

[Eusk/Cast] Sakana Trenaren Alde

SAKANA TRENAREN ALDE :: 24/01/2018

Esta mañana se ha presentado en la estación de tren de Uharte Arakil (Sakana) la plataforma Sakana Trenaren Alde

Sakanarentzat tren publiko eta sozialaren aldeko apustua egiten dugu, garraiobide jasangarria, herrikoia eta demokratikoa delako. Abiadura Handiko Trena —Prestazio Handiko Trena ere esaten zaio— proiektu antisoziala eta ekologiaren aurkakoa da eta baliabide ekonomikoak eta energetikoak xahutzen ditu. Beraz, guztiz desegokia da Sakanarentzat eta Nafarroako gainerako eskualdeentzat.

Hainbat pertsonak, taldek, alderdi politikok, sindikatuk eta herritarren zein bizilagunen mugimenduk lan egingo dugu Sakanan tren soziala berreskuratzeko eta inposatu nahi diguten abiadura handiko trenaren aurka. Izan ere, bat egiten dugu Abiadura Handiko Trenak elite ekonomikoei onura ekarri eta gure erkidegoko baliabide naturalak eta ekonomikoak xahutzen dituela aldarrikatzen duten ekimen guztiekin.

Mugikortasunari buruzko ikerketa guztiek diote tren soziala dela, garraiobide guztien artean, jasangarriena eta seguruena. Bera da aldaketa klimatikoan eragin gutxien duena, toki gutxien okupatzen duena eta seguruena. Hala ere, estatu espainiarrean bidaiari eta salgai gehienak errepidez garraiatzen dira.

Gainera, Estatuan ahalegin ekonomiko handia egin da Abiadura Handiko Trena garatzeko, bere linea guztiak defizitarioak izan arren. Hala ere, Abiadura Handiko Trenak ez du balio merkantziak garraiatzeko (ezin ditu eraman), pertsonak baino ezin dituelako garraiatu. Eta hori gutxi balitz bezala, energia asko kontsumitzen du, ohiko trenak baino askoz gehiago, eta horren ondorioz, asko kutsatzen du.

Sakanan, trenbidea komunikazio-ardatz garrantzitsua izan da beti, bidaiariak zein merkantziak garraiatzeko. Gauza jakina da industria asko oso lotuta egon direla trenbideari, asko erabiltzen baitzuten. Hala ere, azkeneko hamarkadetan, gero eta gutxiago erabiltzen da eta martxan dauden geltoki eta geraleku gutxi horietatik asko arriskuan daude.

Horrela, Sakanako hainbat herritako geltokiak eta geralekuak desagertu egin dira (Ziordi, Olazti, Hiriberri...). Era berean, 2017an, Bakaikuko eta Lakuntzako geralekuak deskatalogatu egin zituztela jakin genuen. Hain zuzen ere, herri eta industrialde askori zerbitzua eman dieten geralekuak, bai eta festa herrikoi garrantzitsu batzuei ere (Nafarroa Oinez, Hatortxu Rock..).

Horrela, begi bistan dago galtzear dagoela lurraldea kohesionatzeko gaitasuna duen tren, herriak euren artean eta hiriburuarekin komunikatzen baititu. Hala ere, zerbitzuak gero eta urriagoak direnez, haiek erabiltzeko ohitura galtzen ari gara.

Bestalde, gogorarazi behar dugu gure eskualdean Abiadura Handiko Trena egiten bada, zerbitzu gehiago galduko ditugula, hori gertatu baita ezarri den toki guztietan. Ibilbide luzeko zerbitzu gutxi horiek galduko ditugu, hain zuzen ere, herritarren protestei esker oraindik Altsasun geratzen diren Alvia trenak, denbora-tarte egoki batean Zaragozarekin eta Bartzelonarekin komunikatzen gaituztenak.

Gauzak horrela, arazoa konpontzen ez badugu, gure eskualdea korridore huts bihurtuko da, proiektu jasangaitzak, kutsagarriak eta xahutzaileak baino hartuko ez dituenak. Gaur egun, hesi fisiko asko ditugu Sakanan, hain zuzen ere, egungo tren, errepideak eta autobia, baita tentsio altuko lineak ere. Eta horiez guztiez gain, gerta daiteke laster beste hesi bat izatea, trazadura berrian eraikitako Abiadura Handiko Trena, hain zuzen. Gure ustez, argi eta garbi egin behar da lurraldea kohesionatuko duen tren baten alde, hau da, herritarren zerbitzura egongo dena. Hori dela eta, gure proposamena da Nafarroako trenbide sare osoa berritzea. Denok dakigu bide bakarreko trenbidea egin zenean prest utzi zutela bitan banatu eta bide bikoitza ezartzeko. Beraz, hobekuntza hori egiteak ez luke gastu ekonomiko handirik ekarriko. Izan ere, lan hori erraz eta azkar egin daiteke, zailtasun handiagoa duten hainbat puntutan izan ezik, Izurdiagan eta Oskian, esate baterako.

Bide bikoitza egiteaz gain, gure ustez bada egin beharreko beste hobekuntza bat, hots: trenbidea nazioarteko zabalerara egokitzea, izan hirugarren erraila jarritz, izan zabalera horretako bide berria eginez. Gure ustez, hobekuntza horiek egitea askoz ere merkeagoa eta jasangarriagoa da Abiadura Handiko Trenerako trazadura berria egitea baino. Eta gainera, hobekuntza horiek izango zituen trenaren abiadurek lehiakorrak izaten jarraituko lukete, Abiadura Handiko Trenarenak baino zertxobait txikiagoak baino ez bailirateke izango.

Azkenik, gure ustez, asko handitu behar da aldiriko zein eskualdeko trenen maiztasuna. Azken hori Nafarroako Gobernuaren esku dago. Zerbitzu gehiago izatea eta informaziokanpaina egokia izatea funtsezkoak dira Sakanan eta Nafarroan behar dugun tren berreskuratzeko, hau da, herritar guztiak kontuan hartu eta merkea izango dena.

Hori guztia dela eta, guk nahi dugun tren publiko eta sozialak honako ezaugarri hauek izan behar ditu:

- Pertsona zein merkantzien eguneroko trafikoari konponbidea ematen dio eraginkortasun eta efizientzia handiagoz.
- Hura da pertsona zein toki gehienetara iristen dena, prezio eskuragarrian.

- Hura da herriak, eskualdeak, lurraldeak eta hiriak lotzen dituen. Bera da errepidezko garraioaren alternatiba erreala. Bera da errepidezko garraioaren alternatiba erreala.
 - 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.
 - Kudeaketa publikokoa da.
- Sakana, 2018ko urtarila.

[Castellano]

Sakana Trenaren Alde

Apostamos por un Tren Público y Social (TPS) para Sakana, como medio de transporte sostenible, popular y democrático. El Tren de Alta Velocidad (TAV, también conocido como Tren de Altas Prestaciones) es un proyecto anti-social, anti-ecológico, despilfarrador de recursos económicos y energéticos, y por lo tanto inapropiado para Sakana y el resto de Navarra.

Diferentes personas, colectivos, partidos, sindicatos y movimientos sociales y vecinales vamos a trabajar en Sakana por la recuperación del tren social y contra la imposición del TAV que quieren hacer en nuestra comarca. Por ello nos sumamos a todas las iniciativas que vean en el TAV un modelo de ferrocarril que favorece a las elites, y acaba con los recursos naturales y económicos de nuestra comunidad.

Todos los estudios sobre movilidad coinciden en señalar al ferrocarril como el más sostenible y seguro de los medios de transporte. Es el que menos contribuye al Cambio Climático, el que menos espacio ocupa y el más seguro. Sin embargo en el Estado español la mayoría del transporte de viajeros y mercancías se realiza por carretera. Además, en el Estado se ha realizado un tremendo esfuerzo económico para desarrollar la red de Alta Velocidad ferroviaria, que sigue siendo deficitaria en todas sus líneas. Y

resulta ser una red que no resuelve el transporte de mercancías por tren (no las puede llevar), transportando solo personas. Y ello con un consumo desorbitado de energía, mucho mayor que el tren convencional, por lo que su funcionamiento es altamente contaminante.

En Sakana el tren siempre ha sido un eje importante de comunicación, tanto de personas como de mercancías. No hay mas que ver que muchas industrias del valle han tenido relación directa con él, y utilizaban sus servicios. Sin embargo, en las últimas décadas ese uso va a menos, estando en peligro actualmente la existencia de las pocas estaciones y apeaderos que quedan en funcionamiento.

De esta manera, en los últimos años hemos visto la desaparición de estaciones y apeaderos en Ziordi, Olazti, Hiriberri... Y en el pasado año 2017 conocimos que se habían descatalogado los apeaderos de Bakaiku y Lakuntza. Apeaderos que habían dado servicio tanto a pueblos como a polígonos industriales, e incluso a grandes fiestas populares (Nafarroa Oinez, Hatortxu Rock...).

De este modo vemos que estamos perdiendo un tren que es capaz de cohesionar el territorio, que nos debe de servir para comunicarnos entre nuestros pueblos, y entre estos y la capital. Sin embargo, los servicios son cada vez mas escasos y por ello perdemos la costumbre de utilizarlos.

Por otra parte, es necesario recordar que la construcción del TAV en nuestro valle traerá aparejada una reducción aun mayor de estos servicios, algo que ya ha pasado en todas aquellas zonas donde se ha implantado. Perderemos completamente los pocos servicios de largo recorrido que actualmente tenemos, los Alvia que aun siguen parando en Altsasu gracias a las protestas populares, y que nos comunican actualmente con Zaragoza y Barcelona en un tiempo de viaje adecuado.

De este modo, el futuro de nuestro valle, si no conseguimos remediarlo, tiende a ser el de un mero corredor por el que solo pasen todos los proyectos insostenibles, contaminantes y despilfarradores. En la actualidad ya contamos con las barreras físicas que suponen el tren actual, las carreteras y la autovía, sin olvidar las líneas de alta tensión. Y a ello en el futuro se le puede unir la nueva barrera de un Tren de Alta Velocidad construido por un trazado completamente nuevo.

Consideramos que debe apostarse de manera clara y decidida por un tren que cohesione el territorio y que esté al servicio de la ciudadanía, por lo que proponemos mejorar la totalidad de la red ferroviaria actual de Navarra. Es de sobra conocido que desde su construcción el tren actual de vía única se dejó preparado para su desdoblamiento e implantación de la doble vía, por lo que esa mejora no supondría un gran coste económico. Algo que puede hacerse fácil y rápidamente, excepto en puntos concretos de

mayor dificultad, como en la zona de Izurdiaga y Oskia...

Junto con esa doble vía, otra mejora que creemos que se puede realizar es la adaptación al ancho de vía internacional, ya sea con la tecnología del tercer raíl, o construyendo directamente la nueva vía en dicho ancho. Realizar estas y otras mejoras posibles creemos que es mucho mas económico y sostenible que la construcción de un nuevo trazado de Alta Velocidad. Y sin embargo, las velocidades que permitiría un tren así mejorado seguirían siendo competitivas, solo algo menores que las del TAV.

Y finalmente, creemos también necesario aumentar las frecuencias de trenes de cercanías y regionales, algo que está en manos del Gobierno de Navarra. La mayor disponibilidad de servicios y una campaña de información adecuada es la base necesaria para la recuperación del tren como el medio de comunicación que necesitamos en Sakana y Navarra, que de servicio a toda la población y con un menor coste en los billetes.

Por todo ello, el Tren Público y Social por el que apostamos es el que:

- con eficacia y eficiencia soluciona una parte considerable del tráfico diario de personas y mercancías.
- llega al mayor número de lugares y personas y tiene un precio asequible.
- une pueblos, comarcas, territorios, y ciudades. Es una alternativa real al transporte por carretera.
- propicia la sostenibilidad y es más respetuoso con el medio ambiente.
- aprovecha al máximo las vías y los recursos existentes.
- su ampliación y mejora tiene que responder exclusivamente a las necesidades de la ciudadanía.
- su coste económico, ecológico y energético es proporcionado al servicio que presta.
- su gestión es pública.

Sakana, enero de 2018.

<https://eh.lahaine.org/eusk-cast-sakana-trenaren-alde>