Zergatik gaude Supersur handitzearen kontra?

Bizkaiko Foru Aldundiak Supersur izenez ezagutzen den Metropoliaren Hegoaldeko Saihesbidea (1-b fasea) handitzea proposatu du Peñascaleko bidesariaren eta Betelu arteko zatia erantsita. 4,2km-ko luzera izango duen proiektuak Arnotegi mendiaren azpitik igaroko den tunela eta Bolintxu ibaiaren gainetik joango den zubibidea eraki nahi ditu. Lan horiek egiteko 200 milioi ezarri dira hasierako aurrekontu gisa, horrek 47,6 milioiko gastua dakar kilometroko.

Honako manifestua sinatzen dugunok, gure errefusa agertu nahi diogu adierazitako handitzeari hurrengo arrazioengatik:

1.- Gure Aldundiak zehaztutako garraio politikak tokian tokiko administrazioek egindako ahaleginekin kontraesanean daude, hala nola, Hiri Mugikortasun Iraunkorrerako planekin (HMIP), Agenda 21ekin, hiri-barruko bideetan gehienezko abiadura-muga ezartzearekin (30 km orduko) etab. Aldundiak bere politikak garraio eskaeran ardaztu beharrean, etengabe bide azpiegituretara bideratzen ditu inbertsioak (Ermuako saihesbidea, Atxondoko korridorea, Autzaganeko tunela…) eta nork bere ibilgailua erabiltzea sustatzen dituzten neurriak hartzen ditu; adibidez, “bidesari bonoa” aldundiaren menpe dauden ordainpeko errepideetan.

2.- Supersur A8an gertatzen ziren auto-ilarak konpontzeko alternatiba gisa aurkeztu zen, bertatik 24.000 ibiligailu igarotzea espero zuten, horietatik 9.000 kamioi astunak izango zirela. Egungo eskaera aurreikusitako batez besteko %50era ere ez da iristen: 2016an argitaratutako datuen arabera, eguneko batez bestekoa 11.650 ibiligailu dira, horietatik 3.360 ibilgailu astunak direla.

3.- Hasierako proiektuaren eta behin-betiko obraren aurrekontuaren arteko aldea nabarmena izan zen. 2001ean aurkeztu zen hasierako proiektuan, lanek 465 milioi euroko gastuak ekarriko zutela kalkulatu zen. 1-a fasea 2011an inauguratu zen eta bere amaierako aurrekontua 821 milio eurokoa izan zen, Espainiako autobiderik garestiena; izan ere, kilometroko 49,49 milioi inbertitu ziren.

4.- Pagarrasiko mendi magalean dagoen Bolintxuko ibarrean sor daitezkeen inpaktuak oso kaltegarriak dira. Pagasarriko Plan Bereziak (Bilboko Udalak 2008an aho-batez onartu zuenak) Bolintxuko gunea babestu beharreko inguru gisa definitzen zuen, bertan dagoen flora eta faunaren ezaugarriengatik. Zubibidea eraikiz gero, bertan izango diren inpaktuak nabarmenak izango dira.

Zelan justifika daitezke lan hauek zenbakiek beraien beharra islatzen ez dutenean?

1.- Oso planteamendu ahula da lan berri hauen beharra krisitik ateratzearen ondorioz sortuko den azpiegituren eskaeraren igoerarekin lotzea. 2016an bost urte lehenago baino 5.326 ibilgailu gutxiago sartu ziren Bilboko metropoli-barrutian.

2.- 4,2 km horiek eraikita eskaerak gora egingo duela justifikatzea zaila da, 5 minutuko tartea baino ez delako irabaziko eta Bilboko metropoli-barrutiko trafikoaren %6 baino ez dabil igarobidean. Aurreikusitako eskaera betetzen ez denean ere, existitzen ez den eskaera bati erantzuteko Kortederraraino doan 2. fasea eraiki beharko dugu (11km eta hiru zubibide berri) jakinda 300 milioi euroko hasierako aurrekontua duela?

Gizarte, ekonomia eta ingurugiro ikuspuntuetatik aztertuta, lanak justifikatzea ezinezkoa dela deritzogu. Ez dago bide azpiegituren gabeziarik; baizik eta mugikortasunaren nahiz lurralde eta hirigintza planifikazioaren kudeaketa arazo larria. Baliabideak eskasak direnean oinarrizko beharrak asetzen dituzten inbertsioak lehenetsi behar direla uste dugu (Errekaldeko autopistaren eraispena…).

Nori egiten dio mesede obra honek?

Aurretiaz adierazitakoaren ondorioz, sinatzaileok proiektua atzera botatzen dugu eta Bizkaiko Foru Aldundiari proiektua bertan behera uzteko eskatzen diogu.

Plataformako kideak

AAVV DE BUIA – AAVV DE REKALDE – AAVV DE IRALA – AHT GELDITU ELKARLANA – AUTOPISTA KANPORA REKALDE – EGUZKI Barakaldo –EKOLOGISTAK MARTXAN – SAGARRAK – EKOLOGISTAK MARTXAN