

LA CARTA di HENDAYE

Dichiarazione comune del 23 gennaio 2010

multilingual

български BU BULGARO - Čeština CS CECO - Dansk DA DANESE
Deutsch DE TEDESCO - Eesti keel ET ESTONE - Ελληνικά EL GRECO
English EN INGLESE - Español ES SPAGNOLO - Français FR FRANCESE
Italiano IT ITALIANO - Latviešu valoda LV LETTONE - Lietuvių kalba LT LITUANO
Magyar HU UNGHERESE - Malti MT MALTESE - Nederlands NL OLANDESE
Polski PO POLACCO - Português PT PORTOGHESE - Română RO ROMENO
Slovenčina SK - SLOVACCO - Slovenščina SL SLOVENO - Suomi FI FINLANDESE
Svenska SV SVEDESE - ASTURIANU - EUSKERA - CATALA' - OCCITAN

ITALIANO

LA CARTA di HENDAYE

Dichiarazione comune del 23 gennaio 2010

Questa dichiarazione è stata redatta da associazioni di diversi paesi (Francia, Spagna, Italia) che si battono contro i progetti TAV (Treno ad Alta Velocità) che si riuniscono oggi per unire le forze e fare ascoltare la propria voce.

In tutti questi paesi e regioni si sono costituite associazioni e movimenti contrari alla costruzione di nuove linee ferroviarie passeggeri ad AV e linee merci rapide ad alta capacità e di grandi dimensioni.

L'opposizione dovrà quindi superare il quadro locale e diventare europea, perché ritroviamo gli stessi problemi.

Noi, cittadini, associazioni e movimenti provenienti da diversi paesi (Francia, Spagna, Italia) in lotta contro i progetti TAV

Ci rendiamo tutti conto che:

- questi progetti costituiscono per i territori attraversati un disastro ecologico, socio-economico e umano; la distruzione di aree naturali e terreni agricoli, nuovi corridoi di degrado e di inquinamento ambientale con rilevanti conseguenze negative per i residenti locali,
- questi progetti non tengono in considerazione la partecipazione delle popolazioni al processo decisionale; denunciemo l'opacità con la quale agiscono i governi di

fronte al profondo dissenso sociale e comunale e il disprezzo degli argomenti e delle proposte dei cittadini,

- la motivazione ufficiale per la costruzione di queste nuove linee si basa sistematicamente su ipotesi di traffico e di redditività socio-economica false, così come di una sottovalutazione dei costi per una migliore "vendibilità" di progetti il cui valore reale non è stato dimostrato. Numerosi studi hanno dimostrato al contrario l'irrelevanza di questi progetti in termini economici e sociali (Essig relazioni in Gran Bretagna, Bermejo nei Paesi Baschi meridionali, Citec nei Paesi Baschi settentrionali, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 nel Rodano-Alpi, Quaderni dell'Osservatorio Tecnico della linea Lione - Torino, - organismo italiano -), e le relazioni della Corte dei conti francese e italiana.
- la priorità è data al TAV, che ha un costo enorme, a scapito del traffico locale e alla manutenzione e sviluppo delle reti ferroviarie esistenti, che non sono né curate né ottimizzate per sviluppare il trasporto merci che permette di servire le economie dei territori e un trasporto pubblico accessibile a tutti.
- mettiamo in discussione l'espansione aberrante del trasporto scatenata dal capitalismo globale che non ha consentito uno sviluppo uniforme locale, ma ha favorito invece la concentrazione abnorme di traffico e la delocalizzazione selvaggia della produzione.

Tutti noi chiediamo:

- alla Commissione europea e al Parlamento europeo, promotori delle politiche dei trasporti dell'Unione europea sulle medie e lunghe distanze, di aprire una riflessione sull'assurdità e la non necessità di grandi infrastrutture (TAV, autostrade, ampliamenti degli aeroporti, super-porti ...) e una profonda revisione della strategia dell'Ue in materia di trasporto (TEN-T Trans European Networks - Trasporti).
- ai governi di Francia, Italia e Spagna la cessazione immediata delle attività e dei progetti TAV e l'apertura di un vero dibattito pubblico uniforme a livello europeo sul modello di trasporto, di sviluppo dei territori e sociale che sono alla base dell'incremento incontrollato del TAV.

Noi affermiamo che le soluzioni si possono trovare :

- nell'ammodernamento, manutenzione e ottimizzazione delle linee esistenti, che rappresentano l'alternativa più accettabile dal punto di vista ambientale e un costo finanziario molto inferiore rispetto alla costruzione di nuove linee, soluzioni già proposte nel " Libro bianco di Delors ",
- nella decrescita dei trasporti connessa ad una profonda trasformazione del modello economico e sociale, dando la priorità alla prossimità e alla rilocalizzazione dell'economia,

- nell'attribuzione in ultima istanza del processo decisionale alle popolazioni direttamente interessate, fondamento della vera democrazia e dell'autonomia locale nei confronti di un modello di sviluppo imposto.

BULGARIAN

Обща декларация от 23 януари 2010 г. - ХАРТА ОТ АНДАЙ

Уважаеми колеги, членове на ЕП,

Тази декларация е изработена от асоциации и движения от различни държави-членки на Европейския съюз (Франция, Испания, Италия), които се борят срещу изграждането на нови високоскоростни железопътни линии (високоскоростни линии) и бързи линии за товарен превоз с голям капацитет и които днес се събират, за да обединят силите си и да потърсят повече гласност, тъй като проблемите са еднакви навсякъде.

Отсега нататък противопоставянето ще излезе извън рамките на местното равнище, за да достигне европейското.

Ние, граждани и гражданки, асоциации и движения от различни държави (Италия, Франция, Испания) за борба срещу проектите за високоскоростни линии и бързи линии за товарен превоз с голям капацитет,

установяваме, че:

- тези проекти представляват екологично, социално-икономическо и човешко бедствие за засегнатите територии: разрушаване на естествени райони и земеделски земи, нови коридори на вредно въздействие и влошаване на състоянието на околната среда със значителни неблагоприятни последици за местните жители,
- тези проекти не позволяват населението да участва при вземането на решения. Осъждаме липсата на прозрачност, с която действат правителствата и администрациите по отношение на дълбокото социално несъгласие, което предизвикват, и незачитането от тяхна страна на мотивите и предложенията на гражданите,
- официалната обосновка за изграждането на тези нови линии методично почива върху неверни хипотези за трафик и социално-икономическа рентабилност, както и върху подценяване на разходите за изпълнение с цел по-добрата „продажба“ на проекти, чиято реална полза не е установена; обратно на това, множество проучвания показваха икономическата и социалната неуместност на тези проекти (Доклади Essig

в Бретан, Vermejo в южната част на Страната на баските, Citec в северната част на Страната на баските, Brossard 1998 г. и Ponts et Chaussées 2003 г. в региона Rhône-Alpes, Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon – Turin в Италия – италиански орган), както и докладите на френската и италианската сметни палати,

- отдаването на приоритет на високоскоростните линии се осъществява, с огромни разходи, в ущърб на локалния превоз и на приоритета за поддръжка и развитие на съществуващите железопътни мрежи, които нито се поддържат, нито се оптимизират за развитието на товарен транспорт, позволяващ захранване на териториите, и достъпни за всички услуги за масов обществен транспорт.
- изграждането на високоскоростни линии се вписва в рамките на постоянен стремеж към създаване на големи инфраструктури (магистрали, разширяване на летищата, „супер-пристанища“...) и противоречи на понятието за устойчиво развитие. Оспорваме неоправданата експанзия на транспорта, предизвикана от глобалния капитализъм, който не позволява единно местно развитие, а напротив, благоприятства аномалната концентрация на трафика и производството и необузданото делокализиране.

Всички ние отправяме искане:

- **до Европейската комисия и Европейския парламент**, в качеството си на двигатели на европейските политики в областта на транспорта на средни и дълги разстояния, за предприемане на размисъл относно безсмисления и ненужен характер на големите инфраструктури (високоскоростни линии, магистрали, разрастване на летищата, „супер-пристанища“...) и на задълбочен преглед на стратегията на ЕС във връзка с европейския транспорт (Трансевропейска транспортна мрежа TEN-T).
- **до правителствата на Франция, Италия и Испания** за незабавно преустановяване на работите във връзка с проектите за високоскоростни линии и за предприемането на истински единен обществен дебат за модела на транспорт, териториалното планиране и общество, на който се основава неудържимото развитие на високоскоростните линии.

Твърдим, че решенията следва да се търсят във:

- възстановяването, поддръжката и оптимизирането на съществуващите линии, което представлява възможно най-приемливото от екологична гледна точка алтернативно решение и струва доста по-малко от изграждането на нови линии, и което съответства на изпълнението във Франция на член 1 от Закона „Grenelle Environnement“ от 3 август 2009 г. (решение, препоръчано също от „Бялата книга на Delors“).

- намаляването на транспорта, свързано с дълбока промяна на икономическия и социален модел, по-специално чрез превръщането в приоритет на близостта и релокализацията на икономиката,
- възстановяване на възможността за вземане на решение от пряко засегнатото население като последна мярка, основа на автентичната демокрация и местна автономия срещу един наложен модел на развитие.

CZECH

Společné prohlášení ze dne 23. ledna 2010 - Hendayeská charta

Toto prohlášení vypracovala sdružení a hnutí z různých členských států Evropské unie (Francie, Španělská, Itálie), která bojují proti výstavbě nových vysokorychlostních železničních tratí a velkokapacitních tratí určených pro rychlou nákladní dopravu a sešla se dnes, aby spojila své síly a aby jejich hlasy zazněly hlasitěji a důrazněji, neboť problémy, jimž čelí, jsou všude stejné.

Opozice tak překoná místní rámeček a stane se evropskou.

My, občané, sdružení a hnutí z různých států (Itálie, Francie, Španělsko) ve svém boji proti projektům vysokorychlostních železnic a velkokapacitních tratí určených pro rychlou nákladní dopravu

prohlašujeme, že:

- tyto projekty představují pro území, jimiž procházejí, ekologickou, socioekonomickou i lidskou pohromu: zničení přírodních oblastí a zemědělské půdy, novou překážku se škodlivými účinky a zhoršení životního prostředí se závažnými negativními důsledky pro obyvatele;
- tyto projekty nemohou vést k zapojení obyvatelstva do rozhodovacích procesů; Odsuzujeme neprůhlednost, za kterou se vlády a místní orgány skrývají před hrozbou rozsáhlých sociálních nepokojů, a jejich pohrdání argumenty a návrhy občanů;
- oficiální zdůvodnění výstavby těchto nových tratí je vykonstruované, systematicky se uchyluje ke lživým předpovědím zisků v dopravě a socioekonomických výhod a k podhodnocování nákladů na realizaci ve snaze lépe “prodat” projekt, jehož skutečná užitečnost nebyla prokázána; naopak, četné studie potvrdily neudržitelnost těchto projektů z hospodářského a sociálního hlediska (Essigovy zprávy v Británii, Bermejo v jižním Baskicku, Citec v severním Baskicku, Brossard

1998 a Ponts et Chaussées 2003 v regionu Rhône-Alpes, Cahiers Technického střediska pro sledování trati Lyon–Turín v Itálii – italská organizace) a také zprávy francouzských a italských monitorovacích skupin;

- upřednostňování vysokorychlostních železnic s jejich obrovskými náklady se děje na úkor místní dopravy a na úkor priority údržby a rozvoje stávajících železničních sítí, které se neudržují ani nezdokonalují, což by napomohlo rozvoji nákladní dopravy přispívající k rozvoji území a služeb veřejné dopravy dostupných pro všechny;
- výstavba vysokorychlostních železnic je součástí věčného hledání velkých infrastrukturních projektů (dálnic, rozšiřování letišť, tzv. superpřístavů) a je v rozporu s koncepcí udržitelného rozvoje. Jsme proti scestnému rozšiřování dopravy vyvolanému globalizovaným kapitalismem, které neumožňuje jednotný místní rozvoj, ale naopak podporuje abnormální koncentraci dopravy a výroby a živelné přemísťování.

Žádáme, aby:

- si Evropská komise a Evropský parlament jako hybná síla dopravních politik pro střední a velké vzdálenosti v Evropské unii začaly uvědomovat, že tyto velké infrastruktury (vysokorychlostní železnice, dálnice, rozšiřování letišť, tzv. superpřístavy) jsou nesmyslné a lze se bez nich obejít, a aby zahájily zásadní revizi strategie EU pro evropskou dopravu (TEN-T, transevropské dopravní sítě);
- vlády Francie, Itálie a Španělska neprodleně zastavily výstavbu a projekty vysokorychlostních železnic, tak aby mohla proběhnout skutečně jednotná veřejná diskuse v evropském měřítku o dopravním modelu, územním plánování a organizaci naší společnosti, která tvoří základ pro tento neomezený rozvoj vysokorychlostních železničních tratí.

Tvrdíme, že řešení je třeba hledat v:

- obnově, údržbě a zdokonalování stávajících tratí, což je nejpříjemnější alternativní řešení z hlediska životního prostředí, je spojeno s mnohem nižšími náklady než výstavba nových tratí a ve Francii odpovídá plnění článku 1. grenelleského zákona o životním prostředí ze 3. srpna 2009 (řešení doporučené také Delorsem v bílé knize);
- omezení dopravy, spolu se zásadní změnou hospodářského a sociálního modelu, zejména na základě upřednostnění místní dopravy a přemísťování hospodářských činností;

- navrácení, jako krajní řešení, rozhodovacích pravomocí obyvatelstvu nejvíce postižených oblastí, nastolení skutečné demokracie a místní autonomie namísto vnuceného modelu rozvoje.

DANISH

Fælleserklæring af 23. januar 2010 - HENDAYECHARTRET

Denne erklæring er udfærdiget af foreninger og bevægelser i forskellige EU-medlemsstater (Frankrig, Spanien, Italien), som kæmper mod anlæggelse af nye højhastighedsjernbanestrækninger og hurtige, specifikke højkapacitets godsbaneforbindelser, og som nu går sammen for at forene deres indsats og skabe mere lydhørhed over for de problemstillinger, der er de samme overalt.

Modstanden rækker altså ud over de lokale rammer og har fremover europæiske dimensioner.

Vi, borgere, foreninger og bevægelser i forskellige stater (Italien, Frankrig og Spanien) kæmper mod projekter vedrørende højhastighedsjernbanestrækninger og hurtige, specifikke højkapacitets godsbaneforbindelser.

Vi konstaterer alle:

- at disse projekter er en miljømæssig, socioøkonomisk og menneskelig katastrofe for de berørte områder med ødelæggelse af naturområder og landbrugsarealer, nye forureningskorridorer, forringelse af miljøet og betydelige, negative virkninger for de lokale beboere
- at disse projekter ikke giver befolkningen mulighed for at komme til orde og deltage i beslutningstagningen; vi fordømmer regeringernes og forvaltningernes uigennemsigtige optræden over for den dybe sociale uenighed, de fremkalder, og deres ringeagt for borgernes argumenter og forslag
- at den officielle begrundelse for anlæggelse af disse nye strækninger systematisk bygger på falske formodninger om trafikens omfang og socioøkonomisk rentabilitet samt på en undervurdering af gennemførelsesomkostningerne for bedre at kunne "sælge" et projekt, hvis egentlige nytte ikke er bevist; adskillige undersøgelser har tværtimod tydeliggjort disse projekters økonomiske og samfundsmæssige irrelevans (rapporter fra Essig i Bretagne, Bermejo i det sydlige Baskerland, Citec i det nordlige Baskerland, Brossard 1998 og vejdirektoratet i Rhône-Alpes 2003, det tekniske observatoriums skrifter om

forbindelsen Lyon-Torino i Italien - en italiensk organisation) samt den franske og italienske revisionsret

- at prioriteringen af højhastighedsjernbanestrækninger skader nærtransporten og prioriteringen af bevarelse og udbygning af eksisterende jernbanenet, som hverken bliver vedligeholdt eller optimeret, således at godsbefordringen kan udvides og betjene områderne og den offentlige service for kollektive transportmidler udbygges og gøres tilgængelig for alle
- at anlæggelse af højhastighedsjernbanestrækninger er udtryk for en evindelig stræben efter at bygge store infrastrukturer (motorveje, udvidelse af lufthavne, kæmpehavne osv.) og i modstrid med begrebet bæredygtig udvikling; vi protesterer mod den absurde udbygning af transportmidlerne udløst af den globaliserede kapitalisme, som ikke tillader en ensartet lokal udvikling, men derimod fremmer unormal koncentration af trafikken og produktionen og ukontrolleret virksomhedsflytning.

Vi anmoder alle:

- **Kommissionen og Parlamentet** som drivkraften bag mellem- og fjernttransportpolitikken i EU om at indlede drøftelser om det absurde og unødvendige i store infrastrukturer (højhastighedsjernbanestrækninger, udvidelse af lufthavne, kæmpehavne osv.) og om en gennemgribende revision af EU's strategi for europæiske transportmidler (det transeuropæiske transportnet TEN-T)
- **den franske, italienske og spanske regering** om omgående at indstille anlægsarbejder og projekter vedrørende højhastighedsjernbanestrækninger og åbne en ægte, bred, offentlig debat på europæisk plan om den transportmodel, regionsplanlægning og samfundsmodel, der ligger under denne hæmningsløse udvikling af højhastighedsjernbanerne.

Vi erklærer, at der skal søges løsninger i:

- istandsættelse, vedligeholdelse og optimering af eksisterende baner, hvilket er det mest acceptable alternativ set fra et miljømæssigt synspunkt og forbundet med en langt lavere økonomisk omkostning end anlæggelse af nye forbindelser, og hvilket svarer til gennemførelsen i Frankrig af artikel 1 i miljøaftaleloven af 3. august 2009 (løsningen støttes også i Delors hvidbog)
- mindre transport i tilknytning til en dybtgående forandring af den økonomiske og sociale model gennem prioritering af nærøkonomi og virksomhedstilbageflytning
- tilbageføring - som sidste udvej - af beslutningskapaciteten til de direkte berørte befolkninger, som er grundlaget for et ægte demokrati og lokal selvbestemmelse over for en påtvunget udviklingsmodel.

DEUTSCH

Allgemeine Erklärung vom 23. Januar 2010

Diese Erklärung ist von Zusammenschliessungen aus verschiedenen Ländern der europäischen Gemeinschaft (Frankreich, Spanien, Italien) ausgearbeitet worden.

Diese Zusammenschliessungen kämpfen gegen den Bau neuer Hochgeschwindigkeitszüge, sowie gegen Bahnstrecken für den Warenschnelltransport.

Wir haben uns heute versammelt, um mit gemeinsamer Kraft laut unsere Kritik zu äußern, denn die Probleme denen wir gegenüber stehen, betreffen die Länder Frankreich, Spanien und Italien gleichermassen.

Die Opposition muß lokale Grenzen überwinden und europäische Formen annehmen, denn die Probleme sind die selben.

Wir, Bürgerinnen und Bürger, Zusammenschliessungen und Bewegungen der betroffenen Staaten (Italien, Frankreich, Spanien) befinden uns im Kampf gegen den Bau von Hochgeschwindigkeitszügen und wollen darstellen, dass:

-die geplanten Projekte für die betroffenen Regionen eine ökologische, sozio-ökonomische und menschliche Katastrophe darstellen und die Zerstörung von Naturräumen, Landwirtschaftsflächen und Umweltzerstörung schwerwiegenden Folgen für die Bewohner haben;

dass:

- die Bevölkerung bei den Entscheidungsprozessen ausgeschlossen worden ist und wir verurteilen die Unklarheit, mit der die Regierungen und Verwaltungen gegenüber den Bürger agieren und die Missachtung mit denen diese kritischen Argumente und neue Vorschläge bearbeitet werden;

dass:

- die offizielle Begründung für den Bau dieser neuen Strecken systematisch auf falschen Behauptungen über die Verkehrsentwicklung und die Wirtschaftlichkeit der Schnellzugsysteme basiert. Die Baukosten für die Schnellzugsysteme werden viel zu gering angesetzt, um die Projekte, deren wirkliche Nützlichkeit bis heute unbelegt ist, besser zu „verkaufen“. Im Gegenteil: zahlreiche Studien haben die wirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzlosigkeit bewiesen (Essig- Studie in Großbritannien, Bermejo in den südlichen Baskenländern, Citec in den nördlichen Baskenländern, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 in Rhône-Alpes in Frankreich, Dokumente des „Technischen Observatoriums“ der Strecke Lyon-Turin in Italien)

sowie die Berichte der französischen und italienischen Rechnungshöfe gezeigt haben;

dass:

- die Prioritäten sind den Schnellzugprojekten vorbehalten, trotz der enormen Kosten und zum Nachteil des Nahzugsverkehrs und der Instandhaltung und Entwicklung bestehender Bahnlinien. Die werden jetzt weder gepflegt noch ausgebaut. Die bestehender Bahnlinien könnten aber lokal besser genutzt werden und mittels öffentlicher Dienstleistung Zugang für alle bieten.

dass:

- wir die abweichende Transportentwicklung des globalen Kapitalismus in Frage stellen, der keine lokale Entwicklung unterstützt hat, dafür aber zu einer wilden Produktionsauslagerung und zu einer unkontrollierten Konzentration des Verkehrs geführt hat.

Wir alle fordern:

- von der europäischen Kommission und dem Europa-Parlament, den entscheidenden europäischen Betreibern der Transportpolitik von den absurden und unnötig großen Infrastrukturen (Hochgeschwindigkeitzüge, Autobahnen, Flughäfen, Super-Häfen...) abzusehen. Wir fordern weiterhin ein grundlegendes Umdenken in der Entwicklung der Transportfrage (TEN-T, Trans Europe Networks-Transeuropäisches Transport Netz);
- von den Regierungen in Frankreich, Spanien und Italien die sofortige Einstellung der Schnellzugprojekte, um ein faire öffentliche Diskussion bezüglich der Transportentwicklung und der Länderaufteilung zu ermöglichen und vor allen Dingen, unsinnige Projekte wie die Schnellzugprojekte zu stoppen.

Wir behaupten, dass die folgenden Lösungen möglich sind:

- die Überholung, Instandhaltung und Verbesserung bestehender Bahnlinien, was aus ökologischer Sicht die akzeptableste Lösung ist und wesentlich weniger kostet als neue Schnelllinien; Lösung bereits im „Delors Weißbuch“ dargestellt;
- die Abnahme von Transporten, zusammen mit einer tiefgreifenden Änderung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Vorstellungen, bei denen insbesondere den Faktoren Nähe und Wiederansiedlung der Ökonomie Priorität eingeräumt werden muß;
- das Zugeständnis der betroffenen Bürger, die in letzter Instanz eine entsprechende Entscheidung treffen müssen, als Basis wirklicher Demokratie und lokaler Autonomie gegenüber einem erzwungenen Entwicklungsmodell.

ESTONIAN

23. jaanuari 2010. aasta ühisdeklaratsioon – HENDAYE HARTA

Käesoleva deklaratsiooni koostasid Euroopa Liidu eri liikmesriikide (Prantsusmaa, Hispaania, Itaalia) ühingud ja liikumised, kes võitlevad uute kiirrongiliinide ja suurte kiirveoste transpordiks mõeldud uute liinide ehitamise vastu ning kes on täna kogunenud, et ühendada jõud ja teha oma hääl paremini kuuldavaks, kuna probleemid on kõikjal samad.

Seega liigub nüüdsest vastuseis kohalikult tasandilt Euroopa tasandile.

Meie, eri liikmesriikide (Itaalia, Prantsusmaa, Hispaania) kodanikud, ühingud ja liikumised, võitleme kiirrongiliinide ja suurte kiirveoste transpordiks mõeldud liinide projektide vastu

Märgime, et:

- kõnealused projektid toovad läbitavate territooriumide jaoks kaasa ökoloogilise, sotsiaal-majandusliku ja humanitaarse katastroofi: hävitatakse looduslikud alad ja põllumajandusmaad, luuakse uued mürakoridorid ja halveneb keskkonnaseisund, millel on oluline negatiivne mõju kohalikele elanikele;
- kõnealuste projektidega ei kaasata elanikke otsuste tegemisse; me väidame, et valitsused ja haldusasutused tegutsevad läbipaistmatult, seistes silmitsi tugeva ühiskonna vastuseisuga, millele nende teod õhutavad, ning suhtuvad põlglikult kodanike argumentidesse ja ettepanekutesse;
- kõnealuste uute liinide ehitamise ametlik õigustus põhineb süstemaatiliselt liiklusega ja sotsiaal-majandusliku tasuvusega seotud valedel hüpoteesidel ning projektide elluviimisega kaasnevate kulude alahindamisel, et müüa paremini projekti, mille tegelik kasulikkus ei ole tõestatud; vastupidi – mitmed uuringud on näidanud projektide asjakohatust majanduslikus ja sotsiaalses tähenduses (Essigi aruanne Bretagne kohta, Bermejo aruanne Lõuna-Baskimaa kohta, Citeci aruanne Põhja-Baskimaa kohta, Brossardi 1998. aasta aruanne ning aruanne *Ponts et Chaussées 2003* Rhône-Alpes'i kohta, tehnilise vaatluskeskuse aruanded Lyoni–Torino liini kohta Itaalias – Itaalia organ) ning Prantsuse ja Itaalia kontrollikoja aruanded;
- kiirrongiliinidele omistatud prioriteet tähendab tohutuid kulusid, mis kahjustab lähiliiklust ja olemasolevate raudteevõrkude säilitamise ja arendamise prioriteeti, kuna neid ei hoita korras ega optimeerita, et arendada territooriume edendada võimaldavat raudteetransporti ja kõigile kättesaadavat ühist avalikku transporditeenust;

- kiirrongiliinide ehitamine tähendab alalist püüdu luua suuri infrastruktuure (maanteed, lennujaamade suurendamine, suursadamad) ning on vastuolus säästva arengu mõistega; oleme vastu transpordi väärare laiendamisele, mis on pääsenud valla tänu ülemaailmsele kapitalismile ega võimalda ühtset kohalikku arengut, vaid soodustab hoopis liikluse ja tootmise ebaloomulikku kontsentreerumist ja tohutut ümberpaigutamist.

Nõuame:

- **Euroopa Komisjonilt ja Euroopa Parlamendilt** kui Euroopa Liidu tasandil kohaliku ja pikamaatranspordi poliitika tõukejõududelt, et nad avaksid arutelu suurte infrastruktuuride (kiirrongiliinid, maanteed, lennujaamade suurendamine, suursadamad jms) absurdsuse ja ebavajalikkuse kohta ning vaataksid põhjalikult läbi ELi strateegia, mis käsitleb Euroopa transporti (programm TEN-T (üleeuroopaline transpordivõrk));
- **Prantsuse, Itaalia ja Hispaania valitsuselt**, et nad lõpetaksid viivitamata kiirrongiliinide ehitamise ja nendega seotud projektid, et algatada Euroopa tasandil tõeline ja ühtne avalik arutelu transpordimudeli, ruumilise planeerimise ja kõnealuste kiirrongiliinide taltsutamatu arendamisega seotud ettevõtete kohta.

Kinnitame, et lahendusi tuleb otsida järgmises:

- olemasolevate teede taastamine, hooldamine ja optimeerimine on keskkonna seisukohast kõige vastuvõetavam alternatiivne lahendus ning toob kaasa palju väiksemad kulud kui uute liinide ehitamine ja Prantsusmaal rakendatakse sellega 3. augusti 2009. aasta Grenelle'i keskkonnaseaduse artiklit 1 (lahendus, mida soovitatakse ka Delors'i valges raamatus);
- transpordi kasvu vähendamine, mis on seotud majandus- ja sotsiaalmudeli põhjaliku muutmisega, seades esikohale eelkõige lähiduse põhimõtte ja majanduse taas kohalikule tasandile viimise;
- viimase abinõuna otse asjassepuutuvale elanikkonnale otsustamispädevuse tagasiandmine, autentse kohaliku demokraatia ja autonoomia loomine, et seista silmitsi pealesurutud arengumudeliga.

GREEK

Κοινή δήλωση της 23ης Ιανουαρίου 2010 - Χάρτα της Hendaye

Την παρούσα δήλωση επεξεργάστηκαν ενώσεις και κινήματα από διάφορα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία) τα οποία αγωνίζονται κατά της κατασκευής νέων σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής

ταχύτητας και γραμμών μεγάλου δυναμικού με σκοπό τις ταχείες μεταφορές εμπορευμάτων, που συγκεντρώθηκαν σήμερα για να ενώσουν τις δυνάμεις τους και να κάνουν τη φωνή τους πιο ηχηρή και δυνατή, καθώς τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν είναι τα ίδια παντού.

Η αντίσταση, συνεπώς, θα υπερβεί τα τοπικά όρια και θα αποκτήσει ευρωπαϊκή εμβέλεια.

Εμείς, οι πολίτες, οι ενώσεις και τα κινήματα διαφόρων κρατών (Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία) στον αγώνα μας κατά των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας και των γραμμών μεγάλου δυναμικού με σκοπό τις ταχείες μεταφορές εμπορευμάτων

Επιβεβαιώνουμε ότι:

- Αυτά τα έργα συνιστούν οικολογική, κοινωνικοοικονομική και ανθρώπινη καταστροφή για τις περιφέρειες που διασχίζουν: καταστροφή φυσικών τόπων και αγροτικών εκτάσεων, ένα νέο εμπόδιο επιβλαβών επιπτώσεων και υποβάθμισης του περιβάλλοντος με σημαντικές αρνητικές συνέπειες για τους κατοίκους·
- Αυτά τα έργα δεν μπορούν να οδηγήσουν τον πληθυσμό να συμμετάσχει σε διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Καταγγέλλουμε την αδιαφάνεια με την οποία ενεργούν οι κυβερνήσεις και οι διοικήσεις ενώπιον της βαθιάς κοινωνικής δυσφορίας, και την περιφρόνηση που επιδεικνύουν έναντι των επιχειρημάτων και προτάσεων των πολιτών·
- η επίσημη δικαιολογία για την κατασκευή αυτών των νέων γραμμών κατασκευάζεται με τη συστηματική προσφυγή σε ψευδείς υποθέσεις σχετικά με την κυκλοφορία και την κοινωνικοοικονομική απόδοση, καθώς και σε κατώτερο του πραγματικού υπολογισμό του κόστους ολοκλήρωσης προκειμένου να «προωθηθεί» πιο εύκολα ένα έργο του οποίου η πραγματική χρησιμότητα δεν έχει αποδειχθεί· αντιθέτως, πολυάριθμες μελέτες έχουν καταδείξει ότι τα έργα αυτά δεν είναι σημαντικά από οικονομική και κοινωνική άποψη (εκθέσεις Essig στη Βρετανία, Bermejo στη νότια Χώρα των Βάσκων, Citec στη βόρεια Χώρα των Βάσκων, Brossard 1998 και Ponts et Chaussées 2003 στην περιοχή Rhone-Alpes, Δελτία του Τεχνικού Παρατηρητηρίου στη Λυόν-Τορίνο

στην Ιταλία – ιταλική οργάνωση), καθώς και οι εκθέσεις των γαλλικών και ιταλικών ελεγκτικών συνεδρίων·

- η προτεραιότητα που δίδεται στις σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας, με κολοσσιαίο κόστος, δίδεται σε βάρος της τοπικής κυκλοφορίας και σε βάρος της προτεραιότητας συντήρησης και ανάπτυξης των υφιστάμενων δικτύων σιδηροδρομικών μεταφορών, τα οποία ούτε συντηρούνται ούτε βελτιώνονται ώστε να αναπτυχθεί μια μεταφορά εμπορευμάτων η οποία θα συνέδεε τις περιφέρειες και θα δημιουργούσε μια δημόσια υπηρεσία μεταφορών προσιτή σε όλους·
- Η κατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας υπάγεται στην άενη αναζήτηση μεγάλων υποδομών (αυτοκινητόδρομοι, επέκταση αεροδρομίων, υπερ-λιμένες) και είναι αντίθετη προς την έννοια της αειφόρου ανάπτυξης. Τασσόμαστε κατά της παράλογης επέκτασης των μεταφορών που προκαλείται από τον παγκοσμιοποιημένο καπιταλισμό, και η οποία δεν επιτρέπει την ομοιόμορφη τοπική ανάπτυξη, αλλά, αντίθετα, στηρίζει την ανομοιόμορφη συγκέντρωση των τάσεων κυκλοφορίας και παραγωγής και την ξέφρενη απομάκρυνση από τα τοπικά κέντρα.

Απαιτούμε:

- να ξεκινήσουν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ως κινητήριες δυνάμεις των πολιτικών μεταφορών μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μια διαδικασία προβληματισμού όσον αφορά τον παράλογο και περιττό χαρακτήρα αυτών των μεγάλων υποδομών (σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας, αυτοκινητόδρομοι, επέκταση αεροδρομίων, υπερ-λιμένες) και μια μείζονα αναθεώρηση της στρατηγικής της ΕΕ όσον αφορά τις ευρωπαϊκές μεταφορές (ΔΕΔ-Μ, διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών)·
- οι κυβερνήσεις της Γαλλίας, της Ιταλίας και της Ισπανίας να παύσουν άμεσα τις κατασκευαστικές εργασίες και τα έργα των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας και να ξεκινήσουν πραγματικό ενιαίο δημόσιο διάλογο σε ευρωπαϊκή κλίμακα σχετικά με το μοντέλο μεταφορών, τον χωροταξικό σχεδιασμό και την οργάνωση της κοινωνίας μας που βρίσκονται πίσω από αυτήν την απεριόριστη ανάπτυξη των σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας.

Πιστεύουμε ότι οι λύσεις πρέπει να αναζητηθούν με τους εξής τρόπους:

- Ø αναγέννηση, συντήρηση και βελτίωση των υφιστάμενων γραμμών, η οποία είναι η πλέον αποδεκτή εναλλακτική λύση από περιβαλλοντική σκοπιά, και με πολύ χαμηλότερο οικονομικό κόστος από ό,τι η κατασκευή νέων γραμμών, και η οποία στη Γαλλία αντιστοιχεί με την εφαρμογή του άρθρου 1 του περιβαλλοντικού νόμου Grenelle της 3ης Αυγούστου 2009 (λύση που επίσης προτάθηκε στο «Λευκό Βιβλίο» του Delors).
- Ø μείωση των μεταφορών, μαζί με έναν μείζονα μετασχηματισμό του οικονομικού και κοινωνικού μοντέλου, ιδίως με την απόδοση προτεραιότητας στο τοπικό επίπεδο και στην επαναφορά της οικονομίας στα τοπικά κέντρα.
- Ø αποκατάσταση, ως έσχατη λύση, της ικανότητας λήψης αποφάσεων για τους πλέον άμεσα πληττόμενους πληθυσμούς, εδραίωση μιας αυθεντικής δημοκρατίας και τοπικής αυτονομίας υπό το πρίσμα ενός επιβεβλημένου μοντέλου ανάπτυξης.

ENGLISH

The Hendaye Charter

Joint Declaration of January 23th, 2010

This declaration was worked out by associations and movements of various Member States of the European Union (France, Spain, Italy) which fight against the construction of new HSR lines (High Speed Railway) and great capacity lines dedicated to fast freight , and which have gathered today to join their forces and to make their voices louder and stronger, since the problems that they are facing are the same everywhere.

The opposition will therefore surpass the local frame to become European.

We, citizens , associations and movements of various states (Italy, France, Spain) in our fight against the projects of HSR and great capacity lines dedicated to fast freight

Confirm that:

- These projects constitute an ecological, socioeconomic and human disaster for the territories they cross: destruction of natural spaces and agricultural lands, a new barrier of harmful effects and degradation of the environment with important negative impacts for the residents;

- These projects are unable to lead to the participation of the population in decision processes. We denounce the opacity with which the governments and the administrations act before the deep social malaise, and their scorn of the arguments and proposals of the citizens;
- the official justification for the construction of these new lines is constructed systematically resorting to false hypotheses about the traffic and the socioeconomic yield, as well as to an underestimation of the costs of accomplishment in order to "sell" better a project whose real utility has not been demonstrated; on the contrary, numerous studies have proven the non relevance of these projects in economic and social terms (Essig Reports in Britain, Bermejo in Southern Basque Country, Citec in Northern Basque Country, Brossard 1998 and Ponts et Chaussées 2003 in the Rhone-Alps, Cahiers of the Technical Observatory of the Lyon-Turin in Italy - Italian organization), as well as the reports of the French and Italian Courses of Accounts;
- the priority granted to the HSR is done, with a colossal cost, to the detriment of the traffic of proximity and of the priority in the maintenance and development of the existing railway networks, which are neither maintained nor optimized so as to develop a transport of freight that would irrigate the territories and a public service of transport accessible to all;
- The construction of the HSR falls under a perpetual search for great infrastructures (motorways, enlarging of the airports, super-ports...) and is contrary to the concept of sustainable development. We oppose the aberrant expansion of transport provoked by the globalized capitalism, and which does not allow a uniform local development, but on the contrary supports abnormal concentration of the traffics and productions and a wild delocalization.

We demand that:

- the European Commission and the European Parliament as driving force of the transport policies of medium and long distance in the European Union start a reflexion on the nonsense and unnecessary character of these great infrastructures (HSR, motorways, enlarging of the airports, super-ports...) and a major revision of the strategy of the EU as regards European transports (TEN-T, Trans European Networks – Transport);
- the Governments of France, Italy and Spain stop immediately the construction work and projects of HSR to undertake a real uniform public debate on a European scale on the model of transport, territorial planning and organisation of our society that underlie this unrestrained development of HSR lines.

We claim that solutions are to be sought in:

- the regeneration, maintenance and optimization of the existing lines, which is the most acceptable alternative solution from an environmental point of view, and with much lower financial costs than the construction of new lines, and which corresponds to the implementation in France of article 1 of the Grenelle Environmental law of August 3, 2009 (solution also recommended in the “White Book” by Delors);
- the decrease of transports, together with a major transformation of the economic and social model, particularly by giving priority to proximity and to relocalizing the economy;
- the restitution, as a last resort, of the capacity of decision to the most directly affected populations, foundation of an authentic democracy and local autonomy in front of an imposed development model.

ESPAÑOL

Declaración común del 23 de enero 2010:

Esta declaración ha sido elaborada por asociaciones y movimientos de diversos Estados miembro de la Unión Europea (Francia, España, Italia) que luchan contra la construcción de nuevas líneas de Alta Velocidad y líneas de gran capacidad dedicadas al transporte rápido de mercancías, y que se han unido hoy para unir sus fuerzas y hacer oír sus voces con más fuerza, ya que los problemas a que se enfrentan son los mismos en todos esos lugares.

La oposición superará por lo tanto el marco local para hacerse europea.

Nosotros, ciudadanos y ciudadanas, asociaciones y movimientos de distintos estados (Francia, España, Italia), en lucha contra los proyectos de TAV y líneas de gran capacidad para el transporte rápido de mercancías

Confirmamos que:

- estos proyectos constituyen un desastre ecológico, socioeconómico y humano para los territorios que atraviesan: destrucción de espacios naturales y tierras agrícolas, una nueva barrera de efectos nocivos y degradación del medio ambiente, con impactos negativos importantes para sus habitantes;
- estos proyectos son incapaces de traducirse en una participación de la población en los procesos de decisión. Denunciamos la opacidad con que actúan los gobiernos y las administraciones ante el profundo malestar social y su desprecio de los argumentos y las propuestas de los ciudadanos;

- la justificación oficial de la construcción de estas nuevas líneas se construye recurriendo sistemáticamente a hipótesis falsas acerca del tráfico y la rentabilidad socioeconómica, así como a una subestimación de los costos de realización para "vender" mejor un proyecto cuya utilidad real no se ha demostrado; por el contrario, numerosos estudios han probado la no pertinencia de estos proyectos en términos económicos y sociales (Informes Essig en Bretaña, Bermejo en Hego Euskal Herria, Citec en Ipar Euskal Herria, Brossard 1998 y Ponts et Chaussées 2003 en Ródano-Alpes, Cuadernos del Observatorio Técnico de la Lyon-Turin en Italia -organismo italiano-), así como los informes de los Tribunales de Cuentas francés e italiano;
- la prioridad otorgada al TAV se hace, con un coste colosal, en detrimento del tráfico de cercanías y de la prioridad en el mantenimiento y el desarrollo de las redes ferroviarias existentes, que ni se mantienen ni se optimizan para desarrollar un transporte de mercancías que preste un servicio capilar en el territorio y un servicio público de transporte colectivo accesible a todos;
- la construcción del TAV se enmarca en una persecución perpetua de grandes infraestructuras (autopistas, ampliación de aeropuertos, superpuertos...) y es contraria a la noción de desarrollo sostenible. Nos oponemos a la expansión aberrante de los transportes que ha desencadenado el capitalismo global, y que no permite un desarrollo local uniforme sino que, antes bien, favorece la concentración anormal del tráfico y de la producción, y una deslocalización salvaje.

Exigimos:

- a la Comisión Europa y al Parlamento Europeo, en su calidad de promotores en la Unión Europea de las políticas de transportes a media y larga distancia, que se abra una reflexión acerca del absurdo y lo innecesario de las grandes infraestructuras (TAV, autopistas, ampliación de los aeropuertos, superpuertos...) y una revisión a fondo de la estrategia de la UE en cuanto a los transportes europeos (TEN-T, Trans Europe Networks – Redes Transeuropeas de Transportes);
- a los gobiernos francés, italiano y español la detención inmediata de la sobras y los proyectos de TAV para acometer un verdadero debate público uniforme a escala europea sobre el modelo de transporte, de ordenación del territorio y de sociedad que subyacen a este desarrollo desenfrenado de líneas de TAV.

Afirmamos que hay que buscar soluciones en:

- la regeneración, el mantenimiento y la optimización de las líneas existentes, que es la solución alternativa más aceptable desde un punto de vista medioambiental, y a un coste económico mucho menor que la construcción de líneas nuevas, y

que corresponde a la puesta en práctica en Francia del artículo 1 de la ley Grenelle de Medio Ambiente del 3 de agosto de 2009 (solución declarada también por el "Libro Blanco de Delors");

- el decrecimiento de los transportes, unido con una transformación profunda del modelo económico y social, sobre todo otorgando la prioridad a la cercanía y la relocalización de la economía;
- la restitución en última instancia de la capacidad de decisión a las poblaciones directamente afectadas, base de una auténtica democracia y autonomía local frente a un modelo de desarrollo impuesto.

FRANÇAIS

LA CHARTE D'HENDAYE

Déclaration commune du 23 janvier 2010

Cette déclaration a été élaborée par des associations et mouvements de différents Etats membres de l'Union Européenne (France, Espagne, Italie) qui luttent contre la construction de nouvelles lignes ferroviaires LGV (Lignes à Grande Vitesse) et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité, et qui se rassemblent aujourd'hui pour unir leurs forces et mieux faire entendre leurs voix, les problématiques étant partout les mêmes.

L'opposition dépassera donc désormais le cadre local pour devenir européenne.

Nous, citoyens et citoyennes, associations et mouvements de différents états (Italie, France, Espagne) en lutte contre les projets de LGV et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité

Nous constatons tous que :

- ces projets constituent pour les territoires traversés un désastre écologique, socio-économique et humain : destruction de zones naturelles et de terres agricoles, nouveaux couloirs de nuisances et dégradation de l'environnement avec impacts négatifs importants pour les riverains,
- ces projets sont incapables de se traduire en une participation de la population dans les prises de décision. Nous dénonçons l'opacité avec laquelle agissent les gouvernements et les administrations face au profond désaccord social qu'ils suscitent, et leurs mépris des arguments et des propositions des citoyens,
- la justification officielle de la construction de ces nouvelles lignes se fait systématiquement sur des hypothèses de trafics et de rentabilités socio-

économiques fausses ainsi qu'une sous-estimation des coûts de réalisation pour mieux « vendre » un projet dont l'utilité réelle n'est pas démontrée ; de nombreuses études ont mis en évidence au contraire la non pertinence de ces projets en termes économiques et sociaux (Rapports Essig en Bretagne, Bermejo au Pays Basque Sud, Citec au Pays Basque Nord, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 en Rhône-Alpes, Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon – Turin en Italie - organisme italien), ainsi que les rapports des Cours des Comptes française et italienne,

- la priorité octroyée aux LGV se fait, avec un coût colossal, au détriment du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants, qui ne sont ni entretenus ni optimisés pour développer un transport de fret permettant d'irriguer les territoires et un service public de transport en commun accessible à tous,
- la construction des LGV s'inscrit dans une recherche perpétuelle de création de grandes infrastructures (autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et est contraire à la notion de développement durable. Nous contestons l'expansion aberrante des transports déchaînée par le capitalisme globalisé qui ne permet pas un développement local uniforme, mais au contraire favorise la concentration anormale des trafics et des productions et la délocalisation sauvage.

Nous demandons tous :

- **à la Commission Européenne et au Parlement Européen** en tant que moteurs des politiques des transports à moyenne et longue distance au niveau de l'Union Européenne, l'ouverture d'une réflexion sur l'absurdité et la non-nécessité des grandes infrastructures (LGV, autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et une révision profonde de la stratégie de l'UE relative aux transports européens (TEN-T Trans European Network - Transports).
- **aux Gouvernements de la France, de l'Italie et de l'Espagne** l'arrêt immédiat des travaux et projets de LGV pour entamer un véritable débat public uniforme à niveau européen sur le modèle de transport, d'aménagement du territoire et de société sous-jacent à ce développement effréné des LGV.

Nous affirmons que des solutions sont à chercher dans :

- la régénération, l'entretien et l'optimisation des voies existantes, qui est la solution alternative la plus acceptable d'un point de vue environnemental, et à un coût financier bien moindre que la construction de nouvelles lignes, et qui correspond à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la loi Grenelle Environnement du 3 août 2009 (solution préconisée aussi par le « Livre Blanc de Delors »).

- la décroissance des transports, liée à une transformation profonde du modèle économique et social, en faisant notamment de la proximité et relocalisation de l'économie une priorité,
- la restitution en dernier recours de la capacité de décision aux populations directement concernées, fondement d'une authentique démocratie et autonomie locale face à un modèle de développement imposé.

LATVIAN

2010. gada 23. janvāra kopīgā deklarācija — ANDĒ HARTA

Šo deklarāciju ir sagatavojušas dažādu Eiropas Savienības dalībvalstu (Francijas, Spānijas un Itālijas) apvienības un kustības, kuras cīnās pret jaunu ātrgaitas dzelzceļa līniju (LGV) un lielas jaudas kravas pārvadājumiem paredzētu dzelzceļa līniju celtniecību un kuras pašlaik ir apvienojušās, lai apvienotu spēkus un labāk paustu savu viedokli, jo problēmas visur ir līdzīgas.

Pretošanās tādējādi turpmāk pārsniegs vietējās robežas un kļūs par Eiropas mēroga pretošanos.

Mēs, Eiropas iedzīvotāji un iedzīvotājas, dažādu dalībvalstu (Itālijas, Francijas un Spānijas) apvienības un kustības, kas cīnāmies pret LGV un lielas jaudas kravas pārvadājumiem paredzētu dzelzceļa līniju projektiem,

visi secinām, ka:

- šie projekti līniju šķērsotajām teritorijām nozīmē ekoloģisku, sociālekonomisku un humānu katastrofu: tiks iznīcinātas dabas teritorijas un lauksaimniecības zemes, radīsies kaitīgas ietekmes un vides piesārņojuma koridori, kas radīs nopietnas negatīvas sekas vietējiem iedzīvotājiem;
- šos projektus nav iespējams īstenot tā, lai lēmumu pieņemšanā būtu iesaistīta sabiedrība. Mēs nosodām pārredzamības trūkumu, ar kādu rīkojas valdības un administrācijas, saskaroties ar sabiedrības dziļo neapmierinātību ar viņu darbu, un pilsoņu argumentu un priekšlikumu neievērošanu;
- šo jauno līniju celtniecība oficiāli aizvien tiek pamatota ar nepatiesiem transporta un sociālekonomiskās rentabilitātes pieņēmumiem, kā arī par zemu novērtējot īstenošanas izmaksas, lai labāk „pārdotu” projektu, kura lietderība nav pierādīta; gluži pretēji, daudzi pētījumi ir atklājuši šo projektu ekonomisko un sociālo neatbilstību (Ziņojumi *Essig* Bretaņā, *Bermejo* Basku zemes dienvidu daļā, *Citec* Basku zemes ziemeļu daļā, *Brossard 1998* un *Ponts et Chaussées 2003* Ronas

Alpu reģionā, *Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon – Turin* Itālijā, Itālijas iestādes sagatavots, kā arī Francijas un Itālijas revīzijas iestāžu ziņojumi);

- *LGV līnijām*, kuru izmaksas ir milzīgas, tiek piešķirta prioritāte, atstājot novārtā tuvsatiksmes transportu un prioritāti esošo dzelzceļa tīklu uzturēšanai un attīstībai, jo tie netiek ne uzturēti, ne optimizēti, lai attīstītu dzelzceļa transportu, kas ļautu apkalpot teritorijas, un visiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus;
- *LGV līniju celtniecība* atbilst nemitīgajiem centieniem radīt lielas infrastruktūras (automaģistrāles, lidostu paplašināšanas, super-ostas u. c.) un ir pretrunā ilgtspējīgas attīstības jēdzienam. Mēs iebilstam pret transporta neharmonisko attīstību, ko izraisījis globalizēts kapitālisms, kurš nedod iespēju viendabīgai vietējai attīstībai, bet, gluži pretēji, sekmē transporta un ražošanas nenormālu koncentrēšanos un cilvēku interesēm neatbilstošu pārvietošanu.

Mēs visi prasām:

- **Eiropas Komisijai un Parlamentam**, kas ir tās politikas virzītājspēki Eiropas Savienībā, kura attiecas uz vidēja mēroga un tālsatiksmes transportu, lai tie sāk izvērtēt lielo infrastruktūru (*LGV*, automaģistrāļu, lidostu paplašināšanu, super-ostu u. c.) absurdumu un nelietderīgumu, kā arī nopietni pārskata ES stratēģiju par Eiropas transportu (*TEN-T Trans European Network – Transports*);
- **Francijas, Itālijas un Spānijas valdībai** nekavējoties pārtraukt darbus un *LGV* projektus, lai uzsāktu patiesas publiskās diskusijas, kas būtu viendabīgas visā Eiropā, par transporta, teritorijas plānošanas un sabiedrības modeli, ko slēpj šī nekontrolētā *LGV* attīstība.

Mēs apliecinām, ka ir jāmeklē risinājumi:

- esošo ceļu atjaunošanā, uzturēšanā un optimizācijā, kas ir vispieņemamākais alternatīvais risinājums no vides aizsardzības viedokļa, kura finanšu izmaksas būtu daudz mazākas nekā jaunu līniju celtniecībai un kurš atbilst 2009. gada 3. augusta likuma *Grenelle Environnement* 1. panta ieviešanai Francijā (šo risinājumu iesaka arī Delora baltā grāmata);
- transporta līniju samazināšanā, kas saistīta ar ekonomiskā un sociālā modeļa pamatīgu pārveidošanu, par prioritāti izvirzot tuvuma pakalpojumus un tautsaimniecības pārvietošanu atpakaļ;
- tajā, ka tiesības pieņemt pēdējo lēmumu tiktu atdotas iedzīvotājiem, kuri ir tieši iesaistīti, jo tas ir pamats patiesai demokrātijai un vietējai autonomijai, saskaroties ar uzspiestu attīstības modeli.

LITHUANIAN

2010 m. sausio 23 d. bendras pareiškimas „HANDAJAUS CHARTIJA“

Šį pareiškimą parengė įvairių Europos Sąjungos valstybių narių (Prancūzijos, Ispanijos, Italijos) asociacijos ir judėjimai, kovojantys su greitojo traukinio linijų ir greitojo krovinio traukinio linijų tiesimu. Jie susirinko siekdami sujungti jėgas, kad jų nuomonė būtų geriau išgirsta, nes visus sieja tos pačios problemos.

Taigi nuo šiol problema bus nebe regioninio, o europinio lygmens.

Mes, įvairių valstybių (Italijos, Prancūzijos, Ispanijos) piliečiai ir pilietės, asociacijos ir judėjimai, kovojantys su greitojo traukinio linijų ir greitojo krovinio traukinio linijų tiesimo projektais,

konstatuojame, kad:

- teritorijoms, kuriose šie projektai vykdomi, iškyla ekologinės katastrofos grėsmė, kenkiama socialinei ir ekonominei bei žmonių gerovei: naikinamos natūralios vietovės ir žemės ūkio paskirties žemės, kenkiama aplinkai ir ji naikinama, taip sukeliant neigiamus padarinius gyventojams,
- priimant su šiais projektais susijusius sprendimus gyventojai negali pareikšti savo nuomonės. Informuojame, kad vyriausybės ir administracijos veiksams trūksta skaidrumo, o tai kelia visuomenės nepritarimą, nepriimami piliečių argumentai ir pasiūlymai,
- oficialiai tvirtinami projektai nuolat klaidinamai grindžiami tuo, kad įgyvendinus projektus pagerės eismo sąlygos, atsiras socialinės ir ekonominės naudos, nurodomos neteisingos tiesimo išlaidos tam, kad būtų galima lengviau parduoti projektus, kurių reali vertė neįvardijama; atlikus daugelį tyrimų paaiškėjo, kad šie projektai nepagrįsti ekonominiu ir socialiniu požiūriais (*Essig* pranešimas (Bretanė), *Bermejo* pranešimas (Baskų krašto pietinė dalis), *Citec* pranešimas (Baskų krašto šiaurinė dalis), 1998 m. *Brossard* pranešimas ir 2003 m. *Ponts et Chaussées* pranešimas (Ronos–Alpių regionas), Liono technikos observatorijos tyrimai, Turine (Italija) atlikti tyrimai), tai patvirtinama ir Prancūzijos bei Italijos Audito Rūmų atliktais tyrimais,
- labai brangūs greitojo traukinio linijų tiesimo projektai padarys žalos netoliese esančiam traukinio linijų tinklui, be to, neišlaikomas ir neplečiamas jau esantis traukinio linijų tinklas, kurį taip pat galima pritaikyti krovinių traukinių sistemai, kuri puikia aptarnautų teritoriją, ir galima būtų užtikrinti viešųjų traukinių paslaugų teikimą visuomenei,
- tiesiant greitojo traukinio linijas nuolat siekiama kurti dideles infrastruktūras (greitkelių tiesimas, oro uostų plėtra, didelių uostų statyba ir t. t.), o tai prieštarauja

tvarios plėtros sąvokai. Mes abejojame globalaus kapitalizmo sukeltos transporto plėtros nauda, nes trukdoma vienodai vykdyti vietovės plėtrą, priešingai, klaidingai sutelkiamas susisiekimo tinklas, gamyba ir sistemos netikslingai perkeliama.

Raginame:

- **Europos Komisiją ir Europos Parlamentą**, veikiančius kaip vidutinių ir ilgų atkarpų transporto tinklų politikos vadovais Europos Sąjungos lygmeniu, reaguoti į absurdišką ir nereikalingą didelių infrastruktūrų kūrimą (greitojo traukinio linijų tiesimas, greitkelių tiesimas, oro uostų plėtra, didelių uostų statyba ir t. t.) ir prašo peržiūrėti ES strategiją dėl Europos Sąjungos transporto (transeuropiniai tinklai),
- **Prancūzijos, Italijos ir Ispanijos vyriausybes** nedelsiant sustabdyti darbus ir nutraukti greitojo traukinio linijų tiesimo projektų vykdymą, kad galėtų prasidėti viešos diskusijos Europos Sąjungos lygmeniu dėl transporto tinklo išplanavimo, teritorijos tvarkymo ir visuomenės pozicijos dėl šios nesuvaldomos greitojo traukinio linijos tinklo plėtros,

Tvirtiname, kad sprendimus reikia priimti:

- atnaujinant, prižiūrint ir optimizuojant jau esančius kelius, nes tai yra priimtinausias alternatyvus sprendimas aplinkos apsaugos požiūriu; taip pat toks sprendimas kainuotų daug mažiau nei naujų linijų tiesimas, be to, tai atitinka 2009 m. rugpjūčio 3 d. pasirašyto „Grenelle“ aplinkos susitarimo 1 straipsnio įgyvendinimą (toks sprendimas siūlomas ir baltojoje knygoje, kurią parengė J. Delors),
- stabdant transporto sistemų plėtrą, kai reformuojami socialinis ir ekonominis modeliai, visų pirma siekiant priartinti ir pertvarkyti ekonomiką,
- pagaliau suteikiant sprendimo teisę tiesiogiai susijusioms bendruomenėms, sukuriant tikrą demokratiją ir vietos autonomiją sprendžiant su plėtros projektais susijusius klausimus.

HUNGARIAN

2010. január 23-i közös nyilatkozat – HENDAYE-I CHARTA

Ezt a nyilatkozatot az Európai Unió különböző tagállamainak (Franciaország, Spanyolország, Olaszország) azon szövetségei és mozgalmi készítették, melyek az új nagysebességű vasútvonalak és a gyorsfuvarozásra szánt nagykapacitású vonalak építése ellen küzdenek, és amelyek ma összefognak, hogy egyesítsék erőiket és hangosabban hallassák a hangjukat, mivel a problémák mindenhol ugyanazok.

Az ellenállás tehát mostantól kilép a helyi keretből és európaivá alakul.

Mi, a különböző államok (Olaszország, Franciaország, Spanyolország) azon polgárai, szövetségei és mozgalmi, akik a nagysebességű vonalak és a gyorsfuvarozásra szánt nagykapacitású vonalak projektjei ellen küzdenek

Egyöntetűen megállapítjuk, hogy:

- ezek a projektek ökológiai, társadalmi-gazdasági és emberi katasztrófát jelentenek azokra a területekre nézve, amelyeken áthaladnak: tönkreteszik a természeti területeket és a mezőgazdasági földterületeket, újabb környezetszennyező és -romboló folyosókat jelentenek, jelentős negatív hatást gyakorolva az útvonalak mentén élőkre,
- ezek a projektek alkalmatlanok arra, hogy általuk megvalósuljon a lakosság részvétele a döntéshozatalban. Azzal vádoljuk a kormányokat és a hatóságokat, hogy nem átlátható módon járnak el az általuk keltett heves társadalmi tiltakozással szemben, és semmibe veszik a polgárok érveit és javaslatait,
- az ilyen új vonalak megépítésének forgalmi és társadalmi-gazdasági jövedelmezőségi hipotézisek alapján kiadott hivatalos indokolása szisztematikusan hamis, valamint a megvalósítási költségek alulbecslésével történik, hogy jobban „eladjanak” egy olyan projektet, amelynek tényleges hasznát nem bizonyították be; ezzel szemben számos tanulmány (az Essig-jelentés Bretagne-ban, a Bermejo-jelentés Dél-Baszkföldön, a Citec-jelentés Észak-Baszkföldön, az 1998-as Brossard és a 2003-as Ponts et Chaussées jelentés a Rhône-Alpes régióban, a Cahiers de l’Observatoire Technique de la Lyon – Torinó, Olaszország – olasz szervezet), valamint a francia és az olasz számvevőszék által készített jelentések kimutatták, hogy ezek a projektek gazdasági és társadalmi szempontból nem megfelelőek,
- a nagysebességű vonalaknak biztosított elsőbbség – kolosszális költségek mellett – háttérbe szorítja a felhasználóhoz közeli forgalmat, valamint a meglévő vasúthálózatok fenntartásának és fejlesztésének prioritását, melyeket nem tartanak karban, és nem optimalizálnak annak érdekében, hogy a területek ellátását lehetővé tevő áruszállítás és egy mindenki számára hozzáférhető tömegközlekedési közszolgáltatás alakuljon ki,
- a nagysebességű vonalak építése a nagy infrastruktúrák (autópályák, repülőtérbővítés, szuperkikötők...) létrehozására irányuló szakadatlan törekvés eredménye, és ellentétes a fenntartható fejlődés fogalmával. Kétségbe vonjuk a közlekedésnek azt az aberráns expanzióját, amit a globális kapitalizmus szabadított el, ami nem teszi lehetővé az egységes helyi fejlődést, hanem éppen ellenkezőleg, a forgalom és a termelés abnormális koncentrációjának, valamint a féktelen delokalizációnak kedvez.

Egyöntetűen kérjük:

- **az Európai Bizottságot és az Európai Parlamentet**, hogy az uniós szintű közepes és nagy távolságú közlekedéspolitikák motorjaiként nyissanak vitát a nagy infrastruktúrák (nagysebességű vonalak, autópályák, repülőtérbővítések, szuperkikötők...) értelmetlenségéről és feleslegességéről, valamint mélyrehatóan vizsgálják felül az EU-nak az európai közlekedésre vonatkozó stratégiáját (TEN-T transzeurópai hálózat - közlekedés).
- **a francia, az olasz és a spanyol kormányt**, hogy haladéktalanul állítsák le a nagysebességű vonalépítési munkákat és projekteket, hogy európai szinten egységes, valódi nyilvános vita kezdődjön meg a nagysebességű vonalak e féktelen fejlődésének alapját képező közlekedési, területrendezési és társadalmi modellről.

Hangoztatjuk, hogy megoldást kell találni a következő területeken:

- a meglévő vágányok felújítása, karbantartása és optimalizálása, amely környezetvédelmi szempontból a legelfogadhatóbb alternatív megoldást jelenti az új vonal építésénél jóval alacsonyabb pénzügyi költség mellett, és amely Franciaországban megfelel a 2009. augusztus 3-i „Grenelle Environnement” törvény 1. cikke végrehajtásának (a „Delors-féle fehér könyv” szintén ezt a megoldást ajánlja).
- a szállítmányozás csökkentése, a gazdasági és társadalmi modell mélyreható átalakításával összekötve, többek között prioritásként kezelve a közelséget és a gazdaság relokalizációját,
- végső megoldásként a döntési jog visszaadása a közvetlenül érintett lakosságnak, ami a valódi demokrácia és a helyi autonómia alapját képezi a megszabott fejlődési modellel szemben.

MALTESE

Dikjarazzjoni komuni tat-23 ta' Jannar 2010 - KARTA TA' HENDAYE

Din id-dikjarazzjoni tfejjet minn assoċjazzjonijiet u movimenti ta' Stati Membri differenti tal-Unjoni Ewropea (Franza, Spanja, l-Italja) li qed jiġġieldu kontra l-konstruzzjoni ta' linji ferrovjarji ġodda LGV (Sistemi Ferrovjarji ta' Velocità Għolja) u ta' Sistemi Ferrovjarji li jintużaw għat-trasport rapidu tal-merkanzija ta' kapacità għolja, u li illum iltaqgħu biex jgħaqqdu l-forzi tagħhom u jwasslu aħjar il-vuċi tagħhom, ladarba dawn il-problemi jeżistu kullimkien.

Għalhekk, minn issa 'l quddiem, l-oppożizzjoni tmur lil hinn mill-qafas lokali biex issir Ewropea.

Aħna, ċittadini rġiel u nisa, assoċjazzjonijiet u movimenti ta' Stati differenti (l-Italja, Franza u Spanja) fi ġlieda kontra l-proġetti tal-LGV u tas-Sistemi Ferrovjarji li jintużaw għat-trasport rapidu tal-merkanzija ta' kapacità għolja

Aħna lkoll ninnutaw li:

- dawn il-proġetti jikkawżaw diżastru ekoloġiku, soċjoekonomiku u uman għat-territorji li jgħaddu minnhom: qerda ta' żoni naturali u artijiet agrikoli, toroq ġodda li jikkawżaw inkonvenjenza u qerda tal-ambjent b'impatti negattivi sinifikanti għar-residenti li jgħixu hdejn ix-xmajjar,
- dawn il-proġetti mhumiex kapaċi jiġu tradotti f'partecipazzjoni tal-popolazzjoni fit-tehid tad-deċiżjoni. Aħna niddenunzjaw in-nuqqas ta' trasparenza li jaġixxu biha l-gvernijiet u l-amministrazzjonijiet quddiem nuqqas ta' qbil soċjali profund li huma joħolqu, u n-nuqqas ta' kunsiderazzjoni min-naħa tagħhom tal-argumenti u tal-proposti taċ-ċittadini,
- il-ġustifikazzjoni uffiċjali tal-kostruzzjoni ta' dawn is-sistemi ferrovjarji l-ġodda ssir sistematikament fuq ipoteżi ta' traffiku u ta' profittabilitajiet soċjoekonomiċi foloz flimkien ma' sottovalutazzjoni tal-ispejjeż tat-twertiq biex proġett li l-użu reali tiegħu ma jidhix "jinbiegħ" aħjar; għall-kuntrarju ta' dan, diversi studji wrew in-nuqqas ta' relevanza ta' dawn il-proġetti f'termini ekonomiċi u soċjali (ir-Rapporti Essig fi Bretagne, Bermejo fin-Nofsinhar tal-Pajjiż Bask, Citec fit-Tramuntana tal-Pajjiż Bask, Brossard 1998 u Ponts et Chaussées 2003 fir-Rhône-Alpes, Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon (Ġurnali tal-Osservatorju Tekniku ta' Lyon) – Turin fl-Italja - korp Taljan), flimkien mar-rapporti tal-Qorti tal-Awdituri Franċiża u Taljana,
- il-prijorità lill-LGV tingħata, b'nefqa kolossali, għad-detriment tat-traffiku fil-vicinanza u tal-prijorità fiż-żamma u fl-iżvilupp ta' netwerks ferrovjarji eżistenti, li la huma mħarsa u lanqas mtejba biex jiżviluppaw trasport tal-merkanzija li jippermetti t-tisqija tat-territorji u servizz tat-trasport pubbliku komuni aċċessibbli għal kulhadd,
- il-kostruzzjoni ta' LGV tiġi reġistrata f'riċerka perpetwa dwar il-ħolqien ta' infrastrutturi kbar (awtostradi, tkabbir ta' ajruporti, portijiet kbar...) u hija kontra l-kunċett ta' żvilupp sostenibbli. Aħna ninnutaw il-firxa assurda tat-trasport ikkawżata mill-kapitaliżmu globalizzat li ma jippermettix żvilupp lokali uniformi, iżda għall-kuntrarju huwa favur il-konċentrazzjoni anormali ta' traffiku u ta' produzzjonijiet u ta' delokalizzazzjoni salvaġġa.

Aħna lkoll nitolbu:

- **lill-Kummissjoni Ewropea u lill-Parlament Ewropew** bħala l-forzi motriċi tal-politiki tat-trasport għal distanza medja u twila fil-livell tal-Unjoni Ewropea, biex jagħtu bidu għal riflessjoni dwar l-assurdità u n-nuqqas ta' ħtieġa ta' infrastrutturi kbar (LGVs, awtostradi, tkabbir ta' ajruporti, portijiet kbar...), u reviżjoni profonda tal-istrategġija tal-UE dwar it-trasport Ewropew (TEN-T Network Trans Ewropew - Transport).
- **lill-Gvernijiet ta' Franza, tal-Italja u ta' Spanja** sabiex b'mod immedjat iwaqqfu x-xogħlijiet u l-proġetti ta' LGV biex jingħata bidu għal dibattitu pubbliku uniformi reali fil-livell Ewropew dwar il-mudell tat-trasport, l-iżvilupp ta' territorju u ta' soċjetà li huma l-kawża ta' dan l-iżvilupp mgħaġġel tal-LGVs.

Aħna nsostnu li għandhom jinstabu soluzzjonijiet :

- għar-rigenerazzjoni, il-manutenzjoni u t-titjib ta' toroq eżistenti, li hija l-aktar soluzzjoni alternattiva aċċettabbli mill-perspettiva ambjentali, u bi spiża finanzjarja ferm iktar baxxa minn dik minfuqa f'każ ta' kostruzzjoni ta' sistemi ferrovjarji ġodda, u li tikkorrispondi għad-dħul fis-seħħ fi Franza tal-Artikolu 1 tal-liġi ta' Grenelle dwar l-Ambjent tat-3 ta' Awwissu 2009 (soluzzjoni rakkomandata wkoll mill-“White Paper ta' Delors”).
- għat-tnaqqis ta' mezzi ta' trasport, marbut ma' trasformazzjoni profonda ta' mudell ekonomiku u soċjali, li jagħti prijorità b'mod partikolari il-qrubija u l-lokalizzazzjoni mill-ġdid tal-ekonomija,
- għar-restawrazzjoni, bħala l-aħħar possibilità, tal-kapaċità tad-deċiżjoni għall-popolazzjonijiet li huma direttament ikkonċernati, il-bażi ta' demokrazija u awtonomija awtentika lokali meta ffaċċjati b'mudell ta' żvilupp impost.

DUTCH

Gemeenschappelijke verklaring van 23 januari 2010

HANDVEST VAN HENDAYE

Deze verklaring is opgesteld door organisaties en bewegingen uit verschillende lidstaten van de Europese Unie (Frankrijk, Spanje, Italië) die zich verzetten tegen het aanleggen van nieuwe HSL-spoorlijnen (hogesnelheidslijnen) en spoorlijnen voor snel goederenvervoer met hoge capaciteit. Zij zijn vandaag bijeengekomen ter bundeling van hun krachten om hun stem krachtiger te doen klinken, aangezien de problematiek in alle landen dezelfde is.

Het verzet is vanaf heden het lokale niveau ontstegen en van Europees niveau geworden.

Wij, burgers, organisaties en bewegingen van verschillende staten (Italië, Frankrijk, Spanje) in verzet tegen de aanleg van spoorlijnen voor HSL en snel goederenvervoer met hoge capaciteit

Wij constateren dat:

- deze projecten een ramp betekenen voor de betreffende gebieden, voor het milieu, voor de sociaaleconomische situatie en voor de mens: vernietiging van natuurgebieden en landbouwgronden, nieuwe corridors met overlast en milieubederf met grote negatieve gevolgen voor de bewoners,
- dergelijke projecten niet toegerust zijn om zeggenschap van de bevolking binnen de besluitvorming tot uiting te brengen. Wij hekelen de ondoorzichtige handelwijze van regeringen en overheden ten opzichte van het ernstige maatschappelijke ongenoegen die zij oproepen, evenals hun minachting voor de argumenten en voorstellen van de burgers,
- de officiële rechtvaardiging voor de aanleg van deze nieuwe spoorlijnen systematisch worden gebaseerd op onjuiste veronderstellingen over vrachtvervoer en sociaaleconomische winstgevendheid en tevens op een onderschatting van de realisatiekosten om het project, waarvan het werkelijke nut niet is bewezen, beter te “verkopen”; talloze onderzoeken hebben echter, vanuit economisch en maatschappelijk oogpunt, de ondeugdelijkheid van dergelijke projecten duidelijk aangetoond (Rapports Essig in Bretagne, Bermejo in Zuid-Baskenland, Citec in Noord-Baskenland, Brossard 1998 en Ponts et Chaussées (Ministerie van Verkeer en waterstaat) in Frankrijk in 2003 in de regio Rhône-Alpes, Cahiers de l’Observatoire Technique van Lyon – Turijn, Italië – Italiaans instituut), alsmede de rapporten van de Franse en Italiaanse Rekenkamers,
- de prioriteit voor de HSL, samen met de enorme kosten, nadelig is voor het goederenvervoer op korte afstand en voor de prioriteit tot behoud en ontwikkeling van bestaande spoorlijnen, die nu niet worden onderhouden noch geoptimaliseerd, teneinde een goederenvervoer te ontwikkelen dat in staat is het grondgebied te bedienen en een gemeenschappelijke openbaar vervoersdienst mogelijk te maken die voor iedereen toegankelijk is,
- de aanleg van HSL overeenkomt met het aanhoudend streven naar het creëren van grote infrastructurele projecten (autowegen, uitbreiding van luchthavens, superhavens...) maar in tegenspraak is met het begrip duurzame ontwikkeling. Wij protesteren tegen de buitensporige uitbreiding van de transportsector die is ontketend door het mondiale kapitalisme en geen eenduidige lokale ontwikkeling

toestaat, maar een abnormale concentratie van goederenvervoer en productie in de hand werkt, evenals het verplaatsen van bedrijfsactiviteiten naar het buitenland.

Wij vragen:

- **aan de Europese Commissie en het Europees Parlement** die de politieke aanjagers zijn van het vervoer op middellange afstanden, om binnen de Europese Unie, na te denken over de absurditeit en de nutteloosheid van grote infrastructurele projecten (HSL, autowegen, uitbreiding van luchthavens, superhavens ...) en om de EU-strategie voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) ingrijpend te herzien.
- **aan de regeringen van Frankrijk, Italië en Spanje** de onmiddellijke stopzetting van werkzaamheden en projecten ten behoeve van HSL en een ondubbelzinnig publiek debat te starten binnen Europa over het model voor de vervoersector, over ruimtelijke ordening en de inrichting van de maatschappij als onderliggende factor van de ongebreidelde ontwikkeling van de HSL.

Wij verklaren dat de oplossingen gezocht moeten worden in:

- herstel, onderhoud en optimalisering van huidige spoorlijnen wat een alternatieve oplossing is en de meest acceptabele vanuit milieuoogpunt, met veel lagere kosten dan bij de aanleg van nieuwe lijnen, en overeenstemt met artikel 1 uit de Franse wet "Grenelle de l'Environnement" (milieu- en duurzaamheidsprogramma) van 3 augustus 2009 (een oplossing die ook wordt aanbevolen in het "Witboek van Delors").
- afname van het vervoer in samenhang met een grondige wijziging van het economisch en maatschappelijk model, door vooral prioriteit te geven aan lokale bedrijven en herplaatsing van economische activiteiten,
- de teruggave in laatste instantie van de beslissingsbevoegdheid aan de direct betrokken bevolking, fundament van de oorspronkelijke democratie en lokaal zelfbestuur ten opzichte van een van bovenaf opgelegd ontwikkelingsmodel.

POLISH

Wspólna deklaracja z dnia 23 stycznia 2010 r. – KARTA Z HENDAYE

Deklaracja ta została opracowana przez stowarzyszenia i ruchy z różnych państw członkowskich Unii Europejskiej (Francja, Hiszpania, Włochy), które przeciwdziałają budowie nowych linii kolejowych dużych prędkości oraz linii przeznaczonych dla szybkiego ruchu towarowego o dużej przepustowości i które gromadzą się dziś w

celu połączenia sił i zwiększenia swojej siły przebicia, ponieważ problemy są wszędzie te same.

Opozycja wykracza odtąd poza ramy lokalne i nabiera wymiaru europejskiego.

My, obywatele i obywatelki, stowarzyszenia i ruchy z różnych państw (Włochy, Francja, Hiszpania), walczące z projektami linii kolejowych dużych prędkości oraz linii przeznaczonych dla szybkiego ruchu towarowego o dużej przepustowości,

stwierdzamy zgodnie, co następuje:

- projekty te stanowią dla terytoriów, przez które przebiegają, katastrofę z ekologicznego, socjoekonomicznego i ludzkiego punktu widzenia: zniszczenie obszarów przyrodniczych i gruntów rolnych, nowe korytarze stwarzające niedogodności oraz degradacja środowiska mająca poważne negatywne skutki dla okolicznych mieszkańców;
- projekty te nie mogą przełożyć się na udział ludności w podejmowaniu decyzji. Wskazujemy na brak przejrzystości w działaniach rządów i administracji wobec głębokiego sprzeciwu społecznego, jaki wywołują te projekty, oraz na lekceważenie przez nie argumentów i propozycji obywateli;
- oficjalne uzasadnienie budowy nowych linii opiera się systematycznie na fałszywych hipotezach socjoekonomicznych dotyczących przewozów i opłacalności, a także na niedoszacowaniu kosztów realizacji, w celu korzystniejszego „sprzedania” projektu, którego rzeczywista użyteczność nie została dowiedziona; tymczasem wiele badań wykazało bezzasadność tego rodzaju projektów z ekonomicznego i społecznego punktu widzenia (raporty Essiga w Bretanii, Bermejo w Południowym Kraju Basków, Citec w Północnym Kraju Basków, Brossarda w 1998 r. oraz Mostów i Dróg w 2003 r. w regionie Rodan-Alpy, Zeszyty Obserwatorium Technicznego linii Lyon–Turyn we Włoszech – organizacja włoska);
- przyznawanie pierwszeństwa liniom kolejowym dużych prędkości, przy kolosalnych kosztach, odbywa się ze szkodą dla ruchu lokalnego oraz dla utrzymania i rozwoju przede wszystkim istniejących sieci kolejowych, które nie są konserwowane ani optymalizowane w celu rozwinięcia transportu towarowego umożliwiającego zasilenie terytoriów, a także publicznej usługi transportu zbiorowego, dostępnej dla wszystkich;
- budowa linii kolejowych dużych prędkości jest wyrazem ciągłego dążenia do tworzenia wielkiej infrastruktury (autostrady, rozbudowa lotnisk, superporty itp.) i jest sprzeczna z pojęciem zrównoważonego rozwoju. Sprzeciwiamy się

bezsensownej ekspansji transportu wywołanej przez globalny kapitalizm, która zamiast umożliwić jednolity rozwój lokalny, sprzyja nienormalnemu skupieniu ruchu i produkcji oraz dzikiemu przenoszeniu produkcji.

Żądamy zgodnie:

- **aby Komisja Europejska i Parlament Europejski**, jako siła napędowa polityki transportowej na szczeblu Unii Europejskiej w perspektywie średnio- i długoterminowej, rozpoczęły debatę dotyczącą absurdalności i zbyteczności wielkiej infrastruktury (linie kolejowe dużych prędkości, autostrady, rozbudowa lotnisk, superporty itp.) oraz dokonały gruntownego przeglądu strategii UE w zakresie transportu europejskiego (Transeuropejskiej Sieci Transportowej, TEN-T).
- **aby rządy Francji, Włoch i Hiszpanii** niezwłocznie zaprzestały prac i projektów linii kolejowych dużych prędkości i rozpoczęły prawdziwą debatę publiczną, jednolitą na szczeblu europejskim, dotyczącą modelu transportu, zagospodarowania przestrzennego i społeczeństwa, jaki leży u podstaw niepojętego rozwoju linii kolejowych dużych prędkości.

Twierdzimy, że rozwiązań należy szukać w następujących środkach:

- odnowa, konserwacja i optymalizacja istniejących dróg, która jest rozwiązaniem alternatywnym najbardziej do przyjęcia z punktu widzenia ochrony środowiska i o zdecydowanie niższych kosztach niż budowa nowych połączeń, a jednocześnie jest zgodna z wdrażaniem we Francji art. 1 ustawy środowiskowej Grenelle z dnia 3 sierpnia 2009 r. (rozwiązanie zalecane także w ramach białej książki Delorsa);
- spadek transportu związany z głębokim przekształceniem modelu gospodarczego i społecznego, m. in. poprzez nadanie pierwszeństwa zasięgowi lokalnemu i przywracaniu produkcji do oryginalnego miejsca;
- ostateczny środek, jakim jest przywrócenie zdolności podejmowania decyzji bezpośrednio zainteresowanej ludności, jako fundament rzeczywistej demokracji i autonomii lokalnej wobec narzuconego modelu rozwoju.

PORTUGUESE

Declaração Conjunta de 23 de janeiro de 2010 -

A DECLARAÇÃO DE HENDAYE

Esta declaração foi elaborada por associações de diferentes países (França, Espanha, Itália) que estão lutando contra a construção de Comboios de Alta Velocidade e se reuniram para unir forças e fazer ouvir as suas vozes.

Em todos estes países e regiões se formaram associações e movimentos contra a construção de novas linhas ferroviárias de AV de passageiros e linhas de carga rápidas e de alta capacidade.

A oposição deve ultrapassar o âmbito local e tornar-se europeu, porque encontramos os mesmos problemas.

Nós, cidadãos, associações e movimentos de diferentes países (França, Espanha, Itália) em luta contra os projetos TAV

Todos nós reconhecemos que:

- Estes projectos são uma catástrofe ecológica para as áreas atravessadas, a destruição sócio-econômico e humana das áreas naturais e terras agrícolas, novos corredores de degradação e poluição ambiental, com graves conseqüências negativas para os moradores locais,
- Estes projetos não levam em conta a participação do povo na tomada de decisões; denunciemos a opacidade com que os governos agem em face da contestação social e comunitária e profundo desprezo dos argumentos e propostas dos cidadãos,
- A razão oficial para a construção de novas linhas ferroviárias são sistematicamente com base em hipóteses sobre o tráfego e o retorno socio-económico falsos, bem como uma subestimação dos custos para uma melhor comercialização dos projectos cujo valor real não foi demonstrado. Numerosos estudos têm demonstrado o contrário, a irrelevância destes projectos nos domínios económico e social (relações Essig na Grã-Bretanha, Bermejo no sul do País Basco, Citec no norte do País Basco, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 em Rhône-Alpes, Cadernos do Observatório Técnico da Lyon – Turim, Itália), e os relatórios do Tribunal de Justiça de Contas francês e italiano.
- A prioridade é dada ao TAV que tem um custo enorme, em detrimento do tráfego local e à manutenção e desenvolvimento das redes ferroviárias já existentes, que não são otimizadas nem mantidas para desenvolver o transporte de mercadorias que possam servir as economias dos territórios e transportes públicos acessíveis a todos.
- Nós questionamos a expansão dos transportes aberrante desencadeada pelo capitalismo global, que não permitem um desenvolvimento uniforme local, mas tem incentivado a concentração do tráfego anormal e deslocalização da produção selvagem.

Nos pedimos:

- **a Comissão Europeia e ao Parlamento Europeu**, os líderes da política de transporte em média e longa distância, para abrir uma reflexão sobre o absurdo e não necessita de grandes infra-estruturas (TGV, auto-estradas, ampliações do aeroporto, super-portos ...) e uma revisão completa da estratégia da União Europeia de Transportes (RTE-T Redes Transeuropeias - Transportes).
- **aos Governos da França, Itália e Espanha** a cessação imediata das atividades e projetos TAV e a abertura de um verdadeiro debate público sobre o modelo europeu uniforme de transporte e desenvolvimento social dos territórios que formam a base do aumento descontrolado TAV.

Afirmamos que as soluções podem ser encontradas:

- na modernização, manutenção e otimização das linhas existentes, que são a alternativa mais aceitável do ponto de vista ambiental e têm um custo financeiro muito menor do que a construção de novas linhas, as soluções já propostas no "Livro Branco de Delors",
- na diminuição no transporte relacionada a uma profunda transformação do modelo económico e social, dando prioridade a proximidade e à deslocalização da economia,
- em última análise, na atribuição da tomada de decisões para as populações diretamente envolvidas, base da verdadeira democracia e autonomia local contra um modelo de desenvolvimento imposto.

ROMANIAN

Declarația comună din 23 ianuarie 2010 – CARTA DE LA HENDAYE

Această declarație a fost elaborată de asociații și mișcări din diferite state membre ale Uniunii Europene (Franța, Spania, Italia), care luptă împotriva construirii de noi linii feroviare de mare viteză („Lignes à Grande Vitesse” - LGV) și de noi linii destinate transportului rapid de marfă de mare capacitate și care se adună astăzi pentru a-și uni forțele și pentru a se face auziți mai bine, având în vedere că problematica este aceeași peste tot.

În consecință, opoziția va depăși cadrul local pentru a deveni europeană.

Noi, cetățeni și cetățene, asociații și mișcări din diferite state (Italia, Franța, Spania), în lupta noastră împotriva proiectelor de LGV și de linii destinate transportului rapid de marfă de mare capacitate,

constatăm toți că:

- aceste proiecte constituie pentru teritoriile traversate un dezastru ecologic, socioeconomic și uman: distrugerea zonelor naturale și a terenurilor agricole, noi culoare de stricăciuni și degradare a mediului cu impact negativ important pentru localnici;
- aceste proiecte nu pot fi nicidecum expresia participării populației la luarea deciziilor. Denunțăm opacitatea cu care acționează guvernele și autoritățile față de profunda dezaprobară socială pe care o suscită, precum și disprețul acestora față de argumentele și propunerile cetățenilor;
- construirea acestor noi linii este în mod sistematic justificată oficial prin false ipoteze privind traficul și rentabilitatea socioeconomică, precum și printr-o subestimare a costurilor de realizare pentru a „vinde” mai bine un proiect, a cărei utilitate reală nu este demonstrată; dimpotrivă, numeroase studii au scos în evidență lipsa de relevanță a acestor proiecte în termeni economici și sociali (rapoartele Essig în Marea Britanie, Bermejo în Țara Bascilor de Sud, Citec în Țara Bascilor de Nord, Brossard 1998 și *Ponts et Chaussées* 2003 în regiunea Rhône-Alpes, Caietele Observatorului Tehnic din regiunea Lyon–Torino, Italia - organism italian), precum și rapoartele Curților de Conturi din Franța și Italia;
- prioritatea acordată LGV se aplică, implicând costuri colosale, în detrimentul traficului de proximitate și al priorității de mentținere și dezvoltare a rețelelor feroviare existente, care nu sunt nici întreținute, nici optimizate în vederea dezvoltării unui transport de marfă care să permită buna aprovizionare a teritoriilor și un serviciu public de transport în comun accesibil tuturor;
- construirea LGV se înscrie într-o încercare continuă de a realiza mari infrastructuri (autostrăzi, extinderea aeroporturilor, superporturi etc.) și este contrară noțiunii de dezvoltare durabilă. Contestăm expansiunea irațională a transporturilor, dezlănțuită de capitalismul globalizat, care nu permite o dezvoltare locală uniformă, ci, dimpotrivă, favorizează concentrarea anormală a traficului și a producțiilor, precum și delocalizarea agresivă.

Solicităm toți:

- **Comisiei Europene și Parlamentului European**, în calitatea lor de motor al politicilor privind transporturile pe distanță medie și lungă, pe teritoriul Uniunii Europene, demararea unei analize privind absurditatea și lipsa de necesitate a marilor infrastructuri (LGV, autostrăzi, extinderea aeroporturilor, superporturi etc.) și o revizuire profundă a strategiei UE privind transporturile europene [*TEN-T Trans European Network – Transports* (Rețeaua transeuropeană de transport)];
- **guvernelor Franței, Italiei și Spaniei** sistarea imediată a lucrărilor și a proiectelor de LGV în vederea inițierii unei veritabile dezbateri publice uniforme la

nivel european pe tema modelului de transport, de amenajare a teritoriului și de societate, aflat la baza acestei dezvoltări nelimitate a LGV.

Afirmăm că trebuie căutate soluții în ceea ce privește:

- regenerarea, întreținerea și optimizarea căilor existente, care constituie soluția alternativă cea mai acceptabilă din punct de vedere al mediului și la un cost financiar cu mult inferior celui aferent construirii de noi linii și care corespunde punerii în aplicare în Franța a articolului 1 din Legea *Grenelle Environnement* din 3 august 2009 (soluție preconizată, de asemenea, de „Cartea Albă a lui Delors”);
- diminuarea transporturilor, asociată cu o transformare profundă a modelului economic și social, acordând prioritate în special proximității și relocalizării economiei;
- restituirea, în ultimă instanță, a capacității de decizie populației direct implicate, temeiul unei democrații autentice și al unei autonomii locale în fața unui model de dezvoltare impus.

SLOVAK

Spoločné vyhlásenie z 23. januára 2010 – CHARTA Z HENDAYE

toto vyhlásenie bolo vypracované združeniami a hnutiami rôznych členských štátov Európskej únie (Francúzsko, Španielsko, Taliansko), ktoré bojujú proti výstavbe nových vysokorýchlostných železničných tratí a tratí určených na rýchlú veľkokapacitnú nákladnú prepravu a ktoré sa dnes zišli, aby spojili svoje sily a lepšie zviditeľnili svoj postoj, keďže tieto problémy sú všade rovnaké.

Opozícia proti výstavbe takýchto spojení tak prechádza z miestnej úrovne na európsku úroveň.

My, občania a občianky, združenia a hnutia z rôznych štátov (Taliansko, Francúzsko, Španielsko) v boji proti projektom vysokorýchlostných železničných tratí a tratí určených na rýchlú veľkokapacitnú prepravu tovaru

spoločne konštatujeme, že:

- tieto projekty predstavujú pre územia, cez ktoré prechádzajú, ekologickú, sociálno-hospodársku a humánnu katastrofu: ničenie prírodných oblastí a poľnohospodárskej pôdy, nové koridory emitujúce škodliviny a degradáciu životného prostredia s významným negatívnym vplyvom na obyvateľov dotknutých území,
- do prijímania rozhodnutí o týchto projektoch nikdy nie sú zapojení obyvatelia; kritizujeme netransparentnosť, s akou postupujú vlády a úrady proti silnému

sociálnemu nesúhlasu, ktorý vzbudzujú, a ich pohrdanie argumentmi a návrhmi občanov,

- oficiálne odôvodňovanie výstavby týchto nových tratí sa systematicky zakladá na chybných hypotézach premávky a sociálno-hospodárskej rentabilnosti, ako aj na podceňovaní nákladov na realizáciu s cieľom lepšie „predať“ projekt, ktorého skutočná prospešnosť nebola preukázaná; mnohé štúdie naopak preukázali nenáležitosť týchto projektov z ekonomického a sociálneho hľadiska (správy Essig v Bretónsku, Bermejo v južnom Baskicku, Citec v severnom Baskicku, Brossard 1998 a Ponts et Chaussées 2003 v regióne Rhône-Alpes, štúdie Technického observatória spojenia Lyon – Turín v Taliansku – talianska organizácia), ako aj správy francúzskeho a talianskeho dvora audítorov,
- vysokorýchlostným železničným tratiam sa pri obrovských nákladoch prisudzuje prioritna na úkor lokálnej dopravy a podpory zachovania a rozvoja existujúcich železničných sietí, ktoré sa ani neudržiavajú, ani neoptimalizujú na rozvoj nákladnej prepravy umožňujúcej zavlažiť územia a verejnej služby hromadnej dopravy dostupnej všetkým,
- výstavba vysokorýchlostných železničných tratí zapadá do neustálej snahy budovať veľké infraštruktúry (diaľnice, zväčšovanie letísk, obrovské prístavy atď.) a je v rozpore s koncepciou trvalo udržateľného rozvoja. Neuznávame nezmyselnú expanziu dopravy spôsobenú globalizovaným kapitalizmom, ktorý neumožňuje rovnomerný miestny rozvoj, ale naopak podporuje abnormálnu koncentráciu dopravy a výroby a divoké presídľovanie firiem.

Spoločne vyzývame:

- **Európsku komisiu a Európsky parlament** ako motory politik v oblasti dopravy na stredné a dlhé vzdialenosti na úrovni Európskej únie, aby sa zamysleli nad nezmyselnosťou a nepotrebnosťou veľkých infraštruktúr (vysokorýchlostné železničné trate, zväčšovanie letísk, obrovské prístavy atď.) a dôkladne preskúmali stratégiu EÚ týkajúcu sa európskej dopravy (transeurópska dopravná sieť – TEN-T),
- **vlády Francúzska, Talianska a Španielska**, aby bezodkladne zastavili práce a projekty vysokorýchlostných železničných tratí a začali skutočnú spoločnú verejnú diskusiu na európskej úrovni o modeli dopravy, územných plánov a spoločnosti, ktorý sa skrýva za týmto bezmedzným rozvojom vysokorýchlostných železničných tratí.

Tvrdíme, že riešenia treba hľadať v oblasti:

- obnovy, údržby a optimalizácie existujúcich tratí, čo je najpriateľnejšie alternatívne riešenie z hľadiska životného prostredia a pri omnoho nižších finančných nákladoch ako v prípade výstavby nových spojení, a čo vo

Francúzsku zodpovedá uplatneniu článku 1 zákona Grenelle o životnom prostredí z 3. augusta 2009 (riešenie odporúčané aj v tzv. Delorsovej bielej knihe),

- zniženia dopravy spojeného s hĺbkovou transformáciou hospodárskeho a sociálneho modelu, najmä prostredníctvom prisúdenia priority miestnemu rozvoju a relokizácii ekonomiky,
 - obnovy v krajnom prípade rozhodovacej schopnosti priamo dotknutého obyvateľstva, čo je základom autenticknej demokracie a miestnej samosprávy oproti presadenému modelu rozvoja.
-

SLOVENIAN

Skupna izjava z dne 23. januarja 2010 – hendayska listina

To izjavo so pripravila združenja in gibanja različnih držav članic Evropske unije (Francije, Španije in Italije), ki se borijo proti gradnji novih železniških prog za visoke hitrosti in visokozmogljivostnih prog za tovorni promet. Danes so se zbrala, da bi z združenimi močmi opozorila na problematiko, ki je povsod enaka.

Nasprotovanje bo tako preseгло lokalni okvir in postalo vseevropsko.

Mi, državljanke in državljani, združenja in gibanja iz različnih držav (Italije, Francije in Španije) v boju proti projektom železniških prog za visoke hitrosti in visokozmogljivostnih prog za tovorni promet ugotavljamo naslednje:

- ti projekti predstavljajo za ozemlja, ki jih bodo prečkale železniške proge, ekološko, družbeno-gospodarsko in človeško katastrofo. Uničili bodo naravna območja in kmetijska zemljišča ter ustvarili nove koridorje obremenjenega in degradiranega okolja, kar bo imelo negativne učinke za lokalno prebivalstvo;
- ti projekti ne dopuščajo, da bi prebivalci sodelovali pri odločitvah. Radi bi opozorili na nepregledno delovanje vlad in upravnih služb, s katerim so se odzvale na globoko družbeno nestrinjanje, in na njihovo omalovaževanje argumentov in predlogov državljanov;
- uradna utemeljitev gradnje teh novih železniških prog vedno temelji na napačnih predpostavkah o prometu in družbeno-gospodarski donosnosti kot tudi na podcenjevanju stroškov izvedbe, da bi projekt tako lažje „prodali“, čeprav njegova resnična koristnost ni dokazana. Nasprotno so številne raziskave dokazale, da so ti projekti gospodarsko in družbeno neprimerni (poročila *Essig* v Bretaniji, *Bermejo* v južni Baskiji, *Citec* v severni Baskiji, *Brossard*, 1998, ter *Ponts et*

Chaussées, 2003, v Roni-Alpe, zabeležke italijanske organizacije *Osservatorio Tecnico* o novi železniški progi Torino – Lyon). Njihovo neprimernost so dokazala tudi poročila francoskega in italijanskega računskega sodišča;

- prednost, ki je bila dana projektom železniških prog za visoke hitrosti, povzroča ogromne stroške na škodo prometa na krajše razdalje ter vzdrževanja in razvoja obstoječih železniških omrežij. Te proge niso ne vzdrževane ne optimizirane za razvoj tovornega prometa, ki bi nudil podporo gospodarstvu ozemelj, ali za zagotavljanje vsem dostopnega javnega prevoza;
- gradnja železniških prog za visoke hitrosti je del neprestanih teženj po velikih infrastrukturah (avtocestah, širitvah letališč in velikih pristaniščih) in je v nasprotju z načeli trajnostnega razvoja. Ugovarjamo nesmiselni širitvi prometa kot posledici globalnega kapitalizma, ki ne dovoljuje enotnega lokalnega razvoja, temveč spodbuja nenormalno kopičenje prometa in proizvodnje ter divje preselitve proizvodnje.

Zahtevamo, da:

- **Evropska komisija in Evropski parlament** kot gonilni sili politike prometa na srednje in velike razdalje v Evropski uniji sprožita razmislek o nesmiselnosti in nepotrebnosti velikih infrastruktur (hitrih železnic, avtocest, širitiv letališč, velikih pristanišč itd.) in v samih izhodiščih spremenita strategijo Evropske unije, ki zadeva evropski promet (program vseevropskega prometnega omrežja TEN-T);
- **vlade Francije, Italije in Španije** takoj prenehajo z izgradnjo in projekti železniških prog za visoke hitrosti ter začnejo resnično javno razpravo na evropski ravni o modelih prometa, prostorskega načrtovanja in družbe, na katerih temelji nebrzdani razvoj železniških prog za visoke hitrosti.

Trdimo, da je rešitve mogoče najti v:

- prenovi, vzdrževanju in optimizaciji obstoječih prog. Z okoljevarstvenega stališča je to najsprejemljivejša alternativna rešitev, ki je veliko cenejša od gradnje novih železniških prog ter ustreza izvajanju člena 1 francoskega zakona *Grenelle Environnement*, sprejetega dne 3. avgusta 2009 (to rešitev prav tako priporoča bela knjiga Jacquesa Delorsa);
- zmanjšanju prometa, povezanem z veliko spremembo gospodarskega in družbenega modela, ki v ospredje postavlja bližino in ponovno lokalizacijo gospodarstva;
- vrnitvi pristojnosti odločanja prebivalstvu, ki ga to vprašanje neposredno zadeva, kot skrajni možnosti, in vzpostavitvi pristne demokracije in lokalne avtonomije pri soočanju z zastavljenim razvojnim modelom.

FINNISH

Yhteinen julistus, 23. tammikuuta 2010 – HENDAYEN PERUSKIRJA

Tämän yhteisen julistuksen ovat laatineet Euroopan unionin eri jäsenvaltioissa (Ranskassa, Italiassa ja Espanjassa) toimivat järjestöt ja liikkeet, jotka vastustavat uusien suurten nopeuksien rautateiden ja suuren kapasiteetin nopealle tavaraliikenteelle tarkoitettujen rautateiden rakentamista. Nämä järjestöt ja liikkeet yhdistävät nyt voimansa saadakseen äänensä paremmin kuuluviin, sillä rautatiehankkeiden aiheuttamat ongelmat ovat kaikkialla samat.

Hankkeiden vastustus ylittää nyt siis kansalliset rajat ja saa Euroopan laajuiset mittasuhteet.

Me, kansalaiset sekä eri jäsenvaltioissa (Italiassa, Ranskassa ja Espanjassa) toimivat järjestöt ja liikkeet, jotka vastustamme hankkeita suurten nopeuksien rautateiden ja suuren kapasiteetin nopealle tavaraliikenteelle tarkoitettujen rautateiden rakentamiseksi,

toteamme seuraavaa:

- Nämä rautatiehankkeet aiheuttavat halkomilleen alueille ekologisen, sosio-ekonomisen ja inhimillisen katastrofin. Ne tuhoavat luonnonalueita ja viljelysmaita sekä aiheuttavat häiriötä ja turmelevat ympäristöä aiheuttaen radanvarren asukkaille huomattavia haittoja.
- Asukkaat eivät voi osallistua hankkeita koskevaan päätöksentekoon. Me tuomitsemme avoimuuden periaatteen vastaisen tavan, jolla hallitukset ja viranomaiset toimivat hankkeiden herättämästä jyrkästä yhteiskunnallisesta vastustuksesta huolimatta, sekä hallitusten ja viranomaisten halveksivan suhtautumisen kansalaisten vastalauseisiin ja ehdotuksiin.
- Uusien rautateiden rakentamista perustellaan virallisesti liikennemääriä ja sosio-ekonomista kannattavuutta koskevilla virheellisillä oletuksilla; hankkeita pyritään ajamaan läpi myös vähättelemällä niiden todellisia kustannuksia. Hankkeiden tarpeellisuutta ei ole todistettu. Niiden taloudellinen ja yhteiskunnallinen hyödyttömyys sen sijaan on osoitettu useissa tutkimuksissa (Essig-raportti Bretagnessa, Bermejo eteläisessä Baskimaassa, Citec pohjoisessa Baskimaassa, Brossard 1998 ja Ponts et Chaussées 2003 Rhône-Alpesin alueella, teknisen seurantakeskuksen Lyon–Torino-rataa koskevat raportit Italiassa) sekä Ranskan ja Italian tilintarkastustuomioistuinten kertomuksissa.
- Suurten nopeuksien rautateiden asettaminen etusijalle aiheuttaa valtavia kustannuksia ja vahingoittaa lähiliikennettä sekä olemassa olevan rautatieverkon ylläpitämistä ja kehittämistä. Olemassa olevaa verkkoa ei pidetä yllä eikä

paranneta alueita palvelevan rahtiliikenteen tai kaikkien saatavilla olevien julkisten liikennepalveluiden kehittämiseksi.

- Suurten nopeuksien rautateiden rakentaminen on osa jatkuvaa suurten infrastruktuurien, kuten moottoriteiden, lentokenttien laajennusten ja valtaviin satamien, luomista ja vastoin kestävä kehityksen periaatteita. Me vastustamme globaalin kapitalismin käynnistämää liikenteen järjetöntä paisumista, joka ei mahdollista yhdenmukaista paikallista kehitystä, vaan sen sijaan suosii liikenteen ja tuotannon luonnotonta keskittämistä ja hillitöntä toimintojen siirtämistä.

Me vaadimme

- **Euroopan komissiota ja Euroopan parlamenttia**, jotka ovat Euroopan unionin keskipitkän ja pitkän matkan liikennettä koskevan politiikan eteenpäin vieviä voimia, pohtimaan avoimesti suurten infrastruktuurien, kuten suurten nopeuksien rautateiden, moottoriteiden, lentokenttien laajennusten ja valtaviin satamien, järjenvastaisuutta ja tarpeettomuutta sekä tarkistamaan EU:n eurooppalaista liikennettä koskevan strategian (Euroopan laajuinen liikenneverkko) sen perusteita myöten.
- **Ranskan, Italian ja Espanjan hallituksia** keskeyttämään työt ja hankkeet suurten nopeuksien rautateiden rakentamiseksi välittömästi, jotta suurten nopeuksien rautateiden hillittömän kehittämisen taustalla olevasta liikennettä, aluesuunnittelua ja yhteiskuntaa koskevasta mallista voidaan käydä aitoa, Euroopan laajuista julkista keskustelua.

Olemme vakuuttuneita siitä, että ratkaisuja tulee hakea seuraavista mahdollisuuksista:

- Olemassa olevien rautateiden uudistaminen, ylläpito ja parantaminen on ympäristön kannalta paras vaihtoehto. Lisäksi sen kustannukset jäävät huomattavasti uusien rautateiden rakentamisen kustannuksia vähäisemmiksi. Tämä ratkaisu vastaa Ranskassa 3. elokuuta 2009 hyväksytyin Grenellen ympäristölain 1 pykälän täytäntöönpanoa; tätä ratkaisua suositellaan myös niin kutsutussa Delorsin valkoisessa kirjassa.
- Liikennettä voidaan vähentää uudistamalla taloudellisen ja yhteiskunnallisen mallin perusteita siten, että läheisyydestä ja talouden toimintojen takaisin siirtämisestä tehdään ensisijainen tavoite.
- Viimeisenä vaihtoehtona niille väestön osille, joihin hanke vaikuttaa välittömästi, voidaan palauttaa päätösvalta, joka on aidon demokratian ja paikallisen itsemääräämisoikeuden perusta vastoin ylhäältä käsin määrättyä kehitysmallia.

SVEDISH

Gemensam förklaring av den 23 januari 2010 – Hendaye-stadgan

Den här förklaringen har utarbetats av föreningar och rörelser i olika EU-medlemsstater (Frankrike, Spanien, Italien) som kämpar mot byggandet av nya höghastighetsjärnvägar och särskilda järnvägslinjer med hög kapacitet för snabba godstransporter, och som har samlats här i dag för att förena sina krafter och göra sina röster bättre hörda. Problemen är desamma överallt.

Motståndet har nu alltså växt utöver den lokala ramen och blivit europeiskt.

Vi medborgare, föreningar och rörelser i dessa stater (Italien, Frankrike, Spanien) som kämpar mot höghastighetsjärnvägar och mot särskilda järnvägslinjer med hög kapacitet för snabba godstransporter

konstaterar följande:

- Projekten innebär en ekologisk, socioekonomisk och mänsklig katastrof för de områden som de genomkorsar: förstörelse av naturområden och jordbruksmark, nya bullerkorridorer och försämring av miljön med ogynnsamma effekter för de omkringboende.
- Projekten går inte att utforma så att befolkningen kan bli delaktig i beslutsfattandet. Vi vänder oss mot regeringars och myndigheters brist på öppenhet inför den djupa oenighet som deras åtgärder väcker och mot deras förakt för medborgarnas argument och förslag.
- Den officiella motiveringen för att anlägga de nya järnvägslinjerna bygger på konsekvent felaktiga antaganden om trafiken och den socioekonomiska lönsamheten samt på en underskattning av genomförandekostnaderna, för att man på så sätt bättre ska kunna "sälja in" ett projekt vars verkliga nytta inte har påvisats. Många studier har tvärtom visat att projekten inte är relevanta i ekonomiska och sociala termer (rapporter från Essig i Bretagne, Bermejo i spanska Baskien, Citec i franska Baskien, Brossard 1998 och franska vägverket 2003 i Rhône-Alpes, handlingar från Lyons tekniska observatorium – Turin i Italien - en italiensk organisation), samt rapporterna från den franska och den italienska revisionsrätten.
- Prioriteringen av höghastighetslinjerna sker till enorma kostnader, på bekostnad av närtrafiken och prioriteringen av underhåll och utveckling av de befintliga järnvägsnäten, som nu varken underhålls eller optimeras så att de kan tillhandahålla en godstrafik som täcker områdena och en gemensam kollektivtrafik som är tillgänglig för alla.

- Byggandet av höghastighetslinjerna ingår i en ständig strävan efter att skapa storskaliga infrastrukturer (motorvägar, utbyggnad av flygplatser, superhamnar etc.) och strider mot idén om en hållbar utveckling. Vi avvisar den missriktade utvidgning av transportsystemen som den globaliserade kapitalismen har släppt loss och som inte medger en enhetlig lokal utveckling utan tvärtom gynnar en onormal koncentration av trafik och produktion samt en ohämmad utlokalisering.

Därför kräver vi

- att **Europeiska kommissionen och Europaparlamentet** i deras egenskap av beslutsfattare för medel- och långdistanstrafiken inom EU börjar tänka igenom hur orimliga och onödiga de stora infrastrukturerna (höghastighetsjärnvägar, motorvägar, utvidgning av flygplatser, superhamnar etc.) är, och att de gör en ingående översyn av EU:s strategi när det gäller transporter inom EU (de transeuropeiska transportnäten – TEN-T), och
- att **regeringarna i Frankrike, Italien och Spanien** omedelbart stoppar arbeten och projekt för höghastighetsjärnvägar och startar en verkligt offentlig debatt på EU-nivå om de modeller för transporter, för fysisk planering och för samhället som ligger till grund för den ohämmade utvecklingen av höghastighetsjärnvägar.

Vi fastslår att lösningen är följande åtgärder:

- Befintliga linjer bör rustas upp, underhållas och optimeras, vilket är den mest godtagbara alternativa lösningen ur miljösynpunkt som innebär en avsevärt lägre kostnad än byggandet av nya linjer. Detta innebär att Frankrike genomför artikel 1 i Grenelle-miljölagen av den 3 augusti 2009 (den lösning som också förespråkas i "Delors vitbok").
- Transporterna bör minskas i förening med en djupgående omdaning av det ekonomiska och sociala systemet, med prioritering av framför allt närhet och omlokalisering av ekonomin.
- Beslutsfattandet bör som en sista utväg återföras till den direkt berörda befolkningen så att en äkta demokrati och ett lokalt självstyre inrättas som kan ta upp kampen mot en påtvingad utvecklingsmodell.

ASTURIANU

Declaración común del 23 de xineru del 2010

Esta declaración ellaboráron la asociaciones y movimientos d'abondos Estaos miembros de la Unión Europea (Francia, España, Italia) que lluchen pa que nun se faigan más llinies d'Alta Velocidá y llinies de gran capacidá pal tresporte rápidu de mercancía, y que xuntaron güei les fuerces pa que se-yos oiga más fuerte, porque los problemes que tienen son en tolos sitios los mesmos.

Por eso la oposición va superar el marcu local pa facese europea.

Nós, ciudadanos y ciudadanes, asociaciones y movimientos de varios estaos (Francia, España, Italia), en llucha contra los proyectos del TAV y les llinies de gran capacidá pal tresporte rápidu de mercancía

Confirmamos que:

- estos proyectos son una llacería ecolóxica, socioeconómica y humana pal territoriu pel que pasen: estrocen los espacios naturales y la tierra de llabrar, son una muria de coses males y acaben col mediu ambiente, con unes consecuencias permales pa la xente que vive ellí;
- estos proyectos nun son a que la xente participe a la hora de tomar les decisiones. Denunciamos la falta de claridá cola qu'actúen los gobiernos y les alministraciones con munchu malestar social y despreciu a los argumentos y les propuestas de la xente;
- la xustificación oficial pa facer estes llinies nueves faise recurriendo siempre a hipótesis falses del tráficu y la rentabilidá socioeconómica, igual qu'hai una estimación baxa de lo que cuesta facelo pa “vender” meyor un proyectu que entá nun demostró la utilidá real; al revés, hai estudios abondos qu'amuesen qu'estos proyectos nun son bonos en términos económicos y sociales (informes Essig en Bretaña, Bermejo en Hego Euskal Herria, Citec en Ipar Euskal Herria, Brossard 1998 y Ponts et Chaussées 2003 en Ródano-Alpes, Cuadernos del Observatorio Técticu de la Lyon-Turín n'Italia –organismu italianu-), igual que los informes de los Tribunales de Cuentas francés y italianu;
- la prioridá que tien el TAV faise, con un costu pergrande, en contra del tráficu de cercaníes y de la prioridá a la hora de caltener y desenvolver les redes ferroviaries qu'hai, que nin se caltienen nin s'ameyoren pa desenvolver un tresporte de mercancía que dea un serviciu afayaizu nel territoriu y un serviciu públicu de tresporte colectivuu accesible pa tol mundu;
- el facer el TAV tien que ver con un procesu p'afitar les grandes infraestructures (autopistes, ampliación d'aeropuertos, superpuertos...) y ye contraria a la idea de desenvolvimientu sustentable. Oponémonos a que s'esparda'l modelu dañín de tresporte que trai'l capitalismu global, y que nun dexa qu'haiga un desenvolvimientu local uniforme, al revés, afala la concentración anormal del tráficu, y de la producción, y una deslocalización xabaz.

Desiximos:

- a la Comisión Europea y al Parlatentu Européu, na so calidá de promotores na Unión Europea de la política de tresporte de distancia media y llarga, que se

reflexione de lo fato y nada necesario que son les grandes infraestructuras (TAV, autopistes, amplificaciones d'aeropuertos, superpuertos...) y que s'igue en condiciones una estratexa de la UE pal tresporte européu (TEN-T, Trans Europe Networks – Redes Trenseuropees de Tresporte);

- a los gobiernos frances, italianu y español que s'aparen dafechu les obres y los proyectos del TAV pa qu'haiga un debate públicu de verdá en toa Europa del modelu de tresporte, d'ordenación del territoriu y de sociedá que qu'hai tres d'esi desarrollu allocáu de les llinies del TAV.

Afirmamos qu'hai que buscar soluciones pa:

- Iguar, caltener y ameyorar les llinies qu'hai yá, que ye la solución alternativa meyor dende un puntu de vista medioambiental, y costando mucho menos que facer llinies nuevas, que tienen que ver cola puesta en práctica en Francia del artículo 1 de la llei Grenelle de Medio Ambiente del 3 d'agostu del 2009 (solución declarada tamién pol "Llibru Blancu de Delors");
- que mengüe'l tresporte, amás d'un cambéu fondu del modelu económicu y social, sobremanera priorizando lo cercano y la relocalización de la economía;
- Que se-yos vuelva la capacidá de decidir a la xente afectao directamente, que ye'l pegollu d'una democracia de verdá y una autonomía propia contra un modelu de desenvolvimientu impuestu.

EUSKERA

2010eko urtarrilaren 23ko adierazpen komuna

Honako adierazpen hau Europar Batasuneko hainbat Estatutan (Frantzia, Espainia, Italia) Abiadura Handiko Trenen linea berrien eta ahalmen handi eta azkarreko merkantzia-lineen eraikuntzaren aurka diharduten hainbat elkarte eta mugimenduk elkarlanean landu dugu, gaur bertan gure indarrak batuz gure ahotsa entzunarazteko, aurrean ditugun arazoak berdinak baitira leku horietan guztietan.

Gure aurkakotasuna, beraz, tokiko markotik Europakora pasa dela esan genezake.

Hemen elkartu garenok, hainbat estatutan (Italia, Frantzia, Espainia) AHTren linea berrien eta ahalmen handi eta azkarreko merkantzia-lineen eraikuntzaren aurka gauden herritar, elkarte eta giza mugimenduok

Honakoa adierazten dugu:

- proiektu horiek zeharkatzen dituzten lurraldeetan, ingurumen, sozio-ekonomia eta gizartearen ikuspuntutik hondamendia besterik ez dakarte: natura inguruneen eta nekazal lurren suntsidura, ingurunearen kalte eta narriadura dakartzaten lerroak, herritarrengan eragin kaltegarriak sortuko dituztenak,
- egitasmo horiek ez dute erabakiak hartzerakoan herritarren parte-hartzea kontuan hartzeko gaitasuna. Gobernuak eta administrazioek proiektu horiek herritarrengan sorrarazten duten aurkakotasun sakonaren aurrean darabilten iluntasuna salatzen dugu eta baita herritarron argumentu eta proposamenekiko agertzen duten erdeinua,
- linea berri horien eraikuntzaren zuri-bide ofiziala, trafikoa eta errentagarritasun sozio-ekonomikoari dagokionez, sistematikoki hipotesi faltsuen eta eraikuntza-lanen kostuaren gutxienesten gainean eraiki dute, benetako erabilgarritasuna frogatua ez duen proiektua hobeto "saltzeko" asmoz; azterketa ugari, ordea (Essig txostena Britainian, Bermejoren txostena Hego Euskal Herrian, Citec Ipar Euskal Herrian, Brossard 1998 eta Ponts et Chaussées 2003 Rhône-Alpeak, Lyon-Turin linearen inguruko Behatoki Teknikoaren Pleguak, italiar erakundea), bai eta Frantzia eta Italiako Kontu Auzitegien txostenek ere, argi utzi dute ekonomia eta gizartearen ikuspuntutik proiektu horiek ez dutela inongo funtsik,
- AHTri esleitu dioten lehentasuna gastu izugarriaren gainean egin dute, gertuko mugikortasunaren eta jada badiren trenbideen mantentze-lan eta garapenaren kaltetan, lurraldea bere osotasunean barne hartuko lukeen merkantziatarako sarea eta herritar guztion eskura izango den garraio zerbitzu publikoa izan litekeena babestu eta optimizatu gabe,
- AHTen eraikuntza azpiegitura handiak sortzearen etengabeko bide eroan kokatzen da (autopistak, aireportuak handitzea, super-portuak...) eta garapen iraunkorraren aurka doa. Kapitalismo globalizatuak eragin duen garraio-hedapen beldurgarria salatzen dugu, tokiko garapen orekatua galarazteaz gain, funtsik gabeko trafiko eta ekoizpenen kontzentrazioa eta deslokalizazio basatia sustatzen baititu.

Honakoa exijitzen dugu:

- Europako Batzordeari eta Europako Parlamentuari, Europar Batasunaren mailan distantzia ertain eta luzeko garraio-politiken ardura duten heinean, azpiegitura handien zentzugabekeria eta behar ezaren inguruko gogoeta irekitzea (AHT, autopistak, aireportuen handitzea, super-portuak...) eta Europako garraioen

inguruan (TEN-T Trans Europe Networks – Europa osoko Garraio Sareak) EBk duen estrategiaren berrazterketa sakona bultzatzea,

- Frantzia, Italia eta Espainiako Gobernuari, AHTren lan eta proiektuak berehala bertan behera uztea, Europa mailan benetako eztabaida publiko uniformea abiarazteko AHTren hedatze neurrigabearen oinarrian dagoen garraio-, lurralde- eta gizarte-ereduaren inguruan.

Irtenbideak honako hauetan bilatu behar direla baieztatzen dugu:

- dauden lineak berritu, mantendu eta optimizatzea, ingurumenaren ikuspuntutik onargarriena litzatekeen bidea izateaz gain, bide berriak eraikitzeak baino askoz ere gastu gutxiago eta Frantzia 2009ko abuztuaren 3ko Ingurumenari buruzko Grenelle legearen 1. artikulua betetzea baitakar ("Delors-en Liburu Zuria" delakoak ere goratua),
- garraioa gutxitzea, ekonomia- eta gizarte-ereduaren eraldaketa sakonari lotuta, gertukotasuna eta ekonomiaren birkokapena lehentasun gisa hartuz,
- azken buruan, azpiegitura hauek zuzenean eragiten dieten herritarrei erabaki ahalmena itzultzea, garapen-eredu inposatuaren aurrean benetako demokrazia eta tokiko autonomiaren bermea dena.

CATALA'

Declaració comuna del 23 de gener 2010

Aquesta declaració ha estat elaborada per associacions i moviments de diversos Estats membre de la Unió Europea (França, Espanya, Itàlia) que lluiten contra la construcció de noves línies d'Alta Velocitat i línies de gran capacitat dedicades al transport ràpid de mercaderies, i que s'han unit avui per a unir les seves forces i fer escoltar les seves veus amb més força, ja que els problemes que s'enfronten són els mateixos en tots aquests llocs.

L'oposició superarà per tant el marc local per a fer-se europea.

Nosaltres, ciutadans i ciutadanes, associacions i moviments de diferents estats (França, Espanya, Itàlia), en lluita contra els projectes de TAV i línies de gran capacitat per al transport ràpid de mercaderies

Confirmem que:

- aquests projectes constitueixen un desastre ecològic, socioeconòmic i humà per als territoris que travessen: destrucció d'espais naturals i terres agrícoles, una nova barrera d'efectes nocius i degradació del medi ambient, amb impactes negatius importants per als seus habitants;
- aquests projectes són incapaços de promoure la participació de la població en els processos de decisió. Denunciem l'opacitat amb què actuen els governs i les administracions davant el profund malestar social i el seu menyspreu dels arguments i les propostes dels ciutadans;
- la justificació oficial de la construcció d'aquestes noves línies es construeix recurrent sistemàticament a hipòtesis falses sobre tràfic i la rendibilitat socioeconòmica, així com a una sobreestimació dels costos de realització per a "vendre" millor un projecte, la utilitat real del qual no s'ha demostrat; per contra, nombrosos estudis han provat la no pertinència d'aquests projectes en termes econòmics i socials (Informis Essig a Bretanya, Bermejo en Hego Euskal Herria , Citec en Ipar Euskal Herria, Brossard 1998 i Ponts et Chaussées 2003 en Ródano-Alps, Quaderns de l'Observatori Tècnic de la Lyón-Turin a Itàlia - organisme italià), així com els informes dels Tribunals de Comptes francès i italià;
- la prioritat atorgada al TAV es fa, amb un cost colossal, en detriment del tràfic de rodalia i de la prioritat en el manteniment i el desenvolupament de les xarxes ferroviàries existents, que ni es mantenen ni s'optimitzen per a desenvolupar un transport de mercaderies que presti un servei capil·lar en el territori i un servei públic de transport col·lectiu accessible a tots;
- la construcció del TAV s'emmarca en una persecució perpètua de grans infraestructures (autopistes, ampliació d'aeroports, súper ports...) i és contrària a la noció de desenvolupament sostenible. Ens oposem a l'expansió aberrant dels transports que ha desencadenat el capitalisme global, i que no permet un desenvolupament local uniforme sinó que, abans bé, afavoreix la concentració anormal del tràfic i de la producció, i una deslocalització salvatge.

Exigim:

- a la Comissió Europea i al Parlament Europeu, en la seva qualitat de promotors en la Unió Europea de les polítiques de transports a mitja i llarga distància, que s'obri una reflexió sobre lo absurd i l'innecessari de les grans infraestructures (TAV, autopistes, ampliació dels aeroports, súper ports...) i una revisió a fons de

l'estratègia de la UE en quan als transports europeus (TINGUES-T, Trans Europe Networks - Xarxes Transeuropees de Transports);

- als governs francès, italià i espanyol la detenció immediata de les obres i els projectes de TAV per a escometre un veritable debat públic uniforme a escala europea sobre el model de transport d'ordenació del territori i de societats subjacents a aquest desenvolupament desenfrenat de línies de TAV.

Afirmem que cal buscar solucions en:

- la regeneració, el manteniment i l'optimització de les línies existents, que és la solució alternativa més acceptable des d'un punt de vista mediambiental, i a un cost econòmic molt menor que la construcció de línies noves, i que correspon a la posada en pràctica a França de l'article 1 de la llei Grenelle de Mediambient del 3 d'agost de 2009 (solució declarada també pel "Libro Blanco de Delors");
- el decreixement dels transports, unit amb una transformació profunda del model econòmic i social, sobretot atorgant la prioritat a la proximitat i la relocalització de l'economia
- la restitució en última instància de la capacitat de decisió a les poblacions directament afectades, base d'una autèntica democràcia i autonomia local enfront d'un model de desenvolupament imposat.

OCCITAN

Declaracion comuna dau 23 de genier de 2010

Aquesta declaracion es estat elaborada per deis associacions e moviments de diferents Estats membres de l'Union Europenca (França, Espanha, Itàlia) que luchan còntre la construccion de novèlas linhas ferroviarias LGV (Linhas à Granda Vitessa) e de linhas dedicadas afretament rapide à granda capacitada, e que se recampan encuei per unir sei fòrças e mielhs faire entendre sei votz, lei problematicas estent pertot lei memes.

L'oposicion despassarà adonc lo cadre locau per devenir europenca.

Nosautres, ciutadans e ciutadanas, associacions e moviments de diferents Estats (Itàlia, França, Espanha) en lucha còntre lei projèctes de LGV e de linhas dedicadas afretament rapid à granda capacitat

Constatam totei que :

- aquelei projèctes constitan per lei territòris traversats un chaple ecologic, socio-economic e uman: Destrucion de zònas naturalas e dei tèrras agricòlas, novèus corredors de noisenças e degradacions de l'environment amé fòrça pics negatius per lei ribairencs,
- aquelei projèctes son incapables de se revirar en una participacion de la poblacion dins la presa de decision. Denonciam l'opacitat amé la quala agissan lei govèrns e leis administracions fàcia au profund desacòrdi social que suscitan, e lo mespretz dei arguments e dei proposicions dei ciutadans,
- la justificacion oficiala de la construccion d'aquelei novelas linhas se fach sistematicament sus deis ipotèsis de trafics e de rentabilitats socio-economicas faussas ansin qu'una sota-estimacion dei còsts de realizacion per mielhs « vendre » un projèct que l'utilitat reala es pas demonstrada ; de nombrosas estudis an mis en evidéncia au contrari la non pertinéncia d'aquelei projèctes en tèrme economic e socials (rapòrt Essig en Bretanha, Bermejo au País Basc Sud, Citec au País Basc Nòrd, Brossard 1998 e Pònts e Cauçadas 2003 en Ròse-Aups, quasèrns de l'observatòri tecnic de la Lion – Turin en Itàlia – organisma italian, ansin que lei rapòrts de la cort dei corts dei còmptes francesa e itàliana,
- la prioritat autrejada ai LGV se fach, amé un còst colossau, au dam dau trafic de proximitat e de la prioritat au mantèn e au desvolopament deis malhums ferroviarias existents, que son pas entrenuts, e pas optimisats per desvolopar un transpòrt de afretament permettent d'aigar lei territòris e un servici public de transpòrt en comun acessidi en totei,
- la construccion dei LGV s'inscrich dins una recèrca perpetuala de creacion de grandas enfracostonas (subrestradas, agrandiment deis aeropòrts, super-pòrts...) e es contrari à la nocion de desvolopament duradís. Constatam l'espandida grandissenta dei transpòrts isalaires per lo capitalisme globalejat que larguejat pas un desvolopament locau uniforme, mai au contrari favorisa la concentracion anormau dei trafecs e dei produccions e de la delocalisacion sauvatge.

Nosautres demandam :

- à la Comission Europenca e au Parlament Europenc en tant que motors dei politics dei transpòrts à mejana e longa disténcia au nivèu de l'Union Europenca, la dubertura d'una pensadissa sus l'assurdeta e la non-necessitat dei grandas enfracostonas (LGV, subrestradas, agrandiment deis aeropòrts, super-pòrts...) e una revision profunda d'estrategia de l'UE relativa ai transpòrts europencs (TEN-T Trans Europe Networks- Transpòrts).
- Ai Govèrns de la França, de l'Itàlia e de l'Espanha l'arrèt immediat dei trabalhs e projèctes de LGV per entamenar vertadierament un debat public unifòrme à nivèu

europenc sus lo modèle de transpòrt, l'amenatjament dau territòri e de societat sosjacent à aqueu desvolopament desfrenats dei LGV.

Afirmam que dei solucions son à recercar dins :

- la regendrament, l'entreten e l'optimament dei votz existentas, qu'es la solucion alternativa la mai acetable d'un ponch de vista environala, e à un còst financièr ben mens que la construccion de novelas linhas, e que correspónd à la misa en òbra en França de l'article 1 de la lèi Grenelle Environament dau 3 d'aost de 2009 (solucion preconisada tanben per « lo libre blanca de Delors »).
 - la descreissença dei transpòrts, liadas à una transformacion profunda dau modèle economic e social, en fasant especialament de la proximitat e relocalisacion de l'economica una prioritat,
 - la resitucion en darrier recors de la capacitat de decision ai poblacion dirèctament pertocadas, fondament d'una autentica democracia e autonomia locala fàcia à un modèle de desvolopament impausat.
-