

## Metroaren pasantea gelditzeko zenbait arrazoi:

>> Donostian Metroaren pasantea eraikitzea zeharo behar gabekoa da. Hiriak **garraio publiko** ona du eta desplazamenduak oinez edo **bizikiletaz** eroso egin daitezke. EuskoTrenen **Amarako geltokia** hiriarren erdialdera iristeko sarbide bikaina da eta 7'30 minutuko tren-maiztasunak bideratzen ditu, zerbitzatzen duen hirigunearen tamainari begira nahikoa eta sobera.

>> Metroaren pasantea abian jarriko balitz, Donostiako garraio publikoak okerrera egingo luke: Euskal Gobernuaren arabera **Dbus-en hainbat autobus linea kentzea** aurrikusten da (05/Bentaberri, 24/Altza-Gros-Antigua, 27/Altza-Intxaurren) eta beste zenbaiten maiztasunari **murrizketa** garrantzitsuak egitea (28/Amara-Ospitaleak, 13/Altza...) nahiz "lanzadera" modura urritzea (18/Seminarioa, 25/Añorga, 26/Martutene...). Lurraldebus ere kaltetua litzateke. Aldiz, Metroak **autoan egindako joan-etorrien %1'5** bereganatuko soilik.

>> Metroaren eraikuntza-lanek ehundaka eraikinetan **arrisku larriak eta hirian afekzio handiak** eragingo dituzte: kalteak ikusgarriak dira jadanik Morlansen eta Errondo pasealekuan, Bentaberri Plazan, Zarautz etorbidean eta Pio Barojan hasi dituzte lanetan.

>> Metroaren pasanteak **hiri-eredu zentralizatzaile bat** bultzatzen du Erdialde-Kontxako **zonalde komertzial eta turistikoaren** inguruan, hiriak jasaten duen merkantilizazioa eta espekulazioa lagunduz.

>> Erakundeek aitzakia gisa obra hau **eskualdeko komunikazioa** hobetzeko egin behar dela esaten dute. Ez da egia. Topoaren eta kostaldeko trenaren zerbitzuak hobetzeko **EuskoTrenen bidea behar den tokietan bikoiztea** da gakoa, eta eskualdeko bidaiariei hiriko zonalde ezberdinetara iristeko erratzatsunak ematearren **Topoa eta Dbus-en autobus linea nagusiak koordinatzea**.

>> Baliabide publikoen **xahuketa** da.

>> **Herritarren partehartzerik gabe** inposaturiko proiektua da.

## Algunas razones para detener la pasante de Metro:

>> La construcción de la pasante de Metro en Donostia es absolutamente innecesaria. Donostia dispone de un buen transporte público y la ciudad también permite excelentes **desplazamientos a pié** o en **bicicleta**. La **estación de Amara** constituye a su vez un buen acceso al centro de la ciudad y posibilita actualmente una frecuencia de un tren cada 7'30 minutos, suficiente para el volumen de población servida.

>> De llevarse a cabo la pasante de Metro, Donostia va a tener un peor servicio de **transporte público**: el Gobierno Vasco plantea **suprimir varias líneas de Dbus** (05/Bentaberri, 24/Altza-Gros-Antigua, 27/Altza-Intxaurren) y **reducir** la frecuencia de otras (28/Amara-Hospitales, 13/Altza...), a la vez que transformar en "lanzaderas" varias líneas más (18/Seminario, 25/Añorga, 26/Martutene...). Lurraldebus resulta igualmente afectada. En cambio, el proyecto estima que la pasante de Metro apenas absorbería el **1'5% del tráfico en automóvil privado**.

>> Las obras del Metro provocarán **serios riegos** para cientos de edificios y **graves afecciones** en la ciudad: los primeros daños son palpables en Morlans y el paseo de Errondo, Plaza Bentaberri, Avenida de Zarautz y Pio Baroja.

>> La pasante de Metro impulsa un **modelo centralizador en torno a la zona comercial y turística** del Centro-La Concha, tendente sin duda a fomentar crecientes procesos de mercantilización y especulación urbana.

>> La justificación oficial del proyecto nos habla de **mejorar la comunicación comarcal**, pero se trata de un **pretexto absurdo**: la clave para mejorar los servicios del Topo y del tren de la Costa radica en **dotar a la red de EuskoTren de suficientes tramos de doble vía**, así como en **coordinar el Topo y las principales líneas de Dbus** para facilitar a los/as usuarios/as comarcales acceder a las distintas zonas de la ciudad.

>> Supone un **derroche** de recursos públicos.

>> Es un proyecto impuesto **sin participación ciudadana**.