



Bilbo
Bizkaia

Viaducto y desmonte de grandes proporciones.

Gran impacto visual y sonoro: estela de ruido de hasta 104 dB debido a su proximidad a las viviendas. En tiempo de obras, desplazamiento de 5 millones de metros cúbicos de tierra (833.333 camiones) procedentes de la Estación de Abando. Han de sumarse los impactos de la A-8, línea de RENFE convencional, línea de FEVE, Súper-Sur Metropolitana (actualmente en construcción)...establecidas en la misma cornisa.



COSTE DE CONSTRUCCIÓN <

10.000 millones de euros.

30 millones de euros (5.000 millones de pesetas) por kilómetro. El coste total de la "Y vasca" más el Corredor Navarro (9.000 millones de euros) equivale a la construcción de 99.530 viviendas de protección oficial en régimen de alquiler social, o a la rehabilitación de 200.000.

COSTE DE EXPLOTACIÓN <

El más elevado de entre todos los medios de transporte.

Autobús: 3'9 pts/plaza-km; tren convencional de largo recorrido: 6'9; automóvil: 9'1; avión: 11'5; TAV: 22'6 pts/plaza-km. No sólo sería incapaz de amortizar los elevados costes de construcción, sino que ni siquiera cubriría los costes de explotación del servicio, por lo que requeriría financiación pública permanente para su funcionamiento.



Aramaio
Alava

Viaducto de 1.400 metros de largo y 77 de alto.

Dos túneles de 2.560 y 555 metros de largo respectivamente. Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET), de 1.500 metros de largo y 40 de ancho (6 vías). Brutal impacto visual y sonoro. Trincheras, desmontes y rellenos de grandes proporciones y gran movimiento de tierras (469.300 metros cúbicos, que equivalen a 78.217 camiones). Tres escombreras de 2 millones, 900.000 y 200.000 m³ de volumen y 11, 9,2 y 2,8 hectáreas de superficie respectivamente.





AHT Gelditu! Elkarlana, plataforma de oposición al TAV que agrupa a infinidad de agentes políticos, sociales y sindicales, manifiesta su más firme rechazo al mismo por tratarse de un proyecto antiecológico, antisocial, despilfarrador de recursos y totalmente inapropiado para Euskal Herria y por haber sido desarrollado en ausencia total de información y participación popular.

AHT Gelditu! Elkarlana, en sintonía con lo manifestado por la mayoría social y sindical, exige la paralización inmediata del proyecto del TAV, la difusión de información veraz y objetiva y la apertura de un debate social en profundidad a fin de acometer un profundo cambio del modelo de transporte, ordenación del territorio y sociedad que están desarrollando desde las instituciones.

www.ahtgelditu.org



¿QUÉ NOS OCULTAN?

> TREN DE ALTA VELOCIDAD



Zaldibia (Gipuzkoa)

Viaducto de 900 metros de largo y 80 de alto

Conexión del “Corredor Navarro” y la “Y vasca” (Alternativa E/H1)



Lehuntze > Lapurdi

Viaducto de 3.025 metros de largo sobre el río Atturri.

Graves afecciones a los márgenes del río y a humedales de gran interés natural (zona de protección de aves).

Terrenos aluviales de gran profundidad, totalmente inadecuados para la construcción de una infraestructura tan exigente.

LONGITUD DEL TRAZADO <

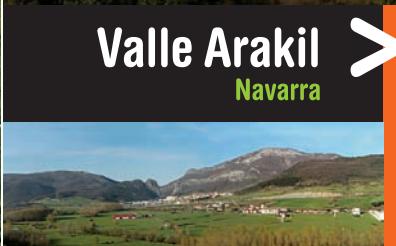
426 Kms.

278 en superficie; 144 en túnel (121 túneles); 30 en viaducto (113 viaductos). "Y vasca": 194 Kms. Corredor Navarro de Alta Velocidad: 190 Kms (incluida la conexión con la "Y vasca" en Gipuzkoa). Nueva Línea TGV en Lapurdi: 42 Kms (estudio previo de 1992). La mayor infraestructura jamás proyectada en Euskal Herria.

NÚMERO DE MUNICIPIOS DIRECTAMENTE AFECTADOS <

112 municipios.

El 40% de los municipios de Gipuzkoa; el 32% de los de Lapurdi; el 15% de los de Nafarroa y Bizkaia; el 6% de los de Araba. Número de paradas previstas: 5.



Valle Arakil > Navarra

Taludes de grandes dimensiones: 10-15 metros de alto.

10 viaductos (el trazado del TAV atravesaría los meandros del río Arakil una docena de veces). Dos túneles de 1.600 y 1.300 metros de largo respectivamente.

Graves impactos como la partición de los pueblos Izurdiaga y Etxarren, agravamiento del efecto barrera ya provocado por otras infraestructuras como la autovía de Sakana, ocupación de tierras agrícolas, afección a las vegas de desbordamiento natural de los ríos Larraun y Arakil...

Tren de Alta Velocidad



1 Ocasionalía daños irreparables al medio ambiente

Efecto barrera, brutal impacto sonoro, brutal impacto visual, ocupación de tierras, destrucción de acuíferos, aumento del consumo energético, infinidad de escombreras, afección a ecosistemas de alto valor ecológico...

2 Acentuaría el desequilibrio territorial

Contempla únicamente la conexión rápida entre capitales; incrementaría la aglomeración de población en grandes zonas macro-urbanas y ocasionaría graves perjuicios a la agricultura y al modo y calidad de vida de los municipios y comarcas intermedias, que le servirían de mero soporte físico.

3 Acaba con el concepto de transporte ferroviario como servicio público y universal

Lo pagaríamos entre todos pero, en función de los recorridos y el precio del billete previstos (alrededor de 30 euros el trayecto Bilbao-San Sebastián), sólo podrían utilizarlo unos pocos.

4 Efecto regresivo en la distribución de la renta y el gasto social

El TAV es la más cara infraestructura jamás proyectada en este país. Su presupuesto, en toda Euskal Herria, ronda los 10.000 millones de euros (1.667.000.000.000 de pesetas). Muchas necesidades sociales continuarían desatendidas si llegara a construirse. Por el contrario, según el propio Gobierno Vasco, el 83% de ese montante iría a parar a los bolsillos de las empresas constructoras.

5 No solucionaría los problemas de tráfico y transporte existentes

Por una parte, desatendería los desplazamientos intracomarcales, que son el 97% de los desplazamientos motorizados diarios, y por otra parte, ni siquiera haría frente al crecimiento anual (13%) del número de camiones internacionales (11.000) que circulan diariamente por nuestras carreteras.

6 Fomentaría la precariedad laboral y facilitaría la deslocalización industrial

Tanto el TAV como el conjunto de grandes infraestructuras de transporte están directamente relacionados con la internacionalización y la globalización de los mercados y la economía así como con el incremento de la precariedad laboral y la deslocalización industrial derivada de las mismas.

7 Es el más claro exponente del neoliberalismo

El TAV reforzaría el modelo social y económico actual, que está generando un creciente desequilibrio ecológico y cada vez mayores desigualdades sociales y de género.

8 Es un proyecto impuesto

Están desarrollado el proyecto en ausencia total de información y participación ciudadana. Han sustituido la información por propaganda, y limitado el derecho de participación y decisión a la posibilidad de presentar alegaciones que están siendo automáticamente rechazadas. La mayoría social y sindical exige la paralización del TAV y la realización del necesario debate popular, pero las administraciones responsables del proyecto continúan haciendo oídos sordos y dando nuevos pasos en la senda de la imposición.

Ezkio-Itsaso > Gipuzkoa

Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes:
plataforma de 42-56 metros de ancho (6-8 vías) y 1.500 de largo.

Ancho obras de explanación: 100-130 metros.

En estudio una "estación logística de mercancías" y una parada de viajeros (propuesta por el Gobierno Vasco como "factor de aceptación social de la red".

Afección crítica al municipio. Destrucción de 10 caseríos.

MOVIMIENTO DE TIERRAS <

68 millones de m³ en Hego Euskal Herria.

Equivalente a cubrir un campo de fútbol con una capa de tierra de 11.333 metros de altura. Sólo el movimiento de tierras previsto en la construcción de los 73 Kms en superficie de la "Y vasca", equivale a la mitad de todo el movimiento de tierras realizado en la CAV en la construcción de infraestructuras en los últimos 20 años.

VOLUMEN DE ESCOMBROS GENERADO <

25 millones de m³ en Hego Euskal Herria.

Dicho volumen de escombros se traduciría en 8.333.333 desplazamientos de camión.

El Estudio Informativo de la "Y vasca" prevé la habilitación de 64 escombreras a lo largo del trazado.

< Elorrio Bizkaia

Viaducto de 870 metros de largo y 88 de alto.

Nudo de enlace de los trazados de la "Y vasca" procedentes de Irún y Vitoria en dirección Bilbao. Fortísimo impacto visual y sonoro.

Graves impactos en zonas de interés natural y en acuíferos del monte Udalaitz.

Grave afección a la zona rural de Iguria (destrucción de los caseríos Amuskibar, Olakua, Olalde, Urikoazpikoa, Urikogane, Larrazabal y Torre-Urkizu).

Argazkia: ASTOLA ALDIZKARIA



Argazkia: ASTOLA ALDIZKARIA

Atxondo > Bizkaia

Viaducto de 1.080 metros de largo y 60 de alto.

Gravísimo impacto sonoro con niveles de ruido que afectarían a la salud humana. El estudio de impactos realizado por la empresa MECSA en el año 2003 a petición del Ayuntamiento de Atxondo, alerta de impactos tan severos como graves afecciones a la calidad y modo de vida de los habitantes de Capela, Apatamonasterio, Boli-bizkerra, Elorrixia y Urkitxe, graves afecciones al paisaje y al medio natural próximo al parque natural de Urkiola y pérdida de población en el Valle de Atxondo.

IMPACTO ACÚSTICO <

79-94 dB a 250 metros.

Máximo aceptable según el propio Ministerio de Fomento español: 70 dB durante el día; 60 durante la noche. A una distancia de hasta 200 metros, el ruido del TAV podría provocar desde sordera hasta distintos grados de molestia, según el estudio de impactos realizado por la empresa MECSA en el año 2003 a petición del Ayuntamiento de Atxondo.

CONSUMO DE ENERGIA <

6 veces mayor que el de un tren convencional.

Similar al de un avión o un automóvil (Fuente: Kemp, Lancaster University). El consumo energético del AVE Madrid-Sevilla circulando a la velocidad máxima de 300 Km/h equivale al consumo doméstico de 25.000 habitantes.

Tolosa > Gipuzkoa

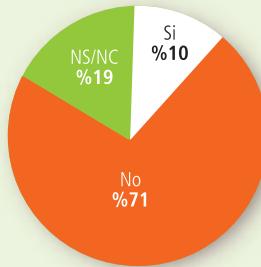
Recta de 1.600 metros de largo con una sucesión de 4 viaductos de entre 25 y 45 metros de alto y 640 de largo en total.

Fuerte impacto visual y sonoro: el TAV pasaría a escasos 300 metros del barrio de San Esteban, a 200 del de Berazuri y a tan sólo 100 del de Olarraín.

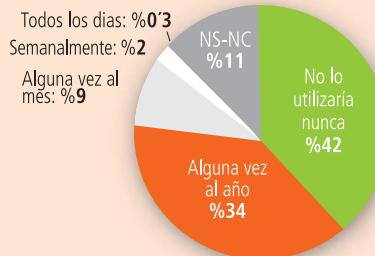
FALTA DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN POPULAR <

El sentir de la población es bien claro al respecto, tal y como refleja el estudio de opinión realizado por profesores universitarios entre febrero y marzo de 2007 en los municipios directamente afectados por el proyecto TAV: la información facilitada por las instituciones sobre el TAV ha sido insuficiente y carente de objetividad e imparcialidad y no se han abierto cauces para facilitar la participación de la sociedad en el debate y en la toma de decisiones. Por otro lado, llama la atención un dato: a mayor información, la población muestra mayor oposición.

- ¿Crees que se han ofrecido cauces suficientes de participación?



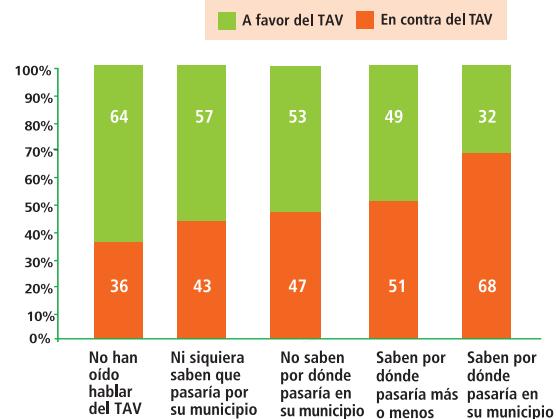
- ¿Con qué frecuencia utilizarías el TAV?



- Valoración de la información facilitada por las instituciones
(si ha sido suficiente o insuficiente)



- Información y opinión sobre el TAV
(distribución de los favorables y detractores, en función del nivel de información)



- Valoración de la información facilitada por las instituciones
(si ha sido objetiva o interesada)

