BESTELAKO XEDAPENAK

MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA

4286

EBAZPENA, 2025eko irailaren 22koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, zeinaren bidez behin betiko onartzen baita «Vitoria-Gasteizko tranbia Zabalganara luzatzeari buruzko informazio-azterlana eguneratzea».

Vitoria-Gasteizko tranbia, orain dela 12 urte baino gehiago jarri zen martxan, hiriko garraio publikoaren bizkarrezur bihurtuz, herritarrei erdigunera eroso eta kalitatezko zerbitzua erabiliz iristea bermatu baitzuen. Era berean, lur gaineko hiri-garraioko sistemarik jasangarriena bihurtu da gaur egun, gainerako sistemekin alderatuta, nabarmen txikiagoa baitira energia-kostuak, istripu-kostuak eta zeharkako kostuak.

Vitoria-Gasteizek bi sistema nagusi eta integratutan egituratzen du bere hiri-garraioko sarea:

– Tranbia-sarea, sistema artikulatzailea eta edukiera handikoa.

– Autobus sarea 2009an tranbia martxan jarri ondoren birkonfiguratu eta egokitu zen, eta 2022an eguneratu, Bus Elektriko Inteligentea (BEI) ezarri zenean.

Gaur egun Vitoria-Gasteizen ustiatzen ari den tranbia-sareak hiru adar ditu, eta laugarrena eraikitzen ari dira:

– Erdialdeko adarra.

– Lakua adarra (Ibaiondo).

– Abetxukoko adarra.

– Unibertsitateko adarra.

– Salburuko adarra.

Goian aipatutako adar horien gainean, bi tranbia-linea ibiliko dira: Ibaiondo-Salburua linea eta Abetxuko-Unibertsitatea linea.

Hirian mugikortasun jasangarria ezartzeko bidean aurrera egiteko, 2016ko ekainaren 1ean lankidetza-hitzarmena sinatu zuten EAEko Administrazio Orokorrak, Arabako Foru Aldundiak eta Vitoria-Gasteizko Udalak, garraio publikoaren eskaintza egokitzeko proiektuak idazteko, garraio publiko kolektiboko eta «azken miliako» garraiobideen sistema multimodal, integratu eta erabat elektrifikatua sortuta.

Gainera, Vitoria-Gasteizko Udalaren Mugikortasun Jasangarriko Planak garraio publikoko gaitasun handiko sare bat sortzea planteatzen du (tranbia-korridorea), ekialdetik mendebaldera udalerria zeharkatu eta lotuko duena, Zabalgana eta Salburua auzoak lotuz, eta BEIaren eta egungo tranbia-sarearen osagarri gisa. Bere azken luzapena 2023ko otsailean martxan jarri zen Salburuko adarra izan zen, eta, aurretik, 2020ko otsailean, Unibertsitatearen adarra jarri zen abian.

Hasiera batean, Udalak erabaki zuen Zabalganako tranbiaren luzapenaren ibilbiderako aukerarik onena zela gaur egun ADIFen linea lur gainetik igarotzen den espazioa neurri handi batean aprobetxatzea –kontuar hartuta etorkizunean lurperatuko egingo dela–, ibilbide berria Green Capital, Florida eta Angulemako truke-triangeluan ustiatzen ari den linearekin lotuz.

Horregatik, informazio-azterlan bat idatzi zen, eta Ingurumen Inpaktuaren Adierazpena egiteko eskaera abiatu; alabaina, azkenean, eskaera horri uko egin zitzaion, Garraio Azpiegituren zuzendariak 2021eko martxoaren 22an egindako jakinarazpenaren bidez. Izan ere, 39/2015 Legearen 93. artikuluaren babesean, trazatuan funtsezko aldaketa bat egin zela jakinarazi zuen, eta, beraz, informazio-azterlan berri bat idatzi behar zela, AVEren Vitoria-Gasteizko sarrerako lurperatzearen tranbia-ibilbide independente bat definitzeko, Udalaren iritziz ezin baitzen onartu tranbia Zabalganara heltzea ADIFek aurreikusitako epeen menpe geratzea.

Beraz, 2022an «Vitoria-Gasteiztik Zabalganara doan tranbia luzatzeko informazio-azterlana. Erdialdea lotzeko tartea» idatzi zen, eta 2022ko urriaren 18ko Ebazpenaren bidez (2022ko azaroaren 11n argitaratu zen, ostirala, EHAAn), Garraio Azpiegituren zuzendariak jendaurrean jarri zuen. Informazio-azterlanaren helburua zen Zabalganako tranbiaren luzapen erdialdearekin lotzeko jarduketa definitzea, Vitoria-Gasteizerako trenbide-sarbide berriaren lurperatzearen menpe egon gabe. Baita ere kotxetegiak ezartzeko kokapen egokiena ere aztertu zen, egungo sarea eta aurreikusitako tranbia-handitzeak oinarri hartuta.

Informazio publikoaren fasean, hainbat informazio-saio egin ziren tranbiaren ibilbideak eragina daukan auzoetako bizilagunei zuzenduta, eta horietan parte hartu zuten Eusko Jaurlaritzako, Euskal Trenbide Sareko eta Vitoria-Gasteizko Udaleko ordezkariek.

Bizilagunek planteatutako alegazioak eta Udalak berak aurkeztutako alegazioa aztertu ondoren, eta Udaleko ordezkariekin hainbat bilera egin eta gero, Eusko Jaurlaritzak aipatutako Informazio Azterlanean zehaztutako ibilbidearen aldaketa partzialki onartzea erabaki zuen, baita kotxetegien kokapena aldatzea ere.

Aipatutako informazio-azterlanean egin beharreko aldaketak kontuan hartuta, Garraio Azpiegituren Zuzendaritzak hura berrikusi eta eguneratu behar zela erabaki zuen. Horregatik guztiagatik, 2023an CAF TE enpresari esleitu zitzaion, lehiaketa bidez, «Vitoria-Gasteiztik Zabalganara tranbia luzatzeko informazio-azterlana eguneratzea» idazteko lana.

Tranbiaren hedapen berriaren lehentasunezko helburuak garraio publikoaren sarea hobetzea eta edukiera handiko garraiobide publikoak elkarrekin lotzea dira, hala nola tranbia-lineak eta BEI autobus elektriko berriak. Zehazki, azterlan honen bidez, Zabalgana auzoaren garraio publiko bidezko lotura hobetu nahi da, auzo horrek azken urteotan izan duen okupazio-hazkundea dela eta. Izan ere, mugimendu-fluxu handia dago hiriaren kanpoaldetik erdigunerantz, bertan biltzen baitira merkataritza, negozio-guneak edota aisia-jarduera garrantzitsuenak. Hori lortu ahal izateko, Vitoria-Gasteizko tranbia Zabalgana auzorantz zabaltzeko aukera planteatzen ari da, abian jartzeko alternatiba hoberenak eta egin beharreko obrak zein diren zehaztuz.

Informazio azterlanaren xedea Zabalganako tranbia luzapena erdialdearekin lotzeko jarduketaren definizioa eguneratzea da, Vitoria-Gasteizerako trenbide sarbide berriaren lurperatzeak ezarpen hori ez baldintzatzeko moduan, eta 2022ko azaroaren 11n EHAAn argitaratutako informazio publikoko aldiaren ondoren jasotako alegazioak kontuan hartuta.

Bestalde, informazio-azterlan honek Betoñuko kotxetegirako dauden aukerak aztertzen ditu; izan ere, kokaleku egoki gisa aukeratu da, alternatiben azterketari nekazaritza-lurra zaintzeko eta bereziki hiriaren ertzetan desiragarria den nekazaritza-parkea sustatzeko udal-helburua gehitu ondoren. Lanen irismenaren parte da kotxetegi berriekin lotzeko ibilbidea definitzea ere.

Hauek dira proiektua gauzatuz lortu beharreko helburu nagusiak:

– Zabalgana auzoaren eta Vitoria-Gasteizko erdialdearen arteko lotura hobetzea.

– Gainerako tranbia-lineen eta BEIren linea osagarria bermatzea.

– Interkonexioaren eragin-eremu berri bat sortzea eta integratzea, hezkuntza-zentroak, ikastetxe ludiko-sozialak eta ekipamendu bereziak lotuz.

– Konponbide malgua diseinatzea etorkizuneko hedapenei begira.

– Kotxetegien beharren eta ekipamenduaren definizioa eta analisi funtzionala.

Tranbia-sistema zabaltzeak Zabalgana auzoa hiriaren erdialdearekin lotuko du, baita Lovaina plazan dagoen geltokian gainerako tranbia-lineekin ere. Tranbia linea berria Zabalgana hiribidera iristen denean, trazadura bi adarretan banatzen da, tranbia-sistemak auzoko ahalik eta herritar gehienei zerbitzua eman ahal izateko.

Zabalganako tranbia erdigunearekin lotzeko trazadura bi adarren bidez egiten da, Aldaia eta Mariturri, eta Lovainaraino tarte bat partekatzen dute. Guztira 11 geltoki ditu, eta geltokien arteko batez besteko distantzia 560 metro ingurukoa da. Lineen ustiapenari dagokionez, 15 minutuko maiztasuna izango dute adarretan eta 7,5 minutukoa tarte partekatuan.

Proposatutako ibilbidea Lovainako geltokian hasiko da, eta Zabalganako lineako bidaiariek Gasteizko tranbia-sistemako gainerako lineekin konektatu ahal izango dute, eta alderantziz. Ibilbideak Lovainako biribilgunea zeharkatzen du, eta hegoaldeko espaloitik Adriano VI.arekin bat egiten du. Adriano VI.ean geltoki bat jarriko da San Martin HLHIri dagokion etxadian, Abendaño kaletik gertu. Ondoren, ibilbideak Adriano VI.etik jarraituko du Bustinzuri kaleraino, eta han beste geltoki bat egongo da, San Martin anbulatoriotik eta udal-bulego teknikoetatik gertu. Gero, Dublang Margolaria kalera biratzen du, Maskorren espaloitik.

Hortik aurrera, tranbiak Berriotxoako San Valentineraino jarraituko du. Han, geraleku bat dago, eta, ondoren, Mediterraneo etorbiderantz desbideratuko da, Ozeano Barerantz biratzeko. Ozeano Baretik aurrera, tranbiak Zabalgana etorbiderantz biratzen du, eta han Borinbizkarreko geltokia dago, eta, jarraian, Nazio Batuen hiribidea, non linea bi adarretan banatzen den.

Alde batetik, Mariturriko adarrak zuzen jarraitzen du hegoalderantz Zabalgana hiribideko erdibitzailetik, Zabalgana geltokia dagoen lekutik. Ondoren, trazadurak ekialderantz biratzen du Giza Eskubideen hiribiderantz, eta han beste geltoki bat dago. Trazadurak hegoalderantz biratzen du Iruña Veleia hiribidean. Bira igaro eta berehala Iruña Veleiako geltokia dago, ondoren, trazadurak Sofia Erreginaren hiribidearekiko bidegurutzeraino jarraitzeko. Azkenik, trazadurak Iruña Veleiatik ekialderantz egiten du Sofia Erreginaren hiribidean, eta han dago adarraren azken geltokia, Mariturri.

Beste aldetik, Aldaiako adarrak mendebalderantz biratzen du Nazio Batuen hiribidetik, Zabalgana hiribidea eta Nazio Batuen hiribidea elkartzen dituen biribilgunetik. Zabalgana HLHIren aurrean geltoki bat dauka, eta beste bat kalearen amaieran, Aldaian.

Kotxetegietara sartzeko adarra Salburuko geltokitik konektatzen da. Han, ibilbideak Martxoaren 8ko etorbidetik jarraituko du, Londres hiribidearekiko bidegurutzeraino. Bertan, ibilbide zuzenean jarraituko du, eta, ondoren, tranbiak Helsinki kaletik Deba Arroraino egingo du bira, izen bereko geltokia dagoen tokiraino. Ondoren, Hezeguneen pasealekuko biribilgunetik Betoñuko lursailera iristen da.

Azpiegitura berriaren elikadura elektrikoa bi azpiestazio berri eraikiz bermatuko da, biak lurperatuta. Lehenengoa San Martin parkeko hormigoizko plataforman kokatu da, gaur egun saskibaloiko

saski batzuek okupatzen dutena. Bigarrena Giza Eskubideen kalearen eta Sofia Erregina etorbidearen arteko bidegurutzean egingo den biribilgunearen azpian kokatuko da.

Guztira, hamaika (11) geltoki proposatzen dira, geltokien artean 556 metro inguruko batez besteko distantziarekin. Kotxetegietara sartzeko adarrak ere geltoki bat (1) izango du.

Lineen ustiapena egungo gainerako tranbia-sistematik aparte planteatzen da, Lovaina-Aldaia eta Lovaina-Mariturri lineen bidez.

Kotxetegiak Betoñun daudenez, linearen egungo ustiapena aldatu behar da, linearen buruetan kotxetegiak izateko; beraz, gaur egun ustiatzen diren zerbitzuak honako hauekin aldatuko dira:

– Ibaiondo-Unibertsitatea.

– Abetxuko-Salburua.

Vitoria-Gasteizko tranbia-sistema Zabalgana eta Betoñurako luzapenekin zabaltzeak zerbitzua ustiatzeko behar diren unitateen kopurua handitzea dakar. 15 minutuko maiztasunerako 12 unitate gehiago beharko dira.

Tailerrari dagokionez, Ibaiondon dago, eta behin tranbiaren zabalkuntza guztiak martxan ipini ondoren behar zen flota baino ibilgailu kopuru gehiagorako dimentsionatu zen; beraz, kotxetegi berrietan tailer bat jartzea ez da behar-beharrezkoa.

Ibaiondoko egungo instalazioek (kotxetegia eta tailerra) ez dute behar adinako ahalmena Zabalganako tranbia-sistemaren zabalkuntzak eskatzen duen trenbide kopurua jasotzeko kotxetegi-lanetarako (tranbiak gauez biltegiratzea) eta tailer-lanetarako (tranbiak mantentzea). Horrela, Ibaiondoko instalazioetan, tranbia-sare osoaren tailer-lanak pilatuko dira (gaur egun kotxetegi gisa duen edukiera murriztuz). Toki berri bat bilatu da Vitoria-Gasteizko ekialdean, Ibaiondoko kotxetegien osagarria izango diren kotxetegi berrietarako. Horrela, proiektua malgutasunez egokitu ahal izango da tranbiaren zabaltzearen denbora- eta ustiapen-faseetara.

Kotxetegiak Vitoria-Gasteizko ipar-ekialdean daude, Betoñuko futbol-zelaien ondoan, Salburuko hezegunetik gertu dagoen lursail batean.

Lanaren gauzatzea banatzen den lau tarteetarako, epe hauek aurreikusten dira:

– 1. tartea: hogeita hamasei (36) hilabeteko epea aurreikusten da.

– 2. tartea: hemezortzi (18) hilabeteko epea aurreikusten da.

– 3. tartea: hemezortzi (18) hilabeteko epea aurreikusten da.

– Konexio adarra eta kotxetegiak: hogeita lau (24) hilabeteko epea aurreikusten da.

Tranbia eraikitzeko kalkulu ekonomikoa honako hau da:

– Gauzatze materialaren aurrekontua: 86.250.177,72 euro (laurogeita sei milioi berrehun eta berrogeita hamar mila ehun eta hirurogeita hamazazpi euro eta hirurogeita hamabi zentimo).

– Lizitaziorako oinarrizko aurrekontua: 124.191.630,89 euro (ehun eta hogeita lau milioi ehun eta laurogeita hamaika mila seiehun eta hogeita hamar euro eta laurogeita bederatzi zentimo).

– Administrazioaren Ezagutza Aurrekontua BEZik gabe 157.058.599,48 eurokoa da (ehun eta berrogeita hamazazpi milioi berrogeita hamazortzi mila bostehun eta laurogeita hemeretzi euro eta

berrogeita zortzi zentimo), eta desjabetzeak, material gurpilduna eta BEZik gabeko tikek-makinak lizitazioaren oinarrizko aurrekontuan hartzen ditu barne.

Trenbide Sektorearen Erregelamenduaren 10.5 artikuluak ezartzen duenez, behin betiko onartu aurretik, informazio-azterlana jendaurrean jarri beharko da hogeita hamar egun balioduneko epean, trazaduraren ikuskera orokorrari buruzko alegazioak egin ahal izateko, interes orokorrari eragiten dion neurrian.

Aipatutako informazio-azterlana jendaurrean jarri zen, informazio publikorako, Trenbide Sektorearen irailaren 29ko 38/2015 Legearen 5.5 artikuluan eta Trenbide Sektorearen Erregelamendua onartzen duen abenduaren 30eko 2387/2004 Errege Dekretuaren 10.5 artikuluan aurreikusitako moduan. Horretarako, Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2024ko abenduaren 5eko Ebazpenaren bidez onartu zen, eta Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian eta dagokion prentsa iragarkietan argitaratu zen 2024ko abenduaren 20ko 247. zk.an. Horrez gain, Gasteizko Udalaren egoitzetan ere egon zen ikusgai hogeita hamar egun balioduneko epean.

Ezarritako jendaurreko informazio-aldia 2025eko otsailaren 5ean amaitu zen, eta 2025eko abuztuaren 26an Gasteizko tranbia Zabalganara luzatzeari buruzko Informazio-azterlanaren eguneratzea txostena egiten duen Ingurumenaren Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren zuzendariaren Ebazpena sinatu zen.

Organo honek eskumena dauka trenbide-sareko azterlanak edota proiektuak idatzi eta onartzeko, hala xedatzen baitu 382/2024 Dekretuak, azaroaren 19koa, Mugikortasun Jasangarriaren Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duenak, 11.2.b) artikuluan.

Beraz, aipatutako xedapenak, horiekin bat datozenak eta aplikatu beharreko gainerakoak ikusirik, honako hau

EBAZTEN DUT:

Informazio publiko eta entzunaldiko espedientea onartzea eta behin betiko onarpena ematea «Vitoria-Gasteizko tranbia Zabalganara luzatzeari buruzko informazio-azterlana eguneratzea» izeneko dokumentuari.

Ebazpen honek ez dio amaiera ematen administrazio-bideari, eta, beraren aurka, gora jotzeko errekurtsoa aurkez diezaiokete interesdunek Azpiegitura eta Garraioko sailburuordeari, hilabeteko epean, ebazpena jakinarazi edo argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera; idazkia organo honi edo Azpiegitura eta Garraioko sailburuordeari bidali beharko zaio.

Administrazio publikoek administrazioarekiko auzi-errekurtsoa jar dezakete Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzietako Salan, bi (2) hileko epean; hargatik eragotzi gabe aurretik errekerimendua egin ahal izatea Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa arautzen duen uztailaren 13ko 29/1998 Legearen 44. artikuluan zehaztutako moduan eta epean.

Vitoria-Gasteiz, 2025eko irailaren 22a.

Garraio Azpiegituren zuzendaria,
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.