

Satorralaia denuncia expropiaciones de las parcelas afectadas por la Pasante de Metro

SATORRALAIA :: 08/04/2017

Negativa de la consejera Arantxa Tapia a las demandas de paralización y participación

Eusko Jaurlaritzak Donostiako metroaren pasanteko "Lugaritz-Mirakontxa" zatiak Antiguán kalteturiko lur-sailak desjabetzeko izapidetzak hasi dituela salatzen du Satorralaia bizilagunen mugimenduak.

Apirilaren 4ko EHAAn argitaratu den iragarkiaren bidez (<https://www.euskadi.eus/y22-bopv/es/bopv2/datos/2017/04/1701725a.shtml>), 24 lur-sailen nahitaezko desjabetzak agindu ditu, gehien-gehienak udal-jabegoko zerbitzu eta erabilpen publikoko lur-sailak direnak: Benta Berriko Polikiroldegiko kirol pistei zein ekipamendu komunitarioko esparruari, Bentaberriko Plazari, Luis Villasante parkeari, Montpellierrako gazteen egoitzako zona libreari eragiten diete desjabetza horiek, baita Zarautz etorbideko, Aizkorri kaleko, Escolta Realeko eta Pio Barojako zonalde berde eta kaleko espazioei ere. Udal-jabegoko esparru horiez gain, Zarautz Etorbideko 33 eta 35 zenbakietan jabetza partikularreko ondasunak dira kaltetuak (**Desjabetzen dokumentua eta informazioa atxikita bidaltzen dizuegu**) Satorralaiak datozen egunetan desjabetzak egiteko lehenengo izapidetza honek kalteturiko ondasunak defendatzeko alegazioen aurkezpena sustatuko du. Alegazioak aurkezteko epea apirilaren 28ean amaituko da, Udaleko ediktuen taulan zintzilikatutako iragarkiaren arabera.

Aldi berean, Arantxa Tapia Jaurlaritzako Garapen Ekonomiko eta Azpiegituren sailburuak Satorralaiari igorritako idatzi batean proiektua gelditzeko eta Donostiarentzat garraio publikoko eredu egokienaren inguruan erabaki prozesu partehartzaile bat ireki dadin egin dizkiogun eskaerei ezezkua eman diela informatzen dugu. Arantxa Tapiaren ezezkoak joan den martxoaren 16an Gasteizen Jaurlaritzaren egoitzan egin genuen donostiarren 8.928 sinaduren entregari erantzuten dio, eta esaten duenez: **"...une honetan ez dugu egokia ikusten Donostialdeko metroaren igarobidearen bideragarritasuna zalantzan jartzea, horretarako inolako oinarririk gabe, ezta herritarren partaidetzarako beste izapide bat eskatzea ere, legez aurrikustakoez aparte"**.

Horrenbestez, **Satorralaiak gogor salatu nahi du Eusko Jaurlaritzak egitasmo defendaezin honen inguruan bereganatu duen jarrera inposatzailea**. Joan den larunbatean egindako manifestazioaren amaieran gogoratu genuenez, gure ustez beharrezkoa da proiektua gelditzea eta eztabaida eta erabaki prozesu bat irekitzea. Izan ere, Donostiako metro-pasantea zalantzan jartzeko arrazoiak asko dira, eta ez dute erantzunik jaso:

1. Metroaren eraikuntza lanek hirigunean arazorik ez dutela sortuko sortuko diote, baina hori ez da egia: tunel kilometriko hori hiriaren eta Kontxako hondartzaren azpitik eraikitzeak, bere geltoki eta sarbideekin, hiri-erdialdean, Amaran eta Antiguán eragin handia izango luke.

2. Metroaren pasantea ez da beharrezkoa hiri-erdialdera iristeko: Easoko geltokia sarbide bikaina da, Artzai Onetik oinez 4 minutura eta Kontxatik 10 minutu baino gutxiagora baitago. Gezurra da, bestalde, Topoaren frekuentziak handitzeko pasantea behar denik: EuskoTrenek gaurregun dituen instalazioekin 7'30 minutuko frekuentzia ahalbidetzen du -eta 5 minutukoa ere ahalbidetu dezake--, hain zuzen ere zerbitzaturiko populazioaren tamainaren ikuspegitik nahikoa eta sobera.

3. Metroaren igarobidearen proiektuan autobus zerbitzuen eta lineen murrizketa handiak planteatzen dira, hala nola DBus-en 5, 24, 27 eta Lurradebus-en E06 eta E21 lineak kentzea; halaber, murrizketa garrantzitsuak planteatzen dira Dbus-en 28, 13, 18, 25, 26, 33 eta Lurraldebus-en E05, E02 eta E20 lineatan ere. Proiektu hori egingo balitz, bistakoa da beraz metroaren igarobideak gainerako garraio publikoko bideei egingo liekeen kaltea. Aldiz, Donostian autoan egiten diren joan-etorrien %1'5a bakarrik bereganatuko luke.

4. Gutxienez 200 milioi xahutu nahi dute pasantearen obra egiteko, Donostian metro bat abian jartzeko erabiltzaileeen azterketa seriorik inoiz egin ez bada ere. Lehenengo azterketaren arabera 33 milioi bidaiari izango ziren, bigarrenean 24 milioi, eta 2016an egindako hirugarren azterketan 19 milioi baino gutxiago lirarteke.

5. Badira garraio publikoa hobetzeko proposamen eraginkorrak eta kostu ekonomiko nahiz inpaktu sozial askoz txikiagokoak: Donostiako 2008-2024 Mugikortasun Jasangarrirako Planak ez du metroaren pasantea inondik ere aurrilkusten, eta bai, ordea, Topoaren eta Dbus-en artean koordinazio eraginkor bat sustatzea, Topo-Bus aldaketa gune txikiak sortuz garraio publikoaren irisgarritasuna auzo eta lantoki guztietara hobetzeko. Ez alperrik, Jauralaritzak berak 2013. urtean "faraonikotzat" jo zuen metroaren pasantea. Alabaina, PNV-PSOE/EE itunaren ondorioz, badirudi zentzugabeko egitasmo hau magiaz bezala ezinbestekoa bihurtu dela, Donostialdean ustezko "iraultza" bat egiteko mugikortasunaren alorrean.

Hori denagatik, auzi hau arrazoibidean jartzeko eskaerei Jauralaritzak muzin egin diela salatzen du Satorralaiak, eta behar gabeko proiektu inposatu hori gelditzeko herritarren erantzuna antolatzen segituko dugu.

Donostian metroaren pasantea gelditzeko Satorralaia bizilagunen mugimendua

[Castellano]

Satorralaia denuncia que el Gobierno Vasco ha iniciado los trámites de expropiación de las parcelas afectadas por la Pasante de Metro en la zona del Antiguo:

Negativa de la consejera Arantxa Tapia a las demandas de paralización y participación y denuncia

El movimiento vecinal Satorralaia denuncia que el Gobierno Vasco ha iniciado los trámites de expropiación de las parcelas afectadas por el tramo Lugaritz-Miraconcha de la pasante

de metro en la zona del Antiguo. La resolución de iniciar los trámites de expropiación ha sido publicada en el BOPV del 4 de abril (<https://www.euskadi.eus/y22-bopv/es/bopv2/datos/2017/04/1701725a.shtml>) y afecta a 24 parcelas, que en su mayor parte son de propiedad municipal y figuran como bienes de servicio y uso público: las expropiaciones afectan al Polideportivo de Benta Berri, incluidas las pistas polideportivas y la parcela de equipamiento comunitario adyacente, la zona libre de los apartamentos para jóvenes de Montpellier, viarios y zonas verdes de la Plaza Benta Berri, Parque de Luis Villasante, Avenida de Zarautz, calle Aizkorri, Escolta Real y Pio Baroja. Junto a esos bienes de propiedad municipal, las expropiaciones afectan a las comunidades de propietarios de los nº 33 y 35 de la Avenida de Zarautz **(os enviamos en el archivo adjunto la información que consta el documento de expropiaciones)**. Satorralaia promoverá en los próximos días la presentación de alegaciones en defensa de los bienes afectados por este primer trámite expropiatorio. El plazo para presentar alegaciones finalizará el 28 de abril, según el edicto expuesto en el tablón de anuncios del Ayuntamiento.

Asimismo, informamos que la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia, ha respondido negativamente a las demandas de paralización de la Pasante de Metro en Donostia con el fin de abrir un proceso participativo de decisión sobre el modelo de transporte público más adecuado para Donostia. La respuesta negativa de la consejera Arantxa Tapia ha llegado tras la entrega de 8.928 firmas de donostiarras que realizamos el pasado 16 de marzo en la sede del Gobierno Vasco en Gasteiz, diciendo que: ***“...no procede en estos momentos cuestionar, sin fundamentación alguna, la viabilidad de la pasante del Metro de Donostialdea, ni exigir un nuevo trámite de participación pública, más allá de los previstos legalmente”***.

Satorralaia denuncia por tanto la actuación impositiva del Gobierno Vasco en relación a este proyecto de difícil o imposible defensa. Tal y como lo recordábamos al final de la manifestación del pasado sábado, entendemos que sí procede parar el proyecto para abrir un proceso participativo de debate y decisión. En efecto, existen muchas razones, hasta ahora nunca rebatidas, para cuestionar el proyecto de la pasante de metro que tanta controversia crea en Donostia:

1. Anuncian que las obras no supondrían problemas en la ciudad y no es así: perforar un túnel kilométrico con sus estaciones y accesos bajo la ciudad y la playa de la Concha es un obrón que provocaría durante años serias afecciones en el Centro, Amara y Antiguo.
2. La pasante de metro no es necesaria para llegar al centro de la ciudad: la estación de Easo, a 4 minutos andando del Bien Pastor y a menos de 10 minutos de la Concha, es ya un buen acceso al centro de la ciudad. Tampoco es necesaria para aumentar las frecuencias del Topo: las instalaciones actuales de EuskoTren posibilitan una frecuencia de un tren cada 7'30 minutos, e incluso cada 5 minutos, suficiente para la población servida.
3. El proyecto de la pasante de metro plantea una gran reducción de líneas y de servicios de autobús, con la supresión de las líneas de Dbus 5, 24, 27 y las E06 y E21 de Lurraldebus, así como una bajada en los servicios de las 28, 13, 18, 25, 26, 33, y de las E05, E02, E20. De llevarse a cabo, el proyecto afectaría gravemente a otros medios de transporte público,

mientras que tan solo captaría el 1'5% de los desplazamientos en automóvil que se realizan en Donostia.

4. Pretenden gastar como mínimo 200 millones de euros sin que exista un análisis riguroso de usuarios para la implantación de un metro en Donostia. El primer estudio cifraba los usuarios en 33 millones de viajeros/as, el segundo en 24 millones, y el tercero realizado en 2016 rebaja a su vez las previsiones a menos de 19 millones.

5. Existen propuestas de mejora del transporte público mucho más efectivas y de menor coste económico e impacto social: el vigente Plan de Movilidad Sostenible de Donostia 2008-2024 no contempla de ninguna manera la construcción de la pasante de metro, sino la efectiva coordinación del Topo y de Dbus, creando pequeños centros de transbordo que mejoren la accesibilidad en transporte público a todos los barrios y lugares de trabajo. No en vano, el propio Gobierno Vasco calificaba en 2013 el proyecto de la pasante de metro como "obra faraónica". Sin embargo, tras el pacto PNV-PSOE/EE, resulta que este disparatado proyecto se ha convertido de forma casi mágica en una obra imprescindible para una supuesta "revolución" del transporte en Donostialdea.

Por todo ello, Satorralaia denuncia la negativa del Gobierno Vasco a racionalizar esta controversia y seguirá organizando la respuesta popular a este proyecto innecesario e impuesto.

Movimiento vecinal Satorralaia por la paralización de la pasante de metro en Donostia

<https://eh.lahaine.org/satorralaia-denuncia-expropiaciones-de-las>