Araban, Nafarroan eta Burgosen Tren Publiko eta Sozial baten aldeko Azterketaren aurkezpena

PLATAFORMAS POR UN TREN PÚBLICO Y SOCIAL DE ALAVA, NAVARRA Y BURGOS :: 22/11/2022

Presentación del Estudio por un Tren Público y Social en Alava, Navarra y Burgos

[Euskara]

Araban, Nafarroan eta Burgosen Tren Publiko eta Sozial baten aldeko Azterketaren aurkezpena

Nola edo hala proiektu hau aurrera egin zezan lagundu duten pertsona guztiak eskertu nahiko genituzke lehenik eta behin. Crowdfunding-ean ekarpena egin dutenak, txoznetako txandetan aritu direnak eta beste hamaika jardueretan parte hartu dutenak proiektuak kostatu dituen **16.000€ak** lortzea ahalbidetu diguna. Proiektuaren seriotasun teknikoak ganorazko trenbidea nahi dugunoi **benetako alternatiba sozial bat** eskaintzen digu. Lan bikain hau ahalbidetu duten hiru ingeniariei ere, gure eskerrik zintzoena.

Urte beteko lanaren ostean, Arabako, Nafarroako eta Burgoseko Tren Publiko eta Sozial baten Aldeko Plataformek azterketa honen txosten definitiboa aurkezten dugu Kimetz Munitxa, David Andrés Barandica eta Ignacio Rubín Orozco Bide, Ubide eta Portuetako ingeniariek garatu dutena. Azterketa honetan, Garraio Ministeritzak proposatzen duen trenbide korridore berriari egiten diogun alternatiba planteamendua aurkezten da.

Azterketa hau benetako soluzio bat teknikoki bideragarria izango dena eskaintzeko egin da. Bere sorburua, pasa den urteko maiatzean plataformek eta ADIF zein RENFEn ordezkaritza duten sindikatu (UGT, CCOO, CGT/LKN, SF, SCF eta SEMAF) guziekin batera aurkeztutako akordioan dauka.

Oro har, proiektuak tren sozial baterako proposamena garatzen du, gaur egungo trazatuan oinarrituta. Horretarako, eguneratua eta eraginkorra izango den tren bat aurkezten du azpiegiturei, teknologiari eta logistikari dagokionez, eta hau guzia benetan iraunkorra izango den garraio publiko, sozial eta eraginkor batera bideratuta. Kostuak, ministeritzak aurreikusitakoak baino askosaz txikiagoak dira, eta gainera, beraien proiektuetan erabat berriak diren trazatuak planteatzen dituzte abiadura handiko trenentzako soilik eta bidaiarientzako mugatuak direnak.

Gaur aurkezten dugun proposamenak, askoz eragin txikiagoa dauka obra berriek eragiten dituzten kalte sozial eta ingurumenekoei erreparatu ez gero. Honetaz gain, eskualde mailako salgaiei eta biztanleei zerbitzua ematen dien gaur egungo zerbitzuen etengabeko beherakada saihesten du desinbertsioak galaraziz eta korridore hau “trenbide zabor” batean bilakatu ez dadin lortuz. Hau gutxi balitz, gaur egungo burdinbide azpiegiturak sortzen dituen hainbat hesi fisiko, arazo urbanistiko, zarata, e.a. zuzentzen ditu.

Kostu ekonomikoari dagokionez, **gure alternatibak Ministeritzak planteatzen duen**

proposamenak baino 1.954 milioi euro gutxiago suposatuko luke. Bidaien denborari dagokionez, Burgos-Gasteiz arteko bidea 40 minututan egingo litzateke, eta Gasteiz-

Iruñekoa aldiz, 38 minututan. Ministeritzak bere azterketa informatiboan bi tarte horientzako 30 minutu planteatzen ditu. Beraz, **bidaien denbora aldea 10 minutukoa litzateke Burgos-Gasteizko bidaiarentzako eta 8 minutukoa Gasteiz-Iruñearentzako.**

Azterketa honen emaitzen aurrean, lanean diharduten tarte guzien berehalako gelditzea eskatzen dugu, hala nola, ez dadila tarte berririk lizitatu.

Gobernuari eskatzen diogu, era berean, gaur egungo trenbidearen hobekuntza eta egokitze azterketaren egikaritzea egin dezala aurtengo aurrekontuetan onartutako partida burutuz, eta oinarri bezala, Tren Publiko eta Sozialaren Aldeko Plataformek aurkeztutako azterketa har dezala, honek, korridoreak zeharkatzen dituen herri zein udal askoren babesa baitauka.

[Castellano]

Presentación del Estudio por un Tren Público y Social en Alava, Navarra y Burgos

Queremos comenzar agradeciendo a todas las personas que han contribuido de una u otra manera para que este proyecto salga adelante, a toda esa gente que ha aportado en el crowdfunding, a las y los que han participado en los turnos de barra en las txosnas y demás actividades que se han desarrollado para conseguir los **16.000 euros** que ha costado el proyecto, y que **la convierte en una alternativa social** por un ferrocarril con mayúsculas. También nuestro agradecimiento a los ingenieros que han hecho posible este gran trabajo.

Tras más de un año de trabajo, Plataformas por el Tren Público y Social de Alava, Navarra y Burgos, presentamos públicamente el documento definitivo de dicho estudio, desarrollado por los ingenieros de caminos, canales y puertos Kimetz Munitxa, David Andrés Barandica e Ignacio Rubín Orozco. En este estudio se plantea la alternativa al actual planeamiento de nuevo corredor ferroviario, para uso exclusivo de trenes de alta velocidad y únicamente para pasajeros, que se propone desde el Ministerio de Transportes.

Este estudio se ha realizado con la intención de aportar una solución real y técnicamente viable y nace del acuerdo que presentamos las plataformas, junto con todos los sindicatos con representación en ADIF y RENFE (UGT, CCOO, CGT/LKN, SF, SCF y SEMAF), en mayo del año pasado.

A grandes rasgos, el proyecto desarrolla una propuesta de tren social, actuando sobre el trazado existente, para hacerlo compatible con las exigencias de un tren eficaz y modernizado en infraestructura, tecnología y logística y encaminado hacia un transporte público, social, eficiente y verdaderamente sostenible. Los costes son considerablemente menores que las infraestructuras proyectadas por el ministerio, las cuales plantean trazados completamente nuevos para uso exclusivo de trenes de alta velocidad y únicamente para pasajeros.

La propuesta que hoy presentamos, provoca un significativo menor impacto social y

ambiental que una obra completamente nueva, evitando además la desinversión y la nueva "basura ferroviaria" resultante de ese abandono progresivo de las líneas actuales que dan servicio a la población general y mercancías a nivel regional. Además, resuelve problemas urbanísticos y barreras físicas, ruidos, etc., creados por la infraestructura ferroviaria actual.

En lo que respecta al coste económico, **la alternativa propuesta costaría 1.954 millones de euros menos que la planteada por el Ministerio.** En lo que se refiere a los tiempos de viaje, el trayecto entre Burgos y Vitoria-Gasteiz se realizaría en 40 minutos y el de GasteizIruñea costaría 38 minutos, frente a los 30 minutos que anuncia el Ministerio en su proyecto informativo para esos dos tramos. Por lo tanto, **la diferencia de tiempos de viaje sería de 10 minutos para el tramo Burgos-Gasteiz y de 8 minutos para el tramo Gasteiz-Iruñea.**

Ante el resultado de este estudio, solicitamos la inmediata paralización de las obras que se están llevando a cabo y que no se licite ningún tramo nuevo. Solicitamos al gobierno que lleve adelante la realización del estudio de adecuación y mejora de las vías actuales, poniendo en marcha la partida presupuestaria aprobada para los presupuestos de este año y tome como base el estudio presentado hoy por las Plataformas por el Tren Público y Social, que cuenta además con el respaldo de muchos de los pueblos y ayuntamientos por los que discurre el corredor ferroviario.

---

https://eh.lahaine.org/araban-nafarroan-eta-burgosen-tren