

**ELA - LAB - EHNE - HIRU
sindikatuak eginiko agiria**

***Gizarte erabilpenerako
euskal trenbide sare
baterako irizpideak***



ELA



ELA, LAB, ENHE eta HIRU sindikatuek ihardunaldi batzuk burutu zituzten 1999an, aurrera eramatea planteatzen ari zen trenbide ereduaren inguruan, abiadura handiko trenaren inguruan hain zuzen. Hausnarketa prozesu baten ondoren, ondorio batzuk laburbiltzen zituen lau sindikatuon arteko txosten amankomun batera heltzea lortu zen.

Ordutik, azpiegitura arloan, eta trenbide ereduaren arloan ere, zehazki, gertakariak eman dira, eta sindikatuok Eusko Jaur-laritzarekin bilera batzuk ere ospatu dituzte. Hortik aurrera, beste arlo batzutan gertatzen den bezala, elkarlan bat sortu da sindikatu ezberdinen artean (ELA, LAB, EHNE eta HIRU kasu honetan). Esan beharrago dago, guztiz aberasgarria izan dela elkarlan hau ELArentzat.

Garraio azpiegituren gaia, gai politikoa da; azken baten, zein azpiegitura gauzatu, noiz, zelan, e.a., erabaki politikoa da. Hego Euskal Herrian azpiegitura proiektu asko burutzen ari dira (batez ere errepide asko eraikitzen ari dira), baina hau ez da integraltasun batekin egiten. Gure herria txikia da, baina ez da erakunderik falta, esku-duntza ezberdinekin, eta sarritan, azpiegi-

turekin gertatzen den bezala, bakoitza bere aldetik mugitzen da. Honek, noski, ondorio penagarriak ditu ematen diren emaitzetan, eta lehen bait lehen konpondu beharreko zerbait delakoan gaude, honek gizarte erabilpenean, ingurugiroan, ekonomi baliabi-deetan, e.a. dituen eraginengatik.

ELAren ustez, beharrezkoa da egun dau-den azpiegiturak hobetzea, batez ere trenbide sareari dagokionez. Zergatik finkatzen dugu sindikatuok baina, trenbide ereduari buruz jarrera bat? Lehenik eta behin, azpiegitura proiektu bat delako, eta azpiegiturak egokiak izatea beharrezkoa dela deritzogulako. Beste alde batetik, azpiegituren gaiak zerikusi zuzena duelako gizarte ereduarekin, eta hau, gizarte eragile garen aldetik, guri dagokigun gaia delako.

Jaur-laritzarekin ospaturiko azken bileran, lau sindikatuen artean adosturiko txosten bat aurkeztu zitzaion, besteak beste, abiadura handiko trena ez dela Euskal Herriak behar duen proiektua azalduz. Txosten hau da hain zuzen ere, orri hauetan aurkezten dizueguna.

Julene Gabiola eta Mikel Noval

Gizarte erabilpenerako euskal trenbide sare baterako irizideak

ELA - LAB - EHNE - HIRU

Sarrera

Eusko Jaurlaritzak, Nafarroak eta Madrilek azpiegitura erraldoiak egiteko egitasmoei eusten diete oraindik, eta, trenbide sektorean zehazki, abiadura handiko lineak sustatzen dihardute.

ELA, LAB, EHNE eta HIRU sindikatuek euskal lurraldea zeharkatuko duen Abiadura Handiko Trena eraikitzeko Eusko Jaurlaritzak, Nafar Gobernuak eta Madrileko Gobernuak egin duten proposamenaren aurkako jarrera hartu dute. Aipatu sindikatuek argi eta garbi ohartarazi zuten bere garaian proiektu horrek gizarte-, ekonomia, nekazaritza nahiz ingurumen arloan inpaktu gogorrak eragingo zituela, eta halako Abiadura Handiko Tren batek, gainera, euskal populazioarentzat ez lukeela gizarte-baliagarritasunik ere izango. Beraz, azken ikuspuntu horretatik ere ezin justifika daitezkeela hark sortuko lituzkeen inpaktu kaltegarri handiak.

ELA, LAB, EHNE eta HIRU sindikatuen aburuz trenbidearen gizarte-baliagarritasunak arlo hauek aintzat hartu beharko lituzke: errepidean trafiko presioa, bidaiari zein merkantziarena, gutxitzen duen sarea edo trazatua; garraio mugimendu orokor gehiago sorrarazten ez duena, aitzitik, trenbide sarearen guneez ezberdinen eta trenbide eta errepide sareen artean garraio publikoaren mugimendua errazten duena; azken batez, edozein kostu baino (sozio-ekonomia, nekazaritza, ingurumen kostuak baino) gizarteonura handiagoa izango duena eta erabil-tzaileen kopuru handiena asebeteko duena, zerbitzuaren maiztasunari eta hedadura geografikoari esker. Baldintza horiexek bete beharko lituzke beraz, gure ustez, Euskal Herrirako diseinatu beharreko trenbide ereduak.

Egiazko gizarte-eztabaida sustatzearen eta trenbide sare batek duen hain garrantzi handiko egitasmoan gizarteak benetan parte har dezan, ELA, LAB, EHNE eta HIRU sindikatuek dokumentu hau landu dute,



egungo trenbide ereduaren diagnostikoa eginez eta etorkizuneko eredu baterako irizpideak proposatuz. Horrela, dagozkien Gobernuei euren trenbide planak berraztertzea bultzatu nahi da, hala nola gizabako nahiz erakundeei beren ideia eta iradokizunak ekartzera gonbidatu.

1.

Trenbide ereduaren egungo egoeraren diagnostikoa:

1.1. Egungo Sareak inbertsio handiak behar-ko litzuzke bere erabiltzaileentzat SEGURUAGOA, BALIAGARRIAGOA eta ELKARGARRIA izateko. Garraiabide ezberdinen politika koordinatua behar da.

1.2. Egungo Sareak ezin du era egokian merkantzien trafikoa bere gain hartu, errepideetako trafiko arazoak gutxitu ahal izateko. Honako hauek dira arazo nagusiak:

- Errepideetako auto pilaketa
- Errepideon segurtasun eza

1.3. Egungo Sarea ez dago diseinatuta euskal gizartea oro har kontuan hartuta, baizik eta gizarte horretako sektore jakin batzuen interesak eta estatu nahiz europar interesak islatzen ditu.

1.4. Egungo Sarea banaturik dagoen administrazio multzoak kudeatzen du, honek

tokiko (euskal) biztanleriaren zerbitzurako eraginkortasuna eta baliagarritasuna murrizten dituelarik.

1.5. Landa herrien ikuspegitik: egungo trenek ez diete ematen irtenbiderik euskal lurraldeko eremu garrantzitsuek dituzten komunikazio arazoei, trenik egon ere ez dagoelako batzuetan ala bestetan daudenek lotura egokiak ez dituztelako beste garraio publikoekin.

1.6. Aurrera eramateko planteatuta dagoen egitasmo bakarra AHTrena da, gardentasunez azaltzen ez dena eta, prentsa idatzian agertzen den informazioaren arabera, "airean" dagoena:

- Abiadura handiko trenak Europarekin lotzeko omen duen helburua zalantzan dago, ipar aldera nahiz hegoaldera begiratzuz gero:

(a) Estatu frantziarra ez da ageri AHTren azpiegitura hegoalderantz hedatzearen alde.

(b) Estatu espainiarrarekin lotura izatekoa den Burgos-Gasteiz tramua informazio-ikerketa mailan dago oraindik.

(c) Bestalde, nafar pasabideranzko eta Mediterraneoranzko lotura ez dute oraindik zehaztu dagokien administrazioek.



(d) Gure lurraldean proiektua gauzatzeko behar diren fondoak oraindik zehaztu gabe daude eta ez dira existitzen une honetan.

- Gizarte-zati handi batek AHTren kontrako jarrera bizia erakusten du, eta horrek, hala eta guzti, ez du balio izan proiektu horren inguruko eztabaida bat onartzeko ere.

1.7. Ez dago egungo trenbide proiektuek, eta zehazkiago AHTak, ekarriko lituzketen kostu ekonomikoen ikerketa serio eta eguneraturik. Ez dago ezta ere argitasunik proiektuok nork edo nortzuek ordainduko lituzketen azaltzeko.

1.8. Oraindik argi eta garbi zehazteke dago zeintzuk izango diren datozen urteetako egiazko garraio beharrianak, hala bidaiariari nola merkantziei dagokienez, abiapuntu horretatik definitu ahal izateko garraibide bakoitzak izan dezakeen eskuhartze kuota, eta hori, noski, besteak beste Kioton itzartutako nazioarteko konpromezuen barruan.

2.

Etorbizuneko euskal trenbide eredurako irizpideak

2.1. Gizarte-ikuspegi orokor batetik

2.1.1. Euskal trenbide sarean egin beharreko iharduerak trafikoa ORDEZTERA bideratu behar dira eta ez, ordea, mugikortasun oraindik gehiago sustatzera.

2.1.2. Honek garrantzi berezia dauka merkantzien garraioari dagokionez, nahiz eta bidaiarientzat ere baliagarria izan.

2.1.3. Euskal trenbide sareak helburutzat eduki beharko luke jendeak behar dituen zerbitzuetara errazago ailegatzea eta ez jendearen mugikortasuna sustatzea. Beraz, euskal erakundeen sail arteko plangintzak filosofia berri bat eskatzen du: (a) mugikortasuna sustatzen duten proiektuak (hiri inguruetako gun handiak, herrietako eskolak zarratzea,) eta eragin ekologiko eta sozial handiko garraio-bideak sustatu eta erabiltzea ondoriotzat dauzkatena baztertzeko; eta (b) zerbitzuak biztanleria dagoen tokietara hurreratzeko eta ez biztanleria zerbitzuetara eramateko.

2.1.4. Trenbide sarea eratu behar da errepide, itsaso edo airezko garraioa baino gizarte eta ingurugiro alternatiba hobekak diren ereduekin. Tren mota guztiak ez dira errepi-



dezko trafikoa baino alternatiba hobek ingurugiroari begira, zeren eta:

- (a) Energia kontsumoa era esponenzialean gehitzen dute.
- (b) Lurrean eta baserri paisajearen eragina gehitzen dute (ikus 2.2.1. puntua), jadanik eraikuntza fasean dauden ibilbideen baldintza teknikoek adierazten dutenez.
- (c) Inpaktuak gehitzen dituzte baserri munduan (ikus 2.2.2. puntua), adibidez kutsadura akustikoa, hala obra fasean nola trenaren funtzionamendu fasean. (Inpaktu hauek ez dira ematen baserri munduan bakarrik)
- (d) Ez diote ematen irteera eragingarrikerik merkantzien garraioari, hau da: eraikitzea planteatzen den edozein azpiegitura berri baten helburu nagusia gure ustez izan beharko lukeenari.
- (e) Ez dute ahalbidetzen bitarteko puntu ezberdinen lotura.

2.1.5. Euskal trenbide sarea beste garraio era batzuk, bereziki errepideetakoa, kontuan izanik diseinatu behar da, azpiegituren ordezte irizpideak betetzeko eta ez azpiegituren bikoiztasuna. Kartografia guztietan adierazi behar dira trenbide sarearen eta azpiegitura orokorren sarearen arteko loturak.

2.1.5. Trenbide sarearen gizarte baliagarritasuna ez da neurtuko lagun batek bidaia dezakeen edo merkantzia bat leku batetik bestera garraia daitekeen bizkortasunagatik bakarrik, baizik eta baita beste hauengatik ere:

- (a) Ohituraz trenez bidaiatzen den jende kopurua.
- (b) Garraio publikoko beste sare batzuekin konbinatuta trenbide sarea erabil dezakeen lagun kopurua.
- (c) (a) eta (b) ari dira hala bidaiari kopuruaren mantentzeari buruz nola, eta bereziki, turismo pribatuaren ordeztze garraio publikoa erabiltza bere garraio-erata aldatzea erabakitzen duen lagun kopuruari buruz ere.
- (d) Sareak zerbitzua ematen dion geografía eremua.
- (e) Errepidea erabiltzeari uzten dion merkantzia trafikoaren kopurua, trenez garraiatzea ahalgarri bihurtu zaiolako.
- (f) Hiri handietan sartzeari utzi liokeen turismo-kopurua auto eta tren bidaien bateratzea ahalgarri bihurtzean, adibidez.
- (g) Trenbide sarea hobetzean mugimendu berrien ondorio bultzatzailearen gutxiagotzea.



- (h) Zerbitzuen ordutegia egokitzea herri bakoitzeko tokiko premietara, herrien berezitasunak kontuan izanda.

2.1.7. Trenbide sarean ihardueraren bat burutzeko derrigorrez behar diren aldez aurreko azterlanen artean, hurrengo hauek sartuko dira: aurrekontu azterketak, gizarte-eraginaren azterketak, ekonomia azterketak, neurri zuzentzaileen aurreikuspena eta obrak egiteko gizarte-baldintzen koadroak, gehi jadanik legez eskatzen diren ingurugiro eraginari buruzko azterketak. Azterlanak proiektuaren sustatzaileek ordainduko dituzte, baina adostasunez hautatutako jendeak gauzatu ditu.

2.1.8. Etorkizuneko trenbide ereduak gure lurraldea egituratu beharko luke, AHTk egiten ez duena.

2.2. Landa-lurren ikuspegitik:

2.2.1. Trenbide ereduak nekazaritzako lurretan eragin ahalik eta txikiena izan behar du, honako alderdioi dagokienez:

- * Trenbide zoruan galtzen den lurra-
ren azalera eta kalitatea
- * Menekotasun eta hunkipenezko
lur azalera
- * Lursailen zatiketa
- * Iturburu eta bestelako ur isurietan
inpaktua

- * Kutsadura akustikoa, eta landare,
uren, etab., kutsadura

- * Lurren ekosistema eta ekoanizta-
sunaren galera.

2.2.2. Era berean, ahalik inpaktu txikiena izan behar du honako hauetan:

- * Lanpostu galera baserri eremuan,
okupazioaren oinarri fisikoa desagertze-
an.
- * Baserri, etxebizitza eta ustiapen
guneetara, etab., irispidea tratatzea.
- * Ondare balioaren galera.
- * Aukeren galera (nekazal-turismoa,
etab.)

2.2.3. Aurreko puntuetan (2.2.1. eta 2.2.2) aipaturiko inpaktu motak dakartzan trenbide-
dea justifikatzeko arrazoi bakarra beronen
gizarte-baliagarritasun argia demostratzea
litzateke (ikus 2.1.6.)

2.2.4. Hobe da dauden trenbideak hobetzea
edota bikoiztea, lurrik galtzekotan lehendik
diren bide ingurukoak izan daitezen, trenbi-
de guztiz berriak eraikitzea baino.

2.2.5. Nekazaritzako lurren galera dakarren
trenbidea honako kasuan soilik egin daite-
ke: ukitutako laborari aktiboen eskueran
beste lur batzuk jartzen direnean, haien
nekazal ustiapenak modu sostengarrian
burutu ditzaten gizarte-izaera nahiz inguru-
menari dagokionean. Onartezina litzateke,
beraz, ustiapenak nekazal ihardun sosten-



garri edo iraunkorretik urruntzen dituen edozein egitasmo. Sektorearekin berarekin ados jarri behar da "sostengarri" zer den eta ebazteko eta irizpide hori gauzatu ahal izateko bitartekoen diseinua eta burutzape-na erabakitzeke (adibidez, nekazal lurrera irisgarritasuna bermatzeko kudeaketa batzordea). Era berean, proiektuak ukituriko lurretako biztanleek inpaktu-eragile izan den tren horretara irispidea izan beharko lukete.

2.3. Kudeaketaren ikuspegitik:

2.3.1 Euskal trenbideek kudeatzaile bakar bat eduki behar dute, sarearen barne koherentzia bermatzeko, hala trenbide zabalera-ren eta aldagarritasunaren, nola informazio publikoaren eta abarren ikuspuntutik.

2.3.2 Euskal trenbide sarearen kudeatzaile-ak sarearen jabe eta operatzaile izan behar du aldi berean (bi hauek bederen publikoak izan behar dute).

2.3.3 Euskal trenbide sarearen kudeatzaile-ak publikoa izan behar du eta garraio publi-koko gainerako kudeatzaileekin koordina-turiko politika burutu behar du.

2.3.4 Euskal trenbide sarearen kudeaketak gizarte ordezkartzadun kontseilu baten gogorakizunen pean izan beharko du eta kontseilu honek sarearen jokaeran eta kudeaketan gizarte baliagarritasun irizpide-ak zaintzea bermatuko du.. Enpresa pribatuek ezingo dute parte hartu ez presiorik egin euskal trenbideari buruzko erabakiak hartzean.

2.3.5 Obra ororen eraginaren azterlana obraren sustatzaileak finantzatuko du, baina, egin, jakintza-alor anitzeko teknikari taldeek, sustatzailearekin loturarik gabekoe-k eta adostuek, egingo dute.

2.3.6 Administrazio publikoak eredu tekni-koak garatu behar ditu, obra proposamen konkretu batek sarean oro har duen inpak-tua zein den sistematikoki eta automatikoki jakin ahal izateko (bidaia berrien indukzioa, errepidetiko bidaien murrizketa, etab., etab.

2.4. Sarearen finantzaketaren ikuspegitik:

2.4.1. Trenbide sarean egindako inbertsio publikotik ezin da mozkin pribaturik atera.

2.4.2. Kapituluak aurrekontua egin behar da eta publikoan aurkeztu honako hauek guztiak:

- (a) Oraingo trenbide sarearen hobekuntza eta mantentzea
- (b) Jokaera berrien proposamenak (erabiltzen ez diren trenbideen berririkitea, bitan banantzeak, trazaketa berriak, beste garraio erekin, ahal dela publikoekin, loturak)
- (c) Eraginaren gutxitzearen edo kon-pentsatzearen kostuak, argiro zehaztuz



kontzeptuak, baita nekazaritzako lurretan esku-hartzeak ere.

(d) Beharrezko den aldeaz aurreko azterlan ororen kostua (ingurune eraginarena, adibidez), administrazio publikoarentzat ezarritako baremoen arabera.

2.4.3. Trenbide sareko jokaera baten aurrekontuak, dela mantentzekoa, hobekuntzako zein obra berrikoa, azken kostu errealtik hurbilagokoa izan behar du eta aurreikus daitezkeen kontzeptu guztiak errealmoz kontuan hartu. Obraren azken kostuak hasierako aurrekontua gainditzeak aurrekontuak diseinatzeko profesionaltasun falta adierazten du, eta erantzukizun politiko eta teknikoak eskatu beharra dago. Egoera aringarrien zerrenda bat idatz daiteke (ezusteko arazo geoteknikoak, ...)

2.4.4. Edozein obraren (hobekuntzakoen nahiz jokaera berrikoen) kontratazioan, obra esleiturik duen kontratadunak beste azpikontratadun bakar bat bakarrik azpikontratatu ahal izango du zeregin konkretu bat burutzeko, eta, hartara, kate-azpikontratazioa mugaturik gelditzen da. Hona hemen esleipenean edo kontratazioan bete beharreko betekizunak:

(a) Laneko arriskuen prebentzioaren kualifikazioa/prestakuntza dutenak izatea azpiegitura horretan lan egingo duten langile guztiak.

(b) Sustatzaileak segurtasuneko arduradun bat edukiko du obran bertan (in situ). Laneko Arriskuen Prebentziorako Legearen 1627/1997 dekretuaren 24 artikulua arabera, derrigorrezkoa da enpresa kontratisten eta azpikontratisten arteko koordinazioa.

(c) Kalkulu orokorrean langilearen aldekoena den eraikuntza hitzarmena aplikatzea, obra burutzen ari den lurraldekoa, zein langilea bizi denekoa.

2.4.5. Trenbide sareko edozein obraren aurrekontuan jarritako eta azkenean ateratako kostu publikoek gardenak eta aise eskuragarriak izan behar dute, iruzurra galarazteko eta gizarte baliagarritasun irizpidea betetzen lagundu ahal izateko.

2.4.6. Gizarte prezioak adostu beharra dago garraio bide hauen erabiltzaileentzat.

Azken komentarioak

Egoera honetan, ELA, LAB, EHNE eta HIRU sindikatuek administrazioari eskatzen diote AHT proiektuan egiten ari den aurreranzko ihesari buruz hausnarketa sakona egin dezan. Era berean, Eusko Gobernuari bere Trenbide Sarearen Lurralde Plana berrazter dezan eta gizarte eragileekin eta gizartearekin oro har Euskal Herriko treni buruzko egiazko eztabaida has dezan eskatzen



diote. Aipaturiko sindikatuek berriz adierazten dute Eusko Jaurlaritzak ohartu behar lukeela AHT proiektua bideraezina dela eta administrazioarekin batera jezartzeko eskaintza egiten diote berriro ere, euskal trenbide sareak, benetako gizarte Baliagarritasuneko zerbitzu bat eskaintzeko eta, aldi berean, nekazaritzan, ingurugiroan, ekonomian eta gizartearen eduki lezakeen eragina minimizatzen, islatu behar litzuzkeen ildo nagusiak eztabaidatzeko.

Horretarako, ELA, LAB, EHNE eta HIRU sindikatuek egungo trenbide ereduaren diagnostiko bat eskaintzen dute eta argi adierazten dute zein irizpiderekin zuzendu behar litzatekeen gerora trenbide sarea, hau guztia sindikatuarteko dokumentu honetan jasota geratzen delarik, etorkizuneko euskal trenbideetan eragina izan ahal edo behar duten erakunde eta pertsonentzat.

