarazten dugu. Indar guztiak bateratu behar ditugu AHTren kontrako jarrera eta borroka informatzailea zabaltzen segitzeko, eta garapenari bakarrik begiratzeak ingurumenean eta gizartean dituen ondorio ikaragarriak aurre egiteko. Informazio gehiago izateko eta proposamenak egiteko, jarri harremanetan asanbladarekin:

AHTren Aurkako Asanblada
2006ko urtarrilaren 25an

1) ZUASTI ETA ORDIZIA ARTEKO PROIEKTUAREN DESKRIBAPENA (“E ALTERNATIBA” EDO H1):

Planoetan ikus daitekeen bezala (**ikus 1. oharra**), Zuasti (Iruñearen iparraldea) eta Ordizia arteko AHTren ibilbidea 42 km-ko korridore bat da. Arakil ibarrean barrena, Lizarrusti-Altzania korda eta Aralar mendia (Ataun eta Zaldibia) zeharkatuz sartzen da Gipuzkoan. 42 km egin ondoren, Zuastitik datorren Nafarroako ibilbidea Zaldibiaraino iristen da. Hor amaitzen da korridore nagusia eta Nafarroako adarraren eta ‘Euskal Y’-aren arteko lotunea hasten da. Lotunearen obra oso konplexua denez, beste 28 km-ko azpiegitura aurrikusten da Zaldibiaren iparraldean eta Oria haranean.

Hortaz, proiektu osoak, 70 km-ko azpiegitura berria du, eta udalerrri hauei eragiten die: **Iza, Arakil, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu, Lakuntza, Arbizu, Ergoiena, Etxarri-Aranatz, Ataun, Zaldibia, Gaintza, Altzaga-Arama, Ordizia, Itsasondo, Legorreta eta Beasain.**

Nafarroako Gobernuak Garraio-sailburuak proiektu honi buruz emandako datuen arabera, “**42 km-ko ibilbide berria**” da eta 17 km egiten dira tunel bidez. Tunel horien artean, “**6,3 km-koa da luzeena, eta 5 km-koa bigarren luzeena**”. Zalantzarik gabe, **E alternatibaz** (H1) ari da, baina ez ditu kontatzen, Nafarroako adarraren eta ‘Euskal Y’-aren arteko lotunea egiteko, Zaldibiaren iparraldean eraiki behar diren 28 km-ak.

Arakil ibarretik Lizarrusti eta Gipuzkoako mugarainoko ibilbidea:

Zuasti (Iruñearen iparraldea) eta Lizarrusti arteko ibilbideak Nafarroako udalerrri hauei eragiten die: Iza, Arakil, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu, Lakuntza, Arbizu, Ergoiena eta Etxarri-Aranatz.

Proiektuaren lehen 5 km-ak **Iza** udalerrian daude, eta 800 m-ko tunela egingo litzateke Errekarteko baratzeen eta Zokoaren artean. Otxobiren iparraldean, 1,5 km-ko beste tunel bat hondeatzen da, Bizkai mendiaren magalean, Oskia haitzartea gainditzeko. **Arakil** udalerrira, **Errotz** bordetara, irteten da tunel hori. Gero, Zapardi gaina zeharkatzen du 1’3 km-ko tunel batek, eta Arakil ibaiaren haranera heltzen da, Izurdiagan (**Irurtzunetik** hurbil).

Izurdiagatik aurrera, 18 km-ko bidea egiten du proiektuak **Arakil haranean**. Laurgainetik doa azpiegitura, eta 10 aldiz gurutzatzen du Arakil ibaia meandro itxienetan, Aralar mendiaren hegoaldeko hegalean. **Lakuntza** eta **Arbizu** udalerrien mugan (linea berriaren 26. puntu kilometrikoa), **Aralarren** kareharrizko hegalaria atxikitzen zaio ibilbidea, eta kilometro bateko tunelean sartzen da Sardindegi errekaaren paretik hasi eta Txortxorre ibaiaren ibarerraino. **Etxarri-Aranatzetik Lizarrustira** doan NA7520 errepidea igarotzen du gero.

Ergoiena udalerrian, 1,3 km inguru egiten ditu Txortxorre haranean barrena, Etxarri-Aranatz udalerraren mugaraino. Hor, **5’1 km-ko tunel** baten bidez **Lizarrusti-Altzania** mendilerroa zeharkatuko luke, Txaradigorri mendiaren magalean, hain justu, Nafarroaren eta Gipuzkoaren mugan (Ataun-Burunda).

Lizarrustitik Zaldibiarainoko ibilbidea, Aralar zeharkatuz (Ataun eta Zaldibia):

Nafarroatik datorren 5,1 km-ko tunelak bihurtune handi bat egiten du iparralderantz Altzania mendilerroan, eta **Agauntza** ibaiaren tarte garaian amaitzen da, **Lizarrustira** igotzeko errepidearen 59. kilometrotik hurbil.

Hor Agauntza ibaia zeharkatzen du ibilbideak, 200 m baino gutxiago egiten ditu lur gainetik eta ibaiaren eskuineko bazterrean **Aralar** mendia zeharkatzen duen **6,3 km-ko tunel** batean sartzen da. Tunel hori **Urtzuloa** iturburutik hurbil hasten da, **Aiaturrieta** iturburuaren eta Lareo presaren artean igarotzen da, eta **Amiltzu, Agaotz** eta **Arastortz** mendien azpian dago. Aralarren segituz, **Arkaka sakanera** irteten da tunela, CAF zentral hidroelektrikoaren ingurutara (Zaldibiako udal-barrutia). Trenbideak 350 m inguruko tarte egingo du hor lur gainetik, eta 140 m luze eta 40 m garai den biaduktu baten bidez **Errekabeltz gainean igarotzen da. Ondoren, kilometro bateko beste tunel batek zeharkatzen du Artxabal** korda, **Ausa-Gaztelu mendiaren hegalean. Zaldibiaren inguruetan, Emakumeren erreka**ren ibarrean, ateratzen da berriz trenbidea kanpora. Hortxe bertan, ibilguaren gainean, 900 m luze eta 80 m garai den biaduktu handia hasten da, eta **Urtsua erreka**ren harana eta **Larraizko**

OHARRAK:

(1) Dokumentu kartografiko hauek hartu ditugu oinarri datuak ateratzeko:

- Sustapen Ministerioaren *Estudio de Alternativas de trazado del Corredor Navarro de Alta Velocidad. Fase 2* txosteneko planoak, 1:20.000 eskalan; 1997ko azaroa; Egilea: Typsa. Zuastitik Zaldibiara doan proiektuaren planoak dira. Nafarroako zatiaren korridore nagusia Zaldibian amaitu eta ‘Euskal Y’-arekin elkartzen den lotunea hasi arte.
- Eusko Jaurlaritzaren *Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planeko* planoak, 1:20.000 eskalan; 1998; Egilea: SENER. Nafarroako Korridoreak Gipuzkoako aldean egiten duen ibilbidea adierazten dute plano horiek, baita Zaldibiaren iparraldean eta Oria haranean ‘Euskal Y’-arekin elkartzeko egingo den lotune osoa ere.

errepidea (Bentaberrin) zeharkatzen ditu.

Urtsua errearen harana eta Larraizko errepidea igarotzen dituen Zaldibiako biaduktu ikaragarriaren segidan, Zunzunegi baserriaren inguruko hegaletan barrena doa ibilbidea. Tarte horretan dago Nafarroako Gobernuak aipatutako **42. puntu kilometrikoa**, Zuastitik datorren korridore nagusia amaitu eta **‘Euskal Y’-arekin** elkartzeko lotunea hasten den lekua. Zaldibian eta Oria haranean barrena hedatzen da lotune hori.

Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a elkartzeko lotunea, Zaldibiaren iparraldean eta Oria haranean:

Azpimarratzekoa da Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a lotzeko, azpiegitura-lotune konplexua egin behar dela (ondoaz ondoko saihebidetako, bidebanatzeak, maila desberdinetako bidegurutzeak...). Azpiegitura horiek asko zailtzen dute ibilbideak Aralar mendiaren Gipuzkoako behealdearen eta Oria haranaren orografiari egokitzea. Lotunea egiteko lan oso konplexuak eta inpaktu handiko azpiegiturak eraikiko lirateke **Zaldibian, Gaintzan, Altzaga-Araman, Ordizian, Beasainen, Itsasondon eta Legorretan.**

Eusko Jaurlaritzaren Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planeko planoetan ikus daiteke lotunearen azpiegituren konplexutasun handia: guztira, 17 tunel (18,900 km), 13 biaduktu (3,740 km; noranzko bakarreko eta bi noranzkoetako galtzadak txandakatzen dira, lotunean duten kokalekuaren arabera) eta zenbait lubaki, ebakitako baso-zati eta lubeta (5,200 km) daude lotunean (2).

Lehenik, Zaldibiaren iparraldean hedatzen dira azpiegiturak, Gaintzatik eta Altzaga-Aramatik Zaldibia ibairantz jaisten diren hegaletan eta ibarretan. Seg0idan, tamaina handiko bi biaduktu daude Oria ibaiaren haranaren gaineko bidegurutzean, Bilborantz eta Irun aldera doaz: batetik, 640 m luze eta 40 m garai den biaduktua Arama eta Ordizia artean, Bilborantz joateko; eta, bestetik, 600 m luze eta 60 m garai den beste zubia Arama eta Itsasondo artean, Irun aldera joateko. Itsasondoko hiriguneko etxebizitzaren gainetik igarotzen da azken zubi hori.

Azkenik, bidebanatze eta maila desberdinetako bidegurutze gehiago aurriztatu dira sare hori ‘Euskal Y’-aren korridore nagusiarekin elkartzeko azken lotuneetan. Ondorioz, Beasainen, Ordizian, Itsasondon, Legorretan eta Ikaztegiatan Abiadura Handiko Trenarentzat aurreikusitako azpiegitura bikoiztu egiten da (3).

OHARRAK:

(2) Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a elkartzeko lotunean egin beharreko obra konplexua denez, azpiegitura hauek kontatzen dira Zaldibiaren iparraldean eta Oria haranean:

Tunelak (17 tunel. Luzera: 18,900 km)

Gaintza: Aldaburu (1): 600 m.
Aldaburu (2): 1.100 m.
Aldaburu (3): 1.100 m

Altzaga: Abalin (1):1.200 m.
Abalin (2): 1.800 m.

Abalin (3): 1.200 m

Ordizia: Argindegi (1):800 m
Argindegi (2): 800 m

Beasain: Erauskin (1): 1.800 m
Erauskin (2): 700 m
Loinaz: 900 m
Bulugarreta (1):300 m
Bulugarreta (2) 300 m.

Itsasondo: 400 m

Legorreta: Legorretazar (1): 3.200 m
Legorretazar (2) 2.000 m
Koate: 700 m

Biaduktuak: (13 biaduktu. Luzera: 3,740 km)

Zaldibia: Berdillari (1) 300 m
Berdillari (2) 300 m

Arama-Ordizia:
Oria: 640x40m

Ordizia-Beasain:
Mariaras (1): 120 m
Mariaras (2) 120 m

Beasain: Itola (1): 400 m
Itola (2): 400 m

Arama: Artzabaltza Erreka: 140 m

Itsasondo:
Oria: 600x60 m

Itsasondo-Legorreta:
Berostegi (1) 140 m
Berostegi (2): 140 m

Legorreta-Aldaba:
Ugaran (1):200 m
Ugaran (2): 200 m

Lubakiak, ebakitako baso-zatiak eta lubetak. Luzera: 5,200 km. Zenbait bide egiten ditu ibilbideak, eta leku hauei eragiten die:

Zaldibia: Zunzunegi, Urtezabal eta Aranguren

Arama

Ordizia: Zabale

Ordizia-Beasain: Mariaras

Beasain: Loinaz eta Agerre

Itsasondo

Legorreta: Kortatu eta Koate

(3) Nafarroako Korridoreak Bilborako noranzkoan dituen lotunen amaiera ‘Euskal Y’-arentzat aurreikusitako **Itolako** biaduktuan, **Salbatore** inguruko baserrian, egiten du proiektuak; Irun alderako noranzkoan dauden lotune-errepideen amaiera, aldiz, **Ugaran** biaduktuan, **Ikaztegietatik** hurbil, Legorretaren eta **Aldabaren** arteko mugan.

Azpiegituraren parametroak:

AHTren Nafarroako Korridoreko zati honek ‘Euskal Y’-aren antzeko diseinu-parametroak izango lituzke. Nabarmentzekoa da azpiegiturak oso baldintza zorrotzak eskatzen dituela eta inpaktu ekologiko garrantzitsuak ekarriko dituela horrek. Esate baterako, honako hauek dira Ordizia-Itsasondo zatia (2.800 m-ko tunela) eraikitzeko proiektuaren arabera –2005eko martxoan egin zuen lizitazioa Eusko Jaurlaritzak–, azpiegituraren parametroak:

- **Bidaiarien eta merkantzien zirkulaziorako azpiegitura, 250 km/o eta 90 km/o abiadura dute**, hurrenez hurren (bidaiariak bakarrik izanez gero, 280 km/o); Zaldibiatik iparralderako lotunean gehienezko abiadura 220 km/o litzateke, “desbio”etan. Horixe bera gertatzen da ‘Euskal Y’-aren erdialdeko lotunean.
- **3.200 - 4.000 m-ko gutxieneko kurbadura-erradioak**. 2.300 m lirakeke “Y”-arekiko lotuneetan.
- **Gehienezko aldapa**: ohizkoa, milako 15; ezohikoa, milako 18.
- **Tunelaren sekzioa**: 85 m². Galibo horretarako, 100 m²-ko sekzioa izan behar du hondeaketak obrak egin bitartean (beste iturri batzuen arabera, berriz, 120-125 m² izan behar ditu obrak egin bitartean).
- **Tunelak hondeatzetik ateratako eta hondakindegietan botatzeko material-soberakina**: 200 m³ inguru tuneleko metro bakoitzeko, hau da, 200.000 m³/km. Hondeaketa-sekzioa 100 m² ingurukoa denez, materialaren “hanpatze-koefizientea” (dagoeneko ez dago trinkotuta) aplikatzen da hondakindegira eramatean, eta, beraz, bikoiztu egiten da bolumena.
- **Tunelean hormigoia jartzeko beharrezko harrobietako gai kopurua**: 15 m³ (39 t) azpiegituraren metro lineal bakoitzeko. Hau da, 15.000 m³ (39.000 t) kilometro bakoitzeko (hormigoizko plakako trenbiderako, tunelari eusteko eta tuneleko hormak estaltzeko).
- **Hormigoizko plakako trenbidea** (ez balastozkoa): 58 cm-ko lodiera.
- **Tuneletara eta hondakindegietara iristeko pistak**: obrak egin bitartean, 5 m-ko zabalera eta planta zementatua izan behar dute. Zerbitzua eman bitartean, berriz, planta berria eta asfaltatua izan behar dute pistek.
- **Larrialdietarako galeriak**: Istripua gertatuz gero kontuan hartu beharreko segurtasun-arrazoiak direla medio, gehienez 750 m-koa izan behar du tuneleko edozein lekutatik kerik gabeko eremu batera dagoen distantziak. Hori konpontzeko, larrialdietarako galeriak eraikitzea aurrakusten du proiektuak: AHTko tunelaren paraleloan beste tunel bat eraiki edo larrialdietarako zenbait galeria banandu hondeatuko lirakeke, tuneletik kanpora konektatuta. Kasu horretan, obrei ekiteko sarbide osagarri gisa ere erabiliko lirakeke galeria banandu horiek. 30 m²-ko sekzioa, % 6-ko aldapa. Galerietara sartzeko bideak: 3 m zabal eta asfaltatuak.

Hortaz, oinarritzko azpiegitura-elementuak eraikitzeak eragingo duen inpaktuaz gain, kontuan hartu behar dira obra eta jarduera “osagarri” delakoek sortuko dituztenak, lan handiak izaten baitira, oro har. Lan horiek aukera handiagoa dute inpaktua AHTren ibilbide zehatzetik kanpo eragiteko, zeharkako jarduerak egiten direlako, adibidez, sarbide-pistak eta hondakindegia prestatzea, obrari edo larrialdietarako galeriei ekiteko sarbide osagarriak moldatzea, makina-parkeak eta bestelako instalazio erantsiak eraikitzea eta materialak erauzteko eta tratatzeko harrobiak eta instalazioak egitea.

Kostu ekonomikoa:

Obraren kostu ekonomikoa 4.000 milioi pezeta tuneleko kilometro bakoitzeko, eta 1.500 milioi pezeta lur gaineko kilometro bakoitzeko kalkulatu da, Merkataritza Ganberen “Euskal Y-ari buruzko txostena” txostenaren arabera (1998).

2) ZUASTI-TOLOSA TRAZATUA ETA NAFARROAKO GOBERNUKO INGURUMEN SAILAK EGINDAKO INGURUMEN-AZTERKETA:

Zuasti eta Tolosaren arteko “F Aukeraren” (H2) deskribapena:

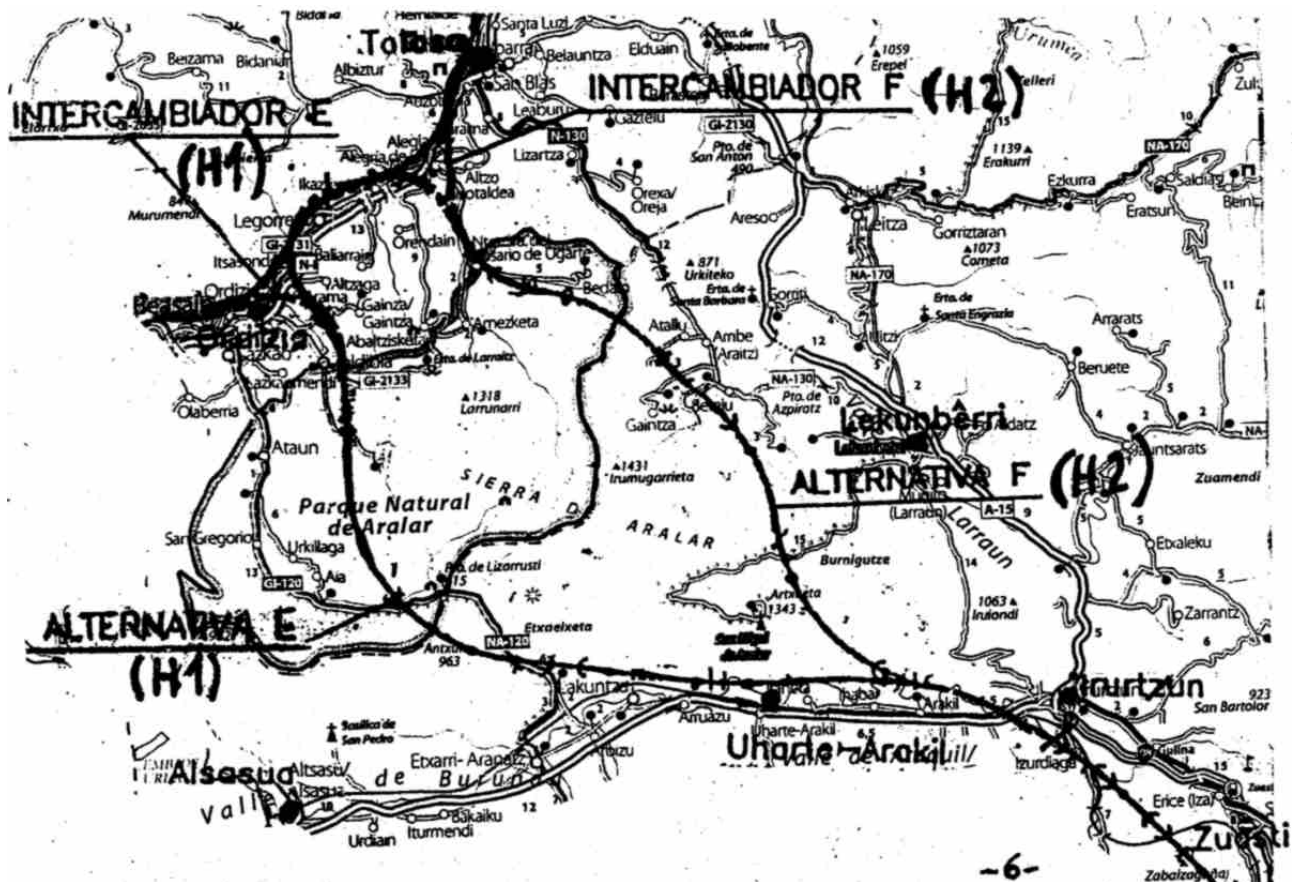
Planoetan ageri denez (1 oharra), Zuastitik hasi eta lehen 14 kilometroak “E Aukerako” (H1) berberak dira. “F aukera” (H2) trazaduaren aldaera Arakil ibarrean hasten da, Hiriberri eta Ihabar bitartean: Iparralderantz bihurtzen da hemen, zabal, bigarren aukeraren ibilbidea, eta Aralar mendiaren azpira doan 11km-ko tunel batera sartzen da, Madalen Haitzen, Ata ibarra eta Baraibarko eta Ezkibeko txabolen azpitik (Malloetatik gertu). Beteluko lurretan zabaltzen da tunel hori, eta handik aurrera 4 km-z doa Araitz ibarrean barrena, Errazkin, Intza, Uztegi eta Azkarate herrietatik Betelu eta Arribe-Atallu alderantz datozen magalen gainean.

Azkaratera iritsita, 4 km-ko beste tunel batera sartzen da Zarateko lepoa (Nafarroaren eta Gipuzkoaren arteko muga) azpitik igarotzeko, eta Bedaioko ibarrean azaleratzen da berriro. Bedaion bertan 1,3 km-ko tunel bat dago Belarmugan, 1,5 km-ko zati bat azalean eta beste tunel bat, 0,6 km-koa, Etondon. Ugartetik gertu azaleratzen da berriro.

Kilometro batez doa hurrena ibilbidea Amezketa errekaaren parean, Alegiako udalerriraino. Bitarte horretan dago “F aukeraren” (H2) 38. puntu kilometrikoa, Zuastitik datorren zatiaren amaiera eta Alegia inguruan garatzen den “Euskal Y”-arekiko loturaren hasiera dena. Loturari dagokion sektorea hain da korapilatsua, non eragin apartako lanak baitakartza berekin Alegia, Orendain, Ikaztegieta, Altzo eta Tolosako lurretan.

Zuasti-Tolosa loturaren ibilbideak, beraz, hainbat udalerrri ukitzen ditu: Iza, Arakil, Larraun (Aralarpeko tunela), Betelu, Araitz, Bedaio (Tolosa), Amezketa (Ugarte), Alegia, Orendain, Ikaztegieta, Altzo eta Tolosa.

SUSTAPEN-MINISTERIOAK HARTUTAKO BI AUKERAK:



Nafarroako Gobernuaren Ingurumen Zerbitzuak 1992an egindako ingurumen-azterketak ohartarazten du Nafarroako Korridoreak “Euskal Y”-arekin lotzeak Aralar mendian “inpaktu kritiko ugari” eragingo lituzkeela:

Nafarroako Gobernuaren Ingurumen Zerbitzuak berak 1992an egindako ingurumen-azterketa irmoa aipatu behar da, bereziki argigarria baita. Izan ere, Irurtzun eta Tolosa lotzeak (“F aukera” edo H2) Aralar mendian “inpaktu kritiko ugari” eragingo lituzkeela ohartarazten da azterketan. Aipatu txostenetik (4) atera ditugu pasarte hauek, AHTren Zuasti-Tolosa zatiak inguru abiotikoari, biotikoari, paisaiari eta sozioekonomiari eragingo lizkiekeen inpaktuei buruzkoak:

Inguru abiotikoa: “Zuasti eta Tolosa bitarteko eskualdeak, topografia aldakorra eta oso latza duenez edozein ibilbide lurrari egokitzeko, lur asko mugitzea eta egitura asko eraiki beharra eskatzen du (...) Zuastitik aurrera 6 inpaktu kritiko daude higadura-arriskuarekin, lurzoruen kalitatearekin, hidrogeologiarekin eta hartxintxarra egiteko baliabide mineralekin lotuak. Inpaktu horien kausa nagusiak baso-soilketak, sarbideak eta tunelak zulatzea dira.”

- “Arazo nagusia Aralarko tuneletan hauteman da: han dagoen dolinizazio-maila oso altua da eta gainbehera erortzeko arriskua dago. Kareharrizko formazioek pairatu ditzaketen eraginak dira handienak, zeren, oso karstifikatuta daudenez, mendigune osoko ura biltzen duen akuiferoaren jarduna alda bailiteke. Kontuan hartu behar da ur hori giza hornidurarako erabiltzen diren hainbat iturritan azaleratzen dela. (...) Egin beharreko zulaketa handia dela eta, oso arazo handia dago hondakindegiekin, zeren, nahiz eta betelanak egiteko 8.400.000 metro kubiko inguru erabiliko diren, erabili behar ez diren hondakinen bolumena 9.400.000 metro kubiko ingurukoa da, eta oso latza da horietarako hondakindegia egokiak aurkitzea”.

Inguru biotikoa: “Zuasti-Tolosa zatian inpaktu kritiko eta larrien kopurua handia da oso (...) tunelaren tamaina handia dela eta, handiagoa da eragina zeharkako ekintzen ondorioz -alegia, sarbide eta hondakinen kasuan bezala, bidetik beretik at egiten diren ekintzen ondorioz-- gertatzeko probabilitatea. (...) Landaretza autoktonoko baso-komunitateetan lau inpaktu kritiko daude”.

Paisaia: “Bi inpaktu kritiko hauteman dira Arakil-Aralar eskualdean, leherketa-bidezko zulaketen eta hondakindegien ikus-eraginaren ondoriozkoak. Funtsean tunelgintzaren ondorio dira hondakindegia; haien eragina baloratu gabe badago ere, ikaragarri handia izan liteke, bai muntagatik, bai inguruaren kalitateagatik” (...) Paisaiaren gaineko beste inpaktu kritiko bat hartxintzar-harrobiak izan litezke, baina haien kokapena eta neurria ez dituzte adierazi proiektuan”.

Sozioekonomia: “Inpaktu kritiko bat hauteman da baso-erabilera duen eremu baten gainean, sarbiderako pista direla eta”.

Bestalde, Nafarroako Korridorearen ingurumen-eragin ikaragarria orduko prentsa-izenburuetan ere aipatu zuten: “Zalantza handiak ditu Nafarroako Gobernuak Zaragoza eta Tolosa lotuko lituzkeen ibilbidea dela eta, ingurumen-inpaktua delarik kausa nagusia”, hala zioten 1993ko urtarrileko egunkariek (5).

Izan ere, salatu egiten dugu Alegian/Tolosan lotzeko “F aukerak” (H2) –Sustapen Ministerioak eskuartean darabilen beste aukerak-- 11 km-ko tunel nagusi bat egitea exijitzen duela, Arakil ibarra (Ihabar udalerrria) eta Betelu bitartean; tunel erraldoi horrek “Aralarren erdiko sinklinaleko akuiferoei” eta karst zabalari eragingo lieke, non, eta “aro jurasikoko kareharriak oso pitzatuta eta oso karstifikaturik” dauden gunean. Izan ere, “Aralarko belaki edo ur-biltegi nagusia osatzen dute kareharri horiek, ezaugarri aipagarriena Larraun ibaiaren iturburua delarik, Iribasen kokatua” (6).

OHARRAK

(4) Nafarroako Korridorearen aurretiko ingurumen-azterketa, Nafarroako Gobernuko Ingurumen Zerbitzuak egina. Alberto Otamendi Saldise Ingurumen Zerbitzuko Zuzendariak “Abiadura Handiko Trenbideen Ingurumen Inpaktuari buruz” 1992n Madrilan egindako Mintegian aurkeztua.

(5) “Navarra Hoy” 1993-01-09. “El Diario Vasco” 1993-01-10. Hauxe zioen hor argitaratu zen berriak: “Zaragoza-Tolosa adarra, “H nafarra” izenez ezaguna, Herri Lanen Ministerioa Madril-Bartzelona ardatza Frantziako abiadura handiko sarearekin “euskal Y”-aren bitartez lotzeko eskuartean darabilen alternatibetako bat da. Tuteran, Iruñea eta Irurtzun ondotik igarotzen da adarra, Tolosan edo haren inguruko punturen batean “Y”-arekin bat egiteko. Haren ingurumen-inpaktua da eztabaida gehien eragiten duen auzia. Izan ere, Foru-komunitatea literalki bitan banatuko lukeen 120 m zabaleko igarobide batetik igaroko da abiadura handiko trenbidea. Gainera, balio ekologiko handiko eskualdeak zeharkatuko lituzke bideak, hala nola Bardeak edota Larraun”.

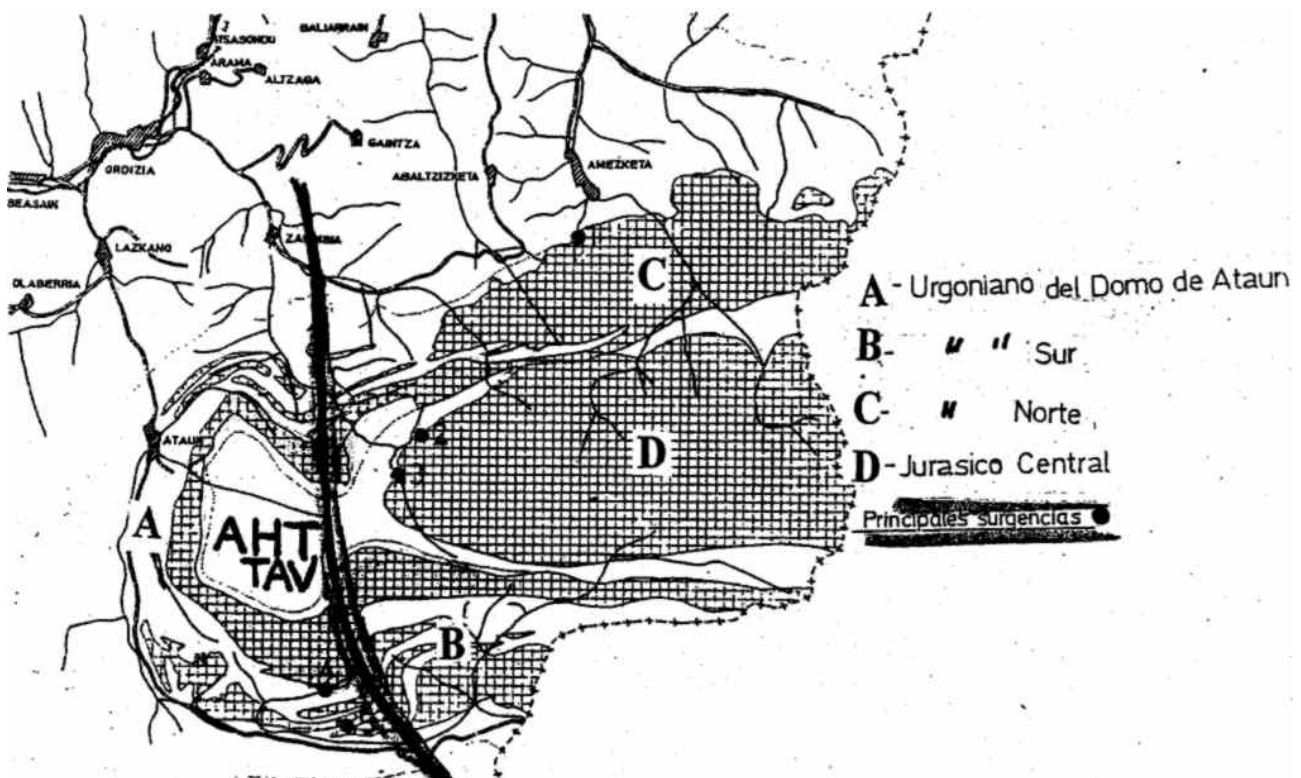
(6) “Geografía de Navarra”, Alfredo Floristan. Tunel horrek Iribasko iturburua (2.600 litro segundoko) elikatzen duten Aralar erdialdeko “Irañetako Uruntzurre iturriari alegia, (600 litro segundoko, batez beste). karst gainjarriez” gain, mendiaren hegoaldeko kareharri urgoniar eta jurasikoetako akuiferoei ere eragingo lieke.

3) ARALAR MENDIAN (ATAUNEN ETA ZALDIBIAN) ZUASTI-ORDIZIA PROIEKTUAK IZANGO LITUZKEEN INPAKTUAK:

AHT proiektuak eragindako eremuaren, Ataungo domoaren eta horren inguruaren, ezaugarri geologiko bereziak

Ganga zabal eta astun baten itxuran agertzen zaigu Aralar Gipuzkoako aldean, **Ganbo** inguru guztia okupatzen duten gailur garai (1.200-1.400m) baina leunez beterik. Baina, izatez, alde nabarmena dago erdiko eskualdearen eta haren inguruaren artean, ekialdetik mendebaldera mendigunearen tamaina eta egitura franko aldatzen baita. Izan ere, mendiaren ertzetara hurbildu ahala, Aralar erdialdeko muin jurasiko zabala desagertu eta haren ordez eremu malkartsu askoa agertzen da, aro kretazikoko kareharri arrezifalez osatua (7); gaur egungo erliebeko irtengune ezagunak eratzen dituzte horiek: **Txindoki, Larraone** eta **Balardi, esaterako**, ipar-saihetsean; eta mendebaldean, ordea, Ataun inguruan, garaiera txikiagoko mendiak burutzen dute “**Ataungo domoa**”. Aralarko mendilerroa ixten duen azken tontor-multzo hori formazio geologiko berezia da, eta harrizteraino erregularra; haren ezaugarri nagusia kareharrizko “barra” garbi eta jarraitua da, ferra baten moduan Aralar mendia errematatzen duena. **Aitzaarte zirkua** dago bertan, **Intzartzu, Aizkoate** eta **Arastortz** tontorrek eta **Leizadi, Agaotz** eta **Saastarri** gailurrerriak inguratuta, bai eta Arrateta zintzuraren gainean diren **Itandieta** eta **Jentilbaratza** gainak ere.

GIPUZKOAKO ARALARREKO KAREHARRIZKO FORMAIZIOAK:



OHARRAK

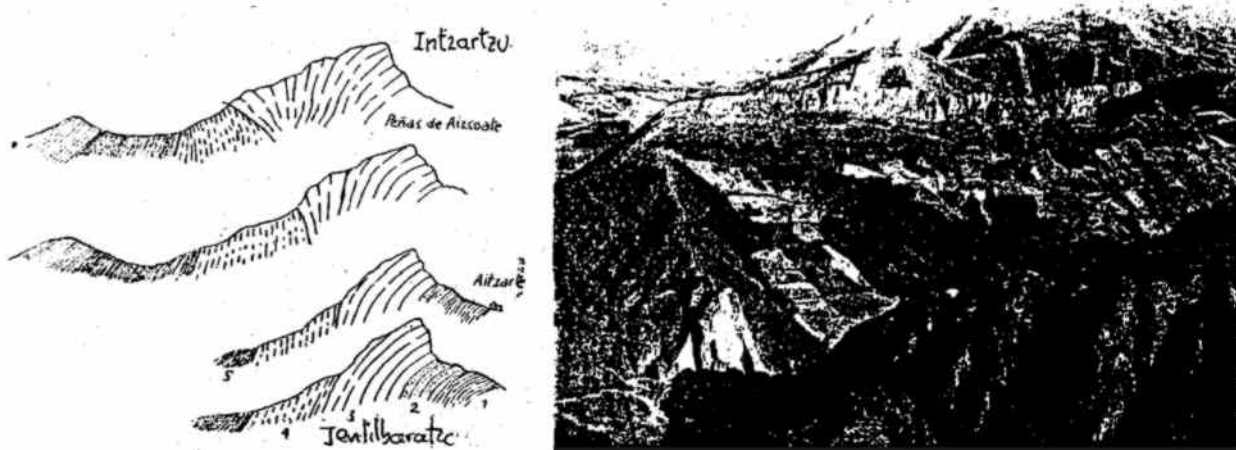
(7) Itsasoko zein aintziretako arroetan sortutako arroka sedimentarioak dira kareharriak. Itsasoaren hondoak eta sakonerak jasandako aldaketei zor zaizkie haien tipologia ugariak. Aro **jurasikoan** (duela 200-150 milioi urte) itsaso zabalak estaltzen zuen egun Aralar dena; noizbait azaleratu zen hondoak, eta sedimentazioa mota kontinentalekoa zein itsasoko giro murriztekoa egin zen aro **behe-kretazikoan** (duela 120-100 milioi urte). Behe-kretazikoan, kareharri arrezifal “**urgondarrak**” sakonera gutxiko itsasoetan sortu ziren, klima bero batean, itsasoko organismoak haziz eta pilatuz arrezifeak haztea ahalbidetu zuten plataformen gainean sortu ere. Ideia bat egiteko, egun Bahametan dauden bantxak bezalako itsas plataformak aipa litezke. Horren ondorioz, sedimentazioa biologikoa eta biokimikoa zen batik bat, Rudista- eta Orbitolina-populazio handiek eraginda. Ataungo domoan eta ondoan dugun kareharrizko masa kareharri arrezifalezko barra moduan dago paratuta, homogenea eta trinkoa, ia elementu detritikorik gabea. Haren sorreran oso eragin garrantzitsua izan zuten sedimentazio-arroan bizi ziren organismoek; izan ere aro kretazikoko ostra eta Orbitolina ugari dago bertako fosilen artean.

Azpimarragarria da sedimentaizo-egitura “urgondarrak” Euskal Herrian eta arro baskokantabriko osoan duen garrantzia (Aralartik mendebaldera berriz agertzen da **Aitzgorrin, Ernion, Izarraitzen, Udalaizen, Anboto-Aramotzen...**). Halako hedadura handiaren oinarrian Bizkaiko Golkoa zabaltzearekin batera izandako itsas transgresio eta erregresio errepikatuak daude, hark→ →

“Gipuzkoako geomorfologia eta edafologia” lanaren arabera, Gipuzkoa osoan interes geologikorik gehien duen esparruetako bat da, “*eskualde mailan interes estratigrafiko, tektoniko, geomorfologiko, hidrogeologiko eta paisajistiko aparteko*” formazio berezia baita. (8).

Nonahi erliebe handiak eta aldapa malkartsuak dituen eremu bat da, 650 eta 950 m bitarteko altuera duten kareharrizko gailurrek (9) inguratutako sakonune baten antzekoa; gailurreria horiek garai batean **Ataungo Domoaren** izandako altueraren arrastoak dira, gaur, berriz, higadurak burugabetuta baitago “domoa”. Izan ere, domo-itxurako tolestura bi tolestere-direkzioen arteko interferentzia baten ondorioz sortu zen (bata Ipar-Hegoa, bestea Ekialde-Mendebalde). Tolestere horiek geruzak **kupulaitxuran** gora egitea ekarri zuten, Ataungo eta Aralarko kareharrizko masen erdian ahokatuta; gerora, ordea, ia erabat desagertu da kupula, haren erdialdea sakon higitu duen uraren lan isilaren ondorioz. Horren ondorioz, halaber, nabarmendu dira osagaien arteko aldeak: alde batetik, tolesturaren ondorioz, kareharrizko barrak planta biribileko erliebe aldapatsuak eta zirkularrak sortu ditu, eta gailurren orientazioa eta geruzen malda aldatu dira, Aralarko ohiko tolesturak era perpendikularrean paratu baitira. Geruzen maldaren aldaketa eta biribiltzea areagotu da zenbait tokitan, eta azkenean **zamalkadura** gertatu da **Intzartzun**: bertan, kareharrizko barra oso kiribilduta dago, eta geruzak bertikal paratuta ageri dira, abaniko baten moduan. Eta bestetik, domoaren erdialdean zeuden arroka buztintsu-hondartsuak higadurak eramanak dira neurri batean, eta gaur egun penilautada irregularra bilakatu da, tartean Aralegi, Kobatxo y Errekabeltz erreka-zuloak daudela. Agauntza eta Zaldibia erreken adar horiek, gainera, kareharrizko barra hiru tokitan eteten dute, **Arrateta, Azpildi eta Arkaka zintzurak** sortuz.

INTZARTZUKO ZAMALKADURA:



OHARRAK

←sorrarazi baitzituen baldintza egokiak. Azkenik, egitura primario hura mendiak sorrarazi zituzten indar orogenikoen (tolestura pirenaiakoaren esfortzuak, batik bat) aldarazi zuten; hartara, hasiera batean horizontalak ziren geruzak tolestu eta hautsi egin ziren eta, inoiz, haien zatiak hainbat kilometro mugitu ere bai, Gipuzkoan eta Bizkaian diren paisai harrigarrietakoak horren ondorio direlarik horren ondorioz. (“*Les Systèmes Urgoniens et les Paysages du Guipuzcoa*”. P. Rat. “Munibe”, 1980).

(8) “Gipuzkoako geomorfologia eta edafologia” (Gipuzkoako Foru Aldundia, 1991) lanak interes geologikoa duten area eta puntuen zerrenda bat dakar, 1-etik 5-era baloratuta. Bada, “**Ataungo domoak**” 4 batez baloratuta ageri da, eta haren hedadurak Aralar mendebaldetik burutzen duten Intzartzu-Arastortz, Itaundieta, Leizadi eta Agaotz ez ezik, Saastarri, Akaitz Txiki eta Akaitz gailurrak (hego-saihetsean) eta Ausa-Gaztelu eta Txindokiko punta (ipar-saihetsean) ere estaltzen ditu. Ikerketa horrek beste zenbait interes geologikoko puntu ere aipatzen ditu “**Ataungo Domoaren**” barruan, besteak beste:

- **Ubediko sima**: maila “nasionaleko” interesa eta 5 puntuko balorazioa du; interes geomorfologikoa, hidrogeologikoa eta paisajistikoa du. Hau dio hura deskribatzean: “*Sumidero de gran envergadura y espectacularidad, enclavado en una amplia depresión kárstica labrada en materiales calcáreos de la edad Aptiense. Pertenece al complejo hidrogeológico que afecta a los materiales del domo del Ataun y adyacentes*”.
- **Troskaetako leizea**: maila “nasionaleko” interesa eta 5 puntuko balorazioa du; interes paleontologikoa eta geomorfologikoa du. Oso galkorra.
- **Ataungo Domoaren oinarriko depresio litoestruturalak**, interes lokalekoa eta 3 puntuko balorazioa duena: “*Sucesivas depresiones creadas al pie del domo de Ataun sobre materiales arcilloso-calcáreos del Cretácico inferior*”.
- Bestalde, Aldundiak argitaratutako azterketa geomorfologikoen gidaliburuak beste zenbait puntu inetersgarri ere aipatzen ditu “Ataungo zerra” unitatean bertan, hala nola **Osinberdeko iturburua**.

(Gehiago jakiteko: ikus “**Rasgos geológicos singulares**”: “Ataun” eta “Zaldibia” koadernoak, “Gipuzkoako geomorfologia eta edafologia” dokumentu osoaren zati direnak eta Aldundiaren Ingurumen Sielan eskura daitezkeenak).

(9) Itaundieta, 650 m; Aizkoate, Intzartzu eta Arastortz, 830 m; Leizadi, 920 m, Agaotz, 950 m, Saastarri, 980 m

Labur: “*Ataungo domoa da Aralarko egitura-unitateetatik bereziena. Topografiari dagokionez, beherago dago, beste unitateetatik isolatua. 'Ataungo mendia' ere deitzen zaio. Aralarko mendebaldeko benetako itxitura periklinala da domoa, erregularitate harrigarrikoa, ferra-formakoa.*” (10).

Beraz, erabat taxutua dute ukitutako eremua hainbat ezaugarri geologiko berezik, balio estetiko (11) eta ekologiko handia eman diotenak.

Inpaktu kritikoak eragingo lizkioke AHTak lurpeko hidrologiari

Oso interes hidrogeologiko handiko mendigune bat da Aralar, karstifikazio-fenomenoak oso garatuta daudena. Nafarroa aldeko iturri handiak Larraun ibaiaren iturburua (Iribasen) eta Uruntzurre iturburua (Irañetan) dira; lehenak Aralar erdialdeko karst zabaleko ura biltzen du; bigarrenak, berriz, Arakil aldera, Aralarren hegoaldean jasotzen den ura biltzen du. Gipuzkoan, azaleratzen den ur-bolumena txikiagoa da, normala denez mendi-azalera ere txikiagoa izanik (12); dena dela, badira iturburu garrantzitsuak hemen ere. Gainera, Aralartik datorren ura oso elementu natural balioetsia da Zaldibia eta Ataunen. Hori dela eta, esan beharra dago ezen AHTaren proiektuak Agauntza ibaiaren eta Arkaka erreka-zuloaren artean ukitzen duen eremu osoan, interes hidrogeologiko ezaguneko kareharrizko hainbat azaleratze zeharkatzen duela.

Gainera, mendiko karsten adibide argiak eskaintzen dizkigu eremuak; alegia, kareharrizko paketeak modu korapilatsu batean zimurtuta, dislokaturik eta hautsita agertzen dira bertan, eta, horren ondorioz, urpeko uraren zirkulazio oso korapilatzen da. Hainbat esplorazio espeleologikok aurkitu dute mendiko sare karstiko oso garatua; azpimarragarria da Aralar mendebaldetik ixten duen kareharri “**urgondarren**” barra, bertan ugari baitaude karstifikazioaren aztarna tipikoak: iturburuak, leizeak eta simak. Juan de Arinek, 1949rako, Ataun bere sorterriko 228 leize, sima eta galeriatako zerrenda bat bidali zion Aranzadi Zientzia Elkarteari (13). Dagoeneko egiaztatu da urpeko urak badabilzala, hego-sektorean bederen. Halaber, mendien azalaren itxurari dagokionez, “**lapiazgintza sendoa**” (14) hautematen da eremu zabaletan, Leizadin, Agaotzen, Saastarrin, Intzartzu-Arastortzen eta inguruan egiten duen prezipitazioa ia guztiz xurgatzen delarik. Azkenik, Enirioko lur iragazgaitzetan sortutako errekek ere, kareharria topatzen dutenean, lurpean xurgaturik desagertzen dira hainbat sarbegitan.

Begien bistakoa dirudi, beraz, AHTren tuneletarako egin beharreko zulaketek inpaktu kritikoak eragin liezazkiokeela lurpeko hidrologiari, bereziki Agauntza erreken arroaren goi-aldearen eta Arkakako erreka-zuloaren arteko zatian. Are gehiago jakinik ibilbideak zuzenean zeharkatzen dituela hainbat akuifero, bai iturburu nagusietan husten direnak: **Aiaiturrieta** (280 l/s, bataz beste), **Urzuloa** (75 l/s), **Osinbeltz** (25 l/s), bai **Agauntza** eta **Errekabeltz** erreketan husten direnak; gainera **Arkakatik** oso gertu daude **Osinberde** (510 l/s), **Bonbatxulo** (100 l/s) eta **Arkakatziki** (70 l/s) iturburuak, Gipuzkoako Aralarreko erdialdeko akuiferoa Zaldibia aldera husten dutenak. Amiltzu-Agaotz-Arastortz mendien azpitik proiektatu den 6,3 km-ko tunelaren ibilbidea eta kotak (420 m inguru tunelaren sarreran, Agauntza haranean; 390 m inguru Aiaiturrieta inguruan, eta 300 m, gutxi gorabehera, Arkakan) ikusita, eta lurpeko uren azaleratze naturalen kotak (460 m Urzuloan, 395 m Aiaiturrietan eta 310 m Osinbeltzen) ikusita, izan ere, oso probalea da tunelak zuzenean jotzea Aiaiturrietan husten den lurpeko uren sare bilgarri nagusia, bai eta tunelaren ibilbidearen

OHARRAK

(10) “*La sierra d’Aralar. Le support sédimentaire et l’architecture dans les paysages*”. M. Floquet, C. Duvernois, B. Humbel. Munibe, 1977.

(11) Ataungo itxituraren erregularitasuna, neurri handi batean, kareharrizko barra urgondarra garbia, jarraitua, bakarra eta mehe samarra (150-200 m ingurukoa) izateari zor zaio; gai terrigeno plastikozko bi multzoren artean ahokatuta dagoenez, haiekin batera “**tolestura harmoniko**” bat eratu zuen. Itandietako eta Aitzaarte zirkoko gailurretatik igarotzen da formazio hori (Aizkoate, Intzartzu eta Arastotz), gerora Aralarko erdialdearekin lotzen da hegoaldeko mendien gailurren bitartez (Leizadi, Saastarri, Akaitz Txiki eta Akaitz, Aralarko erdialdetik Enirioko sakonune luzeaz banatuta). Halaber, AUSA-Gaztelun barrena luzatzen da iparralderantz; izan ere, mendi hori, mendebaldeko itxituraren zati izanik ere, Aralarren ipar-saihetsarekiko lotura da. AUSA-Gazteluren pean dagoen Errekantako lepotik aurrera, Txindokiko antiklinala oso bizkor jasotzen da eta jasoera horrek Kretazikoko egitura sedimentarioaren bat-bateko amplifikazioarekin bat egiten du; gainera, jurasikoko mailarik zaharrenak erakusten ditu. Mendigunearen egitura- eta bolumen-aldaketa oso nabarmena da eta aise antzematen zaio Egurraren.

(12) Aralar mendiaren zati handiena Nafarroan dago, eta mendebaldeko azken herena besterik ez dago Gipuzkoan.

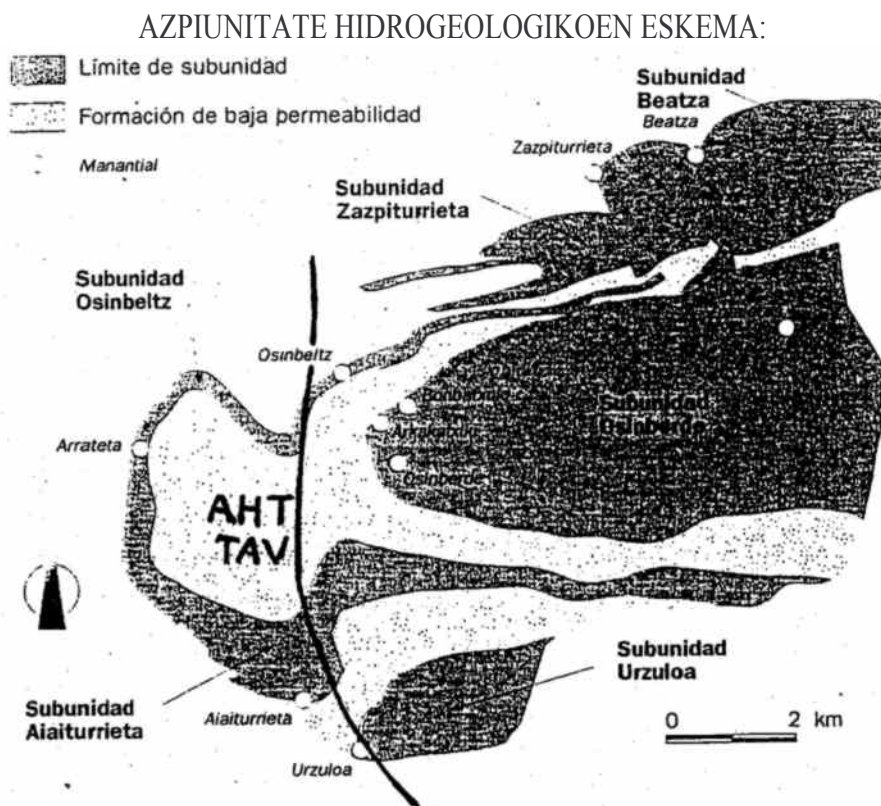
(13) “*Catalogo Espeleologico de Gipuzkoa*”. Munibe (1949tik aurrera hainbat zenbakitan argitaratutako katalogoa).

(14) “**Lapiaz**”: hala esaten zaio disoluzio- eta higadura-prozesuen ondorioz azala ildoaz eta bizkarrez josita duen

kareharrizko eremuari.

zati handi bat saturatutako harkaitzean barrena egitea. Esan nahi baita, maila piezometrikoaren (15) azpitik zulatu behar izatea, “belakiarena” edo ur-biltegiarena egiten duten maila freatikoak ukituta; horrek, sektore batzuetan behintzat, sabaia erortzeko arriskuaz gain, tunelaren gainean eta azpian ur-zutabe handia egotea lekarke, arazoak handiagoak izango lirakeelarik. Ez da ahaztu behar, gainera, Aralarko akuiferoak karstikoak direla, ezaugarri nagusizat heterogeneitate espaziala dutela, eta hidroeologoen ustetan jardunik konplexueneakoak direla. Beraz, tunelak lurpeko urei eragin liezazkiekeen inpaktuek ez dute zertan zulatze-eremuak eta zulatze-fasekoak bakarrik izan; aitzitik, mendigune osora zabal litezke --lurpeko fluxuen eskema eta akuiferoen dinamika aldaturik-- eta ur-fluxuetarako drain baten moduan jardun lezake. Gainera, arazoak sor litezke asentuetan eta iturri eta putzuetako emariak aldarazi. Azkenik, akuifero karstikoak oso-oso zaurgarritzat hartu ohi dira, gai poluigarriak bertara sartzeko eta lurpeko uren bideetan barrena hedatzeko duten erraztasuna dela eta; horregatik, aise kaltetu daiteke akuiferoko uraren kalitatea, bai bertan bildutakoarena, bai iturrietako urarena (16).

Zehazki, AHTrako Agauntza eta Arkaka bitartean aurreikusitako ibilbidea dela eta, Amiltzu, Agaotz eta Arastortz mendien azpian 6,3 km-ko tunel bat aurreikusi denez, adierazi behar da ezen 1996ko “Euskal Herriko Mapa Hidroeologikoa” (17) arabera Aralarko Unitate Hidroeologiko zabala banatzen den azpiunitateetatik hauei eragingo liekeela:



Urzuloa azpiunitatea:

Ikusi denez, Lizarrusti inguruan sartzen da tunela Aralarren, 420 m-ko kotan, Urzuloko iturburuaren azpitik, hain zuzen. 465 m-kotan zabaltzen da zulo hura, eta handik irteten den emaria, 75 l/s, Amiltzu eta Malkorburu mendietako akuifero karstikoaren deskarga nagusia da.

Iturburu hori elikatzen duen urak **Maomendi** eta Agauntza ibarraren artean infiltratzen den eurian du jatorria, halaber

OHARRAK

(15) Grabitateak eraginda, urak beherako joera du, eta horrela jokutzen du harik eta beherantz jarraitzea galarazten dion arroka iragazgaitz bat aurkitzen duen arte: “*karstaren oinarritzko maila*” esaten zaio horri. Kasu horretan, kareharria, erabat zein hein batean, urez beteta dago, eta orduan “*geruza freatiko*” bat dagoela esaten da; geruza horren goi-mugari “*maila piezometrikoa*” deritzo.

(16) “*Informe sobre potenciales impactos del TAV en el karst de Udalaitz*”, 2005ean I. Antiguedadek egina (EHUko Geodinamika Departamendua) (argitaratu gabea).

(17) “*Euskal Herriko Mapa Hidroeologikoa*”. EEE, 1996

Malkorburuko sarbegian galtzen diren hainbat errekatoko uretan, Aiaturrietatik mendebaldera .

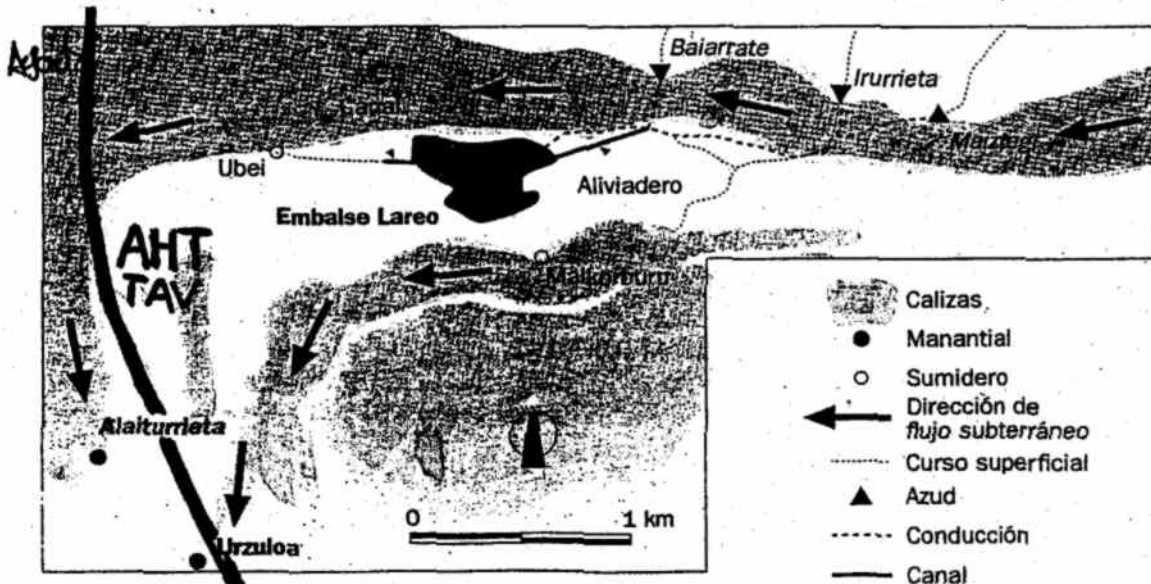
Sektore honetan ikertu diren fenomeno espelologikoak Aralarko beste eremuetakoa baino txikiagoak badira ere –izan ere, Urzuloa inguruko konfigurazio geologikoan hain iragazkorak ez diren materialak eta kareharri tupatsuak (hain karstifikagarriak ez direnak) ageri dira (18), maila buztintsuekin tartekatuta– , hemen ere aurkitu dira zulo garrantzitsuak. Beraz, badago karstifikaziorik azpiunitatearen barruan, eta lurpeko uren zirkulazioak multzoa zeharkatzen du, Urzuloko iturburu eta Agauntza ibaiaren ibilguaren inguruan beste iturri txiki asko sortuz.

Aiaturrieta azpiunitatea eta “Aiaturrieta-Lareo sistema”:

AHTak lurpeko urei eragin diezaiekeen inpaktu handiena Aiaturrietan dateke, Gipuzkoako Aralarren hegoaldeko iturbururik garrantzitsua denean (280 l/s batez besteko emaria). Aiaturrieta inguruan proiektatu den tunelaren ibilbidea eta kota (390 m inguru Agaotz mendiaren azpian) ikusita, eta Aiaturrietako lurpeko uren azaleratze naturalaren kota (395 m) ikusita, izan ere, oso probalea da tunelak zuzenean jotzea Ubediko sarbegiko eta Lareoko urtegiko ura harrapatzen duen iturburu honen lurpeko uren sare bilgarri nagusia. Aiaturrietako iturburuaren kokapen zehatza gaur egun ezin da hauteman, emaria harrapatzeko egin ziren obren ondorioz; halaber izan behar da aintzat haren elikatze-arroa neurri batean Lareoko urtegi hurkoaren sistemak kontrolatuta dagoela: hots, urtegi horretan pilatutako uraren zati bat Ubediko sarbegi handira bideratzen da handik Aiaturrietara bere kasa joan dadin, berez konektatuta baitaude biak, eta bertan hartua izan dadin.

Aiaturrietaren elikatze-arroa, batez ere, Gipuzkoako Aralarko hego-saihetseko kareharrizko masa iragazgarri eta oso karstifikagarriek osatzen dute, Leizadi-Agaotz-Sastarri-Akaintz-Akaintz Txiki gailurrak direlarik tartean. Eremu karstiko honetan 100 fenomeno espeleologikotik gora zerrendatu dituzte, eta zenbait zuloren munta ikusita (**Leizebeltz, Patatasoogueneko Leizea, Leizadiko Koba 2...**), begi-bistakoa da sektore horretan, antzina, lurpeko hidrologia ikaragarri handia izan zela, bertan, ez da zalantzarik, zerikusi handia izan zuelarik Ataungo Domoaren orduko konfigurazioak. Sektore honetan infiltratzen den euri-urez gain, Lareoko urtegiak eta **Ubedi, Baiarrate, Iruerreketa** eta **Maizegiko** sarbegiek, **Akaintz Errekako** ibarrekoek (Lezetakona X) eta **Larretxiki** eta **Ormazarretako** sakonuneetakoek bildutako ura ere azaleratzen da Aiaturrietako iturburuan. Beraz, oso unitate konplexua da, eta ageri diren karstifikazio-estiloak denboran zehar txandakatu diren zikloi dagozkie. “*Munibe*” → →

AIAITURRIETA INGURUKO JARDUNAREN ESKEMA

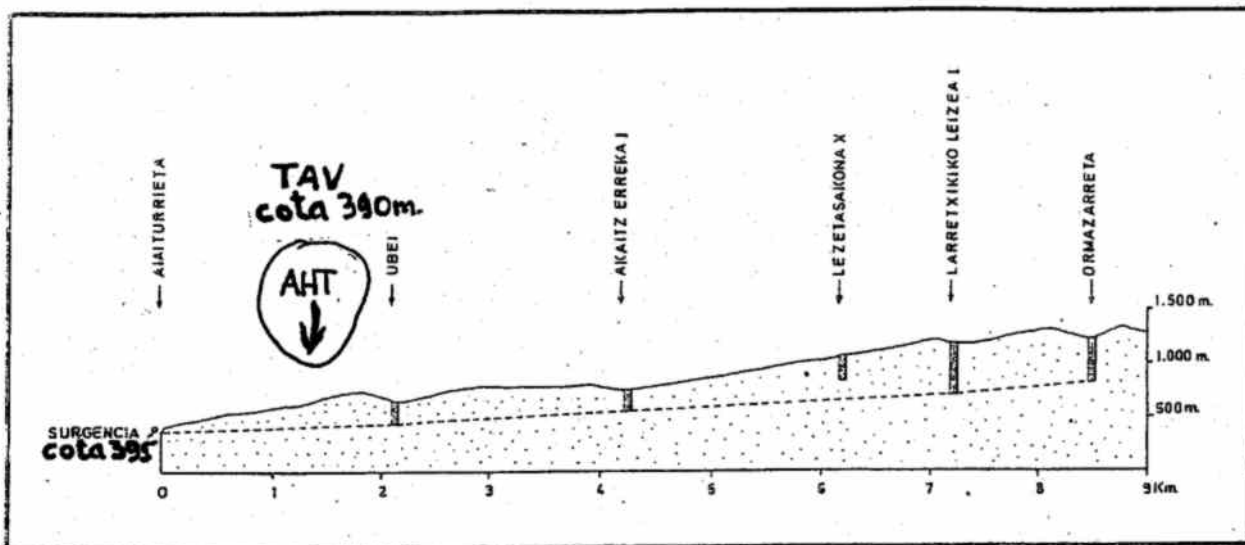


OHARRAK

(18) Kareharria kaltzio-karbonatoz eta beste zenbait gaiz osatuta dago, bereziki buztinez, oso proportzio aldagarrian. Horregatik, arroka-masaren osakeraren arabera, kareharri-mota asko dago. Hasi kareharri kristalinoetatik (marmola) eta tuparria bitartean, bitarteko mota asko dago: kareharri tipikoak oso karstifikagarriak dira, eta haien kaltzio-karbonato edukia totalaren % 95 izan daiteke; “*kareharri tupatsu*” deritzon harrian, berriz, proportzioa % 65-70 da; azkenik, edukia % 50 ere ez denean, “*tupa*” esaten zaio. Horrek guztiak urarekiko portaera desberdina dakar batean eta bestean, zeren zenbat eta kaltzio-karbonato gehiago izan, aiseago disolbatzen baita harria uretan.

aldizkariak (3/4-1980) horri buruzko ikerketa luze eta dokumentatu bat argitaratu zuen (19). Azpiunitate horren ekialdeko muga hidrologikoa, azkenean, Ormazarretako sima-sarbegian finkatu da, Aiaturrietako iturburutik 8 km-ra dagoena, zuzenean; lurpeko uren zirkulazioak gutzia zeharkatzen du. Izan ere, sarbegiek iturburu horren emariaren zati handi bat ekartzen dute, eta horien artean Ubedi azpimarratu beharra dago, bertan biltzen baitira Igaratzatik mendebaldera, Enirion barrena, zabaltzen diren lur buztintsu iragazgaitzaren gainean sortzen diren errekek. Ura iturburuan agertzen da atzera hainbat kilometro lurpean egin ondoren.

AIAITURRIETAKO AZPIUNITATEAN EGIAZTATU DIREN MAILA PIEZOMETRIKOAK:



Beasain, Lazkao, Ordizia eta Ataungo ur-partzuergoak Aiaturrietan ustiatzen duen kaptazioa Aiaturrieta-Lareo sistemak elikatua da: Urtean 7 Hm³/urte (1 Hm³ = 1.000 milioi litro) erregulatzen eta erabiltzen da Partzuergoa hornitzeko eta Oria ibaian poluzioa diluitzeko. Gainera, Aiaturrietan 90 m sakoneko ustiatze-zundaketa bat dago, 20 l/s-ko emaria duena (Aiaturrietako mankomunitateak ustiatzen du); hala nola 14 l/s eta 10 l/s-ko emaria duten bi ikerketa-zundaketa ere, I.G.M.E.-k (Instituto Geominero de España) eginak.

Osinbeltz eta Osinberdeko azpiunitateak eta Arkaka erreka-zuloko iturburuak:

AHT-proiektuak ukitzen duen eta interes hidrogeologiko handia duen beste eremu bat dugu Arkaka erreka-zuloa, jardun hidrologiko handikoa, non biltzen baitira Gipuzkoako Aralarreko iturburu nagusiak. **Errekabeltz** ibaiak egindako sakonunea da zuloa, eta haren ezaugarri nagusia, topografia malkartsua eta latza izatea bazter utzita, ibaiak zeharkatzen dituen kareharrizko zintzurretan hautematen diren iturri karstiko ugariak dira. **Osinbeltz** eta **Osinberde** azpiunitateei dagozkien hainbat ur-puntu zerrendatu dira bertan.

Bereziki nahi dugu nabarmendu zein larria litzatekeen AHT proiektuak **Osinberde azpiunitatean** eragin lezakeen inpaktua, haren ibilbideak Aralarren gune jurasikoa inguratzen baitu bertan. Fenomeno karstiko garrantzitsuak garatzeko baldintzak bertan betetzen dira gehien, eta **Osinberde, Bonbatxulo eta Arkakatxiki** iturburuetan azaleratuz dator ura Arkakara. Oro har, →

OHARRAK

(19) "Estudio de Zonas kársticas de Gipuzkoa: El Urgoniano Sur de la Sierra de Aralar", Aranzadi Zientzi Elkartearen **Espeleologia Saila**. "Munibe" aldizkaria, 1980. Azterketaren arabera, barrunbe handiak daude antzinako funtzionamendu hidrologikoen ondorioz, oso fosilizatuta daude, eta mendiko zati altuenetan daude erliebea alderantzikatu egin delako (aurrera egin baitu Ataungo Domoaren higadurak), hala nola: **Leizebeltzeko** sima (2.504 m-ko luzerako garapena eta 345 m-ko sakonera ditu) eta **Patatasoogueneko Leizea** (1.100 m-ko garapena eta 75 m-ko mailen arteko aldea), **Armontaitzeko koba**, **Leizadiko kobak**, **Sastarriko koba**, etab.; oraingo karstifikazio-prozesuan sortutako garapen laburreko beste zenbait barrunbe; eta **Ubediko** sakonunean kokatutako simak (**Agatutz eta Saastarri** artean dagoen sinklinalaren txangan eta alpeetan), eta, hortxe daude, hain zuzen ere, hidrologikoki aktibo dauden barrunbe gehienak, hala nola, **Ubeizulo** (Ubediko sima), **Agaozko Koba** eta **Elorretako Leizea** (500 m-ko garapena eta mailen arteko aldea 217 m). Azken bi barrunbe horien barnetik igarotzen dira lur azpiko uren ibilgu txikiak, eta handiagotu egiten dira zenbat eta sakonago egon (halaber, aztarnen arabera ikus daiteke eurite handiko garaietan ubideak urez beteta egoten direla); Ubediko hobotik datozen eta Aiaturrietako iturburura doazen lur azpiko uren sare bilgarri nagusien elkartzeko joera dute. Azkenik, aipatzekoak dira Aiaturrieta drainatzen duen sektorean, azpiunitatearen ertzean, gerora esploratutako beste zenbait barrunberen neurriak, **Larretxikiko Leizea 2** eta **Ormazarretako Leizea 2** (6.815 m-ko garapena eta mailen artean 576 m-ko aldea) simak.

iturburu hauen elikatze-eremua Gipuzkoako Aralarko erdialde osoa da, ekialdeko muga Arritzaga erreka-zuloa duelarik. Handik ekialderago (Beoin, Aldaon, Albero eta Irumugarrieta inguruan) iragazten den ura, uste da Iribasen azaleratzen dela, Nafarroan.

Osinbeltz azpiunitateari dagokionez, berriz, begi-bistakoa dirudi tunelak zuzenean eragingo liokeela iturburuaren lurpeko elikatze-arroari, **Arastortz**, **Intxusti** eta **Kobaegi** azpian doanean.

Arkakako sakanean AHTren tunela eta ibilbidea 300 m-ko kotatik igarotzen dira, **Osinbeltz** iturburutik 400 bat metrora (iturburua 310 m-ko kotan zabaltzen da, 25 l/s-ko emariarekin) eta **Osinberde** (280 l/s), **Bonbatxulo** (120 l/s) eta **Arkakatzikiko** (70 l/s) iturburu garrantzitsuenetatik 1,5 km-ra –horietan, ura 365-475 m bitarteko kotatan kokatutako sifoi-barrunbeen bitartez sortzen da behetik gora-. Nolanahi ere, Arkaka sakana sakon mehartuta dago Aralar erdialdeko kareharri jurasikoen muinaren –hor dago karst garrantzitsuena– eta Intxusti eta Ausa-Gazteluko kareharrizko formazioen artean; beraz, argi dago ezaugarri fisiko horien ondorioz proiektua hor gauzatzeko aukera mugatzen duten prozesu natural asko dagoela eta ingurune hori oso hauskorra dela horrelako proiektu batekiko. Izan ere, Arkakan ikerketa- eta ustiapen-zundaketa eta iturburu asko egoteaz gain, harri asko urez bustita azaltzen dira pitzadura-sare trinko samar baten bidez; beraz, lur azpiko fluxuz betetako eremuaren itxura du horrek. Azkenik, Errekabeltzen ibilguak kareharri-serieak zeharkatzen dituzenez, ura era lausotuan sartzen da lurpean ibaiaren ibarrean, eta berriz beherago azaltzen dira iturburu lausoen modura. Errekabeltzen azpian zirkulazio karstikoa dago, beraz. Errekaren emariak galerak ditu ibarrean infiltratzen delako, eta, gainera, Arkakako zati batzuetan, erabat desagertzen da; udan, lur azpiko mailalara igarotzen da, baina, normalean, funtzionamendua esandakoa izanda ere, bolumen gehiena lur gainetik igarotzen da.

Halaber, ezin da ahaztu **Zaldibia** ibaiaren emari horien ustiatetari dagokionez, Gipuzkoako Foru Aldundiak proiektu eztabaidagarri ugari sustatu dituela. Gaur egun, Arkakan sortzen diren emari horien aprobetxamendua horrela ebalua daiteke:

- Zaldibiako hirigunea Osinbeltz iturburuarekin hornitzen da, 0'5 Hm³/urte batzen zaizkio urtero. Gainera, P-4 ustiapen-zundak 400 m-ko sakonera du, Errekabeltzen ibilgutik gertu zulatuta, 365 m-ko kotan, eta 20 l/s-ko emaria du iturburuan.
- CAFek urmael bat eraiki zuen Osinberdeko iturburuko uraren zati bat batzeko. Hortik, 3 km-ko ubidea ateratzen da, eta ura Arkakako tangetaraino eta zentral hidroelektrikoaren jauziraino eramaten du.
- Ikerketa hidrogeologikoa egiteko hainbat zundaketaren inbentarioa egin da, adibidez, R-7 eta R-8 zundaketak, 602 m-ko sakonerakoak eta 23 eta 2 l/s-ko emaria dutenak. Akuifero jurasikoaren guztizko potentzia 1.200 m-koa dela zenbatetsi da.
- Azkenik, gaur egun Foru Aldundiak sustatutako plan eztabaidagarrien artean aipatzekoa da: Errekabeltzeko ura bideratu nahi da Amondarainetik Baliarrainen eraikitzen ari diren Ibiur presaraino.

Osinbeltzen emariei dagokienez, *“Euskal Herriko Mapa Hidrogeologikoa”*ren arabera, **Ausa-Gaztelu** mendiaren kareharrizko barrako eta **Intxusti-Arastortz-Intzartzu** mendietako euri-uren prezipitazioak infiltratzen datoz. Ausa-Gazteluren alpean, Aranzadiren espeleologia-sekzioak hainbat bide aztertu ditu Errekontako hobietatik Osinbeltzen gainetik 15 m-ko kotara arte, eta adierazi dute iturburu hori zalantzarik gabe Errekabeltz ubidearen ibarraren gaineko lur azpiko korronte berrietatik sortu dela. Intzartzu-Arastortz, bereziki, Aralarreko gainerako mendietatik bloke aldendua eta berezia dira ikuspuntu hidrogeologikotik. Hala, karstifikazio-estilo bat sortzen da egitura txikitik eta urak lur azpiko bideetan zirkulatzen du; ondorioz, inguruan iturburu txikiak sortzen dira. Osinbeltzeko (Zaldibian) eta Arratetako ur-puntuez gain (Ataun) – Ataun 1 eta 2 ustiatze-zundaketen inbentarioak ere egin dira, 100 m-ko sakonerakoak eta 20 l/s-ko emariakoak–, Errekabeltzen (Arkaka) ibarreko iturburu txikiak 0'4 Hm³/urte dutela kalkulatu da, ia Osinbeltzen irteeren parekoa, alegia.

Azkenik, Arastortz-Intzartzu eta Intxustiko barrunbeek ur-kantitate txikiak baino drainatzen dituzten arren, aipatu behar da sabaiaren erortzeko arriskuak egon daitezkeela sektore horretan. Hain zuzen, inguru hauetan leize eta forma karstiko ugari daude aurreko jardueren hidrogeologiko biziko ziklo batean garatuak: garai batean lur azpira ur-kantitate handiak bideratu zituzten egitura karstiko handiaren hondarrak dira, eta horren lekuko da **Troskaetako kobaren (20)** garapen nabarmena. Haitzulo garrantzitsu hori Intzartzu mendiaren ipar-ekialdeko hegalean dago (Arastortz eta Intxustiren azpian egiteko asmoa dagoen tuneletik kilometro

OHARRAK

(20) Badirudi **Troskaetaren** funtzionamendu hidrologiko aktiboa hobi-fasean zegoela, Intzartzuko erreka-zuloaren aurrekoaren urak hartzen zituen garaian (garai hartan orain baino maila handiagoa izango zuen). Haitzuloaren sarrera 580 metroko altitudetan dago, garai batean Troskaetako hustubidera ura eramaten zuen errekaen bat egongo zen tokian. Gerora gertatuko zen Ataungo Domoaren higadura, hustubidearen sarrera zintzilik utzi zuena. Leizearen beheko aldean (1.000 m luzetara, 70 m-ko desnibela) dago *“Urmael lehorra”* deritzona. Erdi lehortutako ibarbide edo ibilgu batean dago urmaela. Garai batean, han izango zen Troskaetako sistema hidrogeologikoaren lurpeko uren kolektore nagusia.

HIGADURA KARSTIKOA ETA HAITZULOEN SORRERA:

- Oro har, kareharrizko barrak erraz azaleratzen dira gailurreria gisa, ibaiek ohiko moduan higatutako lurzoru terrigenoen eta detritikoen gainetik. Horrek ez du esan nahi kareharrizko masak gutxiago higatzen direnik, baizik eta higadura karstikoa, lurrazalaz gain, mendiaren barnealdea ere jaten duela.
- Harri konpaktu zartatua da kareharria, eta ura pitzaduretan barrena bakarrik infiltratzen da, hau da, harria gurutzatzen duten estratifikazio-planoetan eta arrailetan barrena. Pitzadura horrek ‘**diaklasa**’ izena du, pitzaduraren zatirik mugitzen ez bada; aldiz, pitzaduraren zati bat bertikalki mugitzen bada eta bi geruza berdinaren artean distantzia bertikal bat sortzen bada, ‘**faila**’ izena du. Egitura hori gabe, nahiz eta egitura oso sinplea izan, ez litzateke karstifikaziorik gertatuko, kareharrizko masa iragazgaitza izango bailitzateke. Ura kareharrizko masan sartutakoan, lur azpiko egituraren formak izugarri korapilatzen dira mendiko karstean. Haitza plano elkarzutetan hausten duten diaklasetan eta estratifikazio-plano aldapatsuetan zehar bideratzen dira urak (horregatik trazatu ortogonalak). Failak sortzean are gehiago konplikatzen da lur azpiko topografia. Haitzulo baten luzetarako garapena oso konplexua izan daiteke, baina eratu duten egiturazko elementuen emaitza da (failak, diaklasak edo estratifikazio-planoak).
- Higadura karstikoa, lur azpiko urek eragin kimikoa eta mekanikoa izaten dute pitzaduretako hormetan. Pitzaduraren ezpainak oso zabalak badira eta ur-bolumen handia sartzen bada, urak hartzen duen indarra nahikoa bizia da higadura mekanikoko fenomeno nabarmenak sorrarazteko. Aldiz, pitzaduraren ezpainen arteko tartea txikia bada eta ura bolumen txikian eta geruza mehe baten moduan barneratzen bada haitzean, oso geldo sartzen da alde sakonerantz, eta, beraz, ia ez dago higadura mekanikorik. Kareharrizko harriaren disoluzio kimikoko fenomenoak izaten dira nagusi kasu horretan, kaltzio karbonatoak uretan disolbatzeko duen erraztasunari esker. Ahalmen horri esker, pitzaduretan barrena tantaz tanta igarotzen den urak eragin kimikoa du harrian; ondorioz, harriaren kaltzio karbonato proportzioaren zati bat disolbatzen da, eta kareharriek izan ohi duten buztinkantitate txikiak bereizten ditu. ‘**Deskaltzifikazioa**’ izena du fenomeno horrek, eta modu horretan askatzen diren eta dolinetan nahiz haitzuloetan lagatzen diren buztinek, berriz, ‘**terra rossa**’.
- Bi modu hauetan eratu daitezke lur azpiko ur-ibilguak: batetik, urak kanpoaldean bildu eta ibaiek eratu eta gero, hobietan barrena sartzen dira harrian; bestetik, karstaren xurgatze-azalean dauden dolinen bidez, tantaz tanta barneratzen da ura. Haitzean poliki-poliki sartu diren urak bildu egiten dira pixkanaka-pixkanaka diaklasa eta faila biltzaileetan, eta gero eta emari handiagoa eraten dute. Beti, edo ia beti, agertzen da infiltrazio-mota batetik besterako garapena: zirkulazio karstikoa poliki-poliki has daiteke disoluziozko fenomenoekin bakarrik, eta, bukaeran, higadura-fenomenoak nagusitu daitezke.
- Haitzuloak, jatorrian, lur azpiko ur-fluxuek sortu ostean alde batera geratutako zuloak dira. Gaur egun, zulo horiek ez dute inolako jarduerarik, eta toki garaietan daudenez (baita mendi-hegaletan eta mendien gailurretan ere; higadurak aurrera egin ahala erliebea alderantzikatzeagatik), sistema karstiko guztia egungo hidrologiaren oinarritzko mailatik gora “**zintzilik**” geratu da. Lur azpiko sareak askoz ur gutxiago jasoko du eta egitura karstikoa lehertu egingo dira. Orduan, labirinto-formako zulo-sare hilak bilakatuko dira, eta horiei deritzegu haitzulo.
- Une horretan, **haitzuloaren fosilizazioa** hasten da, eta haitzuloen fenomenorik bereizgarrienak sortzen dituzten prozesu kimikoak gailentzen dira. Alde batetik, pitzaduretatik eta diaklasetatik tantoka igarotzen den urak kareharriaren zati bat disolbatzen du. Hala “**terra rossa**” bereizten da, eta bloke paralelepipedoen multzoak bakartu egiten dira. Bloke horiek oinarri sendorik gabe geldituta, hondoratze joera izan ohi dute eta haitzuloaren itxura guztiz aldatzen dute: haitzuloaren ganga hondoratuaren hondakinak pilatu egiten dira, kono erraldoiak edo **bloke-kaosa** eratuz. Hondoratu ostean, gangek forma parabolikoak hartzen dituzte. Izan ere, horiek dira erresistentzia gehien dutenak. Hala ere, haitzuloa berriz eraldatuko da infiltrazio- edo dekalzifikazio-prozesuak aurrera egiten badu. Haitzuloetan agertu ohi den beste morfologia arrunt bat **estalaktita** eta **estalagmita** izenekin ezagutzen diren formazioak dira. Formazio horien eraketa-prozesua ere urak infiltratzeko duen gaitasun kimikoan oinarrituta dago. Urak kareharriaren kaltzio karbonatoa disolbatzen du ura ase arte. Une horretan, ura haitzuloaren gangan agertuko da. Uraren lurruntze partziala gertatzean, uretan zegoen kaltzio karbonatoaren zati bat gangan gelditzen da. Gero, ur-tanta gangatik lurrera jausten da. Lurrean errazago zabaltzen eta lurruntzen da, eta disolbatuta zituen kaltzio karbonatoaren hondarrak hauspeatu egiten dira. Sapaian hauspeatutako hondarrek estalaktitak sortzen dituzte eta lurrera eroritako uraren lurruntzetik geratzen diren produktuekin sortzen dira estalagmitak, koladak eta estalagmita-zoruak. Azalpen horrek teoria guztien oinarri gisa balio duen aren, ebatzi gabeko hainbat arazo daude beste egitura batzuen forma eszentrikoen, kakodunen eta adarkatuen bilakaera azaltzeko.

(“Conferencias-lecciones pronunciadas por N.Llopis en Ataun durante el cursillo de iniciación a la geoespeleología organizada por el grupo Aranzadi” delakotik hartutako apunteak. “Munibe” aldizkaria, 1953)

batera) eta inguruaren historia karstikoaren ideia bat egiteko adina datu ematen dizkigu. Gainera, Troskaetako leizea hegoekialderantz garatzen da, hau da, Arastortz eta Intxustirantz, eta urek beti bide hori egin zutela erakusten dute. Hori horrela, ikertzaileen iritziz *“Ildo horretatik, Troskaetako leizeak jarraipen topografikoa izan dezake, bide hori egin baitute beti haren urek eta uneko hidrologiak ere hari jarraitu behar baitio”*, (21). Edonola ere, Arastortz eta Intxusti mendien azpian tunelaren zatiaren sabaia erortzeko arrisku handia egon daiteke. Hor dago baita **Koako leizea (22)** ere, justu tunelaren ahoaren gainean, Arkakan.

Interes handiko aberastasun naturalak ditu eragindako eremu osoak

Aberastasun geografiko eta natural handiko eremuak daude Ataun eta Zaldibia artean AHTk eragingo duen inguruan: tontorrak, harkaitzak eta trokak, errekek eta iturriak, basoak, belardiak, mendiak, zenbait elementu geologiko berezi... Aipatzekoa da *“EAEko natur gune garrantzitsuen katalogo irekia”* (1996) (23). Izan ere, txosten horretan ageri diren Aralar mendiko leku, balio natural handiko ingurune eta fauna-komunitate askori eragingo lieke proiektuak. Izugarriko eragina izango luke AHTk ingurune eta komunitate horietan, bai hura eraikitzean bai funtzionatzen hasten denean (paisaia-inpaktua, zarata...). Besteak beste, honako inguru hauek aipatzen ditu katalogoak:

- **Lizarrustiko pagadia**, Txaradigorri-Balankaleku mendilerroaren itzalgune osoa estaltzen duena Altzaniako mendien iparraldeko magaletan. Isurialde atlantikoko pagadi handienetakoa da Lizarrustikoa.
- **Agauntzaren goi-ibarraren gaineko harkaiztia eta basoa**, Lizarrustiko gainetik gertu.
- **Ataungo domoko gailur-lerroa**. Egitura geologiko berezia, artadi kantauriar zabala eta **interes handiko hegazi-fauna**.
- **Hainbat ibilgu, iturri**, putzu eta isurbide dauden ingurunea, interes handiko **flora eta fauna dituztenak**. Bestalde, **desagertzeko arriskuan dauden zenbait ornogaberen (ibai-karramarroa) eta ugaztun erdiurtarren (muturluze piriniarra, bisoi europarra) habitat egokiena dira inguru horiek**.
- **Fauna-komunitateak**; besteak beste, ugaztun haragijaleak (lepahoria, basakatua, ipurtatsa, azkonarra, katajineta), hegazi harrapariak, okilak, saguzarrak eta ornogabe batzuk.

Azken batean, katalogoak dio Aralarko Gipuzkoako aldean, *“batez ere mendiaren ertzean, Ataunen hegoaldekoan bereziki”* *“hainbat baso handi eta interes ekologiko bereziko guneak daudela”*; zuhaitz koniferoen sailek ere azalera handia hartzen duten arren Ataungo Domoaren barnealdean. Lur-azalera handiak erabili dira paraje horretan espezie exotikoak landatzeko. Handia da bertako eta kanpoko espezieen arteko kontrastea Bosbideta aldean eta Bedama eta Aralegi baserrien inguruetan.

Kultur ondare garrantzitsua duen inguruneari eragingo dio proiektuak

Eragin soziokulturalari dagokionez, ingurune oso estimatua, kultur ondare handikoa, andeatuko luke AHTk, eta kultur galera handia eragingo eskualde osoari.

Izan ere, historiaurreko aztarna ugari daude Ataun eta Zaldibia aldean, bai leizeak bai monumentu megalitikoak. Altzaniako mendilerroan ere badaude Aralarko trikuharriarekin zerikusia duten horrelako elementuak. Horrek frogatzen du aspaldi-aspaldiko lantegia zela artzaintza inguru horietan. Hortxe egin zituen **J.M. Barandiaranek** bere lehenbiziko miaketak eta→→

OHARRAK:

(21) *“Estudio geológico de la caverna Troskaetako Koba (Ataun)”*. N. Llopis eta J.G. De Llarena. *Munibe aldizkaria* (Aranzadi Zientzi Elkarte), 1949.

(22) **Koako leizea** 340 m-ko kotan zabaltzen da. Aho zabala du (6'5 m zabal, 5 m altu), eta handik sartzen da 240 metro karratuko areto handi eta bakarrera.

(23) *“EAEko natur gune garrantzitsuen katalogo irekia”*. Eusko Jaurlaritz, 1996

aurkikuntzak (1916), besteak beste Jentilbaratzako gotorleku zaharrea (24). Leize askotan aurkitu izan dira zeramika-puskak eta silexezko xaflak, Brontze Arokoak seguruenik (25). **Jentilbaratza, Armontaitze, Leizadi, Maomendi, Saastarri, Ubedi...** kondairaz betetako lekuak ditugu. Izan ere, kondairez baliatzen ziren gure aurrekoak naturak eta historiak zekarzkien galderei erantzuteko. **Aranzadi Zientzi Elkartearen** eratzeko ideia bera ere Aralarren sortua da, 1945ean hainbat euskal eta katalan naturalistak Aralarren egindako miaketa espeleologiko batean.

Giza inguruneak ere mendi-giroko elementu ugari bizirik gordetzen ditu gainera.

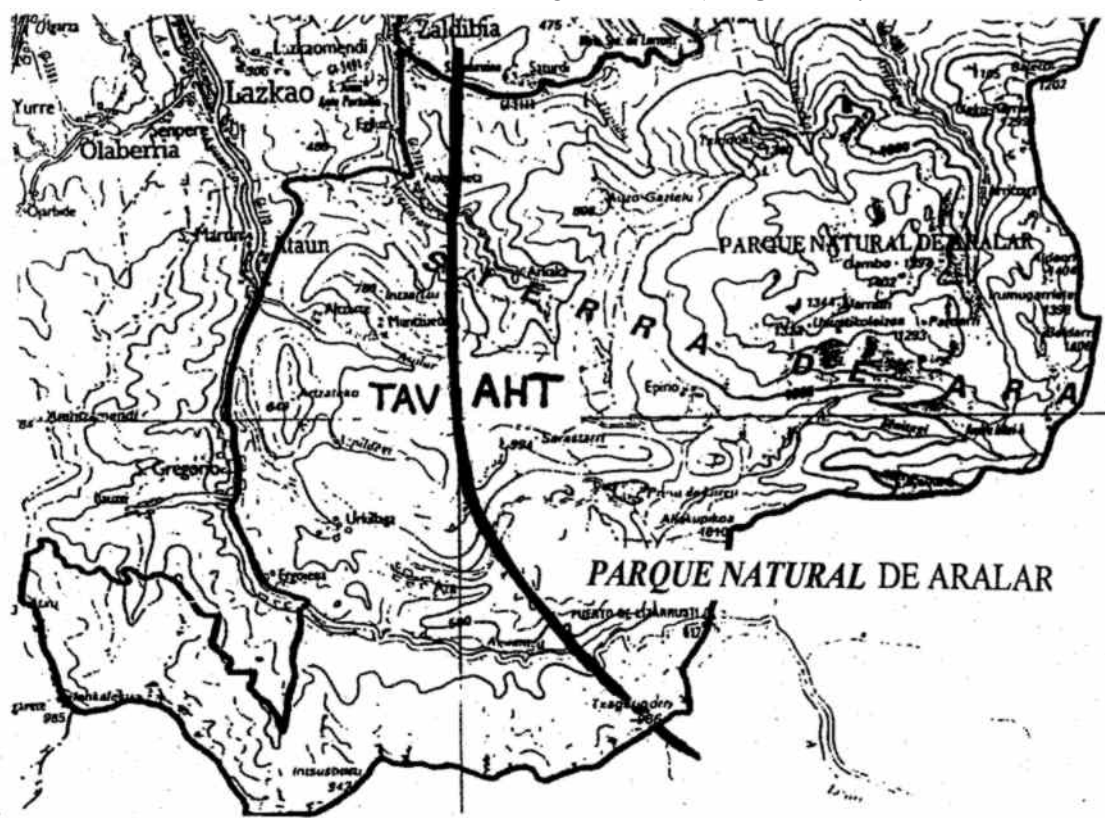
Hitz batean, lurraldearen okupazio basatia dakar AHTk, bertako ondare kultural eta naturalaren kontrakoa da erabat.

Aralarko natur parkearen antolamendu-plana auzitan:

Bada azpimarratu beharreko beste alderdi bat ere: **AHTren proiektuak 10'300km egingo ditu Aralarko Parke Naturalaren Gipuzkoako partean, hasi Nafarroako mugatik (Lizarrusti-Altzania) eta Zaldibiaraino (Larraitzeko errepedean dago muga).** Aralarko Parke Naturalaren baitakoak dira Altzania, Lizarrustin, Agauntza ibaian, Ataungo mendian, Arkakako trokan eta Zaldibiako landa-eremuan (Ausa-Gaztelu mendiko magalean) proiektuak eragingo dituen inguru guztiak. Naturari batere kasurik egin gabe azpiegitura handiak eraikitzearen arazoak begien aurrera dakarzkigu, bada, proiektu honek.

Hala ere, badirudi Parke Naturala ez dela oztopo azpiegitura-lan hau gauzatzeko. Izan ere, nabarmendu eta salatu beharrekoa da **Aralar aldea parke naturalizat aitorzen duen 168/1994 Dekretuko** azken artikulua (hots, 31. artikulua, "Ingurumen-inpaktuaren ebaluazioa egin behar zaien jarduerak" izena du artikulua horrek) "**Autobideen, autobien eta errepede lasterren proiektuak**" eta "**Trenbide-garraioko azpiegiturak**" eraiki daitezkeela adierazten duela, eremu horretako balio naturalak babestearen aurka. Horrek argi eta garbi erakusten du eremu naturalak babesteari buruzko erakunde-politika itsua, Aralarko Natur Gunea babesgabe geratzen baita ingurumen-inpaktu handiko ekintza horien aurrean.

ARALARKO PARKE NATURALA:



OHARRAK

(24) "Excavaciones en Jentilbaratza y Kobalde (Ataun)", J.M. Barandiaranek idatzia. "Munibe" aldizkaria, 1977.

(25) "Carta Arqueológica de Gipuzkoa". Jesus Altuna eta beste. "Munibe" aldizkaria (Aranzadi Zientzi Elkartearen), 1982.

(26) Apirilaren 26ko 168/1994 Dekretua, *Aralar aldeko Natur Baliabideen Antolamendurako Plana onesten duena*. 1994ko uztailaren 4ko EHAA.

Eta hori guztia are harrigarriagoa da Aiako Harria Parke Naturalaren Antolamendurako Planak, 21. artikuluan, hau adierazten duela ikusita: *“Debekatuta dago autobideak, autobiak, bide azkarrak eta ohiko errepedeak eraikitzea”*, baita *“trenbide-garraiorako azpiegiturak egitea ere”*. Hortaz, badirudi Aralarko Natur Parkearen Antolamendu Plana moldatu egin dela AHTren sustatzaileen interesak eta Nafarroako korridorea eta **Euskal Y**-aren arteko balizko lotura ez kaltetzeko. Ingurumen eta Lurralde Antolamendu sailek bazuten lotura horren berri eremu hori 1994an Parke Natural izendatu zutenean.

Bestalde, Aralarko Parke Naturalaren baitan *“Babes Eremutzat”* eta *“Mendi babesletzat* kalifikatutako eremuetatik igarotzen da trazatua zenbait kilometroan. Aralarko Parke Naturalaren Antolamendu Planak *“lurzorua eta ziklo hidrologikoa babestu eta hobetzeko”* helburua ezartzen du eremu horietan, baina hau dio jarraian: eremu horietan arautuko direla *“higadura-arrisku handia eragin dezakeen (edota uren kalitatea galaraz dezaketenak) jarduera oro, eta parkearen kudeaketaz arduratzen den organo erantzuleak debeka ditzakeela”*. Hortaz, baliteke debekatzea edo ez debekatzea; erabakia Parkearen administrazioaren esku geratzen da. Diputazioari dagokio Parkearen administrazioa.

4) ADMINISTRAZIOAK LOTURA HONI BURUZ EGINDAKO AURRETIKO AZTERKETAK:

Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a lotzeari buruz administrazioak lehendik egin dituen azterketen berri ematen dizugu segidan. Izan ere, 80ko hamarkadaz geroztik, Irurtzun eta Oria harana trenbidez lotzeari buruzko azterketak egin dira –hiru fasetan, 1985ean, 1991n eta 1997an–. Lotura Tolosan edo Beasainen egitea ikertu dute. Azterketa horiek argi eta garbi erakusten dute lotura hertsia dagoela **‘Euskal Y’**-aren eta Nafarroako Korridorearen artean, eta Abiadura Handiko Trenaren proiektuari buruz, inongo eztabaida publikorik gabe, hartu diren erabaki politiko larrien oinarri dira gainera.

NAFARROAKO ERAKUNDEEK EGINDAKO AZTERKETAK:

1) “Irurtzun-Irun sarbidea egiteko aukeren azterketa” (1985): (Estudio de Alternativas del Acceso Irurtzu-Irun)

1979tik 1985era, izenburu hori duen azterketa egin zuten Nafarroako Gobernuak eta RENFEk, oraingo Altsasu-Irun linearen ordeztu, trenbide-ibilbidearen aldaera berri bat egiteko –2.300 m-ko gutxieneko kurbadura-erradioarekin eta 200 km/h-ko gehieneko abiadurarekin–. Guztira, 23 aukera garatu zituzten, 1:20.000 eskalan. Bidasoa ibaitik Oria haranera arteko eremu osoan barrena sartzen ziren ibilbide horiek Gipuzkoan. Ondorioen artean, nabarmentzekoa da hau: *“Ekialdean, Pirinioen mendi-adarrek oso zaila egiten dute Iruñea eta Irun zuzenean lotzea. Hortaz, aukera gomendagarriena, itxuraz, sarbidea Irurtzundik eta Oria haraneraino egitea da, Oria haranaren okupazioa oso handia izateak zailtasunak dakartzkien arren”*. Hori dela eta, hiru aukera hauek aukeratu ziren ‘egokienak’ zirelako (2., 3. eta 5. aukerak):

- **2. aukera:** Altsasutik abiatu eta iparralderantz doana, **Altzania mendilerroa gurutzatu eta Aralar Aia-Ataunen, Intzartzu mendian eta Zaldibian barrena zeharkatzen duena.**
- **3. aukera:** Etxarri-Aranatzetik abiatu, **Lizarrustitik hurbilen dagoen Altzaniaren aldea gurutzatu eta Aralar Ataunen eta Zaldibian barrena zeharkatzen duen aukera. 6,970 km-ko tunela du, eta AHTren proiektuaren H1 aukeraren antza handia du.**
- **5. aukera:** Irurtzundik abiatzen da eta beste trenbide-sarbide bat proposatzen zuten *“laster eraikiko den Iruñea-Donostia autobiarenean paraleloan”*.

2) “Nafarroan trenbide-sare berria egiteko azterketa” (1991): (Estudio Previo de Nueva Malla Ferroviaria en Navarra)

1989ko urtarrilaren 11n, Nafarroako Gobernuak eta Easpainiako Herrilaren Ministerioak osatutako batzordeak Nafarroan Abiadura Handiko Trena egitea adostu zuen, eta INECO enpresari eskatu zion abiadura handiko parametroak zituen Nafarroako Korridorearen “aurretiko azterketa” egiteko. 1991n amaitu zuten azterketa, eta **‘Euskal Y’**-arekin elkartzeko lotunea **Irurtzun-Tolosan** barrena egiteko asmoa zegoen; izan ere, Obra Publikoko Ministerioaren irizpide nagusia Madril-Zaragoza-Irun ibilbidea ahalik eta laburrena izatea zen. 1991ko proiektu horixe da, hain justu, Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a lotzeko, Sustapen Ministerioak gogoan duen beste aukera. Zehatz-mehatz, *“Zuasti-Tolosa” F alternatiba (H2)* da, eta ondorengo dokumentu guztietan jasota dago *“Zuasti-Ordizia” E aukerarekin (H1)* batera.

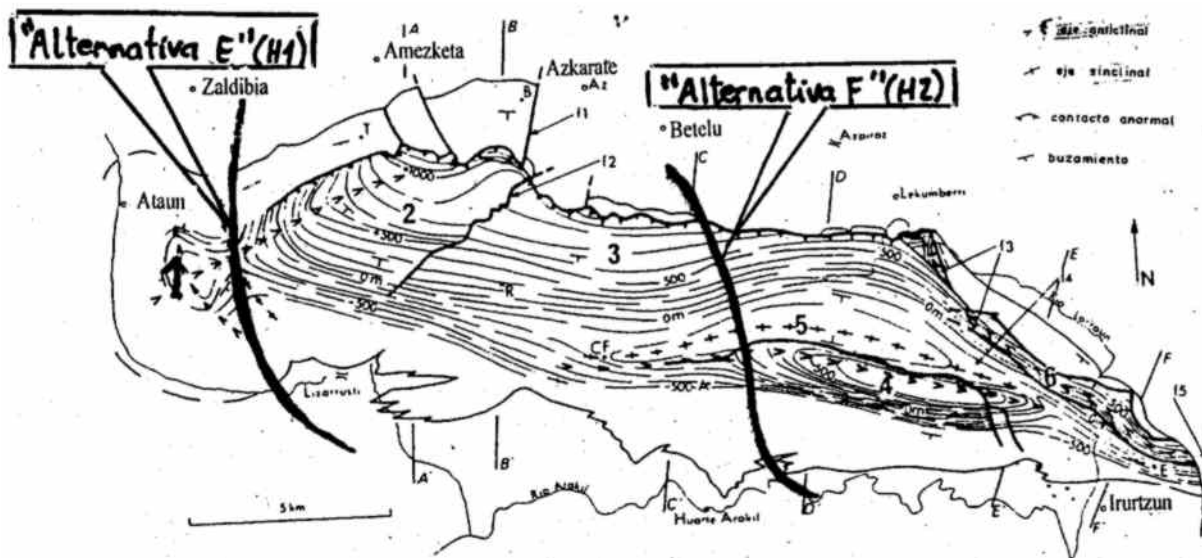
3) Nafarroako Gobernuaren Ingurumen Zerbitzuak 1992an egindako ingurumen-azterketak ohartarazten du Nafarroako Korridorea 'Euskal Y'-arekin lotzekak –1991ko aurretiko azterketan Tolosan egitea aurreikusi zen– Aralar mendian “inpaktu kritiko ugari” eragingo litzuzkeela:

1992an, Nafarroako Gobernuaren Ingurumen Zerbitzuak ingurumen-azterketa egin zuen. Azterketa horretan ohartarazten du Nafarroako Korridorea eta 'Euskal Y'-a Tolosan lotzekak (*F aukera* edo *H2*) “inpaktu kritiko ugari” eragingo litzuzkeela Aralar mendian (ikus 7. or.).

4) “Abiadura Handiko Nafarroako Korridorea egiteko aukeren azterketa” (1997): (Estudio de Alternativas del Corredor Navarro de Alta velocidad)

Abiadura Handiko Nafarroako Korridorea egiteko alternatiben azterketa Sustapen Ministerioak egin zuen 1996ko apiriletik eta 1997ko erdialdera bitartean. Lehenago esan bezala, ‘Euskal Y’-arekin lotzeko bi aukera aurkezten ditu: batetik, Zuasti-Tolosa ibilbidea (*F aukera* edo *H2*), eta, bestetik, Zuasti-Ordizia ibilbidea (*E aukera* edo *H1*).

Aralarko erdialdean dagoen karst zabala oztopo dela ikusi eta tunel laburragoa duen beste ibilbide bat egiteko aukera aztertu bide zuten. Hau da, mendigunearen mendebaldearen inguruan bilatu zuten azpiegiturarako beste igarobidea, Oria harana ere ‘Euskal Y’-arekin lotuta gera zedin betiere. Gorago aipatutako 1985eko *Irurtzun-Irun sarbidea egiteko aukeren azterketan*, Altzania-Lizarrustin eta Aralarren (Ataun eta Zaldibia) barrena doan ibilbidea da. Sustapen Ministerioaren esku dago azkenik zer erabaki hartuko den.



ARALAR MENDIAREN EGITURAREN ESKEMA

(Iturburu: DUVERNOIS Ch., FLOQUET M. et HUMBEL B.-ek 1972an idatzitako artikulua)

1. Ataungo domoa.
2. Txindokiko antiklinala.
3. Aralarko ezkata.
4. Oderizko hego antiklinala.
5. Erdi-sinklinala.
6. Ekialdeko bukaera.

“Abiadura Handiko Nafarroako Korridorea egiteko aukeren azterketa” 1997an amaitu zuten. Ordudanik, Nafarroako Korridorearen aurreproiektua lau zatitan banatzeko agindu zuen Sustapen Ministerioak. Dagoeneko amaitu ditu “Zaragoza (Plasencia de Jalón)-Castejon”, “Castejon-Arrizabalaga” eta “Arrizabalaga-Zuasti” zatiei buruzko “azterketa informatiboak” eta jendaurreko informazioa emateko prozesuak. Horrenbestez, Zaragozaren eta Iruñearen arteko Nafarroako Korridore osoari behin betiko onespina ematea falta zaio gobernuari (27). Proiektu horretan sartzen da Iruñeko AHTren geltoki berria ere, Nafarroako hirigintza-lan garrantzitsuenetako batekin batera egingo dena (28). Hala ere, Zuastiren eta ‘Euskal Y’-aren arteko zatiari dagokionez, proiektuak ez du aurrera egin 1997an alternatiben azterketa egin zenetik.

OHARRAK

(27) Iruñearen hegoaldeko udalerrri hauei eragiten die proiektuak: Tiebas-Muru Artederreta, Biurun-Olkoz, Tirapu, Barasoain, Garinoain, Puiu, Tafalla, Erriberri, Faltzes, Azkoien, Martzilla, Caparrosa, Alesbes, Cadreita, Valtierra, Castejon, Tuter, Cascante eta Ablitas.

(28) AHTren geltoki berria Etxabakoitzen eraikitzeko proiektuarekin batera, 240 hektarea urbanizatu nahi dituzte, eta merkataritza- eta zerbitzu-lekuak (hotelak, bulegoak), 30 solairuko hiru dorre dituzten eraikin “singularrak” –100 m-ko altuera izango dute gutxi gorabehera–, erakustazoka, enpresa-parkea, 7.100 etxebizitza berri eta Iruñean sartzeko bide berriak eraiki.

EAE-KO ERAKUNDEEK EGINDAKO AZTERKETAK:

‘Euskal Y’-a eta Nafarroako Korridorea Irurtzunen barrena lotzea Eusko Jaurlaritzaren eta Sustapen Ministerioaren plangintza guztietan sartu da 1989az geroztik. Hainbat dokumentutan ikus daiteke hori, adibidez, 1994an onartutako *Azpiegituren Planean* (PDI) (29) eta 1997an onartutako *Lurralde Antolamenduko Gidalerroetan* (LAG) (30). Gainera, lotura hori aintzat hartuta diseinatu da ‘Euskal Y’-aren proiektua Oria haranean. Hortaz, azterketa gero eta xeheagoak aurki ditzakegu Eusko Jaurlaritzako trenbide-planetan sare hori eta Nafarroako Korridorea elkartzeari buruz.

1) ‘Euskal Y’-aren aurreproiektua (1991):

1989ko urtarrilean, ‘Euskal Y’-aren *Alternatiben Azterketa* amaitu zuten Eusko Jaurlaritzak eta Espainiako Gobernuak. Txosten horretan adierazten zen Eusko Jaurlaritzak 1987an proposatutako hasierako proiektuaren aldean, “*Beasaindik Irunera abiadura handiko ibilbide berria egitea eta Nafarroaren, Ebro haranaren eta Mediterraneoaren arteko lotura barne hartzen dira azken proposamenean. Beraz, sare nagusiarekin elkar daiteke Irurtzunen barrena, lehena aipatutako ibilbidearen zati izango litzatekeen abiadura handiko zati berriaren bidez*”. Horrenbestez, aurreproiektua egitea erabaki zuten 1989ko abenduan – 1991n amaitu zuten–, eta hau esan zuten: “*Azterketaren Zuzendaritzaren ustez, 4. irtenbidea, “Y Elorrio”, garatzea da egokiena. Baina, Nafarroako Gobernuak eskatuta, INECO enpresa Irurtzun-Irun lotzeko aukerak idazten ari denez, 5. irtenbidea (H) hautatu da azkenik*”, hau da, ibilbidearen itxuragatik ‘Euskal Y’-a esaten zaion sare hori eta Nafarroako Korridorea Oria haranean lotzea.

2) Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planaren aurrerapena (1997):

Dokumentu horretan, “*Iruñea-Zaragoza ibilbidearekin lotzeko korridoreari*” buruzko kapitulu bat dago, eta hau dio: “*Azpiegituren Gidaplanean aurreikusitako jardueren artean, azpimarratzekoa da Madril-Zaragoza-Bartzelona trenbide-linea berriaren eta EAeko trenbide-sare berriaren arteko Nafarroako lotunea (...) 80ko hamarkadaz geroztik, Nafarroako trenbide-sarea hobetzeko eta sare hori EAerekin lotzeko aukeren hainbat azterketa egin dira*”.

Are gehiago, hau ere onartzen da: “*Aralar mendia da arazo nagusia, oso karstifikatuta baitago eta haitzulo eta lurpeko ibai ugari baititu*”. Hala ere, hau dio: “*Eremu karstikoa saihesteko, mendebalderago eraman behar dira ibilbideak*”. Horrez gain, “Euskal Y” proiektuko zenbait zatik beste aukerarik onartzen ez dutela dio, eta horien artean aipatu: “*Oria haranean, Beasain eta Tolosa artean, egon daiteke Iruñea-Zaragoza trenbide-sarearekin elkartzeko lotunea (...) Nafarroako Korridorea eta EAeko trenbide-sare berria elkartzeko lotunea da gune kritikoenetako bat; ondorioz, harana zeharka gurutzatu beharko du Nafarroako Korridoreak, eta horrek baldintzatuko du gehien lotunearen ibilbidea. Lotunea Tolosan edo Beasainen egitea proposatzen da (32)*”.

Hori dela eta, 1997ko otsaileko EAeko Trenbide Sarearen LAPren aurrerapenean Nafarroako Korridorearekin elkartzeko lotunearen **H1** eta **H2 alternatiben** planoak aurkezten ziren (1:40.000 eskalan). Bestalde, EAeko trenbide-sareari buruzko planean ikus daitekeenez –1998an eman zuten horri buruzko jendaurreko informazioa–, **H1 alternatibaren** lotuneak –garai hartan Aia→

OHARRAK

(29) 1994an onartutako Azpiegituren Gidaplanean hau dio: “*Espainia abiadura handiko Europako sarean integratu nahi du proposatzen den sare honek, Espainiako hiriburua eta Frantziako muga Zaragozan eta Bartzelonan barrena lotuko dituen ardatz egituratuaren bidez (...) nazioarteko loturak osatuko dira, Europako sarearekin elkartzeko Euskal Autonomia Erkidegoan barrena pasatuta, zehatz-mehatz, Euskal Y-a eta Europako bizkarrezurra Nafarroako Korridorearen bidez lotuta*”.

(30) Lurralde Antolamenduko Gidalerroek (LAG, 1997) “*Azpiegituren Gidaplanean aurreikusi bezala, Iruñearekin eta Zaragozarekin elkartzeko abiadura handiko trenbide-lotunea*” babesten dute, “*hiru lurralde historikoetako hiriburuak elkarri lotzeko eta Iruñeari ere bai, Nafarroako Korridorearen bidez. Horrek guztiak, Europa erdiko nodo urbano zabala osatuko luke*”.

(31) “*Avance del proyecto Básico de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco*”. INECO. 1990

(32) “*Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Plana*”. Eusko Jaurlaritzak. 1997.

Ataundik abiatzen ziren eta Agauntza haranaren bi ertzak hartzen zituen (33)– aldatu egin ziren geroago plana onartzeko

dokumentuko plano xeheagoetan (1:20.000 eskalan), batez ere, lotunearen sektorearen luzera eta zabalera murrizteko eta Zaldibiaren iparraldean kontzentratzeko.

3) ‘Euskal Y’-aren “azterketa informatiboa” (Sustapen Ministerioa, 1998)

Sustapen Ministerioak ‘Euskal Y’-ari buruz egindako “*Azterketa informatiboa*”ren arabera, “*sarearen zenbait konfigurazio aztertu dira*” aurreproiektua prestatzeko, “*eta, azkenik, Y-a deritzon aukera, punta Elorrion duena, hautatu da. Iruñearekin lotzeko aukera ematen du, eta H itxurako sarea eratzen du (...) Nafarroako Korridorearekin (Zaragoza-Iruñea) Oria haranean elkartuta (34)*”. Bestalde, azpimarratzekoak dira “*Diseinu-irizpideak: Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a lotuta sortuko den azpiegitura berria ahalik eta luzera laburrena izateko moduan diseinatu behar da. Nafarroako Korridorearekin elkartzeko lotunea eraiki eta deskribatutako kondizioetan egin ahal izateko, Oria haranean, Beasain eta Andoain artean, kokatu behar da bi sareen arteko elkargunea*”.

Horregatik zituen jendaurrean azaldutako ‘Euskal Y’-aren “azterketa informatiboa”k Nafarroako Korridorearen planoak (1:20.000 eskalan). “*Euskal Y-arekin elkartzeko lotunearen azterketa*” izenburua dute planoek, eta *E aukerari (H1)* eta *F aukerari (H2)* dagozkie. Sustapen Ministerioaren planoetan ere –1997ko otsailekoak dira– Zaldibiaren iparraldean dago kokatuta *E aukeraren (H1)* lotunea; hala ere, gutxiago sakonduak dirudite eta aldaketak dituzte Eusko Jaurlaritzaren planoen aldean (35). Horrez gain, beste aukera baten planoak ere aurkeztu zituen Sustapen Ministerioak, *G alternatiba* izenekoa: Berastegiko haranean eta Elduainen barrera sartzen da Gipuzkoan ibilbide hori, eta Tolosa-Aduna aldean legoke Euskal Y-arekin elkartzeko lotunea, Uzturre mendi azpitik tunel handiak eraikita. Alabaina, Sustapen Ministerioko ordezkari batek Iruñeko mintegi batean adierazi zuen azken alternatiba hori baztertu egin zutela “*Leitza-Arrarats mendian eragingo litzuzkeen arazo hidrogeologikoengatik*”.

ZENBAIT HAUSNARKETA:

Auzi hori aztertuta argi eta garbi ikusten da lotura estua dagoela Nafarroako Korridorearen proiektuaren eta ‘Euskal Y’-aren artean. Haatik, ibilbidearen itxuragatik ‘Euskal Y’-a esaten zaion sare hori eta Nafarroako Korridorea elkartuta eratu den abiadura handiko lineez osatutako azpiegitura erraldoi hori bezalakorik ez da inon ageri Europan, ezta herrialde ‘garatuenetan’ ere.

1997ra arte egindako azterketek gain, Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a lotzeko aurreproiektua prestatzeko lanak egin ditzala eskatu dio orain Nafarroako Gobernuak Sustapen Ministerioari. Hortaz, seriooki ohartarazi behar dugu aurretik egindako azterketetan oinarrituta gauzatu nahi duela proiektua administrazioak, gerora aldaketa txikiak egiten badira ere.

Erabateko obskurantismoa agertu du Eusko Jaurlaritzak gai horren inguruan. Lehen aipatu bezala, begien bistakoa izan zen desinformazioa Garraio Saila eta Ordiziako Udala Nafarroako Gobernuak iragarritako loturaz hitz egiteko bildu zirenean. Ordiziako Hirigintza-zinegotziak hau esan zuen bilera bukatutakoan: “*Eusko Jaurlaritzak esan digu ez dutela proiektu horri buruzko informaziorik, ez dakigu ezer*” (Goierriko Hitza, 2004/11/6). Horretaz ari garela, Ordiziako zinegotziak hobe luke isildu; izan ere, udal horrek berak alegazioak aurkeztu zituen 1997an Eusko Jaurlaritzaren Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planaren kontra, eta hau proposatu zuen zehatz-mehatz: “*H1 Nafarroako ibilbidearen eta Euskal Yaren sareen elkargunean geltoki bat jarri behar da, obrak eragingo duen ingurumen-kalte eta narriadura handia orekatzeko estrategia gisa*”. (36)

Azkenik, Nuria Lopez de Gereñu egungo Garraio-sailburuaren esanean, “*Sustapen Ministerioaren eskumena da Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a Ordizian edo Tolosan elkartuko diren erabakitzea*” (37). Hori esanda, proiektuan →

OHARRAK

(33) EAEko Trenbide Sarearen LAPren aurrerapenaren 1:40.000 eskalako planoetan, H1 aukeraren aldaera bat azaltzen zen, baina berriz moldatu zuten geroago. Euskal Y-arekin elkartzeko lotuneak Ataungo Aia auzotik abiatzen ziren, eta Agauntza haranaren bi ertzak hartzen zituen: batetik, Iruñerako lotunean, **tunel handiak** eraikitzeko asmoa zegoen **Leizadin**, **Itandietan** eta **Jentilbaratza** eta **Aizkoate haitzetan**, eta, gero, **Lazkaomendin**, **Zaldibian** (mendebaldetik) eta **Araman** barrera jarraitzen zuen, Euskal Y-arekin Itsasondon elkartu arte; bestetik, Bilborako lotunea Ataungo Aia auzoan hasi eta bereiz jarraitzen zuen **Urkillagatik** aurrera, gero, Agauntza ibaia **Arrondoan** zeharkatu eta **Ataunen** mendebaldera igarotzen zen **Olaberria** eta **Beasain aldera**, eta, azkenik, **Ezkiotsasoren** sarreran elkartzen zen Euskal Y-arekin.

(34) “*Extracto del Estudio Informativo del proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco*”. Sustapen Ministerioa. 1998.

(35) Sustapen Ministerioak aurkeztutako Euskal Y-arekin elkartzeko lotuneen azterketak ez dirudi hain sakona; izan ere, biaduktu handiez osatutako 4 bidegurutze daude Oria haranaren gainean; Eusko Jaurlaritzaren planoetan, berriz, 2 bakarrik daude.

(36) Ordiziako Udalak Eusko Jaurlaritzaren EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planaren kontra aurkeztutako alegazioak. 1997ko maiatzaren 20a.

(37) *Diario de Noticias de Navarra*, 2005/12/29.

bere gain hartutako ardura handiak eta Eusko Jaurlaritzak lurralde-antolamenduari dagokionez dituen eskumenak saihesten ditu

Garraio-sailburuak. Funtsean, ez da bat ere sinesgarria Eusko Jaurlaritzak Aralarko eremu karstikoaren arazoari buruz EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planean egiten duen balorazioa; izan ere, antzeko arazoa du Abiadura Handiko Trenak Udalaiz mendian duen ibilbideak, eta Eusko Jaurlaritzak ez dio jaramonik egin horri; aitzitik, 'lotunea' edo 'Euskal Y'-aren erdiko elkargunea Udala eremu karstiko garrantzitsuan eraikitzea onartu du, eta behin betiko ibilbidea "**200 m mendebalderago mugituta**", hasierako proiektuarekin alderatuta (38).

EAEko Trenbide Sarearen Planean (2001) ikus daitekeenez, Garraio Sailak hirugarren aukera baten zirriborroa marraztu zuen plan hori behin betiko onartzeko dokumentuan. Zirriborro hori **E alternatibaren** (H1) Nafarroako zatia hartzen du Lizarrustiko inguruetaraino, gero, Altzania kordan zehar doa, Ataunen mendebaldeko ertzetik, eta Idiazabal, Ormaiztegi eta Ezkio-Itsaso alderantz, itxuraz; hala ere, segituan ikusten da dokumentuan ez daudela alternatiba horren planoak 1:20.000 eskalan (H1en eta H2ren kasuan bezala). Hortaz, irakurleak nahasteko amarrua dela dirudi. Dena den, AHTren proiektua norabide horretan nola edo hala aldatuko balitz erne egoteak eskatzen du. Edozein eratan, aukera murriztaileak –adibidez "1, 2 edo 3" alternatiba– oinarri hartuta inposatu nahi dute Abiadura Handiko Trena. Beraz, alferrikako lana da ibilbide-aukerak alderatzea. Gauza bakarra egin dezakegu: proiektu suntsitzaile horren inposatzeari aurka egin. Ez dugu onartzen garapenari bakarrik begiratzen dion AHTren eredua.

5) TARTEAN DAUDEN INTERESAK: KANTAURI-MEDITERRANEO MERKANTZIA-ARDATZ BERRIAK DAKARREN LEHIA

Nafarroako Gobernuaren kanpainaren arrazoiak:

2004ko ekainean abiatu zen Nafarroako Gobernuaren kanpaina, Espainiako Sustapen ministro Magdalena Alvarezek 2004ko ekainaren 22an iragarritako Kantauri-Mediterraneo AHT proiektu berriari berehala kontrajartzeko. PSOEko gobernuaren Azpiegitura Plan Berriak –zioen ministroak– Abiadura Handiko ardatz berri bat izango zuen, Ebroekiko paralelo, Logroño eta Castejónetik barna. Hasieran, "**poz handia eta bikoitza**" adierazi zuen Nafarroako garraio-sailburu Alvaro Mirandak, "**bi ardatz egongo baitira Nafarroatik barna Mediterraneo eta Kantauri elkarrekin lotzeko**": bata 'Euskal Y'-arekin Oriako bailaran konektatuko litzateke, Nafarroako Korridoretik (Iruñetik); bestea, berriz, Ebroko ardatz berritik, Castejón eta Logroñotik. Nafarroako Gobernuak, ordea, berehala "**finkatu behar izan zituen bere lehentasunak**", ikusirik Ebroko merkantzia-Korridore berriak aurrekoa alboratu egiten dezakeela eta Mediterraneoarekiko 'Y'-aren konexioa –Nafarroako Korridoretik barna egitekoa zena, ordura arte behintzat– Gasteiz-Logroño ardatz berriaren esku gera zitekeela. Hala gertatuz gero, AHTren ardatz nagusietatik baztertuta geratuko litzateke Nafarroa.

Hori zela eta, Nafarroako lehendakari Miguel Sanz berak eskatu zion Espainiako gobernuari Kantauri-Mediterraneo AHTren korridore berria Iruñetik barna egiteko, Nafarroako Korridorea 'Euskal Y'-arekin lotuz. Bestalde, Nafarroako talde parlamentario guztiek (UPN, CDN, PSN-PSOE, EA, Aralar, EAJ, EBN-IU) egin zuten bat, 2004ko urriaren 26an, Nafarroako gobernuaren eskariarekin, hots, 'Zuasti-Ordizia tarte' Azpiegitura Planeko Abiadura Handiko sareetara biltzearekin.

Foru-agintarien urduritasunak garbi erakusten du Nafarroako gobernuak galtzen egon daitekeela Kantauri-Mediterraneo merkantzia-ardatz berriaren kokatzeko borroka. Bilbo etaartzelona arteko distantziarik laburrena Nafarroatik barna omen, diote: "**Biderik motzena da, egiten errazena, merkeena eta jende gehien hartzen duena**", zioen Nafarroako garraio-sailburu Alvaro Mirandakartzelonan, urriaren 25ean, Trenbideari buruzko Nazioarteko Foroan. Linea-luzerari dagokionez, badago Nafarroako Korridorearen aldeko halako alde txiki bat, Gasteiz-Logroño bidearekin alderatuta, baina hutsaren parekoa da alde hori (39). Azken buruan, Nafarroako Korridorearen proiektua bera ahula denez, Nafarroako Gobernuak aurrera egin nahi du AHT nola edo hala lortzeko, bidaiarien garraioa baino hartuko ez balu ere.

OHARRAK

(38) Leze-Txikiko historiaurreko aztarnategia ez hondatzearen egindako aldaketa.

(39) Distantzia teorikoak:

- Bilbo-Elorrio-Ordizia-Arakil-Iruñea-Castejón: 186 km
- Bilbo-Gasteiz-Logroño-Castejón: 211 km
- Bilbo-Gasteiz-Logroño-Castejón: 226 km

Eusko Jaurlaritzak gai honetan dituen interesak:

Bien bitartean, Eusko Jaurlaritza ere arduratzen du Kantauri-Mediterraneo merkantzia-ardatz berriak, baina oso bestelako moduan. Izan ere, garbi dago Eusko Jaurlaritzak Kantauri-Mediterraneo ardatz berria Gasteiz-Logroñotik barna egitea lehenesten duela, hartara Gasteizen egingo bailitzateke Ebroko ibarrera salgaiak sartzeko lotunea. Horren adierazgarri, azkeneko urtebetean egindako hainbat bilera aipatuko ditugu, eta ohartuko zaretenez, ez datoz bat bilera horietan esandakoak eta iragan abenduaren 28an Nafarroako gobernuko eta Eusko Jaurlaritzako garraio-sailburuek –Alvaro Miranda eta Nuria Lopez de Gereñu– elkarrekin egindako argazkiarekin:

- 2004ko abenduaren 1ean, **Josu Jon Imazek** eta Jaurlaritzako garraio-sailburu **Álvaro Ammanek** Partido Aragonésako (PAR) lehendakari eta Aragoiko gobernuko lehendakariorde José Ángel Bielekin bilera izan zuten EAJko presidente, **“elkarrekin ekiteko Kantauri-Mediterraneo konexioaren aldeko lanari, Ebroko korridoretik AHT eraikiz”**. Konexio hauek aipatu zituen Imazek –adi konexioen hurrenkerari!–: **“Bilbotik Zaragozara, Gasteiztik Logroñora eta Iruñetik Donostiara”** (*Deia*: 2004-12-2).
- Proiektu horren alde azaldu ziren **Juan Jose Ibarretxe** eta **Pasqual Maragall** ere 2004ko uztailaren 12an, Auzitegi Konstituzionalaren 25. urteurreneko ekitaldian: **“Batez ere azpiegiturak izan zituzen hizpide bi lehendakariak, zehazki Bilbo eta Bartzelona elkarrekin lotzeko AHT egitea komeni dela Ebroko korridoretik”** (*El Diario Vasco*, 26-8-2005).
- 2005eko abuztuaren 24an, Gasteizen elkartu ziren Eusko Jaurlaritzako eta Kataluniako Generalitateko garraio-sailburuak, **Nuria Lopez de Gereñu** eta **Joaquim Nadal**, **“Katalunia eta Euskadi Ebroko korridoretik elkarrekin trenbidez lotzeko proiektua bultzatzeko”** (*El Diario Vasco*, ibidem).

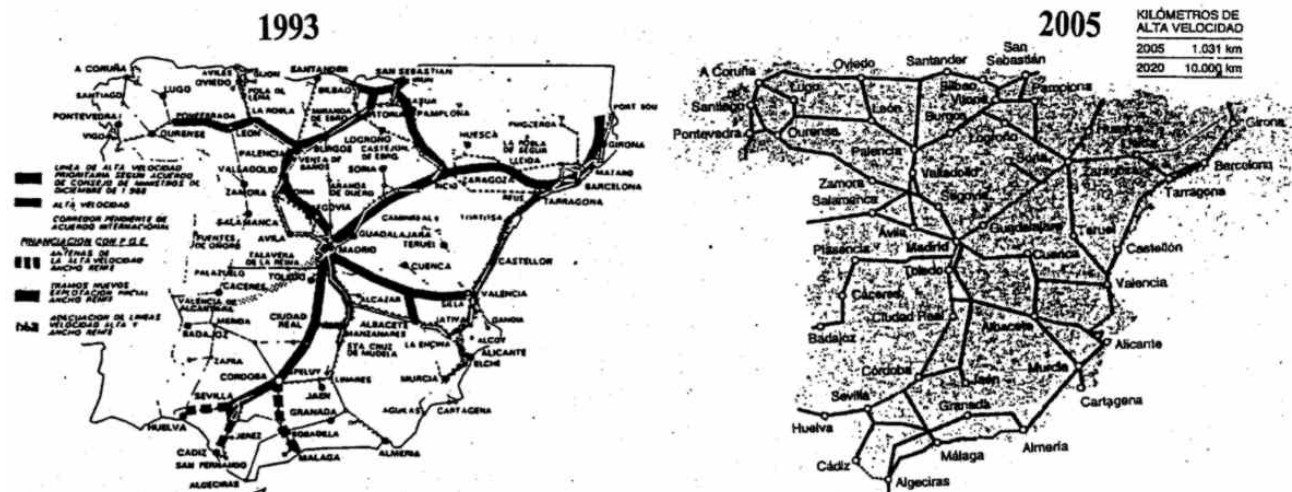
Honenbestez, abenduaren 28an Eusko Jaurlaritzako garraio-sailburuak Nafarroako gobernukoarekin bilera izan zuen arren –bi gobernuak ‘berradiskidetzen’ edo ari direla antzestu nahirik– ez dago asko pentsatu beharrik ondorioztatzeko Jaurlaritzaren lehenetsuneko interesak beste batzuk direla. Hori bai, oso errentagarria izan zitaion bilera hura Jaurlaritzari, marketinaren aldetik bederen, ‘eraikuntza nazionalaren’ itxura eman baitzion AHTren proiektuari. Garbi dago, ordea, Kantauri-Mediterraneo ardatz berria definitzea lehenesten duela Eusko Jaurlaritzak, hau da, Ebroko korridorea, eta Gasteizen lotu nahi duela ‘Euskal Y’-arekin, Castejón-Logroñotik barna. Eta antza, Intxaurruga sailburu ohia (EA) ez zetorren bat irizpide horrekin, eta ‘Euskal Y’-a Iruñearekin lotzearen alde azaldu zen.

Espainiako Azpiegitura Plana: “Totum revolutum”:

Interesak interes, azkenean Ebroko ibarrerako bi sarbideekin (Iruñekoa eta Gasteiz-Errioxakoa) bateragarri izango da, seguruenik, programa osoa. Hori da, hain justu ere, Espainiako gobernuaren **‘2005-2020 Azpiegitura eta Garraio Planaren’** eskema. Horrenbestez, hainbat proiektu bikoitz ageri dira.

Izan ere, Azpiegitura Plan berriak bere horretan eusten die –Euskal Herriari dagokionez– ‘Euskal Y’-a eta AHTren Nafarroako Korridorea proiektuei, eta, gainera, proposatzen du **‘Kantauri-Mediterraneo AHT’** egitea Gasteiz-Errioxatik, Gasteiz-Iruñea tartea **“abiadura handiko bihurtzea”** eta **“Kantaurialdeko Ferrol-Bilbo Abiadura Handiko Tren Korridorea”** eraikitzea.

AZPIEGITURA-PLANA:



Hortaz, Atlantikoko portuak abiadura handiko trenen bidez lotu nahi ditu Planak eta Gasteizen lotuko litzateke kantauriko merkantzia-ardatza Ebroko ardatzarekin, 'Euskal Y'-aren Bilbo-Gasteiz tarteaz baliatuz. Hartara, Gasteizen kokatuko litzateke Ebroko ibarrerako salgaien lotunea; eta bestetik, Iruñeatiko Korridore Nafarrak batipat bidaiarien trafikoa hartuko luke.

Horiek dira noski Sustapen Ministerioaren asmoak. Hortarako, joan den irailaren 27an, "**Kantauri-Mediterraneo arteko Abiadura Handiko Trenbide korridorearen Ikerketa funtzionala**" (43) egiteko agindua eman du. Hain zuzen ere, ikerketa hori izango da Espainiako Azpiegituren arloko idazkari Victor Morlanek joan den urtarrilaren 19an, Gasteizen, "Euskal Y" eta Nafarroako Korridorearen arteko lotura egin egingo dela iragarri ondoren, aipatu zuen azterketa-lan berria.

Horrez gain, aipagarria da afera honetan izugarritzko eragina duela beste proiektu honek ere: Erdialdeko Pirinioetako tren-zeharbidea --'Vignemaleko tunela' ere deitzen zaio (44). Merkantzia-bolumen handiak garraiatuko lirateke zeharbide horretatik (25 milioi tona), Pirinioetan barna. Huescatik Zaragozara joko luke Erdialdeko Pirinioetako Korridoreak, eta, Zaragozatik, Mediterraneoko portuetara (Valentzia eta Sagunto), batetik; eta bestetik, Kantauriko portuetara, Ebroko korridore berritik, Gasteizen 'Euskal Y'-arekin lotuz.

Horrenbestez, zama bat nahi ez duenari hiru edo lau zama! Ez da sekula amaituko.

Aralar eta Nafarroa Bai taldeei eskatzen dieguna:

Era guztietako interes politiko eta ekonomikoak biltzen diren nahaste-borraste horretan, Nafarroako zenbait erakunde politikok (Aralar alderdia eta Nafarroa Bai koalizioa) bat egin dute Nafarroako gobernuaren kanpainarekin, hau da, Espainiako gobernuari eskatzen diote AHTren Nafarroako Korridorea 'Euskal Y'-arekin lotzeko. Benetako arazoak alde batera utzirik, erakunde horiek diote '**Euskal Y'-a eta Nafarroako Korridorea elkarrekin lotzeko proiekturik ez dela sekula egon**' (45) –lan honetan azaldu dugunez, gezurra da hori, goitik behera gainera–. Bestalde, Estatuko Aurrekontu Orokorrek Iruñea-Zaragoza AHTrako duten aurrekontu-saila handitzeko ere eskatzen dute (46), eta, azkenik, aldarrikatzen dute Nafarroako Gobernuak eta Espainiakoak elkarrekin adostea AHTren Nafarroako Korridorea finantzatzeko sistemaren bat, 'Euskal Y'-a finantzatzeko EAJk PSOErekin adostutakoaren antzekoren bat (47).

Eskatzen diegu erakunde politiko horiei berriro aztertzeko jarrera hori, arrazoi honegatik: Nafarroako Korridorea 'Euskal Y'-arekin lotzearen alde azaltzeak saihestu egiten du AHTri buruzko eztabaida nagusia, eta koartada bikaina da Nafarroako gobernuak proiektu honekiko dituen interes ekonomiko eta desarrollistak estaltzeko. Bestalde, onartezina da 'eraikuntza nazionalaren' izenean izugarritzko kalte ekologiko eta sozialak eragingo dituen proiektu hori bultzatzea.

OHARRAK

(43) Sustapen Ministerioak "**GPO Ingeniería**" enpresari esleitu zion 2005eko irailaren 27an "**Estudio funcional del Corredor Ferroviario de Altas Prestaciones Cantábrico-Mediterráneo**" izeneko ikerketa-lana. Azterketa horrek 672.800 euroko aurrekontua du. Estatuko Boletín Oficiala (BOE), 2005eko urriaren 6an ateratako iragarkia.

(44) Erdialdeko Pirinioetako zeharbidea egiteko hainbat proiektu aztertu zituen Espainiako Sustapen Ministerioak PP agintean zela. Proiektu horien arabera, 33-47 kilometroko tunelak egingo lirateke, hasi Aragoian (Villanúan edo Sabiñánigon) eta Biarnoraino (Nedous, Laruns edo Lourdes).

(45) Patxi Zabaleta, Aralar-eko koordinatzailea (*Berria*, 2004-07-14) / *Gara*, 2004-07-16)

(46) Uxue Barkos (*Gara*, 2004-11-7)

(47) Txentxo Jimenez, Aralar-eko parlamentaria (*Diario de Navarra*, 2005-12-20).

6) PROIEKTUA GELDIARAZI!

Proiektuarekin zerikusia duten administrazio guztiei bidali diegu lan hau, bertan behera uzteko eskariarekin. Dena dela, komeni da berriro ere gogoratzea gaiarekin lotura duten alderdi eta jende guztiek ekitea.

Gure ahalmen mugatua dela eta, jorratu gabe utzi ditugu hainbat gai, batez ere, AHTk gizarte-ereduan izango lukeen eragin ikaragarria. Hala eta guztiz ere, iruditu zaigu berariazko lana behar zuela AHTk Aralarren eragingo duen inpaktuak. Hausnarketa bultzatzea eta informazioa eskaintzea dira gure txosten honen helburuak, ekimenak eratu ahal izateko.

Hortaz, proiektua geldiarazteko eskatzen diegu dagokien administrazioei eta jakinarazten dizuegu zuen iritziak ezagutzeko prest garela. Indar guztiak bateratu behar ditugu AHTren kontrako ekimen informatzaileak zabaltzen segitzeko eta desarrollismoak ingurumenean eta gizartean dituen ondorio ikaragarriei aurre egiteko. ‘Euskal Y’-aren aurka ari gara gehienbat borrokatzen, baina Nafarroako Korridoreari begira ere jarri beharko dugu, haren aurkako lana antolatzeke.

Informazio gehiago jaso edo proposamenen bat bidali nahi baduzue, jarri gurekin harremanetan. AHT-RIK EZ!

AHTren Aurkako Asanblada

tel.: 943-883978 (Gipuzkoako Goierri)

3243 posta-kutxa. 20080-Donostia

www.sindominio.net/ahtez

AURKIBIDEA

<u>Aurkezpena</u>	1
<u>1) ZUASTI ETA ORDIZIA ARTEKO PROIEKTUAREN DESKRIBAPENA (“E ALTARENATIBA” EDO H1):</u>	
Arakil ibarretik Lizarrusti eta Gipuzkoako mugarainoko ibilbidea	3
Lizarrustitik Zaldibiarainoko ibilbidea, Aralar zeharkatuz (Ataun eta Zaldibia)	3
Nafarroako Korridorea eta ‘Euskal Y’-a elkartzeko lotunea, Zaldibiaren iparraldean eta Oria haranean.....	4
Azpiegituraren parametroak	5
Kostu ekonomikoa	5
<u>2) ZUASTI-TOLOSA ARTEKO IBILBIDEAREN DESKRIBAPENA (“F ALTERNATIBA” EDO H2):</u> ...	6
Nafarroako Gobernuaren Ingurumen Zerbitzuak 1992an egindako ingurumen-azterketak ohartarazten du Zuasti eta Tolosa lotzeak Aralar mendian “inpaktu kritiko ugari” sortuko lituzkeela	7
<u>3) ARALAR MENDIAN (ATAUNEN ETA ZALDIBIAN) ZUASTI-ORDIZIA PROIEKTUAK IZANGO LITUZKEEN INPAKTUAK:</u>	
AHT proiektuak eragindako eremuaren, Ataungo domoaren eta horren inguruaren, ezaugarri geologiko bereziak	8
Inpaktu kritikoak eragingo lizkioke AHTak lurpeko hidrologiari	11
Urzuloa azpiunitatea	11
Aiaturrieta azpiunitatea eta “Aiaturrieta-Lareo sistema”	12
Osinbeltz eta Osinberdeko azpiunitateak eta Arkaka erreka-zuloko iturburuak	13
Interes handiko aberastasun naturalak ditu eragindako eremu osoak	16
Kultur ondare garrantzitsua duen inguruneari eragingo dio proiektuak	16
Aralarko natur parkearen antolamendu-plana	17
<u>4) ADMINISTRAZIOAK LOTURA HONI BURUZ EGINDAKO AURRETIKO AZTERKETAK:</u>	
“Irurtzun-Irun sarbidea egiteko alternatiben azterketa” (1985).....	18
“Nafarroan trenbide-sare berria egiteko azterketa” (1991)	18
“Abiadura Handiko Nafarroako korridorea egiteko alternatiben azterketa” (1997)	19
Euskal Y-aren aurreproiektua (1991)	20
Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planaren aurrerapena (1997).....	20
‘Euskal Y’-aren “azterketa informatiboa” (Sustapen Ministerioa, 1998)	21
<u>5) TARTEAN DAUDEN INTERESAK: KANTAURI-MEDITERRANEO MERKANTZIA-ARDATZ BERRIAK DAKARREN LEHIA:</u>	
Nafarroako Gobernuaren kanpainaren arrazoiak	22
Eusko Jaurlaritzak gai honetan dituen interesak	23
Espainiako Azpiegitura Plana: “Totum revolutum”	23
Aralar eta Nafarroa Bai taldeei eskatzen dieguna	24
<u>5) PROIEKTUA GELDIARAZI!</u>	25