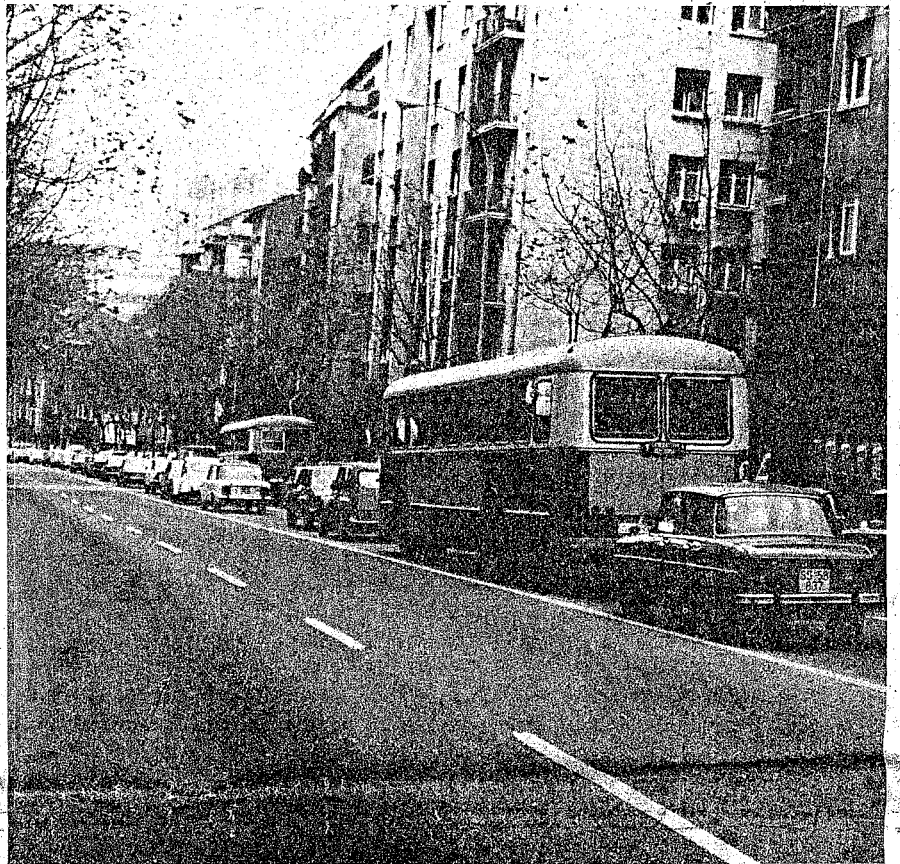
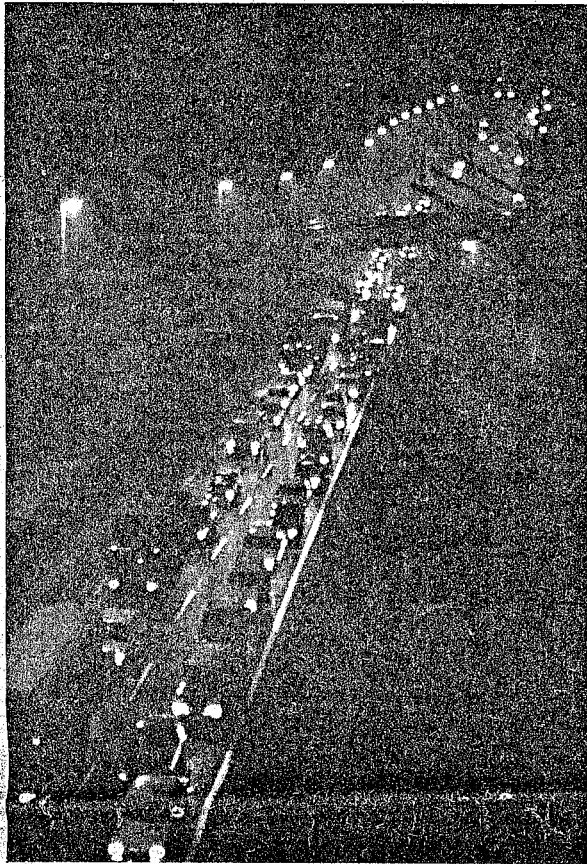


autopista sin peaje

ordaindu gabe

información del movimiento popular desde donosti hasta ondarrabi

-ilbeltza-79



Eguneroko ogia: istripuak, ataskoak, eta auto piloak bata bestearen ondoan. Panorama diario: accidentes, atascos, embotellamientos....

SUMARIO

- *Autopista y carretera general en cifras*
página 2
- *Encuesta sobre una autopista*
Poesía de un problema
página 6
- *El problema en la prensa*
página 3
- *Oyarzun y la autopista*
Sobre su municipalización
página 7
- *Vista aérea del trazado de la autopista.*
Un día en Mamut.
Con la eliminación del peaje nos beneficiamos todos.
páginas 4 y 5
- *Luchas populares contra el tráfico por el centro de las poblaciones.*
página 8

ASAMBLEAS DE PUEBLO

El día 2

INTXAURRONDO: A las ocho de la tarde en Don Bosco, 32

El día 4

PASAI: A las doce y media en la Alameda

ERRENDERI: A las doce en la plaza del Ayuntamiento

OIARTZUN: A las doce en la plaza del Ayuntamiento

IRUN: A las once y media en el salón Oargi (Padres Pasionistas)

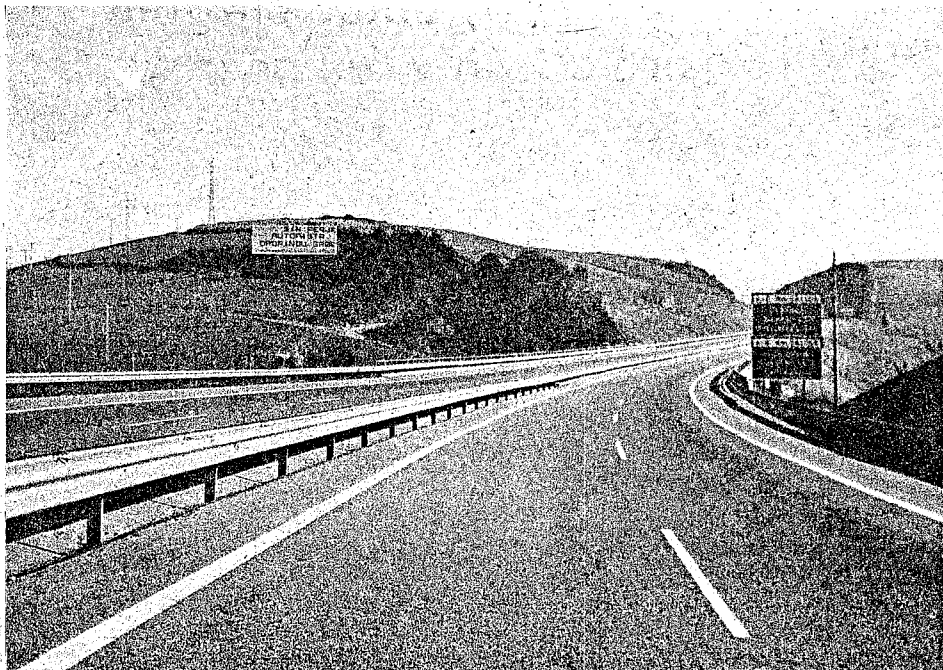
EL DOMINGO DIA 11 DE FEBRERO A LAS DOCE DEL MEDIODIA, EN LA PLAZA DEL AYUNTAMIENTO DE RENTERIA CONCENTRACION DE TODOS LOS PUEBLOS DESDE DONOSTI HASTA ONDARRABI.



construir nuevos accesos

AUTOPISTA Y CARRETERA GENERAL EN CIFRAS

Son bien conocidos algunos puntos negros, como Herrera, Pasajes, Rentería...



"Y mientras, la autopista, la flamante autopista, sigue vacía, inutilizada, muerta de risa".

TRAFICO EN AUTOPISTA

En diciembre de 1977 dentro del término municipal de Rentería circulaban 7.216 vehículos diarios



40 Accidentes mortales
369 Accidentes con heridos
115 Accidentes con daños materiales

Todo en los ocho últimos años en el término municipal de Rentería.

TRAFICO EN LA CARRETERA GENERAL (N-1)

En diciembre de 1976 dentro del término municipal de Rentería circulaban 32.944 vehículos diarios.



Todo el tráfico por el centro de los pueblos.

"La carretera general se nos ha quedado pequeña, la autopista, sin cruces ni pasos a nivel ni curvas peligrosas, sin atravesar por el centro de los pueblos ofrece unas posibilidades de tráfico mucho más rápido y seguro. Para una zona tan industrial, los medios de comunicación son cuestión importante.

Además en las autopistas se producen la tercera parte de accidentes que en las vías convencionales".



EL PROBLEMA EN LA PRENSA

Impugnación por todos los aspectos

El movimiento ciudadano contra el proyecto de Red Viaria de San Sebastián

Las Asociaciones de Vecinos donostiarras han estudiado a fondo el Plan Viario de San Sebastián y han realizado una impugnación que atiende a los aspectos políticos del proyecto pero especialmente a los técnicos, con todo aquello que se refiere y atañe a los barrios y sus conexiones viarias con el centro de la ciudad, o entre sí. Del texto de la impugnación, por su interés reproducimos las siguientes alegaciones:

1.— Estilo de actuación de la Administración: El pueblo de Donostia ha sido sorprendido con la aprobación de un estudio de red arterial (plan de carreteras), de una magnitud tal que condicionaría el futuro urbanístico de nuestra ciudad y cuya existencia se ignora. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo reductado el estudio lo saca a información pública durante un mes, negando la entrega de documentación imprescindible para su estudio, debiéndose de realizar la toma de datos en unas condiciones deplorables, impropias para con sus administrados, lo que demuestra la escasa voluntad de dar a conocer a la colectividad, las directrices del mismo y en su momento político en el que la transferencia de este tipo de competencias a los organismos autónomos parece inminente. Contrasta este tratamiento informativo con el que se ha dado a las sociedades inmobiliarias cuyo carácter es claramente especulativo y sin embargo, conocían con suficiente antelación el estudio que nos ocupa, lo que resulta realmente peligroso para la comunidad.

2.— Plan General y Comarcal: La influencia en los municipios que constituyen la comarca de San Sebastián (Lezo, Pasajes, Orio, Oyarzun, Andoain, Hernani, Urnieta, Rentería y Usúrbil) constituirían el área de influencia en el Plan General de Ordenación Urbana del año 1950, se traduce en que toda la comarca debe ser entendida como un todo.

Por otra parte la Ley del Suelo en sus artículos octavo y noveno establece como condición previa para el estudio de las infraestructuras la existencia de un plan director territorial de coordinación. El plan provincial de ordenación urbana de Guipúzcoa aprobado con fecha 7 de setiembre de 1966, establecía que el Ayuntamiento de San Sebastián debería formular en un plazo de dieciocho meses el plan comarcal de ordenación urbana con el ámbito y condiciones señaladas por la Comisión Provincial de Urbanismo de Guipúzcoa. Basándose en estas consideraciones las Asociaciones de Vecinos presentaron las alegaciones en contra de la redacción por el municipio de San Sebastián en un ámbito territorial exclusivamente de la reforma del Plan General de Ordenación Urbana.

Desoyendo todo lo anteriormente ordenado y expuesto, el Ayuntamiento de San Sebastián ha encargado la reforma del Plan Gene-

ral de Ordenación Urbana, encontrándose en estos momentos en redacción.

La aprobación previa del estudio de red arterial, hipotecaría el futuro del Plan General de Ordenación Urbana.

3.— Política de transportes: Al pretender que la Red Viaria sea suficiente para la absorción del tráfico previsto, se está adoptando implícitamente una política de transportes determinada que fomenta el uso del automóvil privado a pesar de que los inconvenientes que se derivan del uso masivo sean evidentes cada día. En el estudio no se hace ningún análisis de transportes colectivos (Topp, Rénfe, Red de Autobuses, frecuencia de servicios, etc.), análisis que debería ser previo a este estudio. De hecho, los ferrocarriles no han sido considerados dentro del estudio de la Red Viaria cuando deberían ser uno de los elementos más importantes de conexión interurbana.

El estudio de red arterial empeora la situación del tráfico actual en el centro de San Sebastián, al facilitar el acceso a éste del vehículo privado y no solucionando los problemas de viabilidad de las áreas periféricas de reciente desarrollo (Alza, Herrera, La Paz, Larracho, Inchaurren, Eguía, etc.). Por otra parte se crean redes de viales en zonas que en la actualidad no tienen edificación sin que se conozcan los objetivos que se persiguen, función ésta que debería determinar el futuro Plan Comarcal o el futuro Plan General de Ordenación Urbana de nuestra ciudad.

4.— La segregación de la ciudad y su deterioro: La memoria del estudio de red arterial dice "que las conexiones entre los barrios está resuelta", cuando la nueva estructura viaria, que se intenta imponer crea grandes barreras divisorias, desconectando las diferentes zonas de la ciudad entre sí, creando viales raídos sin tener en cuenta las necesidades reales de interconexión, olvidándose de los accesos peatonales, paseos, etc.

Como muestra del deterioro de la ciudad en sus accesos peatonales y la expansión urbana, el estudio actúa recortando avenidas, zonas de arbolado, paseos y eliminando parques, conservando así los aspectos negativos del Plan General de Ordenación Urbana de nuestra ciudad que se encuentra actualmente en revisión (supresión de dos hectáreas en Cristina-enea, dos hectáreas en Ayete, una hectárea en Miramar, media hectárea en paseos Errondo y José María Salaverria, etc.).

5.— Se observa que de llevarse a cabo el trazado de algunos viales, obligaría al derribo de un numeroso grupo de edificios de viviendas y algunas escuelas (barrio de Martutene, Astigarraga, Ategorrieta, etc.), observándose en algunos de ellos que su trayectoria parece más bien haber optado por el derribo de viviendas sin necesidad alguna (Ategorrieta, Marruchipi).

Amenazan representantes de Rentería, Herrera, Alza, Larrátxo

Si no hay autopista gratuita entre Irún y Donostia, habrá movilizaciones populares

Es evidente que si no es el pueblo, con su lucha, el que trate de imponer una solución eficaz a este y a otros problemas similares cuya solución tanto necesitamos.

Por otra parte y precisamente por los intereses citados, nadie desea dar una solución que sea la boca, y ahora con la democracia, porque nadie quiere escuchar, a menos que sean los "listos" los económicamente fuertes los que hablen.

Un ejemplo claro lo tenemos en Donostia, donde se ha resuelto gran parte del tráfico interior haciendo una variante cuya salida se encuentra en Herrera, sin importarle un bledo el resto de los Oyarzun. No hace falta pueblos hasta Irún (Pasajes, Rentería, Lezo) ser muy inteligente para darse cuenta que su solución ha sido realizada con el dinero de todos: ¿Qué clase de justicia es la que con el dinero de todos soluciona el problema de un sector, precisamente en el que viven los "listos" y que deja abandonados al resto de los contribuyentes?

¿Son por casualidad, los "listos" otra clase de personas para que unos derechos de seguridad o comodidad se hagan para ellos, a costa del otro sector al que no le queda más "derecho" que tener que pagar religiosamente sus cargas? ¿No será que se han acostumbrado a una serie de privilegios que desean mantener y que, sin duda, el pueblo con su lucha los va arrancando? No exigimos privilegios para nosotros. Exigimos lo que en justicia nos corresponde. En este caso, que todos podamos andar por la calle con el menor riesgo posible.

Una propuesta

Las coordinadoras de las comisiones de Urbanismo de los pueblos afectados, proponen una solución, que de momento, conseguiría suavizar el problema, para dar, entre otras, con una solución definitiva.

Nuestra solución consiste en que en la autopista Bilbao-Behobia se hagan unos ramales a los pueblos afectados, y naturalmente, el paso sea libre para ellos, sin peaje, al menos entre San Sebastián e Irún.

Sabemos que esta solución podría mermar los ingresos de la sociedad que explota la autopista, pero téngase en cuenta que la misma ha sido construida con expropiaciones forzadas de los terrenos. Es de justicia que si se obliga a los propietarios de los terrenos expropiados a dejar sus zonas en condiciones ventajosas, éstas deben de ser para el bien común y nunca para engrosar

los ya repletos bolsillos de los concesionarios. Además y si de lo que se trata es de evitar todas esas muertes y accidentes, es lógico que contribuya de alguna forma el que más tiene.

Todas estas razones, más la fluidez que daría el uso de la autopista nos obligan a informar al pueblo de que la inmediata... puesta en práctica de este procedimiento es por el momento y a nuestro juicio, la única solución a tan grave problema.

Para los amigos de las estadísticas, ofrecemos datos; que hablan por sí solos, sobre la intensidad de tráfico por los dos pasos comentados:

— Autopista: 7.216 vehículos diarios en diciembre de 1977.

— Carretera General: 32.944 vehículos diarios, de promedio, durante el año 1976.

Hablar más sobre el caos sería perder el tiempo, por lo que consideramos como la mejor y más eficaz forma de presión para lograr nuestro objetivo, la ocupación de la autopista durante algún tiempo con todo tipo de vehículos. Recordemos que nuestra gestión por medio de diálogos no ha dado los frutos apetecidos, tal como nos tienen acostumbrados las altas esferas, únicos responsables de toda clase de atropellos. Piense el lector en nuestra solución y en todo el planteamiento general y en la próxima asamblea de pueblo, todos los habitantes podrán decidir su puesta en práctica o su replanteamiento con nuevas posibles soluciones.

COORDINADORA DE COMISIONES DE URBANISMO DE LOS BARRIOS DE RENTERIA

Irún La asociación de Urdanibia por la liberación del peaje

Si bien el problema del tráfico rodado por nuestro barrio no tiene la necesidad acuciante de solución como Rentería, Pasajes etc, etc, no menos cierto es que la supresión del peaje en el tramo de la Autopista Irún-San Sebastián resultaría beneficiosa para todo aquel que tiene que trasladarse por carretera en dirección a Donosti.

Además de esto, durante las fiestas navideñas y vacaciones veraniegas, el tráfico por las calles Mayor, San Marcial y Uranzu es muy intenso, lo que se evitaría si se pudiera viajar gratis por la autopista en el tramo antes mencionado.

Por todo lo cual, pedimos se pueda circular sin peaje entre nuestra ciudad y San Sebastián, sumándonos a la campaña que en este sentido llevan a cabo las Asociaciones de Vecinos y grupos de trabajo de Irún, Fuenterrabía, Lezo, Oyarzun, Rentería, Pasajes y San Sebastián.

Se realizará una campaña ciudadana

Por una autopista sin peaje en el tramo Irún-San Sebastián

SAN SEBASTIÁN (D.V.).— Las Asociaciones de Vecinos y diferentes grupos de trabajo de San Sebastián, Herrera, Pasajes, Lezo, Rentería, Oyarzun, Irún y Fuenterrabía, han manifestado en diferentes ocasiones a la opinión pública la importancia de recuperar el tramo de la autopista Bilbao-Behobia, entre San Sebastián e Irún, eliminando el peaje.

Para conseguir dicho objetivo, han programado una campaña instrumentada en tres fases: un primer período de denuncia, un segundo período de exigencias y el tercero de movilizaciones.

En la primera fase de denuncia, se realizará una campaña a través de los medios de comunicación de la provincia informando sobre los problemas de comunicaciones de los barrios y localidades.

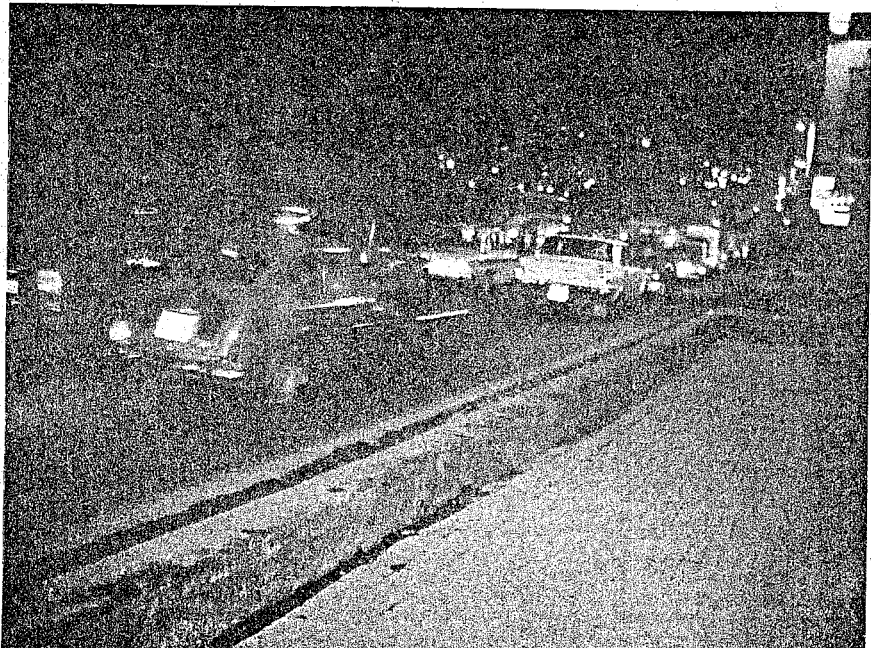
También se ha previsto elaborar una hoja semanal que se repartiría en las entradas y salidas de los barrios. Asimismo se confeccionarían unos murales. El plan de trabajo prevé una pancarta en cada barrio y pintadas en barrios, diferentes puntos de la carretera general y en la autopista.

Se desea confeccionar pegatinas, realizar diapositivas y organizar conferencias.

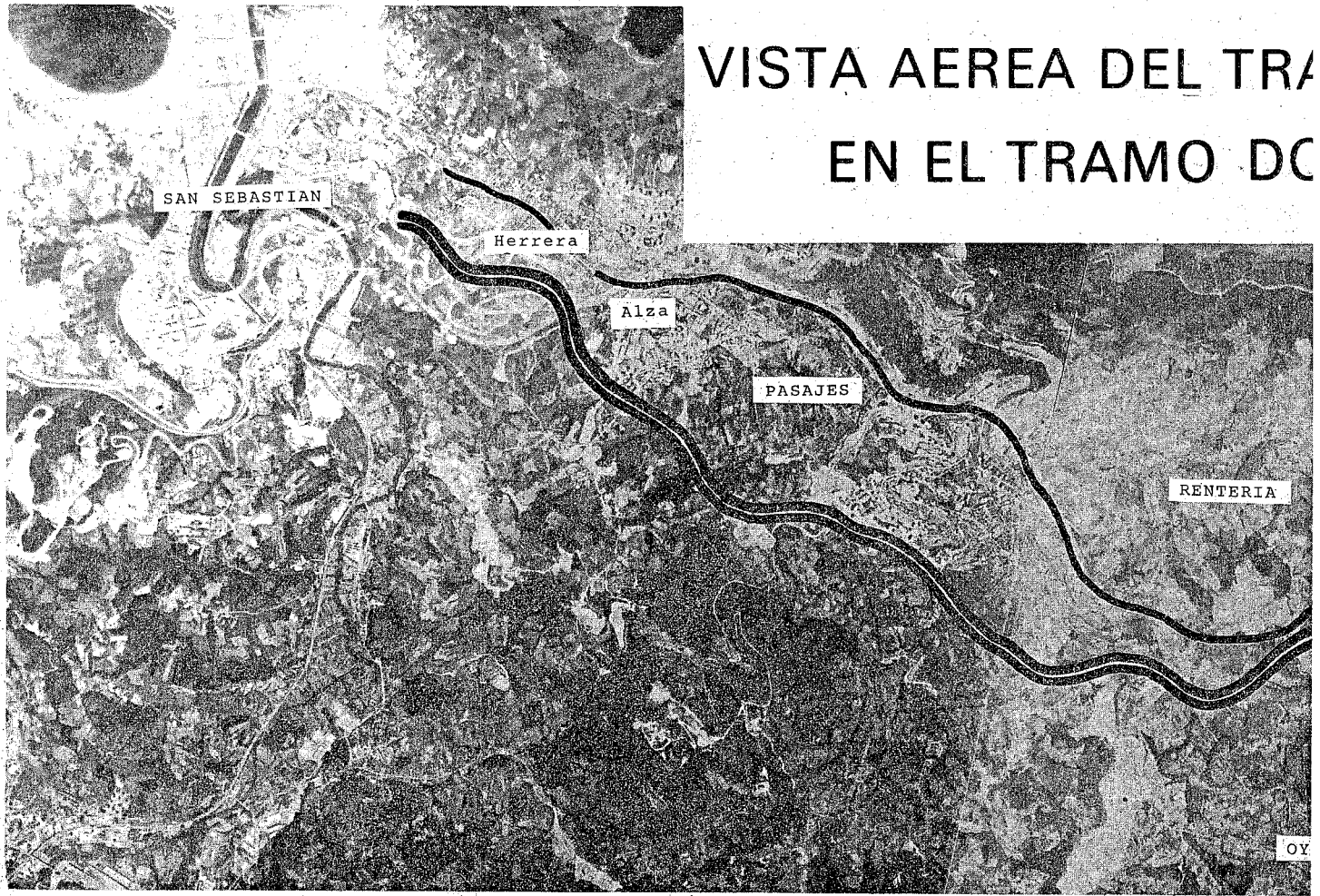
La realización de un periódico sería la faceta que más trabajo proporcionaría a los organizadores de la campaña, que consideran que puede tratarse de un instrumento de denuncia muy importante y en su salida estaría la convocatoria a las futuras movilizaciones.

Una vez transcurrida esta campaña de denuncia se formalizaría la misma, recogiendo una aspiración popular, a la Administración, y que se concretaría en gestiones con: los Ayuntamientos comprendidos entre San Sebastián e Irún, Diputación, Consejo General Vasco, Obras Públicas.

El llegar a un tercer período de movilizaciones depende de la actitud afirmativa o negativa de la Administración. Si transcurrido el plazo acordado no se materializa la exigencia popular el paso siguiente sería la protesta popular masiva, desarrollando acciones de ocupación de la Autopista.



VISTA AEREA DEL TRAFICO EN EL TRAMO DC



CON LA ELIMINACION DEL PEAJE NOS BENEFICIAMOS TODOS

Ante esta campaña reivindicativa, que se está llevando adelante por parte de este movimiento popular, comprendido por la zona de San Sebastián a Irún y cuyo objetivo final es la eliminación del peaje y las pertinentes salidas de la Autopista a los pueblos y barrios... nos da la impresión que nuestro planteamiento no llega a entenderse fundamentalmente, por parte de las personas que carecen de medio de transporte propio (coche, etc.) y que a simple vista parecen no obtener ningún beneficio con dicha medida.

Son muchas las personas que a la hora de llegarles la propaganda comenta su carencia de vehículo propio y que tal medida no les afecta debido a que es, la eliminación del peaje con su consiguiente ahorro económico, la única ventaja que se consigue. Con esto es con lo que no estamos de acuerdo y es lo que pretendemos explicar; que ganamos con esta medida lo anteriormente mencionado.

El que la hoy en día Autopista, se convirtiera en variante, supondría que la carretera general (N-1) pasase a ser carretera de segundo orden en cuanto a densidad de tráfico se refiere; o lo que es lo mismo que un porcentaje elevadísimo del tráfico rodado que hoy en día discurre por la general y que representa mas del 80 por ciento del total, se trasladase automáticamente a la autopista, puesto que ésta reúne las condiciones, como son la inexistencia de semáforos, el mayor número de carriles y la conexión directa en su día de ésta con los barrios, que llevarían a efecto dicho traslado.

Con todo lo expuesto conseguimos que la general (N-1) reduzca en gran medida su densidad de tráfico, que es la fundamental ventaja y de la cual se derivan otras que benefician y van en función de los peatones y de los transportes públicos que son el medio de traslado fundamental de éstos. Estas ventajas que se derivan de la escasa densidad de tráfico rodado pasan, por la seguridad íntegra del

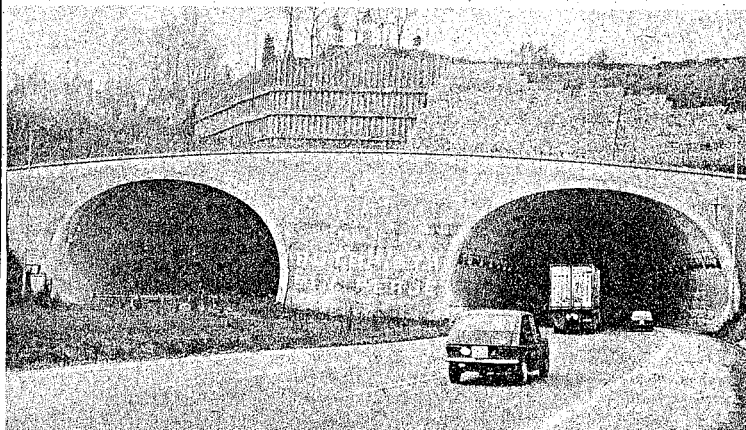
peatón como tal, que a efectos prácticos sería la evitación de accidentes a la hora de tener que cruzar la general, principalmente, y que hasta hoy en día han supuesto bastantes accidentes de todos los tipos, leves, graves y mortales.

Por la posibilidad de cierre de algunas calles concretas dentro de los municipios afectados, o por la creación de pasos o avenidas mas amplias por las que se podría caminar sin el temor de sufrir accidentes, y en esta línea, la creación de las tan ausentes y necesarias plazas de aparcamientos que evitaría el asalto de vehículos a la acera, norma que desde un tiempo aquí se esta llevando a cabo con la mayor naturaleza obligando a los transeuntes a bajarse de la misma, con el consiguiente peligro físico de los mismos.

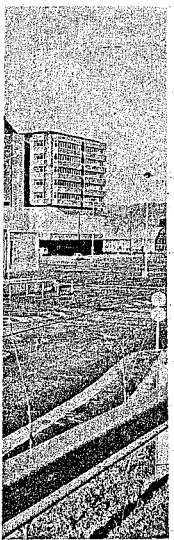
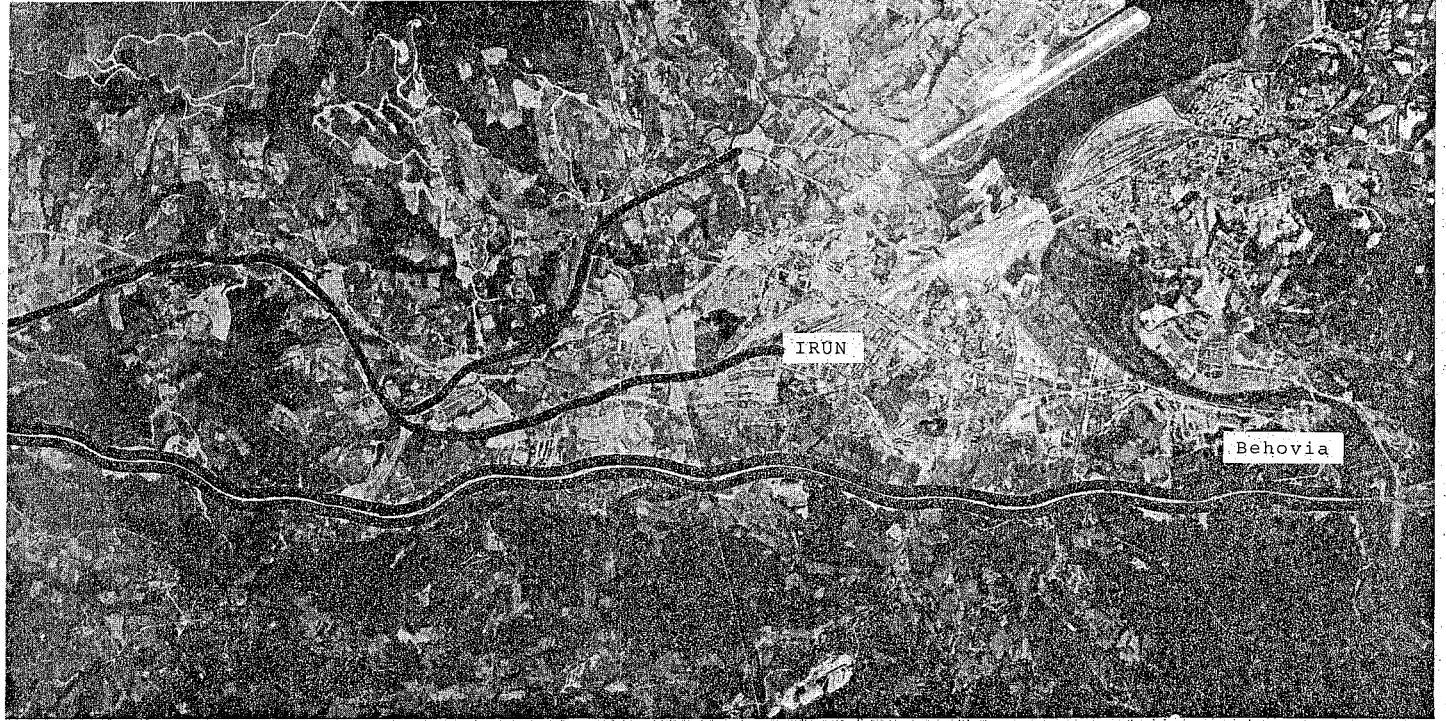
Otro de los aspectos por los que pasa esta ventaja, se centra a la hora del traslado de los peatones de un municipio a otro, etc. ya que el único medio de transporte que está a su alcance es el transporte público, el cual con esta baja densidad de tráfico, llevaría a cabo su cometido con mayor rapidez influyendo éste notoriamente en los usuarios del mismo, así como la evitación de los tan populares atascos, que periódicamente se dan 3 ó 4 veces al día, alcanzando cotas mas elevadas en la época veraniega y cuya repercusión es la vez de pérdida de tiempo como nerviosa.

Por todo lo anteriormente expuesto queremos decir y recalcar que esta campaña no va dirigida únicamente, a los propietarios de vehículos sino que su misión es la de llegar a todos los vecinos de la zona San Sebastián a Irún, ya que esta reivindicación que se lanza es una necesidad para esta zona y beneficia indistintamente a todos los vecinos de la misma, y cuya consecución está condicionada a la participación de todos.

Coordinadora de Asociaciones de Vecinos de la zona San Sebastián a Irún



DO DE LA AUTOPISTA STI-ONDARRABI



UN DIA EN MAMUT

No es fácil decir todos los tipos de personas a las que "asaltamos" con nuestras pegatinas y nuestros panfletos. Pero sí podemos dar algún ejemplo y así nos haremos una idea de las reacciones de muchas de ellas y de la situación en que quedamos nosotros. Veamos:

- Tengal Señora, lealol!
- ¡No! Mire soy de U.C.D.
- Pegatina, quiere?
- No, no, gracias.
Este es un ejemplo de los menos violentos, veamos alguno más.

- Un señor viene corriendo, vamos, con prisas, y al ser asaltado...
- Es contra el peaje de la autopista.
- Ah! Que bien! ¿Con esto no la pago?
- No, no, mire: es una campa...
- ¡Y hay que pagar!
- ¡La voluntad!
- Yo... es que... mire; no tengo suelto y... mis niños...
- También hay casos en que nos dan cortes impresionantes o nos demuestran una falta total de cortesía y de educación. Por ejemplo aquel matri-

monio joven que va a entrar por la puerta con su carrito y un par de críos a su alrededor. Se les da los panfletos y a los críos se les pega una pegatina en el pecho.
- Es la voluntad (repetidas veces).
- ¿Cómo dice?
- La voluntad (otra vez).
- Ah! Ya!
- El hombre saca unas monedas del bolsillo, junto con las llaves del coche, y pregunta a su señora si tiene cambios. Esta le responde negativamente. Entonces vuelve a meter la mano al bolsillo sa-

cándola después, vacía y diciendo cínicamente:
- Pues mire; acabo de pagar la autopista y no me queda dinero suelto.
- Cuando sabía ciertamente que le habíamos visto las monedas, bastantes por cierto.
Pero no todo es oscuro y feo; también los hay así:
- Tomal que antes me habéis dado y no tenía.
- Y nos lia diez dureses. O aquellos que van a buscárte tendiendo la mano porque, han visto, se han fijado en la pancarta y en la propaganda.

Porque 'hay personas que realmente se preocupan de vivir lo mejor posible. Porque hay personas que piensan con una pequeña mirada al futuro, de tal forma que pueden ver un aumento de complicaciones en la vida de las ciudades.
Porque, en definitiva, han llegado a la conclusión de que un peaje no se debe pagar y sobre todo en determinadas circunstancias. Porque además de en las carreteras hay peajes en todas partes: comer, beber, trabajar, etc... Y son ya muchos.

EGUN BAT "MAMUT" EN

Ez da erraza esatea zenbat pertsona salteiatzen dugun geure eruskailu eta panfletokin. Baina eman bai, eman genezake adibideren bat eta horrela, hirietako askoren erreakzioetat eta geu geratzen garen egoeraz ongi jabetuko gara. Ikus dezagun zenbait erantzun, benetan penagarri gertatzen direnak:
- Tori, emakume! Irakur ezazu!
- Ez! Ni UCDDkoa naiz eta...
- Eranskailuak. Nahi duzu bat?
- Ez, ez, eskerrik asko.
Hau da erantzuna, hau Eranskailurik hartu ez eta ostera eskerrak eman. Hauxe inolako zentzurik ez edukitzea. Beno, baina hauk gertatu zaizkigu adibideetarako apaletan edo bigurena. Ikus ditzagun beste batzu:
Gizon bat korrika dator, hau da presaka, eta bere burua salteiatuak dakusanean...

- Hau autopistako peajearen aurka da.
- ahl! Oso ongil eta honekin ez dut gehiago ordainduko?
- Ez, ez, begira: hau kanpainá bat da eta...
- Eta ordaindu egin behar al dut?
- Borondateal!
- Ba nik... ez dut txanponik eta... nire umeek...
Aldiz, ba dira ordea beste erateko erantzun gogorragoak ere, aho zabalik uzten gaituztenak, edota inolako gizabiderik erakusten ez dutenak. Adibidez, bere gurditxoarekin eta haur pare bat inguruan dituztelarik atetik sartzera doazen senar-emazte horik.
Panfletok ematen zaizkie, eta umei aldiz eranskailu bana ipini.
- Borondateal dal! (zenbait bider)
- Nola diozu?
- Borondateal!
- Ah! bail!

Gizonak patukeratik txanpon batzu ateratzen ditu, autoko giltzekin batera eta bere emazteari sueltorik baduen galdetzen dio.
Honek ezetz erantzuten dio. Orduan eskua berriro patrikeran sartzen du eta hutsik atera, zikinoki hau esanaz:
- Ba, begira; lehentxoago autopista ordaindu dut eta ez zait sueltorik gelditzen. Eta hau guztia, geuk txanponak ikusi genizkiola oso ongi zakielarrik; nahiko gainera. Baina ez da guztia hain ilun eta itsusia. Ba da beste horrelakorik ere:
- Tori, lehen eman didazue, baina ez nuen txanponik eta.
Eta hamar durotxo emáten dizkigu.
Baita ere, pankarta eta propaganda.
Baita ere, pankarta eta propaganda ikusirik, zeuregana datozenak panfleto edo eranskailu eske. Zeren oraindik ere ba dago zenbait pertsona be-

netan hobeto bizitzeaz arduratzen direnak. Zeren ba da pertsonarik gereora begiratzen duena, hirietako arazoak handitzen, doazela ilusten duena. Zeren, eta azkenik, ondorio honetara iritsi direlako: peajea ez da ordaindu behar eta are guk txiango zenbait kasu konkretutan.
Guzti honek zer pentsatu ematen digu. Jendeak oraindik kontzientzi gutti dauka. Ez du zenbait arazoetan parte hartzerik náhi. Nahiago du horrela bizi eta autopistako peajea ordaindu, eta ez peaje hau kentzearen egiten den kanpainari lagundu, nahiz eta gerora hau guztiorizat mesedegarri gerta dadin.
Geró iskanbilak eta tirabúrik izango dituste beren etxetan edo bere lagunen artean; peajea altxatu egin dutela, hirietan ataskoak direla, arrisku handia dagoela hirietatik pasatzen diren bideetan eta abar. Bania,

ia beti, ondorio honetara iristen dira: beno, nire zenarrak ahal badu ordu batza sartuko ditu lanean eta ez dugu izango hainbeste bildur peajea ordaintzeko eta kito, hor bukatzen da arazoa. Ez dira konturatzen hau zirkulo hitzi bat dela. Eta ordu-ri izango ez denean, zer?
Parte har' dezagun oraingo kanpaina honetan eta utz ditzagun behin betirako pentsamendu zatar honik: kanpaina guztiak, dirua nola edo hala ateratzeko dira! GEZURRA!
Zergatik ez dugu beste era honetara pentsatzen? Peajeak eta beste honelako gausak jendeari dirua ateratzeko dira eta gainera ez dira batera mesegarriak guretzat! Peajeak leku guztietan ditugu eta gehiegi dira. Ken dezagun bat behintzat!
AUTORISTA ORDAINDU GABE! PEAJERIK EZ!

EL MOVIMIENTO POPULAR ABORDA EL PROBLEMA Y PLANTEA SOLUCIONES



Panorama diario para los renterianos

POESIA DE UN PROBLEMA

Desde Donosti hasta Irún tenemos algo en común, tenemos la carretera que a todos nos desespera. Y además de los atascos cosas que no hacen al caso, las fábricas regalan humos no nos salvamos ni uno. No nos visitan los pájaros será que les damos asco, quizás la contaminación que nos destroza el pulmón. Falta nos hacen servicios dicen que no tienen sitio. Para ponerlo más trágico tenemos líos de tráfico. Está la Nacional Una esa que lleva a la muga. Pobrecitos peatones que difícil se lo ponen, o cruzar o no cruzar un dilema que pensar. Y además las horas punta eso ya es algo que asusta, la gente va a trabajar no sabe si llegará. Los coches apenas ruedan porque espacio no les queda, así gastan gasolina y llegan tarde a la oficina. Les echan broncas los jefes y ellos rechinan los dientes. ¿Para qué pago yo impuestos? dice para sus adentros. Si tengo necesidades que no me resuelve nadie,

si tengo que reclamar y dicen que ya verán. Santa Lucía les asista que andan cortos de la vista. Al lado hay autopista que es algo muy chantagista, pues que para atravesarla hay que soltar una pasta. Pasta que llaman peaje y hay tenemos el chantaje, ya que nos piden dinero que es algo que nunca vemos. Este rodar cotidiano pasa por núcleos urbanos, por eso sus habitantes tienen un lema constante: Autopista sin peaje pediremos con coraje. La gente se va cabreando y soluciones buscando. Existe administración que solucione el follón. Que ella corra con los gastos nosotros estamos hartos. Si quien tiene presupuesto no hace nada de repuesto, los vecinos asociados han decidido obligarlos. De Donosti hasta Ondarribi se reunirán por miles, todos juntos pedirán la autopista no pagar. Ministerio no hay misterio escucha que pide el pueblo: ¡¡AUTOPISTA EN LIBERTAD EL PEAJE NO PAGAR!!

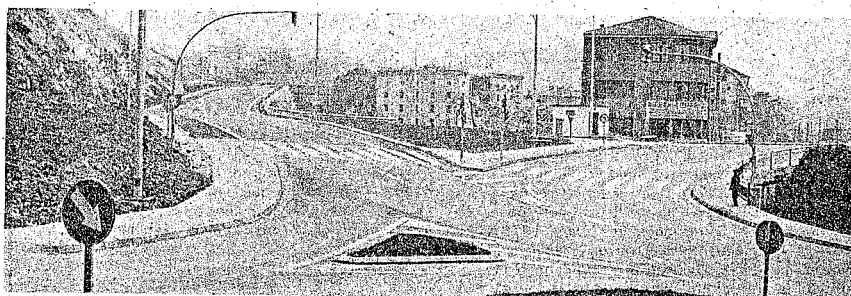
ENCUESTA SOBRE UNA AUTOPISTA

- ¿Es Vd. uno de los que diariamente disfruta de uno o varios atascos en la N-1 en el tramo Donosti-Irún?
- ¿Su fortuna le permite poseer una vivienda junto a esta vía de comunicación?
- Si es así, al abrir las ventanas ¿es capaz de apreciar la sinfonía del tráfico y el perfume de los tubos de escape?
- ¿El espectáculo anterior le hace ir con frecuencia al especialista en averías del pulmón?
- Si vive en la zona de Herrera, Pasajes, Rentería, Ventas de Irún, o similares, ¿sigue preocupado por el problema del tráfico después de saber que sus hijos tienen igualdad de oportunidades con sus vecinos; es decir, que cualquiera de ellos tienen exactamente las mismas posibilidades de ser atropellados que los demás?

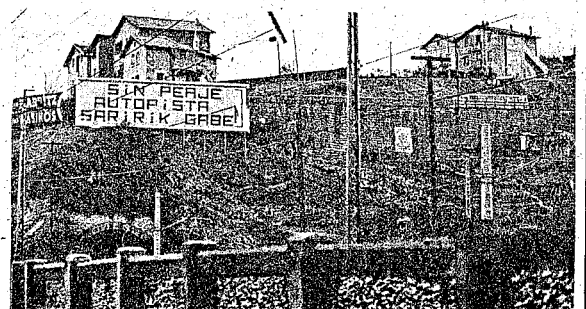
Si todas sus respuestas son negativas, comprendemos que ignora el lema AUTOPISTA SIN PEAJE.

- Pero, si le parece injusto, el que ante problemas iguales, San Sebastián consiguiese su variante, mientras el resto de la zona sigue igual.
- Si encuentra provocativo el que exista una N-1 supersaturada y una Autopista paralela y casi desierta.
- Si está desengañado de las promesas a largo plazo.
- Si los atascos le cuestan reñir con los demás automovilistas, nervios, tiempo perdido y accidentes.
- Si cree que los impuestos que pagamos deben revertir entodo el pueblo...

Entonces estamos seguros de que seremos muchos los que pediremos la SUPRESION DE PEAJE y que todos juntos nos movilizaremos para conseguir descongestión y seguridad en nuestros pueblos.



En Capuchinos los peatones tienen más problemas



EL TRAMO DONOSTI-IRUN ES EL DE MAYOR TRAFICO DE TODA EUSKADI

SUBRE LA MUNICIPALIZACION DE LA AUTOPISTA

Cuando se planteó la realización de la autopista se procedió a la expropiación de terrenos, principalmente a nuestros baserritarras, basándose para ello en que la autopista iba a ser un servicio público. La triste realidad ha venido a demostrar que no es un servicio público, sino un negocio como otro cualquiera. Ante esta situación se plantea la necesidad de expropiar ahora a Euro-pistas, de modo que efectivamente se convierta en un servicio público al eliminar el peaje.

Inmediatamente surge una importante pregunta: Quién va a pagar la autopista? En varias ocasiones se ha planteado que los ayuntamientos de la zona estudiaran la posibilidad de financiar la compra del tramo Donosti-Irún a través del pago de unos cánones, etc. Evidentemente la conclusión ha sido siempre la misma: los ayuntamientos son absolutamente incapaces de hacer frente a los varios cientos de millones que cuesta dicho tramo.

Pero es que este planteamiento de la municipalización de la autopista está viciado ya desde su misma raíz. Entremos de lleno a analizar el tema. Puesto que en Euskadi no tenemos todavía un Estado propio, toda nuestra economía está controlada por el Estado español, siendo él quien decide en exclusiva la forma y la cuantía de los impuestos y es él quien distribuye según sus intereses, la utilización de tantos miles de millones que todos los años se lleva de Euskadi.

Concretamente los guipuzcoanos pagamos en 1977 un total de 19.948 millones de pesetas a Hacienda, lo que dividido entre los 694.313 habitantes de Guipúzcoa, significa que cada uno de nosotros hemos pagado al Estado español 28.731 pesetas de impuestos en un año. Una familia con dos hijos ha pagado pues 114.924 pesetas de impuestos en un sólo año. Aparte queda además la Seguridad Social.

De qué forma invierte la Administración este dinero entre los Ayuntamientos y la Diputación? Los Ayuntamientos guipuzcoanos y la Diputación recibieron del Estado español en 1977 en concepto de presupuestos ordinarios, extraordinarios, especiales y mancomunidades, un total de 6.995 millones de pesetas. Esta cifra dividida entre el número de habitantes, supone que el Estado español nos devolvió por cada habitante 10.074 pesetas. Donde está el resto? Falta todavía 12.953 millones de pesetas.

En 1977 el Estado español gastó en el mantenimiento de sus delegaciones ministeriales en Guipúzcoa tanto dinero como todos los ayuntamientos juntos más la Diputación: gastó 6.918 millones de pesetas. Pero todavía quedan 6.035 millones de pesetas de los que ya no se sabe nada. A esto hay que añadirle los 22.544 millones de pesetas que ingresaron en 1977 en la Delegación de Hacienda de Guipúzcoa en concepto de Aduanas, y de los que no se sabe absolutamente nada. Esto hace un total de 28.579 millones de pesetas, de paradero desconocido, de los que se supone pasan directamente al Tesoro Nacional.

Por otra parte, la importancia que para el Estado español tienen en Euskadi los diversos sectores de la vida económica, política y social, se refleja con evidencia en la inversión que hace en cada uno de estos sectores. Para hacernos una idea, exponemos a continuación algunos datos del último informe económico de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa.

GASTOS DEL ESTADO ESPAÑOL EN GUIPUZCOA 1977

	Millones de Pts.
Planificación y desarrollo	1
Vivienda	11
Trabajo	30
Ejércitos	488
Gobernación (G.Civil, P.Armada, armas, etc.)	2.484

etc. etc.

Que cada cual saque sus conclusiones...

Fue en 1975 cuando se llevó a cabo la autopista Bilbao-Behobia. Pues bien, el Estado español retiró de Euskadi ese año 72.051 millones de pesetas al tiempo que invirtió 39.622 millones. Se quedó (porque sí) 32.429 millones de pesetas. Ese mismo año, el costo de la autopista fue de 20.482 millones. Es decir, que se podía haber hecho toda ella sin peaje y todavía nos hubiesen sobrado 11.947 millones de pesetas.

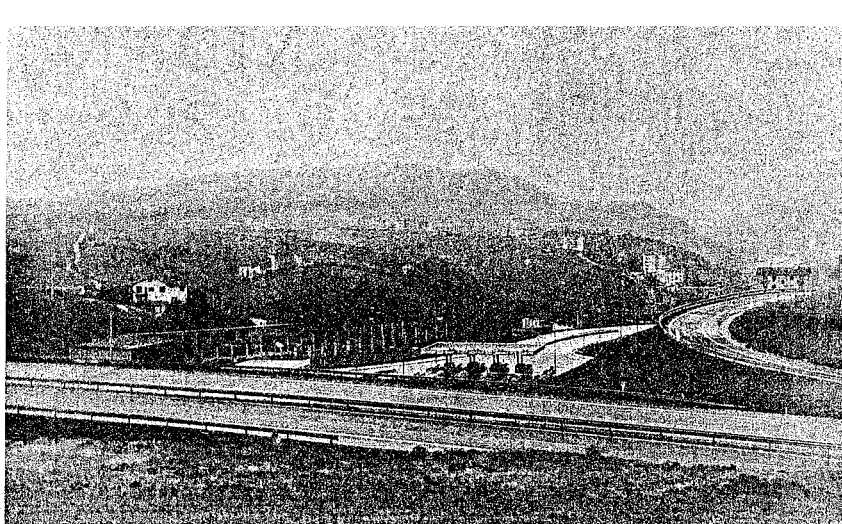
En estas circunstancias, los ayuntamientos carecen totalmente de un poder económico con el que hacer frente a los gastos más elementales que forzosamente genera toda comunidad humana. Por poner un ejemplo, el presupuesto municipal de Rentería fue de 135 millones, que dividido entre sus 50.000 habitantes viene a resultar 2.777 pesetas por habitante. En idéntica situación se encuentran todos los demás.

No tienen capacidad ni siquiera para arreglar las aceras o los baches. El Estado español les ha arrebatado el poder económico y, en definitiva, el poder político.

Plantear ante esta situación que entre los ayuntamientos de la zona compren el tramo de autopista Donosti-Irún es lo mismo que plantear que cada habitante pague 20.000 pesetas de su bolsillo para comprar dicho tramo. La única que plantea que sean los ayuntamientos quienes paguen este tramo de autopista, es la Administración. Precisamente porque es la propia Administración quien con el dinero de nuestros impuestos debe expropiar a Euro-pistas para eliminar el peaje.

COORDINADORA DE ASOCIACIONES DE VECINOS
ENTRE DONOSTI E IRUN

Fuentes: ECONOMIA GUIPUZCOANA.
Cámara de Comercio.
ECONOMIA VASCA. Caja Laboral Popular.



Las cabinas del peaje, último obstáculo para las aspiraciones populares.

OYARZUN Y LA AUTOPISTA

Ya desde los primeros tiempos de su construcción, tuvo que sufrir muchas vejaciones y humillaciones el viejo e idílico Valle de Oyarzun. Caseríos barrios de su geografía, economías de neta y total estructura agrícola hubieron de desaparecer al quedarse sin terrenos o sin lo mejor de ellos y no precisamente indemnizados en la cuantía por ellos deseada.

Familias en constante éxodo de un modo de vida rural y acogedor, a un ambiente urbano frío y hosco en el que no se pueden reencontrar. Costumbres tradicionales que se pierden para siempre al morir o cambiar las personas que han sido fieles custodiodoras de nuestra cultura autóctona.

Caseríos desaparecidos, entorno variado, ecología en peligro, invasión de cemento y asfalto, desaparición paulatina y progresiva de fauna y flora y lento desequilibrio que nos lleva irremisiblemente a un caos ecológico, en cuyo proceso, además de ir perdiendo elementos que nos son vitales de necesidad para nuestra calidad de vida, nos vemos nosotros mismos envueltos en una evolución irreversible que nos hace cada vez más irritables, más egoístas e irascibles, nos sentimos cada vez más ahogados por la "estructura" que nos aprisiona y nos aprisiona sin parar y como no, vemos que a pesar de "tener mucha civilización" cada vez tenemos peor calidad de vida.

Este es el triste tributo que va pagando el Valle de Oyarzun en compensación a la civilización que le invade.

Por supuesto que todos estos males no son derivados únicamente por la autopista que un día le "se-gó" su área septentrional.

La autopista es un elemento más en este complicado engranaje que hace mudar a Oyarzun, muchas veces, en contra de su voluntad.

Ya lo dijeron en su día los sectores más afectados como Arragua allá por agosto, en la revista OIARTZUN del mismo año, también en ocasiones se han alzado las voces de los vecinos de Ugaldetxo y sobre todo en su silencio reverente, el honrado casero desposeído totalmente de sus tierras es el que ha condenado esa cinta de asfalto devoradora de prados y arbolado.

Así es la realidad, es lógico que ante algo que suponga progreso, alguien debe pagar un tributo, y Oyarzun en este sentido ha pagado como el que más.

También es cierto que la autopista tiene sus ventajas y que Oyarzun, con sus entradas y salidas, sea un pueblo beneficiado en teoría. Admitámoslo.

Pero suponemos que el oyarzuarra que sopesó concienzudamente los pros y los contras del paso de la Autopista por sus terrenos, llegó a la conclusión de que admitiendo como hecho consumado lo que le venía encima, llegase a concluir con el proyecto en un supuesto equilibrio y con la esperanza de que esta Autopista no le acarrearase consecuencias más graves de las que ya le había ocasionado desde un principio, pero siempre con el recelo de que sí podían venir tales problemas.

Y he aquí que con el transcurso del tiempo (y no mucho) los problemas llegan y de nuevo agobian al oyarzuarra y lo estrechan más.

No le bastó con que le quitasen los árboles y sus caseríos, no le bastó con que una prole de gentes extrañas merodeasen por su terreno, robándole o eliminándole mucho de lo bueno que guardaba y masificándole y estandarizándole que es lo mismo que vulgarizándole.

Ahora la Autopista le exige más, le roba tiempo, pone en peligro su integridad, irrita su forma de ser y le exclaviza de nuevo día a día.

No de forma directa, claro está; sería demasiado sencillo, su denuncia le exclaviza de forma indirecta.

El parque motorizado de Oyarzun ha crecido enormemente como lo demuestran los datos que exponemos a continuación, correspondientes al año 1978 y sacados del Ayuntamiento de Oyarzun y además la circulación afluente a Oyarzun por el Hipermarcondo Mamut y el futuro Carrefour, va a aumentar considerablemente en un futuro próximo.

Vehículos que hay en Oyarzun: 3.035 vehículos de motor en el año 1978

Puestos de trabajo en las industrias: 2.310 puestos.

Personas que utilizan el autobús público: 1.050 diariamente.

Población flotante:
3.000 Vehículos de motor diariamente en el Hipermarcondo Mamut.
7.000 Personas llegan a Mamut diariamente.

Nota: Para la primavera de 1979, se abrirá un nuevo Hipermarcondo, llamado Carrefour, en Oyarzun, originando más circulación de vehículos y gente.

Muchos de estos vehículos, circulan diariamente en el tramo San Sebastián-Irún.

Ni el parque motorizado de Oyarzun, ni la circulación afluente a Oyarzun, por las razones antes aludidas usa, al menos en gran parte la Autopista, y normalmente circula por la Nacional-1 cosa lógica por otra parte debido al coste que le puede suponer usar la Autopista. (A un trabajador o cualquier persona que por ejemplo, haga 4 viajes a San Sebastián le suponen 120 pesetas diarias y si es a Irún 220).

Esto se va traduciendo en dos consecuencias gravísimas para Oyarzun, que están a la vista de todos y que su gravedad se acrecenta día a día, dirigamos que en progresión geométrica:

1.- Colas larguísima, sobre todo en puntos estratégicos como el cruce de Larzabal y el tramo de carretera entre los barrios de Ugaldetxo y Arragua y a determinadas horas punta, con la consiguiente pérdida de tiempo, en la que normalmente, los más perjudicados son aquellos que por sus obligaciones laborales, disponen de muy poco tiempo, al mediodía, por ejemplo.

No digamos nada de las situaciones embarazosas que se pueden dar ante casos de gravedad extrema, como transporte de enfermos y heridos.

Todos sabemos lo desagradable que es por todos los conceptos el atravesar una "cola" de este tipo.

2.- Riesgos de accidentes que son absolutamente necesarios tener en cuenta, sobre todo, en el núcleo de Arragua, que está metido en el centro de este torbellino de circulación, antes aludido, y que no va ir a menos sino todo lo contrario.

También constituye ya un serio peligro la circulación por el tramo de carretera que une los barrios de Ugaldetxo y Arragua que no ofrece garantías suficientes de iluminación, ni dimensiones, ni señalización para la brutal densidad de tráfico a la que se le somete.

Es absolutamente necesario hoy día el que la circulación entre San Sebastián e Irún se realice por la Autopista y para ello es necesario también que ésta sea gratuita.

Oyarzun debe trabajar y muy en serio para que se logre este objetivo.

Los resultados, de lo contrario, serán catastróficos.

Esto no es pronosticar; el mal, lo estamos viendo ya, y no se le puede dejar de mirar.

Todos sabemos que otros pueblos están haciendo lo mismo en cuanto se están viendo afectados, por problemas de este mismo tipo.

Ya se pagó antes suficiente tributo por esta Autopista y hora es, de que si de verdad, la Autopista puede reportar beneficios estos sean auténticos para los oyarzuarras, beneficios y no calvarios como van camino de ser y además beneficios gratuitos.

Conste que una Autopista sin peaje sin más, no resolverá toda la problemática; es más; algunos casos entre los que se encuentra Oyarzun podrían incluso verse perjudicados si se establece una Autopista sin peaje sin más.

Harian falta más accesos y uno de ellos, sin duda, debe ser directo desde el Hipermarcondo Mamut, y si se construyese el Carrefour, otro desde él.

Esto es lo mismo que debe conseguir Oyarzun y en plazo urgente, si no quiere verse una vez más envuelto en un grave problema de "Hechos consumados".

OIARTZUNGO ELKARTEEN KOORDINADORA
(Bizardi-Ugaldetxo-Lartaun-Artaso
Iturri Berri, Guraso Elkarte,
Intxixu, Ikastola eta Adeguna)
Oyarzun a 20.12.1978

LUCHAS POPULARES CONTRA EL TRAFICO POR EL CENTRO DE LAS POBLACIONES

INFORMACION DE EUSKADI

A las cinco de la mañana de ayer, en Irubide

Vecinos de Arminza cortaron la carretera a Lemóniz

BILBAO (EGIN). — Minutos antes de las cinco de la mañana de ayer miércoles, alrededor de cuatrocientos vecinos de la localidad vizcaína de Arminza, protagonizaron una sentada en el cruce de Irubide, centró neurálgico de Arminza, con el fin de llamar la atención de las autoridades municipales y provinciales acerca del grave peligro que corren todos los vecinos de dicha localidad, como consecuencia del intenso tráfico que por ella discurre, a gran velocidad, del camino a la central nuclear de Lemóniz, en construcción.

A partir de esa hora, comenzaron a llegar los trabajadores que entraban en el turno de las seis de la mañana a dicha central nuclear, en construcción, amontonándose en una larga caravana de coches y autobuses de kilómetro y medio, a dos kilómetros a la entrada de Arminza, como consecuencia de la sentada protagonizada por los vecinos.

La llamada se repetía constantemente en la noche del martes. Los chicos y las chicas de Arminza subían y bajaban escaleras llamando a todos los vecinos para que se concentraran en el cruce de Irubide a las cinco de la mañana. Además de los vecinos se enteraron otros y para cuando llegaron los primeros al punto de cita, ya estaban apostados en el lugar las dotaciones de dos land-rover y un coche de la Guardia Civil, lo que no impidió que — una vez se concentrara el número suficiente de vecinos — la sentada en la carretera fuera un hecho, cortando todo el tráfico que por ella discurría.

“Hace siete años que estamos haciendo gestiones en el Ayuntamiento de Lemóniz y en el Gobierno Civil; entre otros organismos, para que pongan remedio al problema del intenso tráfico que pasa por Arminza y ahora que nadie les ha llamado, aparecen antes que nosotros”, decían los vecinos durante la sentada en la que los menos jóvenes — muy previsores ellos — se habían pertrechado de sillas plegables.

CORTAN LA CARRETERA EN ALSASUA

Los vecinos de Alsasua, después de una asamblea, decidieron cortar la carretera Nacional-1, a su paso por el pueblo para protestar por la falta de respuesta de la Diputación Foral ante el tema de la variante de la citada carretera.

En un escrito avalado por 800

firmas, los vecinos de Alsasua dieron un plazo a la Diputación Foral para que contestara a sus reivindicaciones. Al consumirse el plazo y no haber recibido ninguna notificación, los vecinos cortaron el tráfico ayer durante media hora, sin que se produjeran, salvo los atascos lógicos, incidentes.



En el barrio de Capuchinos (Rentería), son 3 las muertes que han padecido en los 19 últimos meses y otras tantas sus movilizaciones, exigiendo pasos elevados o subterráneos, a sus peligrosos cruces, que son un verdadero laberinto.

NECESIDAD DE UNA RESPUESTA POPULAR

Consideramos que los cauces y el tiempo están agotados, una vez más la respuesta de la Administración central es callar. Y una vez más nuestra contestación al silencio para su solución etc. nuestros problemas diarios, es la movilización.

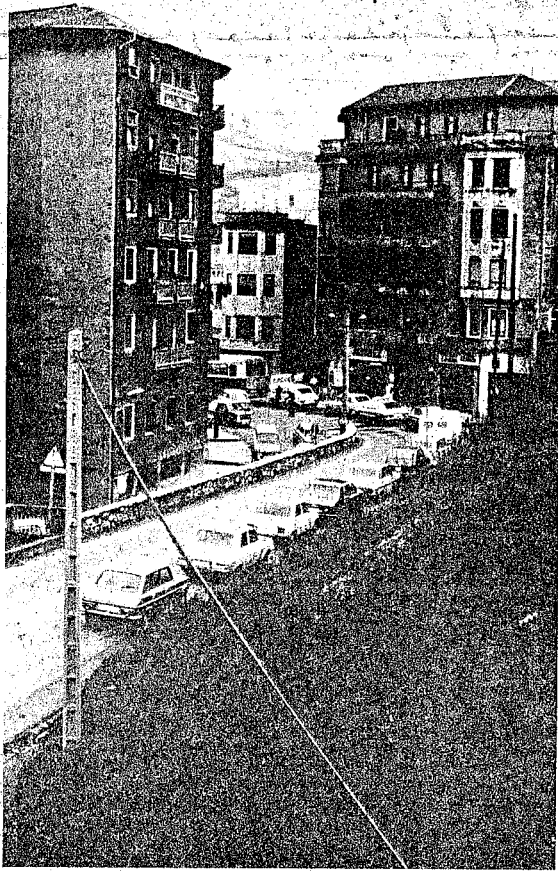
Este periódico trata de informar a todos del proceso y criterios existentes ante el grave problema de la densidad de tráfico por el centro de nuestras poblaciones y el aislamiento en que se en-

cuentran nuestros grandes barrios por falta de accesos.

Ahora la respuesta debemos darla todos y las reivindicaciones populares son claras:

- 1.— Eliminación del peaje de la autopista y construcción de nuevos accesos.
- 2.— No a que los municipios, compren dicho tramo de autopista, sino que sea con el dinero que la administración central se lleva de Euskadi.

Decidamos en las asambleas de pueblo y en la concentración de zona las medidas a tomar.



Única salida a la N-1 para Alza, Larratxo, Roteta y Herrera



ES ABSOLUTAMENTE IMPRESCINDIBLE ELIMINAR EL PEAJE DE LA AUTOPISTA Y ABRIR MAS SALIDAS A SU PASO POR LOS DISTINTOS PUEBLOS. UNICAMENTE LA MOVILIZACION POPULAR SERA CAPAZ DE LOGRARLO.