

## GARRAIOAREN EGOERA GAUR EGUN

- ✓ Gure errepideetako auto pilaketek, kutsadurak eta arriskugarritasunak gero eta premiazkoago egiten dute gure erakundearen aldetik erantzuna.
- ✓ Errepide bidezko garraioa askoz handiagoa da Euskal Herrian Europan baino, trenbide bidezkoa nabarmen baxuagoa delarik. Buruturiko ikerketek ohizko tren on bat garraio-biderik egokiena dela diotela dirudi.
- ✓ Gaur egungo trenbide-eredua guztiz eskasa da Euskal Herrian, bai pertsonak bai merkantziak garraiatzeko. ELAren iritziz, trafikoaren arazoa konpontzeko beharrezkoa da Euskal Herriarentzako trenbide-sare egokia; gure errepideetako trafikoa eta hain egokiak ez diren beste garraio-bide batzuetakoa sare horretara aldatzea litzateke azken helburua, batez ere merkantzien kasuan. Gaur egungo sareak ez bezala, sare berriak zerbitzua eskaini eta baliagarria izan beharko luke; hots, oraingoa baino askoz eraginkorragoa izan beharko luke.
- ✓ Orain arte, gure instituzioek eskaini duten "irtenbidea" errepide gehiago eraikitzea izan da, baina neurri horrek arazoa larriagotzen du, eraikitzen diren errepide guztiak azkenean bete egiten direlako.
- ✓ Eusko Jaurlaritza abiadura handiko tren (AHT) proiektu baten alde, Euskal Y-aren alde, agertzen da orain, eta garraioaren arazoa konpontzeko dagoen irtenbide bakarra baitizan aurkezten du berau. Euskal AHT-ak eskaintzen duen onura bakarra azkartasuna da, baina, alderdi hori, garrantzitsua bada ere, ez da garrantzitsuena. Abiadura handiko trenak ez da aukera bizkor bakarra ere. ELA euskal AHT-aren aurka dago, horren eragozpenak onurak baino askoz ugariagoak direla uste duelako.

## EUSKAL Y-ari EZETZ ESATEKO ARRAZIOAK

- ✓ Ez dio irtenbide pozgarririk ematen merkantzien garraioari; hori guztiz onartezina da, apustuaren tamaina aintzat hartuta.
- ✓ Hiri handiak bakarrik lotzen ditu, biztanleriaren zati handi bat zerbitzurik gabe utziz.
- ✓ Ez du beste garraio-bide publiko batzuekiko lotura errazten.
- ✓ Abiadura handiko trenak 100 kilometroko ibilbidea behar du gutxienez, gehieneko abiadura hartzeko. Beraz, kasu zehatz honetan, ezinog litzaioke atarramentu osoa atera; are gutxiago, eraikitzearen kostua amortizatzeke eta trenak behar duen energia-konsumo handia kontentsatzeko, bidaia-txartelaren truke kobratu beharko den prezio altua kontuan hartzen badugu.
- ✓ Horrexegatik esaten dugu abiadura handiko trenak, benetako garraio-bide publikoak baino garraio-bide elitista dela. Horrez gain, gure hirien artean mugitzeko, abiadura handiko trenak beste edozein garraio-bide publikoren aldean dakarren denbora-aurrezepeak ez du kontentsatzen ordaindu beharrekiko gainprezioa errenta ez altuko biztanleriarentzat.
- ✓ Proiektuaren trazatuaren eta energia-konsumoaren ondoriozko ingurumen-inkaptua izugarria da, ohiko trenak eragiten duenaren aldean. Gure herriko orografiak eta paisaiak oztopatu egiten dituzte garraio-aukerak, baina, era berean, bere balio garrantzitsuenetakoak dira, zaindu eta babestu behar direnak.

## EUSKO JAURLARITZAREN JARRERA

- ✓ Ez du benetako eztabaidarik planteatu.
- ✓ Ez du proiektuaren informazio argi eta zehatzik ematen.
- ✓ Ezagarrri hauetako proiektua bultzatzen ari da:
  - A - Zehaztasunik gabekoa.
  - B - Ekonomikoki euskaldunak ez diren beste erakunde batzuen menpe dagoena
- ✓ Hala ere, bere proiektuak gizarte adostasuna handia duela esaten du Eusko Jaurlaritzak, berau aurrera eramatearen alde ekinez jarraitzen duelarik.
- ✓ Eusko Jaurlaritzaren baliabidekin finantzatu da, hau da, Euskal Herrian ordaintzen diren zergekin. Guztiok ondo dakigunez, lanekoak ez diren errenten zerga-iruzurra itzela da; beraz, esan daiteke langileen diruaz eraiki nahi dutela AHT-a, beste kolektibo batzuen mesedetan.
- ✓ Proiektuaren lahen hiru zatia hutsakunde sasoi-sasoiaren onartu ditu Espainiar Gobernuak. Hala eta guztiz eta ure horretara arte Espainiar Gobernuarekin mantendutako gatazka alde batera utziz, Euskal Gobernuak ez du inolako zalantzarik izan onarpen hau dela eta Espainiar Gobernuaren zoritzeko.

## ZER EGIN BEHARKO LUKE JAURLARITZAK ?

- Gizarte-etzabaida hasi eta euskal biztanleriaren iritzia kontutan izan.
- Bere osotasunean Euskal Herriaren interes zehatzak erantzuten dien trenbide proiektu baten alde egin. Gai honetan, ELAK nahiago du azkartasuna baino arazo gehiago kontutan hartzen dituen ohizko tren eraginkor bat, oinarritzko helburu azkartasuna duen abiadura handiko tren baino.
- Gizarte, ekonomia eta ingurumen-irizpidetan oinarritutako garraio plan integral (errepideak, trenbidea, ...) taxutu.

## TRENBIDE-SAREAK BETE BEHAR DITUEN IRIZPIDEAK

- ✓ ELAK, LAB, EHNE, eta HIRUrekin batera, hainbat urte daramatza irizpide egoki batzuetan oinarritutako trenbide-sistema egoki bat aldarrikatzen. Planteamendu hau "Gizarte erabilgarritasuneko euskal trenbide sareari buruzko irizpideak" sindikatuarteko dokumentuan jaso genituen.
- ✓ Hona hemen irizpiderik garrantzitsuenak:
  - Gizarte erabilgarritasuna bermatzea.
  - Pertsonen eta merkantzien arteko bateragarritasuna.
  - Trafikoa ordeztzea eta irisgarritasuna areagotzea, trafikoa sustatu beharrean.
  - Azpiegiturak ordezkatzeko, bikoiztu beharrean.
  - Gure lurraldea egituratzea.
  - Gizartearen eta ingurumenaren ikuspegitik errepide, itsaso edo airetikoko garraioak baino hobekak diren tren-modeloak erabiltzea.

por un tren  
SOCIAL

ELA  
EUSKAL SINDIKATUA



## SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE

- ✓ La situación de saturación, contaminación y peligrosidad actual de nuestras carreteras hace más que necesaria una respuesta urgente por parte de nuestras instituciones.
- ✓ En Euskal Herria el transporte por carretera es muy superior al europeo, mientras que es mucho menor el que se realiza por ferrocarril. Los estudios realizados parecen indicar que un buen tren convencional es el modo de transporte más adecuado.
- ✓ El actual sistema ferroviario en Euskal Herria es muy insuficiente, tanto para el transporte de personas como de mercancías. ELA considera necesaria una red ferroviaria adecuada para Euskal Herria como solución al problema del tráfico. Esta red debe permitir la transferencia de tráfico desde nuestras carreteras u otros modos de transporte menos adecuados hacia el mismo, especialmente para el caso de las mercancías. A diferencia de la actual red en su globalidad, la nueva tendría que ofrecer un servicio y ser de utilidad, para lo que tendría que ser mucho más eficiente que la actual.
- ✓ Hasta ahora, la "solución" ofrecida por nuestras instituciones ha sido construir más carreteras, lo que agrava el problema, ya que las nuevas carreteras que se construyen acaban por saturarse.
- ✓ El Gobierno Vasco se inclina ahora por un proyecto de tren de alta velocidad (TAV), Y vasca, y lo presenta como la única alternativa posible para solucionar el problema del transporte. La única positivo que nos ofrece el TAV, es rapidez, que aunque importante no lo es todo. El tren de alta velocidad tampoco es la única alternativa rápida. ELA se opone al TAV porque considera que sus aspectos negativos superan con creces a los positivos.

## RAZONES PARA DECIR NO A LA Y VASCA

- ✓ No ofrece una solución satisfactoria para el transporte de mercancías, cosa inaceptable en el caso de una apuesta de estas dimensiones.
- ✓ Tan sólo une las grandes ciudades, dejando sin servicio a una gran parte de la población.
- ✓ No facilita la conexión con otros modos de transporte públicos.
- ✓ Necesita un trayecto mínimo de 100 kilómetros para llegar a alcanzar su velocidad máxima, por lo que en este caso concreto, estaría infrautilizada. A esto último también contribuiría el elevado precio del billete, necesario para:
  - 1- Amortizar el gran coste económico de su construcción.
  - 2- Compensar el gran consumo de energía necesario para su funcionamiento.
- ✓ Es por ello que decimos que el tren de alta velocidad es un transporte público entre comillas, y un modo de transporte elitista; el poco ahorro de tiempo que supone el trasladarse entre nuestras ciudades en relación a otros modos de transporte público no compensa el sobreprecio que supone para la gente de renta disponible no alta.
- ✓ El impacto medioambiental que suponen las exigencias del trazado y de consumo energético son enormes en comparación con las de un tren convencional. La orografía y paisaje de nuestro pueblo dificultan las posibilidades de transporte, pero también constituyen uno de sus principales valores, que hay que conservar y cuidar.

## LA POSICIÓN DEL GOBIERNO VASCO

- ✓ No ha abierto un debate real.
- ✓ No ofrece información clara y detallada sobre el proyecto.
- ✓ Está impulsando un proyecto:
  - A - Inconcreto.
  - B - Que depende financieramente de otras instituciones no vascas. Dichas instituciones podrían tener un interés más global a la hora de llevar a cabo una infraestructura ferroviaria que pase por nuestro territorio, interés que podría no corresponderse con los intereses concretos de Euskal Herria.
- ✓ ELA, junto a diversos movimientos sociales, partidos políticos y personas expertas, denunció la falta de consenso existente en relación a este proyecto.
- ✓ Pese a ello, el ejecutivo vasco viene hablando de que existe un gran apoyo social a su proyecto, a la vez que sigue insistiendo en llevarlo adelante.
- ✓ Parte de la Y vasca se financiará con recursos propios del Gobierno Vasco, es decir, con los impuestos que se pagan en Euskal Herria. Es de sobra conocido el enorme fraude fiscal existente en las rentas no salariales, por lo que se puede decir que quieren construir el TAV con el dinero de los trabajadores y las trabajadoras para beneficio de otros colectivos.
- ✓ El ejecutivo español ha aprobado los tres primeros tramos del proyecto en plena campaña electoral. A pesar de ello, y del conflicto mantenido con el Gobierno Español hasta la fecha, el ejecutivo vasco no ha dudado en feal español por la mencionada aprobación.

## ¿ QUÉ DEBERÍA HACER EL GOBIERNO ?

- Abrir un debate social y considerar la opinión de la población vasca.
- Decantarse por un proyecto ferroviario que responda a los intereses concretos de Euskal Herria. En este sentido, ELA cree mas conveniente un tren convencional más eficiente que considere más aspectos además de la velocidad, que un tren de alta velocidad cuyo principal objetivo sea la rapidez.
- Hacer un plan integral de transporte (carreteras, ferroviario, ...) en base a criterios sociales, económicos y medio ambientales.

## CRITERIOS QUE DEBE CUMPLIR UNA RED FERROVIARIA ADECUADA

- ✓ ELA, junto a LAB, EHNE e HIRU, lleva varios años defendiendo un sistema ferroviario adecuado en base a unos criterios, que están recogidos en el documento intersindical "Criterios para una red ferroviaria vasca de utilidad social".
- ✓ Principales criterios:
  - Cumplir con la utilidad social.
  - Compatibilidad entre personas y mercancías.
  - Sustituir el tráfico y aumentar la accesibilidad; no fomentar el tráfico.
  - Intercambiar, y no duplicar infraestructuras.
  - Vertebrar nuestro territorio.
  - Constituirse por modelos de trenes social y ambientalmente mejores que el transporte por carretera, mar o aire.

trenbide  
SOZIAL baten alde

ELA  
EUSKAL SINDIKATUA

