

# ABIADURA HANDIKO TRENARI

# EZ

# TREN SOZIALARI

# BAI

**N**afarroako gobernuak ez du AHTri buruz eztabaidatu nahi, argudiorik ez duelako. Proiektua ez da beharrezkoa eta kaltegarria izango da. Agintariek ondo dakitenez:

- ▼ **AHTk ez du eguneroko bidaietarako balio.** Pertsonak tren hau ibilbide luzeetarako bakarrik erabiliko dute, tokiko eta eskualdeko ibilaldiak errepideei utziz. Kontuan izanda Iruñeko geltokia dela ziurra den bakarra eta errepideetan egiten diren desplazamendu ia guztiak herrialde barruko bidaiak direla, ez du errepideko trafikorik gutxituko.
- ▼ **AHTk ez du merkantziarako balio.** Merkantziak dira trafiko arazoak eragiten dituen beste arloa. AHTk ez du balio orain errepidez eramaten direnak garraiatzeko. Ez dago horretarako prestatua. Espainiar Estatuan ez dago merkantziarik garraiatzen duen AHTrik.
- ▼ **AHTren ingurumen inpaktua izugarria eta itzulezina da.** Nahiz eta oraindik trazaturik eta Ingurumen Eraginaren Azterketarik ez izan, dagoeneko erabakia hartuta dago eta obrak 2011n hasiko direla jakinarazi dute. Azpiegitura honek izugarritzko obrak eskatzen ditu eta ingurumen kaltea izugarria izateaz gain itzulezina izango da.
- ▼ **AHTa espainiar Estatuaren erabakia da.** Obren diseinua espainiar Estatuaren esku egongo da eta beraiek izango dute azken hitza. Bi gobernuak izenpetu duten akordio honek nafarrek duten erabakitze eskubidea ukatzen du, Estatuaren esku geratuko baitira eskumen eta erabaki asko.
- ▼ **AHTren koste ekonomikoa izugarria da.** Ez da dohainik. Nafarroako gobernuak eraikuntza kosteen %57 (387,65 milioi euro) aurreratuko du, eta diru honen interesak beregan hartuko ditu. Guzti hau beste partida batzuen kontura egingo da. 2010eko aurrekontuetan 107 milioi euro murriztu dituzte dagoeneko. Diru hau hezkuntza eta osasuna bezalako benetako beharretan inbertitu behar da. Gainera espainiar Estatuan eraikitzen diren AHT guztiak Aportazioaren bitartez ordaintzen ditugu.

AHTren iraunkortasuna saldu nahi dute, baina argi dago ez dela jasangarria ez ekonomikoki, ez sozialki ez eta ingurumen ikuspegitik.

**H**alaber, agintariek jakin badakite tren soziala, hau da, Europako leku askotan dagoen tren konbentzional egokia, baina Euskal Herrian ez duguna, AHT baino hobea dela. Zer da leku hauetan dagoena?:

- ▼ **Benetako zerbitzua da** Trenbide sozialak AHTk baino geltoki gehiago ditu, beraz, askoz pertsona gehiagori ematen die zerbitzua. Lurralde eredu iraunkor bat ahalbidetzen du, Nafarroa benetan egituratuko lukeena, zonalde marjinalik utzi gabe.
- ▼ **Merkantzientzat balio du.** Gaur egun daukagun tren baina azkarragoa da eta bidaiariak eta merkantziak eramaten ditu. Horretarako daukagun sarea egokitu behar da. Hau izango zen benetako alternatiba. Sare honek Europarekin lotzeko ahalmena izango luke, bai bidaiari, bai merkantzientzat.
- ▼ **Trafiko arazo gutxiago.** Trafikoaren arazoa gutxitzen laguntzen du. Eguneroko mugimenduak egiteko balio duenez, hemen trafiko gutxituko luke. Errepidetik aterako zuen merkantzia bolumena ere handia izango zen.
- ▼ **Ingurumen kalte eskasa.** Ingurumenean egiten diren kalteak minimizatzen ditu eta gainera energia aurrezten du. Tren soziala jende gehiagoren zerbitzura egongo litzateke eta egindako inbertsioak emango duen zerbitzua zentzuzkoagoa izango litzateke, bai ekonomikoki, bai ingurumen aldetik, baita energetikoki ere.
- ▼ **AHTk baino zerbitzu hobea ematen du.** Europako herrialde askotan dagoen tren konbentzionala hobea da AHT baino. Ibilbideak denbora gehixeagoan egiten ditu geltoki gehiago daudelako eta hain arina ez delako, baina azkarra izaten jarraitzen du. Eta bidai txartelak merkeagoak dira.

Oraindik AHT geldiarazteko garaiz gaude. Eredu antisozial hau alde batera utzi eta tren soziala bultzatzea exijitzen dugu. Proiektua bertan behera uztea eta benetako gizarte eztabaida irekitzea eskatzen dugu, benetan herriak nahi duen garraio politikarantz egiteko eta lurralde eta gizarte eredu justuago bat izan dezagun.



## ABIADURA HANDIKO TRENARI, EZ!

## TREN SOZIALARI, BAI!

**ELA**  
EUSKAL SINDIKATUA