

## III - BESTE ADMINISTRAZIO PUBLIKOAK

## EUSKO JAURLARITZA

## MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA

**Ebazpena, 2024ko abenduaren 5koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, jendaurrean jartzeko bai «Vitoria-Gasteizko tranbia Zabalganara luzatzeari buruzko informazio-azterlanaren eguneratzea» bai horri dagokion ingurumen-inpaktuaren azterketa**

Vitoria-Gasteizko tranbia, orain dela 12 urte baino gehiago jarri zen martxan, eta hiriko garraio publikoaren bizkarrezur bihurtu da harrezkero, herritarrei erdialdera eroso eta kalitate oneko zerbitzuan iristeko aukera eman baitie. Era berean, hiri-garraioko sistemarik jasangarriena bihurtu da gaur egun, energia-kostuak, istripu-kostuak eta zeharkako-kostuak nabarmen txikiagoak ditu-eta, gainerako sistemekin alderatuta.

Vitoria-Gasteizek bi sistema nagusi eta integratutan egituratzen du bertako 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 ezarri zenean.

Gaur egun Vitoria-Gasteizen ustiatzen ari den tranbia-sareak hiru adar ditu, eta beste bat, eraikitzen ari dena:

- Erdialdeko adarra.
- Lakua adarra (Ibaiondo).
- Abetxuko adarra.
- Unibertsitateko adarra.
- Salburua adarra.

Goian aipatutako adar horietan, bi tranbia-linea egongo dira: Ibaiondo-Salburua linea eta Abetxuko-Unibertsitatea linea.

Hirian mugikortasun jasangarria ezartzen aurrera egiteko, 2016ko ekainaren 1ean lankidetzahitzarmena sinatu zuten Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek, Arabako Foru Aldundiak eta Vitoria-Vitoria-Gasteizko Udalak, garraio publikoa egokitzeko hainbat proiektu idazteko, garraio publikoa ahalik eta egokiena izateko, ondo integratutako eta erabat elektrifikatuko garraio publiko kolektibo eta «azken miliako» garraiobideen sistema multimodalaren bidez.

Gainera, Vitoria-Gasteizko udalaren Mugikortasun Jasangarriko Planak garraio publikoko gaitasun handiko sare bat sortzea planteatzen du (tranbia-korridorea), ekialdetik mendebaldera udalerrira zeharkatu eta lotuko duena, Zabalzana eta Salburua auzoak lotuz, Bus Elektriko Inteligentearen (BEI) eta egungo tranbia-sarearen osagarri. Azken hedapena 2023ko otsailean jarri zen martxan, Salburuako adarra, 2020ko otsailean Unibertsitatearen adarra abian jarri zenez gero.

Hasiera batean, udalak Zabalganako tranbiaren luzapenaren ibilbiderako aukerarik onena gaur egun Trenbide Azpiegituren Administrazioarekin (ADIF) linea azaletik igarotzen den espazioa neurri handi batean aprobetxatzea zela erabaki zuen, etorkizunean berau lurperatuko

zela kontuan hartuta, ibilbide berria Green Capital, Florida eta Angulemako truke-triangeluan ustiatzen ari den linearekin lotuz.

Horregatik, informazio-azterlan bat idatzi zen, eta Ingurumen-Inpaktuaren Adierazpena(IIA) 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. artikulua babesean, trazatuan funtsezko aldaketa bat egin zela jakinarazi zuen, eta, beraz, informazio-azterlan berri bat idatzi behar zela, Espainiako Abiadura Handia (AVE) Vitoria-Gasteizko sarreran lurperatzeko lanez aparteko tranbia-ibilbide independente bat definitzeko; izan ere, udalak uste zuen ezin zela onartu tranbia Zabalganara heltzea Trenbide Azpiegituren Administrazioaileak (ADIF) aurreikusitako epeen peskizan geratzea.

Beraz, 2022an «Tranbia Vitoria-Gasteiztik Zabalganara hedatzeko informazio-azterlana. Erdialdea lotzeko tartea» prestatu zen, eta Garraio Azpiegituren zuzendariak 2022ko urriaren 18an emandako Ebazpenaren bidez (2022ko azaroaren 11n argitaratu zen, ostirala, Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian), jendaurrean jarri zen. Informazio-azterlanaren helburua zen Zabalganako tranbiaren luzapen erdialdearekin lotzeko jarduketa definitzea, Vitoria-Gasteizerako trenbide-sarbide berriaren lurperatzearen menpe egon gabe, bai eta kotxetegiak ezartzeko kokapen egokiena ere aztertzea, egungo sarea eta aurreikusitako tranbia-handitzeak oinarri hartuta.

Informazio publikoaren fasean, tranbiaren ibilbideak erasaten dituen auzoetako bizilagunei zuzendutako hainbat informazio-saio egin ziren, Eusko Jaurlaritzako, Euskal Trenbide Sareko eta Vitoria-Gasteizko Udaleko ordezkariak tartean zirela.

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 kotxetegiaren kokapenaren aldatzea ere.

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

Tranbiaren hedapen berriaren lehentasunezko helburuak dira garraio publikoaren sarea hobetzea eta edukiera handiko garraiobide publikoak elkarrekin lotzea, hala nola tranbia-lineak eta Bus Elektriko Inteligente (BEI) berriak. Zehazki, azterlan honen bidez, Zabalgana auzoaren garraio publiko bidezko lotura hobetu nahi da, auzo horrek azken urteotan izan duen okupazio-hazkundearen ondorioz. Izan ere, mugimendu-fluxu handia dago hiriaren kanpoaldetik erdigunerantz, bertan biltzen baitira merkataritza, negozio-guneak edota aisia-jarduera garrantzitsuenak. Hori lortzekotan, Vitoria-Gasteizko tranbia Zabalgana auzorantz zabaltzeko aukera planteatzen ari da, alternatiba hoberenak eta beharrezkoak diren eginkizunak 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 Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratutako informazio publikoko aldiaren ondoren jasotako alegazioak kontuan hartuta.

Bestalde, informazio-azterlan honek Betoñuko kotxetegirako dauden aukerak aztertzen ditu; izan ere, kotxetegi horrexerri iritzi zaio egokiena, alternatibean azterketari nekazaritza-lurra zaintzeko eta bereziki hiriaren ertzetan desiragarria den nekazaritza-parkea sustatzeko udalak duen helburua ere aintzat hartuta. Lanen barruan doa kotxetegi berriekin lotzeko ibilbidea definitzea ere.

Hauek dira proiektua gauzatzuz lortu beharreko helburu nagusiak:

- Zabalgana auzoaren eta Vitoria-Gasteizko erdialdearen arteko lotura hobetzea.
- Gainerako tranbia-lineen eta Bus Elektriko Inteligentearen (BEI) linea osagarria ziurtatzea.
- Interkonexioaren eragin-eremu berri bat sortzea eta integratzea, hezkuntza-zentroak, ikastetxe ludiko-sozialak eta ekipamendu bereziak lotuz.

- Konponbide malgu diseinatzea etorkizuneko hedapenei begira.
- Kotxetegiaren beharren eta ekipamenduaren definizioa eta analisi funtzionala prestatzea.

Tranbia-sistema zabaltzeak Zabalzana auzoa hiriaren erdialdearekin lotuko du, baita Lovaina plazan dagoen geltokian gainerako tranbia-lineekin ere. Tranbia linea berria Zabalzana hiribidera iristen denean, trazadura bi adarretan banatzen da, tranbia-sistemak auzoko herritar denei zerbitzua emateko moduan.

Zabalganako tranbia erdigunearekin lotzeko trazadurak bi adar izango ditu: Aldaia eta Mariturri (eta Lovainaraino joango den tarte bat, bi adarrek erabiliko dutena). Guztira 11 geltoki ditu, eta geltokien arteko batez besteko distantzia 560 metro ingurukoa da. Lineek 15 minutuko maiztasuna izango dute adarretan eta 7,5 minutukoa tarte partekatuan.

Proposatutako ibilbidea Lovainako geltokian hasiko da, eta Zabalganako lineako bidaiariak Vitoria-Gasteizko tranbia-sistemako gainerako lineekin konektatzeko moduan izango dira hortik, eta alderantziz. Ibilbideak Lovainako biribilgunea zeharkatzen du, eta hegoaldeko espaloitik Adriano IV. arekin bat egiten du. Adriano VI. ean geltoki bat jarriko da San Martin Haur eta Lehen Hezkuntzako Ikastetxeari dagokion etxadian, Abendaño kaletik gertu. Ondoren, ibilbideak Adriano VI. etik jarraituko du Bustinzuri kaleraino, eta han beste geltoki bat egongo da, San Martin anbulatorioetik eta udal-bulego teknikoetatik gertu. Gero, Dublang Margolaria kalera biratuko 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 Zabalzana etorbiderantz biratzen du, eta han Borinbizkarreko geltokia dago, eta, jarraian, Nazio Batuen hiribidea; hortxe, linea bi adarretan banatzen da.

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

Beste aldetik, Aldaiako adarrak mendebalderantz biratzen du Nazio Batuen hiribidetik, Zabalzana hiribideko biribilgunetik, Nazio Batuen hiribidera. Zabalzana Haur eta Lehen Hezkuntzako Ikastetxearen aurrean geltoki bat dauka, eta beste bat Aldaia kalearen amaieran.

Kotxetegietara sartzeko adarra Salburuako geltokitik konektatzen da. Han, ibilbideak Maritxoaren 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 distantzia jarrita. 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 zerbitzuen ordeztu, honako hauek izango dira:

- Ibaiondo-Unibertsitatea.
- Abetxuko-Salburua.

Vitoria-Gasteizko tranbia-sistema Zabalzana eta Betoñurako hedapenekin zabaldua, zerbitzua ustiatzeko unitate gehiago beharko dira. 15 minutuko maiztasunez ibiliko badira, 12 unitate gehiago beharko dira.

Tailerra bera Ibaiondon dago, eta behar zen flota baino ibilgailu kopuru gehiagorako dimentsionatu zenez tranbiaren hedapen guztiak martxan ipini ondoren, kotxetegi berrietan tailer bat jartzea ez da behar-beharrezkoa.

Ibaiondoko egungo instalazioek (kotxetegia eta tailerra) ez dute behar beste ahalmenik Zabalzanako tranbia sistemaren hedapenak eskatzen dituen trenbide kopurua, kotxetegi-lanak (tranbiak gaez biltegitratzea) eta tailer-lanak (tranbiak mantentzea) biltzeko. Hala, bada, Ibaiondoko instalazioetan pilatuko dira tranbia-sare osoaren tailer-lanak (gaur egun kotxetegi gisa duen edukiera murriztuta), eta beste toki bat jarri da Vitoria-Gasteizko ekialdean, Ibaiondoko kotxetegiaren osagarria izango dena, eta proiektuari apurka-apurka egokitzeko tranbia hedatzeko lanek beharko duten epeetara eta ustiapen-faseetara.

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

Lanak taxutzeko lau tarte bereizi dira, eta horietako bakoitzerako epe hauek aurreikusi dira:

- 1. tarte: hogeita hamasei (36) hilabete.
- 2. tarte: hemezortzi (18) hilabete.
- 3. tarte: hemezortzi (18) hilabete.
- Konexio adarra eta kotxetegiak: hogeita lau (24) hilabete.

Tranbia eraikitzeak kalkulua ekonomikoa honako hau da:

- Gauzatze materialaren aurrekontua: 86.250.177,72 euro (laurogeita sei milioi berrogeita hamar mila ehun eta hirurogeita hamazazpi euro eta hirurogeita hamabi zentimo).
- Litzitazioaren oinarritzko aurrekontua: 124.191.630,89 euro (ehun eta hogeita lau milioi ehun eta laurogeita hamaika mila seihun eta hogeita hamar euro eta laurogeita bederatzita zentimo).
- Administrazioaren ezagutzaren 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). Desjabetzeak, material gorpilduna eta tikek-makinak hartzen ditu kontuan litzitazioaren oinarritzko aurrekontuan, BEZik gabe.

Trenbide Sektoreko Erregelamenduaren 10.2 artikulua arabera, Informazio-azterlana behar bezala idatzita dago, eta dagokion informazio publikoa baliatzeko legezko eta arauzko betekizun eta preskripzio guztiak betetzen ditu, behin betiko onartu aurretik.

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

Trenbide Sektoreari buruzko Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, informazio-azterlana, behin betiko onartu baino lehen, jendaurrean erakutsi beharko da hogeita hamar egun balioduneko epean, nahi duenak alegazioak aurkez ditzan trazaduraren kontzepzio globalari buruz, ikusmolde horrek interes orokorreko alderdiei eragiten dienez.

Halaber, ingurumen ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 36. artikulua arabera, ingurumen-inpaktuari buruzko azterlana jendaurrean erakutsi beharko da, gutxienez, hogeita hamar egun balioduneko epean.

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

#### EBAZTEN DUT

Jendaurrean jartzea «Vitoria-Gasteizko tranbia Zabalganara hedatzeari buruzko informazio-azterlanaren eguneratzea» eta horri dagokion ingurumen-inpaktuaren azterketa; hartara, hogeita hamar egun balioduneko epean, ebazpen hau azken aldiz argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera, korporazioek, elkarteek eta partikularrek alegazioak aurkezteko aukera izango dute jarduketa horren edukiaren, interes orokorreko deklarazioa justifikatzen duten gorabeheren, eta trazaduraren kontzepzio globalaren eta ingurumen inpaktuaren azterketaren gainean.

Epe horretan, informazio-azterlana eta ingurumen-inpaktuaren azterketa jendearen eskura egongo dira, aztertze moduan, Mugikortasun Jasangarriaren Saileko Garraio Azpiegituren Zuzendaritzan (Donostia kalea 1, - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), Gasteizko udaletxean nahiz Interneteko [www.euskadi.eus](http://www.euskadi.eus) web orrian, Mugikortasun Jasangarriaren Sailaren garraioen ataleko azpiegitura-proiektuei buruzko informazioaren atalean:

<https://www.euskadi.eus/tranbia-zabalgana/web01-a2garrai/eu/>.

Vitoria-Gasteizen, 2024ko abenduaren 5ean

*Garraio Azpiegituren zuzendaria*

*MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL*