

LABen ALEGAZIOAK EUSKAL AUTONOMI ERKIDEGOKO TRENBIIDE-SAREKO HERRIALDE PLAN SEKTORIALARI

1. SARRERA

Trenbideen Plan Sektorialari dagokionez LABek aurkeztutako proposamenaren arabera, Euskal Herriak gizartearen betebeharrei egokitutako trenbide sistema behar du, eta sistema horrek gure lurralde osoa egituratu behar du.

Kalitateko euskal trenbide sistemaren abantailak bistakoak dira ikuspuntu guztietatik, alegia, energia aurreztuko litzateke, ingurugiroan izango lukeen eragina txikiagoa izango litzateke, eskaria asetuko litzateke eta hurbileko zein nazioarteko harremanak hobeak izango lirateke.

Arrazoi horiek kontuan harturik, pentsatzen dugu ezinbestekoa dela Euskal Herri osoko trenbide sistema integratua edukitzea. Sistema hori gai izan behar da beste garraiobide batzuekin lehiatzeko, eta barrura zein kanpora begira egituratu behar du Euskal Herriko lurralde osoa.

2. ALDEZ AURRETIKO IDEIAK

Azalekoa izan arren, edozein azterketak argi eta garbi adierazten du egungo euskal trenbide sarea ez zaiela egokitu oraingo garaiei eta inguruari. Sare hori Euskal Herrian zehar pasatzen diren trenbide lineak baino ez da.

Edonor konturatzen da egungo trenbide sareak zaharkituta daudela zio batzuk direla bide, alegia: antzinakotasuna, diseinua, eraikuntza, eraiki zituzten edo eraikitzea ahalbidetu zuten estatuen ikuskera zentralista, ustiapen mota -hasiera batean, pribatua eta, geroago, publikoa, baina beti ikuspegi globaleko zein geroko inbertsiorik gabe- eta Euskal Herriaren beharrak kontuan hartzen ez dituen trenbide politika.

Hortaz, bete behar dugun lehenengo beharrizana Euskal Herriko eta Euskal Herrirako trenbide politika izatean datza.

Nahiz eta egungo lurralde zatiketa jasan eta beste lurralde marko baten alde borrokatu, une honetan EAE eta Nafarroako administrazioei eskatzen diegu denon trenbide sistema ahalbidetzea, hau da, euren eskumenetatik harantzago jardun beharko lukete.

Hori dela eta, jadanik eskatu dugu eta gero ere eskatuko dugu administrazioek planifikazioa egin dezatela euren agintepeko lurraldeez haraindi, zertarako eta integrazio handiagoa eta zerbitzu orokor hobea lortzeko. Horretarako, administraziook Euskal Herriko lurraldea antolatzeke eskumenak dituzten gainerako administrazioekin kolaboratu behar dute.

Era bertsuan, eta Europako Batasunak emandako zuzentarauekin bat etorritik, EAEko Trenbide Sarearen titulartasuna publikoa izan behar da eta EAEko Administrazioaren

eskuetan utzi behar da.

Aztertzen ari den errepide sarearekin gertatu den bezala, EAEko trenbide egituraren erakunde kudeatzailea eratzea ezinbestekoa da gure aburuz.

Modu horretara egituratuko litzateke EAE, Euskal Herriko egituraren barruan. Ingurugiroarekiko errespetua izateaz gainera, trenbide politika horrek bi kapitulu kontuan hartu behar ditu, baita artikulatu ere, alegia: barneko zerbitzua eta Europako sareekiko integrazioa.

Lehenengo kapituluari dagokionez, aintzat izan behar dugu Euskal Herriko bi muturren artean oso distantzia txikia dagoela eta leku zein ardatz zehatz batzuetan demografi kontzentrazio handiak daudela. Alde bi horiek kontuan harturik, esan daiteke Euskal Herriko barneko zerbitzuaren sarea aldiriko trenbide sarea dela. Hala eta guztiz ere, ezin dugu ahaztu barneko merkatugai trafikoaren eskaria dagoela, produkzio zentro garrantzitsuen artean eta horien eta itsas portu eta aireportuen artean.

Bigarren kapituluari dagokionez, Europako zentralitateari begirako egoera estrategiko erlatiboa kontuan izanda, zentralitate horrekiko loturak eguneratu edota sortu behar ditugu, hau da, barneko sarea Europako sarearentzat erakargarria izateaz gain, EAEko sarbideak erraztu behar ditu ondoko trenbide sareei dagokienez.

Era berean, eta kontuan harturik trenbideak ingurugiro abantailak dituela beste garraiobide batzuei dagokienez, egungo trenbide azpiegiturak birmoldatu eta berriak eraikitzeak ahalik eta eragin txikiena ekarri behar dio ingurugiroari. Hots, kontuan eduki behar da kalte handiak eragin ohi direla lehenengo eta hirugarren sektoreetan. Lehenengo kasuan, iraupena bera egon daiteke arriskuan, eta bigarrean, aldiz, garapena.

3.- PLANARI BURUZKO PROPOSAMENAK

3.1.- HELBURU ETA JUSTIFIKAZIOARI DAGOKIONEZ

Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herrilan sailburu ohiak aztertzen ari garen planaren aurkezpenean esandakoa ez dator bat planaren 2. atalaren lehenengo, bigarren, azkenaurreko eta azken lerroaldean xedatutako helburuarekin. EAEko zerbitzurako Trenbide Sistema Integratuari buruzko aipamena ez dator bat Europako merkatuari lotutako Azpiegitura Berria ezartzeko asmoarekin, hiriburuen arteko nolabaiteko zirkulazioa bakarrik ahalbidetzen baitu eta helburu horri gehitzen baitzaizkio egun gure lurraldean zerbitzuak ematen dituzten edo eman ditzaketen trenbide enpresen plan pribatuak.

Beste alde batetik, Planak ez ditu kontuan hartu titulartasuna eta kudeaketa (2. atalaren hirugarren lerroaldea eta 8. atala), azpiegitura berri eta garrantzitsuena Espainiako Trenbide Azpiegituren Kudeatzailearen esku utzi baita, beraz, ez dago inolako interesik berezko trenbide politika sortzeko eta beste batzuen interesen menpe jarraitu behar dugu. Hortaz, sektore estrategiko hori bestelako interesak dituzten botereen eta gerorik gabeko enpresen esku geratuko litzateke. Are gehiago, botere eta enpresok ez dituzte inoiz kontuan hartu Euskal Herriaren beharrianak.

3.2.- APLIKATU BEHARREKO ARAUTEGIARI BURUZ

Nahiz eta lehen aipatutako titulartasun eta kudeaketari buruzko arazoa sakonago aztertu ez, azpimarratu behar da Ingurugiroaren gaineko Eraginari buruzko Azterketa eta Planaren aurkezpena ez direla batera aurkeztu. Beraz, azterketa horren mamiak eragina galdu du, eta Plan horren kontrako alegazioak -ingurugiroaren gaineko eraginari buruzko alegazioak- egitea saihestu egin da neurri batean.

Dena den, emandako kartografiaren eta datuen arabera, ibilbide berriaren %60 bidezubi eta tunelen bidez egingo litzateke. Egitura horren eragin txikiagoa kontuan izan arren, ibilbide horrek mota askotako eragin gogorak izango litzuzke bai azaleran eta bai lurrazpian. Aukeratutako eraikitze parametroak eta lurzorua orografia bi elkarren kontrako elementuak dira ibilbide osoaren zati askotan. Edu berean, elementuok ingurugiroaren gaineko eragin negatibo handia ekarriko dituzte, hau da, ia-ia atzeraezinezko eraginak.

3.3.- LURRALDE PLANIFIKAZIOARI BURUZKOA

Europako planifikazio sektoriala kontuan izaki, konturatzen gara Euskal Herriko lurraldea zeharkatzen duten lineak lotuta daudela Añamendietako bi aldeetan kokatutako sareekin, baina aurrekontua definitu eta esleitu, partehartzea definitu eta betearazteko konpromisoa hartu barik. Planifikazio hori egungo egoera ez den batean egin zen. Gaur egun, Abiadura Handiaren beharra eta optimismoa bazter utzi dira, beraz, ez dugu uste Europako Batasuneko lankidetzak lortuko denik, batez ere, Espainiako Estatuak Madril-Zaragoza-Bartzelona-La Jonquera linea bultzatu nahi baitu.

Euskal Herria hartzen duen estatu plana kontraesanez beterik dago. Besteak beste, “garapen orekatu eta harmonikoa”, “kostuak gutxitzea”, “energi kontsumoa”, “intermodalitatea” eta “baliabideak ahalik eta ondoen aprobetxatzea” ez dira bat etortzen trenbideen planerako hautatu den ereduarekin, hau da, Abiadura Handiko ereduarekin. Eredu horretan espezializazioa oso-oso handia da eta ez zaio egokitzen Euskal Herriko “lurralde eta zerbitzuari”, ezta eskariari ere, handitu egiten baita lineen gainjarpena edo gainjarpen horri eusten baitzaio, trenbide zerbitzuen sare integratuaren kontra. Horrez gain, eta hori gutxi izango balitz, Abiadura Handiko sarea eta UIC zabalera bidaiariarentzat bakarrik dira; izan ere, merkatugaien trafikoa kasu oso zehatz batzuentan baino ez litzateke baimenduko, Planean erabilpen mistoaren inguruan proposatutakoarekin bat etorri barik.

6.2. atalari dagokionez, Planak ez du LAG (DOT) izenekoan agertutakoa betetzen. Gidalerro horietan azaltzen den bezala, “erkidegoko guneen kanpo zein barruko loturak hobetu behar dira”, zertarako eta “gizarte eta kultur harreman estuagoak erdiesteko”. Bestela, Bilboren eta Gasteizen arteko harremanak baino ez lirateke ziurtatuko, Donostiako geltokia erdigunetik eta inguruko herri garrantzitsuetatik urrun baitago, beraz, aukerak oso txikiak dira. Esan beharrik ez dago, batik bat atlantiar Euskal Herriko biztanleen banaketaren arabera, biztanle guneen integrazioaren bidez ez direla elkarren arteko harremanak hobetzen, are txarrago, guneok garrantzia galtzen dute hurbileko hiriburuei dagokienez. Euskal Hiriaren inguruko ideia gero eta argiago azaltzen ari da.

Merkatugaien trafikoaren inguruan, lehen aipatutako murriztapena -AHT linea guztietan gertatzen den legez- kontuan harturik, “produktio sistemaren integrazio handiagoa” eta “garraibide zentro integratuak bultzatzea” lortzeko moduko

helburuak izan daitezke Bilbo eta Gasteizi dagokienez, baina ez, ordea, Irunen kasuan (2. fasea bukatu da). Irungo ustiapena honelaxe bultzatuko litzateke: Irun-Hendaia terminalaren kudeaketa komunaren bidez eta errepidetiko (egun guztiz itota) zein Pasaiako portutiko (UIC zabalera) zuzeneko sarbidearen bidez. Lehenengo fasea amaitu eta gero, baldin eta Bilboko portuaren igurikapenak betetzen badira, Irun kolaptsatu egingo da kokapena, banaketa eta kudeaketa direla bide.

Bizkaiko Itsasoko ertzen inguruko loturak eta Logroñotik pasatzen den Ebroko ardatza ez dira benetakoak. Planak ez du ia-ia ondokoa aipatzen: batetik, FEVEk administratutako lineak; bestetik, Gasteiztiko linearen baldintza hobeak (taxuketa eta soslai hobeak); eta azkenik, Altsasu eta Iruñeatik datozen lineen baldintza hobeak (oraindik berriro barik). Hortaz, lehen aitaturako loturak testuaren betegarri baino ez dira.

3.4.- FINANTZAKETARI BURUZ

Atal honetan ikus daitekeenez, korridorearen trafikoa neurtzeko, bidaiaria/km-ren denborak kontuan hartu dira jatorri eta helmugaren arabera. Alabaina, ez da kontuan izan zerbitzua emateko gune gutxietara joateko behar den denbora. Joan-etorri horiek kostu handiagoa ekartzeaz batera, denbora gehiago eskatzen dute. Hau da, abiadurak ematen duen abantaila gutxitzen da. Ibilbidea egiteko behar den denbora osoa korridorearen eskari maila zehazteko benetako parametroa da. Beste linea batzuei dagokienez, eskari maila ez zaio egokitzen ibilbide gutxiko eszenatokiari, biztanleak sakabanaturik baitaude eta ez baitago biztanle askoko gunerik.

Dirudienez, bidaiari trafikoaren adarretarako, esaterako Talgo 200erako, kalkulatu den kostuak ez du hartzen beharrezko tren makinaren kostua. Halaber, multzo mota horren merkataritza ustipenari dagokionez, lortu den abiadurarik handiena 200-220 km/h izan da. Korridorearen ustiapenerako 250 km/h-ko abiadura kalkulatu da eta abiadura horretara irits daitezkeen tren makinak eraikitzen ari dira edo frogetan daude.

Planean ez dira zehaztu egon badauden lineak egokitu eta hobetzeko aurrekontuak, ezta planta berria eraiki eta artatzeko aurrekontuak ere. Ondorenez, ikuspuntu ekonomikotik, batzuetan saihestu eta beste batzuetan zaildu egin da zerbitzu-kostuaren oreka hobetzeko proposamen alternatiboak aurkeztea.

3.5.- TRENBIDE SARE BERRIARI BURUZKOA

TSBren titulartasun eta kudeaketari buruzko azalpena alde batera utzita, atal hori aztertuko dugu planean agertzen den egiturari jarraituz.

8.1. atalari (Eusko Treneko egungo sarearen aldarazpenak) dagokionez, eta sare horri buruzko planteamendu orokorrekin bat etorritik, eraikitze parametroen aldarazpena eskatu beharko litzateke. Parametro horiek honakoak ekarri beharko lituzkete: gutxieneko abiadura handitzeko jardueren inguruko konpromisoak, sestrapasabideak desagertaraztea, hurbileko guneetako ingurugiroaren gaineko eragina gutxitzea eta abar. Baita zenbait zatitan trenbidearen zabalera aldaratzea ere, sarearen sarbideak erraztu eta garapen hobeak lortzeko.

Gisa berean, alde batzuetarako proposatu diren jarduerak sarearen garapen integralaren kontrakoak dira, erkidegoen arteko harremanak zailtzen direlarik. Bilbo-Donostia eta Donostia-Hendaia lineen artean, *by-pass* ez egoteak denboraren

galtzea dakar itsasalde biak komunikatzen dituen sarbidean. Beraz, komunikaziorik eza konpontzeko beharra dago.

8.2. atala (Ibilbide Berriak) planaren izarra da. Kasu horretan, ustiakuntza parametroak ibilbideon erabilpena eragotzi eta bideragarritasuna ezabatzen dute. Trafiko mistorako AHTren ereduak eta 250 km/h-ko ustiapen abiadurak (bidaiarientzat) ondorengo efektuak ekarriko dituzte:

- 1.- Sarbide zaila bidaiari eta merkatugaientzat, gune modaletan izan ezik, baita horietan ere, Donostian kasurako.
- 2.- Erradio txikiak ezarri behar direnez, oso nekeza izango da orografia zailei egokitzea, kostuak gehituko dira eta ingurugiroaren gaineko eragina izugarrizkoa izango da, abantaileri eta beste parametro batzuei dagokinez.
- 3.- Planean zerbitzu mistoa emateko asmoa ageri bada ere eta antzeko parametroak dituzten proiektuak badiren arren (Alemania eta Espainiako AHT lineak), hauxe izango litzateke horrelako ezaugarriak dituen lehenengo merkataritza ustiapena, batez ere jakinik zeintzuk diren Bilboko portuak manipulatzeko dituen eta manipulatzeko dituen zamak. Bilboko porturako sarbidearen ibilbidea eta betearazpena mugarik gabe luzatuz gero, zalantzan jarriko lirateke planean ezarritako helburuak.

Ez genuke ahaztu behar, AHTren azpiegiturak diseinatu direla 250-260 km inguruko distantziak ibiltzeko, horretarako behar bezalako trenak erabiltzen direlarik. Biztanle asko dituzten guneak zeharkatzen dituzte eta ez dago ia geltokirik distantzia horien artean. Erosotasun handiko trenak dira eta hegazkinaren azkartasunarekin lehiatzen dute. Esan bezala, Euskal Herriaren barruan ditugun distantziak, 200 km baino txikiagoak dira eta horren distantzia txikian oso sakabanaturik bizi da jendea. Hortaz, horrelako azpiegitura eraikitzeke argudio horiek nahikoak direla esateak ez du zentzurik.

Europa barruko distantziak ere nahikoa txikiak dira, beraz, ustiapenaren gehieneko abiadura gutxitzearen ondoriozko galerak 15 minutukoak izatera irits daitezke Abiadura Konbentzionalaren baloreen arabera.

Guk planteatzen dugun aukerak honako parametroak proposatzen ditu:

- 1.- Neurriak hartzea eta baliabideak jartzea, plan koordinatua egiteko Euskal Herriko nazio lurraldeko euskal administrazio guztien artean.
- 2.- Abiadura tokiko orografiari egokitzea, baldin eta orografia baldintzak betetzen badira eta AHTren baloreen aurreko eta geroko ibilbideek ahalbidetzen badute. Horrez gain, gutxieneko abiadura orokorra mugatu behar da 160 km/h gainditu ezin delarik ibilbide osoan zehar.
- 3.- Linea hurbildu eta guneraino bertaraino sartzea ondoko kasuetan:

A: Portua, Basauri, Galdakao, Zornotza, Durango, Elorrio, Bergara.

B: Foronda, Legutio, Arrasate, Zumarraga, Beasain, Tolosa, Hernani, Donostia, Pasaia, Hernani-Pasaia *by-passa*, Orereta, Irun.

Nolanahi ere, beharrezko izango litzateke saihezbideak egitea, zertarako eta zuzeneko eta merkantzien trenen gutxieneko parametroak malgutu eta horiei eusteko. Gainera, Irun-Hendaia europar ardatzean gertatuko itotzea arinduko

litzateke.

4.-Iruñearekin eta Mediterraneoarekin dagoen lotura Idiazabal/Segura-Altsasu lotunearekin osatzea. Proiektu hori Aralarko ingurugiro arazoak eta arazo teknikoak konponduko lituzkeen tunelean egingo litzateke. Horretarako, ezinbestekoa den Altsasu-Castejón linea modernizatu beharko litzateke, beharrezko ibilbide berriak egingo liratekeelarik.

8.3 atalari dagokionez eta jadanik esan dugun arren, komeni da berriro adieraztea Bizkaiko Itsasoaren Ertzarekiko loturari dagokion jarduerarik eza, naiz eta zerbitzu biok auketa handiak eman arren. Horrelako akordioetara iristea ezinbestekoa da, Arku Atlantiarreko erkidego ukituak kontuan izanik.

4. ONDORIOAK

Goraxeago aipatutakoak eta aukerak eta proposamenak aintzat harturik,

LABk hauxe ESKATZEN du:

A.- Trenbideen Plan Sektoriala erretiratzea eta proposaturikoak kontuan izanik berraztertzea.

B.- EAEko tren sistemaren erakunde kudeatzaile publikoa sortzea

C.- Euskal Herriko trenbide politikak koordinatzea, erakunde misto eta elkarbanatua sortuz.

E.- Ibilbide, saihesbide, egokitzapen eta eraikin berriei buruzko plan berria egitea goraxeago aurkezturiko parmetroekin.

F.- Aurrekontuak faseen arabera zehaztea eta planaren jarduerak birmoldatzea.

G.- Birmoldaturiko Planaren Trenbide Sarearen eraikuntza, ustiapen eta mantenimenduak ingurugiroaren gainean izan duen eragina azaltzea, kostu guztiak ebaluatu ondoren.

H.- Agente sozial eta sindikalek Trenbideen Plan Sektorialaren artikulazioan parte hartzea.