

Euskadiko parke naturaletan ez du eraginik izango zeren eta parke natural guztiak alde batera utzita diseinatu da, haiek eraginik txikiena ere jaso ez dezaten. Egun garraiorako dauden korridoreetatik igaroko da azpiegitura. Halaber, Garraio Sailak proposatutako Nafarroako loturak (Ezki-Itsasotik hasita) Aralar eta Aizkorri parkeen osotasuna bermatuko du erabat.

Eragin nabarmenak izango ditu: **errepideak hustea, istripu kopurua gutxitzea eta lurraldeen arteko loturak hobetzea**. Halaber, abiadura handiko trenak hurrengo eskakizun potentzialemangotatik die erantzuna:

- egunero 25.000 lagun joaten dira hiriburu batetik bestera
- %49ak auto partikularra erabiltzen du eta %51an garraio publikoa
- %95aren bidaien arrazoiak lana edo ikasketak dira

Herrien integrazioaren alde dago, hau da, herri barruko (hiriko trenbideak, tranbiak) eta herrien arteko (aldiriko trenak) garraio publikoetan egingo diren jardueren osagarri izango da Trenbide Sare Berria.

Tren soziala da, trenbide sare berrian ibiliko diren trenak eskuragarriak izango dira pertsona guztientzako. Inguruko herrialdeetan ikusi dugun bezala, abiadura handiko garraioa arrakastaz kudeatu daiteke salneurrien politika bezala konpetentzia bultzatzen bada. Sektorearen liberalizazioari esker, konpetentzia sortuko da bidaia enpresen artean eta hori erabiltzaileen onerako izango da. Gainera, bidaia "estrategikoen" (*intercity*-ek) diru-laguntzak izan ditzakete.



Erkidego Autonomoan inoiz egin den inbertsiorik handiena eskatzen du trenbide sare berria eraikitzeak, eta beraz, ekidin ezin den eragin ekonomikoa izango du, **9.000 lanpostu baino gehiago sortzen** eta BPGaren %1.30 gorakada eragiten.

Europako merkatuetara iristeko denbora gutxiago beharko denez, garraioak eragiten dituen kostuak asko gutxituko dira. Horren eraginez, **esportazioak igo egingo dira**, eta **420 milioi euro aurreztuko dira 2010etik aurrera** (erregaien kontsumoa, denbora aurrezteak, ibilgailuen desgastea, istripuak eta gasen isurketak).

Energia-eraginkortasuna. Adibidez, bidaiarien garraioaren kasuan, pertsona bakoitzeko eta kilometro egiten den energiaren kontsumo baxua egiten dute abiadura handiko trenetako autobusek baino hiru aldiz txikiagoa eta autoek baino hamar aldiz txikiagoa.

Abiadura handiko trenbidea sortzeko **beste azpiegitura batzuetarako baino lur gutxiago behar da**. Esate baterako, autopista bat egitean, kilometro bakoitzeko 9 hektarea lur behar dira (28-38 metroko zabalera). Trenbideak, aldiz, 3,5 hektarea hartzen ditu (15 metroko zabalera).

Trenak ez ditu kutsatzaileak diren gasak isurtzen atmosferara eta kontsumituko den energia ere isurketarik egin gabe lor daiteke. Izan ere, haizeak, eguzkiak, urak edo itsasaldiek sortutako elektrizitatea erabiliko da. Zaratarik dagokionez, aldiz, edozein errepidetan sortzen dena baino txikiagoa izango da.

Paisaian integratzea: ikusizko eragina ahalik eta txikiena izan dadin, azpiegitura hau paisaian integratzeko *Paisaien Plana* aplikatu da (zuhaitzak eta zuhaixkak landatu); trazuaren **%60a tunelak izango dira** eta materialak kudeatu eta berrerabiltzeko programa erabili da (kopuru osoaren %41).

¡NO PIERDAS EL TREN!



¡PREPARANDONOS PARA EL FUTURO!



EUZKO GAZTEDI

www.bilbobatzarra.wordpress.com

El trazado no afecta a los parques naturales de Euzkadi ya que la infraestructura discurrirá por corredores de transporte existentes, de manera que se evitan las posibles afecciones de otras alternativas de trazado más directas. Asimismo, la alternativa de conexión con Navarra propuesta por el Departamento de Transportes que parte desde Ezkio - Itsaso garantiza la integridad de los parques de Aralar y Aizkorri.

Va a tener efectos manifiestos e inmediatos: **descongestión de las carreteras, reducción de la siniestrabilidad y mejora de la conexión interterritorial**. De manera directa, el tren de alta velocidad va a atender la siguiente demanda potencial:

- 25.000 personas se desplazan al día entre las tres capitales
- El 49% usa el vehículo privado y el 51% el transporte público

El 95% se debe a motivos laborales o de estudios

Integración territorial ya que complementa las actuaciones previstas en materia de transporte público, tanto en el ámbito urbano (ferrocarril metropolitano, tranvía), como interurbano (trenes de cercanías).

Un tren social, dado que los trenes que circulen por la nueva red ferroviaria serán accesibles a todas las personas. La alta velocidad, tal como ha quedado demostrado en países de nuestro entorno, puede ser gestionada con gran éxito a través de políticas tarifarias competitivas. Los desplazamientos "estratégicos" para el país (*intercity*) podrán ser subvencionados.



La construcción de la nueva red ferroviaria supone la mayor inversión jamás realizada en la Comunidad Autónoma, lo que tendrá una ineludible repercusión económica, generando **más de 9.000 puestos de trabajo** e incrementando el PIB en 1,30%.

La aproximación de los mercados europeos permitirá reducir notablemente los costes derivados del transporte, lo que repercutirá en un **aumento de las exportaciones** y en el incremento de la productividad empresarial, creando un **beneficio anual de 420 millones** de euros en 2010 (menor consumo de combustible, ahorro de tiempo, desgaste de vehículos, accidentes y emisiones contaminantes).

Eficiencia energética en el transporte de viajeros, el consumo por persona/kilómetro de un tren de altas prestaciones tres veces menos que el de un autobús y diez veces menos que el automóvil.

La construcción de un ferrocarril de alta velocidad supone una **menor ocupación del suelo que otras infraestructuras**, una autopista por ejemplo. Y es que, por cada kilómetro que avance una autopista son necesarias 9 hectáreas de terreno (28-38 metros de ancho), frente a los 3,5 que requiere el tren de altas prestaciones (15 metros).

El tren no produce emisiones contaminantes a la atmósfera y la generación de la energía que se consume puede también realizarse sin emisiones, ya que emplea electricidad que puede ser generada por la fuerza del viento, del sol, del agua o de las mareas. El ruido es sensiblemente inferior al que genera cualquier carretera.

Integración paisajística minimizando al máximo el impacto visual de una obra de este tipo, transcurriendo el **60% del trazado a través de túneles**, aplicando el *Plan Paisajístico* (plantación de nuevas masas forestales y arbustos) y mediante el Programa de gestión y reutilización de materiales (41% del volumen total).

EZ GALDU TRENA!



ETORKIZUNERANTZ PREST!



EUZKO GAZTEDI

www.bilbobatzarra.wordpress.com