



MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN
SAILA

Azpiegituren eta Mugikortasun jasangarriaren
Sailburuordetza
Garraio Azpiegituren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD
SOSTENIBLE

Viceconsejería de Infraestructuras y
Movilidad Sostenible
Dirección de Infraestructuras del Transporte

Ebazpena, 2024ko abenduaren 5koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, "GASTEIZKO TRANBIA ZABALGANARA LUZATZEARI BURUZKO INFORMAZIO-AZTERLANAREN EGUNERATZEA" eta dagokion Ingurumen-inpaktuaren azterketa jendaurrean jartzen duena.

Vitoria-Gasteizko tranbia, orain dela 12 urte baino gehiago jarri zen martxan, hiriko garraio publikoaren bizkarrezur bihurtuz, herritarrei erdigunera erosotasun eta zerbitzu-kalitate baldintzetan iristea bermatu baitzuen. Era berean, hiri-garraioko sistemarik jasangarriena bihurtu da gaur egun, energia-kostuak, istripu-kostuak eta zeharkako-kostuak nabarmen txikiagotzea sustatzen baitu gainerako sistemekin alderatzen baldin bada.

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, laugarren bat eraikitzen ari den bitartean:

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

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

Hirian mugikortasun jasangarria ezartzeko bidean aurrera egiteko, 2016ko ekainaren lehen lankidetzaz hitzarmena sinatu zuten EAEko Administrazio Orokorrak, Arabako Foru

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 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 CAPV, la



Aldundiak eta Gasteizko Udalak, eskaintza garraio publiko kolektiboko eta “azken miliako” garraio bideen sistema multimodal, integratu eta erabat elektrifikatu bat sortuz, garraio publikoaren egokitzearen proiektuak idazteko.

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

Hasiera batean, Udalak Zabalganako tranbiaren luzapenaren ibilbiderako aukerarik onena gaur egun ADIFen linea azaletik igarotzen den espazioa neurri handi batean aprobetxatzea zela erabaki zuen, etorkizunean berau lurperatuko zela kontuan hartuta, ibilbidera berria Green Capital, Florida eta Angulemako truke-trianguluan ustiatzen ari den linearekin lotuz.

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

Beraz, 2022an “Vitoria-Gasteiztik Zabalganara doan tranbia luzatzeko informazio-azterlana. Erdialdea lotzeko tarteak”. 2022ko urriaren 18ko Ebazpenaren bidez (2022ko azaroaren 11n argitaratu zen, ostirala, EHAAn), Garraio Azpiegituren zuzendariak jendaurrean jarri zuen. Informazio-azterlanaren helburua zen

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 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 de 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, 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 del 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 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 BOPV, de la Directora de Infraestructuras del Transporte fue sometido a

Zabalganako tranbiaren luzapen erdialdearekin lotzeko jarduketak definitzea, 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, tranbiaren ibilbideak eragina daukan auzoetako bizilagunei zuzendutako hainbat informazio saio egin ziren, beroietan Eusko Jaurlaritzako, Euskal Trenbide Sareko eta Gasteizko Udaleko ordezkariak parte hartu zutelarik.

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 guztiagatik, 2023an CAF TE enpresari esleitu zitzaion, lehiaketa bidez, “Vitoria-Gasteiztik Zabalganara tranbia luzatzeko informazio-azterlana eguneratzea” idazteko lana.

Tranbiaren hedapen berriaren lehenetsuneko 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-hazkundearen ondorioz. Izan ere, mugimendu-fluxu handia dago hiriaren kanpoaldetik erdigunerantz, bertan biltzen baitira merkataritza, negozio-guneak edota aisia-jarduera garrantzitsuenak. Ori lortu ahal izateko, Vitoria-Gasteizko tranbia Zabalgana auzorantz zabaltzeko aukera planteatzen ari da, alternatiba

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 CAF TE 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 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-

hoberenak zehaztuz eta beharrezkoak diren eginkizun nabarmengarrienak mugatuz.

Informazio azterlanaren xedea Zabalganako tranbia luzapena erdialdearekin lotzeko jarduketaren definizioa eguneratzea da, 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.
- Kotxetegiaren beharren eta ekipamenduaren definizioa eta analisi funtzionala.

Tranbia-sistema zabaltzeak Zabalgana auzoa hiriaren erdialdearekin lotu egingo 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

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 BOPV 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 BEI.
- Crear e integrar una nueva área de influencia de interconexión, vinculando entre sí 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 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



trazadura bi adarren bidez egiten da: Aldaia eta Mariturri, Lovainaraino tarte bat partekatzen duten bitartean. 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 bidaiariak 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 Martín HLHri dagokion etxadian, Avendaño kaletik gertu. Ondoren, ibilbideak Adriano VI. etik jarraituko du Bustinzuri kaleraino, eta han beste geltoki bat egongo da, San Martín anbulatorioetik 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 erdibitzaitetik, Zabalgana 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, Zabalgana hiribideko biribilgunetik,

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 CEIP 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

Nazio Batuen hiribidearekin. Zabalzana HLHIren aurrean geltoki bat dauka, eta beste bat kalearen amaieran, Aldaiaen.

Kotxetegiara sartzeko adarra Salburuako 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. Kotxetegiara sartzeko adarrak ere geltoki bat (1) izango du.

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

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

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

Tailerrari dagokionez, hau Ibaiondon aurkitzen da eta behar zen flota baino ibilgailu kopuru gehiagorako dimentsionatu zen behin tranbiaren

la Avenida de las Naciones Unidas. Cuenta con una parada en frente del CEIP Zabalzana HLHI, 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

zabalkuntza guztiak martxan ipini ondoren, 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 dituen trenbide kopurua kotxetegilanak (tranbiak gauzez biltegitratzea) eta tailerlanak (tranbiak mantentzea) jasotzeko. Horrela, Ibaiondoko instalazioetan, tranbia-sare osoaren tailerlanak pilatuko dira (gaur egun kotxetegi gisa duen edukiera murriztuz Toki berri bat bilatu da Vitoria-Gasteizko ekialdean, Ibaiondoko kotxetegiaren osagarria izango diren kotxetegi berrietarako. Horrela, proiektua malgutasunez egokitu ahal izango da tranbiaren zabaltzearen denbora- eta ustiapen-faseetara.

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

Lanaren gauzatzea banatzen den lau tarte bakoitzerako, epe hauek aurreikusten dira:

- 1. tarte: HOGEITA HAMASEI (36) HILABETEKO epea aurreikusten da.
- 2. tarte: HEMEZORTZI (18) HILABETEKO epea aurreikusten da.
- 3. tarte: HEMEZORTZI (18) HILABETEKO epea aurreikusten da.
- Konexio adarra eta kotxetegiak: HOGEITA LAU (24) HILABETEKO epea aurreikusten da.

Tranbia eraikitzeako kalkulu 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).
- Lizitaziorako oinarritzko aurrekontua: 124.191.630,89 euro (EHUN ETA HOGEITA LAU MILIOI EHUN ETA LAUROGEITA HAMAIIKA MILA SEIEHUN ETA HOGEITA HAMAR

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 Zabalgana. 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 una 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 DOCIENTOS 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



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 oinarriko aurrekontuan hartzen ditu barne.

Trenbide Sektoreko Erregelamenduaren 10.2 artikulua arabera, Informazio-azterlana behar bezala idatzita dago, eta dagokion informazio publikoa praktikatu ahal izateko 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 382/2024 DEKRETUAK, azaroaren 19koa, Mugikortasun Jasangarriaren Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duenaren 11.2.b) artikulua.

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 globalaz, ikusmolde horrek interes orokorreko alderdiei eragiten dien neurrian.

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

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,



EBAZTEN DUT:

Jendaurrean jartzea "GASTEIZKO TRANBIA ZABALGANARA LUZATZEARI BURUZKO INFORMAZIO-AZTERLANAREN EGUNERATZEA" eta dagokion Ingurumen-inpaktuaren azterketa; hartara, hogeita hamar egun balioduneko epean, ebazpen hau azken aldiz argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera, korporazioek, elkarteek eta partikularrek alegazioak aurkeztu ahal izango dituzte jarduketa horren edukiaz, interes orokorreko deklarazioa justifikatzen duten gorabeheraz, eta trazaduraren kontzeptzio globalaz eta ingurumen inpaktuaren azterketaz.

Epe horretan, Informazio-azterlana eta Ingurumen-inpaktuaren azterketa jendearen eskura egongo da, azertu ahal izateko, Mugikortasun Jasangarriaren Saileko Garraio Azpiegituren Zuzendaritzan (Donostia kalea 1, - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), Gasteizko udaletxean eta Interneteko www.euskadi.eus web orrian, Mugikortasun Jasangarriaren Sailaren Garraioen ataleko Azpiegitura-proiektuei buruzko informazioaren atalean:

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

Eta horrela jakinarazten da, jendeak horren berri izan dezan.

Vitoria-Gasteiz, 2024ko abenduaren 5ean.



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/>

Lo que se hace público para general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz, a 5 de diciembre de 2024.

DOLORES DE JUAN DE MIGUEL
GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

[Handwritten signature]

[Faint, illegible text]



GOBIERNO VASCO
EUSKO JAURRIATZA
MUDIKORTASUN
LABORANTZEN SAIA
DEPARTAMENTO DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE