

III - OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Resolución de 5 de diciembre de 2024, de la directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública la «actualización del estudio informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana» y su estudio de impacto ambiental

El tranvía de Vitoria-Gasteiz se ha convertido, tras su implantación hace más de 12 años, en la columna vertebral del transporte público en la ciudad, garantizando el acceso al centro de la población en condiciones de confort y calidad de servicio. Se ha convertido así mismo, en el sistema de transporte urbano en superficie más sostenible en la actualidad, con unos costos energéticos, de accidentabilidad e indirectos, netamente inferiores al resto de los sistemas existentes.

Vitoria-Gasteiz articula su red de transporte urbano en dos sistemas principales e integrados:

- La red tranviaria como sistema articulador y de capacidad alta.
- La red de autobuses que fue reconfigurada y adaptada tras la puesta en marcha del tranvía en 2009 y actualizada con la implantación de Bus Eléctrico Inteligente (BEI) en 2022.

La red tranviaria actualmente en explotación en la ciudad de Vitoria-Gasteiz consta de tres ramales existentes y un cuarto en construcción:

- Ramal centro.
- Ramal Lakua (Ibaiondo).
- Ramal Abetxuko.
- Ramal Universidad.
- Ramal Salburua.

Sobre estos ramales mencionados arriba, van a operar dos líneas de tranvía: la línea Ibaiondo-Salburua y la línea Abetxuko-Universidad.

Para avanzar en la implantación de la movilidad sostenible en la ciudad, el 1 de junio de 2016 se firmó el Convenio de colaboración entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento del Vitoria-Gasteiz para la redacción de proyectos que adecúen la oferta de transporte público mediante la generación de un sistema multimodal, integrado e íntegramente electrificado de medios de transporte público colectivo y de «última milla».

Además, el Plan de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz plantea la inclusión de una red de alta capacidad de transporte público (corredor tranviario) que atraviese y enlace el municipio de este a oeste conectando los barrios de Zabalgana y Salburua y complementando al Bus Eléctrico Inteligente (BEI) y a la red actual tranviaria, cuya última extensión ha sido la puesta en marcha del ramal a Salburua en febrero de 2023, tras la puesta en marcha del ramal Universidad en febrero de 2020.

Inicialmente el ayuntamiento consideró la mejor opción para el trazado de la ampliación del tranvía a Zabalgana el aprovechamiento en gran medida del espacio por donde actualmente discurre la línea del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en superficie, teniendo en cuenta su futuro soterramiento, mediante la conexión de la nueva traza con la línea en explotación en el triángulo de intercambio de Green Capital, Florida y Angulema.

Por ello, se redactó un estudio informativo y se inició la solicitud para la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), aunque finalmente dicha solicitud fue desistida mediante comunicación de la directora de Infraestructuras del Transporte de fecha 22 de marzo de 2021, quien al amparo del artículo 93 de la Ley 39/2015 comunicaba que se había producido una variación sustancial del trazado, por lo que era preciso redactar un nuevo estudio informativo que definiese un trazado tranviario independiente del soterramiento de la Alta Velocidad Española (AVE) en su entrada a Vitoria-Gasteiz, ya que el ayuntamiento estimaba inasumible condicionar la llegada a Zabalgana del tranvía a los plazos previstos por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

En consecuencia, en 2022 se redactó el «Estudio informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria – Gasteiz a Zabalgana. Tramo Conexión Centro», que por Resolución de 18 de octubre de 2022 publicada el viernes 11 de noviembre de 2022 en el Boletín Oficial del País Vasco, de la directora de Infraestructuras del Transporte fue sometido a información pública. El objeto del estudio informativo era la definición de la actuación correspondiente a la conexión con la zona centro de la ampliación del tranvía de Zabalgana, tal que esta implantación no se encontrase condicionada por el soterramiento del nuevo acceso ferroviario a Vitoria-Gasteiz y analizaba también la ubicación más idónea para la implantación de las cocheras, en base a la red actual y a las ampliaciones tranviarias previstas.

Durante la fase de información pública, se llevaron a cabo diferentes sesiones informativas dirigidas a los vecinos y vecinas de los barrios afectados por el trazado del tranvía en las que participaron representantes del Gobierno Vasco, Euskal Trenbide Sarea y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Estudiadas las alegaciones planteadas por los vecinos y vecinas, así como la alegación presentada por el propio ayuntamiento, y tras varias reuniones con representantes del ayuntamiento, el Gobierno Vasco optó por aceptar parcialmente la modificación del trazado definido en el estudio informativo citado, así como el cambio de ubicación de las cocheras.

Teniendo en cuenta las modificaciones a realizar sobre el estudio informativo citado, la Dirección de Infraestructuras del Transporte consideró que debía procederse a la revisión y actualización del mismo. Por todo ello, en 2023 se adjudicó a la empresa CAFTE mediante concurso la redacción de la «Actualización del estudio informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana».

La nueva extensión del tranvía tiene como objetivos prioritarios mejorar la red de transporte público, así como conectar entre sí diferentes modos de transporte público de gran capacidad, como son las líneas de tranvía y el Bus Eléctrico Inteligente (BEI). Concretamente, mediante el presente estudio se pretende mejorar la conexión del barrio Zabalgana como consecuencia del incremento de ocupación que este barrio ha desarrollado en los últimos años, existiendo un flujo de movimientos importante desde el extrarradio de la ciudad hacia el centro de la misma, donde se concentran el núcleo comercial y de negocios. Para ello, se plantea la posibilidad de extender tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta Zabalgana, determinando las alternativas óptimas y las obras requeridas para su puesta en marcha.

El objeto del estudio informativo es la actualización de la definición de la actuación correspondiente a la conexión con la zona centro de la ampliación del tranvía de Zabalgana, tal que esta implantación no se encuentre condicionada por el soterramiento del nuevo acceso ferroviario a Vitoria-Gasteiz y considerando las alegaciones recibidas tras el periodo de información pública publicada en el Boletín Oficial del País Vasco el 11 de noviembre de 2022.

Por otro lado, este estudio informativo analiza las distintas opciones para la cochera en Betoño, ya que ha sido escogida como ubicación ideal tras añadir al estudio de alternativas el objetivo municipal de preservar el suelo agrícola y de potenciar un parque agrario deseable especialmente en los bordes de la ciudad. Formando parte del alcance de los trabajos también la definición del trazado de conexión con las nuevas cocheras.

Los principales objetivos a conseguir mediante la ejecución del proyecto son:

- Mejorar la conexión del barrio de Zabalgana con el centro de Vitoria-Gasteiz.
- Garantizar una línea complementaria al resto de líneas de tranvía y al Bus Eléctrico Inteligente (BEI).
- Crear e integrar una nueva área de influencia de interconexión, vinculando entre si centros de carácter educativo, lúdico-social y equipamientos singulares.
- Diseñar una solución flexible de cara a futuras extensiones.
- Definición y análisis funcional de las necesidades y equipamiento de cocheras.

La ampliación tranviaria conectará el barrio de Zabalgana con el centro de la ciudad, así como con el resto de las líneas tranviarias de la ciudad en la plaza de Lovaina. Al llegar el tranvía a Zabalgana, el trazado se bifurca en dos ramales con el objetivo de que el sistema tranviario cubra a la totalidad de la población del barrio.

El trazado en la conexión tranviaria de Zabalgana con el centro se realiza mediante dos ramales, Aldaia y Mariturri, y un tramo común hasta Lovaina. Cuenta con un total de 11 paradas con una distancia media entre paradas de 560 metros aproximadamente. En cuanto a la explotación de las líneas, tendrán una frecuencia hasta de 15 minutos en los ramales y de 7,5 minutos en el tramo común.

El trazado propuesto empieza en la parada de Lovaina, donde los viajeros de la línea de Zabalgana podrán conectar con el resto de líneas del sistema tranviario de Vitoria-Gasteiz y viceversa. El trazado atraviesa la rotonda de Lovaina para incorporarse a Adriano VI por la acera sur. En Adriano VI se dispondrá una parada en la manzana que corresponde al Colegio de Educación Infantil y Primaria San Martín, próxima a la calle Avendaño. Posteriormente, el recorrido sigue por Adriano VI hasta la calle Bustinzuri donde se encuentra otra parada próxima al ambulatorio de San Martín y a las oficinas técnicas municipales. Después la traza gira hacia Pintor Doublang por la acera de las Conchas.

A partir de este punto, el tranvía continúa hasta San Valentín de Berriotxo, donde se ubica una parada y luego se desvía hacia avenida el Mediterráneo para volver a girar hacia la calle Océano Pacífico. A partir de Océano Pacífico, el tranvía gira hacia avenida Zabalgana donde se encuentra la parada de Borinbizkarra y seguidamente se encuentra con la avenida de las Naciones Unidas, donde la línea se bifurca en dos ramales.

Por una parte, el ramal de Mariturri continúa recto hacia el sur por la mediana de la avenida de Zabalgana, donde se encuentra la parada de Zabalgana. Posteriormente el trazado gira hacia al este hacia la avenida de los Derechos Humanos, donde dispone de una parada, y el trazado continúa hasta el giro hacia el sur en la avenida Iruña Veleia. Nada más pasar el giro se encuentra la parada de Iruña Veleia y posteriormente el trazado continúa hasta el cruce con la avenida Reina Sofía. Finalmente, el trazado gira desde Iruña Veleia hacia el este en la avenida Reina Sofía, donde se encuentra la última parada del ramal, Mariturri.

Por otra parte, el ramal de Aldaia gira hacia el oeste por la avenida de las Naciones Unidas desde la rotonda de avenida de Zabalgana con la avenida de las Naciones Unidas. Cuenta con una parada en frente del Colegio de Educación Infantil y Primaria Zabalgana, y con otra al final de la calle, Aldaia.

El ramal de acceso a cocheras se conecta a partir de la parada de Salburua, donde el trazado continúa por la avenida 8 de Marzo, hasta el cruce con la avenida Londres, donde sigue el recorrido en tramo recto y posteriormente, el tranvía gira por la calle Helsinki hasta Cuenca del Deba donde se sitúa la parada del mismo nombre. Luego, se accede a la parcela de Betoño por la rotonda del Paseo de los Humedales.

La alimentación eléctrica de la nueva infraestructura se garantiza mediante la construcción de dos nuevas subestaciones, ambas soterradas. La primera se ha ubicado en la plataforma hormigonada del parque de San Martín ocupada por unas canastas de baloncesto actualmente. La segunda se ubicará bajo la rotonda que se forma en el cruce de la calle Derechos Humanos con avenida Reina Sofía.

En total se proponen once (11) paradas con una distancia media entre paradas de aproximadamente 556 metros. El ramal de acceso a cocheras dispondrá de una (1) parada también.

La explotación de las líneas se plantea independiente del resto del sistema tranviario actual, mediante las líneas Lovaina-Aldaia y Lovaina-Mariturri.

La ubicación de las cocheras en Betoño obliga a cambiar la explotación actual de la línea para disponer de cocheras en cabeceras de la línea, por tanto, los servicios que se explotan actualmente serán cambiados por los siguientes:

- Ibaiondo-Universidad.
- Abetxuko-Salburua.

La ampliación del sistema tranviario de Vitoria-Gasteiz, con las extensiones a Zabalzana y Betoño, supone un incremento en el número de unidades necesarias para la explotación del servicio. Se requerirán 12 unidades adicionales en el caso de frecuencias de 15 minutos.

En cuanto al taller, éste se encuentra en Ibaiondo y se dimensionó para una cantidad de vehículos superior a la flota requerida una vez puesta en marcha todas las extensiones de la red de tranvía, por lo que no resulta estrictamente necesario disponer de un taller en las nuevas cocheras.

Las actuales instalaciones de Ibaiondo (cochera y taller) no tienen la capacidad suficiente para albergar el número de vías requeridas para las funciones de cochera (almacenamiento nocturno de tranvías) y de taller (operaciones de mantenimiento de tranvías) que requiere la ampliación tranviaria a Zabalzana. Así en las instalaciones de Ibaiondo se concentrarán las labores de taller del conjunto de la red tranviaria (a costa de reducir su capacidad actual como cochera), y se ha buscado un nuevo emplazamiento al este de Vitoria-Gasteiz para unas nuevas cocheras que complementen a Ibaiondo y que se pueda adaptar con flexibilidad a las distintas fases temporales y de explotación de la ampliación tranviaria.

Las cocheras se ubican en el noreste de Vitoria-Gasteiz junto a los campos de fútbol de Betoño, en una parcela que se encuentra próximo al humedal de Salburua.

Se estima un plazo temporal para cada uno de los cuatro tramos en las que se divide la ejecución de:

- Tramo 1: Se estima un plazo de treinta y seis (36) meses.
- Tramo 2: Se estima un plazo de dieciocho (18) meses.
- Tramo 3: Se estima un plazo de dieciocho (18) meses.
- Ramal de conexión y cocheras: se estima un plazo de veinticuatro (24) meses.

La estimación económica para la construcción del tranvía es la siguiente:

- Presupuesto de ejecución material: 86.250.177,72 euros (ochenta y seis millones doscientos cincuenta mil ciento setenta y siete euros con setenta y dos céntimos).

- Presupuesto base de licitación: 124.191.630,89 euros (ciento veinticuatro millones ciento noventa y un mil seiscientos treinta euros con ochenta y nueve céntimos).

- El Presupuesto Conocimiento Administración (PCA), que incorpora las expropiaciones, material rodante y canceladoras sin IVA al presupuesto base de licitación sin IVA asciende a la cantidad de 157.058.599,48 euros (ciento cincuenta y siete millones cincuenta y ocho mil quinientos noventa y nueve euros con cuarenta y ocho céntimos).

De acuerdo al artículo 10.2 del Reglamento del Sector Ferroviario, el estudio informativo está correctamente redactado y cumple todos los requisitos y prescripciones legales y reglamentarias para permitir practicar la información pública correspondiente, antes de su aprobación definitiva.

Este órgano es competente para la redacción y aprobación de los estudios y/o proyectos de la red de ferrocarril según lo dispuesto en el artículo 11.2.b) del Decreto 382/2024, de 19 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Movilidad Sostenible.

El artículo 10.5 del Reglamento del Sector Ferroviario establece que, previamente a su aprobación definitiva, el estudio informativo deberá quedar sometido a información pública durante un periodo de treinta días hábiles al objeto de que puedan formularse alegaciones sobre la concepción global de su trazado, en la medida en que afecte al interés general.

Asimismo, de conformidad con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el estudio de impacto ambiental se someterá a información pública durante un plazo no inferior a treinta días hábiles.

Vistas las disposiciones citadas, y demás concordantes y de general aplicación,

RESUELVO

Someter al trámite de información pública el «actualización del estudio informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana» y su estudio de impacto ambiental, al objeto de que, durante el plazo de treinta días hábiles contados a partir del día siguiente al de la última publicación de la presente resolución, puedan formularse cuantas alegaciones se estimen oportunas por corporaciones, asociaciones y particulares, en relación con su contenido, con las circunstancias que justifican la declaración de interés general, la concepción global del trazado y la evaluación de impacto ambiental.

Durante el referido plazo, el estudio informativo y su estudio de impacto ambiental estarán a disposición del público, para su examen, en la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Movilidad Sostenible (calle Donostia-San Sebastián, 1 - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), en el ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y en la página web de internet www.euskadi.eus, en el apartado de información pública de proyectos de infraestructura del apartado de transportes del Departamento de Movilidad Sostenible:

<https://www.euskadi.eus/tranvia-zabalgana/web01-a2garrai/es/>.

En Vitoria-Gasteiz, a 5 de diciembre de 2024

Directora de Infraestructuras del Transporte
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL