

SUBFLUBIALA **EZ!** PLATAFORMA

Lamiakoren ibaipekoa eraikitzeko proiektuari buruzko txostena

Zergaitik ez litzateke proiektu hau eraiki behar?

0 bersinoa — 2026ko loraila



Sarrera

Txosten honek Subflubiala **EZI** Plataformaren ustez Lamiakoko ibaiazpiko tunela eraikitzeko proiektua ez zala onartu behar eta ez zala egin behar adierazoten daben argudioak jasotzen dauz.

Jarraian azaltzen diran argudioak ez datoz proiektuaren aurka gagozanengandik bakarrik. Neurri batean, Bizkaiko Foru Aldundiko Natura Ingurune eta Nekazaritza Sailak emondako Ingurumen Inpaktuaren Adierazpenetik (IIAd) bertatik datoz, hau da, sustatzaile beraren ingurumen-organotik. Dokumentu hori zehatz aitatu dogu, orria eta atala adierazita, edonork egiaztatu ahal izan daian.

Txostenak sei bloke dauz, eta, jarraian, lau babes-eranskin. Bloke bakotxak arazoaren dimentsino desbardin bat jorratzen dau: onarpen-prozeduran izandako irregulartasunak, klima-inpaktua, kutsadura atmosferikoa, mobikortasunaren plangintza integralik eza, proiektuaren errentagarritasun ekonomiko-soziala eta, azkenik, proiektuaren defendatzaileek gehien erabiltzen daben argudioari emondako erantzuna: IIAd-a aldekoa dala.

1. Irregulartasunak onarpen-prozeduran

Sakoneko argudioei heldu aurretik, adierazo behar da proiektuaren prozesuak prozedura-irregulartasunak dauzala, eta, gainerako argudioak gorabehera, zalantzan jartzen dabela haren baliozkotasuna.

1.1. Onespena, URaren alegazio-aldi edegiagaz

2025eko garagarriaren 1ean, Uraren Euskal Agentziaren (URA) iragarkia argitaratu zan EHAA-n. Iragarki horretan jente-aurrean jarri zan obrak baimentzeko espedientea, eta 20 egun balioduneko epea emon zan alegazioak aurkezteko. 2025eko garagarriaren 17an, epe hori oraindino zabalik egoala, Aldundiak behin betiko onartu eban proiektua.

Argudiatu dau baimen sektorialak eta eraikuntza-proiektuaren onarpena independenteak dirala, eta ohikoa dala proiektu bat onartuta egotea baimen sektorial guztiak lortu aurretik. Baina arazoa ez da soilik URaren baimena egiteke egoala. Izan be, jente-aurreko informazino-aldia aktibo egoan, eta herritarren alegazioak egiten ari ziran. Eskura egoan dokumentazinoak akats nabarmenak ebazan: adibidez, leherketarik erabilikoez zala baieztan eban, IIAd-en aldaketak horretarako baimena emon baeban be, sustatzaileak eurak halan eskatuta.

Parte hartzeko eskubidea urratzea

Herritarrak proiektu bati buruzko alegazinoa egiten dabilzela, informazino okerragaz gainera, eta prozesu hori amaitu baino lehen eukiz hustu izana, gure ustez, parte hartzeko eskubidea urratzea da. Aurrekontu konprometitua dauen eskala honetako proiektu bat behin betiko onartu ondoren, egiteke dagozan izapide sektorialen ganeko presino instituzinonala ezin da alde batera itxi.

1.2. IIAd-en baldintzak bete barik dauzan onarpena

2025eko garagarriaren 17an argitaratutako IIAd-en aldaketak behin betiko onarpena emon aurretik egin behar ziran jardueri buruzko aitamen esplizituak jasotzen dauz. Argitaratu eta ordu gitxira, Aldundiak behin betiko onarpen hori iragarri eban.

Dokumentuak ez dau esaten konponbide horrek geroago garatu behar diranik. Esplizituki dino, zenbait ataletan, ingurumen-organoari iragarri behar jakola proiektua behin betiko onartu aurretik. "Aurretik" berbak ez dau interpretazino malgurik onartzen:

- 6.3 atala, 5.3.2.2 baldintza: "*Proiektua behin betiko onartu aurretik, sustatzaileak etxebizitza horrek babesteko urtenbide bat aurkeztu beharko dau, Getxoko Udalaren urigintza-irizpideak betez*".
- 6.3 atala, B.4 baldintza: "*Neurri gehigarri horrek ingurumen-organo honi iragarri beharko jakoz proiektua behin betiko onartu aurretik*."
- 9.1. atala: "*Sustatzaileak horri buruzko proposamen bat gehitu beharko deutso proiektuari, proiektua behin betiko onartu aurretik*".

Proiektuaren defendatzaileak saiatzen dira denpora-baldintza zehatza —onartu aurretik— euki-baldintza bihurtzen —neurriak nonoiz gara daitezkan—. Hori ez da testuaren interpretazinoa: beste testu batek gaz ordezkatzea da.

1.3. Herritarrek ezin izan eben aidearen kalidadearen arloko funtsezko dokumentuari buruzko alegaziorik egin

Kutsatzaileen sakabanaketari buruzko azterketa, Ingurumenaren ganeko Eraginaren Azterlanean jasoa, 2023ko urriaren 17koa da. Proiektua jente-aurrean jartzeko epea urte bereko bagilaren 1ean amaitu zan. IIAd-a 2023ko gabonilaren 7an argitaratu zan, eta dokumentu horretan oinarritzen da honako hau ondorioztatzeko: "*Posible da eragiketa arruntean luzetarako aideztapena egitea tunelaren barruan, bai modu naturalean...*". Hau da: tunelen inguruko aidearen kalidadeari buruzko ondorio tekniko nagusia herritarrek alegatu eikienean existiduten ez zan azterlan batean oinarritzen da.

Horrek esan gura dau inork ezin izan ebala aztertu, zalantzan jarri edo alegaziorik aurkeztu proiektua atmosferaren kutsadura-mugekin bateragarria dan ala ez zehazten dauen azterketari buruz. Ez da omisio txikerra: sakabanaketari buruzko azterlana da, hain zuzen be, tunelaren ahoen inguruan bizi, lan egin eta ikasten dabenen osasunagaz lotura zuzenena dauen galderari erantzuten deutson dokumentua. Dokumentu hori kontsulta publikoaren epea amaitu eta hilebete batzuetara idaztea, eta, halan be, IIAd-erako oinarri izatea, parte hartzeko izapide osogarririk egon barik, gure ustez, herritarrek ingurumenaren arloan parte hartzeko dabene eskubidea urratzea da.

1.4. Kalidade akustikoaren helburuak bertan behera uztea: alegatzeko eskubidea

IIAd-en aldaketaren arabera, obrak hasi aurretik, jente-aurreko informazio-aldi espezifiko edegi behar da, Kalitate Akustikoaren Helburuak (KAH) bertan behera uzteko. Halan eskatzen dau 27/2006 Legeak, ingurumenaren arloko informazio eta partaidetza publikoa eskuratzeari buruzkoak.

Horrek esan gura dau herritarrek eskubidea dabela jakiteko zenbat denporaz proponiduten dan zarataren legezko mugak etetea, zein eremu geografikotan eta zein neurri zuzentzaile hartuko diran. Errazoa larria da: proiektuak zarata-maila handia sortzen dau, eta hori ezin da mantenidu legezko mugen barruan eraikuntza-faseetan. Antza danez, KAHak bertan behera uzteak eragina izango dau obren iraupen osoan, sei urte baino gehiagorako aurreikusten baita, besteak beste, hainbat ikastetxe dauzan biztanle ugari auzoan.

IIAd-en aldaketak dioena

"Neurri zuzentzailakaz be KAHak beteten ez diranez, sustatzaileak gogorarazo dau aplikau beharreko KAHak aldi baterako eten behar dirala, Zaratari buruzko Legearen eta EAEko hots-kutsadurari buruzko 213/2012 Dekretuaren babesean."

IIAd-en aldatzea, 14. or., 6.1.1.5. atala

KAHak etetea ez da neurri zuzentzailea. Neurri zuzentzaile nahikorik ez dagoala baieztatzea da. Jente-aurreko erakustaldiaren izapide hori ez da oindino egin obren hasiera iragartzen ari diranean.

2. Ibaiekoak berotegi-efektuko gasen isuriak areagotuko dauz

Hori da, hain zuzen be, Aldundiak gehien errepikau gura dauen argudioa, urtean 6.000 tona CO₂ko ustezko «aurrezpena» aitatzuz. Ingurumen-organoaren dokumentu ofizialak eurak dioena arretaz irakurtzea komenidu da, zalantzarik bakoa baita.

2.1. Ingurumen Eraginaren Adierazpenak dioena

Esan lez, IIAd-a Bizkaiko Foru Aldundiko ingurumen-organoak emondako dokumentu ofiziala da. Ez da oposizioaren dokumentua. 20. orrialdean, 5.3.2.1 atalean, honako hau dino argi eta garbi:

"Aurkeztutako eraikuntza-proiektuak planteetan dauzan agertoki guztiek berotegi-efektuko gasen emisinoak handitzea dakarre 2028rako eta 2038rako."

IIAd, 20. orrialdea, 5.3.2.1 atala

Adierazo da konparazio zuzena ez dala egungo eta proiektuaren etorkizuneko isurien artekoa, baizik eta ibaiekoaren agertokiaren eta ibaiekoari bako agertokiaren artekoa. Baliozko beste erispide bat da. Kontua da konparazio hori IIAd-en be aztertu dala, eta emoitza bera dala:

"Hau da, nahiz eta ibilitako kilometro-kopurua eta, beraz, isuriak gutxitu daitezkeen ibai azpikorik gabeko agertoki batean, ez dira konpentsatuko proiektuaren eremuan trafikoa etengabe handitzeagatik."

IIAd, 20. orrialdea, 5.3.2.1 atala

Hau da: sustatzailearen dokumentuak eurak, bere defendatzaileek aldarrikatzen dabene metodologia aplikauz, emoitza garbia emisinoen gehikuntza dala ondorioztatzen dau.

Aldundiak publikoki aitatzten dauen 6.000 tonako «aurrezpena» holan jasoten dau IIAd-ek:

"2. aukera aukeratzeko arrazoiak da, sustatzaileak dioenez, 1. aukerak baino trafiko gehiago hartzen duela eragiketa-fasean, eta, horrela, berotegi-efektuko gasen emisio gehiago «aurrezten» dituela eragiketa-fasean (5700 t CO₂-eq/urte eta 3990 t CO₂-eq/urte)."

IIAd, 14. orrialdea, 5.2 atala

Beraz, sustatzaileak eurak egindako baieztapena da ingurumen-organoak esplizituki erreproduziduten dauena —sustatzaileak dioenez— eta «aurrezten» komatxo angeluarren artean. Baliabide estilistiko deliberatuak dira, baieztapenaren erantzukizuna egiten dauenari helarazoten deusienak, abalatu barik, eta kasu honetan "aurreztu" kontzeptuaren egokitasuna zalantzan jartzen dabena.

2.2. Balantze erreala: eraikuntza-faseak garrantzia dau

Urteko «aurreztearen» argudioak sakoneko muga dau: onura operatibo faltsoak bakarrik zenbatzen dauz, eta eraikuntza-fasearen inpaktu klimatikoa erabat alde batera uzten dau —materialak, energia txertatua eta obraren zuzeneko emisinoak—.

6.000 tonako «aurrezpena» erreala balitz, fase honetan txertatzen dan bizi-zikloaren azterketa zorrotzak emoitza erabat desbardinak emoten dauz. Egoerarik onenean be —ibilgailuen elektrifikazio handiagoko eta ibilgailuen okupazio handiagoko—, proiektuak ez leuke emisinoen «aurrezpen» garbirik lortuko 2055era arte, gitxi gorabehera. Agertoki errealistenetan, oreka klimatikoaren puntu hori are urrunago mobiduten da edo ez da inoiz jazotzen.

Eraikuntza-faseko 144.678 tona CO₂-baliokideak karbonoaren aurrekontu kolektiboaren berehalako zor ezeztuezina dira. Parisko Akordioak eta Europako klimaren helburuek ez dabe urteko helburu isolaturik ezartzen, orain eta 2050 artean jaulki daitezkeen CO₂ren

gehienerako bolumen metatua ezartzen dabe. Gaur egun jaulkitako tona bakotxak aurrekontu horren zati bat kontsumiduten dau, modu itzuliezinean. Etorkizuneko ustezko aurrezkiek ez dabez gaurko emisinoak ezabatzen.

2.3. Eragindako demanda: existiduten ez zan trafiko barria

Eragindako eskaria ez da proiektuaren aurka gagozanon tesia. Ingurumen-organoaren egiaztapena da:

“Oro har, frogatuta dago bide-azpiegituren eskaintza handitzeak dei efektua eragiten diola auto partikularren erabiltzaileari.”

IIAd, 14. orrialdea, 5.1 atala

Proiektuaren dokumentazioan aitortzen da, halaber, zirkulazio-baldintzak hobetzeak indukzio-efektua eta ibilgailu pribatuen mugikortasuna areagotzea ekarriko duela. Proiektuak erabiltzen duen ereduak bere gain hartzen du trafikoaren etengabeko hazkundera, eta kalkulatzen du 2038an ibilgailu pribatuko mugikortasuna %21 handituko dela 2019ko mugikortasunarekin alderatuta Bizkaiko Lurralde Historikoan. Horrek esan nahi du urteko batez besteko hazkunde-tasa %1 ingurukoa dela. 2048an, ibilgailu pribatuan egindako bidaiak 2019an ikusitakoak baino %33 handiagoak izango lirateke.

IIAd, 14. orrialdea, 5.1 atala

Trafiko guztia ez da Arrontegiko zubitik ibaipekora lekualdatutako trafikoa: zati batean, trafiko barria da, eta ez litzateke existiduko ibaipeko zirkulaziorik barik. 2048an ibilgailu pribaduan egindako bidaien % 33 gehiago, neurri batean, lehen autoz egiten ez ziran bidaiak dira. Horregaitik, aitatutako konparazinoa aplikauta be, emoitza isuriak handitzea da, ez murriztea.

2.4. Klima-helburuak ez betetea

IIAd-ek adierazoten dau kontraesana dagoala proiektu horren eta proiektua sustetan dauen administrazioaren konpromiso klimatikoen artean. Gogora ekarri dau, halaber, Energia eta Klimaren Plan Nazional Integratua (PNIEC). Plan horren bidez, urtean % 1,5 murriztu gura da uriarteko trafikoa, eta % 35erainokoa uri-inguruneetan, 2030erako, eta honako hau ondorioztatu dau:

“Egia da Bizkaiko Foru Aldundiak jarduerak egiten dituela helburu horiekin, baina proiektu honetan proposatzen den jarduketak ez da horietako bat, ibilgailu pribatuaren erabilera errazten baitu Bilbo metropolitarreko mugikortasunean.”

IIAd, 14. orrialdea, 5.1 atala

Behin betiko onarpena kontraesan horri erantzuten saiatzen da, KLIMA2050 Estrategia eta 6.000 tonako «aurrezpena» aitatuz. Baina dokumentau dogunez, datu horrek ez dau babesik ez IIAd-en ez bizi-zikloaren analisisan. Bere ingurumen-organoak kontraesaten dauen datua erabilten dau Foru Aldundiak.

3. Atmosferaren kutsaduraren igoera progresiboa

Ingurumen Inpaktuaren Azterlanak (IIAz) goranzko joera proiektetan dau kutsatzaile nagusi guztietan, eragiketa-fasean:

Kutsatzailea	2028 (t/urte)	2038 (t/urte)	2048 (t/urte)
CO	171,50	184,15	195,52
NOx	64,26	67,73	70,01
NMOVC	24,80	26,60	28,21
PM	2,27	2,41	2,51

Iturria: ingurumen-inpaktuaren azterlanaren III. eranskineko 28. taula. Geuk egina.

3.1. Sakabanatze-azterlanaren hutsuneak

IIAd-ek «kutsatzaileen analisia» izeneko azterlana aitatzen dau, tunelaren ahoen inguruko sakabanatze atmosferikoa modelatzen dauena:

"Sustatzaileak «Kutsatzaileen analisia» izeneko azterlana aurkeztu du, ibilgailuek Lamiakoko tuneletik igarotzean sortzen dituzten emisio eta partikula kutsatzaileen sorrera aztertzen duena, inguruko ingurumenean duten eragina aztertzeko. Proiektatutako aireztapen-sistemak aztertzen ditu. Tunel baten inguruko airearen kalitatea NO₂, CO eta partikulen kontzentrazioan eta tunelen ahoetan sortzen den emisioan oinarrituta aztertzen da. Modelizazioaren emaitzak urtarrilaren 28ko 102/2011 Errege Dekretuan, airearen kalitatea hobetzeari buruzkoa dena, ezarritako kalitate-helburuekin alderatzen dira, nitrogeno dioxidoaren eta nitrogeno oxidoen, partikulen eta karbono monoxidoaren kontzentrazioei dagokienez. Analisiak ondorioztatzen du simulazio bidez lortutako kutsatzaileen mugek ez dituztela araudiak ezarritako kutsadura-mugak gainditzen..."

IIAd, 22. orrialdea, 5.3.2.4 atala

Halan be, dokumentuak muga garrantzitsuak dauz, baina IIAd-ek ez dauz behar lez islatzen.

- Azterketa eskoialdeko urteerara mugatzen da soilik (Artatzako biribilunea), ezkeraldea kenduta, hartzaile sentikorrik ez dagoala justifikauta. Bakozia horrek ez dau zertan iraun azpiegituraren bizitza baliagarri osoan, eta ez dau sustatzailea salbuesten eremu horretan benetako eragina kuantifikatzetik.
- IIAd-ek adierazoten dau azterlanak karbono monoxidoa (CO) aztertzen dauela errepideko tuneletako erreferentziazko kutsatzaile gisa. Halan be, dispersio-dokumentuak ez dau COren inolako azterketarik barne hartzen, eta honako honek baino ez dauz barne hartzen: NO₂, PM₁₀ eta PM_{2,5} partikulak. Omisio hori bereziki deigarria da; izan be, IIAz-en datuen arabera, CO da, alde handiz, gehien isurten dan kutsatzailea. IIAd-ek egintzat emoten dau dokumentu teknikoak ez dauen analisia.
- Azterketak ez dauz ebaluetan aidearen kalidaderako baldintza meteorologiko kaltegarrienak. Erabateko baretasun-egoerak eta inbersino termikoak —lurrazalean kutsatzaileak metatzeko gertakari erabagigarriak— ez dira inoiz aztertzen, edo ez da analisi espezifikorik aitatzen. Ingurune konplejuetarako gomendatutako datuen serie historikoa (hiru eta bost urte bitartekoa) be ez dau erabiltzen, eta urte bakarrera mugatzen da (2022ra, % 94ko estalduragaz).

3.2. Aplikautako araudia zaharkituta geratuko da zerbitzuan jarri aurretik.

Azterlanak konparau egiten dauz bere emoitza 102/2011 Errege Dekretuaren mugekin, ha baitzen idatzi zan unean indarrean egoan araudia. Baina 2024/2881 (EB) Zuzentarauak, dagoeneko Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratuak, muga-balio nabarmen zorrotzagoak ezartzen dauz, eta horreek 2030eko urtarrilaren 1etik aurrera bete beharko dira. Ibaipetua eraikitzen bada, araudi zorrotzago hori indarrean dagoenean jarriko da martxan.

Proiektuaren eragin globala bateragarria dala dioen IIAd-ean ondorioa zerbitzuan jartzeko unean aplikauko ez dan araudian oinarritzen da. 2030eko atalaseetara egokitutako ebaluazioak beste emoitza bat emongo leuke.

3.3. Abiapuntuko egoera eskasa da

2023ko zemendian Getxoko Udalarentzat egindako *Apoyo en el diseño de zona de baja emisión de Getxo* txostenak egiaztetan dau eremu horretan 2024/2881 (EU) Zuzentarauan aurreikusitako mugak gainditzen dirala gaur egun: NO₂-ak muga gainditzen dau udalerriko kale eta etorbide askotan; PM_{2.5}ak muga gainditzen dau ia udalerri osoan; eta PM₁₀ak muga gainditzen dau La Avanzadako eremuan, Artazako biribilunearen eta Zugazarte etorbidearen artean, hain zuzen be tunelaren iteeretako batean.

2024/2881 Zuzentarrak eta 2030erako Euskadiko Airearen Kalitate Planak inspiretan daben narriadurarik ezaren printzipioak, hain zuzen be, kontrakoa eskatzen dau: proiektu bakar batek be ez handitzea kontzentrazioak beteten ez dabezan eremuetan, edo balio aplikagarrien mugetan dagozenetan.

3.4. 2030erako Euskadiko Airearen Kalitate Planarekiko bateratuezintasuna

Planak helburutzat ezartzen dau 2024/2881 Europako Zuzentarrak barriak euskal sareko neurketa-puntu guztietan ezarritako 20 µg/m³ atalasea ez iristea. Lamiakoren ibaipekoak kontzentrazioak areagotuko leukez abiapuntuko egoerak helburu hori beteten ez dauen eremu batean. Proiektuaren eta Airearen Kalitate Planaren arteko bateragarritasuna ez dago bermatuta.

4. Metropoli-mugikortasunaren plangintza integralik eza

IIAd-ek eurak berariaz autortzen dau bakoaldi hori:

La propia DIA reconoce expresamente esta carencia:

"Bilbo metropolitarraren eremuan mugikortasunaren eta garraioaren plangintza integrala egiteko beharra ikusten da, baina oraindik ez zaio behar besteko sakontasunarekin heldu."

IIAd, 14. orrialdea, 5.1 atala

4.1. Plan integralik barik, ezin da jakin proiektu zuzena dan ala ez.

Argudiatu da proiektu hori ez dala plan integralaren bakoziaren errazoa, eta bakozia horrek ez dauela justifiketan azpiegitura guztiak geldiarazotea. Bi baieztapen horreek zuzenak dira.

Halan be, bere defendatzaileek aitatzen ez daben arazo logikoa dau argumentuak: hain zuzen be, plana existiduten ez dalako, ezin da jakin proiektu hau pieza zuzena dan, preminazkoena dan, gainerakoekin bateragarria dan edo alternatiba eraginkorragoak dagozan. Planaren bakozia ez da azpiegitura oro geldiarazoteko argudio bat. Proiektua eraiki beharreko sisteman sartzen dan jakin aurretik bostehun milioi euro baino gehiago ez konprometitzeko argudioa da.

Argudio hori ez dau plataforma honek sartzen. IIAd-ek sartzen dau. Sustatzailearen beraren ingurumen-organoak uste badau plangintza integrala beharrezkoa dala, probaren karga proiektua egin barik onartzen dauenari dagokio, ez ha eskatzen dauenari.

4.2. XX. mendeko plangintza-eredua

Argudiatu dau lehenik sarea eraikitzen dala eta gero haren erabilera arautzen dala. Logika horrek zehazki deskribiduten dau gaur egun Europa osoan zuzendu gura dan ibilgailu pribaduarekiko mendekotasuna eragin dauen plangintza-eredua. Mailu bakarra dauenaren eta leku guztietan untzeak ikusten dauzanaren argudioa da: edozein mobikortasun arazoren aurrean, erantzuna beti da bide-azpiegitura. Konponbide horrek konpondu gura dauen arazoa areagotzeak ez dirudi tresna zalantzan jartzen dauenik, hurrengo obra atzeratu besterik ez dau egiten.

Zonako pilaketa benetako arazoa da. Baina arazoa identifiketeak ez dau konponbidea zehazten. Auto-pilaketaren errazoa izan daiteke ibilgailu pribaduarekiko alternatiba nahikorik ez izatea edo okupazino txikiko ibilgailu larregi ibiltea. Osoko planik barik, ezin da jakin zein hipotesi dan zuzena. Ibaiekoak onartzen dau errazoa azpiegitararik eza dala, probau barik.

4.3. Espedienteak erantzuten ez dauen galdera

Plan integrala beharrezkoa bada —IIAd-ek eurak autortzen dauen lez—, zergaitik ez da egin proiektu hau izapidetzen ari zan urteetan? Zerk eragotzi eban hori egitea Bizkaiko herritar guztien bostehun milioi euro baino gehiago konprometidu aurretik?

Si el plan integral es necesario —como reconoce la propia DIA—; ¿por qué no se ha elaborado en los años que lleva este proyecto en tramitación? ¿Qué impidió hacerlo antes de comprometer más de quinientos millones de euros del conjunto de la ciudadanía de Bizkaia?

5. Proiektuaren errentagarritasun ekonomiko-soziala

Inbersino publiko baten onarpena ezin da ebaluau bideragarritasun finantzarioaren ikuspegitik bakarrik —Aldundiak ordaindu ahal badau—, baizik eta errentagarritasun ekonomiko-sozialaren ikuspegitik: baliabide horien erabilera eraginkorra ete dan gizarte osoarentzat. Galdera garrantzitsua da ea euskal gizartea hobeto biziko dan ibaipekoagaz ha barik baino.

5.1. Egungo balio sozial garbia negatiboa da agertoki guztietan

Egungo balio sozial garbia (EBG soziala) da ekonomialariek erabiltzen daben tresna estandarra inbersino publikoak gizarte osoarentzat merezi dauen ebaluetako. Erraz funtzionatzen dau: proiektuak bizitza baliagarrian sortuko dauzan onura guztiak batzen dauz (denpora aurrezte, istripuak murriztea, sarea hobetzea), eta kostu guztiak kentzen deusaz, fakturan agirtzen ez diranak barne, baina bai gizarteak ordaintzen dauzanak, halan zelan berotegi-efektuko gasen emisinoak edo kutsadura. Eموitza positiboa bada, proiektuak kontsumiduten dauena baino balio handiagoa sortzen dau. Negatiboa bada, balioa suntsitzen dau: gizartea hobeto legoke baliabide horreek beste zerbaitetara bideratuz.

Ekopoleko (EHU/UPV) ikertzaile David Hoyosek Europar Batasuneko garraio-azpiegituren ebaluazinoan erabilitako parametro estandarrak erabiliz egindako ibaipeko proiektuaren kostuaren eta gizarte-onuraren azterketaren simulazio **adierazgarriaren** arabera, honeek dira emoitzak:

Agertokia	EBG soziala (M€)
Agertoki zentrala	-86,4

Agertokia	EBG soziala (M€)
Trafiko indusiturik barik	-149,0
40 urteko bizitza baliagarria	-62,3
Inbersinoa +50%	-407,3
Pilaketa gero eta handiagoa	-215,0

EBG soziala negatiboa da aztertutako agertoki guztietan. Agertoki zentrolean 86,4 milioi euroko EBG negatiboa dago.

Aurrekontu-desbiderapena % 50eko agertokiak emon dau emoitzarik txarrena: -407,3 milioi euro. Pilaketa gero eta handiagoko agertokiak, eragindako eskariaren ondorioz pilaketa-maila pixkanaka berreskuratzen dauenak, eta aztertutako guztien artean errealistena denak, horrek erakusten dau -215 milioiko EBG dagoala. **Beraz, hobe litzateke ibaipeko baliabideak beste jarduera batera bideratzea.**

5.2. Aukeraren kostua: zer gehiago egin leiteke 543 milioigaz

543 milioi euroguz, aldi berean finantzau ahal izango lirateke metropoli-eremuko bidegorrien sarea handitzea, metropoli-autobusen flota guztiz barritzea elektrikora, eta metroaren maiztasuna eta eukiera hobetzea, bai eta aldaurikoak be, pilaketa handieneko korridoreetan. Mobikortasun iraunkorreko plan integralaren barruan koordinadutako inbersino horreek pilaketa estrukturala murriztuko leukie –Ibilgailu pribaduaren eskaria murriztuko leukie, azpiegitura-eskaintza handitu beharrean–, eta herritar guztien artean banatutako etekinak sortuko leukiez, ibilgailu pribadurik ez dauena barne.

Ibaiepekoak ez lez, inbersino alternatibo horreek ez leukie eskari indusiturik sortuko, ez leukiez berotegi-efektuko gasen emisinoak hainbeste handituko, ez leukie kalidade akustikoko helburuak sei urte baino gehiaguz eten beharko, eta koherenteak izango lirateke euskal administrazioek formalki hartu dabezan konpromiso klimatikoekin eta aidearen kalidadeagaz, dena EBG sozial positibogaz.

6. Aldeko IIAd-en argudioari buruz

Proiektuaren defendatzaileen argudiorik ohikoena da IIAd-a aldeko kalifikazioagaz amaitzen dala eta horrek eztabaida amaitzen dauela. Argudio horrek ez deutso azterketa txikerrenari be eusten.

6.1. IIAd-a ezinbesteko baldintza da, baina ez nahikoa

Auzitegi Gorenak doktrina finkatua dau (Auzitegi Gorenaren 2011ko urriaren 7ko epaia, 5345/2007 errekursoa). Doktrina horren arabera, IIAd-a izapide-egintza da, eta ez dau automatikoki zehazten azken erabagiaren zentzuna, ezta haren baldintzen eukia be. Aldeko IIAd-ak ez dau proiektua onartzera behartzen.

Aldundiak beste faktore batzuk —estrategikoak, ekonomikoak, aukerakoak, klima-politikekiko koherentziakoak eta osasun publikokoak— balorau eikezan eta balorau behar ebazan behin betiko onarpena erabagi aurretik. Aldeko IIAd-a ezinbesteko baldintza da proiektua onartu ahal izateko. Ez da baldintza nahikoa.

Ganera, aldeko IIAd-ak ez deutse erantzuten Aldundiak behin betiko onespenera emon aurretik egin beharko zituzkeen galderei: hori al da Bilbo Metropolitarraren mugikortasuna hobetzeko bostehun milioi eurotik gorako erabilerarik onena? Bat al dator klimaren eta osasunaren arloko konpromisoekin? Behar beste arakatu al da aukera sorta?

6.2. IIAd-ak konpentsatu ezin diran hondar-inpaktuak onartzen dauz

IIAd honek, ezohiko zintzotasunez, proiektuaren arazoei buruzko eretxia emoten dau. Eragindako demandaren eragina onartzen dau. Onartzen dau agertoki guztiek berotegi-efektuko gasen emisinoak handitzea dakarrela. Autortu dau proiektua ez datorrela bat Aldundiaren beraren mobikortasun motorizatuari eusteko helburuekin. Eta autortu dau metropoli-mugikortasunaren plangintza integrala egiteke dagoala.

Gainera, 28. orrialdean, 6.4 atalean, onartzen dau proiektuaren inpaktuak ez dirala behar bezain indarbakogarriak neurri babesle eta zuzentzailakaz, eta konpentsatu beharreko hondakin-inpaktuak eragiten dabezala. Definizioz zuzendu ezin diran inpaktuak dauzan proiektua saihestezintzat hartzen diran kalteak dauzan proiektua da. Aldeko kalifikazioak ez dauz kalte horreek ezabatzen: onartu egiten dauz. Eta horietako batzuk inguru horretan bizi, lan egin eta ikasten dabenei helarazoten deusez.

Ezarritako baldintzekin proiektua ingurumenaren aldetik bideragarria dala esateak beharrezko ñabardura merezi dau: baldintzekin ingurumenaren aldetik bideragarria izateak esan gura dau baldintza horreek barik ez litzatekeela bideragarria izango. Eta dokumentau dogunez, baldintza horreetako batzuk ez egozan beteta behin betiko onarpenera emon zanean.

6.3. Instituzinoen independentzia: egiturazko ahulezia

IIAd-a emoten dauen ingurumen-organoa Bizkaiko Foru Aldundiko Natura Ingurune eta Nekazaritza Saila da. Organu sustatzailea Aldundiko Azpiegitura eta Lurralde Garapen Saila da. Sail biek Foru Gobernu Kontseilu berari erantzuten deuse.

Bien arteko independentzia funtzionala legez araututa dago, baina Aldundiak berak urteetan bultzatu dauen eta aurrekontuan sartu eta konponbide estrategiko moduan aurkeztu dan proiektua ez blokeetako presino instituzionala ezin da alde batera itxi. Ez dogu zalantzan jartzen IIAd-a idatzi dabene teknikarien fede ona eta profesinonaltasuna. Prozeduraren erakunde-arkitekturak egiturazko ahulezia dauela adierazo gura dogu. Interes-gatazka egon daiteke, eta ez dago ez egiaztetako ez kanpoko kontroleko mekanismorik.

Ondorioa: joan dan mendeko proiektua XXI. mendeko arazoetarako

Lamiakoren ibaiepekoa ingurumen-inpaktu eztabaidagarriak dauzan proiektua baino gehiago da. XX. mendean eskuragarri egozan erispide, paradigma eta jakintzagaz sortutako proiektua da, erreferentzia-esparru horreek guztiak gainditu behar ziranean behin betiko onartu zana.

Tunelaren jatorrizko idea Parisko Akordioak (2015) karbono-aurrekontu globala ezarri eta estaduek beren inbersino publikoak klima-helburueguz lerrokatu baino hamarkada batzuk lehenago sortu zan. Europar Batasunak 2030erako eta 2050erako emisinoak murrizteko bere Itun Berdea eta helburu lotesleak onartu aurretik sortu zan. Eskatera induzituari buruzko ebidentzia zientifikoa garraioaren plangintzan gehiengoaren doktrina gisa finkatu aurretik asmau zan. Eta autoentzako bide-azpiegitura murriztu behar zala mundu osoko uriek

—Seul, Paris, Bartzelona, Oslo, Helsinki...— enpirikoki probau aurretik sortu zan. Uri hauetan autoarentzako bide-azpiegitura murrizteak, mobikortasuna kolapsatu beharrean, hobetu egin eban alternatibetan inbertiduteagaz batera joanean.

Proiektu hori egin zan unean, tunela eraikitzea zentzunezko erantzuna zan, bide saturatua arintzeko, paradigma nagusiaren barruan. Paradigma horrek mobikortasuna eta ibilgailuen zirkulazinoa nahasten ebazan, auto-pilaketa eukiera handituz konpontzen zala eta auto pribadua metropoli-garraioaren ardatz egituratzailea zala onartzen zan. Paradigma hori gaur egun zientifikoki, instituzinonalki eta enpirikoki gaindituta dago.

Garai hatan urtenbide estandarra zana gaur egun kontrako apustua da. 2023ko Mugikortasun Jasangarriaren Euskal Legeak esplizituki ezartzen dau garraioko esku-hartzeen hierarkiak lehentasuna emon behar deusela desplazamentu-premiaren murrizketari, modu eraginkorragoetarako moda-aldaketari eta eskariaren kudeaketari, bide-azpiegitura barrira jo aurretik. Ibaipekoak ordena hori alderantzikatzen dau: lehen erantzuna da, ez azkena.

IIAd-ak ondo jasotzen dauen lez:

"Gogoan izan behar da martxoaren 10eko 4/2005 Foru Arauaren Xedapen Gehigarria, Bizkaiko Errepideen I. Lurralde Plan Sektoriala onartzen duen apirilaren 15eko 8/1999 Foru Araua aldatzen duena. Horren arabera, «Beharrezkoa da eredia aldatzea, Europar Batasunaren helburua lortzeko, Bizkaiko Foru Aldundiak partekatuta eta bide-sarearen funtzionaltasuna kudeatzeko politiketan aurreikusita, mugikortasunaren hazkundera eusteko».

Era berean, gaur egun izapidetzen ari den Bizkaiko errepideen sektore-plangintzaren abiapuntua da errepide-trafikoaren mugikortasunari eustea, bertan jasotzen den bezala: «Foru errepide-sarearen gaineko mugikortasun motorizatuaren eskaria, Planaren horizonteko urtean, gaur egun dagoen eskariaren antzekoa izatea»"

IIAd, 14. orrialdea, 5.1 atala

Proiektuaren zaharkitzea ez da ikuspegi teknikitik bakarrik. Araudiaren ikuspegitik be bada: aidearen kalidadeari buruzko esparru erregulatzailea, aidearen sakabanaketari buruzko azterlana ebaluetako erabili zana, zaharkituta geratuko da tunela martxan jarri aurretik. Estrategikoa be da: energia eta Klimaren Plan Nazional Integratuak proiektu honek kontraesaten dauzan helburuak lortu gura dauz. Eta ezaguna da: bere sorreran, trafikoa lurruntzeari, Marchettiren Legearen mugei eta automobilarekiko mendekotasunaren benetako kostu sozialari buruzko literatura ez zan gaur egun bezain zabala eta eskuragarria.

2025ean XX. mendeko erispidakaz sortutako proiektua onartzea ez da egiteke dagoen urtenbidea eguneratzea. Azken hamarkadetan metatutako jakintza nahita ez erabiltzea aukeratzea da. Gainera, gaur egun eta etorkizunean ordainduko dan erabagia da: gaur egun tuneletako ahoen inguruan bizi, lan egin eta ikasten dabenen kontra, eta etorkizunean, orain eregiten ari garen Bilbo metropolitarra, hogeai, hogeita hamar edo berrogei urte barru oinordetzan hartuko dabenen kontra.

ERANSKINAK

A eranskina. Mobikortasun-eredua eta nazinoarteko ebidentzia

Lamiakoren ibaipekoa, funtsean, ibilgailuak mobiduteko proiektua da. Proiektuak egunean 50.000 ibilgailuko batez besteko intensidadea aurreikusten dau martxan jarriko dan urtean.

Auto-ilara handietan ibilgailuen % 85 bidaiari bakarragaz ibiltzen da, Trafikoko zuzendari nagusiaren datuen arabera. Inguruko auto-pilaketaren arazoa ez da azpiegitura falta: ibilgailu pribaduan oinarritutako mobikortasun ereduaren erabateko eraginkortasunik eza da.

A.1. Trafiko-edukieraren tranpa: azpiegitura gehiago, pilaketa gehiago

Garraioaren teoria ekonomikoak ondo dokumentutako zikloa deskribiduten dau, hamarkada batzuetatik hona: bide-gaitasuna handitzeak autoz bidaiatzea errazagoa egiten dau, eta horrek bidaia barriak eta lehen beste modu batzuk erabiltzen ebezan gidari barriak erakartzen dauz. Horrek trafiko handiagoa sortzen dau, harik eta auto-pilaketa itzultzen dan arte, eremu geografiko zabalagoan gainera. Fenomeno hori —eragindako eskaria— IIAd-ek eurak autortzen dau.

Azterlanek sistematikoki erakusten dabe eukiera handitzeak sortutako trafiko barriak eukiera horren % 100 har daikeela urte gitxiren buruan. Literaturan gehien aitatzen dan kasua Los Angeleseko Interstate 405en handitzea da: milioi askoko inbersinoaren ondoren, pilaketa-mailak hobetu ez ezik, okertu be egin ziran. Ez da kasu isolatua.

A.2. Trafikoa lurruntzea: eukiera murrizten danean jazotzen dana

Alderantzizko fenomeno be dokumentauta dago, baina baldintza garrantzitsuekin. Garatutako garraio-alternatibak dabezan uri-testuinguru trinkoetan autoentzako azpiegitura ezabatu edo murrizten danean, trafikoaren zati bat ez da desplazatzen, baizik eta desagertu egiten da: bidaien, modua aldatu, denporan berrantolatu edo desagertu egiten dira. Seulek egunean 168.000 ibilgailu hartzen ebazan zortzi kilometroko autobide garai bat ezabatu eban. Zirkulazinoak ez eban uria kolapsatu: zati bat beste bide batzuetatik birbanatu zan, beste zati bat desagertu egin zan, eta berreskuratutako espazioa Asiako uri parke bisitauenetako bat bihurtu zan. Parisek antzeko logikari jarraitu deutso, eta pixkanaka erreiak kendu dauz bere arteria nagusietan, baita Senaren ertzetan be. Zirkulazino murriztea, aidearen kalidadea hobetzea eta espazio publikoa irabaztea lortu dau, baina tentsinoak izan dauz sarbide periferikoetan.

Errei gitxiagok ez dau automatikoki kaos gehiago esan gura, baina ez dau berez auto gitxiago bermatzen. Konparautako esperientziak iradokitzen dau posible dala pertsonen benetako mobikortasuna hobetzea automobilari eskainitako espazioa murriztuz, ebidentziak erabagigarritzat jotzen dauzan hiru baldintzaren pean: aukera modal erreal eta irisgarriak egotea, esku-hartzea arretaz diseinatzea ibilgailu pribadua beste aukerarik ez dabenengan —Mobikortasun urriko personak, ordutegi irregularreko langileak, txarto konektautako eremuetan bizi diranak—, eta lurruntzen ez dan hondar-trafikoak birbanaketa planifikatua aurkitzea eta bizitegi-auzoetan edo ha xurgatzeko prestau bako bigarren mailako ibilpideetan ez sartzea. Baldintza horreek beteten ez diran lekuetan, bide-gaitasuna murrizteak konpondu beharreko arazoak sor daitez.

A.3. Marchettiren Legea: oparitzen ez dan denpora

Ibaiepekoa justifiketako gehien erabiltzen dan argudioetako bat denporea aurrezte da: Aldundiak urtean 2,5 milioi orduko mozkina emoten deutse erabiltzaileei. Argudio hori ondo dokumentutako fenomenoaren argitan aztertu behar da uri-mugikortasunari buruzko ikerketan, baina ñabardura garrantzitsuegatz.

Bidaia-konstantea edo Marchettiren Legea pertsonen joan-etorrietan emoten daben denpora da, egunean ordubete inguru egonkor mantendutako joera dauena, erabilgarri dagoen abiadura edozein dala be. Irisgarritasuna hobetzen danean, ohiko erantzuna ez da bidaia-denbora murriztea, baizik eta distantzia gehiago egitea denpora berean, eta horrek, historikoki, uri-sakabanaketa eta autoarekiko mendekotasuna bultzatu dauz. Logika horren arabera, Aldundiak agindutako orduen zati handi bat ez litzateke aisialdi bihurtuko, autoz egindako joan-etorri barriak baizik.

Argudio horren irismenari buruz zehatzak izatea komenidu da. Legeak indar handiagoz funtzionatzen dau ezkutuko eskari handiko testuinguruetan eta lehiarako aukera modalik ez dagoenean. Ez da halan beharra. Arazoa ez da denpora aurrezteko argudioa faltsoa dala, osotu barik dagoala baizik: ez dauz alde batera uzten aurrezteko mekanismoak, eta ez dau galdera esanguratsurik egiten: ez da zenbat denpora irabazten dan lehen urtean, baizik eta zer mobikortasun-ereduk finkatzen dauen azpiegitura hamar edo hogeit urtera.

A.4. Sozialki bidebakoa dan eredu

Proiektu honek finkatzen dauen mobikortasun-ereduak ez deutse bardin balio biztanle guztiei. EAEko etheen % 23k ez dau ibilgailu pribadurik. 16 urtetik gorako biztanleen % 32k ez dau gidabaimenik, eta genero-arrakala nabarmena da: gizonen % 21ek eta emakumeen % 43k. Errenta baxuko pertsonen motorizazio-tasak errenta altukoak baino askoz txikerragoak dira. Horri gehitu behar jakoz gidatzeari itxi deusien adinekoak, dibersidade funtzionala daben personak eta adinbakoak.

Garraio-moduen arteko desoreka sakontzen dauen bostehun milioi eurotik gorako azpiegitura ez da neutrala ekidadearen ikuspegitik: baliabide publikoen transferentzia da, espazio eta inbersino gehienak biltzen dauzan erara, bigarren mailan geratzen diran moduen mende dagozanen kaltetan.

A.5. Helburua personak eta merkantziak mobidutea bada, aukerak bidertu egiten dira

Garraio Publikoaren Nazioarteko Batasunaren (UITP) datuen arabera, uri-korridore batean 50.000 persona orduko eta noranzko bakotzeko garraiatzeko, 175 metroko zabalerako azpiegitura behar da automobil pribadua bada, 35 metrokoa autobusa bada eta 9 metro eskasekoa metroa edo tranbia bada.

Europako eta instituzinoetako esparruek –2023ko Mugikortasun Jasangarriaren Euskal Legea barne– Lehentasun ordena argia ezartzen dabe garraioko esku-hartzeetarako: lehenik eta behin, mobikortasun motorizatuaren beharra murriztea; gero, modu eraginkorragoetarako aldaketa modala erraztea; gero, dagozan moduen ekoeraginkortasuna hobetzea; eta soilik aurreko guztia ustiatu eta nahikoa ez dala probau danean, garraio motordun pribadurako bide-ahalmenaren handitzea kontuan hartzea. Ibaipetkoea ez da aurreko aukerak agortu dauzan plangintzaren azken baliabidea. Integralki aztertu ez dan arazo bati emoten jakon lehen erantzuna eta erantzun bakarra da.

B eranskina. Berotegi-efektuko gasen isuriengatiko konpentsazioak

IIAd-ek onartzen dau proiektuaren inpaktuek, berotegi-efektuko gasen isurketek barne, konpentsatu beharreko hondakin-inpaktuak sortzen dabezala. Horretarako, bost neurri ezarri ditu: A-8an ekobidea egitea Montaña mendiaren inguruan; Ballonti erreka zaharbarritzea; habitat naturalak lehengoratzeko lurrak eskuratzea; eukaliptalak kentzeko eta baso autoktono bihurtzeko mendiak erostea; eta Begoñako Basilikan jarduketa arkeologikoa egitea.

B.1. Danak ez dau karbonoa konpentsatzen

Lurrak eskuratzeke eta eukaliptalak eraldatzeko neurriek karbonoa zuzenean xurgatzeko ahalmen handiena dabe. Ekozubiak eta erreKaren lehengoratzeak benetako ingurumen-balioa dabe —konektibitate ekologikoa hobetzea eta ibaia lehengoratzea—.

Begoñako Basilikako esku-hartze arkeologikoa kultur izaerako neurri legitimoa da, baina ez dago berotegi-efektuko gasen isurien konpentsazioagaz inolako erlazorik.

B.2. Kuantifikaziorik eza tonatan

Karbono-kompentsazio zorrotza benetan xurgatutako edo saihestutako tonatan neurtzen da. Baina ez dau inoiz kuantifikatzen zenbat tona xurgatuko dabezan aurreikusitako neurriek. Kuantifikazio hori barik, ezinezkoa da konpentsazio-neurriek sortutako isurketen %5, %20 edo %50 estaltzen daben zehaztea. Kuantifikazioa ezin da itxi onespeneraren ondorenerako: baliokidetasuna une horretan zehazten bada, konpentsazioa ez da onarpenaren baldintza, gero konpromisoa baizik, eta hori ez beteteak ez dau eragozten proiektua gauzatzea.

B.3. Denpora-horizontearen arazoa

Eraikuntzaren emisinoak kontzentrauta jazotzen dira obrek irauten daben bitartean. Baso-kompentsazioek pixkanaka-pixkanaka eragiten dabez ondorioak, hamarkadetan zehar. Orain 144.678 tona isurtea eta datozen 50 urteetan konpentsatzea ez da horreek ez isurtearen baliokidea: karbonoa atmosferan egongo zan denpora horretan guztian berotzen laguntzeko. Eraikuntzan zehar sortzen diran isurketek egungo karbono-aurrekontuan dabe eragina. 30 edo 40 urte barri jazotzen diran xurgapenek ez dabez atzeraeraginez arintzen.

C eranskina. Eragiketa-fasean zehar kutsatzaileak isurtea

Jarraian, Ingurumen Inpaktuaren Azterlanaren III. eranskineko datu batzuk jasotzen dira, aurreikusitako trafikoak sortutako kutsatzaile atmosferikoei buruzkoak (2. aukera):

Kutsatzailea	Arinak 2028	Arinak 2038	Arinak 2048	Astunak 2028	Astunak 2038	Astunak 2048
CO (t/urte)	168,82	181,56	193,20	2,68	2,59	2,32
NOx (t/urte)	51,55	55,44	59,00	12,71	12,29	11,01
NMOCV (t/urte)	24,18	26,00	27,67	0,62	0,60	0,54
PM (t/urte)	1,94	2,09	2,22	0,33	0,32	0,28

Iturria: ingurumen-inpaktuaren azterlanaren 28. taula, III. eranskina.

Magnitudea (hipotesi teorikoa) ilustretako guztizko emisinoak µg/s-ko emisino jarraitu gisa adierazita:

Kutsatzailea	2028 (Arinak eta astunak)	2038 (Arinak eta astunak)	2048 (Arinak eta astunak)	Joera (Arinak eta astunak)
NOx (µg/s)	2.037.671	2.147.704	2.220.003	↗ Aumento
NMOCV (µg/s)	786.403	843.480	894.533	↗ Aumento
PM (µg/s)	71.981	76.421	79.592	≈ Estable
CO (mg/s)	5.438 mg/s	5.839 mg/s	6.199 mg/s	↗ Aumento

C.1. Aidearen kalidadearen mugak alderatzeko taula

Periodo / Límite	Fuente	CO	NO ₂	PM10	PM2,5
		(mg/m ³)	(µg/m ³)	(µg/m ³)	(µg/m ³)
Valor horario máx. superaciones/año	OMS	35 —	200 —	—	—
	UE	—	200 máx. 18 veces	—	—
Valor diario (24 h) máx. superaciones/año	OMS	4 3-4 días	25 —	45 3-4 días	15 3-4 días
	UE	—	—	45 máx. 18 veces	25 máx. 18 veces
Media móvil 8 horas máx. superaciones/año	OMS	10 —	—	—	—
	UE	10 —	—	—	—
Valor anual (media año natural)	OMS	—	10	15	5
	UE	—	20 (desde 2030)	20 (desde 2030)	10 (desde 2030)

Geuk egina.

D eranskina. Emisinoak «aurrezteko» argudioa: azterketa zehatua

D.1. Argudio ofiziala eta babesa IIAd-en

Bizkaiko Foru Aldundiak publikoki adierazo dau ibaipekoak urtean 6.000 tona CO₂ gitxiago isuriko dauzala. Argudioa itsasadarra zehartzen dabene ibilgailuentzako distantzia murriztean oinarritzen da: 15 kilometrokoa Arrontegitik 4 kilometrokoa Ibaiepotik.

Zehaztu behar da konparazio horrek ibaipeko sarbideetan bertan kokatutako jatorria eta helmuga hartzen dauzala erreferentziatzen. Arrontegiko zubiaren inguruan abiapuntua eta helmuga dauzan ibilgailu batentzat, bide hori da, oindino be, ibilpide laburrena. Distantziaren benetako aurrezpena jatorri eta helmuga zehatz bakoitzaren arabera da, eta aitatutako zifra ezin da orokortu erabiltzaile guztientzako onura unibersal gisa.

Are garrantzitsuagoa da, adierazo dogun lez: IIAd-en aztertu da oinarritzeko lerroa –Ibaiepekoa eta ibaipekorik bako agertokia– Alderatzeko metodologia, eta horren ondorioa da isuriak handitzea, ez murriztea, eragindako eskariaren efektuak ibilpidea murriztearen ondoriozko «aurrezpena» gailentzen daudelako. Ingurumen-organismoak sustatzaileak alegatutako «aurrezpena» kopietan dau, distantzia esplizituagaz eta abalatu barik.

D.2. Karbono-aurrekontua: zergaitik etorkizuneko "aurrezkiek" ez dabez gaurko isuriak konpentsatzen?

Berotze globala 1,5°C-tik behera mantentzeko gura bada, orain eta 2050 artean jaulki daiteke CO₂ren gehienezko bolumen metatua ezartzen dau Parisko Akordioak. Bankuko kontu batean ez lez, karbono-aurrekontuak ez dau uzten orain gastetan eta gero konpentsatzen: eraikuntzan zehar isuritako tonak atmosferan egongo dira hamarkadatan berotzen laguntzeko, eragiketa-fasean jazotzen dana jazotzen dala be. Ustezko onurak pilatzen hasten diranean klima-kaltea ja jazioa izango da.

Kontabilidade klimatikoari dagokionez, Lamiakoren ibaipekoa ez da isurketa saihestuen moduko itzulera eragiten dauen inbersinoa. Gastu hori bi fasetan —eraikuntzan eta eragiketan — metatzen da, espedientean egiaztatuko konpentsazio garbirik barik.

— Subflubiala **EZ!** Plataforma—

0 bersinoa — 2026ko loraila