

Euskal AHT: iritzi sozialen argitzaileak

Andoni Eizagirre eta Iñaki lurrebaso
Soziologoak, HUHEZiko irakaslea eta Aztiker-eko ikertzailea

Idazlan honetan AHTren inguruko iritzien azterketa bat egiten dugu. 2007ko otsailean euskal Y proiektuak kaltetzen dituen udalerrietan bizi diren biztanleei inkesta bat egin genien. Gure asmoa zen azpiegituraren inguruan herritarrek eskuraturiko informazioa, beraien parte-hartzea eta iritzia ezagutzeta. Behin horiek geureganatuta, orri hauetan emaitzen interpretazio kritikoa bat egiten dugu. Ahalegin horretan, instituzioen portaerak eta diskurtsoak ere aztergai izango ditugu.

GAKO-HITZAK: AHT · Iritzi sozialak · Instituzioen diskurtsoak.

This paper presents an opinion research about the high-speed train. In February 2007, we inquired inhabitants in the towns in which the project of the Basque Y is going place. Our aim was to find out the inhabitants opinion, participation and the information they had on the infrastructure. In this paper a critical interpretation of that information is presented. We will also try to portray the institutions behaviour and discourse.

KEY WORDS: High-speed train · Public perceptions · Institutions discourse.

Jasotze-data: 2009-04-28. *Onartze-data:* 2009-05-03.

1. Sarrera¹

AHT bezalako proiektu estrategiko batek ezinbestean debate sozial bat eskatzen du. Gobernu onari buruzko aholku eta teoriak ere azkenaldian hiru eginkizun proposatzen dituzte: informazio gardena helaraztea, herritarrei informazioa eskuratzeko mekanismoak bermatzea, eta iritzi-aniztasuna kontrastatu ahal izatea, hurrenez hurren. Horren arabera, instituzioen egitekoa da beren ekimena jendarteratzea, baina horrez gainera, foroak eta parte hartzeko bestelako moduak sustatu behar dituzte, jendartean egon litezkeen kultura desberdinek ere beren iritzia proposatu eta gorputzeko aukera izan dezaten.

Lan honek bi zati izango ditu. Lehenik eta behin, AHTren inguruko iritzi-bilketa baten berri emango dugu, zehazki, *euskal Y* proiektuak kaltetzen dituen udalerrietako herritarren iritzia jasoko dira. Atalka banatuta, informazioari, parte-hartzeari eta, oro har, abiadura handiko trenari buruzko iritzia laburbilduko ditugu. Hori egin ostean, bigarrenik, emaitza deigarrienak jaso eta horren inguruko azalpen bat egingo dugu. Iritzi publikoari buruzko atalak agerian uzten ditu gobernu onaren aholkuak bazterrean utzi direla, *euskal Y* proiektuari dagokionez. Hori dela eta, beharrezkoa iruditu zaigu ahalegin berezi bat egin eta hori interpretatzen ahalegin-zea ere.

Behin herritarren iritzia eta pertzepzioak lekututa, instituzioen gabeziak eta herritarren kezka ulertzeko atala irekiko dugu. Langintza horretarako, galdera hauek planteatuko ditugu: komunikazio-aldia gainditu eta eraikuntza-fasera iragarteko unean gaude?; zeintzuk dira informazio urria helaraztearen eta haren kalitatea partziala izatearen arazoak?; aurka ez daudenak alde ote daude, eta zergatik?; ezagutza hobe batek proiektuaren aldeotasun soziala dakar ala informazio gabeziak aldeotasun alienatzailea eragiten du? Artikuluak, ekarpen teorikoez harago, balio dezake baieztatzeko gai funtsezkoetan (ekonomia, azpiegitura, ongizatea, demokrazia) euskal zelai publikoa gabezia ugari betea dagoela.

2. Iritzi publikoa

Atal honetan 2007ko otsailean AHTren proiektuak kaltetuko dituen udalerrietan egindako ikerketaren emaitzak aurkezten ditugu. Ikerketa horren beharra *AHT gelditu! Elkarlanak* azaldu zuen (zehaztaperen gehiagorako, ikus: www.ahtgelditu.org/dokumentuak/aht_iritzia_inkesta2007.pdf).

Ikerketaren helburu nagusiak dira: *euskal Y* deituriko proiektuaren arabera (www.euskalyvasca.com) AHT pasatuko litzatekeen Arabako, Bizkaiko eta Gipuzkoako udalerrietan bizi diren herritarrek gai honen inguruan duten informazio maila ezagutzea; instituzioek herritar horiei luzatutako informazioa eta eskaintako parte hartzeko aukerak ezagutzea; eta, azkenik, proiektuari buruz duten iritzia ezagutzea. Aldi berean, ikerketa hiru hiriburuetara eta Irungo udalerrira ere

1. Idazlan hau 2007ko azaroan AHT Gelditu! Elkarlanak gonbidaturiko jardunaldi batzuetarako prestatu genuen. Bitarte honetan mugimendu zibil horren aurkako kriminalizazioak ez du etenik izan, eta egokia iruditu zaigu idazlan honen bidez jende horri gure elkartasuna adieraztea. Azkenik, eskerrak ematen dizkiegu Josu Larrinaga eta Iñaki Barcena lagunei, idazlan hau argitaratzeko erakutsi diguten interesagatik.

zabaldu dugu, AHTk geltokiak izatea aurreikusten diren hirietako herritarrek gai horiei buruz duten iritzia ezagutzeko ere.

2.1. Ikerketaren fitxa teknikoa

Hau da unibertsoa: AHT proiektuak kaltetutako udalerrietan bizi diren 15 urtetik gorako herritarrak (Eusko Jaurlaritzak www.euskalyvasca.com orrian aurkeztutako proiektuaren arabera). Zehazki, unibertsoa, ondoren zehazten diren Arabako, Bizkaiko eta Gipuzkoako 42 udalerrietan bizi diren 15 urtetik gorako 316.153 pertsonak osatzen dute:

HERRALDEA	Zonaldea	Udalerria	Biztanleriak gutxi (INE, 2006)	Biztanleriak +15 (INE, 2006)	HERRALDEA	Zonaldea	Udalerria	Biztanleriak gutxi (INE, 2006)	Biztanleriak +15 (INE, 2006)
ARABA	Araba herriak	Gasteizko kontzejuetan	17597	15027	ARABA	Zurreraga-Besamin-Lagorreta	Urebu	6.778	5.788
		Arriaga-Uburunda	882	714			Zurreraga	10.078	8.841
		Lezaito	1.517	1.323			Etxebarri	549	498
		Arriaga	1.430	1.302			Ormaiztegui	1.288	1.082
		Araba herriak	5.607	4.838			Besamin	12.682	10.690
ARABA GUZTIRA			5.607	4.838			Ondiz	9.188	7.726
BIZKAYA	Besami-Arripontze-Galdakoa	Besami	43.626	39.336	BIZKAYA	Zurreraga-Besamin-Lagorreta	Uburunda	591	492
		Arripontze	12.245	10.326			Lagorreta	1.414	1.216
		Zirriego	1.651	1.410			Zurreraga-Besamin-Lagorreta	42.548	3.625
		Galdakoa	29.374	26.748			Aleja	1.671	1.433
		Buda	994	891			Tolosa	17.677	15.413
		Besami-Arripontze-Galdakoa	87.890	77.730			Herrasti	334	279
	Zornotza-Durango-Elterio	Lemoa	2.817	2.438		Alegi-Tolosa-Ardoiain	Ardoiain	1.777	1.493
		Arriola-Erriaga	17.112	14.688			Ardoiain	1.424	1.156
		Iurata	3.901	3.539			Azurmendi	2.881	2.403
		Iurata	251	238			Aduana	368	302
		Durango	27.048	22.738			Ardoiain	14.002	12.267
		Arriola	7.165	6.237			Alegi-Tolosa-Ardoiain	40.384	3.496
		Abando	1.441	1.282			Urdeta	5.996	4.962
		Bilorio	7.116	6.248			Herrasti	16.943	16.131
		Zornotza-Durango-Elterio	66.841	57.474			Autxarraz	4.242	3.490
BIZKAYA GUZTIRA			154.721	135.213			Errenteria	37.863	33.368
GIPUZKOA	Etxebarri-Arriaga-Bergara-Arteaga	Leizor-Gatzaga	257	217	GIPUZKOA	Urdeta-Herrasti-Errenteria-Diartan	Orietan	9.829	8.235
		Errenteria	39.26	34.03			Urdeta-Herrasti-Errenteria-Diartan	76.783	66.866
		Arriaga-Monrubio	22.317	20.181			GIPUZKOA GUZTIRA	202.126	176.101
		Bergara	14.853	13.065			GUZTIRA	303.464	316.153
		Arteaga	2.073	1.738					
Etxebarri-Arriaga-Bergara-Arteaga			43.421	38.694					

Iturria: INE, 2006 eta 2005eko populazio kopuruak.

(*) Abiadura Handiko Trenak kaltetutako Gasteizko kontzejuetan bizi den populazioa, prentsan azaldutako informazioan nahiz estimazio propioetan oinarrituta kalkulatu.

Hau da lagina: zoriz auke-raturiko 669 pertsonak osatua, beste horrenbeste etxebizitza partikularretan bizi direnak. Laginaren herrialdekako eta zonakako banaketa ondoko taulan ageri da

Datuak gerora ponderatuak izan dira galdetutako pertso-nen lurraldekako eta zonakako banaketa errearen nahiz profil soziodemografikoaren (sexua eta adina) arabera.

HERRIALDEA	Zona	Lagina
Araba	Arabako herriak	99
	Araba	99
Bizkaia	Basa uri-Arri gorriaga-Galdakao	144
	Zornotz a-Durango-Elorrio	107
	Bizka ia	251
Gipuzkoa	Eskoriatz a-Arrasate-Bergara-Antzuola	70
	Zumarraga-Beasain-Legorreta	67
	Alegi-Tolos a-Andoain	64
	Urnieta-Hernani-Errenteria-Oiartzun	118
	Gipuzkoa	319
GUZTIRA		669

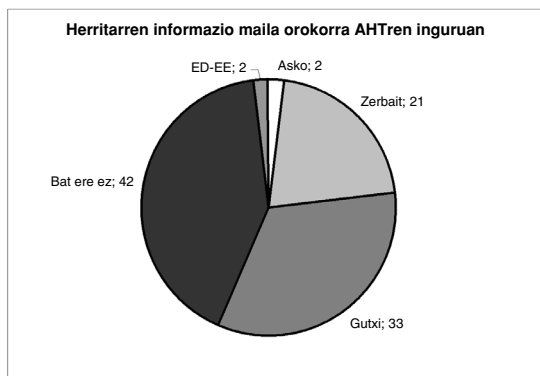
Landa-lana. Informazioaren bilketa 2007ko otsailaren 22-26 bitartean burutu zen, Abiadura Handiko Trenaren eraikuntzak kaltetutako udalerrietan bizi den populazioaren lagin erakusgarri bati egindako banakako telefono-elkarrizketa bidez, horretarako galdesorta egituratua erabiliz.

Akats-tartea \pm % 3,8koa da, % 95,5 konfiantza-mailarekin $p=q$ =% 50,0 denerako.

Aldi berean, ikerketa hiru hiriburuetan eta Irunen ere egin da. Aipaturiko irizpide eta prozedura teknikoei jarraituta, ikerketa paralelo bat egin dugu Gasteiz, Bilbo, Donostia eta Irungo udalerrietan (proiektuak AHTren geltokiak izango direla aurreikusten duen udalerrietan). Bertan 15 urtetik gorako 723.207 pertsona bizi da. Hiriburuetakoa lagina 553 pertsonak osatu dute; horrek, \pm % 4,2ko akats-tartea ematen digu hiriburuetakoa —eta Irungo— datuetarako (betiere % 95,5 konfiantza-mailarekin $p=q$ =% 50,0 denerako).

2.2. Informazio maila

AHTren proiektuak kaltetuko dituen udalerrietan bizi direnen gehiengo zabalak proiektu honekin zerikusia duten gaien inguruan informazio gutxi edo informaziorik ez duela dio (% 33k eta % 42k, hurrenez hurren). Aitzitik, bostetik batek soilik (% 21) dio informazio zerbait duela eta berrogeita hamarretik batek (% 2) informazio asko duela.



SEGMENTUKAKO AZTERKETA. Datuak segmentuka aztertzean, informazio gutxi edo bat ere informaziorik ez dutenak gehiengoa dira segmentu guztietan. Halere, informazio gutxi dutela dioten pertsonen ehuneko handiagoa da emakumezkoen artean gizonezkoen artean baino. Datuak lurraldeka aztertuz gero, informaziorik ez dutela adierazi duten pertsonak gehiago dira Bizkaian beste lurraldeetan baino, Basauri-Arrigorriaga-Galdakao inguruan bizi direnak batez ere. Halere, nabarmendu beharreko datua da informazio gutxi edo informaziorik ez dutela dioten pertsonak aztertutako segmentu guztietan gehiengoa direla.

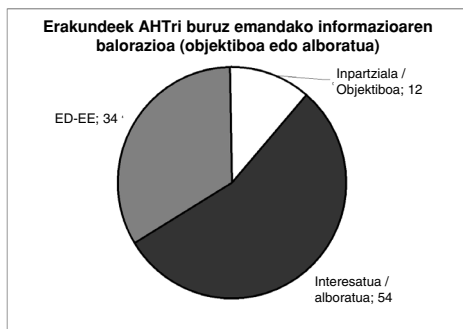
Informazio maila OROKORREAN

	GUZTIRA	SEXUA		ADINA				HERRIALDEA ETA ZONALDEA									
		Emaku- mezkoa	Gizo- nezkoa	15-29	30-44	45-59	60 edo +	ARABA	BIZKAI/A	Galdakao	Basauri- Arrigorriaga- a- Durango- Etoimo	Zornotza- KOA	Eskeñatza- Arasate- Bergara- Antzuola	Zumarrag a- Beasain- Legorreta	Alegi- Tolosa- Andoain	Umiela- Hernani- Ereñeria- Oiarzun	
Asko	2	2	3		1	3	5	1	1	0	2	3	6	5	3	1	
Zerbait	21	17	25	23	19	22	21	25	21	17	26	21	22	19	31	15	
Gutxi	33	35	31	37	38	31	26	34	24	20	29	40	46	44	38	35	
Bat ere ez	42	45	39	38	41	43	45	39	50	57	42	36	25	32	28	48	
Ez daki-Erantzunik ez	2	3	1	3	2	1	2	1	4	6	1	0				1	
GUZTIRA	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

HIRIBURUAK. Hiriburuetako biztanleek emandako erantzunak ildo beretik doaz: % 44k bat ere informaziorik ez dutela dio, % 33k informazio gutxi dutela, % 18k zerbait eta % 5k informazio asko.

2.3. Trenaren ibilbideari buruzko informazioa

AHTren ibilbideak kalteturiko udalerrietan bizi diren herritarren artean haute-mandako informazio eza, are nabarmenagoa da AHTri buruzko gai zehatzei buruz galdetuz gero. Bada galdetutako gai zehatz guztietan errepikatzen den konstante nabarmen bat: kasu guztietan, gehiengo zabala dira gutxi informatu edo batere informatuta ez daudela uste duten pertsonak. Are gehiago, jorratutako gai guztietan, ingurugimenari eragingo lioketen kalteen gaiaren inguruan izan ezik, gehiengo absolutuak (% 50ak baino gehiagok) bat ere informaziorik ez duela adierazten du.



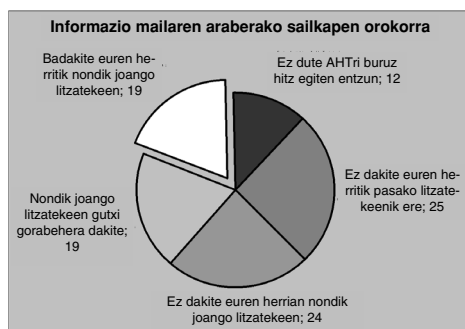
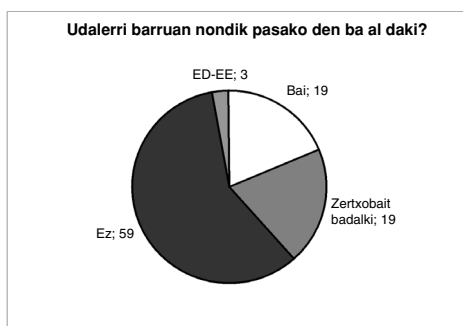
Gainerakoan, gai batzuei eta besteei buruz informazio maila ezberdinak daudela ikus daiteke. Aipatzekoa da ia inork ez duela txartelen salneurriaren inguruan edota AHT erabiliko luketen bidaiari kopuruen aurreikuspenaren inguruan informaziorik. Bestalde, jendearen pertzepzioaren arabera informatuago daude AHTren aurkako mugimenduarentzat garrantzi berezia duten bi gairen inguruan (nahiz eta

hauetan ere gehiengoak uste duen informazio gutxi edo bat ere ez duela): alegia, AHTk ingurumenean eragingo lituzkeen ondorioen inguruan eta nekazaritzan eragingo lituzkeen inguruan.

SEGMENTUKAKO AZTERKETA. Egindako irakurketa orokorra egokia da aztertutako segmentu gehienetarako. Halere, generoaren araberako ezberdintasunak aztertuz gero, gizonezkoek emakumezkoek baino informazio gehiago dutela dirudi. Dena den, alde handienak lurraldearen araberakoak dira. Horrela, informazio gehien duten pertsonak, AHTren proiektuak kaltetzen dituen Arabako udalerrietakoak, Bizkaian Zornotza-Durango-Elorrio ingurukoak eta Gipuzkoan Eskoriatza-Arrasate-Bergara-Antzuola ingurukoak dira. Informazio maila apur bat txikiagoa da Basauri-Arrigorriaga-Galdakao inguruan.

Informazio maila (objektiboa): herritarren sailkapena

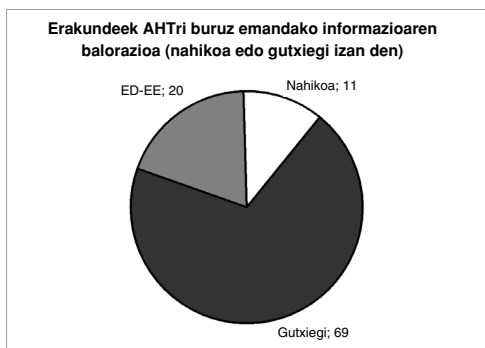
	GUZTIRA	SEXUA		ADINA				HERRIALDEA ETA ZONALDEA									
		Emaku- mezkoa	Gizo- nezkoa	15-29	30-44	45-59	60 edo +	ARABA	BIZKAIA	Galdakao	Basauri- Arrigorriaga- Durango- Elorrio	Zornotza- Durango- Elorrio	GIPUZ- KOA	Eskoriatza- Arrasate- Bergara- Antzuola	Zumarrag- a- Beasain- Legerreta	Alegi- Tolosa- Andoain	Hemari- Errenteria- Diazkun
Ez dute AHTri buruz hitz egiten entzun	12	14	10	14	11	12	12	6	12	18	4	12	8	9	14	16	
Ez dakite euren herritik pasako litzatekeen ere	25	26	25	24	26	19	32	7	33	47	15	20	7	11	20	32	
Ez dakite euren herrian nondik joango litzatekeen	24	24	24	26	24	30	18	30	19	14	26	27	31	44	25	18	
Nondik joango litzatekeen gutxi gora behera dakite	19	20	19	14	17	23	21	24	17	14	21	21	19	21	25	20	
Badakite euren herritik nondik joango litzatekeen	19	16	23	22	22	16	17	33	19	7	33	20	36	16	16	13	
GUZTIRA	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	



HIRIBURUAK. AHTren proiektuaren inguruko ezezagutza maila oraindik handiagoa da hiriburuetan udalerrietan baino. Horrela, hiriburuetan bizi diren bost biztanletik lauk ez dakite, ezta urrik ere, beren hirian AHTren ibilbidea zein tokitatik igaroko litzatekeen. Zehazki, hiriburuetakoz biztanleak horrela banatzen dira duten oinarritzko informazio mailaren arabera: % 18k ez du AHTren proiektuaren berri, % 22k badu proiektuaren berri baina ez daki trena bere hiritik pasatzekoa denik, % 39k badaki trena bere hiritik pasatzekoa dela baina ez daki zein leku zehatzetarik. Azkenik, % 11k adierazi digu badakiela trena nondik igaroko litzatekeen eta % 10ek ideia bat baduela.

2.4. Informazioaren kalitateari buruzko balorazioak

Elkarrizketatuei instituzioek AHT-ren proiektuari buruz eskainitako informazioaren inguruko balorazioa egiteko eskatu diegu, eta emaitzak erabatekoak izan dira. Adierazgarria da elkarrizketatutako hamar pertsonatik soilik batek (% 11) uste izatea eskainitako informazioa *nahikoa* izan dela. Ostera, hamar elkarrizketatutik zazpik (% 69) adierazi dute informazio hori *gutxiegi*koa izan dela, eta hamarretik bik (% 20) nahiago izan dute ez erantzun edo informazio maila baloratzen ez luketela jakingo adierazi dute.



Informazio horren izaerari buruz galdetuta, berriz, soilik % 12k uste du instituzioek eskainitakoa informazio *inpartziala* eta *objektiboa* izan dela, *alboratua* eta *interesatua* izan dela uste duen gehiengo absolutuaren (% 54) parean.

Beraz, eskainitako informazioaren inguruan, AHTren proiektuak kaltetutako udalerrietan bizi diren biztanleen sentipena argia da: instituzioek eskainitako informazioa *gutxiegi* izan da, eta *ez objektiboa* eta *ez inpartziala*.

SEGMENTUKAKO AZTERKETA. Aztertutako segmentu guztietan eskainitako informazioa gutxiegi izan dela uste dutenak gehiengo badira ere, ezberdintasun adierazgarri batzuk ere atzematen dira. Hots, emakumezkoak gizonezkoak baino kritikoago azaltzen dira, eta pertsona gazteak helduak baino gehiago.

Segmentu guztietan gehiengo dira ere eskainitako informazioa alboratua eta interesatua izan dela uste dutenak. Dena den, iritzi hauek indar handiagoa dute gazteen artean helduagoen artean baino. Eta, Zornotza-Durango-Elorrio eta Urnieta-Hernani-Errenteria-Oiartzun inguruetan ere indar handiagoa erakusten dute, gainerako aldeetan baino.

Erakundeek AHTri buruz emandako informazioa: nahikoa edo gutxiegi?

	GUZTIRA	SEXUA		ADINA				HERRIALDEA ETA ZONALDEA									
		Emakumezkoa	Gizonezkoa	15-29	30-44	45-59	60 edo +	ARABA	BIZKAIA	Basuntz- Arriomaga- s- Galdakoa	Zornotza- Durango- Elorrio	GIPUZKOA	Eskoriatza- Arasate- Bergara- Antzuola	Zumarraga- a- Bessain- Legorreta	Alegi- Tolosa- Andoain	Umietza- Hernani- Errenteria- Oartzun	
Nahikoa	11	7	16	8	10	10	17	10	10	9	10	13	13	14	12	12	
Gutxiegi	69	72	65	72	75	67	59	84	78	79	75	62	48	66	60	69	
Ez daki-Erantzunik ez	20	21	19	20	15	23	24	6	13	12	15	26	39	20	28	19	
GUZTIRA	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

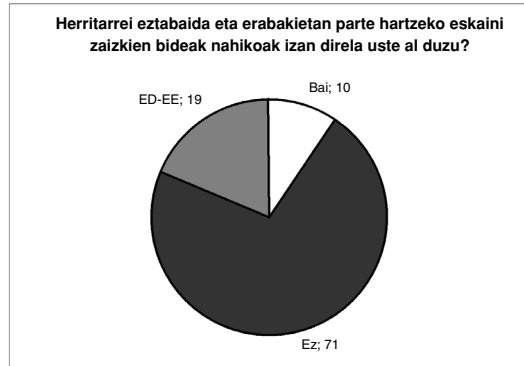
Erakundeek AHTri buruz emandako informazioa: objektiboa edo interesatua?

	GUZTIRA	SEXUA		ADINA				HERRIALDEA ETA ZONALDEA									
		Emakumezkoa	Gizonezkoa	15-29	30-44	45-59	60 edo +	ARABA	BIZKAIA	Basuntz- Arriomaga- s- Galdakoa	Zornotza- Durango- Elorrio	GIPUZKOA	Eskoriatza- Arasate- Bergara- Antzuola	Zumarraga- a- Bessain- Legorreta	Alegi- Tolosa- Andoain	Umietza- Hernani- Errenteria- Oartzun	
Inpartziala / Objektiboa	12	7	16	10	11	10	15	13	9	9	10	14	19	13	14	10	
Interesatua / alboratua	54	51	58	60	57	56	44	52	52	43	64	56	52	57	53	59	
Ez daki-Erantzunik ez	34	42	26	30	32	34	41	35	39	49	25	31	29	30	34	30	
GUZTIRA	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

HIRIBURUAK. Hiriburuetako biztanleen gehiengoak ere uste du instituzioek eskaintako informazioa gutxiegi izan dela (% 66k uste du hori, nahikoa izan dela uste duen % 13ren parean). Informazioaren izaerari buruz, berriz, gehiago dira alboratua eta interesatua izan dela uste dutenak (% 35), objektiboa eta inpartziala izan dela uste dutenak baino (% 14). Dena den, gehiengoak (% 51) adierazi du ez dakitela nola epaitu informazio hori. Oro har, hiriburuetako biztanleak oso kritikoak dira jasotako informazioarekin, baina udalerrietan bizi direnak baina apur bat gutxiago.

2.5. Parte hartzeko mekanismoei buruzko iritziak

Soilik hamar pertsonatik batek (% 10) uste du AHTren proiektuaren inguruko eztabaidetan eta erabakietan jendartearen parte hartzea ahalbidetzeko eskaintako tarte nahikoa izan dela. Osera, hamar pertsonatik zazpik (% 71) uste dute ez zaiola eskaini parte hartzeko tarte nahikorik.



SEGMENTUKAKO AZTERKETA. Aztertutako segmentu guztietako biztanleak ados agertu dira parte hartzeko tarte ez dela nahikoa izan baloratzeko garaian. Iritzi kritiko hau, ordea, indar gehiagorekin azaltzen da gizonezkoen artean emakumezkoen artean baino, gazteen artean helduenen artean baino eta Arabako eta Bizkaiko biztanleen artean Gipuzkoako biztanleen artean baino (Urnieta-Hernani-Errenteria-Oiartzun inguruko herritarren salbuespenarekin).

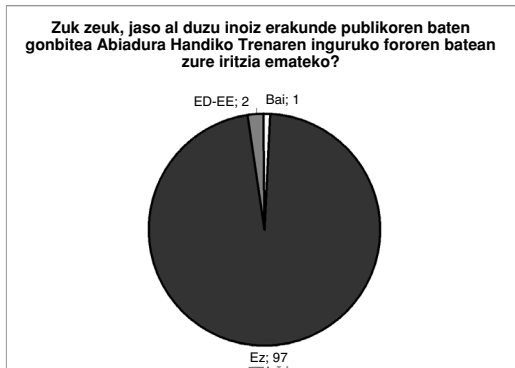
Herritarrei eztabaida eta erabakietan parte hartzeko eskaini zaizkien bideak nahikoak izan direla uste al duzu?

	GUZTIRA	SEXUA		ADINA				HERRIALDEA ETA ZONALDEA									
		Emaku- mezkoa	Gizo- nekoa	15-29	30-44	45-59	60 edo +	ARABA	BIZKAIA	Gaizakoa	Zumarrag Durango- Elomo	GIPUZ- KOA	Eskonatza- Arrasate- Bergara- Antzuola	Zumarrag a- Beasain- Legorreta	Alegi- Tolosa- Andoain	Urnieta- Hernani- Errenteria- Oiartzun	
Bai	10	11	9	10	10	7	12	6	7	6	8	12	14	14	16	9	
Ez	71	65	77	79	76	64	66	79	78	76	80	66	58	59	65	74	
Ez daki-Erantzunik ez	19	24	14	11	14	29	21	15	16	18	12	22	28	27	18	17	
GUZTIRA	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

Hiriburuak. Hiriburuetan bizi direnen % 11k soilik uste du AHTren gain parte hartzeko ireki den tarte nahikoa izan dela; aldiz, % 62k aurkakoa pentsatzen du (% 27k ez daki edo ez du erantzun).

2.6. Parte hartzeko aukeren inguruko balorazioa

Hona hemen AHTren inguruko gaietan herritarrek izan dituzten parte hartzeko aukeren inguruko datu esanguratsu bat: instituzioren baten aldetik AHTren inguruan duten iritzia emateko inoiz gonbidapenik jaso duten galdetuta, % 97k zuzenean ezetz erantzun du, inoiz ez dutela horrelako gonbidapenik jaso. Ostera, soilik % 1ek dio inoiz gonbidatua izan dela fororen batera bere iritzia ematera.



Gainera, % 1 eskas horren azterketa zehatzago batek hauxe erakusten digu: fororen batean parte hartzeko aukera izan duten gutxi horietako gehienak, udal-txeak gonbidatuta (herri-galdeketa edo eztabaida-foroetan) edo jendarte eta herritarren ekimenek gonbidatuta izan dela. Aldiz, elkarrizketatutako 669 pertsonatik soilik bi pertsonak adierazi digute Eusko Jaurlaritzarekin gaiaren inguruko nola-baiteko harremana izan dutela: horietako batek (AHTren lanek zuzenean kaltetua) adierazi digu AHTren inguruko proiektu idatzi bat jaso duela etxean, eta besteak, gaiaren inguruan bere iritzia galdetu zitzaiola adierazi digu, baina gero bere iritziak ez zirela kontuan izan. Gainerako 667 pertsonak (laginaren % 99,7) ez dute Eusko Jaurlaritzatik gaiaren inguruan beren iritzia emateko inolako gonbidapenik jaso.

SEGMENTUKAKO AZTERKETA. Aztertutako segmentu guzti-guztietan hamarretik bederatzik baino gehiago dira instituzioren aldetik AHTren inguruan beren iritzia ematera fororen batera gonbidatuak ez direla inoiz izan adierazi digutenak.

Zuk zeuk, jaso al duzu inoiz erakunde publikoren baten gonbitea Abiadura Handiko Trenaren inguruko fororen batean zure iritzia emateko?

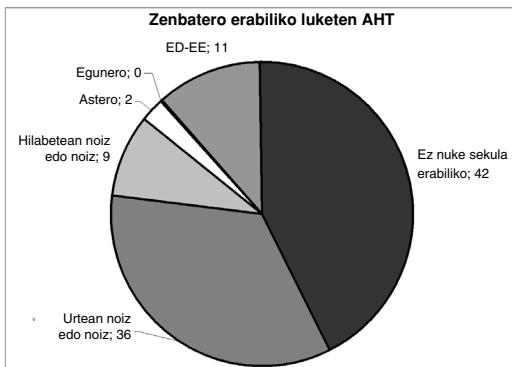
	GUZTIRA	SEXUA		ADINA				HERRIALDEA ETA ZONALDEA									
		Emakumeak	Gizonek	15-29	30-44	45-59	60 edo +	ARABA	BIZKAIA	Galdakoa	Elorrio	GIPIUZ- Durango	Basurto	Esneola	Zumarraga	Alegi	Umieta
Bai	1	2	1		2	2	1	6	1		3	1		1		3	
Ez	97	96	97	100	97	95	96	93	98	99	96	96	97	95	94	97	
Ez daki-Erantzunik ez	2	2	2		2	3	3	1	1	1	1	3	3	3	3	3	
GUZTIRA	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

HIRIBURUAK. Kasu honetan hiriburuetakoko biztanleen portzentajeak guztiz bat egiten dute herrietakoekin: soilik % 1 gonbidatu dute inoiz fororen batean parte hartzera, AHTren inguruan bere iritzia ematera inoiz gonbidatua izan ez den % 97ren parean (% 2k ez du erantzun nahi izan edo ez daki).

2.7. Erabileraren aurreikuspena

Azkenean eraikiko balitz, AHT zein maiztasunez erabiliko luketen galdetuta, hiru laurdenek behin ere ez luketela erabiliko (% 42), edo urtean zehar noiz edo noiz erabiliko luketela diote (% 34). Horiei guztiei AHT hilean behin edo behin erabiliko lukeela dioen % 9 gehitu dakieke.

Aitzitik, ez da % 1 era iristen AHT egunero erabiliko luketela diotenen portzentajea; zehazki, AHT egunero edo ia egunero erabiliko luketela dioten pertsonak galdekatutakoen % 0,3 izan dira. Beste % 2 batek AHT astean behin edo behin erabiliko lukeela esan du. Ez dirudi, beraz, azkenean egingo balitz, populazioaren inongo segmentu esanguratsuk proiektatutako azpiegitura ohiko-tasunez erabiliko luketenik.



SEGMENTUKAKO AZTERKETA. Burututako azterketa baliogarria da, oro har, aztertutako segmentu guztientzat. Horietan guztietan, gutxiengo txiki batek baizik ez luke AHT asteroko maiztasunaz gutxienez erabiliko. Edozein kasu, badirudi emakumezkoek gizonezkoek baino are gutxiago erabiliko luketela AHT.

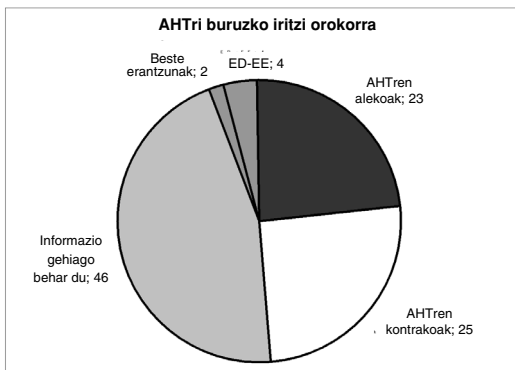
Zenbatero erabiliko luketen AHT

	GUZTIRA	SEXUA		ADINA				HERRIALDEA ETA ZONALDEA									
		Emakumeak	Gizonekua	15-29	30-44	45-59	60 edo +	ARABA	BIZKAIIA	Basauri-Argomarg-Galcajao	Zamotza-Durango-Eleña	GIPIUZ-KOA	Erandize-Beizama-Antzuola	Arastrak-Beasain-Legerreta	Alegi-Tolosa-Andain	Umietak-Errantaria-Dietzun	
Ez nuke sekula erabiliko	42	45	40	48	43	39	43	65	33	28	39	50	47	51	49	51	
Urtean noiz edo noiz	34	31	37	28	31	38	40	24	40	35	46	30	31	31	38	24	
Hilabetean noiz edo noiz	9	9	9	11	10	9	7	4	12	13	10	7	9	10	4	7	
Astero	2	2	3	4	2	2	3	3	4	6	1	1	1	2		2	
Egunero	0	1					1		0	1		0				1	
Ez daki-Erantzunik ez	11	12	11	10	15	13	7	5	12	17	4	11	13	6	9	15	
GUZTIRA	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

Hiriburuak. Hiriburuetan bizi diren pertsonen gehiengo nagusiak ere ez du uste AHT ohikotasunez erabiliko lukeenik: % 31k behin ere ez lukeela erabiliko dio, % 39k urtean behin edo behin erabiliko lukeela eta % 6k hilean behin edo behin. Gehiagotan erabiliko luke tenak, logikoki, herrietan baino gehiago dira, baina ez dira % 5era iristen: zehazki, % 1ek egunero erabiliko lukeela dio eta % 3k astero.

2.8. AHTri buruzko iritzi orokorra

Elkarrizketatutako pertsonen AHTri buruz duten iritzi orokorrak galdetuta, beste behin ere populazioaren informaziorik eza nabarmentzen da. Hala, % 46k gaiari buruzko iritzirik osatu ahal izateko informazio gehiago beharko lukeela dio. Posizioen bat hartzen dutenak ia-ia erdibiturik agertzen dira proiektuaren aurkakoen (% 25) eta aldekoen (% 23) artean.



SEGMENTUKAKO AZTERKETA. Aztertutako segmentu guztietan, gehiengoak dira gaiari buruzko iritzirik osatu ahal izateko informazio gehiago beharko luketela diotenak. Gainerakoan, baidirudi, AHTren aldeko jarrera errotuago dagoela gizonetzkoen artean emakumezkoen artean baino. Adinari erreparatuta ezberdintasun nabarmenak antzematen dira: gazteen artean proiektuaren aurkakoeak (% 40) erraz bikoitzen dituzte AHTren aldekoak (% 18); aitzitik, 60 urtetik gorakoen artean, proportzioak irauli egiten dira (% 34 alde, % 13 kontra). Bizi diren lurraldeari erreparatuta, AHTrekiko aurkakotasuna nabarmenagoa da ibilbideak kaltetutako arabar udalerrietan, baita Zornotza-Durango-Elorrioren eta Alegi-Tolosa-Andoainen ere. Eskoriatza-Arrasate-Bergara-Antzuolan eta Urnieta-Hernani-Errenteria-Oiartzunen ere AHTren aurka agertzen diren pertsonak alde agertzen direnak baino gehiago dira. Aztertutako bi ingurutan soilik (Basauri-Arrigorriaga-Galdakaon eta Zumarraga-Beasain-Legorretan) dira AHTren alde agertzen direnak kontra agertzen direnak baino gehiago. Edozein kasutan, ez da aztertutako inguru bakar batean ere posizioen baten edo besteren erabateko hegemoniarik antzematen, eta guztietan adierazgarria da iritzirik osatu ahal izateko informazio gehiago beharko luketela dioten pertsonen kopuru handia.

AHTri buruzko iritzi orokorra

	GLZTIRA	SEXUA		ADINA				HERRIALDEA ETA ZONALDEA													
		Emakumezkoa	Gizonezkoa	15-29	30-44	45-59	60 edo +	Basauri-Arrigorriaga-Galdaka		Zornotza-Durango-Elorrio		GIPUZKOA		Eskoriatza-Bergara-Antzuola		Zumarraga-Beasain-Legorreta		Alegi-Tolosa-Andoain		Urnieta-Hernani-Errenteria-Oiartzun	
								ARABA	BIZKAIA	ARABA	BIZKAIA	ARABA	BIZKAIA	ARABA	BIZKAIA	ARABA	BIZKAIA	ARABA	BIZKAIA	ARABA	BIZKAIA
AHTaren aldekoak	23	20	27	18	19	23	34	14	27	32	20	21	24	28	16	18					
AHTaren kontrakoak	25	25	25	40	29	22	13	34	21	11	35	28	26	22	32	29					
Informazio gehiago behar du	46	49	43	41	49	48	43	44	48	51	44	44	43	41	49	45					
Beste erantzunak	2	1	2	1	2	2	2	6	1	2		2	2	4		1					
Ez daki-Erantzunik ez	4	6	2		1	6	8	2	2	3	1	5	5	5	4	6					

Hiriburuak. Hiriburuetan ere gehiengoak dira (% 45) gaiari buruzko iritzirik osatu ahal izateko informazio gehiago beharko luketela diotenak. Halere, alde batera edo bestera egiten dutenen artean, herrietan ez bezala, gehiago dira AHTren aldeko jarrera agertzen dutenak (% 41) proiektu horrekiko aurkakotasuna agertzen dutenak baino (% 9). Azkenik, gainerako % 5ek ez dakiela dio edo nahiago du erantzunik ez eman.

2.9. Informazioa eta iritzia

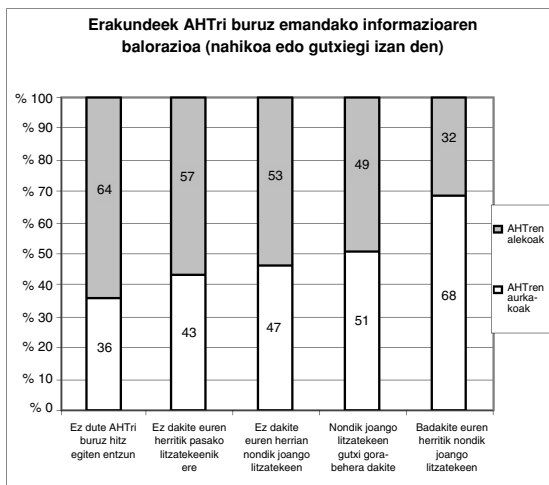
Galdekatutako pertsonen duten informazio mailaren eta AHTrekiko jarreraren arteko harremana aztertuta, harreman esanguratsuak atzeman ditugu. Lehenik eta behin, aurreikus daitekeen moduan, informazio maila zenbat eta txikiagoa izan, orduan eta handiagoa da proiektuari buruzko iritzirik eman ez eta iritzia emateko informazio gehiago beharko luketela dioten pertsonen ehunekoa. Eta alderantziz, logikoki, zenbat eta informatuago egon, orduan eta handiagoa da AHTren aurkako edo aldeko iritzia ematen dutenen portzentajea.

Bigarrenik, AHTri buruzko iritzia, jendarteak gaiari buruz duen oinarrizko informazio mailarekin harremanetan jarriz (Euskal Autonomia Erkidegoan

Abiadura Handiko Tren bat eraikitzeke egitasmoa badela ezagutzen duten ala ez, proiektuaren arabera tren hori beren udalerritik pasatuko litzatekeela ezagutzen duten ala ez, eta udalerriko zein tokitatik pasatuko litzatekeen dakiten ala ez); nabarmentzekoa da, AHTren aldeko iritzia hedatuago daudela informazio gutxi edo bat ere ez duten sektoreen artean, eta aldiz, AHTren kontrako iritzia nagusitu egiten direla galdekatutako pertsonen informazio mailak gora egin ahala. Hala, informazio gutxien duten pertsonen artean (hots, AHT proiektuaren berri ez zutenen edota egitasmoaren arabera AHT beren udalerritik pasatuko litzatekeela ez zekitenen artean) gehiago dira nabarmen AHTren alde azaltzen direnak kontra azaltzen direnak baino. Aitzitik, informazio gehien dutela adierazi duten pertsonen artean jarrerak irauli egiten dira, eta gehiago zabala dira AHTren aurka agertzen direnak (% 68 aurka eta % 32 alde).

Azkenik, harreman zuzena antzematen da jendeak informazio gehiago duen gaiaren eta AHTrekiko jarreraren artean. Hala:

- hiri batetik bestera joateko beharko litzatekeen denboraren inguruan, errepideetako trafikoan euskal Y-ak izango lukeen eraginaren inguruan, tren erabiliko lukeen bidaiari kopuruen aurreikuspenaren inguruan edota bidaiatxartelen salneurriaren inguruan oso edo nahikoa informatuta daudela irizten dioten pertsonen AHTren aldeko jarrerarako joera gehiago azaltzen dute;
- egitasmoaren kostu ekonomikoaren, ekologian eragingo litzatekeen kalteen eta nekazaritzan eragingo litzatekeen kalteen inguruan informatuen azaltzen zaizkigun pertsonen, berriz, AHTren aurkako jarrerarako joera agertzen dute.



HIRIBURUAK. Hiriburuetan ere informazio mailaren eta iritzieren arteko harreman hori ageri da. Hots, proiektuaren aldekoak eta aurkakoak soilik kontuan hartzen baditugu, gainerako erantzunak eman dituztenak alde batera utzita, iritzia ezberdinak dira informazio mailaren arabera. Horrela, AHT proiektuaren berririk ez dutenen artean, proiektuaren aldekoak (% 90) aurkakoak (% 10) baino askoz gehiago dira. Beste muturrean, hirian AHTren ibilbidea zein izango den ezagutzen dutenen artean banaketa orekatuagoa da, eta aldekoen portzentajea % 69ra jaisten da eta aurkakoena % 31ra iristen da.

3. Iritzien azterketa bat

Jarraian, *AHTren inguruko iritzien azterketa (euskal Y proiektuak kaltetzen dituen udalerrietan bizi diren biztanleei egindako inkesta)* lana oinarri hartuta, inkestaren emaitzen interpretazio soziologiko bat egingo dugu, iritzi publikoari buruzko ikerketa desberdinez baliatuta. Hori egitearekin, politikoki adierazgarriak diren bi gogoeta-ildo sakonduko ditugu².

3.1. Informazio maila

VIII. Legegintzaldia hastearekin batera, Garraio eta Herrilanak Saitetik adierazpen bat zabaldu zen jendartera: «Amaitu da orain arteko komunikazio-aldia eta eraikuntza-fasera iragateko unea da». Horri lotuta letozke tramuen lizitazioak edota azpiegitura amaitu eta martxan jartzea (1994ko Essen Goi-bileran 2010. urterako aurreikusia eta Eusko Jaurlaritzak hala defendatua; Europar Batasunak 2013. urterako finkatua).

Hau da lehen egiaztapena: herritarrei AHTren inguruan duten informazioaz galdetuta % 75 da erantzuten duena informazio gutxi edota informaziorik ez duela; hiriburuetak biztanleek emandako erantzunak ildo beretik doaz. Emaitzak are eta kaskarragoak dira azpiegitarari buruzko gai zehatzei dagokienez (salneurria, joan-etorrien denbora, bidaiari kopurua, proiektuaren kostua, ondorio ekologikoak, errepideko trafikoa eragina, nekazaritzako jardueretan eragina). Deigarria da beste datu bat. AHT beren udalerrietatik igarotzea aurreikusia dagoela badakiten galdetuta, proiektuak kaltetuko dituen udalerrietako biztanleen herenek baino gehiagok (% 35) ez du horren berririk, eta bostetik hiruk (% 62) adierazi dute ez dakitela beren udalerrian zein izango den trenaren ibilbidea; % 19k adierazi du ezagutzen dutela beren udalerriko zein tokitatik igaroko den AHT, eta beste % 19k gutxi gorabeherako ideia bat badutela. AHTren proiektuaren inguruko ezagutzarik eza oraindik handiagoa da hiriburuetan udalerrietan baino. Horrela, hiriburuetan bizi diren bost biztanletik lauk ez dakite, ezta urrik ere, beren hirian AHTren ibilbidea zein tokitatik igaroko litzatekeen. Urtebete beranduago ere, *Euskal Soziometroan* (2008ko martxoa, 36. zk.) «Euskadiko abiadura handiko tren edo euskal Y-az» duten informazioaz galdetuta, hauek dira emaitza orokorrak: % 4k informazio gehiegi; % 39k informazio nahikoa; % 51k informazio gutxi; % 6k Ed-Ez.

2. Gure ariketa horretan une oro aintzat hartuko ditugu azkenaldian gai hauen inguruan egindako aurrerapen teorikoak (Eizagirre, 2007a) zein instituzioen aholkuak (Eizagirre, 2009) ere.

Garraio eta Herrilanen kontseilariak informazioari buruzko aldi bat eta horren ostean eraikuntza-aldi bat bereizten baditu, pentsatzekoa da bere asmoa AHTren proiektu estrategikoa debatitzeko, alternatibak kontuan izateko eta, oro har, herritarrei informazioa helarazteko eta haien onespena lortzeko asmoz egina dela. Haatik, emaitzen lehen ondorioa hauxe da: komunikazio-aldiak ez dituela bere helburuak bete. Gauzak horrela, pentsa liteke beharrezkoa dela agenda politikoan diseinaturiko faseak eta metodologia aldatzea; komunikazio-aldiaren helburua jendea informatzea eta aldeketasuna eskuratzea (izan) bada bederen.

Halere, gure galdeketak beste zalantza batzuk aurreratzen dizkigu. Hauek, besteren artean: ez dago frogatuta informazio zerbait duen % 21ek eta informazio asko duen % 2k informazio-iturria Eusko Jaurlaritza izan dutenik, edota, aldiz, beraien informazio-iturria mugimendu sozialak izan direnik. Bigarren kasu horretan, «informazioa sozializatzeko porrota» oraindik eta bistakoagoa gerta liteke. Izan ere, baliteke informaziorik ez dutela erantzun dutenen artean egotea jende bat ondo informatua dagoena, soilik ezezkoa erantzun duela Eusko Jaurlaritzaren iturriei begira (Elkarlaneko jendeak badu azpiegiturari buruzko informazio kritikoa, baina ez —agian— instituzionala). Alderantziz ere gerta liteke: informazioa baduela diotenak informazio instituzionalari egin diezaioke erreferentzia, baina posible da informazio kritikorik jaso ez izana. Zalantza asko daude argitzeke.

Nolanahi den, lehen puntuan egin beharreko egiaztapena da herritarrek ez dutela informazioa eta, bere dimentsio politiko eta instituzionalari dagokionez, porrot egin duela instituzioen komunikazio-aldiak.

3.2. Informazioaren kalitatea

Informazioaren kalitatea dela eta, bi zehaztapen egin daitezke. Alde batetik, herritarren ustea da ez dela behar beste informazio jendarteratu. Hamar pertsonatik soilik batek (% 11) uste du eskainitako informazioa *nahikoa* izan dela. Ostera, hamar elkarrizketatutik zazpik (% 69) adierazi dute informazio hori *gutxiegiakoa* izan dela, eta hamarretik bik (% 20) nahiago izan dute ez erantzun edo informazio maila baloratzen ez luketela jakingo adierazi dute. Bestetik, ustea da informazioa partziala eta interesatua izan dela. Hala, informazioaren izaerari buruz galdetuta, soilik % 12k uste du instituzioek eskainitakoa informazio *inpartziala* eta *objektiboa* izan dela, *alboratua* eta *interesatua* izan dela uste duten gehiengo absolutuaren (% 54) parean. Horren arabera, konbergentzia bat legoke interes pribatuaren eta kudeaketa publikoaren artean.

Informazioaren kalitatearekin lotura duen beste ideia osagarri bat parte-hartzeari buruzkoa da. Jendearen ustez ez dira parte hartzeko mekanismoak garatu eta beraz gauzatu. Soilik hamar pertsonatik batek (% 10) uste du AHTren proiektuaren inguruko eztabaidetan eta erabakietan jendartearen parte-hartzea ahalbidetzeko eskainitako tarte nahikoa izan dela. Ostera, hamar pertsonatik zazpik (% 71) uste dute ez zaiola eskaini parte hartzeko tarte nahikorik. Hiriburuetan bizi direnen % 11k soilik uste du AHTren gaian parte hartzeko ireki den tarte nahikoa izan dela; aldiz, % 62 esanguratsu batek aurkakoa pentsatzen du (gainera, % 27k ez daki edo ez du erantzun).

Parte hartzeko aukeren inguruko balorazioari bagagozkio, berriz, inoiz gonbidapenik jaso duten galdetuta, % 97k zuzenean ezetz erantzun du, inoiz ez duela horrelako gonbidapenik jaso. Ostera, soilik % 1ek dio inoiz gonbidatua izan dela fororen batera bere iritzia emateko. Gainera, % 1 eskas horren azterketa zehatzago batek hauxe erakusten digu: fororen batean parte hartzeko aukera izan duten gutxi horietako gehienak udaletxeak gonbidatuta (herri-galdeketeran edo eztabaida-foroetan) edo jendarte eta herritarren ekimenek gonbidatuta izan dela. Aldiz, elkarrizketatutako 669 pertsonetatik soilik bi pertsonak adierazi digute Eusko Jaur-laritzarekin gaiaren inguruko nolabaiteko harremana izan dutela: horietako batek (AHTren lanek zuzenean kaltetua) adierazi digu AHTren inguruko proiektu idatzi bat jaso duela etxean, eta besteak, gaiaren inguruan bere iritzia galdetu zitzaizkion adierazi digu, baina gero bere iritzia ez zirela kontuan izan. Gainerako 667 pertsonak (laginaren % 99,7) ez dute Eusko Jaur-laritzatik gaiaren inguruan iritzia emateko inolako gonbidapenik jaso. Kasu honetan hiriburuetako biztanleen porzentajeak guztiz bat egiten du herrietakoekin.

Esandakoarekin, bi ondorio nagusi atera ditzakegu. Alde batetik, jendearen ustea da ikuspuntu desberdinak eztabaidatzeko foroak ez direla gorpuztu eta ikuspuntu bakar bat garatzeko asmoa egon dela³. Baina ikuspuntu bakarreko informazioa helarazteaz gain, ordea, ikuspuntu bakar horren informazioa ez da ondo jendartera zabaldu eta ahalegina egin den kasuetan informazio hori interesatua izan da. Honek aditzera ematen digu ez dela aski herritarrei beraien informazio mailaz galdetzea, baizik eta informazioaren balorazioa ere garrantzitsua da, pista ugari eman ditzakeelako⁴.

3. Ideia honek Garraio eta Herrilan Sailaren aipamen ugari auzitan ipintzen ditu. Hala dio elkarrizketa batean sailburuak: «Se ha debatido durante 20 años en diferentes foros, ayuntamientos, diputaciones, universidades, cámaras de comercio... ése ha sido el proceso [...] La minoría es respetable, pero no impondrá sus ideas a la mayoría de la sociedad vasca» (DV, 2007-12-23). Eztabaidarik egon bada, azpiegitura-politika ulertzeko kultura ekonomiko, burokratiko eta akademiko bateko jendearekin egin da. Ikus parte-hartzea ulertzeko kultura sozialago baten lekuko bezala: Chilvers, 2008; Rowe eta Frewer, 2005; Stirling, 2008.

4. Eraikuntza-fasera iraganagatik ere, Garraio eta Herrilan Sailak komunikazioarekin eta informazioa zabaltzeko asmoarekin jarraitzeko asmoa ei du. Baina «esto significa que, en esta fase, el debate sobre la idoneidad o no de su construcción abre paso a otro debate y comunicación social cuya finalidad consiste en enriquecer y mejorar el proceso de ejecución» (N. López de Gereñu: «Comunicación social de la `Y` ferroviaria vasca» DV, 2006-12-10). Alegia, «diseinurik egokiena dugu lanean emandako urteen eta kontraste askoren emaitza. Orain lanak aurrera eramateko ordua da, gizartearekiko komunikazioa irekita edukiz eta azpiegitura modurik onenean gauzatzeko ekarpen guztiak baloratuz» (EUSKONEWS & MEDIA, 2006-11-24/12-01). Ekarpenean kontuan hartuko dira, baina aldeaz aurretik proiektua onartu behar da eta ekarpenek helburu bezala haren hobekuntza izan behar dute (esaterako: «A través de la oficina de Información Lurranek se está llevando adelante un proceso de información y de atención personalizada, en una gestión de suelos cuyo objetivo es la minimización de las afecciones»), ezen «el Gobierno vasco tiene una postura clara a favor de la `Y` vasca. Respecto a otras opciones, no hay ninguna alternativa viable debido a motivos técnicos, geográficos, medioambientales o de optimización de viajes» (DV, 2006-12-17). Gauzak horrela, «Los Gobiernos vasco y español rechazan las amenazas de ETA y se reafirman en los plazos; la `Y` vasca es irreversible» (DEIA, 2007-12-14). Proiektua aldeaz aurretik onetsia dago, eztabaida bakarrak proiektua hobetzeko irakurketa teknikoak dira eta ekarpenek proiektuaren bideragarritasuna sendotu behar dute. Ez du zentzu askorik, beraz, sailburuaren ondoko argudioak (in EL PAIS [País Vasco edizioa], 27-07-2007): oposatzea «es legítimo», baina betiere «de forma pacífica y democrática» eta Gobernuaren proposamenari «una alternativa al trazado» aurkezten bazaio. Aldeaz aurretik dago balioegabetua alternatiben gaineko eztabaida erreal bat.

Bestalde, herritarrek ez dute sinesten helarazten zaien mezua: konturatu egiten dira igorritako mezua partziala dela. Informazioaren kalitateaz eta parte hartzeko mekanismoei buruz galdetuta, beraien erantzun kritikoen esanahia hauxe da: proiektuaren estrategikotasuna eta honen promesa ez direla sinesten; izan ere, uste da adierazpena (proiektuaren egokitasuna) merkatu-errentagarritasunak eta kapital-metaketak motibatua dagoela, eta, beraz, azpiegituraren helburu nagusia eta behinena ez dela beraien ongizateari erantzuna ematea⁵.

3.3. Herritarren iritzia: argitzaile batzuk

Politikari orok jakin behar omen ditu herritarren kezka, horiek kontuan hartuz gobernatzeko. Era berean, gobernu demokratiko baten ezaugarria da herritarrek politikariengan konfiantza izatea. Elkarrizketatutako pertsonen AHTri buruz duten iritzi orokorrari buruz galdetuta, beste behin ere populazioaren informazio eza nabarmentzen da. Hala, % 46k gaiari buruzko iritzirik osatu ahal izateko informazio gehiago beharko lukeela dio. Posizioen bat hartzen dutenak ia-ia erdibiturik agertzen dira proiektuaren aurkakoen (% 25) eta aldekoen (% 23) artean.

Hiriburuetan ere gehiengoa dira (% 45) gaiari buruzko iritzirik osatu ahal izateko informazio gehiago beharko luketela diotenak. Halere, alde batera edo bestera egiten dutenen artean, herrietan ez bezala, gehiago dira AHTren aldeko jarrera agertzen dutenak (% 41) proiektu horrekiko aurkakotasuna agertzen dutenak baino (% 9). Azkenik, gainerako % 5ak ez dakiela dio edo nahiago du erantzunik ez eman.

Azpiatal honetan, laburki bada ere, herritarren iritzia ulertzeko ahalegina egingo dugu: hasteko, kezken inguruko zehaztapen batzuk egingo ditugu (4.1), behin kezka aztertuta, samurrago ulertuko ditugulakoan herritarren (ez-)konfiantzaren auzia (4.2.) eta azpiegituraren inguruko posizio sozialak (4.3.).

3.3.1. Kezka sozialak

Iritziei buruzko galdeketan ikus liteke jendeak baduela kezkatzen duten gaien buruzko informazioa eskuratzeko joera bat. Galdeketan ikus daitekeenez, jendearen kezka nagusiak hauek dira: kostu ekonomikoa, ingurumen-kalte eta nekazaritza-eredua, eta beraien informazio apurra gai horietan zentratzen da.

Gainerakoan, Euskal Soziometro desberdinei arreta ipintzen badiegu, bi ideia nagusi identifika genitzake. Herritarrei beraien kezka nagusiei buruz galdetuta, hauexek nabarmentzen dira: ongizatea; enplegua, soldata eta lan-baldintzak; eta, etxebizitza. Horri bigarren ideia bat erantsi behar diogu: herritarren administrazio-funtzionamenduarekiko poztasun-balantzea negatiboa da (2006ko udaberrian lehen aldiz, eta harrezkero konstante bat da). Horren zergatia, herritarrek diotenez, instituzioek herritarren kezkei erantzunik ez ematean datza.

5. Euskal Soziometroan aurki litezke hori biribiltzeko gogoeta-lerroak. Orokorra da euskal jendartean politikarekiko interes urria, eta horren arrazoiei buruz galdetuta, arrazoi hauek gailendu ohi dira (ikus 36. Euskal Soziometroa): «politikariek agindutakoa ez betetzea; faltsukeria; gezurrak» (% 35); «alderdiek boterea eta aberastea bakarrik bilatzen dute, beren interesari begiratzen diote» (% 18). Gainerakoan, frogatua dago proiektu baten inguruan erakundeen ikusminak beti izaten direla handiak (promesak, alegia), baina horien esangura erreala denboran ahuldu egiten dela. Ikus Brown eta Michael, 2003; Sarewitz, 1996.

AHTri bagagozkio, zenbait gogoeta egiteko aukera dugu. AHTren eztabaida egoki bat sustatu nahi badugu, eztabaidak ez du ingurumen-inpaktura eta analisi tekniko batera mugatu behar; agintarien ustea da *hobekuntza teknikoek* jendearen oposizioa baretuko dutela. Haatik, herritarren kezka beste batzuk (ere ba-) dira⁶:

- (i) proiektua gauzatzeko interesak, eragile sustatzaileak, helburu errealak, alegia, zergatiak eta zertarakoak, eragileak eta sustatzaileak; eta,
- (ii) «bigarren mailako efektuak» eta ondorioak bizitza-ereduan: horizonte ekonomikoa, testuinguru sozialaren aldaketa, inplikazio ekologikoak, etab.
- Honenbestez, gai horien inguruko eztabaida erreal batek erakutsiko liguke zeintzuk dauden proiektuaren alde eta kontra.

AHT azpiegitura politiko gisa ulertuta, haren dimentsio-aniztasunari loturik ehun-tzen dira iritzi sozialak. Hala, eztabaidak ez du izaera tekniko hutsa eta proiektua hobetzeko neurri teknikoak hartzea ez da aski, ezen auzitan dagoena proiektuaren *esanahia* bera da (zergatik proiektua, noren mesedetan dagoen pentsatua eta nola banatzen diren lizitazioak, zeintzuk diren haren inplikazioak eta emango ote dien erantzuna gure kezka errealei, etab.). Jendeak ez ditu ingurumen-kalteak eta arrisku teknikoak gutxiesten, baina horien gainetik (edo horiekin batera) beste mota bateko burutapenak ere kontsideratzen ditu, azken batean, «AHTren atzean dagoen hori guztia» eta haren inplikazioak gure bizitzetan («nora goaz?»).

3.3.2. Konfiantzaren auzia

Badago egin beharreko bigarren zehaztapen bat, behin kezka zeintzuk diren zehaztuta. Zehaztapen hau ere iritzi publikoari buruzko ikerlan soziologikoak kontuan hartuta egingo dugu. Ondo bereizi behar dira «konfiantza eza» eta «konfiantza»⁷. Izan ere, biak independenteak dira, bata ez da bestearen oposizioa. Iritzi publikoari buruzko ikerketek ondoko hau erakutsi ohi digute: herritarren pertzepzioetan bataren eta bestearen aldagai esplikatzaileak (instituzioekiko konfiantza adierazteko edo instituzioekiko konfiantza eza adierazteko argitzaileak) desberdinak dira; esaterako, konfiantza ezari aurre egiteak ez dakar modu automatiko batean konfiantza lortzea. Azal dezagun gaia.

Gauza bat konfiantza eza da. Hauek izan ohi dira konfiantza eza eragiten duten faktore batzuk: informazioaren distortsio deliberatua⁸; interes pribatuen gailentasuna eta motibo errearen sekretutasuna; proiektuaren inplikazioak ezkuta-

6. European eta Nazioartean eginiko ikerketak kontrastatu ditugu. Ikus: Irwin eta Michael, 2003; Kallerud eta Ramberg, 2002; Luján eta Todt, 2007; Michael, 2000; Wynne, 2002, 2005; Sjöberg, 2000, 2002.

7. Ikus: Eizagirre 2008; Grove *et alia* 2000; Leach *et alia* 2005; Todt 2003.

8. Distortsio deliberatuaren adibide garbia, Tren Sozialaren Sarekoen ustetan, AHT sustatzeko motibo nagusietako bati (mugikortasunari eta autoen kutsadurari) lotua legoke: «EAEn joan-etorriak % 11,4 areagotu dira azken lau urteotan [2004-2007], eta %70 autoz egiten da. Hiriburuen artean, Jaurlaritzaren datuen arabera, 47.000 joan-etorri egiten dira, baina datu horretan eskualde eta hiriburuen arteko joan-etorriak barneratzen dituzte. Egiazki, 21.423 besterik ez da [...] Joan-etorri gehienak, % 95, herrialde barnean gertatzen dira». Beste hau eranstean da AHT Gelditu! Elkarlanetik: «AHTk N1eko eta A8ko trafiko astunaren gehiengo bereganatuko duela dio. Argudio hau gezur hutsa da. Egun 10.000 kamioik zeharkatzen dute Behobiako muga, eta –eredu sozioekonomikoa eta globalizazioa dela medio– kopurua aurki bikoiztuko da. Hona datu bat, adierazgarria oso: AHTk egun

tzea; iragan hurbileko esperientziak (memoria); disparekotasun instituzionalak, etab.⁹ Halako faktoreek eragina da konfiantza eza. Horri aurre egiteko moduak informazio mailakoak izan litezke, hala nola: informazio gardena sustatzea; eztabai-daguneak irekitzea; komunikazio-fasean proiektuaren inpaktuak, arriskuak edota ondorioak argitasunez jasotzea. Jendeak kultura politiko, ekonomiko eta mediati-koan (konfiantza eza merezi duten hiru instituzio garrantzitsuenetan, hau da, politi-kariengan, enpresariengan eta kazetariengan) aldaketa bat antzematen badu, zintzotasunez dihardutela iruditzen bazaio, informazio osoa jendartera zabaldu eta aldeekin eztabaidatzeko borondatea ikusten badu, orduan instituzioekiko he-rritarren konfiantza eza eraldatu egin ohi da. Konfiantza eza, bereziki, auzi *funtzio-nalek* eta *prozedura mailakoek* eragiten dute. Agi denez, konfiantza eza eragiten duten arrazoiei buru egitea lehen eginkizun funtsezko bat da.

Herritarren artean instituzioekiko konfiantza eza nagusi da. Halere, konfiantza-ezari aurre egiteko mekanismoen sendotzeak ez lekarke halabeharrez konfiantza egonkortzea. Izan ere, konfiantza beste maila bateko auzien araberakoa da.

Konfiantza, ondoko faktoreen araberakoa da: autoritateekiko sinesgarritasuna; ikuspuntu-aniztasuna aitortu eta beronen gauzatze erreala bermatzea; betiere, herritarren asmoak defendatzea eta proiektua herritarren ongizaterako sustatua izatea; etab.¹⁰ Konfiantza auzi *sustantiboek* eragiten dute. Zentzu horretan,

EAE n dabilzan trafiko motordunen % 0,15 bereganatuko du soil-soilik. Garraioa gutxitzen joateko hazkundera murriztuko lukeen eredu sozioekonomikoa landu behar da, aldiz, EAE garraio-gune erraldoia bilakatzen ari da. Agintarien hitzak eta benetako asmoak ez datoz bat. Beren argudioak gezurretan oinarritzen dira».

9. Disparekotasun instituzionalen lekuko bat bezala, aipagarria da nazioartean abiadura handiko trenari buruzko arduradun gorenak aipaturikoa: «La 'Y' vasca tiene que definirse. En este tipo de infraestructuras se debe definir exactamente lo que se quiere antes de construir. No es como una carretera, que se hace y ya está. En el ferrocarril hay que definir la explotación desde el principio y hay que explicar para qué sirve, qué servicio va a tener, si será de larga distancia o corta, cuántas conexiones, qué tipo de trenes. hay que dar respuesta a todas esas preguntas. Y eso es un tema que se ha de aclarar desde Euskadi y desde Fomento [...] No lo sé. En este momento habría que decidir qué servicio va a tener la 'Y' vasca y, si se ha decidido ya, explicarlo. Las obras ya han comenzado y teóricamente de aquí a cinco años la línea estará en explotación. Es decir, hay que comprar los trenes ya. Un tren no se compra de un día para otro, sino con un margen de varios años. Lo que pasa es que para comprar el tren hay que saber qué servicio se va a ofrecer. Siempre se puede hacer un apaño de última hora, pero lo suyo sería definir ahora mismo todos los servicios que se vayan a prestar, de viajeros y mercancías, preparar las estaciones, las bases de mantenimiento de los trenes, los servicios comerciales, el catering. Y con esos elementos decidir qué trenes, de qué tamaño, plazas» (DV, 2008-04-13). Adierazpen horien arabera, instituzioek oraindik [2008ko udaberrian] gai ugari argitzeke dituzte, eta horren ondorioa da beraien hitzaldietan ere desberdintasunak egotea edota argitzeke dauden eta ilunak diren komentarioak egitea. Horrek herritarrengan konfiantza eza eragiten du, adierazpen desberdinek eragindako nahasmenduaren ondorio bat bezala («disparekotasun instituzionalak»).

10. Argudioetako bat da AHTk hazkunde ekonomikoa eta ongizate soziala ekarriko dituela. Baina azken hogeita hamar urteok besterik aditzera ematen dute: lan-errentaren eta kapital-errentaren arteko tarte handituz doa, eta hazkunde ekonomikoa eta ongizate sozialak bide desberdinak hartu dituzte [ikus: CES (2006): *Memoria socioeconómica 2006. Comunidad Autónoma del País Vasco*. Bilbo: CES; Zurbano, M. eta J. Leonardo (koord.) (2006): *Euskal AEko 2006ko Txosten Sozioekonomikoa*. Gasteiz: EUSTAT; GAINDEGIA (2007): *Euskal Herria 2007 Adierazletan*. Andoain: GAINDEGIA. Era berean, herritarrek ere errealtate subjektiboa eta errealtate objektiboa bereizi egiten dituzte. Ikus: EUSTAT (2004): *Bizi-Kondizioen inkesta. Emaizten analisisa*. Gasteiz: EUSTAT]. Jendearen ustez, AHTren asmo bakarra orain arteko eredia berrekoiztea da. Ez da egia kultura ekonomiko neoliberal batean Estatuak bere kompetentziak galtzen dituela: erregimen neoliberal batean ere estatu-interbentzioa (edota

informazio mailako eztabaida ez da aski. Aitzitik, proiektua da eztabaidatu beharrekoa: nortzuk diren proiektua sustatzen dutenak eta sustatzaileen motiboak; azpiegiturak bizitza-ereduan (jarduera ekonomikoan eta bere izaeran; ekonomian eta lan-merkatuan; bizi-kalitatean) zer-nolako inplikazioak izango dituen; proiektu instituzionalaren bideragarritasuna, zentzua, erabilgarritasuna, aplikagarritasuna (arrikuak, ezjakintasunak, ziurgabetasunak eta, beraz, zuhurtasun-printzipioa) eztabaidatu den; bestelako aukerak kontuan hartu diren, etab.

Esandakoa laburbilduz: instituzioen eginkizuna da azpiegituraren informazio gardena jendarteratzea, baina horrez gainera beharrezkoa da azpiegituraren zergatia azaltzea, proiektuaren dimentsio-aniztasuna (auzi teknikoak ez ezik, ekonomikoak, soziokulturalak, etab.) eztabaidatzea eta ikuspuntuen aniztasuna kontuan hartuz erabakiak hartzea. Auzi funtzionalak eta sustantiboak bi-biak dira funtsezkoak.

3.4. Posizio-hartzearen gorabeherak

Goiko lerroetan herritarren kezkek eta konfiantzaren auzia aipatu berri ditugu. Gure ustez, iritzi sozialari buruzko azterketa bat egingo balitz, emaitzek auzitan ipiniko lukete proiektuari buruzko aldekotasun sozialaren diskurtso instituzionala. Guztiarekin, instituzioen bi premisa gezurtatu beharrean gaude:

- alde batetik, legebiltzarra herritarren borondatearen erdigunea izanik, horko alderdien posizioak ere herritarren gogoen isla direla; eta,
- bestetik, herritarren oposizio *minoritaria* ikusita, zuzenean ondoriozta genezakeela beste guztiak (alegia: gehiengo) *de facto* aldekoak direla.

Bi premisa horiek etengabe adierazi ohi dira Eusko Jaurlaritzatik, Garraio eta Herrilan Saitetik eta alderdi politiko ugariak (EAJ/PNV, PSE-EE, PP, EA). Emaitza zehatzen faltan, eta gaia hobeto sakontzeko, egoki deritzogu «alde ez egotea» nozioaren inguruko zehaztapen bat egiteari. Garrantzi soziologikoa ez ezik, politikoa ere badu.

Alde batetik, ikerketa soziologikoen egiaztatzen dutenez, gaur eguneko euskal jendartean nekea, etsipena eta haserrea nagusitzen dira. Haserrearen ondorio automatikoa instituzioei sinesgarritasuna kentzea da eta neurri horretan instituzioen diskurtsoak ez onartzea. Interes berezikoa da zehaztapena. Gerta liteke maila *abstraktu* hutsean jendea proiektu baten aurka ez egotea (AHT), baina *testuinguruaren* rol analitikoak kontuan hartzen bada, frogatzen da gure bizipenak testuinguru batean lekutzen ditugula eta hor metaturiko irakurketa, errezelo, pertzepzio eta usteekin eratu ohi dugula gure posizioa (euskal AHT).

Hori horrela izanda, bi ohar egitera ausartzen gara, proiektu baten inguruko posizio-hartzeari dagokionez, autoritateen partzialtasuna eta interes-konbergentzia ikusita [galdeketak emaitzak]:

gobernu erregionalena) funtsezkoa da, ongizate-estatu batean bezainbesteko interbentzio-graduarekin, soilik gobernu-politikek *lerrokatze* bat dutela; era berean, ez zaio iruzur fiskalari aurre egiten, zergak lan-errentaren gainekoak dira eta ez kapital-errentaren gainekoak, neurri politikoak (ekonomikoak, sozialak, fiskalak, azpiegiturak, etab.) hartzen dira «testuinguru atsegina» sortzeko eta politika kapitalaren zerbitzura makurtzen da. Horrek kostu ugari ditu, eta horietako bat autoritateekiko sinesgarritasunaren galtzea da. Ez dago konfiantza lortzerik, eredu berberarekin jarraituko bada.

- instituzioekiko sinesgarritasun ezaren ondorioz jendea proiektuarekiko mesfidati agertzen da; halere,
- sinesgarritasun ezaren (euskal AHT) ondorioa ez da nahitaez «aurkakotasuna» adieraztea.

Hauxe da gure tesia: «aurkakotasun eza ez da aldekotasuna». Herritar batzuek ez dituzte jadanik promesak sinesten («ez digu mesede errealik egingo»), eta beste batzuek ez diote alternatibarik ikusten («gure nahien kontra, baina eraiki egingo dute»), baina horiek guztiek *as if* posizioa hartzen dute. Alegia, instituzioen proiektuetan *sinetsiko balute bezala* jardutea erabakitzen dute, sakonean alde egon gabe, ezen ez diote proiektua eraldatzeari (ez eraikitzeari, birmoldatzeari, eztabaidatzeari) aukerarik ikusten. «Aterabide eza» eta «proiektua eraldatzeko giza agentziaren gaitasun eza» dela eta, proiektuaren eraikitzeari makurtzen dira. Hori da, hain zuzen ere, «legebiltzarreko adostasuna herritarren isla da» baieztapenak inplizituki aditzera ematen duena¹¹.

Irakurketa horiek berresten dute aldekotasuna ez datorrela bat Gasteizko Legebiltzarreko posizio sendo, trinko eta egonkorrekin. Ikerketa gehiago behar dira gaur gaurkoz euskal herritarrek AHTren inguruan dituzten iritzia behar bezala ulertzeko. Nolanahi den, anbiguotasuna mantentzeak instituzioei mesede egiten die:

- eztabaida erreala ez sustatzeak aurkako posizioa neutralizatzen du (ez dira motibo eta ondorio errealak eztabaidatzen); baina, bestetik,
- instituzioek badakite herritarren neke-haserrea ez dena mugimendu- oposizio soziala bilakatzen.

Demokratiatik gutxi du posizio horrek (legitimazio soziala), baina legedia aldekoa denean («legalitatea» eta «legitimitatea») eta jendearen oposizio eza bermatua dagoenean, orduan «anbiguotasuna» proiektuaren bideragarritasuna garantizatzeko eta sustatzeko iturbide bat da¹².

11. Hemen ezinbestean aipatu behar dugu Merton soziologoaren adierazpen bat, alegia: *self-fulfilling prophecy*. Azken batean: «AHT egingo da» bezalako funtsik gabeko konbentzimendu bat hedatzen bada, herritarrak hartara egokituko dira («erabakia dute edozer gertatuta ere eraikitzea»; «ez dago aterabiderik»; «parte-hartzeak beste gauzetarako denbora kentzen digu, eta gainera jakinekoea da ez dugula sekula ezer lortuko»), eta horrek halabeharrez eraikitze erreala ekarriko du, ez garelako oposatuko eta proiektua egiteko «bidea irekiko zaielako» instituzioei. Gure ekintzen ondorio ez-desiratuak *efektu zital* bilakatzen dira, egoera kaltegarri edo ustekabeokan.

12. Esandakoaren ildotik, bi zehaztapen egin nahi ditugu. Alde batetik, herritarren posizioak ulertzen saiatu gara, baina euskal jendarte bere osotasunean hartuta. Gogoan izan behar da herri kaltetuetako biztanleek modu orokor batean erakutsi dutela herri-kontsulten bidez beren aurkakotasuna. Eta, bestetik, ikergai bilaka liteke instituzioekiko mugimendu sozialen irakurketa. Honela dio AHT Gelditu! Elkarlaneko kide Mikel Alvarez-ek: «Instituzioen jarrera ez da aldatu, okerrera egin du [...] Herri galdeketa egin da eta aurkako jarrera nagusitu. Interes ekonomikoak eta gizarte ereduak jokoan daudenean ordea, erabakiak eliteek hartzen dituzte, herriaren nahiaren gainetik eta inposaketaz. Eztabaida duela bi urte bukatu zela esaten dute orain lotsagabeki, baina eztabaida ez da sekula izan, ezta eztabaidatzeko asmorik ere [...] Guk AHTren kontra egitean eztabaida zabala sustatu nahi dugu. Eredua soziala, ingurumen nahiz ekonomia eredu lantzen ari gara. Estatuak eztabaida hori moztu nahi du. Espainiako Gobernuak nahiz euskal instituzioek herri mugimenduek AHTren aurka egiten dugun lana desitxuratu eta nahastu nahi dute. Estatuak errepresioari bide ematen dionean, zein ondorio latzak izaten diren denok ezagutzen ditugu herri honetan. Tamalez, auzi honi ere errepresioaren bidez ekin nahi diotela dirudi» (ARGIA 2113. zk., 2007-12-02). Gai interesgarriak dira horiek guztiak, baina ezin ditugu liburuko kapitulu honetan landu. Gure pasartea aldekotasunaren tesia ñabartzera mugatu nahi izan dugu, ezen liburuko beste kapituluetan badago oposizioaren inguruko aski hausnarketa.

Gauzak ez dira, ordea, hor bukatzen. Alde batetik, parte-hartzerik/oposizio *errekonoziturik* gabe, proiektua ezinbestean eraikiko da. Baina, bestetik, proiektu bat gauzatuta, bere ondorioak automatikoak dira, ezen herritarrari ez zaio hartara egokitzea beste aukerarik geratzen. Neurri berean, azpiegitura bat «efizientea» izateko ere, bizitza-eredu bat egokitu behar da (guk eredu horretara egokitu behar dugu), AHTk *zentzua* izango badu¹³. Proiektu baten aurrekariak («parte-hartzea neutralizatzea») azpiegitura bat determinatzen ahal duten bezala («AHT eraikitzea»), gerora ere gure bizitzak hartaratzeko joera determinatu egiten du («AHTren erabiltzea»)¹⁴.

3.5. Ezagutzaren rola

Gure bizitzetan informazioak eta ezagutzak rol berezia jokaten dute, baita azpiegitura-politikei dagokienez ere. Gure galdeketak berresten duenez, ez dago korrelazio bat ezagutza mailaren eta posizioaren artean: ezagutza hobe batek ez digu aldeketasuna ziurtatzen. Luzaroan, proiektu estrategiko baten inguruko aurkakotasuna esplikatzeko, hipotesi bat erabili da, hau da, defizit kognitiboaren hipotesia; gizarte-mugimenduei buruzko azterketetan, nolabaiteko aldaera, jokabide kolektiboaren teoria izan da. Horren arabera, informazioa eta ezagutza dira aldeketasunaren aurrebaldintza; proiektua ezagutzeak aldeketasuna sendotzeko balio badu, ezagutza faltak aurkakotasuna eragiten du. Gaur egunean, hipotesi hori baliogabetua geratu da, nahiz eta larregitan euskal politikarien ahotan ikuspegi hori nabarmendu ohi den¹⁵. Halere, hipotesia baliogabetua geratzeak ez du esan nahi ezagutzak inporta ez duenik, bere rola beste modu batean ulertu behar dugula baizik. Horren inguruan osatuko dugu atala.

Abiapuntu bezala, bi aipamen osagarri egin litezke:

- alde batetik, irudi luke kontraesan bat dagoela datuetan (36. Euskal Sozio-metroan). Informazio maila baxua dela baieztatzearekin batera, euskal Y-aren proiektua aurrera eramateaz galdetuta, hauek dira erantzunak: % 53k ondo; % 18k ez ondo ez txarto; % 15ek txarto; % 14k Ed-Ez; eta,

13. Teknlogiek eta azpiegiturek badute gizartea eraldatzeko eta testuinguru «berri» bat sortzeko aukera, eta herritarrari ez zaio hartara egokitzea beste aukerarik geratzen. Neurri berean, azpiegitura bat «efizientea» izateko ere, bizitza-eredu bat egokitu behar da. Jendeak badu aukera teknologiak modu demokratikoan gestionatzeko (azpiegiturek «berez» ez gaituzte determinatzen), baina gestio demokratikoaren faltan herritarrek halabeharrez egokitu behar dute «testuingurura». Gaiok eztabaizatzeke, ikus: Beck, 1995; Berkhout *et alia*, 2004; Echeverría, 2003; Eizagirre, 2007b; Grundmann eta Sther, 2003; Irwin, 2001; Jasanoff, 2004, 2005; Michael, 2000; Murphy, 2006; Smith *et alia*, 2005; Sorensen eta Williams, 2002.

14. Garraio eta Herrilan sailburuaren hitzetan esateko: «¿No le suena la misma reflexión con el Museo Guggenheim? Usaron ese argumento: faraónico, llegaron a hablar de ejemplo de colonialismo yankee y hoy nadie pone en duda su importancia. Sucedió también con el metro. Las obras del metro empezaron con pedradas. Los defensores del 'no' utilizaron el mismo tipo de argumentos. Pero estamos seguros de que el tiempo nos dará la razón y en los últimos 25 años ha habido muchas personas que han impulsado proyectos 'a pesar de'» (DEIA, 2007-10-27); «[...] Y el Gobierno vasco continuará apoyándolas, como lo ha hecho siempre. Ha habido otros proyectos estratégicos también contestados y ha habido empresas para llevarlos a cabo. Al igual que hoy nadie entiende una Euskadi sin metro o sin Guggenheim, dentro de poco nadie la entenderá sin 'Y'. Tampoco quienes están en contra, porque del progreso que han generado esos otros proyectos también se beneficiaron quienes se opusieron. Y también se beneficiarán de las ventajas de la 'Y' vasca» (DV, 2007-12-23).

15. Ikus Bauer *et alia*, 2007; Irwin eta Wynne, 1996; Hajer, 1995.

- bestetik, ezagutzak ez du aldeketasuna egonkortzen. Ezagutzak beste modu bateko garrantzia du: ezagutza duenak (proiektuaren dimentsio teknikoak, instituzionalak eta sozialak ezagutzen dituenak) bere posizioa egonkortu egiten du, baina posizio-hartze hori aldekoa zein aurkakoa izan daiteke. Ezagutza ez da aldagai esplikatzaile independentea, ez eta herritarren posizioak ulertarazten dizkigun faktore orokorra ere. Aitzitik, ezagutza falta da aldeketasuna eragiten duena.

Bi aipamen horiek gogoeta luze baterako parada eskaintzen dute. Hauek dira galdera politiko batzuk: zergatik Eusko Jaurlaritzak ez du onartzen aldeketasuna eta informazio-gabezia lotuta egon litezkeela?; zergatik hartzen ditu batzuen ezagutza-moduak (aldeketasuna justifikatzeko balioko dutenak) eta ez alternatibien beharra aditzera ematen duten ezagutza-moduak (informe ez-ofizialak)?¹⁶; neurri berean, zergatik lerrotatzen dira adibidez unibertsitate publiko zein pribatuko errektoreak alde batera, bertako unibertsitate-irakasleek datuekin oso bestelako informeak eta alternatibak aurkezten dituzten bitarte berean?

Atal honetan, bi zati bereiziko ditugu: lehenik eta behin, ezagutzaren inguruan galdeketak baieztaturiko ideiak zehaztuko ditugu (5.1), eta, jarraian, horren inguruko kritika teoriko eta sozio-politiko bati ekingo diogu (5.2.).

3.5.1. Ezagutza eta jarrerak

Galdekatutako pertsonen duten informazio mailaren eta AHTreko jarreraren arteko harremana aztertuta, harreman esanguratsuak atzeman ditugu. Lehenik eta behin, aurreikus daitekeen moduan, informazio maila zenbat eta txikiagoa izan, orduan eta handiagoa da proiektuari buruzko iritzirik eman ez eta iritzia emateko informazio gehiago beharko luketela dioten pertsonen ehunekoak. Eta alderantziz, logikoki, zenbat eta informatuago egon, orduan eta handiagoa da AHTren aurkako edo aldeko iritzia ematen dutenen portzentajea.

Bigarrenik, AHTri buruzko iritzia, jendarteak gaiari buruz duen oinarrizko informazio mailarekin harremanetan jarriz (Euskal Autonomia Erkidegoan Abiadura Handiko Tren bat eraikitzekeo egitasmoa badela ezagutzen duten ala ez, proiektuaren arabera tren hori beren udalerritik pasatuko litzatekeela ezagutzen duten ala ez, eta udalerriko zein tokitatik pasatuko litzatekeen dakiten ala ez), nabarmentzekoa da, AHTren aldeko iritzia hedatuago daudela informazio gutxi ala bat ere ez duten sektoreen artean, eta aldiz, AHTren kontrako iritzia nagusitu egiten direla galdekatutako pertsonen informazio mailak gora egin ahala. Hala, informazio gutxien duten pertsonen artean (hots, AHT proiektuaren berri ez zutenen, edota egitasmoaren arabera AHT beren udalerritik pasatuko litzatekeela ez zekitenen artean) gehiago dira nabarmen AHTren alde azaltzen direnak kontra azaltzen direnak baino. Aitzitik, informazio gehien dutela adierazi duten pertsonen artean, jarrerak

16. Ikus, askoren artean [guztiak ere sarean eskegita]: “Hamaika arrazoi AHTren aurka” (Trenbide Sozialerako Sarea, 2005); “Garraioa Euskal Herrian. Hurbilketa egungo egoerara eta etorkizunerako proposamenak” (Trenbide Sozialerako Sarea, 2006); “AHTk Euskal Herrian eragingo litzuzkeen kalteen inguruko txostena” (AHT Gelditu! Elkarlana, 2007); Bermejo, R. (2004): “Análisis de la rentabilidad del proyecto de la ‘Y’ vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa”. Dokumentu idatzia. Bilbo. Ikus, lan teoriko baterako: Wynne, 2007.

irauli egiten dira, eta gehiengo zabala dira AHTren aurka agertzen direnak (% 68 aurka eta % 32 alde).

Azkenik, harreman zuzena antzematen da, jendeak informazio gehiago duen gaiaren eta AHTrekiko jarreraren artean. Hala:

- hiri batetik bestera joateko beharko litzatekeen denboraren inguruan, erre-pideetako trafikoan euskal Y-ak izango lukeen eraginaren inguruan, tren erabiliko luketen bidaiari kopuruen aurreikuspenaren inguruan edota bidaiatxartelen salneurriaren inguruan oso edo nahikoa informatuta daudela irizten dioten pertsonen AHTren aldeko jarreretarako joera gehiago azaltzen dute;
- egitasmoaren kostu ekonomikoaren, ekologian eragingo litzuzkeen kalteen eta nekazaritzan eragingo litzuzkeen kalteen inguruan informatuen azaltzen zaizkigun pertsonen, berriz, AHTren aurkako jarreretarako joera agertzen dute.

Hiriburuetan ere informazio mailaren eta iritziaren arteko harreman hori ageri da. Hots, proiektuaren aldekoak eta aurkakoak soilik kontuan hartzen baditugu, gainerako erantzunak eman dituztenak alde batera utzita, iritziak ezberdinak dira informazio mailaren arabera. Horrela, AHT proiektuaren berririk ez dutenen artean, proiektuaren aldekoak (% 90) aurkakoak (% 10) baino askoz gehiago dira. Beste muturrean, hirian AHTren ibilbidea zein izango den ezagutzen dutenen artean banaketa orekatuagoa da, eta aldekoen portzentajea % 69ra jaisten da eta aurkakoena % 31ra iristen da.

3.5.2. Ezagutzaren politikak

Ezagutza (eta ezagutza-tipoa) erabakigarria da gure posizioak egonkortu eta sendotzeko. Ez da erraza ezagutzaren eta posizioaren (aldekotasunaren zein oposizioaren) arteko harremana finkatzea. Izan ere, egia da ezagutza faltak «aldekotasuna» bultzatzen duela, baina ezagutza eskuratzek gure posizioaren sendotzea (aldekota zein aurkakoa) ekarri ohi du. *Gure ezagutza kezkatzen gaituen eta interesatzen zaigun hartara egokitzen dugu.*

Bestalde, alde guztiek hartzen dituzte kontuan ingurumena, ekonomia eta jendartea, baina horien ikerketa eta inplikazioak modu desberdinean ebaluatzen dira:

- proiektuaren aldekotasuna erakusten dutenek informazio eta ezagutza bat erabiltzen dute, eta hori bideratua dago euren posizioa justifikatzera eta sendotzera. Ingurumena eta berarengan azpiegitura baten ondorioak, proiektuaren onura ekonomikoak eta, oro har, bidezketasuna asmo batzuek baldintzatua dago: aldagai horietako bakoitza modu jakin batean «ulertu» eta
- «ikertzen» da, eta emaitzak «interpretatu» ere bai. Era berean, hortik abiatuta kontuan hartu, ulertu eta aztertzen dira proiektuaren auzi desberdinak; ezagutu nahi duguna (eta, beraz: ezagutza zuzenagoa eta hobekuntza tekniko oro) beti egongo da justifikatu nahi dugun posizioaren menpe.

Herrilan eta Garraio Sailak ingurumenaren inpaktu teknikoak aztertu eta egokitzen ditu, garapen jasangarriaren ereduari leiala balitzaio bezala¹⁷;

- aurkakoa da oposizio-mugimenduarekin gertatzen dena. AHTren kasuan, hiru dira talde, sindikatu eta alderdi politikoek adosturiko oinarrizko puntuak (AHT Gelditu! Elkarlana): lurralde-antolaketan (nekazaritzan eta hirietan), ingurumenean zein ekonomian izango dituen kostu larriengatik uko egitea; proiektuaren lan-prozedura eta inposizioa salatzea, erabaki-ahalmena herritarrei eta bereziki herri kaltetuetakoei emanaz; eta, erakundeek inposaturiko garraio-eredua eztabaidatzea, bizitza-ereduaren gaineko debatea sustatzeko asmoarekin. Hemen ere ingurumena, ekonomia eta bidezketasuna hartzen dira kontuan, baina kezka-guneak diferenteak izaki, beraien ezagutza-eremua, azterketa eta balorazioa zeharo desberdinak gertatuko dira. Izan ere, oposizio-mugimenduek posizio dominatzaileekiko urruntasuna, higuina eta aurkakotasuna erakusten dute, baina horrez gain auzi desberdinekiko kezka ere bai: datuak eta ezagutza lantzen dituzte demostratzeko azpiegituraren kostuak eta proiektuaren (zehar-)kalteak, hori justifikatzeko ikerketak gauzatzen dituzte, eta emaitzak ere beren erara interpretatzen dituzte.

Ezagutza eta posizioa elkarri lotuta daude, hots, auzi epistemologikoa [gure ezagutza] eta auzi ontologikoa [gure eredu] lotuta daude. Proiektu baten bideragarritasuna eztabaidatzeko auzi asko kontsideratu ahal dira, ezagutza-gatazka bat aditzera eman dezakeena. Ikuspuntu tekniko huts batetik begiratuta ere, halako auziak planteatu litezke: zer den arrisku-arazo bezala ulerturikoa; ebidentzia-irizpidea; mehatxu-tipoen eta efektu potentzialki arriskutsuen identifikazioa; onargarritasun-lerroak; errore-tipoen arteko konpentsazioak; zeharkako ondorioak; eragin metagarriak, efektu ekologikoak edota kalte atzeraezin potentzialak. Horiek oso modu desberdinean uler litezke, ikuspuntu tekniko huts batetik begiratuta ere. Modu honetako auziek berresten dute analisirako eremu eta kontsiderazioak lotuta daudela alternatibak, parte-hartzea edota bizitza-eredua integratzearekin. Auzi baten dimentsio kognitiboak eta teknikoak eurak ere gure asmoen menpe daude, eta horiek, berriz, gure bizitza-moduen zein ikusminen arabera dira¹⁸.

17. Baieztapen hori Ingurumen eta Lurralde Antolamendu sailburuaren hitzetan nabarmentzen da: «Como cualquier infraestructura, la nueva red ferroviaria vasca tiene un impacto ambiental [...] Entiendo que exista un movimiento contra el TAV, es legítimo. Es un colectivo que tiene derecho a que le permitan expresar su oposición en paz y con claridad, pero hasta ahí [...] Es evidente que en EA y en todos los partidos existe una percepción diferente de las cosas cuando se llega al ámbito local. Eso lo entiendo perfectamente, porque se afecta al territorio de los pueblos, a sus montes. Pero es que una infraestructura de la magnitud de la 'Y' vasca no está hecha para tener esa mirada. Es un proyecto estratégico que mira al futuro. Cuando comentamos fuera de Euskadi que existe una oposición y un movimiento dispuesto a ejercer la violencia, la gente no lo entiende, sobre todo porque todas las regiones de Europa no es que lo deseen, es que necesitan engancharse a este tren. La movilidad tiene que cambiar radicalmente y el tren es el medio de transporte más limpio, que nos va a permitir cambiar hacia una movilidad más sostenible» (EL CORREO, 2007-12-10).

18. Ezagutza bizitza-asmoei lotua dago, eta ez da egia gobernu-politika erabaki teknikoetan oinarritzeak gatazka neutralizatzen duela, edo bere kasuan gatazka adituen (ezagutza dutenen, arrazionalen) eta besteen (ezagutza ez dutenen, irrazionalen) artekoa dela. Bizitza-eredu kontrajarriak egoteaz gain, gobernu teknokratiko baten arazoa da ezagutza zientifikoa eta teknikoa ez dela unibokoa. Ikus: Boudier *et alia*, 2007; Cutter, 2006; Millstone, *et alia* 2004; Ravetz, 2003, 2004; Voß *et alia*, 2006. Eta horrek maila politikoan dituen inplikazio politikoei buruz, alderatu bi lan aitzindari: Lane, 1966 eta Nelkin, 1975.

Horrela, beraz, egia da AHTren kasuan eredu desberdinen arteko gatazka bat dagoela, baina zehaztapen hori ondo ulertu behar da: ez da gatazka bat ezagutza teknikoaren dutenen (pertsona arrazionalen, neutralen) eta herritarren (pertsona irrazionalen, ideologiadunen) artekoa, baizik eta bizitza-eredu desberdinak izanik ezagutza-gatazka bat ere badago; auzi teknikoaz gain, proiektuaren alderdi sozialak, kulturalak zein ekonomikoak ikertzea ere posizio ideologiko batek motibatutako kezka zientifiko eta tekniko bat da. Guztiok joko dugu defendatu nahi dugun hura justifikatzeko balioko digun ezagutza demostratzailea; ingurumena ulertzeko modu desberdinak leudeke, gure proiektu-interesen arabera, eta ondorioz ingurumenaren gaineko ezagutza-modu bat erabiliko dugu, etab.

Agerikoa denez, funtsezko gatazka bizitza-eredu desberdinen arteko gatazka bat da. Biak zehaztu nahi izan ditugu: ezagutza-gatazka bat dago eta, bestetik, bizitza-ereduei buruzkoa ere bai; ikusi bezala, elkarri lotuta daude, baina komeni zaigu biak ondo bereiztea. Proiektu baten inguruan posizio-hartze desberdinak egon litezke, eta posizio-hartze hori ezagutza erabiliz justifikatzen da; ez da batzuek ezagutza teknikoaren dutela eta besteak ideologia politikoaz baliatzen direla, beraz. Auzia beste bat da: ideologia nagusitzen da eta horren arabera erabiltzen dugu ezagutza bat edo bestea (eta bere interpretazio zein egokitasuna).

Gai eta kezken arabera, beraz, ezagutu nahi duguna eta ireki nahi(-ko) ditugun aukerak zeharo desberdinak dira, eta horren arrazoi nagusia ideologia, bizitza-modua eta aurrera begirako asmoak dira. Gauza bera gertatzen da jaso ohi dugun informazioarekin, alegia: adierazpen bati modu zeharo desberdinean egingo zaiola harrera, gure posizioaren arabera¹⁹.

Aipamen horiek guztiak hiru motibogatik —ideologikoak eta soziologikoak— egin nahi izan ditugu:

19. Garraio eta Herrilan sailburuak honelako adierazpenak egiten ditu: «Herri guztien helburua bere ongizatea ziurtatzea eta bermatzea da. Garatzen diren azpiegiturak ongizate hori mantentzearen aldekoak dira. Ingurumenaren iraunkortasuna hiru arlotatik begiratu beharra dago horregatik: ingurumenaren ikuspegitik, giza politikaren ikuspegitik eta ekonomia politikoaren ikuspegitik. Iraunkortasunak hiru alderdi horiek ikusi eta zaindu behar ditu, bestela, adibidez, Euskadin -EAEn garbi adierazteko- ez guke daukagun ongizate maila izango. Esan nahi dut, Euskal Herrian garatzen diren politikak Europako politikaren norabidean garatzen dira eta, oro har, politika horiek aipatutako hiru ikuspegietatik egiten dira [...] Hasteko, herriaren garapena ziurtatu nahi badugu, bere azpiegituren egituratzeari erantzun behar diogu, herria bertebratu behar dugu, alegia. Euskal Y edo AHT herri hau antolatzea eta garatzera dator, eta proiektua ez dator Europatik, proiektua Europarekin batera garatu behar dugu. Europako garraio sistema jasangarriarekin bat egiteko proiektua da euskal Y, lehenago aipatutako irizpide horien barruan garatua izango dena. Azpiegitura honen alde eginez garraio jasangarriaren alde ari gara. Ezin duguna da, batzuetan Europari begira egon, eta bestetan ez. Azpiegitura honek Europaren babes osoa dauka, eta Europako garraio ereduak Euskal Herrikoa baino jasangarriagoa da [...] Ezin dena da azpiegitura eraginkorra garatu nahi izatea, ingurumenean inpaktu ahalik eta txikiena izatea eta merkea izatea. Noski, azpiegitura garestia da. Eragingarria izan dadin diseinatuta dago, herri honen bertebrazioa gauzatzeko eta Europako trenbide zabalari lotzeko eta adaptatzeko. Ingurumena zaintzea garestia da, Gipuzkoan trenbidearen %66 lurpetik joango da. Zer nahi dugu ingurumena zaindu edo txikitu? Beraz, ez dugu batzuek dioten txikizioa egingo» (ARGIA 2041. zk., 2006-05-21). Irakurketa horrek bi arazo ditu: alde batetik, baieztapen hori edukiz oso modu desberdinean hornitzen duela alde bakoitzak (nola ulertu ongizatea, jasangarritasuna, ekologia, etab.); eta, bestetik, adierazpen horrekigo posizio-hartzea aldatu egiten dela (adierazpen berbera sinets edo kritika liteke, alde zaurerikoa ezagutza-iturri eta kezka-guneen arabera.)

- batetik, AHT horrela ulertu behar dugulako: alegia, posizio-aniztasuna ideologiek eta ezagutza-moduek eragina da;
- bigarrenik, soziometroek erakutsi bezala, hori delako herritarren pertzepzioa, alegia, guztia interesek baldintzatua dagoela (eta AHTri bagagozkio, gainera, alde bateko interesa soilik defendatu ahal izan dela); eta,
- hirugarrenik, horrela ulertu behar ditugulako neurri batean herritarren portaerak. Baina ikusi dugu horrek ez dakarrela automatikoki mugimendu sozial bat ernaltzea.

Konfiantzaren auzi horri lotuta dago ezagutzaren auzia, beste adiera erantsi batean. Ezagutza faltak ere neurri handi batean anbiguotasuna dakar (% 46 esanguratsu batek ez du bere posizioa argitzen): jendeak badu interesa (eta informazioa nahi duela eranstean du), baina posizio bat hartzeko eta sendotzeko informaziorik ez duela zehazten du. Gatazkan dauden aldeek ezagutza tekniko, kezka-gune eta bizitza-eredu desberdinen talka bat erakusten dute. Baina hori gutxi ez dela, ezagutza faltak anbiguotasuna dakar, eta anbiguotasunaren ondorio arrunta «aldekotasun alienatzailea» da: hau da, beste erremediorik ez balego legez hartzen dugula posizioa proiektuaren alde. Hori badakite instituzioek, eta horrela ere ulertu behar da informazioa ez helaraztearena. Azken batean kontziente dira jendea ez dutela beraien alde, baina jendeari oso zaila egiten zaiola instituzioen aurka ipintzea ere bai (pertzepzio mailan, jarrera mailan, iritzi mailan, portaera mailan, etab.). Ezagutza faltak berarekin dakar argudio falta, eta horren ondorio zuzena «emanikoaren halabeharrezko onarpena» izaten da. Horrela ulertu behar dira datuen arteko kontraesanak (esaterako: informazio baxua, baina AHT onartzea). Ezagutzak posizioen sendotzea dakar (aldekota zein kontrakota), baina ezagutza faltak «posizioa ez-hartzea» (hau da: instituzioek «aldekotasuna» deritzotena).

4. Azken gogapenak

Artikulu hau iritzi publikoaren inguruan osatu dugu. Urriak dira, proiektu estrategiko bat izateko, euskal Abiadura Handiko Trenaren inguruan pertzepzio sozialari buruzko azterketak. Hori dela eta, nazioarteko beste lanak eta, oro har, euskal iritzi publikoari buruzkoak ere kontuan hartu ditugu, 2007ko otsailean egin genuen azterketako emaitzak ulertu eta interpretatze aldera.

Herritarrek Abiadura Handiko Trenaren inguruan informazio maila baxua dute, hala ezen portzentaje esanguratsu batek ez dakien bere udalerritik pasatuko dela ere. Era berean, instituzioek helarazitako informazioari buruzko irakurketa ezkorra egiten da, alegia, herritarren pertzepzioa da instituzioek informazio partziala eta interesatua soilik igorri dutela. Irakurketa negatiboa parte hartzeko mekanismoen balorazioan ere nabarmendu egiten da. Ikerketak beste datu deigarri bat aditzera ematen du: alegia, galdetuak izan diren ia erdiak ez du bere posizioa zehazteko aukerarik, ez du ezagutza nahikoa posizio bat hartzeko, eta horrek «aldekotasuna» eragiten du; eta, aldiz, ezagutza dutenen artean erdibanatu egiten da alde eta aurka daudenen posizioa.

Gure azterketarekin ezin liteke frogatu —ez zen hori asmoa— herritarrak AHTren aurka daudenen, baina badira esanguratsuak diren ondorio orokor batzuk.

Lehenik eta behin, errealitate soziologikoa arakatuta, jendea ez dago proiektuaren alde. Bestetik, zenbait zehaztapen egiten saiatu gara, zehazki, gure ahaleginetako bat izan da «aurkakotasun-aldekotasun» posizio-hartzearen inguruan konplexutasun apur bat azpimarratzea. Era berean, ikusi dugu badaudela herritarrei informazioa ez igortzeko motibo errealak; aipatu dugunez, informazio faltak haserrea batetik eta anbiguotasuna bestetik sortzen du, baina bi-bien ondorio politikoa «indiferentzia» eta «aldekotasuna» dira. Aldiz, posizioa hartua dutenen artean, gatazka epistemologiko eta ontologiko bat dago: alegia, bizitzeko modu diferentek daude eta horri lotuta kezka eta ezagutu beharreko auziak ere kontrajarriak dira, jende inplikatu da, eta horrek beraien posizioa egonkortzea suposatzen du, une oro informazioa bere nahieretara interpretatuz eta bere posizioa indartuko duen ezagutza metatuz, aldekoa zein kontrakoa izan.

Instituzioek badakite informazio erreala, osoa eta askotarikoa jendarteari gerturatzeko maila sozialeko eta instituzionaleko afera bat irekitzen duela, auzitan dagoena, hain zuzen ere, bizitza-modua delako, beste hitzetan esateko, jendartea eta komunitate-bizitza ulertzeko modua, erabaki-guneetan herritarren rola eta erabaki-gaitasuna ulertzeko modua. Laburtuz: ongia publikoa herritarren eta beraien ongizatearen mesedetan gobernatzea, egiazko jendarte bat. Hori da instituzioetatik informazioa ez igortzeko, modu partzial eta interesatuan zabaltzeko, oposizioaren parte-hartzea neutralizatzeko eta ikuspuntuaren arteko eztabaida ukatzeko arrazoi bat eta bakarra.

5. Bibliografia

- Bauer, M. W.; Allum, S. eta Miller, S. (2007): "What Can We Learn from 25 Years of PUS Survey Research? Liberating and Expanding the Agenda", *Public Understanding of Science*, **17** (1), 79-95.
- Beck, U. (1995): *Ecological Politics in an Age of Risk*, Polity Press, Cambridge.
- Beder, S. (2006): *Environmental Principles and Policies: An Interdisciplinary Introduction*, Earthscan, Londres.
- Berkhout, F.; Leach, M. eta Scoones, I. (2004) (arg.): *Negotiating Environmental Change: New Perspectives from Social Science*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Billig, M. (1996): *Arguing and Thinking: A Rhetorical Approach to Social Psychology* (2d ed.), Cambridge University Press, Cambridge.
- Bouder, F., Slavin, D. eta Lofstedt, R. (arg.) (2007): *The Tolerability of Risk: A New Framework for Risk Management*, Rowman & Littlefield Publishers, Oxford.
- Brown, N. eta Michael, M. (2003): "A Sociology of Expectations: Retrospecting Prospects and Prospecting Retrospects", *Technology Analysis and Strategic Management*, **15** (1), 3-18.
- Chilver, J. (2008): "Deliberating Competence. Theoretical and Practitioner Perspectives on Effective Participatory Appraisal Practice", *Science, Technology & Human Values*, **33** (3), 421-451
- Cutter, S. L. (2006): *Hazards, Vulnerability and Environmental Justice*, Rowman & Littlefield Publishers, Oxford.
- De Sadaleer, N. (arg.) (2006): *Implementing the Precautionary Principle: Approaches from the Nordic Countries, EU and USA*, Rowman & Littlefield Publishers, Oxford.
- Echevarria, J. (2003): *La revolución tecnocientífica*, FCE, Mexico.
- Eizagirre, A. (2009): "Las nuevas iniciativas europeas sobre ciencia y sociedad", *Sistema*, **210**, 3-22.

- , (2008): *Zientzia-politika zibikoa. Kultura zientifikoak, arriskuaren erreprezentazioak eta gobernaketa*, UPV/EHU, Bilbo.
- , (2007a): “El concepto percepción social de la ciencia: un análisis crítico”, *Inguruak*, **43**, 17-36.
- , (koord.) (2007b): *Ezagutzaren dinamikak: zientziaren kultura berri baterako oinarriak*, UEU, Bilbo.
- Furedi, F. (2005): *Politics of Fear: Beyond Left and Right*, Continuum Press, Londres.
- Grove-White, R.; MacNaghten, P. eta Wynne, B. (2000): *Wising Up: The Public and New Technologies*, A Research Report by the Centre for the Study of Environmental Change, Lancaster University.
- Grundmann, R. eta Sther, N. (2003): “Social Control and Knowledge in Democratic Societies”, *Science and Public Policy*, **30 (3)**, 183-188.
- Hajer, M. (1995): *The Politics of Environmental Discourse*, Clarendon Press, Oxford.
- Hay, C. (2002): *Political Analysis: A Critical Introduction*, Palgrave, Basingstoke.
- Irwin, A. (2001): *Sociology and the Environment. A Critical Introduction to Nature, Society, and Knowledge*, Polity Press, Cambridge, UK.
- Irwin, A. eta Wynne, B. (arg.) (1996): *Misunderstanding Science? The Public Reconstruction of Science and Technology*, Cambridge University Press, Cambridge, UK.
- Irwin, A. eta Michael, M. (2003): *Science, Social Theory and Public Knowledge*, Open University Press, Maidenhead.
- Jasanoff, S. (2005): *Designs on Nature: Science and Democracy in Europe and the United States*, Princeton University Press, Princeton, NJ.
- , (arg.) (2004): *States of Knowledge: The Co-Production of Science and Social Order*, Routledge, Londres.
- Kallerud, E. eta Ramberg, I. (2002): “The Order of Discourse in Surveys of Public Understanding of Science”, *Public Understanding of Science*, **11 (3)**, 213-224.
- Lane, R. (1966): “The Decline of Politics and Ideology in a Knowledgeable Society”, *American Sociological Review*, **31**, 649-662.
- Leach, M.; Scoones, I. eta Wynne, B. (arg.) (2005): *Science and Citizens. Globalization & The Challenge of Engagement*, Zed Books, Londres.
- Lezaun, J. eta Soneryd, L. (2007): “Consulting citizens: technologies of elicitation and the mobility of publics”, *Public Understanding of Science*, **16 (3)**, 279-297.
- Luján, J.L. eta Todt, O. (2007): “Precaution in Public: The Social Perception of the Role of Science and Values in Policy Making”, *Public Understanding of Science*, **16 (1)**, 97-109.
- Maasen, S. eta Weingart, P. (arg.) (2000): *Metaphors and the Dynamics of Knowledge*, Routledge, Londres.
- Michael, M. (2000): *Reconnecting Culture, Technology and Nature: From Society to Heterogeneity*, Routledge, Londres.
- Millstone, E. et alia (2004): *Science in Trade Disputes Related to Potential Risks: Comparative Case Studies*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxemburg.
- Murphy, J. (2006): *Governing Technology for Sustainability*, Rowman & Littlefield Publishers, Oxford.
- Nelkin, D. (1975): “The Political Impact of Technical Expertise”, *Social Studies of Science*, **5**, 35-54.
- O’Brian, M. (2000): *Making Better Environmental Decisions: An Alternative to Risk Assessment*, MIT Press, Massachusetts.
- Power, M. (2004): *The Risk Management of Everything: Rethinking the Politics of Uncertainty*, DEMOS, Londres.
- Ravetz, J. (2003): “A Paradoxical Future for Safety in the Global Knowledge Economy”, *Futures*, **35 (8)**, 811-826.

- , (2004): “The Post-Normal Science of Precaution”, *Futures*, **36 (3)**, 347-357.
- Renn, O. (2007): *Risk Governance: Coping with Uncertainty in a Complex World*, Rowman & Littlefield Publishers, Oxford.
- Rowe, G.; Marsh, R. eta Frewer, L.J. (2004): “Evaluation of a Deliberative Conference”, *Science, Technology & Human Values*, **29 (1)**, 88-121.
- Rowe, G. eta Frewer, L. J. (2005): “A Typology of Public Engagement Mechanisms”, *Science, Technology & Human Values*, **30 (2)**, 251-290.
- Sarewitz, D. (1996): *Frontiers of Illusion: Science, Technology and the Politics of Progress*, Temple of University Press, Philadelphia.
- Sjöberg, L. (2000): “Consequence Matter, ‘Risk’ is Marginal”, *Journal of Risk Research*, **3 (3)**, 287-295.
- , (2002): “Attitudes to Technology and Risk: Going Beyond What is Immediately Given”, *Policy Sciences*, **35**, 379-400.
- Smith, A.; Stirling, A. eta Berkout, F. (2005): “The Governance of Sustainable Socio-Technical Transitions: A Quasi-Evolutionary Model”, *Research Policy*, **34**, 1491-1510.
- Sorensen, K. H. eta Williams, R. (arg.) (2002): *Shaping Technology, Guiding Policy: Concepts, Spaces and Tools*, Edward Elgar Publishing Ltd, Cheltenham, Uk & Northampton, MA, USA.
- Stirling, A. (2008): “‘Opening Up’ and ‘Closing Down’: Power, Participation, and Pluralism in the Social Appraisal of Technology”, *Science, Technology & Human Values*, **30 (2)**, 251-290
- Todt, O. (2003): “Designing Trust”, *Futures*, **35 (3)**, 239-251.
- Voß, J-P.; Bauknecht, D. eta Kemp, R. (arg.) (2006): *Reflexive Governance for Sustainable Development*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Weber, M. (1922): *Economy and Society*, University of California Press, 1978, Berkeley.
- Wilsdon, J. eta Willis, R. (2004): *See-through Science: Why Public Engagement Needs to Move Upstream*, Demos, Londres.
- Wilsdon, J.; Wynne, B. eta Stilgoe, J. (2005): *The Public Value of Science: Or How to Ensure that Science Really Matters*, Demos, Londres.
- Wynne, B. (2002): “Risk and Environmental as Legitimatory Discourses of Technology: Reflexivity Inside Out?”, *Current Sociology*, **50 (3)**, 459-477.
- , (2005): “Risk as Globalizing ‘Democratic’ Discourse”? Framing Subjects and Citizens”, in M. Leach; I. Scoones eta B. Wynne (arg.) (2005): *Science and Citizens: Globalization & The Challenge of Engagement*, Zed Books, Londres, **66-82**.
- Wynne, B. *et alia* (2007): *Taking European Knowledge Society Seriously*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxemburg.

