

# HAMAIKA ARR AZOI AHTren AURKA



**ELA**



## Aurkezpena

**B**este sindikatu, mugimendu ekologista, kontsumitzaile talde eta alderdi politiko batzuekin batera, tren sozialaren aldeko sarearen partaidea da ELA. Abiadura handiko proiektuaren aurka egiteaz gain, Euskal Herriaren etorkizuneko trenbide ereduari buruzko iritziak lantzen ditu sare honek, eta baita gai honetan gizartearen partaidetza eskatu ere.

Garraio eta Herri Lan Sailaren azken publikitate kanpainari erantzuten dio tren sozialaren aldeko sareak txosten honetan, eta garbi uzten du egungo Euskal Y proiektuak ez diela Euskal Herriaren benetako beharri-zanei erantzuten.

*2005eko Uztaila*



**EUSKADI  
GELDI EZ DADIN!  
EZ UTZI ZIRIA SARTZEN!  
AHT DA!**

Euskal Y-aren inguruan euskal instituzioek nahita eragin duten nahasketak beharrezko egiten du gizarte osoaren hausnarketa.

Abiadura handiko tren egitasmo honen aurkako eta Euskal Herrirako tren sozialaren aldeko mugimendua osatzen dugun emakume eta gizonok salatu nahi dugu hasieratik egitasmo honen bidaiakide izan diren demagogia eta manipulazioa.

Gizarte heldua bere etorkizuna erabaki ahal eta behar duen gizartea da eta horretarako formatua eta informatua izan behar du. Euskal Herriko hiritarrei eskatzen diegu gezurrak argitzen lagun diezaguten. Izan

ere, Eusko Jaurlaritzaren Garraio eta Herri Lan Sailaren propagandak argudioen ordezturak erabiltzen ditu zeharo kaltetuko gaituen abiadura handiko tren egitasmoa inposatzeko.

Zalantzak argitu beharrean, Alvaro Amannek zuzendu duen Sailak denon diruarekin finantzaturako propaganda kanpaina diseinatu du, Euskal Y-arentzako baiezkota eskatzeko. Halabaina, ezezkoa izango da.

Hamaika arrazoi dago AHTri, Abiadura Handiko Trenari alegia, ezetz esateko. Jarraian Eusko Jaurlaritzaren "koloretako" azken kanpainaren hainbat argudio zalantzan jarri eta eztabaidatuko ditugu

Eta, bidean gabiltzala galdetuko dugu... Euskal Herriak aurrera egin dezan.



**1) Euskal Y-a ez eraikitzeak 50 urte baino gehiagoko atzerapena ekarriko du?**

**Atzo Concordea eta Lemoiz izan ziren, gaur AHT**

Erreakziozko hegazkina porrot itzela izan da eta Lemoiz eraiki ez zen arren, "egun ez gabiltza azak jaten eta kandlekin bizitzen" bere egunean esan zen bezala. Are gehiago, Estatu Espainiarreko egoera ikusita, Abiadura Handiko Tren ereduak ingurumen kostu ikaragarria dakar, baita sozioekonomikoa ere. Zein parametroren arabera neurtzen dute 50 urteko atzerapen hori?

Garraio Sailburuordearekin bat gatoz zera dioenean, "Y bezalako egitasmoak zatituko duen lerroa ezartzen du", baina ez ongizate eta gainbeheraren artean berak dioen bezala, baizik eta garapen eredu xahutzaile, suntsitzaile eta eutsiezina eta benetako eredu iraunkorraren artean. Azken honetan ez dago lekurik Euskal Y-a bezalako egitasmo erraldoientzat, non helburu bakarra baita porlan enpresen etekinak handitzea eta, bide batez, alderdi politiko batzuenak.

**2) Modu bizkorrean lotuko du gure lurraldea?**

**Pertsona, herri eta eskualdeak urrundu egiten ditu**

Aurrerapena eta abiadura handia berdintzen dituen ekuazioa gezurra da. Egitasmo honekin EAEko hiriburuetakoei 20 minutu baino ez lituzkete aurreztuko hiriburuen arteko leku-aldaketetan, eta lurralde barneak are urrunduago ikusiko luke bere burua.

Izan ere, mugikortasun eskaririk handiena, Eusko Jaurlaritzaren beraren ikerketek dioten bezala, eskualdeen barrualdean dago: %97. Ez dirudi, beraz, gizarteak onar dezakeenik hainbeste diru publiko xahutzea egunero balizko leku-aldaketen %1 diren EAEko hiru hiriburuen arteko bidaiak 20 minutu laburragoak izan daitezzen. Hau al da gure lurraldea lotzeko era?

**3) Hau al da iraunkortasunerako bidea?**

**Ingurumena zorrotz errespetatzen du?**

**Euskal Herriko historian ingurumenari egin zaion atentaturik larrietakoa**

Eragin ekologiko larrien artean nabarmentzen dira 33 milioi m<sup>3</sup> lur aterako direla (2.200 futbol zelai langaraino betetzeko beste), erasoak bertoko ekosistemei (hariztiak, pagadiak, etab.), lurzorua higitu eta nekazal lurra galduko direla, eraldaketa hidrologikoak, zarata, etab.



Iraunkortasunerako bidean bestelako trenbidea beharko da, lurzoru gutxiago artifizialdu eta okupatzeko egungo trenbide sarea ahal beste baliatuko duena; trenbide horrek mugikortasun beharrei erantzunez errepideetako lekualdaketak murriztuko ditu.

#### **4) Lagunduko dute diruz Europar Batasunak eta Madrilgo Gobernuak?**

##### **Ezetz lagundu!**

Ez da eskatu dirulaguntzarik Europar Batasunean eta honen handitze prozesuak zaildu egingo du lortzea. Gainera Euskal Y egitasmoa ez da lehentasuna Estatuko Gobernuko Sustapen Ministerioarentzat. EAeko Jaurlaritzak ez dauka bideragarritasun planik aurrekontuak desbideratuko balira aurre egiteko (tuneletan bakarrik %60). Horrez gain, erabileran eta mantenuan izan litezke aurrekontu-desbideratzeak. Nork hartuko ditu bere gain? AHTn hainbeste diru gastatzen bada, zertan ez da inbertituko?

#### **5) Salgairik garraiatuko al du Gasteiz eta Irun artean?**

##### **Ez dago salgairik garraiatzen duen abiadura handiko trenik**

Egitasmoa bidaiariak garraiatzeko dago sortuta, baina administrazioek badakite ezin dutela kanpoan utzi arazorik garrantzitsuena, salgaiena alegia, eta horixe erabiltzen dute egitasmoa saltzeko. Zer egingo dugu salgai arriskutsuekin? Kontuan hartu behar da 3,8 milioi tona direla urtean eta istripu kopuru altua dutela. Zer egingo dugu bobinekin, zerealekin, autoekin eta egurrarekin? Hauek guztiak, norantz eta ze antolatzailearen bidez garraiatuko dira?

#### **6) Errepidetik mila kamioi kenduko dira? Errepideetako auto-ilarak arintzen lagunduko du?**

##### **Garraioak dituen arazoak konpontzen lagundu beharrean, oztopatu egingo du**

Eusko Jaurlaritzak gezurrezko datuak ematen ditu, gainera frogatu gabe. Beteko balira ere, euskal errepideak egunero zeharkatzen dituzten kamioi eta autoak %1ean ere ez lirakeke gutxituko. Bestela esanda, ezin izango du xurgatu ezta Irungo mugan urtebetean haziko den kamioi igoera ere. Aurreikusita dagoen igoera da egungo 11.000 kamioietatik 16.000ra 2009an.

Gainera, Euskal Y-ak auto-ilarak arintzen lagunduko badu, zer dela eta planifikatzen



dira errepide berriak, Supersur eta A-1 kasu, edo A-8aren handitzea bezalakoak?

### **7) Deslotuko ditu garapen ekonomikoa eta garraio eskariaren igoera?**

#### **Gehiegizko mugikortasunak kalte egiten dio ekonomiari**

Garraioa eta ekonomiaren arteko harremana BPGri egiten dion ekarpenean baino gehiago gainontzeko jardun-arloei dakarkien eraginkortasunean datza. Horregatik, garraioaren etengabeko hazkundearekin apurtzeak mesede egin diezaioke ekonomiari. Bestela esanda, bada mugikortasun muga arriskutsurik. Berau gaindituz gero, kaltetu egiten dira ekonomia, ingurumena eta gizartea. AHTk trafikoa ez duela murriztuko ikusi dugu, eta beraz, ez du saihestuko muga hori gainditzea. Garraioak BPGri %7ko ekarpena egiten dion arren, %9ko kanpo-kostuak eragiten ditu.

Euskal Y-aren egitasmoak errentagarritasun ekonomiko eta sozial negatiboa du, ustiapen komertziala defizitarioa izango da eta errenta birbanatzeko kaltegarria izango da, langileok ordainduko badugu ere, eliteak erabiliko baitu.

### **8) Datozen 20 urteetan 13.000 lanpostu sortuko ditu?**

#### **Trenbide sozialak lanpostu gehiago eta hobeak sortu eta mantenduko ditu**

13.000 lanpostu? AHT igarotzen den tokietan nekazal-lanpostuak desagertarazten dira. Halaber, harrigarria da bideragarritasun planik ez izatea eta, hala ere, dagoneko jakitea zenbat lanpostu sortuko diren. Propaganda! Nolako etorkizuna izango dute lanpostuek egitasmoa bideragarria ez bada? Eskasa. Zementerentzako negozioa edo lanpostuak sortu? Negozioa! Lanpostu duinak ala ezegonkorrak? Ezegonkorrak.

Hobea da trenbide soziala. Geltoki gehiago, zerbitzu gehiago, gizartearentzako errentagarriagoa, egonkorragoa = lanpostu gehiago.

### **9) Egunean 630 tona CO<sub>2</sub> aurreztuko dira?**

#### **Beste garraibideen aldean energia gehiago aurreztuko du?**

#### **Energia aurrezteko erarik onena mugikortasuna murriztea da**

Hau Alvaro Amannen taldeak asmatutako beste datu bat baino ez da. Izan ere beste ikerketa batzuek diote eguneko 30 tona baino ez liratekeela aurreztuko. Dena dela,



zenbat aurrezten den erlatiboki da garrantzitsua, eta ez era absolutuan, zeren eta EAeko garraioak eguneko 14.000 tona CO<sub>2</sub> emititzen baitu. Are gehiago, garraioaren etorkizuneko emisio kutsakorrak ez mugatzeaz gain, behin-betiko eragotziko du Euskal Herriak Kyotoko Ituna betetzea.

AHTk tren arruntak baino 6 aldiz energia gehiago kontsumitzen du. Beraz, energia asko eta asko xahutzen du. Gauzak horrela, Euskal Y-ak etorkizunean Euskal Herriko zentral termiko berriak eraikitzea zuritu lezake.

### 10) Hau al da falta zaigun lan publikoa?

#### Falta zitzaiguna!

Hori baieztatzeko erabiltzen dituzten argudioak:

- *"Biztanleen %75 lan honen alde dago", nahiz eta "biztanleen %50ek baino ez dakien zertan datzan Euskal Y-a".*

Zergatik? Informazio kanpaina egitasmoaren aldeko publizitate kanpainak ordezkatu du eta AHTren aurkako taldeei ukatu egin zaizkie parte-hartze publikorako bideak. Edonola, biztanle

erdiek egitasmoa ez ezagutzeak sinesgarritasun guztia kentzen die esandako inkestaren ondorioei.

- *"Txartelerako nahi den batez besteko salneurria 10 eurokoa da".*

RENFEk abiadura handiko trenetarako duen prezio politikaren arabera, Bilbo eta Donostia artekoak 18 euro inguru balioko luke. Horrek esan nahi du euskal biztanleak ez daudela prest txartelaren benetako kostea ordaintzeko. Beraz, ziurtatuta dago azpiegitura hau gutxi erabiliko dela eta ez dela bideragarria izango.

Eusko Jurlaritzak publikoki baieztatu du ez dakiela zein izango den txartelaren prezioa, kudeatuko duen antolatzaileraren menpe egongo dela; beraz, egitasmotzarra eraiki nahi da erabilgarria izango den jakin gabe.

- *"Aisialdia, erabilera nagusia (%68,1)".*

Aisialdiari zerbitzua eskaintzea helburu duen AHT egin nahi dute, benetako mugikortasun beharrak asetu barik eta mugikortasuna areagotuz.



### **11) Zentzuzko egYtasmoa da?**

Euskal Y-a: Ynposaketa antYdemokra-  
tYkoan oYnarrYtutako Euskal HerrYko  
eutsYezYntasunerako egYtasmo ulerte-  
zYna.

**EZ UTZI ZIRIA SARTZEN! AHT DA!**

