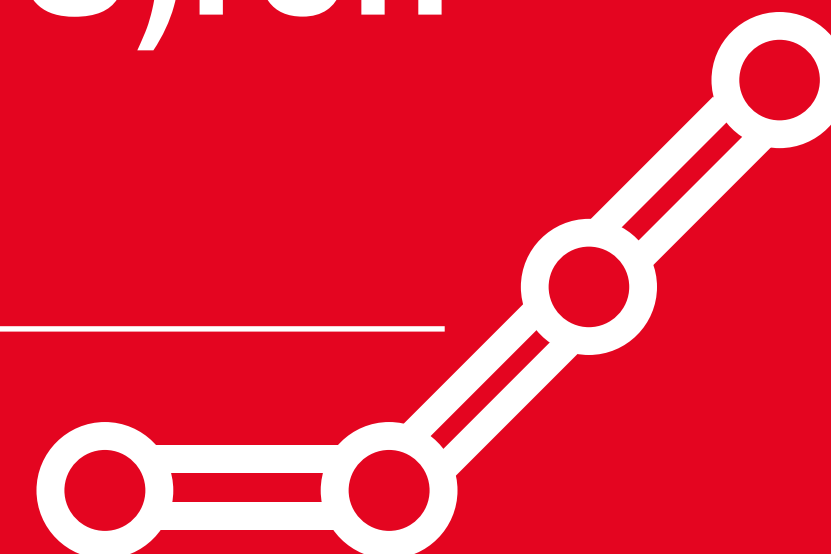
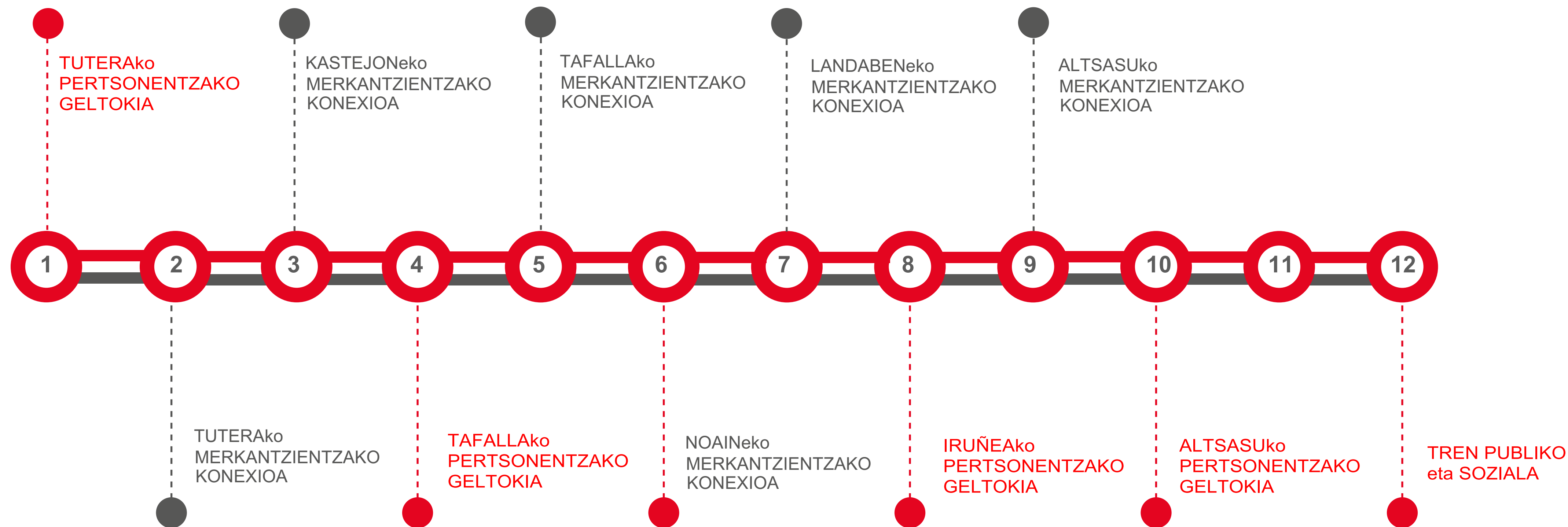
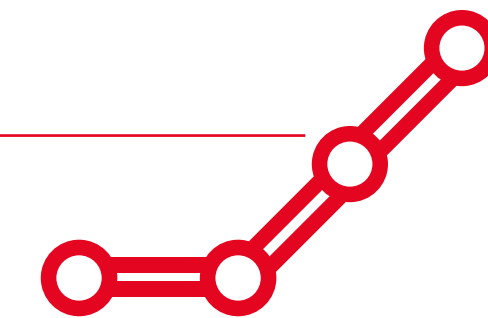
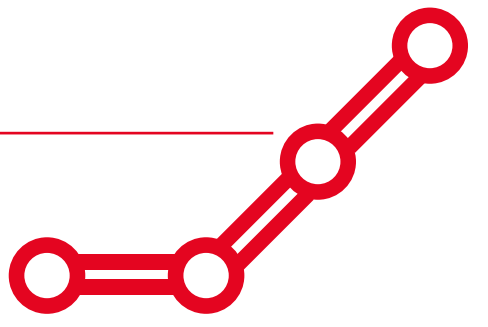


TREN PUBLIKO eta SOZIALA (TPS)ren PROPOSAMENA

NAFARROA 2018-2028







Nafarroarendako Tren publiko eta sozialaren aldeko apustua egiten dugu garraiobide iraunkorra, herritarra eta demokratikoa delako. Egungo Nafarroako Gobernua bultzatzen ari den Abiadura Handiko Trena (AHT/PAT) proiektu antisoziala, antiekologikoa eta baliabide ekonomikoen eta energetikoen xahutzailea da, eta beraz, ez da inondik ere egokia Nafarroarentzat.

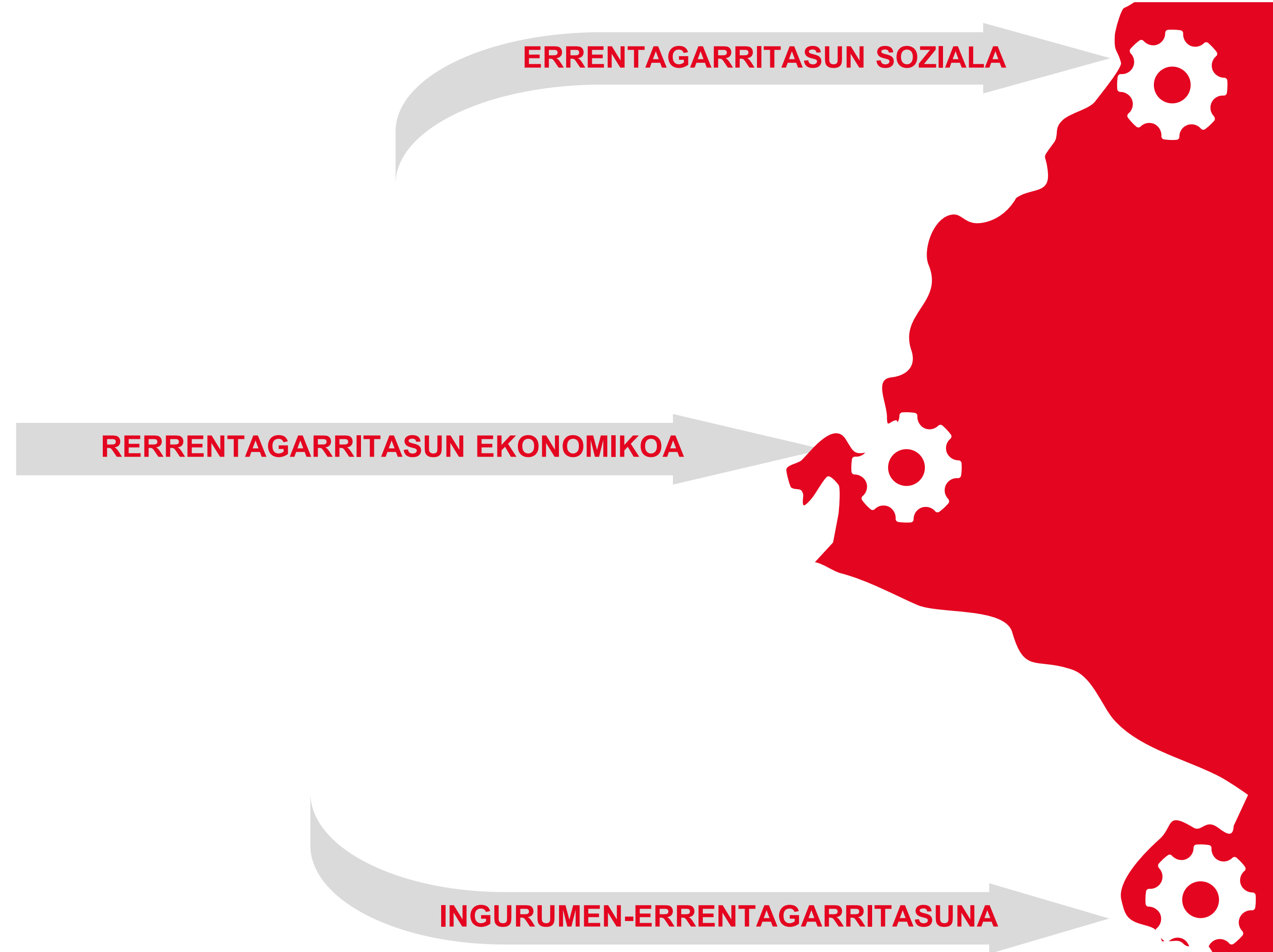
Txosten honetan, (TPS) Tren Publiko eta Sozialaren proposamena egiten dugu Nafarroarentzat.

1. SARRERA

Nafarroarentzat (TPS) Tren publiko eta sozialaren aldeko apustua egiten dugu, 2018 eta 2028 urte artean egiteko, garraiobide iraunkorra edo jasangarria, herritarra eta demokratikoa delako. Egungo Nafarroako Gobernua bultzatzen ari den Abiadura Handiko Trena (AHT/PAT) proiektu antisoziala, antiekologikoa eta baliabide ekonomikoen eta energetikoen xahutzailea da, eta beraz, ez da inondik ere egokia Nafarroarentzat.

Gure herriek orain eta etorkizunean Tren Soziala behar dute, Abiadura Handiko Trenaren edo Prestazio Handiko Trenaren inposaketaren ordez. AHT/PHT elite ekonomikoei onura egiten dien tren eredu bat baino ez da, baliabide naturalak, ingurumenekoak eta nekazaritzakoak kaltetzen dituena.

Ikerketa guztiek bat egiten dute: tren soziala da, garraiobide guztien artean, iraunkorrena. Bera da negutegi eragineko gas gutxien isurtzen duena, espazio gutxien behar duena eta, alde handiz, seguruena. Hala ere, Estatu espainiarrean bidaiarien % 5 eta merkantzien % 3,8 doi-doia baino ez da trenez garraiatzen. Aldiz, Europako beste herrialdeetan proportzio hori arras ezberdina da. Adibidez, Austrian, merkantzien erdia garraiatzen da trenez.



Apustu egiten dugun tren publiko eta sozialak ondoko ezaugarriak ditu:

- Pertsona zein merkantzien eguneroko trafikoari konponbide ematen dio eraginkortasun eta efizientzia handiagoz.
- Hura da pertsona zein toki gehienara iristen dena, prezio eskuragarrian.
- Hura da herriak, eskualdeak, lurraldeak eta hiriak lotzen dituen. Bera da errepidezko garraioaren alternatiba erreal.
- Hura da iraunkortasuna sustatu eta ingurumena gehien zaindu eta kontuan hartzen duena.
- Hura da hobekien aprobetxatzen dituen egungo tren sarea eta baliabideak.
- Trenaren zabaltzeak eta hobetzeak soilik herritarren beharrei erantzun beharko lieke.
- Tren sozialaren kostu ekonomiko, ekologiko eta energetikoa ematen duen zerbitzuaren neurrikoa da, eta beraz, proportzionatua da.

AHT/PHTek ezinbestez murrizketak ekarriko ditu errentagarritasun soziala edo ekonomikoa duten zerbitzu publikoen kaltetan: osasuna, hezkuntza, diru-laguntzak, mendekotasuna, desgaitasunak, ikerketa, genero politikak, doako justizia, kultura, enplegu publikoa, pentsioak, babestutako gizarte lanerako zentroak, Unibertsitate Publikoa, laborategi publikoak, lehen sektorerako laguntzak, enplegu zentro bereziak, suhiltzaileen errefortzuak, larrialdiak, ingurumena... eta hainbat eta hainbat arlo non inbertsioak erabat justifikatuta dauden.

Estatuan, egungo tren sarea mantendu eta hobetzeko sartutako euro bakoitzeko 60 euro xahutu dira prestazio handiko trenetan (60.000 miloi euro azken 30 urteotan). Erabaki politiko honek zera ekarri du: azken 20 urteotan merkantzien trenbideko trafikoaren % 60 galdu egin da. Hau da, hain justu publizitate ofizialak saldu ohi duenaren kontrakoa bultzatu da.



AHT/PHT/AVE ez da denontzat izanen. Tafalla, Erriberri, Martzilla, Alesbes... herriek gaur egun dituzten trenbideko loturak galduko dituzte. Eta ez hori bakarrik. Madrilera joateko gaur baino denbora gehiago beharko dute, gehiago ordaintzeaz gainera.

Prestazio Handiko Trena ez da beharrezkoa merkantziak garraiatzeko. Baliteke trenbide europarreko zabalera behar izatea, baina horretarako ez da plataforma berri bat eraiki behar, hain zuzen ere, diru publikoa barra-barra xahutzen duena.

Ingurumenaren ikuspegitik, ez da iraunkorra edo jasangarria. Prestazio Handiko Trenaren proiektuak 2016ko Pariseko Klima Aldaketaren akordioaren helburuak betetzearren Nafarroako Gobernuak hartutako konpromisoa ezerezean uzten du.

Ez dago hiri bakar bat ere trenbidea erdialdetik urruntzeko inongo dirurik gastatzen duenik. Aitzitik, Europan geltokiak hirien erdialdean kokatzen dira. Beste tokietan, dirua inbertitzen da intsonorizazioan, itxituretan edo herriak zeharkatzen dituzten trenbideen isolatzean, arriskuak eta eragozpenak murrizteko. Hemen aldiz, dagoena abandonatu eta dirua azpiegitura berrietan alferrik gastatzen da.

Nafarroako Gobernuak ingurumenaren eta jendartearen kontrako espekulazioaren logikari jarraitzen dio. Bitartean, entzungor egiten die eremu ezberdinetatik (zientifikoek, teknikoek, elkarteek, herritarrek) gero eta indar handiagoz ematen dituzten arrazoi ekologiko eta sozialei. Askotan, Gobernuak Udalerrien gaineko eragina duten proiektu sektorialak bezalako figura administratiboaz baliatzen da. Horrela, haien politikak inposatzen dizkigute gure udalerrien erabakitzeko ahalmena hutsaren pare utziz. Hori guztia kontuan hartuta, Etxabakoitzen ezarri nahi den Udalerrien gaineko Proiektu Sektoriala, geltoki berri baten aitzakiapean operazio urbanistikoa bultzatu nahi duena, bertan behera uztea eskatzen dugu.

AHT/PHTren trenbideko plataforma babesteak ez du bat egiten Nafarroak behar duen aldaketa politiko, ekonomiko eta sozialarekin. Aldaketak ekarri behar duena jendarteak ongizate maila handiagoa izatea da. Aldaketa ingurumena errespetatzea da, lurraldeen arteko oreka bermatuz eta mendekotasun energetikoa zein isuri kutsagarriak murriztuz. Aldaketa jendarte justuago bat lortzeko tresna da. Aldaketa erabakitzeko ahalmena da gure etorkizuna taxutzeko. Aldaketa mugikortasun iraunkorra eta garraio publikoa da. Azken finean, aldaketak errentagarritasun sozialari lehentasuna eman behar dio, arrazoizko proiektu ekonomikoak jorratuz eta politika sozialak hipotekatu gabe. AHT/PHTren proiektuak ez ditu aipatutako baldintza horiek betetzen.



AHT/PHT lurraldeen arteko desorekak sortzeaz gain, klase sozialen arteko desberdintasunak areagotuko ditu. Proiektu hau ez da egiten jendearen beharrak asetzeko, ez da aurrera eramaten interes orokorrerengatik. Ingeniaritzaren eremuan, lehendabizi arazo bat definitzen da, eta gero konponbidea bilatzen da. Baina orain, Nafarroan, AHT/PHTren alde apustu itsua egiten da hasierako beharrak aztertu gabe, proposamen alternatiboak kontuan hartu gabe eta errentagarritasun ekonomiko, sozial nahiz ingurumenekoak baloratu gabe.

Edozein azpiegitura handia eraiki baino lehen, beharrezkoa da azterketa independente, zorrotza eta parte-hartzailea egitea errentagarritasun sozioekonomikoari eta balizko alternatibei buruz. Nafarroan, ordea, erabakia hartu dute holako azterketarik egin gabe.

Orain arte jendartearen parte hartzeari eta azterketari uko egin bazaie, oro har oso prozesu iluna eramanez, horrek azalpen bakarra du: AHT/PHTren eraikuntzaren motibazioa erabat politikoa dela, nafarregandik oso urrun dauden interes ekonomiko pribatuen mesedetan. Eta tamalez, gauza bera gertatu da azpiegitura handi guztiekin krisi finantzieroa lehertu baino lehen.

Horregatik guztiagatik, behartuta gaude proposamen hau egitera, Nafarroako Gobernuak zintzoki egin beharko lukeena.



2. ERRENTAGARRITASUN SOZIALA ETA FINANTZIEROA

2.1. Inbertsio proiektu baten finantza- eta gizarte- errentagarritasunaren analisia: analisi ekonomikoaren ikuspegia

Inbertsio publikoen errentagarritasun ekonomikoaren analisiaren xedea da baliabide publikoak behar bezala inbertituak ote dauden aztertzea edo, kontrara, diru horietarako erabilera hoberik ote dagoen aztertzea. Baliabide publikoen esleipen efizientearen atzean dagoen arazo ekonomiko nagusia aukera-kostua da: hau da, baliabide urriak xede baterako erabiltzeak aukera-kostu bat ezartzen du baliabide horiek beste xede batzuetarako erabil ez ditzakeen gizartearentzat.

Inbertsioen ebaluazio soziala egiteko, alderatu egiten da gizartearentzako onuren eta kostuen fluxua, hots, proiektu bati lotuta dauden onurak eta kostuak, haren bizitza erabilgarri guztian, Kostu/Onura Analisiaren bidez (KOA). KOA analisia, beraz, ongizate-ekonomiaren funtsezko atala da, zeren, proiektu edo esku-hartze publiko baten diru-sarreraren eta gastuen fluxua neurtzeaz haratago, kontuan hartu nahi baititu gizartearentzat izango dituen onura eta kostu guztiak haren bizitza erabilgarrian. Modu horretan soilik ulertzen da egungo ongizate-estatua, non gizarte-zerbitzu defizitario jakin batzuek (finantzen arabera) errentagarritasun handia duten gizartearentzat (adibidez, garraio publikoa, osasuna eta hezkuntza). Baina, horrek ez du esan nahi gizartearentzat errentagarria denik garraioan, osasunean edo hezkuntzan egiten den inbertsio eta/edo zerbitzu oro. Garraio azpiegitura berri bat egitea lagungarria izan daiteke garraio-sistemaren irisgarritasuna edo ingurumen iraunkortasuna hobetzeko, baina era berean, zama handia izan daiteke gizartearentzat –elefante zuria (Robinson and Torvik, 2005)–, baldin eta kostu eta onura sozialak ez badira behar bezala kontabilizatzen.

ERRENTAGARRITASUN SOZIALA

ERRENTAGARRITASUN EKONOMIKOA

INGURUMEN-ERRENTAGARRITASUNA

Ikuspegi hau errotik da ezberdina finantza-analisiarekin, zeinak proiektu batek bere bizitza erabilgarrian eragiten dituen diru-sarrerak eta kostuak alderatzen dituen. Informazio hori ohikoa izaten da enpresa pribatuan, eta era berean, informazio baliotsua ematen du kudeatzaile publikoentzat (aurrerago ikusiko dugun bezala), zeren informazioa eskuratzen baita bai bideragarritasun komertzialaz, bai urtero beharko diren diru publikoez proiektu jakin batek funtziona dezan. Ikuspegiak ere ez du zerikusirik beste eragile ekonomiko batzuenarekin (trenbide-industria edo erabakitzaile politikoak); horiek inbertsio publikoen arrakasta neurtu ohi baitute eraikuntzan eta funtzionamenduan sortu den lanpostu kopuruarekin, inbertsioak ekonomian duen eraginarekin, eragingo duen joan-etorri kopuruarekin (baina ikuspuntu ekonomikotik, garrantzitsuena egiazki eragindako joan-etorriak dira), etab.

Beraz, garraio-azpiegituren ebaluazio ekonomikoak hiru analisi mota bereizten ditu: lehenik eta behin, gizarte-errentagarritasunaren analisiak proiektu baten kostu eta onura sozialen fluxua alderatzen du haren bizitza erabilgarrian; bigarrenik, finantza analisiak proiektuaren diru-sarreraren eta gastuen fluxua alderatzen du, inbertsioaren amortizazioa barne; eta hirugarrenik, bideragarritasun komertzialaren analisiak zerbitzu baten ustiapenaren diru-sarrerak eta gastuak soilik alderatzen ditu (inbertsioaren amortizazioa kontuan hartu gabe). Horrela, hiru analisi mota horiek informazio erabilgarria ematen diete erabakitzaile politikoei hainbat mailatan: gizarte errentagarritasunaren analisiak informatzen du gizartean dagoen desioaz inbertsio proiektu bati ekiteko; finantza-errentagarritasunaren analisiak, berriz, inbertitzen diren baliabide ekonomikoen berreskuratze-tasari buruz; eta bideragarritasun komertzialaren analisiak, azkenik, zerbitzu publiko bat komertzialki ustiatzearen errentagarritasunaz.

2.2. Espainiako Abiadura Handiko Trenbide ereduaren analisi ekonomikoaren ikasbideak

Espainiak apustu handia egin du abiadura handiko trenbiderako (AHT) azpiegituren alde, eta hori kasu berezia izan da munduan. Izan ere, bi hamarkada aski izan dira Espainia Frantziaren gainera egoteko (TGV ereduaren bultzatzailea 80ko hamarkadatik aurrera) abiadura handiko trenbidean eraiki diren kilometroetan, eta munduko bigarrena da erraldoi txinatarraren ondotik (Bermejo eta Hoyos, 2016). Hori bai, Europako adibide bakarra da eredu horri eusten irizpide meta-politikoaren arabera, efizientzia ekonomikoko irizpideei jarraitu beharrean (Albalade eta Bel, 2011), eta Txinako kasuaren antzekoa da mundu mailan (Preston, 2013). Teknologia horrek funtzionamenduan 50 urte inguru eman ondoren, nazioarteko ebidentzia enpirikoak behar adinako indarra du ondorioak ateratzeko, abiadura handiko trenbideak ekonomian eta gizartean dituzten eraginei buruz (Albalade eta Bel, 2015): (1) eraikuntza-kostu handiak, eta oso ezberdinak dira kasuan kasuko orografiaren arabera; (2) oso salbuespen gutxirekin, inbertsioak defizitarioak dira finantzei begira, eta emaitzak gero eta txarragoak dira, sarea eskari apalagoko korridoreetara zabaldu ahala; (3) birbanaketa modala, bereziki



aire-garraioari bidaiariak kenduta, baina kalte handiagoa egiten zaio trenbide-garraio arruntari, zeren holako zerbitzuak ezabatu egiten dira; (4) lurralde-eredu polarizatuak sustatzen dira; (5) zeharkako efektu hutsalak, hala industriari nola turismoari dagokionez. Horregatik, AHT ereduaren nazioarteko eredu herrialde gutxietan baizik ez da egin, eta Europako herrialde gehienak edo AEBek ez dute AHT kilometro bakar bat egin.10 Albalade eta Bel-en hitzetan (2015): “Espainiako kasua bereziki da muturrekoa, politika okerraren adibidea, munduko AHT sarerik zabalena sortu baita erlatiboki (eta bigarrena, absolutuki), eskari mailak txikienak izanik eredu ezarri den herrialde guztien artean”.

Ondorioa saihestezina da KOA terminoetan: orain arte, Espainiako Estatuan garaturiko AHT proiektu guztien emaitza gizarte-errentagarritasun negatiboa izan da. Ondorio horretara iritsi dira hala horri buruz egindako azken berrikuspenera (Betancor eta Llobet, 2015) nola aurreko beste lan batzuk (De Rus eta Inglada, 1997; De Rus, 2001; Bermejo, 2004; De Rus, 2012). Zentzu berean mintzatu da berrikitan Espainiako Kontu Auzitegia (2015), bai eta RENFEko presidentea bera ere (ABC, 2014). Egia esan, emaitza horrek ez luke harridurarik sortu behar, zeren, arestian ikusi dugun bezala, gizarte- eta finantza-errentagarritasuna inoiz ez baita izan Espainiako AHT sarea diseinatzeko irizpidea.

Emaitza horietan sakonduta, merezi du aztertzea zer kostu eta zer onura sozial hartzen diren aintzat inbertsioen ebaluazio sozialean. Kostuetan aipatu ohi da bide-azpiegituran eta trenetan egiten den inbertsioa, eta era berean, azpiegitura eta trenak mantentzeko lanak. KOA analisiaren azpian dagoen marko teorikoak onartuko luke ingurumeneko kostuak aintzat hartzea, baina ez da halakorik egiten, hori kalkulatzeko zaila eta garestia delako.

Onura sozialen aldean, honako hauek hartu izan dira aintzat: erabiltzaileen denbora aurrezpena, eragindako eskaria ordaintzeko jarrera, beste garraiobide batzuei ekidin zaizkien kostuak, eta istripuak eta pilaketa murriztea. Teorian, zuzeneko efektuoi zeharkako efektuak gehitzen ahal zaizkie, ekonomiaren bigarren mailako merkatuetan sortuak (adibidez, efektuak higiezinaren eta turismoaren sektoreetan) eta efektu ekonomiko gehigarriak (adibidez, efektuak lan-merkatuan, lurralde-efektuak, eta enpresen nahiz kontsumitzaileen portaeretan).12 Dena dela, bi efektu mota horiek nekez izaten dira kuantifikagarriak, edo hutsalak, edota kontuan hartzean, kontabilizazio bikoitza gertatzen da. Horren haritik, frogatu da ez dagoela efekturik edo efektuak neutroak direla bai turismoaren gainean bai higiezinaren merkatuaren gainean (neutroa: hau da, nodo batek irabazten duena besteak galtzen du). KOA analisiaren praktikan, zeharkako efektuak bazterrean uzten dira, ulertzen baita merkatu lehiakorretan garraio-merkatua gai dela ongizate aldaketa guztiak harrapatzeko (De Rus, 2009).



Betidanik beste argudio bat erabili izan da garraio-azpiegituretako inbertsioa justifikatzeko; hots, eskualdearen garapena sustatzen dutela, baina argudio hori gutxienez eztabaidagarria da. Geografia ekonomiko berriak eskaintzen dituen ereduak iradokitzen dute garraio-azpiegiturek bi zentzutan funtzionatzen dutela: eskualde txiroago bati aukera ematen diote eskualde aberatsago baten merkatuetan sartzeko, eta, aldi berean, eskualde aberatsagoko enpresek aukera dute eskualde txiroagoa urrunetik hornitzeko, eta horrek kalte egiten die eskualde erlatiboki atzeratuaren garapen endogenorako aukerei (Puga, 2002). Are gehiago, Europako Batzordearen arabera, badirudi herrialde periferikoek irabazi egiten dutela TEN-T sarearekin termino absolutuetan, baina ez dute zertan irabazten termino erlatiboetan. Horrela, erdigunearen eta periferiaren arteko irisgarritasun-arrakala erlatiboak erdiguneko eskualdeen posizioa indartzen du garraio nodo gisa (Hoyos, 2009).

Abiadura handiko trenbide-azpiegituren proiektuei dagokienez, haien eraikuntza-kostu handiak eta haien nodo-izaera nabarmenak are gehiago baldintzatzen dituzte eskualdeen garapenerako beren efektuak (Bermejo, 2004). Errepideetan ez bezala, sarearen nodo bat osatzen duten hiriek soilik irabazten dute irisgarritasuna; tarteko puntuek galdu egiten dute, eta haien izaera nodalak kalte egiten dio lurraldearen egituraketari. Tren arruntaren espazio linealaren egituraketa (korridore efektua) desberdinagoa da AHT ereduarekin, geltoki gutxi izan behar baitira trenak abiadura handian joan daitezzen, eta horrek era etenean osatzen du espazioa (tunel efektua). Horrek esan nahi du hiri gune handiak direla onuradun handiak abiadura handiko loturetan; tarteko hiriek, aldiz, ez dute inolako onurarik (Gutiérrez, 2004).

Bestalde, zerbitzu-enpresen eta egoitza nagusien kokapenari dagokionez, ebidentzia enpirikoak dio enpresak hiri gune handietan metatzen direla, eta Paris hiriaren nagusitasuna handitu dela (Frantzian), eta Tokioren Japonian (Murayama, 1994; Nash, 1991). Lyon-Paris lotura laurogeiko hamarkadaren hasieran inauguratu zen, eta horrek eragina ere izan zuen eskualdeko ekonomian: kokapen industrialean efektu esanguratsurik izan ez bazuen ere, eguneroko bidaiak ugaritu ziren, baina hotel egonaldiak murriztu (Nash, 1991). Efektu hori bera agerian dago Madril-Sevilla linean (Gutiérrez, 2004), eta azterlan batzuek ohartarazi dute, Madril-Bartzelona lineak bultzaturik, enpresa handi batzuk Estatuko hiriburuan koka daitezkeela (Puga, 2002).



Laburbilduz, gaur egun ez dago Espainiako AHTren gizarte-errentagarritasuna onuragarria dela dioen argitalpen akademikorik. Are gehiago, orain arte erabilitako ex post analisi sendoenek (Betancor eta Llobet, 2015) emaitza negatiboak atera dituzte, 50 urteko ebaluazio perspektibak erabilia ere, hau da, 20 urte gehiago EBko azpiegituren ebaluazioetan erabiltzen den epean baino. Ondorio hori logikoa da, kostu eta onura sozialen osagaiei erreparatuta. Inbertsio izugarri garestietatik abiatuta, gizarte-errentagarritasun positiboa eskari bolumenaren mendean dago funtsean (De Rus, 2010). Eta eskari bolumena hain da apala, non nekez berreskuratzen baitira kostu aldagarriak; beraz, inbertsioa ia berreskurazina da.

Finantza-errentagarritasunaren analisiak ere ez du emaitza itxaropentsurik ematen. Orain arte (2015), 60.000 milioi euro baino gehiago xahutu dira munduko AHT eredu ez-efizienteenean, eta hori astakeria ekonomiko ikaragarria da, eta horrek kontu publikoak bizitza erabilgarri guztian kaltetu ditzake. Ez da harritzekoa, beraz, Espainiako Kontu Auzitegiak (2015) trenbide-ereduaren finantzaketa-kaudimenaz ohartarazi izana, eta gobernua presatu du inbertsio horiek arrazionalizatzerara, gizarte errentagarritasuneko irizpide zorrotzekin bat. Are gehiago, txostenak ohartarazi du sare arrunta hondatzen ari dela, diru ahalegin guztiak AHT sarera bideratzen ari direlako. Beste adierazle batek ere salatu du eredu agortua dagoela, hots, ADIFek berrikitan egindako lizitazio berria, egungo eta etorkizuneko eskaria kalkulatzeko, bai eta AHT korridore batzuen errentagarritasun finantzarioa eta sozio-ekonomikoa neurtzeko ere, eta horien artean, euskal Y-a dago (BOE, 2015).

Presioa Europa aldetik ere iritsi da: “inbertsioen errendimenduari dagokionez, eta kostuen eta onuren analisiari dagokionez, Batzordeak jarrera argia hartu du Espainiari buruz, eta presatu du sor dezan behatoki independente bat, azpiegitura proiektuak ebaluatzeko. Gainera, kostuen eta onuren analisia jada derrigorrezkoa da kohesio politikak diruz lagundutako proiektu handietarako, eta derrigorrezkoa ere bada «Europa konektatzea» mekanismoaren baitako obrak eta jarduerak aurreikusten dituen proiektu orotarako. Izan ere, proiektu horietarako, kostuen eta onuren aldeko analisi bat eskatzen da. Batzordeak, beraz, zehatz-mehatz aztertuko ditu garraio-sektorean kofinantzatutako edozein proiektutarako egiten den kostuen eta onuren analisi guztiak.”¹⁵ Berrikitan, Europako Batzordeak kritika latza egin dio Espainiako azpiegitura politikari, AHTn inbertsio handiegia egin dela nabarmenduta (El País, 2015). Egoera hori ikusita, erabakitzaile politikoak tentatuak egoten dira AHTko bidaiariak ordaintzen dituzten prezioak jaistera, behin zerbitzuan sartzen direnean, haien erabilgarritasun soziala handitze aldera. Horrek, ordea, bi ondorio garrantzitsu ditu; lehenik, errentagarritasun analisia okerragotzen du; eta bigarrenik, lehia librearen aurka doa. Europako Batzordeak ebatzi du estatuak AHT zerbitzuak emateagatik RENFERi emandako diru-laguntzek Europako araudia urratzen dutela.

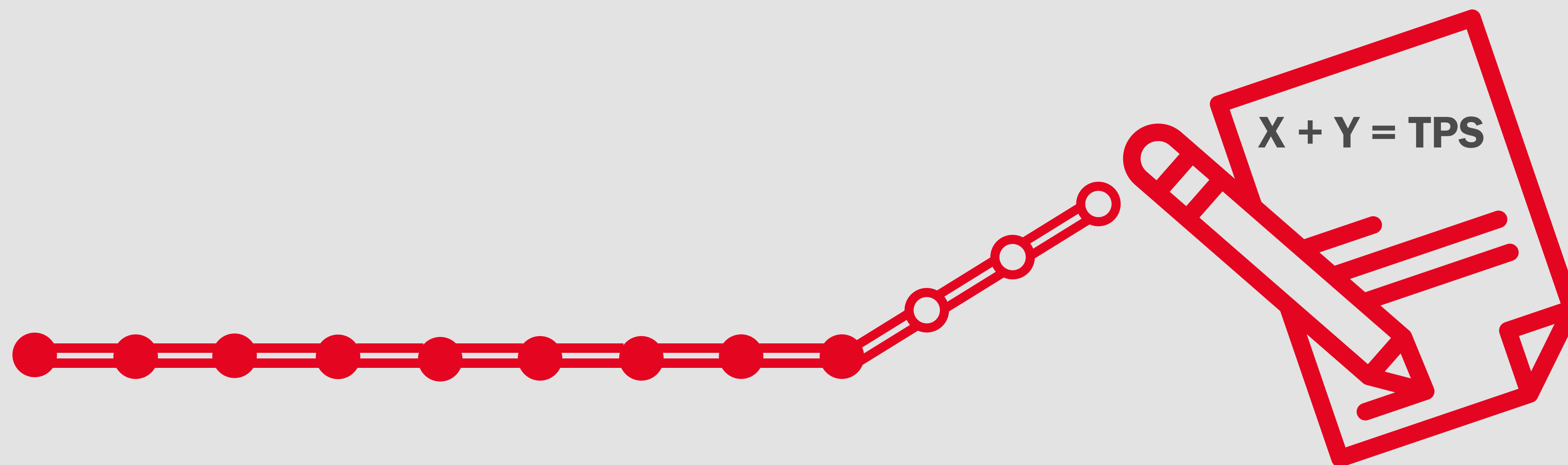


2.3. ONDORIOAK

Egungo eszenatokiak ezkutuko asmoak, Nafarroako jendartearengandik urrun daudenak, islatzen ditu argi eta garbi. Horren aurrean, lau ardatz planteatzen dira tren sozial eta publiko baten proposamen zehatza garatzeko:

1. Zalantzan jarri instituzioetatik eramaten ari den garraio eredua, lurraldearen antolaketari, herritarrei eta mugimendu sozialei bizkarra ematen diena.
2. Eskatu administrazio publikoei bestelako irizpideak garraioa hobetzeko: iraunkortasun soziala, ekonomikoa eta ingurumenekoa.
3. AHT/PHT atzera bota proiektu antisoziala, antiekologikoa, baliabideen xahutzailea eta onartezina dituen era askotako eraginak direla eta: fisikoak, nekazaritzakoak, sozialak, ekonomikoak eta lurraldekoak.
4. Salatu egungo Nafarroako Gobernua eramaten ari den prozedura AHT/PHTren proiektua egiteko, inolako parte hartze eta informazio gardentasunik gabe.

Aurreko irizpideak oinarri, Nafarroako jendarteari trenbide publikoaren eta sozialaren proposamenaren berri eman nahi diogu. Bertatik bertara egina izanen duena, Nafarroan eta nafarrengan pentsatuz, aurreko UPN-PPren eta PSN-PSOEn Gobernuek eta orain Geroa Bai-k egin duten AHT/PHTren xahubidetik eta elitismotik aldentuta.



3. TREN PUBLIKOAREN ETA SOZIALAREN PROPOSAMENA NAFARROARENTZAT

Beharrezkoa da Nafarroan trena sustatzea maila guztietan. Eta horretarako egungo zerbitzua, landa eremuko udalerriak hiri eremukoekin lotu eta Nafarroa bateratzen duena, hobetu behar da.

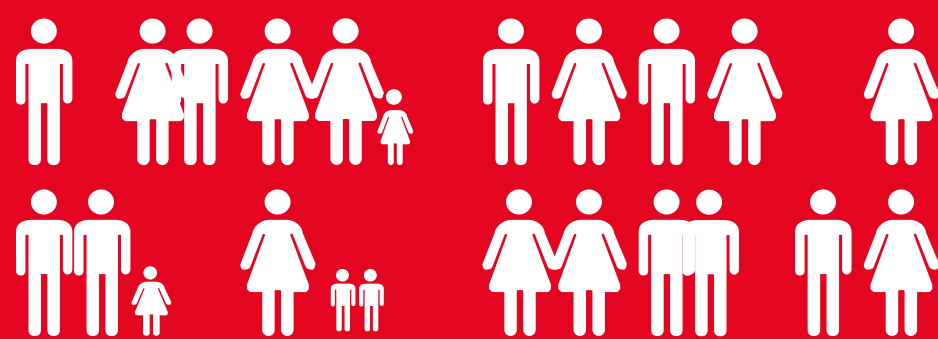
1987ko Tren Garraiobidearen Planak (inoiz indargabetu ez den plana baina Madril-Sevilla AVE eraikitzeke erabakiaren ondorioz, baztertua izan dena) beste ekintza askoren artean, Castejón eta Altsasu herrien arteko trenbidearen bikoiztea barneratzen zuen, bai eta bere gehieneko abiadura 160 km ordukora igotzea ere (egungo 140 km ordukoren orde). Bide paralelo berria honela eraikiko litzateke: bere garaian etorkizuneko instalakuntzarako utzitako espazio librea utziz eraiki ziren berdintze lanak, burdinbideak eta gaineko igarobideak erabiliz.

Planteamendu hori berreskuratu eta eguneratuz modu independentean bi noranzkoetan dabilzan bi bide izateko aukera legoke. Horrela, trenen zirkulazioa handitzeko aukera izanik, bai merkantziarako bai pertsonentzat. Beraz, egun dagoen trenbidearen beste trenbide paralelo bat eraikitzean datza, trenak gurutzatzea zein aurreratzea ahalbidetuz, geltokietan alboratuta egon beharrean, gaur egun bide bakarra izanik gertatzen den bezala.

Horretaz gain, Nafarroa osoko bide guztietan nazioarteko zabalera ezarriko balitz (hirugarren bidearen eta zabalera horretako bidearen bikoiztearen bidez) zabalera ezberdinetako ardatzen trenen zirkulazioa ahalbidetuko litzateke (zabalera iberikoa eta nazioartekoa). Horrela, erabilera anitzeko tren azpiegitura lortuko litzateke da eta horrek erabateko ibilbide berriko azpiegitura eraikitzeke erabiltzen ari diren kapazitate arazoak konponduko lituzke.

640.647+...

ONURADUN POTENTZIALAK



ERRENTAGARRITASUN SOZIALA

ERRENTAGARRITASUN EKONOMIKOA

INGURUMEN-ERRENTAGARRITASUNA

3.1. Pertsonentzako ibilbide luzeko trenak

- Bigarren bide bat gehitzea plataforma ibilbide berean. Hala, ibilbide osoan zehar bide bikoitza egongo litzateke Nafarroan zehar, bideak erabiltzeko aukerak handituz (oraindik ere lortu ez den egungo gehienezko ahalmena bikoiztuz). Burdinbide guneetako metaketa arindu.
- Hirugarren errailaren teknologia ezarri beharko da bi bideetan, europar zabalera trenak (1,435 mm) ere pasa daitezkeela. Horrela, ibilbide luzeko trenak beren ardatz zabalera aldatzeko gailutik ez lukete pasa beharko, eta beren bidaiaren denbora murriztuko litzateke.
- Oraingo ibilbidearen hesitzea, oraingo abiaduraren handitzea ahalbidetzeko. Tarte gehienetan 160 - 180 km orduko abiadura lortzeko aukera izatea da helburu. Hesitzeak ingurumenean izanen lukeen eragina ondo aztertu beharko da, eta behar diren leku guztietan pasabide zinegetikoak ezarri.
- Egungo Alvien maiztasuna handitzea:
 - Madril-Iruñea bidaien maiztasuna egunero 8ra handitzea.
 - Donostia-Bartzelona egunero 6ra handitzea.
- Trenbidaien maiztasuna nabarmenki handitzearen ondorioz, bidea bikoizteak saturazio uneetako itxaronaldiak saihesturik, hesitzeari esker abiadura handituz eta europar zabalera bateratzerakoan trenez aldatzeko beharrik eza kontuan harturik, zerbitzuaren hobekuntza nabarmena eta, oro har, bidaiatzeko denbora (abiapuntutik helmugaraino itxaronaldiak barne) dezente murriztea espero da.
- Egungo bidaiaren txartelen prezioak merkeago izateko azterketa ekonomikoa, gizarte egoera ezberdinak aintzat hartuz: familia motak, txartelen erosketa bateratua, jubilatutakoak, langabetuak, etab.
- Herri-hiriguneetan dauden geltokiak hobetzea eta ugaltzea.



- Oraingo bideetan dauden arriskuak eta eragozpenak minimoetara murriztea, leku arriskutsuak ezabatuz. Gune berezietan bidea lurperatzea edo estaltzea, betiere zaratari buruz indarrean dagoen eta bete beharreko 1367/2007 Errege Dekretuaren araudiari lotuz, izan ere AHT/PATerako Etxabakoitzeko UPSek (PSISek) betetzen ez duena.
- Ibilbidean Hobekuntzak egitea ibilbidean, esku-hartzea potentzialki interesgarriagoa izan daitekeen puntuetan batik bat.
- Eskualdeko zirkulazio sistema hobetzea eta sustatzea. Hurrengo lotura zirkuitoa egitea Zaragoza – Castejón – Logroño - Miranda de Ebro (Bilborekin lotura duena) – Gasteiz - Altsasu (Donostiarekin lotura duena) – Iruñea – Tafalla - Castejón (Soria, Logroño eta Zaragoza hiriekin lotura duena).
- Castejón - Soria bidea berreskuratzea, lotura berria izateaz gain Iruñea - Madril ibilbidearen denbora murriztuz.
- Nafarroan egungo burdinbidea hobetzea, mantentzea eta erabilpena optimizatzea, beharrezko egokitzapenak eta hobekuntzak eginez, dauden azpiegiturak (bideak, tunelak, zubiak eta geltokiak) ahalik eta gehien aprobetxatuz.





3.2. Pertsonentzako aldiriko trenak. "X+Y"

- Aldiriko zerbitzu berri bat barneratzea, eguneroko komunikazioekin Aragoi - Tuteran eta Altsasu - Araba eskualdeak lotuz lurraldea egituratu. Helburua Ebroko Arana, Nafarroako Erribera nahiz Erdialdea eta Sakana hobeto egituratzea izanen litzateke. Aldiriko trenak izanen lirateke, egunero goizeko 5etan hasi eta gaueko 11ak arte, orduro.
- Aldiriko zerbitzuak 2 gune nagusitan antolatuko dira, bat Iruñe inguruan, bestea Tuteran inguruan. Bi hiri horiek lotuta egongo dira aldiriko zerbitzu batzuekin eta betiere, eskualdeko zerbitzu guztiekin.
- Nafarroako burdinbidean izandako geltoki guztiak berreskuratzea (baita geralekuak ere), landa eremuetan eman beharreko zerbitzua hobetuz. Izan ere, 2017an Pitillas, Lakuntza eta Bakaikuko geralekuak deskatalogatu dira. Beharrezkoa da horiek eta aurretik ezabatutako gainerako geralekuak ere berriz zabaltzea.
- Geraleku berriak ireki Berriozarren eta Iruñeko Etxabakoitz auzoan.

X + Y = TPS



3.3. Merkantziatarako trena

- Bidea hobetzea, hala beharko balitz, 575 metroko luzerako merkantzia-trenen igarotzea bermatzeko eta kontuzko guneetan dauden aldapak murrizteko, Biurrun eta El Carrascal tartean bezala.
- Bi bideetan jarriko den hirugarren errailaren teknologia merkantziatarako ere erabil litezke, halako moduz non mugetan trena derrigorrez aldatu ez bailizateke behar.
- Europar zabaleran merkantziatarako loturak izateko aukerak handitu, puntuotan behinik behin: Tuteran, Castejonen, Tafallan, Noainen, Landabenen eta Altsasun.
- Lotura eraikiko da Noaingo merkantziatarako geltokiaren eta Garraioaren hiriaren artean (3 km gutxi gora-behera), merkantziak errepide bidez garraiatu beharrean trenbidez garraiatzea sustatuz.
- Sustapen ekonomikoak aurreikustea beraien merkantziak, errepide bidezko garraioaren ordez, trenbidez garraiatzen dituzten industrietarako.



TPS denontzako, edozertarako trena



3.4. Orokorra

"Merkantzia eta pertsonak. Ibilbide luzekoak eta aldirikoak"

- Trenbide-pasagune guztiak ezabatzea, baita oraindik dauden gune arriskutsuak ere.
- Ibilbidean zehar babes-hesiak ezartzea eta hobetzea, batez ere herriguneetatik gertukoak, eta pasabide zinegetikoak hobetuz
- Egungo bidea bikoiztuz, gaurko plataformaren gaineko hobekuntza puntualak salbu, gaur egun bide bakarra izatearen ondorioz asetasun uneetan dauden itxaronaldiak desagertuko lirateke. Ibilbidearen denboraldia murriztuko litzateke.
- Iruñeko egungo geltokia handitzea eta berritzea.
- Oraingo segurtasun sistema ERMTSra egokitzea, Europa osorako segurtasun sistema homogeneoa.
- Iruñean, gaur egungo tren geltokiren eta autobus geltokiaren artean, trenen eta autobusen ordutegiak ongi lotzen dituen autobus zerbitzua ezartzea, bi garraiobideen lotura izanik eta Nafarroako udalerriak hobeki konektatuz.
- Beraz, Iruñetik igarotzen den Kantauri Mediterraneo Korridore baten alde egiten dugu, Europako oinarrizko sarearen barne, pertsonentzako eta merkantziatarako izanen dena, mistoa, europar zabalerakoa, bide bikoitzekoa, pertsonentzako 160-180 km orduko abiadura eta merkantziatarako 90 km ordukoa izanen duena. Hori guztia egungo burdinbide plataforma ahalik eta gehien erabiliz eta aprobetxatuz, Iruñeko, Tafallako, Tuterako eta Altsasuko geltokiak indartuz eta berrituz.

TREN PUBLIKO eta SOZIALA (TPS)

($X+Y=TPS$)

DENONTZAKO TRENA, EDOZERTARAKO TRENA

SUSTRAI ERAKUNTZA FUNDAZIOA

2017

