

GARRAIOA EUSKAL HERRIAN

Trenbide sozialerako sarea

**Hurbilketa egungo
egoerara eta
etorkizunerako
proposamenak
(2006ko Martxoa)**



ELA



AURKIBIDEA

1.	SARRERA	5
2.	GARRAIOAREN EGUNGO EGOERA EUSKAL HERRIAN	6
	2.1. <i>Erakunde-esparrua</i>	6
	2.2. <i>Euskal Herriko garraioaren diagnostikoa</i>	6
3.	EUSKAL HERRIKO ETORKIZUNEKO GARRAIO-SAREARI BEGIRAKO IRIZPIDEAK	22
	3.1. <i>Parte-hartzea</i>	22
	3.2. <i>Esparru teknikoa</i>	22
	3.3. <i>Esparru politikoa</i>	23
	3.4. <i>Irizpide sozialak</i>	23
	3.5. <i>Ingurumen irizpideak</i>	24
	3.6. <i>Ekonomia-irizpideak</i>	25
4.	AHT IRIZPIDE HAUEN TESTUINGURUAN	28
	4.1. <i>AHTk ez dakar "aurrerapena"</i>	28



4.2.	<i>AHTk urrundu egiten ditu gizaki, herri eta eskualdeak.</i>	28
4.3.	<i>AHTk konponezinezko ingurumen-kalte izugarria eragiten du</i>	28
4.4.	<i>AHTk interes sozialeko inbertsioetatik dirutza desbideratzea dakar.</i>	29
4.5.	<i>Ez dago salgaiarik garraiatzen duen abiadura handiko trenik</i>	29
4.6.	<i>AHTk oztopoak jartzeaz gain, ez lituzke konponduko garraioaren arazoak</i>	29
4.7.	<i>AHTk gisako egitasmoek eragiten duen hipermobilitateak ekonomia kaltzen du</i>	29
4.8.	<i>Tren sozialak lanpostu gehiago eta hobeak sortu eta mantenduko ditu</i>	30
4.9.	<i>Beharrezkoa ez den mugikortasuna murriztea da energia aurrezteko erarik onena</i>	30
4.10.	<i>Hiritarrek ez dute ezagutzen AHT egitasmoa</i>	30
5.	EUSKAL HERRIKO ERREALITATEARI BEGIRAKO TRENBIDE ESTRATEGIA ALTERNATIBA EGOKIAREN AURRERAPENA	32
5.1.	<i>Intermodalitatea bultzatu</i>	32
5.2.	<i>Trenbidearen alde egin.</i>	32
6.	ONDORIO ETA GOMENDIOAK	39
	TRENBIDE SOZIALERAKO SAREA	40
	KONTSULTATUTAKO ITURRIAK	41



1. SARRERA

Dokumentu honekin, Trenbide Sozialerako Sareak, egun 20 talde sozial, sindikal eta politikok osatzen dugunak, Euskal Herriko garraioaren analisia eskaintzen du, baita irizpide eta estrategia proposamenak ere. Hauen asmoa da etorkizunerako garraio egitasmo oro gizarteari begirakoa eta mugimendu sozial, sindikal eta politikoekin adostua izatea.

Trenbide Sozialerako Sareak egindako lanak eraman du azpimarratzera euskal trenbide sareari buruzko eztabaidak, ohiko trenbidearen balizko ingurumen- eta gizarte-funtzioak eta eragiten dituen eraginek eskatzen dutela eztabaida zabalagoa garraio ereduaz oro har. Trenbide Sozialerako Sarearen ustez zaila da, baita okerrekoa ere, mugikortasun, iriskortasun edo intermodalitate, edota pertsonen eta salgaien lekualdaketak bezalako kontzeptuei heltzea trenbideko garraioaren markoan,

garraioaren arazoa orokorrean aztertu gabe.

Halaber, garraioaren analisiak lurralde antolamenduari buruzko hausnarketa eskaintzen du, batez ere hirikoarena, zuzenean eragiten baitu garraio azpiegituren beharrea.

Horrela bada, dokumentu honen helburua da, lehenengo eta behin, Euskal Herriko garraioaren egoera ahalik eta zehatzen aztertzea. Jarraian Euskal Herriko garraioaren etorkizunerako plangintza bateratuak zeintzuk ildo edo pauta izan litzakeen jorratzen du. Hor barnean da, halabeharrez, trenbide garraioa. Euskal Herriko mugimendu sozial ugari Abiadura Handiko Trena (AHT) bezalako egitasmo erraldoien inguruko eztabaidan sartuta dagoelarik, dokumentu honek zeharo argituko duelakoan gaude. Era berean, aldarrikapen sozialak orientatuko ditu, bai garraioaren alorrean oro har, bai trenbide sarearenean ere.



2. GARRAIOAREN EGUNGO EGOERA EUSKAL HERRIAN

2.1. Erakunde-esparrua

Euskal garraio sistemak plangintza integraturik eza du ezaugarri, batetik eskumen nahikorik ez dugulako eta bestetik eskumen banaketa oso sakabanatuta dagoelako. Faltan dugu gurea geurea den instituzio nazionala edo, bestela, Euskal Herria hartuko lukeen instituzioen arteko koordinazioa, horrela biztanleria osoarentzako beharren araberrako garraio-plangintza egin ahal izateko. Historian zein egun, Euskal Herriko garraio azpiegiturak estatu frantses zentralistaren, espainiar eredu autonomikoaren eta ardatz transeuroparren eskemen eranskin gisa diseinatu dira, kontuan hartu barik berezko eredu, orekatua, Euskal Herriko 7 lurraldeetako hiritarren zerbitzurakoa litza-tekeena.

Honela bada, honako hauek dauzkagu egun:

- Frantses estatu, espainol estatu, Nafarroako Gobernu, Foru Aldundi eta Udalenak diren errepide sareak, batzuk ordainpekoak.
- Frantses eta espainol estatuetako eta EAeko sareen atal da trenbide sarea, zabalera ezberdinak dituen, baita hain-

bat jabe ere: frantses estatuan SNCF, espainolean RENFE eta FEVE, EAeko Jaurlaritzaren Eusko Tren, Bilboko Metroa eta EuskoTram.

- Portu-sistema: Baiona, Ziburu eta Hendaiaiko portuak sistema frantsesean, Bilbo eta Pasaia sistema espainolean eta EAeko gainontzeko portu txikiak Gasteizko Jaurlaritzaren zuzendaritza mugatupean.
- Azkenik, aireportuei dagokienez, egoera berbera da: Biarritzekoa eskumen frantsesaren barruan eta Noain, Loiu, Foronda eta Hondarribia eskema espainolaren barruan.

Gainera, eskumenak era ezberdinean bananduta egoteak koto pribatuen sistema ekarri du: instituzio bakoitzak bere interes arabera antolatu ditu garraiobideak, argi geratu delarik Nafarroako Garraioaren Mahaia eta EAeko Garraioaren Aginte Bakarra ez direla nahiko Euskal Herri osoko garraioaren ara-zoari aurre egin eta gabezia hauek zuzentzeko.

2.2. Euskal Herriko garraioaren diagnostikoa

Euskal Herria, gainontzeko herri industrializatuak bezala, garraioaren izugarritzko hazkundearen lekuko izan da azken hamarkadetan, hazkunde ekonomikoaren oso gai-



netik gainera. Honi euskal garraio sisteman errepideko garraioak duen nagusitasuna gehitzen badiogu, azken hamarkadetan errepideko garraioari lotutako ingurumen-eraginak, sozialak eta ekonomi-koak zeharo handitu direla konturatuko gara: metaketak, emisio kutsakorrak, galdutako landa-lurrak, kontsumo energetikoa, lurralde zati-keta, baliabide ekonomikoak azpiegitura berrietan xahutzea, etab.

Gainera, Euskal Herrian trenbide konbenzionalak duen papera oso eskasa da. Alde batetik, duen ibilbidea frantses eta espainol estatuen eskemen arabera egin zen, egitura erdirakoi eta erradiala atonduz, Euskal Herriaren beharrak aintzat hartu gabe. Honi gaurkotzeko behar zen dirua ez dela inbertitu gehitu behar zaio. Beste alde batetik, estatu, erregio eta autonomietako agintariak Abiadura Handiko Trenaren alde ari dira egiten.

Honen guztiaren ondorioz, ohiko trenbidea bazterrean ari dira uzten, bai kanpoaldekiko loturetarako, bai lurralde barnea egituratzeko. Zenbait linea guztiz zaharkiturik eta gutxiegi erabiltzen dira, bidaiari zein salgaiei dagokienez: Baiona-Altsasu-Gasteiz-Miranda Paris-Madril ardatzaren zati gisa, Baiona-Donibane Garazi Baiona-Toulouse ardatzaren zati gisa, Altsasu-Iruña-Kastejon Irun-Zaragoza estatuko ardatzaren zati gisa, Bilbo-Miranda-Madril eta Miran-

da-Logroño-Tutera ibilbide ertain eta luzean. Ondo-edo hurbilean mugitzeko Santurtzi-Bilbo-Laudio-Orduña eta Irun-Brinkola tarteak dabiltzala esan daiteke. FEVE eta Eusko Tren-en bide estuko lineei dagokienez, ez da aprobe-txatzen bidaiarientzako zein salgaietarako duten ahalmena.

Aldi berean, ibilgailu pribatua sustatzen da argi eta garbi, garraio publiko eraginkor, moderno eta kalitatezkoaren alde egin beharrean. Horrela, batez ere hiriguneetan, kutsadura, auto-ilarak eta aparkatzeko arazo handiak sortzen dira.

Arazo hauek Europar Batasuneko zenbait lekutan ohikoak ba-dira ere, garraioaren ingurumen-arazoen, baita sozialek ere, eragin berezia dute Euskal Herrian, ditugun ezaugarri zehatzen ondorioz: orografia menditsua iparreko aldean, biztanle-dentsitate handia, nazioarteko garraioaren pasabidea, industria astu-nean espezialdutako ekonomia eta portu-azpiegitura garrantzitsuak.

Euskal Herrian garraioak duen irudia kezkatzekoa da jarraian aurkezten diren datuen arabera:

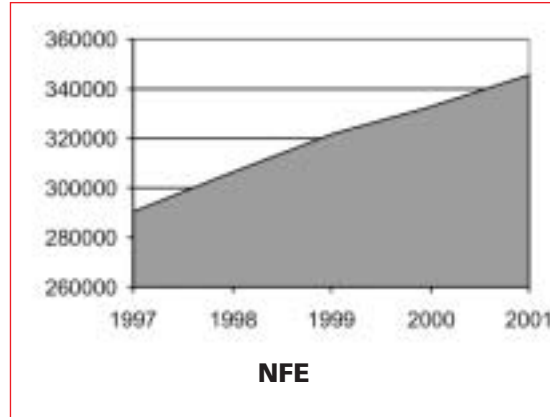
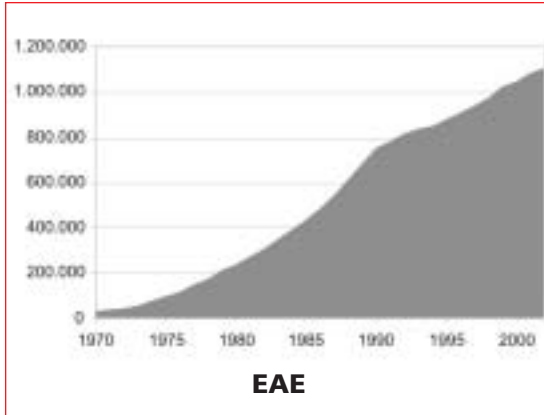
- **Istripuak:** Euskal Herrian izaten diren istripu kopuruak oso eragin txarra du nola osasunean hala hiritarren bizikaltatean. Iparraldeko istripuak 1999 eta 2004 artean Itsasaldeko hirigunean



(Hendaiatik Baionara) pilatu ziren batez ere; Nafarroako Foru Erkidegoan (NFE) 2000 urtean 102 lagun hil ziren trafiko istripuz; eta Euskadiko Autonomia Erkidegoan (EAEn), 90eko hamarkadan 2413 lagun hil ziren eta 65.000 zauritu.

- **Ibilgailu pribatuen areagotzea:** Euskal Herrian ibilgailu kopurua Barne Produktu Gordina baino azkarrago igozten da, Europar Batasunarekin alderatuta abiadura bikoitzean. NFEko ibilgailu kopurua 1997tik 2001era %18 igo da, 290.952 ibilgailutik 345.346ra pasatuz. EAEn 1990etik %146 hazi da ibilgailu kopurua.

1. grafikoa. Ibilgailu kopuruaren eboluzioa

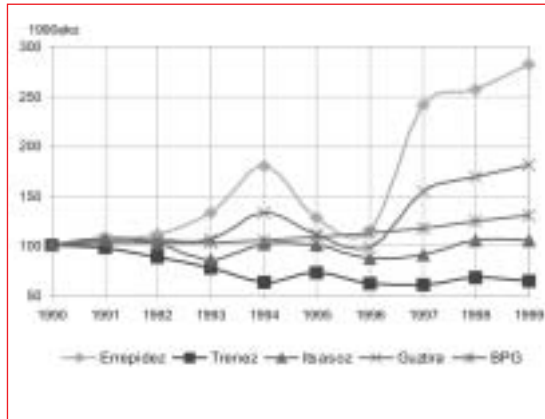


- **Kamioien ugaritzea:** kamioi kopuruak izugarri handitu izanak garrantzi berezia du, dugun kamioi-tasak Europako batez bestekoa sobera gainditzen duela-rik. NFEn, 2002ko abenduaren 31n 17.951 garraiorako ibilgailu zeuden, azken 5 urte-etan %25 areagotuz. EAEn dagokionez, 1990 eta 1999 artean kamioi kopurua %50etik gora handitu zen, mila biztanleko 70 kamioira helduz, Europako batez bestekoa den mila biztanleko 54 kamioi-tasaren oso gainetik. Gainera, Pirinioetako euskal pasabidetik gero eta kamioi gehiago igarotzen da. Gaur egun, 10.000 kamioi igarotzen dira eguneko, 2.000 urtetik %3 igo delarik batez beste kopurua urtero. Hazkunde honek arazo ugari sortzen du. Beste alde batetik, NFEn abiatuta edo bertara iritsita errepidez garraiatutako salgaiak



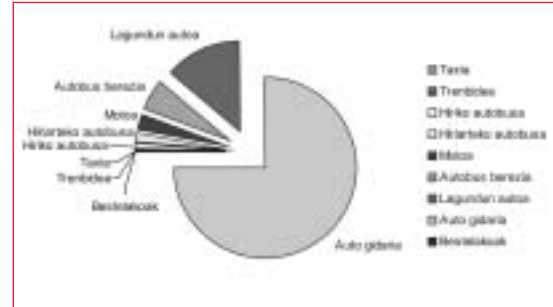
44 milioi tona izan ziren 2001ean, 1990-2000 hamarkadan %60 handituz. EAEn 1999an 70 milioi tona garraiatu ziren, 90eko hamarkadan %28 areagotuz. Iparraldean salgaien trafikoa %25 areagotu da 1998tik 2003ra.

2. grafikoa. Merkantzien garraioa EAEn



- **Trenbidearen erabilera:** Euskal Herrian salgaien garraioan trenbideak duen kuota modala Europar Batasuneko %14ko batez bestekoaren oso azpitik dago. Errepidea da nagusi, trenbidearen parte-hartzea oso txikia izateaz gain, denboran geldirik egonik: NFEn 0,78 da, EAEn %2 eta Iparraldean %11.

3. grafikoa. Garraiobidekako bidaien banaketa NFEn

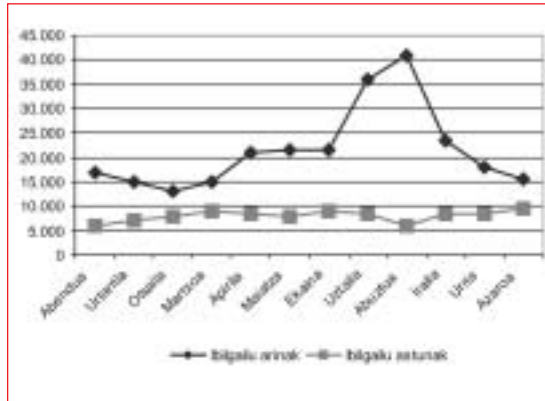


- **Auto-ilarak:** kronikoak dira auto-ilarak euskal errepideetan, batez ere hirigunetako inguruan. Kalitatezko garraio publikorik ezak auto pribatua erabiltzera bultzatzen du. Adibide argi gisa honako hauek ditugu:

- Iparraldeko itsasaldeko ardatzeko hirietan izaten dira ilarak, batez ere Baiona-Angelu-Biarritz (BAB) ardatzean. Ipar Euskal Herriko garraio-fluxu guztien nodo-lotunea BAB ardatza izatearen aldeko apustua egin da, aldi berean hurbileko, erregioko, estatuko eta Europa zeharkatzeko lotune funtzioa eginik. Horrela, Iparraldeko leku-aldatzeen %85 kostaldeko gune honetan izaten dira. BAB ardatzean lekutzen den apustu politiko honen ondorioz, Iparralde barneko desoreka nabarmena da, biztanle, ekonomia

zein gizartearena; kostaldean, garraioak gainezka egin du. Barneko eremu askotan, ordea, garraio sare egokirik ez da. Gaur egun batez ere udako arazoa bada ere, urte gutxi barru ohikoa izango da, hala negukoa nola udakoa.

4. grafikoa. *Donibane-Lohizune eta Biarritz arteko trafikoaren hilez-hileko eboluzioa*



b) A-8aren auto-ilarak Ezkerraldea, Bilbo eta Donostialdea zeharkatzean. Nahiz eta ez dagoen datu orokorrik, korridore batzuk, esaterako A-8 Bilbo zeharkatzean, auto-ilarekin egon ziren orduen %23an 2001ean. Bizkaiko Foru Aldundiaren azken datuen arabera zati honetan eguneko 8 ordutan

daude auto-ilarak; Biriatuko igarobidea 2010ean beteta egotea aurreikusten da.

c) Arazoa arestian esandako hirigunee-tako mailetara heltzen ez bada ere, errepideko eskaria geldotzeko neurri gogorak hartzeko gaitasunik ez badago, Iruñealdeak eta Gasteizek gutxi barru jasango dituzte arazo berberak auto-ilarekin.

– **Salgai arriskutsuak:** Euskal Herriak, bere osotasunean, errepidez garraiatutako salgai arriskutsuen kopuru itzela jasaten du, baita horrek lotuta dakarren istripu ugaritzea ere. Salgai arriskutsu gehienak errepidez garraiatzen dira, berau izanik erarik arriskutsuena. Ildo honetan, esan beharra dago urteak direla badagoela salgai horiek trenaz garraiatzeko zehazten duen zuzentarau europarra.

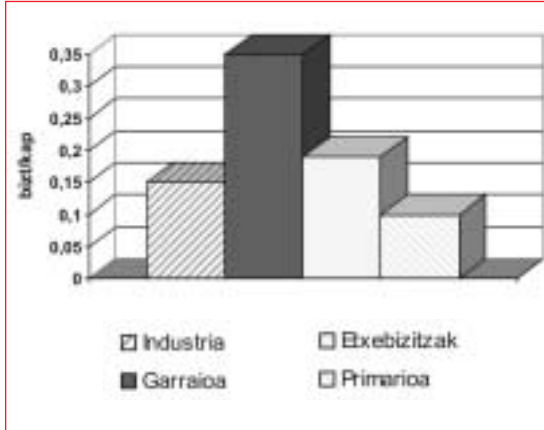
– **Energia kontsumoa:** Euskal Herrian errepide bidezko garraioaren energia kontsumoa Europar Batasunekoarekin alderatuta erritmo bikoitzean ari da hazten. Gaur egun, NFE (Nafarroako Foru Erkidegoan) garraioak energia primarioaren orotariko kontsumoaren %30 hartzen du, azken 5 urteetan izugarri igo delarik (%9), bestelako arloen hazkunderaren oso gainetik: industria



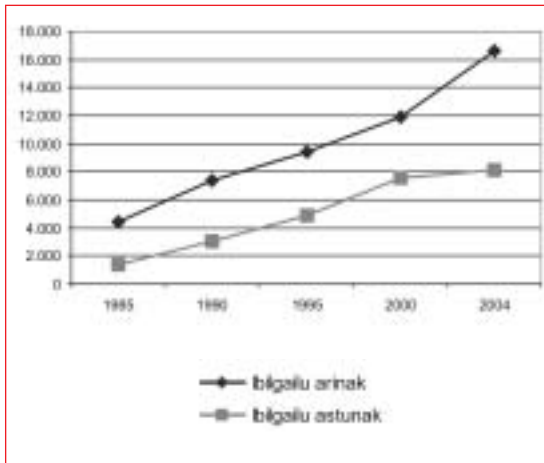
- (%2,9), zerbitzuak (%0,08). Aldi berean, EAEn garraioa bigarren arloa da energia kontsumitzaileen artean, energia primario guztiaren %27 kontsumituz. Garraioaren arloan errepideak kontsumituko energiaren %93 hartzen du. Antzeko energia kontsumo mailak leporatu dakizkioke Iparraldeari, batez ere kostaldean eta BAB aglomerazioa batuz.
- **Kyotoko protokoloa:** Garraio sektoreak urrundu egiten du Euskal Herria Kyotoko protokoloa betetzetik. Garraioaren negutegi efektuko gasen emisioak %83 hazi dira 1990etik, Europako batez besteko hazkunde tasa bikoiztuz. Bestelako ku-tsatzaileei dagokienez, egia da beruna ia desagertu egin dela eta troposferako ozonoaren aitzindariak zeharo murriztu direla. Hala ere, hidrokarburo aromatiko poliziklikoak (HAPak) eta metal astunak (kobrea, kadmioa, kromoa, etab.) zeharo ugaritu dira.
 - **Ingurumen-kutsadura:** Errepide bidezko salgaien garraioak erantzukizun handienetarikoa du ingurumen-kutsaduran. Europar Batasuneko garraioaren CO2 emisioen %25 1998an, NOx emisioen %39 eta partikula esekien (PM10en) %52ren jatorria ibilgailu astunak izan ziren.
 - **Aztarna ekologikoa:** NFEn energia kontsumoei lotutako aztarna ekologikoa begira, garraioaren arloak du garrantzirik handiena. Energia aztarna orotara 0,75 bizt/kap/urte izanda, garraioak 0,35 bizt/kap/urte hartzen du. EAEn, bere aldetik, garraio azpiegiturak Europar Batasunarekin edo Amerikako Estatu Batuekin alderatuta, lurzoru bikoitza artifIALIZATU DUTE: han %1,2 eta hemen %2,5, eta autopista dentsitateak (68 km/100 km²) Alemaniakoa bikoiztu eta frantses estatuarena edo espainolarena hirukoiztu.
- Ibilgailu kopuruak izugarri egiteak gora trafikoa esponenzialki haztea dakar, batez ere Euskal Herriko hirigune handien inguruetan (Baiona-Angelu-Biarritz, Bilbo Handian, Iruñeko eskualdean, Donostialdean, Gasteizko kanpoaldean). Gauza bera gertatzen da penintsula iberiarra frantses estatuarekin eta Europako gainontzeko eremuekin lotzen duen bidearekin. Honi gogozkiolarik, Pirinioen pasabidean garraioaren arazoa izugarri ari da handitzen, batez ere A63 autopistan. Han bi arrazoik eragin dute: espainol estatua eta Portugal Europar Batasunean sartu izanak eta globalizazio ekonomiko neoliberalaren ereduaren aldeko apustuak dakarren penintsula iberiar eta Europako beste eremuen arteko salgaien trukeen areagotzeak.



5. grafikoa. Azterna ekologikoa sektoreka NFEn (2001)



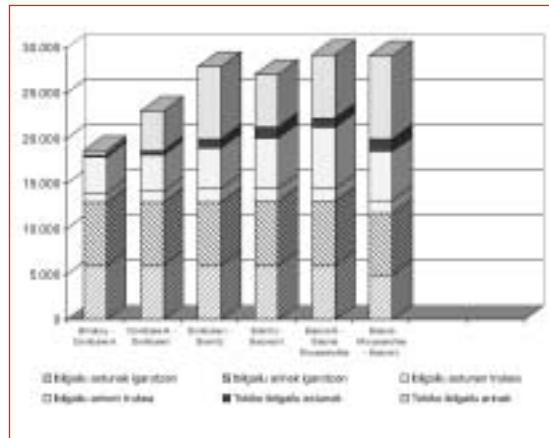
6. grafikoa. Trafikoaren eboluzioa A63n (Bariatun)



Ondorio argia hauxe da: azken urteotan Euskal Herriko sare nagusia osatzen duten errepideek zeharo areagotu dute ibilgailuen trafikoa. Ikus dezagun:

- **Iparraldean** hazkundera batez ere kostaldean izan da, baita Ustaritze bezalako hirien inguruko guneeetan. Barnealdeari dagokionez, trafikoa Donibane Garazi, Hazparne, Maule edo Donapaleu gisako landa-hiriguneen inguruan ari da pilatzen.

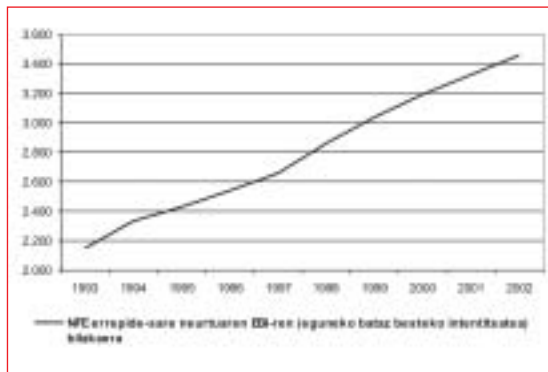
7. grafikoa. Trafikoaren osaketa A63n



- **NFEn (Nafarroako Foru Erkidegoan)**, bidaiarien eta salgaien trafiko pilaketa oso azkar ari da hazten Iruñealdean, baita Andoain-Irurtzun-Iruña-Tafalla-Tudela A-15 autopistan.



8. grafikoa. Trafikoaren eboluzioa NFEn



- **Bizkaian**, Bizkaiko Foru Aldundiak (BFAk) 2001ean argitaratutako herrialdeko errepideetako trafikoaren eboluzioaren arabera, sare nagusia osatzen duten errepideek 1996 eta 2001 artean urteko %5,5eko tasaraino igo zuten batez besteko trafiko haztatua. Hain zuzen ere, A-8 autopistak (Bilbo-Behobiak) %7,6ko urteko tasara igo zuen ibilgailuen trafikoa. Errepide bidezko salgaien garraioaren hazkundea bereziki kezagarria da: 2001ean Bilbo eta Gasteiz arteko A-8an 2001ean ibili ziren ibilgailuen %13,8 astunak izan ziren; bestalde, 1996 eta 2001 artean are gehiago igo da pilotutako tasa, %8,8 hain zuzen. Ibilgailu astunen portzenta-jea %14,8 izan zen 2001ean.

- **Gipuzkoan**, Foru Aldundiaren 2002ko Errepideetako Ibilgailu-etorreraren Nerketen Informazioak trafiko hazkundearen urteko tasak jasotzen ditu: A-8ko Zarrautz-Donostia tartean 1980 eta 2001 artean %5,6 (%7 1995 eta 2000 artean). Donostia-Pasaia tartean 1980 eta 2001 artean trafikoaren hazkundearen urteko tasa %7,8 izan zen (%11,9 1995 eta 2000 artean). N-1 errepideari dagokionez, (Tolosa igarotzean), 1980 eta 2001 artean %4,7ra igo zen ibilgailuen trafikoaren urteko tasa (%9,5 1995-2000 tartean). Azkenik, txosten honek zera nabarmentzen du, "N-1 errepidean 1995 eta 2000 artean ibilgailu astunen trafiko gehiago hazi dela arinena baino, neurketa-toki guztietan Olabarrian izan ezik".

Datu hauei hainbat gogoeta erantsi behar zaizkie:

- * Lehenengo eta behin, Euskal Herriko isurialde atlantikoko eta pirinioetako orografia menditsuak garraio azpiegiturak eraikitzea garestitzeaz gain, ingurumenari presio handiagoa eragiten dio. Horixe baieztatzen du berriki Ingurumenaren Agentzia Europarraren ikerketa batek. Bertan gunen menditsuetan errepide bidezko salgaien garraioak dituen eraginez jarduten da, hauen morfologiak biztanleen, sistema ekolo-

giko eta trafikoaren beharren arteko gatazka areagotzen duela frogatuz. Haranen estutasunak kutsatzaileak sakabanatzea oztopatzen du eta ondorioz gune hauetako kutsadura hirigune-etakoaren antzekoa izaten da, "anfiteatro eragin" delakoa eraginez. Horrela, trafiko kopuru bererako hirukoiztu egiten dira nitrogeno oxidoen kontzentrazioak.

- * Gainera, udan, ibilgailuen trafikoaren emisioek eragiten dute eguneko kontzentrazioak baino 6 aldiz handiagoa izatea airearen kalitatean gaez dagoen kontzentrazioa (EEA, 2001). Frantses estatuko Ingurumen Ministerioaren arabera, Biriatur NO₂ren eguneko batez besteko kontzentrazioak Rennes, Cannes edo Pariseko mailaren parekoak dira, hauek askoz hirigune handiagoak badira ere. Biriatur hektarea eta urteko 35 kilogramo mantenuagatik gora jalkitzen dira. Hori kritikoa da epe luzera inguruan geratzen diren konifera sail eta baso naturaletarako (EEA, 2001).

2.2.1. Pertsonen mugikortasuna

Iparraldea:

Bertan egindako mugikortasun ikerketek (adibidez, "Étude prospective sur les infrastructures de transport de l'Eurocité basque,

LKS consultants, 2001-2002") errepideko mugikortasun handia erakusten dute, batez ere kostaldean. Gune honetan eguneko eta gaueko 2,8 lekualdatze gertatzen dira. Haietariko %80 ibilgailu pribatuan izaten da, antzeko hiriguneetan frantses estatuko tasarik altuena, eta %7,5 garraio publikoan egiten dira. Horrez gain, turisten %70 ibilgailu pribatuan etortzen da, jomugara heldutakoan batez bestekoak baino lekualdatze gutxiago egiten badute ere (0,3 lekualdatze/egun/pertsona). Joan-etorrien zioei dagokienez, %15 eta %23 artean lan eta ikasketengatik izaten dira eta %60 eta %85 artean erosketa, aisialdi eta turismoagatik.

Nafarroako Foru Erkidegoan:

Lurralde honetan beharrezkoa da bereiztea Iruñealdeko mugikortasuna lurraldeko gainontzekotik. Eskaintzen diren datuak mugikortasunari buruzko ikerketa bitan oinarritzen dira: "Movilidad en relación con el transporte urbano en la Comarca de Pamplona", 1997 (Mugikortasuna hiriko garraioarekin lotuta Iruñeko Eskualdean", 1997) eta "Estudio sobre el transporte público en la Comunidad Foral de Navarra", 2000 ("Nafarroako Foru Erkidegoko garraio publikoari buruzko Azterketa", 2000).

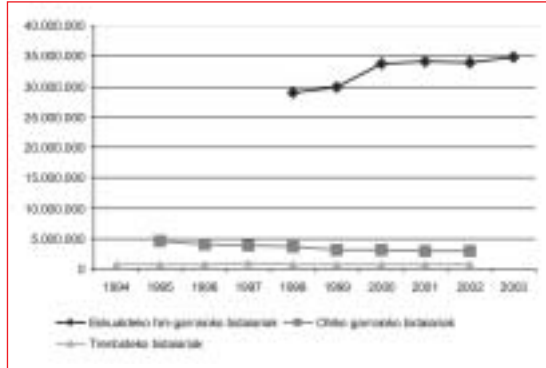
Iruñeko eskualdean mila biztanleko 382 ibilgailu pribatura heldu da motorizazio maila (Iruñean 382). Aldi berean, eskualde-



TRENBIDE SOZIALERAKO SAREA

ko 280.000 biztanleen mugikortasun indizea 2,673 bidaia/biztanle/egun da. Lekualdatzeen %43 oinez egiten da, %36 ibilgailu pribatuan eta %14 garraio publikoan. Lekualdaketen arrazoi nagusiak hauexek dira: lana (%32), ikasketak (%23), erosketak (%13) eta aisialdia eta norberaren kontuak (%11 inguru). Lan arrazoiengatik bidaiei %61 ibilgailu pribatuan egiten dira. Nafarroako gainontzeko eremuetan etxe bakoitzeko motorizatutako mugikortasunaren tasa 2,64 bidaia/egun da (0,21 bidaia garraio publikoan eta 2,43 pribatuan).

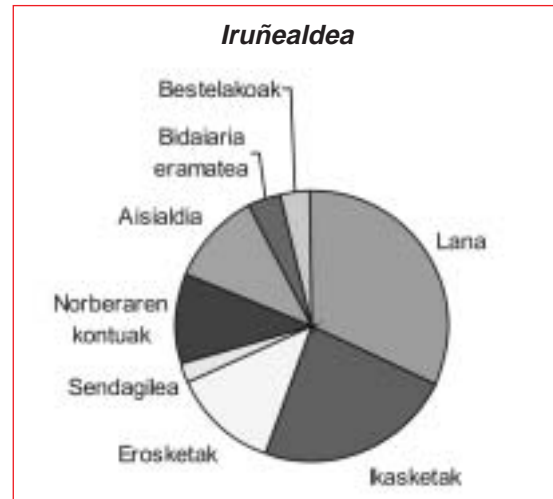
9. grafikoa. *Pertsonen mugikortasuna NFEn*

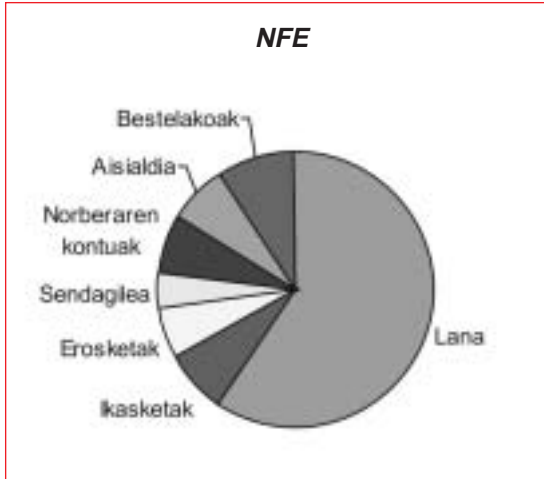


Motordun ibilgailuen erabilera mugikortasun beharretarako lan kontuengatik da batez ere (bidaia guztien %59). Horren atzetik baina urruti, ikasketa arrazoiak eta

norberaren kontuak daude (%7,3). Erabilgaitako erei dagokienez, bidaien %88 auto pribatuan egiten da. Txanponaren beste aldean daude, duten tasa txikiagatik, ohiko lineetako errepideko garraio publikoa (%1,7) eta trenbideko garraioa (bidaia guztien %0,1). Datu hauek, berez kezagarriak, are esanguratsuagoak dira zera ikustean, garraio publikoa erabiltzeko motibazioen %50 autorik ez izatea dela. Garraio pribatua erabiltzen dutenek publikoa ez erabiltzeko ematen dituzten arrazoi nagusiak hauexek dira: %38k zerbitzurik ez dagoela, %20k nahi duen tokira ez duela eramango eta %29k erosotasuna.

10. grafikoa. *Arrazoiengatik bidaiei banaketa NFEn*





Euskal Autonomia Erkidegoa:

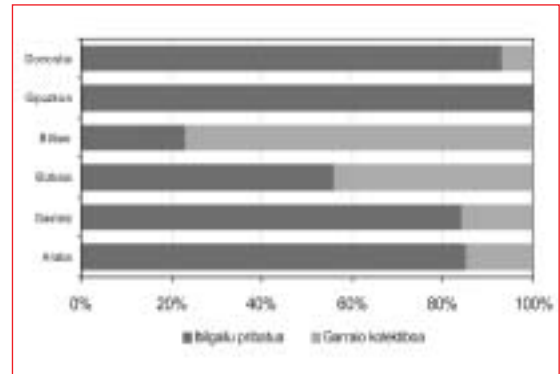
EAEko Garraio eta Herri Lan Sailak 2003an argitaratutako EAEko Mugikortasun Azterketaren arabera, biztanleen mugikortasunean ibiltzea da nagusi (%46), ostean honakoak datozelarik: ibilgailu pribatua (%35), garraio publikoa (%14) eta bestelakoak (%5). Oinezko mugikortasuna alde batera utzita, motorduna autoaren (%64) eta garraio publikoaren (%25) artean banatzen da nagusiki. Aldi berean, eskualdeen arteko lekualdatzeak guztiaren %91 dira, EAEko 3 hiriburuen artekoak %0,7ra baino heltzen ez direlarik.

EAEko joan-etorri hauen jatorriak lana batez ere (%61) eta ikasketak (%23) dira. Lanerako bidaiak garraiobideka banatzen

badira, zera ikus dezakegu, autoz %60 egiten dela, oinez %25 eta garraio publikoz %12. Hala eta guztiz, oinezko joan-etorriak alde batera utzita, lanera joateko motordunik behar dutenen %83k auto pribatua erabiltzen dute. Lanak eragindako mugikortasun gehiena eskualde barruko lekualdatzeak dira (%88), eskualdeen artekoaren (%11) eta kanporakoen (%1) oso gaintetik.

Mugikortasun azterketak berorren eboluzioa aurrekoekiko alderatuta ere jasotzen du, urteko %2,5eko igoera dagoela adieraziz. Hala ere, mugikortasun hazkundera xurgatu duten garraiobideak hainbat dira, 4. grafikoak erakusten duen bezala. Bizkaian izan ezik, motordun mugikortasun hazkundera ibilgailu pribatuak hartu du EAEn.

11. grafikoa. Mugikortasun hazkunderen banaketa garraiobideka



Mugikortasun azterketa honek argi erakusten du ibilgailu pribatuak posizioa irabazten diola garraio publikoari erlazio guztietan Bilbon eta Bizkaian izan ezik. Horrela, EAEko Jaurilaritza garraio publikoan diren sare-efektuak egon badaudela ari da frogatzen inplizituki, adituen artean Mohring ondorio deritzotena. Hau da, garraio publikoa gehiago sustatzeak, (horrek zerbitzuan maiztasun handiagoa, erabiltzaileek tarte laburragoz itxaron behar izatea eta zerbitzuaren batez besteko kostu soziala dakartzalarik), berau gehiago erabiltzea eragiten du, kiribil ondorioa ekarriz.

Joan-etorrietan ibilgailu pribatua gehiago erabili ez ezik, lekualdatze hauek luzeagoak dira eta betetze-tasek behera egiten dute, hau da, lagun gutxiago doaz ibilgailu bakoitzean. Horrela, bidaien batez besteko luzera 1995 eta 2001 artean 17 km handitu da; ibilgailuen betetze-tasa azken hamarkadan murriztu egin da: 1,53 1990ean, 1,53 1995ean eta 1,35 2001ean.

Azkenik, intermodalitatea hutsaren hurrengoa da EAEko bizilagunen garraioan. Izan ere, joan-etorrien %1,4 baino ez da egiten etapa batean baino gehiagotan.

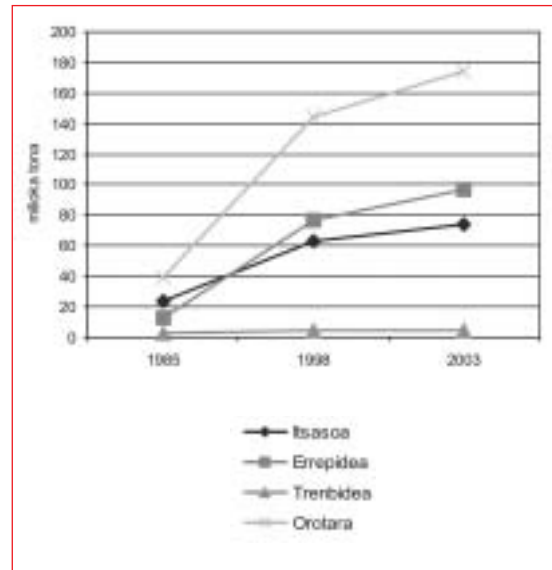
2.2.2. Salgaien garraioa

Iparraldea:

Salgaien garraioan Iparraldean kostaldeko ardatza da nagusi, hala errepidez nola

trenbidez, batez ere azken 25 urteotan salgaien nazioarteko aldaketak azkartu egin direlako eta ondorioz Iberiako Penintsula eta Europako beste eremuen arteko nazioarteko fluxuak areagotu egin direlako. Horrez gain, trenbidearen garrantziaren gainbehera argiak eta salgaien errepideko garraioa ugaritzeak kolapsoa iragartzen dute epe laburrean. Pirinioak zeharkatu dituzten salgaien fluxua 1998 eta 2003 artean %25,5 hazi da, itsasoko trafikoa %17 eta trenbide-trafikoa, ordea, %1 murriztu da.

12. grafikoa. Pirinioak zeharkatu dituzten salgaien garraioaren eboluzioa



Nafarroako Foru Erkidegoa:

NFEn mugikortasun aurreikuspenek salgaien garraioa %30 haziko dela iragartzen dute 2010erako. Hortik %98 errepidez garraiatuko da. Garraibideen arteko desoreka honek joera aldaketarik erakusten ez duenez, trenbidearen aldeko neurriak hartzen ez badira errepidearen garrantzi erlatiboa gero eta handiagoa izango da. Horregatik, salgaien garraioaren arazo nagusia NFEn errepidez bestelako garraibideetan ibiltzeko ia ez dagoela erabilgarritasunik da. Trenbidea bezalako garraibide eraginkorragoen esku-hartzea txikia da eta ez du aurrera egin denborarekin. Tamalez, ez dago NFEko administrazioaren apusturik errepidearen alternatiba izan daitezkeen trenbide edo salgaien kabotajearen alde. Azken honek Europako Ipar alderako salgaietarako balio lezake, hurbileko portuetara bideratuz gero garraioa.

Euskal Autonomia Erkidegoa:

Egunero garraiatutako 500.000 tonetatik %80 errepidez izaten da, %17 itsasontzi eta %3 baino ez trenbidez (hegazkinez oso salgai gutxi garraiatzen da). Bestalde, EAE barruan mugitzen diren salgaien %99 errepidez egiten da. Lekualdatzeen jatorri eta norakoei dagokienez, %27 barnekoak dira, %59k jatorria edo norakoa du EAEn eta

%14 igaro besterik ez da egiten. Errepidearen ehunekoa 1995 eta 2001 artean 5 puntu igo da, itsasontziak 4 inguru galdu du eta trenbideak 1.

Garraiatutako salgai bolumena %39 hazi da 1995etik, urteko %5,6. Gainera, trenbidea urteko %1 eta itsasoko garraioa %2 hazi badira ere, errepideko garraioa urteko %7 hazi da. Bestela adierazita, hazkunde tasa hauei eutsiz gero, errepidez garraiatutako salgaien kopurua bikoiztu egingo litza-teke hamar urterik behin.

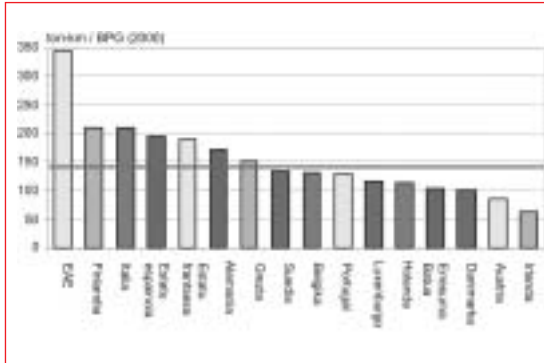
Beste alde batetik, badu garrantzia zera nabarmentzeak, bidaiak gero eta luzeagoak direla eta ibilgailuak gero eta zamatuago doazela. EAEko errepideetan gehien garraiatzen diren produktuak siderurgikoak, burdinazko mineralak, petrolioaren eratorriak eta eraikuntzarako materialak dira

Garraioaren ekonomian adituak direnek uste dute ekonomia aurreratuan garraioak duen garrantzia gainontzeko jarduera arlo-etarako eraginkortasunean datzala, nazioaren errentaren hazkundeari dakarkionean baino.

EAEko instituzioek onartu nahi ez duten ideia hau hurrengo grafikoan islatzen da. Bertan ikusten da salgaien garraio intentsitate handiena duten EBko estatuak ez direla merkataritza-multzo berean hazkunde tasarik altuenak dituztenak.



13. grafikoa. Garraioa eta ekonomia: garraioa al da ekonomiaren motorra?



2.2.3. Aurreikuspenak

*** Egitasmo erraldoiekiko joera:**

Euskal Herrian etorkizunean garraioak izango duen egoera zehatz-mehatz aurreikustea zaila den arren, egun ezartzen ari diren neurrietan oinarrituta posible da epe ertain eta luzerako joerak aztertzea. Zentzu honetan, zera ikusten da, Euskal Herriko administrazioek oraindik ere eusten dietela garraioaren arazoak konponduko ez dituzten egitura erraldoien ereduari: autopistak handitu erre berriekin (A63 eta A8 autopistetan), aholkularitza enpresen eta eraikitzaileen interesek elikatutako errepide berriak eraikitzeko egitasmoak (Iruñea eta A64 arteko 2x2 autobia, Bilbo Handiko

Supersur delakoa, Donostiako bigarren saihesbidea, Eibar-Gasteiz bukatu, etab.), Pasaiaiko kanpoaldeko portua handitu eta AHT egitasmoa Euskal Herria osoan. Eta, gainera, dituen kostu ekonomikoak dituzenez, politika honek kaltetu egiten ditu garraio soziala hobetzeko azpiegituretako inbertsioak, beharrezkoak direnak: trenbide konbentzionala, FEVE sarea edo Euskotren.

*** Petrolioaren salneurria:**

Etorkizuneko edozein egoeratan kontuan hartu beharreko beste faktore garrantzitsu bat petrolioaren salneurria da, baita euskal garraio sistemak erregai honekiko duen menpekotasun itzela. Zenbait adituk uste du 2006an edo 2007an helduko dela munduko petrolio ateratzearen sabaia. Horrek petrolio gordinaren munduko eskaintza eta eskariaren arteko etengabeko orekarik eza ekarriko luke eta ondorioz erregai hau gero eta gehiago garestitzea.

Testuinguru honetan garrantzitsua da azpimarratzea garraioari lotutako energia-gastua esponentzialki igotzen dela bere abiadurarekin; hortaz, AHT bezalako egitasmoak ingurumenari begira iraunkorrak eta sozio-ekonomikoki eraginkorrak ez diren garraioaren alde ari dira egiten argi eta garbi.



*** Trafiko gehiago:**

Azpiegitura berriek, era iragankorreen bada ere, zirkulazio baldintzak hobetzen dituztenez, trafiko pribatua areagotzea sus-tatzen dute, beste garraio bideen eta errepideen zenbait erabiltzaile erakartzen dituzte eta bestela egingo ez ziratekeen joan-etorriak mesedetzen dituzte. Horrela, trafiko-a berriro ere pilatu egiten da eta azpiegitura berriak eraiki beharra argudiatzen da, garraio azpiegituren sorgin-gurpila elikatuz eta konponbideari atea itxiz.



2.2.4. Ondorioak

Arestiko diagnostikotik Euskal herriko garraio politikarako hainbat konklusio interresgarri ondorioztatzen dira:

- Pertsona eta salgaien garraioa errepidearen morroi da Euskal Herrian. Horrek

eragin sozialak eta ekonomiko larriak eta gero eta handiagoak ditu, baita ingurumenean ere.

- Pertsonen mugimendu gehiena mugikortasun behartu deritzonari dagokio, lanari eta ikasketei hain zuzen.
- Eguneroko ia mugimendu guztiak eskualde barrukoak dira Euskal Herrian.
- Pertsonen mugikortasuna handitu egiten da urtero eta errepideak hartzen du batez ere, garraio publikoaren sare zabala dagoenean izan ezik.
- Errepidea, eraginkortasun aldetik garraio biderik kaxkarrena, salgaien garraioan ere nagusi da eta duen kuotak urtero egiten du gora.
- Euskal administrazioen egungo politikak ibilgailu pribatuaren menpekotasun handiagora garamatza, bai errepideetan inbertitzen denagatik, bai garraio publikoaren alde benetan egiten ez delako, bai AHT eraikitzeak errepideari bidaia gutxi kenduko liokeelako. Honi etorkizunean petrolio gordinaren prezioak gora egitea litekeena dela gehitzen badiogu, obrak garestitzeak are gehiago mugatuko luke euskal instituzioen finantza-ahalmena.

Euskal Herriko egungo zein etorkizuneko garraioaren irudiek errepidean oinarrituta-



ko oraingo mugikortasun eredua berriz pentsarazten dute, baita garraio sistemaren egungo hedapena sortzen duten kausak aztertzer behartu ere. Argi dago garraio sistema eratzeko moduak erabakitzen duela hein handi batean joan-etorriak nola egin. Hortaz, euskal instituzioen egungo garraio politikak bultzatzen du egungo errepideko garraioaren garrantzia.

Baina gainera, garraioaz gain, beharrezkoa da mugikortasunari zeharo eragiten dioten bestelako faktoreak ere aintzat hartzea: hirigintza-planifikazioa, lurraldearen antolamendua, zerga-politika, etab. Esate baterako, etxebizitza, ekoizpen-gune, aisialdi eta merkataritza-gune, ikastetxeak eta abar sakabanatuta eratzeko hirigintza prozesuek ibilgailu pribatuan egindako joan-etorriak ugaritzen dituzte, baita bidaia luzeagoak eragin ere.

Honengatik guztiatik, garraio sistema iraunkorra diseinatzeak esparru zabalagoa

eskatzen du, mugikortasunaren ikuspen osoa, integrala eta hainbat diziplina hartzen duena. Egungo gorpil zoroa eteteko beharrezkoa da bestelako garapen eredu alternatiboaren alde egitea, hurbileko merkataritza- eta ekonomia-harremanak bultzatuko dituen, lurraldea era egokian planifikatzearen aldekoa, joan-etorrien beharra txikiagotu eta mugikortasun eskaria murriztuko duena, ibilgailu pribatuari murrizketak ezarriz eta aldi berean oinezkoen guneak, txirrindulazko joan-etorriak eta garrio publikoa mesedetuz. Ekonomia zein ingurumenari begira, baita arlo sozialari ere, garraio bide eraginkorragoaren aldeko eredua, salgaien zein jendearen mugikortasunaren zati handia hartzeko gai dena. Euskal lurraldearen beharretara egokitutako trenbide publiko eta modernoak bultzatuko duen eredua. Ondorioz, egungo AHT egitasmoarekin zerikusirik ez duen trenbidea.



3. EUSKAL HERRIKO ETORKIZUNEN GARRAIO-SAREARI BEGIRAKO IRIZPIDEAK

3.1. Parte-hartzea

Garraio proposamen orok tartean dauden alderdien arteko adostasunaren emaitza izan behar du. Horrek gizarteko mugimenduek benetan eta modu eraginkorrean parte-hartzea ahalbide-tzeko jarrera eta egikeretan aldaketa zorrotza eskatzen du. Trenbide Sozialerako Sarearen lehen proposamena Euskal Herriko garraioaren etorkizunaren diseinu-prozesua abiarazteko lanmahaiak eratzea da. Berauek, egungo egoeratik abiatuta, ez lukete dagoen egitasmorik behin-betikotzat joko. Prozesu honek garraio sistemaren arazoak gaineko adostasunetik abiatu behar du, ostean konponbideak definitzeko. Oinarrizko gakoak da eragile sozial, sindikal eta politikoen, baita Euskal Herriko administrazio guztiek ere, esku-hartzea

3.2. Esparru teknikoa

- **Konponbide integratuak.** Edozein garraio proposamenak garraio bide guztiak hartu behar ditu barne eta lurraldearen egituraketa eta antolamendu politika globalaren markoaren parte izan.

Politika hori mugikortasuna murrizteari begira jarri behar da, hiri konpaktu eta integratuen ereduak sustatuz, honek mesedetzen baitu zerbitzuak, merkataritza-banaketa eta aisialdi-guneak herri eta auzoetan deszentralizatuta egotea.

- **Etengabeko hobekuntza.** Heroien filosofia (arazo guztiak konponduko omen dituen azpiegitura erraldoia) ordeztu behar da, denbora-mugarik gabeko etengabeko hobekuntzaren aldeko filosofia hartuz.
- **Abiadura egokia.** Ahalik eta abiadura handienaren atzetik ibiltzeko filosofiak bide eman behar dio garatu beharreko funtzioen arabera abiadura egokiaren filosofiari. Horrela, garraioan abiadura orokorrean murriztea irizpide argia da, ingurumen-mugak, sozialak eta ekonomikoak ezartzeko. Premiazkoa da irizpide hau errepideekin erabiltzea. Halaber, neurri estrukturalagoak hartu beharra dago, adibidez autoen ekoizpenean esku-hartu abiadura ahalmena mugatzeko.
- **Funtzio-aniztasuna.** Arazoak konponbide gisa, espezializazioaren filosofiak bide eman behar dio funtzio-aniztasunaren filosofiari.
- **Salgai eta bidaiarien garraioa errepidetik trenbiderako beharrezko**



trasbase erabakigarria gauzatzeko gaitasun potentziala.

- Europako beste lurraldeekin **modu eraginkorren lotzeko ahalmena**, salgai zein bidaiariei dagokienez.

3.3. Esparru politikoa

- Edozein garraio-politikak Euskal Herriko lurralde osoa hartu behar du, hala diseinuaren ikuspuntutik, nola etorkizuneko kudeaketari begira, gizartearen beharrei erantzuteko garapen irakunkorrerako politikan oinarrituz
- Horretarako, Europar Batasuneko gairontzeko Estatuak dituzten ahalmen berberak eduki behar dira, gure beharren araberrako geure garraio eredua diseinatu ahal izateko eta aldi berean berau osotasunean kudeatzeko xedea eduki ahal izateko.
- Euskal administrazioen esku-hartzea garraio azpiegituren diseinu integralean, intermodalitatea bultzatuz eta garraio-bide sozialenak eta ekonomikoenak indartzearen alde eginez, esaterako trenbide publiko eta funtzionalari.

3.4. Irizpide sozialak

Etorkizuneko edozein garraio-sarek euskal gizarte osoa mesedetzeko zenbait irizpide sozial zian behar ditu. Horrela, hurrengo

aldeak lehenetsi behar dira modu argi eta eztabaidaезinean:

- **Zerbitzu eta ondasun klasikoekiko eskuragarritasuna**, halabeharrezko irizpidea izanik zerbitzu eta ondasun horien eta erabiltzaileen arteko tartea laburtzea.
- **Mugikortasuna murriztu, oinarrizko zerbitzu eta ondasunak lortzeko gizarteak motordun ibilgailuetan** egin behar dituen bidaien kopuru eta luzeran neurtuta nagusiki.
- **Ekonomia- eta lan-arloko mugikortasuna murriztu.**
- **Salgai zein bidaiarientzako garraio-bideak sozializatu**, beharrezkoak izanez gero ahalik eta mugimendu gehien garraio-bide publiko eta kolektiboetan egin dadin.
- **Intermodalitatea eta aldagarritasuna**, hau da, garraio-bidez aldatzea erraztu ibilgailu pribatuaren erabilera murrizteko, baita saihesteko ere.
- **Garraioa erabiltzeko behar globala murriztu**, dela bidaiarientzako, dela salgaiena.
- **Ingurumenari eta gizarteari begira erasokorrak diren garraio eredu ordez iraunkorrak ezarri.** Zertan da-



- tzan garraio "erasokorra" eta zertan "iraunkorra" erabakitzeak interesdun alderdien artean gaur egun ez dauden eztabaida eta adostasuna eskatzen du.
- **Euskal Herria herri, eskualde eta herrialdeen artean barne egituratu**, dagoeneko zenbatutako bidaiari zein salgaien eskariei irizpide sozial eta iraunkorretan oinarritutako benetako konponbideak ekarriz
 - **Garraiobide azpiegituren edozein osagai edo alde eraiki baino lehen, ingurumenari zein arlo sozialari begira baliogarriak diren garraiobideen sareak hobetu.**
 - **Errenta modu positiboan banatzea dakartzaten inbertsioak lehenetsi**; jende asko edo txiroena mesedetzen duena alegia..
 - **Gizarteko sektore guztiek garraioa erabili ahal izateko salneurriak merketu eta hobariak ezarri.**
 - **Garraio arloko jarduera oro** (eskatzen den oinarritzko planifikaziotik hasita, garraio sarean egiten den uneko jarduerarik txikienera) **hainbat azterketatan oinarritu**: aurrekontu, mugikortasun, eragin sozial, ekonomia, ingurumen, nekazaritza eta lan arloenak, etab. Azterketa horiek behar bestekoak izan

behar dira jarraipen zein proposamen eta praktikaren arteko kontrastea ahalbidetzeko, guztia erantzukizun legedi berriaren barruan; hiritarren kontrolera zabalik legokeen emaitza eta aurreikuspenen arteko desfaserik egonez gero jardutea ahalbidetuko lukeen erantzukizun legedian, hain zuzen.

- Beharrezkoa ez den mugikortasunaren eragin kaltegarriari buruzko behar besteko **sentsibilizazio kanpaina egin.**
- **Garraio azpiegituren alorrean** erabiltzen diren egungo alde bakarreko politikak, **anbiguoak, ilunak, manipulatzaileak, politika-marketinekoak eta desinformatzaileak errotik eta guztiz aldatu.**

3.5. Ingurumen irizpideak

Euskal Herriko etorkizuneko garraio sareak, iraunkorra eta ingurunerako egokia izateko zenbait ingurumen irizpide bete beharko ditu:

- Lurraldean dituen eraginak minimizatu:
 - a) Azpiegitura elementuak hobetu zaharrak eraikitzea ekiditeko. Berriak beste alternatibarik ez dagoenean baino ez eraiki eta beti dokumentu honetan jasotako irizpideak ere kon-tuan hartuta.



- b) Nekazaritzako lurretan eta urbanizaezinetan dauden garraio azpiegiturek edo egitasmok eragin litzakeen inpaktuak minimizatu
 - c) Euskal paisaiaren egitura-elementu orotan (iturburu, akuifero, heskai eta bestelako egurrezko elementu, baso eta naturako ekosisteman) egun dagoen edozein azpiegiturak edo egitasmoren inpaktuak minimizatu.
 - d) Biztanleen bizi-kalitatean dagoen azpiegitura edo egitasmoren inpaktuak minimizatu (zarata, paisaiaren narriadura...)
- Minimizatu inpaktuak ingurumeneko bestelako elementuetan: fauna, basaflo-ra, uraren kalitate, akuifero, aire eta abarreak.
 - Ingurumen eraginen (eraikitzeke zein funtzionamendurako natura baliabideen erabilera, energia-eraginkortasuna, kutsadura akustikoa, uraren, lurzorua-ren, paisaiaren eta biologiaren kutsadura) garraio era eta ereduaren kontrasterako gonbarazio-koadroa eginda, horretan oinarritu etorkizuneko garraio ereduak.
 - Garraio era eta eredu inpaktugileak baztertu.
 - Garraio sistemak ingurumenean eragindako kalteen etengabeko zaintza egin, emaitzen arabera doitzen joateko.
 - Garraio arloko planifikazio orotan Euskal Herriko edozein administrazio erakundek sinatutako nazioarteko itunak aintzat hartu eta bete (Kyotoko Protokoloa, Biodibertsitate Ituna...). Halaber, itun horiek praktikan jartzeko lekuko mekanismoak ezarri.
 - Aurreikus daitekeen energia-iturrien etorkizuna aintzat hartu euskal biztanleriaren garraiobideak moldatzen joateko, baita Euskal Herriko etorkizuneko garraio eredu egingarriaren lerro nagusiak ere. Energiari begira eredu eraginkorrenak hobetsi eta ingurumen aldetik iraunkortasun parametroetara doitu abiadurak.

3.6. Ekonomia-irizpideak

Behar den foroetan presionatu garraioa batez ere irabazteko asmodun jarduera izan ez dadin, pertsona, komunitate edo herri gisa moldatzeko ezinbestekotzat jotzen diren zenbait ondasun, zerbitzu eta jarduerak eskura izateko behar soziala baizik. Horrela, garrantzitsua da honako hauek kontuan hartzea:



- Etorkizuneko garraio eredurako irizpide ekonomikoek bat etorri behar dute, adostasunaren bidez, behar sozialekin.
 - Halaber, dena delako garraio proposamenaren eragin ekonomiko negatibo eta positibotzat zer hartzen den adostu behar da, bai garraioaren planifikazio orokorrean, bai uneko edozein lanetan. Frogatu gabetzat hartzen da, baita baztertua ere, zenbat eta diru gehiago inbertitu garraioan orduan eta aberastasan ekonomiko handiagoa lortuko dela dioen teoria. Hartzekotan, garraioaren eragin ekonomiko negatiboa neurtzeko irizpideen adibide gisa honakoak hartu behar dira:
 - a) Zeintzuk gastu sozial finantzatzeari uzten zaion azpiegituretan inbertitzeko bideratzen denean diru publikoa (aukera-kostuak). Era berean, zeintzuk azpiegitura sozialetara ez den bideratzen diru publikoa egitasmo erraldoi bakoitzeko.
 - b) Lurraldean diren jarduera ekonomikoetan edozein garraio azpiegitura egiteko lan berrien ekonomia-eraginak, dela lanpostuak eta lanerako lurralde-oinarria kentzeagatik, dela merkatura egungo eskuragarritasuna kendu edo kaltetzeagatik...
 - c) Kontsumoa eta ekoizpenaren arteko ekonomia-jarduera egoki egituratzen ez duen edozein garraio planen eragin ekonomikoak, beharrezko zerbitzu eta ondasunen ekoizpen eta kontsumo arduratsuaren testuinguru logikoan. Horrek kontsumo gunetik hurbilago ekoiztea eskatzen du, hobe dimentsionatu eta egokituriko ekoizpen-unitateekin, geure elikagai eta ekoizpenekin askiago izateko lanean.
- Garraioaren ekonomia-eragin onuragarririk neurtzeko irizpideen adibide gisa honakoak hartu behar dira kontuan:
- a) Ondasun eta zerbitzuen lekuko merkatuak eskuragarriago izan, horrela garraio kostuak murriztuz.
 - b) Garraio eredu eta era eutsiezinetatik iraunkorretara eraman sarrera ekonomikoak.
 - c) Ingurumen-inpaktuak eta sozialak minimizatu eta beraz, kanpo-kostuen eragin ekonomiko negatiboak, arlo publikoak zuzentzea bere gain hartu ohi dituen horiek.
 - d) Azpiegitura berriek ekartzen dituzten ingurumen-eraginak eta sozialak "Aurrerapenaren kostutzat" hartzearen atzean dagoen filosofia eraginak mini-



TRENBIDE SOZIALERAKO SAREA

mizatzearen filosofiak ordeztu behar du. Lehen filosofia hori garraio iraunkorraren aldeko diskurtso ofizialarekin kontraesan argian dago.

- e) Obrak egitearen kostua minimizatu, betebeharreko funtzioekin uztargarri eginez. "Zenbat eta inbertsio handia-

goa izan, orduan eta hobe" filosofia alboratu eta kostu-eraginkortasun filosofia hartu behar da. Honek zerbitzu/gastua ratioa maximizatzea bilatu behar du, betiere gizarteari, ingurumeneri eta energiari begirako esanahiarekin.



4. AHT IRIZPIDE HAUEN TESTUINGURUAN

4.1. AHTk ez dakar "aurrerapena"

AHT sustatzen duten interesek ongizate eta gainbeheraren arteko marra zatitzailea ezarriko duela argudiatzen dute, baina eskura dauden datu eta esperientzien analisiak pentsarazten du ezarriko litzatekeen marra bakarra honakoa litzatekeela, baliabideak xahutuko lituzkeen trenbidea garatzeko ereduaren eta trenbidearen garapen iraunkorrerako benetako ereduaren artekoa. AHT gauzatuko balitz argi ikusiko litzatekeen "aurrerapen" bakarra enpresa batzuen irabazien kontuan legoke, betoi edo hormigoia enpresetan adibidez. Esaterako, frantses estatuari abiadura handiko tren ereduak izugarritzko kostua ekarri dio, sozioekonomia, ingurumen zein energia arloetan.

4.2. AHTk urrundu egiten ditu gizaki, herri eta eskualdeak

Modernotasuna eta abiadura handia elkartzea okerrekoa da. AHT egitasmoarekin euskal hiriburuetakoz biztanleek hiriburuen arteko joan-etorrietan minutu batzuk baino ez lituzkete irabaziko, baina lurraldearen barnealdea urrunduago legoke, ez bailuke izango bere komunikazioetan inberti-

tzeko diru-partidarik. Arestian adierazi bezala, egun mugikortasun eskaririk handiena eskualdeen barnekoa da. Hortaz, AHTrako diru publikoaren izugarritzko inbertsioak soilik ekarriko luke eguneko balizko joan-etorrien %1ek baino gutxiagok 20 minutu inguru irabaztea, hiriburuen arteko bidaiek ehuneko hori dute eta.

4.3. AHTk konponezinezko ingurumen-kalte izugarria eragiten du

AHT eraikitzeak Euskal Herriko historiako ingurumenerako egitasmorik kaltegarriena tarikoa lekarke. Ingurumen-eraginaren artean hurrengoak nabarmen daitezke: milioika m³ lur erauztea, bertoko ekosistemak erasotzea (hariztiak, pagadiak, etab.), lurzoruen erosioa, nekazal lurra galtzea, bio-niztasuna galtzea, eraldaketak hidrologian, zarata, etab. Eragin hauetariko ez dago neurri zuzentzaileak ezartzerik. Eta hau guztia ingurumena gutxiago kaltetzen duten bestelako trenbide eta garraio ereduak egon badaudelarik. Iraunkortasunerako bideak ahal den heinean egungo trenbide sarea baliatu behar du, ingurumena eta lurzoru gutxiago hartu eta artifizialtzeko asmoz. Bide horrek, era berean, mugitzeko ezinbesteko beharrei erantzun behar die, baita errepideko joan-etorriak gutxitzeko ekarri ere. AHTk ez du eskakizun haue tariko bakarra betetzen.



4.4. AHTk interes sozialeko inbertsioetatik dirutza desbideratzea dakar

Eskatzen duen ahalegin ekonomiko itzela-gatik, AHTn inbertitzen bada, joera sozialeko trenbide egitasmoek fintziazio arazo larriak izango dituzte. Aldi berean, EAEko Jaurilaritzak ez du AHT eraikitzekeko prozesuko aurrekontu desbideraketak aurreikusteko bideragarritasun planik. Desbideratze horiek %60ra ere hel daitezke tuneletan baino ez. Gainera, ez da ezer esaten gai honi buruz: nork hartuko ditu bere gain aurrekontu desbideratze horiek, gertatzen badira? Halaber, azpimarratzekoa da ez dela ezer esaten bidaiaria-txartelaren salneurriaz, ezta trenbide horren mantenu kosteen finantziazioari buruz.

4.5. Ez dago salgaiarik garraiatzen duen abiadura handiko trenik

AHT egitasmoa bidaiariak garraiatzeko egina dago. Hala ere, administrazioak kontziente dira ezin dutela ahaztu salgaiak direla arazo nagusia eta sartu beharra dagoela. Baina, AHTri dagokionez, paketez baino ez dira aritzen, nahiz eta Euskal Herrian garraiatzen diren salgai gehienak astunak diren alde batetik (bobinak, laboreak, autoak, egurra...) eta salgai arriskutsuak bestetik. AHT egitasmoak ez du salgai hauek trenbidez garraia-tzea aurriztatu.

4.6. AHTk oztopoak jartzeaz gain, ez lituzke konponduko garraioaren arazoak

AHTk errepidetik atera lezakeen trafikoa-ri buruz administrazioek ematen dituzten datuak, partzialak eta eztabaidagarriak izateaz gain, euskal errepideetan egunero ibiltzen diren kamioi eta autoen %1 baino gutxiago kenduko lukeela esan nahi dute. Bestela esanda, ez da gai izango urtebetean Irungo mugarako aurreikusten den kamioi ugaritzearen %10 ere kenduko. Aurrikuspena Irungo mugan egungo 11.000 kamioi-etatik 2009ko 16.000ra igarotzea da.

Gainera, AHTk errepideetan ilada gutxiago egotea ekarriko balu, ez da ulertzen errepide berrien egitasmoen beharra, adibidez Supersur, A-63 eta A-1 eraikitzea edo A-8 handitzea.

4.7. AHT gisako egitasmoek eragiten duten hipermobilitateak ekonomia kaltzen du

Garraio eta ekonomiaren arteko erlazioa BPGari dakarkionean baino, beste jarduerar-aroetarako duen eraginkortasunean datza. Ondorioz, garraioaren etengabeko hazkunda eteteak ekonomia mesedetu dezake (dagoen ekonomia-eredua zalantzan jarri gabe planteatzen dena). Bestela esanda, bada gairidituz gero ekonomiarako kaltega-



rria den mugikortasun muga. Kalte horiek ingurumen eta gizarteari ere eragiten diote. AHTk ez du trafikoa murriztuko eta, beraz, ez du muga hori gainditzea saihestuko. Gaur egun garraioak euskal BPGari %7ko ekarpena egiten badio ere, berorren %9an baloratutako kanpo-kostuak eragiten ditu. AHT egitasmoak ingurumen, energia eta gizarteari begira errentagarritasun negatiboa du, ustiapen komertzial defizitariora izango du eta errentaren birbanatzean atzerako eragina. Izan ere, langileek ordainduko duten arren, gizarte-klase ahal-tsuenek izango dute erabiltzeko joera.

4.8. Tren sozialak

lanpostu gehiago eta hobeak sortu eta mantenduko ditu

AHT igarotzen den tokietan landa-lanpostuak eta hiri-inguru-koak desagertarazten dira. Hala ere, bideragarritasun planik ez duten arren, sortuko diren lanpostu kopurua dakitela diote sustatzaileek. Egitasmoa bideragarria ez bada lanpostu horiek duten etorkizunaz ez diote ezer. Trenbide sozialaren aldeko apustuak, ordea, geltoki eta geldiene gehiago ekarriko ditu, eta beraz, zerbitzu, errentagarritasun sozial eta lanpostu gehiago.

4.9. Beharrezkoa ez den mugikortasuna murriztea da energia aurrezteko erarik onena

AHTk garraioaren emisio kutsakorren etorkizuneko hazkundea ez mugatzeaz gain, Euskal Herriak Kyotoko Protokoloa betetzea behin-betiko eragotziko du. Trenbide konbentzionalak baino sei aldiz energia gehiago kontsumitzen duenez, mugimendu bakoitzeko energia aurreztu baino, biderkatu egiten du. Garraio arloan energia aurrezteko erarik onena mugimenduak saihestea eta ez sustatzea da.

4.10. Hiritarrek ez dute ezagutzen AHT egitasmoa

- Instituzioen datuen arabera, hiritarren erdiak baino gutxiagok daki zertan datzan AHT eta, hala eta guztiz ere, egitasmoa justifikatzen saiatzen dira, biztanle gehienak egitearen alde daudela baieztatuz.
- Egitasmoaz informatzeko izan behar zuenaren ordezkari aldeko publizitate kanpaina izan da. Aldi berean, AHTren aurkako eta bestelako trenbide ereduaren aldeko elkarte eta pertsonen ukatu egiten zaizkie esku-hartze sozialerako bideak eta guneak komunikabide publikoetan.



TRENBIDE SOZIALERAKO SAREA

- Hiritarrek nahi duten bidaia-txartelaren batez besteko salneurria 10 euro den arren, RENFEren abiadura handiko trenetarako prezioen politikaren arabera Bilbo eta Donostia artekoa 18 euro ingurukoa litzateke. Horrek zera esan nahi du, euskal biztanleria ez dagoela prest txartelaren benetako prezioa ordaintzeko. Administrazioak gaur egun ez daki zenbat balioko duen bidaia-txartelak, kudeatuko duen antolatzailearen menpe egongo baita. Beraz, benetako erabilera jakin barik eraiki nahi da egitasmo hau.
- Horrela, AHTk ezin izango ditu bete benetako mugikortasun beharrak.



5. EUSKAL HERRIKO ERREALITATEARI BEGIRAKO TRENBIDE ESTRATEGIA ALTERNATIBA EGOKIAREN AURRERAPENA

Atal honetan Euskal Herriko beharretara egokituko den trenbidearen gaineko estrategia zehatza izan daitekeenaren oinarritzko ardatzak garatzen dira. Gure herriak dituen behar horiek egindako analisitik datoz, aurretik garatutako ingurumen irizpide, sozial eta ekonomikoetan oinarritutako analisisan hain zuzen.

5.1. Intermodalitatea bultzatu

Dauden errepide eta trenbide sareek, portu eta aireportuek pentsarazten dute Euskal Herria garraiobideak uztartuz egituratu beharra dagoela, egungo azpiegituren batuketa hartuta abiapuntutzat eta biztanleriaren behar sozialen testuinguruan.

5.2. Trenbidearen alde egin

Zenbait garraiobide (hegazkin, errepide, itsaso eta ibaikoak, trenbidea) aztertuta, ondorio ekonomikoen, ingurumen eraginaren eta errentagarritasun sozialaren analisiak pentsarazten du azkena hobetsi beharra dagoela, trenbidea alegia. Natura errespetatzeko eta ekoizpen eredu orekatu, bidezko eta ekologikoaren ikuspegitik, trenbi-

deak gainontzeko garraiobideen aldean trenbideak abantaila argiak dauzka: energia kontsumoa, kutsadura, lurzoruaren okupazioa, segurtasuna eta garraioaren meta-keta. Horregatik, garraio eredu idealean, oinarritzko sare nagusia trenbideak eratu beharko luke eta horretara atxiki beste garraiobideak. Dokumentu honetan guztian argi geratu den bezala, funtzio hau ezin dute trenbide eredu guztiek bete.

5.2.1. Dauden trenbide sareak ahalik eta gehien aprobetxatu

Nekazaritzari eta ingurumenari begirako arrazoiengatik, dauden sareak ahalik eta gehien aprobetxatzea proposatzen da, azpiegiturak beharrik gabe biderkatzea saihesteko asmoz, baita lurraldean eragingo lituzkeen kalteak ere. Dauden sareak baliatzeak arrazoi ekonomikoak ere baditu. Izan ere, planteamendu alternatiboek mugatu beharra dute etengabe dirua xahutzea: azpiegiturak ordezkatzeko behin eta berriro egiten diren inbertsioek dirua etengabe xahutzea baitakarte. Ordezkatze horien jatorria, gizartearen beharrezko eskaria baino, finantza-interesak dira.

5.2.2. Ahalik eta ingurumen-inpakturik txikiena

Trenbidea zeharo berritzeak ingurumen eragina duela jakinik, ahalik eta txikiena izan beharko luke.



5.2.3. Inbertsioen ahalik eta arrazionaltasunik handiena gizarteari begira

Behar sozial atzeraezineei aurre egitea eragotziko duen proportziotik kanpoko inbertsio ahaleginak ekidinez.

5.2.4. Euskal Herria gizartearen mesederako barne-egituratzen lagundu

Trenbideak hiriburuak lotzea baino zerbait gehiago ekarri behar du. Eskuragarritasuna eta herri, eskualde eta herrialdeen arteko komunikazioa sustatu behar ditu, lurralde osoaren integrazio, ekonomiko eta soziala lor dadin baita lurraldearena berarena ere.

5.2.5. Europa mailako komunikabideekiko eskuragarritasuna

Iriskortasuna erraztu behar da, Europako iparralderantz zein hegoalderantz, kanpoaldearekiko komunikazio ona bilatuz, baina betiere mugikortasuna benetako behar sozialen arabera kontrolatzea izanik gakoa.

5.2.6. Trenbidea kudeatzeko Euskal Herri osorako enpresa publiko bakarra sortzea

Lehen urratsa izanik instituzioen arteko koordinazioa, garraiobideak orokorrean eta

publikoa bereziki planifikatu, koordinatu eta kudeatuko dituen Enpresa Publiko bakarrerako beharrezko urratsa. Ikuspegi intermodalarekin jardungo du enpresa honek. Lurraldearen zatiketak eta trenbide zerbitzua kudeatzen zenbait enpresa aritzeak (SNCF, RENFE, Eusko Trenbideak, FEVE), gehienak egoitza Paris eta Madrilen eta hango botereen menpe izanik, zerbitzu publikoa behar bezala planifikatzea zeharo zailtzen du. Beraz, premiazkoa da trenbidearen kudeaketarako Euskal Erakunde Publikorantz joatea.

5.2.7. Trenbide sare-maila ugaria eta funtzioaniztuna

Aurreko premisak aintzat hartuta, etorkizuneko trenbide sareak hurrengo ezaugarriak izan beharko lituzke:

- a) Euskal Herria barne mailan lotzeko oinarrizko sarea eta, aldi berean, Europako beste eremuekin eta gai-nontzeko garraio azpiegiturekin (autobia/autopista, portu eta aireportuekin) erraz komunikatzeko balioko duena.
- b) Funtzioanizta, intermodala eta interoperatiboa, trenbide sarea eta, azken batean, garraio sistema osoak zerbitzu hobezina (eraginkorra eta malgua) eskaintzeko asmoz.



Hauxe da aintzat hartu behar diren kontuen artean garrantzitsuenetarikoa. Ondorioz, eta egungo egoera ikusita, ondoren garatuak edo baztertuak izan daitezten, euskal trenbide sareak hurrengo egitasmoak kontuan hartzea eta eztabaidatzea eskatzen du:

- Bilbo eta Gasteiz arteko lotura ia berria, Bilboko Portuarekin eta Forondako aireportuarekin lotuta, baina hiriburu bien arteko bidaiari zein ondasunen bestelako garraiobide publikoarekin alderatu beharra dagoena. Konparazio horretan agronomia, ingurumen eta sozio-ekonomiari begiratu behar zaie, aldekoak eta kontrakoak aztertuz, esaterako autobus zerbitzu hobearekin, etab.
- Gasteiz-Baiona linea modernizatu zati berriekin, parametro modernoekin orografia-heziak gainditzeko eta eraikinen dentsitate altuagatik lortzea zaila denean lortu ahal izateko.
- Altsasu-Kastejon tartea berritu, Altsasulruña zabal-tzea barne harturik.
- Baiona-Donibane Garazi linea berritu, gaur egun gu-txiegia erabilita eta erdi utzita dagoena.
- Bilbo-Donostia linea berritu, abiadura egokia lortzeko lurraldeari ondoen egokitzen zaionez zabalera mantenduz. Honek Eusko Trenen egungo estrategia

alboratu eta linea osoa etengabe hobetzea ekarriko luke. Gaur egun duen estrategia hirigune biak, mutur biak alegia, berritzean datza batez ere.

Bigarren mailako sareari dagokionez, gehiena egiteke dago, beharrezkoa izanik:

- Dauden linea apurrak berritzea.
- Abandonatutako linea batzuk berreskuratzea.
- Linea berriak eraikitzea aztertzea, dokumentu honen premisa eta irizpideekin uztargarria den sarea osatu arte. Esan bezala, premisa eta irizpideen artean dira intermodalitatea, ingurumen-eragina minimizatzea, mugikortasuna murriztea eta ibilgailu pribatu eta errepidearen ordeztrena bultzatzea.

5.2.8. Trenbidea lehenetsiko duen garraio azpiegiturak finantzatzeko politika

Garraio azpiegituretarako inbertsioak ezaugarri sozialeko trenbidea lehenetsi behar du, aldi berean ibilgailu pribatuaren eta errepideko garraioa geldotuz. Hala eta guztiz, berriro ere, lurralde zatiketak eta eskumenik ezak Euskal Herriaren beharren araberrako trenbide politika antolatzea zailtzen du. Dena dela, beharrezkoa da bereiztea sarearen gainontzekotik oinarriko sarearen frantses estatuko SNCFren tartea eta espainol estatuaren RENFErena.



Oinarrizko sareko SNCF eta RENFEren tar-teak Europar Batasunaren lehentasunezko egitasmo dira. Horrek EB-k %10 finantzaztea dakar. EB-k ez du ibilbiderik zehazten, lotura orokorrak baizik. Gainera, hemen proposatzen den trenbide eredia bat letorkeenez frantses eta espainol estatuen beharrek, ez legoke arazorik Baiona-Altsasu-Gasteiz eta Baiona-Altsasu-Iruñea-Kastejon bideak berritzeko. Honela egitasmoa mugaz haraindiko egungo markoaren arabera gauzatuko litzateke, %20ko dirulaguntza jasoz. Gainontzekoa, Euskal Herriko administrazioek azpiegituren eskumen osoa izan arte, estatu bien aurrekontuek finantzatzeko lukete hein handi batean edo guztiz.

Egungo eskumen egoeran, FEVEren lineak hobetzea eta euskal lurraldetik igarotzen den SNCFren gainontzeko tar-tea estatu biek hartu beharko lukete. EAEn menpe dagoen sarea finantzatzeari dagokionez, arazo garrantzitsu bi daude: diru baliabiderik eza eta EAEnko Jaurlaritza eta Foru Aldundien arteko eskumen banaketa. EAEnko instituzioak zenbait egitasmok hipotekatuta daude: 1999-2010 Errepide Plan Orokorrak, handituz doan metaketa konpontzeko ahalgin desegokian Foru Aldundiek etengabe gehitzen dituzten egitasmok eta bestelako garraio azpiegiturak, Pasaiako kanpo-portuak kasu. Garaio arloan dagoen eskumen banaketak labur esanda zera dakar, EAEnko

Jaurlaritza trenbideaz arduratzea eta Foru Aldundiak errepideez. Foru Aldundien inbertsio ahalmen handia kontuan hartuta, eskumen banaketa horrek errepideak izatea lehentasun nagusia dakar. Egoera hau aldatzeko gaitasunik ez dagoen artean, EAEnko trenbidea beti izango da garraio sistemaren anaia txikia.

Atal honetan proposatutako trenbide plana finantzatu ahal izateko beharrezkoa da AHT bezalako egitasmo erraldoietara bideratutako inbertsioak gelditzea eta eskumena duten administrazioen Aurrekontu Orokorren bidez ezaugarri sozialeko trenbidera bideratzea.

Aldi berean, zerga-politika aldatzeko zenbait neurri aztertu beharra dago, diru iturri gehiago lortzeko, esaterako gasolinen gaineko zergak ezartzea. Kataluniak eta beste erkidego batzuek litroko zentimo batzuetako zerga ezarri dute, nahiz eta batutakoa Osasunerako izango omen den.

5.2.9. Azpiegitura berriak egiten baino gehiago, arreta eta gogoia eskaria kudeatzen jarriko duen garraio politika

Beharrezko garraio bide trasea egiteko, esperientziak erakusten du ez dela nahikoa garraio publikoaren sistema moderno eta osoa izatea; ezinbestekoa da garraio



eskariaren gainean jardutea modu osagarrian. Eskaria kudeatzeko politikak epe laburrean ezartzeko neurriak izan behar dituzte (fiskalak eta erregulatuak adibidez), baita epe luzeak ere: egitura-aldaketak aldatzea helburu dutenak (ekoizpen egitura, lurralde antolamenduarena, hirien antolamenduarena, etab.) eta gizartearen kontzientzia mailakoak (ELGE, 2002). Hain denez zabala ezar daitezkeen politiken politiken zerrenda, ezartzen ari diren garrantzitsuenen arteko batzuk baino ez dira agertuko hemen:

- **Fiskalak:** esate baterako erregai-kontsumoaren arabeko ibilgailuen matrikulazioaren gaineko zergak (kasu batzuetan tarteka, Erresuma Batuan adibidez), CO2 emisioen gainekoak, kutsaduraren gainekoak (Europar Batasuneko lehen 15 estatutik gehienetan); garraio publikoa finantzatzeko enpresa garrantzitsuei jarritako zergak (frantses estatuan), etab. Gogoratu beharra dago Europar Batasunean, Garapen Iraunkorrerako Estrategiaren arabera, politika ofiziala dela garraioaren pertsona eta enpresa erabiltzailek ordaintzen dituzten tarifek barne hartzea garraibide bakoitzarekin lotutako kanpo-kostuak. Irizpide hau Garapen Iraunkorrerako

Euskal Ingurumen Estrategian ere jasota dago.

- **Bidesariak:** bidesariei dagokienez, salatzekoa da Euskal Herriko autopista gehienetan duten funtzioa. Izan ere, eskaria kudeatzeko funtzioa izan behar duen, autopista berriak eraikitzeke etengabeko politika finantzatzeko erabiltzen ari dira. Horrek errepideko garraioa eta ibilbide pribatua bultzatzen du. A-8 adibide argia da, zeren eta nahiz eta EBk debekaturik duen, bere bidesaria SuperSur, Donostialdeko saihesbide berria eta A-8ren ibilbide osoko hirugarren erreia eraikitzeke berme nagusi eta baliabide iturririk garrantzitsuena bihurtu dute. Edonola ere, bidesarien politika eztabaidatu beharra dago, politika integrala nola diseinatu aztertzeko. Politika horren helburuen artean, ibilgailu pribatuaren erabilera mugatzea, salgai eta bidaiariak trenbidera eramaten laguntzea, igarotzen direnentzako sariak ezartzea baloratzea eta bertoko biztanleria zergaduna ekonomikoki birritan zamatzea saihestea. Badira igarotzen diren kamioien gaineko zerga uniformeak (Alemanian eta gutxi barru frantses estatuan) eta kapazitate handiko bideak erabiltzeagatik; bideak metatuta egoteagatik ordutegien eta guneen arabera-



- ko bidesari aldagarriak (Londresen); ibilgailu astunen NOx emisioak murrizteko bidesariak, etab.
- **Arauen ingurukoak:** garraio publiko-rako errei bereziak (Dublinen, Budapest...); kamioiak gauz ibiltzeko debekua (Suitzan); dauden garraio publiko zerbitzuen arabera aparkalekuak mugatzea enpresei (Herbehere-tan), etab.
 - **Estrukturalak:** gero eta gehiago desmaterializatutako ekonomia sustatzeak garraioaren arazoak arinduko lituzke. Horrelako ekonomia da Europar Batasuneko Garapen Iraunkorrerako Estrategiaren lehentasunezko helburua, nahiz eta aitortu behar den desmaterializazioak ahalegin sozial eta politiko itzelak eskatzen dituela. Ez dago, gaur egun egiten den bezala, diskurtsoan geratzerik; eredu kontsumista praktikan geldiaraziko duten mekanismo sozial eta politikoak abiatu behar dira. Hiri konpaktoak sustatzeak ere lagunduko luke, baita berauetan enpresak integratzeak, zerbitzuak, banaketa eta salmenta deszentralizatzeak... ere.
 - **Gizartea kontzientziatzekoak:** Iritzi publikoa proposatutako irizpideen alde egon liteke baldin eta garraioaren ara-

zorik larrienen gaineko informazio kanpainak egingo balira: egungo ereduarekin jarraituz gero izango den ibilgailu metaketa ekidinezina; salgai arriskutsuak nagusiki errepidetik garraiatzeak dituen arriskuak; osasun eta bizi-kalitatean garraioak duen eragin negatibo andana; ume eta zaharren autonomia galera, etab.

5.2.10. Adostasun soziala bilatuko duen erabakiak hartzeko prozesu partehartzailea

Orain arte azpiegitura egitasmo gehienak botere guneetan prestatu dira, ondoren publizitate kanpaina handien bidez biztanleen atxikimendua lortzeko. Hori marketing politikoa da, enpresen marketing manipulazilearen arabera burutua izan dena. Sustatzen diren azpiegiturak garraioaren arazoen behin-betiko konpontzeko eta herriaren etorkizuneko onurarako egokiak direla biztanleriari sinestarazten saiatzen dira.

Hemen proposatzen dugun strategiaren bideragarritasunak, ordea, benetako prozesu partehartzailean du ezinbesteko zutabe. Prozesu horretan tartean dauden eragile guztiek hartu behar dute esku, Euskal Herrian adostasun sozial eta politiko zabala lor dadin. Prozesu honek garraio sistemaren



GARRAIOA EUSKAL HERRIAN

arazoen gaineko adostasunetik hasi behar du, ondoren konponbideak zehazteko, administrazioen elkarlana funtsezkoa izanik. Horrez gain, adostasuna eta parte-hartze

soziala oinarritzko printzipio dira Administrazio hauek bilatzen omen duten garapen iraunkorrerako eredurantz aurrera egiteko.



6. ONDORIO ETA GOMENDIOAK

- Ez dago, gaur egun, Euskal Herriko garraioaren egoeraren instituzioen analisi argi, zehatz, kontrastatu eta dokumentatua; ez herri osorako, ezta dauden administrazio-entitateetarako ere.
- Beraz, Euskal Herriko instituzioek egiten dituzten garraioaren etorkizuneko azpiegitura beharren aurreikuspenak ez daude estatistika oso, fidagarri edo kontrastatuetan oinarrituta.
- Dokumentu honetan eskaintzen diren analisiak mugimendu sozial, sindikal eta politikoen esku diren datuetan oinarriturik daude. Analisi hauekin Euskal Herriko garraioaren benetako egoerari buruzko ahalik eta diagnostikorik errealena egiten saiatu gara, baita egungo egoera larria benetan konponduko duen garraio eta trenbide eredu berria aurkezten ere. Dokumentu honen bidez frogatu nahi da, beranduegi izan aurretik, bestelako garraio eta trenbide ereduaren alde egitea posible eta ezinbestekoa dela; garraioaren egungo arazo larriak benetan konponduko dituen bestelako garraio eta trenbide ereduak.
- Horretarako beharrezkoa da, itxura gordezko diskurtso goratuak baino, borondate politikoa: azpiegitura baten ostean beste bat eraikitzeke egungo lasterketa eroa geldiarazteko, egungo kontsumo ereduak ezbaian jartzeko, egungo kiribilarekin hautsi eta arrazionaltasun eta iraunkortasun sozial, energetiko, ekonomiko eta ekologikorako irizpideak ezarriko dituen garraio eta lurralde antolamenduari ekiteko.
- Halaber, administrazio eta eragile sozial, sindikal eta politikoen arteko etengabeke eztabaida partehartzailea bultzatu beharra dago, sozialki beharrezkotzat jotzen den salgai eta bidaiarien eguneroko mugikortasunari erantzungo liokeen garraio eta trenbide ereduaren inguruko akordiora eramango lukeen eztabaida eta aldi berean egungo arazo larriak konponduko dituenak.
- Bitartean, AHT gelditzea eskatzen da, baita moratoria Euskal Herrian diseinu eta handitze fasean diren beste garraio egitasmo erraldoientzat (A64 eta A8ren hirugarren erreia, Supersur, Donostiako sahiesbidea, A1, Pasaiaiko portua handitzea...), harik eta, AHTren kasuan bezalaxe, beraien inguruko estatistika, eztabaida eta adostasun soziala izan arte.



TRENBIDE SOZIALERAKO SAREA

Trenbide Sozialerako Sarea honako talde hauek osatzen dute gaur egun:

Angiozar Batzarra, Aralar, Batasuna, CGT, EAE-ANV, Eguzki, EHNE, EKA, Ekologistak Martxan, ELA, ESK, Ezker Batua-Berdeak, Gezia Fundazioa, Ezkio-Itsaso Taldea, HIRU,

Kalapie, LAB, Lurra Deialdia, STEE-EILAS eta Zutik-ek.

Trenbide Sozialerako Sareak ateak zabalik dizkie trenbide sarearen eta garrioren inguruan filosofia bera duten bestelako erakundeei. Etorkizuneko sarekiek egin litzaketen ekarpenekin oinarritzko dokumentu hau osatzerik dago.



KONTSULTATUTAKO ITURRIAK

Bermejo, R. 2004. **Análisis de rentabilidad del proyecto de la 'Y' vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa.** Bilbao. pp. 55.

Bizkaiko Foru Aldundia. 2001. **Bizkaiko Errepideetako Zirkulazioaren Bilakaera. 2001.**

Gipuzkoako Foru Aldundia. 2002. **Gipuzkoako errepideen edukierari buruzko txostena.**

Estevan, A. & Sanz, A. 1996. **Hacia la reconversión ecológica del transporte.** Bakeaz / CCOO / Catarata. pp. 384.

EEA. (European Environment Agency). 2001. **Road freight transport and the environment in mountainous areas. Case studies in the Alpine region and the Pyrenees.** Informe Técnico 68.

Gobierno de Navarra. 1997. **Movilidad en relación con el transporte urbano en la Comarca de Pamplona.**

Gobierno de Navarra. 2000. **Estudio sobre el transporte público en la Comunidad Foral de Navarra.**

Eusko Jaurlaritza. 1999. **Errepideen Plan Orokorra (1999-2010).**

Eusko Jaurlaritza. 2000. **Euskal Autonomia Erkidegoko Euskal Trenbide Sarearen Sektoreko Lurraldeko Plana.**

Eusko Jaurlaritza. 2001. **Garapen Iraunkorraren Euskal Ingurumen Estrategia 2002-2020.**

Eusko Jaurlaritza. 2003. **Mugikortasunaren Azterketa Euskal Autonomia Erkidegoan.**

LKS Consultants. 2001-2002. **Etude prospective sur les infrastructures de transport de l'Eurocité basque.**

ELGE. 2002. **Road travel demand. Meeting the challenge. Paris.**

Europar Batasuna. **Garapen Iraunkorren Estrategia.**