

BESTELAKO XEDAPENAK

LURRALDE PLANGINTZA, ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

1423

EBAZPENA, 2024ko martxoaren 4koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, zeinaren bidez jendaurrean jartzen baitira «Bilboko metropoli-trenbidearen 5. linearen informazio-azterketa» eta horren ingurumen-inpaktuaren azterketa.

2005eko otsailaren 22an, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak behin betiko onartu zuen Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektorialaren Aldaketa, Bilboko metropoli-trenbidearen antolaketari zegokionez.

Aldaketa horretan, beste jarduketa batzuen artean, Galdakaoko hiriguneari zerbitzua emateko metroaren adar bat eraikitzea jasotzen zen; Aperribai herrigune txikitik pasatuko zen adar hori.

2007ko abenduaren 11n, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak «BMT Galdakaora sartzeko informazio-azterketa idazteko laguntza teknikoa» kontratatzeko lehiaketa publikorako deialdia egin zuen.

Galdakaoko adarra, aipatutako informazio-azterketaren irismenean bildua, 2002an egindako Bilboko Metropoliko trenbide-sarearen azterketan oinarritzen zen. Informazio-azterketa idazteko laguntza teknikoa arautzen zuten pleguak azterketa horien arabera idatzi ziren. Hala ere, lizitazio- eta adjudikazio-prozesu luzean amaitu ziren hainbat azterketa urbanistiko eta funtzionalek trazadura Usansoloraino zabaltzea aholkatzen zuten, inguruko eskualdeko Ospitaleari zerbitzua eman ziezaion.

Horrela, «Ekialdeko adarraren egingarritasun-azterketa» eta «Ekialdeko adarraren egingarritasun-azterketa 2» izenekoak egin ziren. Lehenengoan, metro-linearen trazaduraren amaiera «Galdakaoko erdigunea» izatea proposatzen zen; bigarrenean, oster, «Galdakaoko erdigunea» abiapuntu izanik Usansoloraino iristea, jardueraren bideragarritasuna ziurtatuz. Egingarritasun-azterketa horiek aztergai zegoen trazadurarako proposamen bat finkatu zuten, eta igarobide bat definitu zuten, zeina alternatiben azterketa faserako erreferentzia izango baitzen.

Egingarritasun-azterketetan finkatuta zegoen erreferentziako igarobideaz gain, igarobide horrek linearen trazaduraren hasieran eta amaieran bi bidebanatze posible izatea aztertu zen, eta, erreferentziako igarobidearen azken bidebanatze hori Galdakaoko herriguneko irteeratik Usansolorainokoa izatea. Horrela, hirigunearen irteeran Ibaizabal ibaia zeharkatuz Bekea auzoan sartu eta Galdakaoko Ospitalerantz eta Usansolorantz zuzendutako trazadura zuzenagoko alternatibak ezartzearen abantaila posibleak ikertu nahi ziren.

Azkenean, bere garaian etorkizunean informazio-azterlan batean garatzeari begira onuragarrientzat jotzen zen alternatiba honako hau zen: Ibaizabal ibaiaren azpitik igaro ondoren trazadura igoz jarraitzea Usansolorantz, tunel faltsu baten bidez, Usansoloko Euskotrenen geltokirantz. Han, erdilurperatutako geltoki batean amaituko zen trazadura, eta horrek Euskotrenen Bilbo-Donostia linearekiko intermodalitatea ahalbidetuko zuen.

Alternatiben azterketa fasea amaitu zenean, informazio-azterketa bitan banatzea erabaki zen. Hala, horietako batean 5. linearen Arizetik Galdakaoko erdigunerainoko trazadura garatu zen, eta, bestean, Galdakaoko erdigunetik Usansolorainoko trazadura.

Bigarren informazio-azterketa jendaurrean jarri zen, Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2012ko uztailaren 27ko Ebazpenaren bidez. 2016ko uztailaren 20an, Ingurumen Administrazioaren zuzendariak Bilboko Metroaren 5. lineako Galdakaoko erdigunea-Galdakaoko Ospitalea-Usansolo zatiaren ingurumen-inpaktuaren adierazpena egin zuen. Hala ere, Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2016ko irailaren 27ko Ebazpenak honako hau adierazten zuen:

«Bilboko metropoli-trenbidearen 5. linearen eskariari buruzko azterlanean ikusienez, Ospitalea-Usansolo tartean aurreikusten den erabiltzaile kopurua lineako beste zati batzuetakoa baino nabarmen txikiagoa da.

Era berean, ospitaleak artatzen dituen pertsonen eta herrien jatorria eta helmuga kontuan hartuta ondorioztatzen denez, Bilboko Metropoliko eremuko trenbide-loturekin batera, Bilbo-Donostia lineako Durango-Bilbo tarteko trenbide-sarea, Usansolo parean, Galdakaoko Ospitalearekin eta Galdakaorekin zuzenean lotzeko trazadura-alternatiben azterketa bat ere egin behar da, lehendik dauden sareak optimizatzeke.

Bi auzi horien ondorioz, une honetan Ospitalea-Usansolo zatiari buruzko informazio-azterketa ez onartzea komeni da eta justifikatuta dago, aipatutako alternatiben azterketa egiten den arte, gutxienez».

Beraz, ebazpen horrek behin betiko onartu zuen «Bilboko metropoli-trenbidearen 5. linearen informazio-azterketa. Galdakaoko erdigunea-Ospitalea tartea», eta Ospitalearen eta Usansoloren arteko tartea onartzeke utzi.

Hori dela eta, informazio-azterketaren helburua honako hau da: Usansolon zuzeneko lotura hori nola egin behar den aztertzea eta zehaztea, linea osoa Durango-Bilbo-Txorierri trenbide-sarean sartzeko komeni dela kontuan hartuta.

5. lineako tarte hori Galdakaoko udalerritik igaroko da, Bedia udalerriko loturaraino.

Azterlanaren xede den tarterako bi trazadura aztertu dira. Lehenengo trazadurak 1.281 metroko luzera du, eta Ospitaleko geltokiaren amaieratik Bediako eta Usansoloko geltokien arteko ETSren trenbidearekiko loturaraino iristen da. Trazadura Ibaizabal ibaitik gertu dago, eta ETSren egungo trenbidearekin lotzen da, Bediako geltokitik Usansolorako tartean dagoen zuzengunearen iparraldetik. Bigarren trazadura lehenengo baino luzeagoa da (1.611 m); Usansoloko herrigunearen mendebaldetik igarotzen da, eta aipatutako zuzengunearen hegoaldetik lotzen da ETSren trenbidearekin, Bediatik hurbilago dagoen eremu batean.

Bigarren trazaduran, tartearen 1.385 metro tunel batean kokatuta daudenez, tunel horren erdibideko puntu batean eskailerak dituen arrapala bat proiektatu da, larrialdietako irteera eta aireztapeneko putzu gisa, baita obrak egin ahal izateko tarteko ekite-gune bat izateko ere.

Trazaduraren bi aukeretako bakoitzerako honako epe hau aurreikusten da:

- 1. aukera: Hogeita bat hilabeteko (21) epea kalkulatzeko da.
- 2. aukera: Hogeita bi hilabeteko (22) epea kalkulatzeko da.

1. aukerarako, lizitaziorako oinarritzko aurrekontua, BEZa barne, berrogeita zazpi milioi hirurehun eta hirurogeita hamaika mila laurogeita lau euro eta hogeita hamalau zentimokoa da (47.371.484,34 euro). Obra osoaren aurrekontua, Administrazioa jakinaren gainean egon dadin, BEZa kanpo, hogeita hemeretzi milioi ehun eta laurogeita hemeretzi mila ehun eta laurogeita hemezortzi euro eta laurogeita hamar zentimokoa da (39.199.198,90 euro).

2024ko martxoaren 20a, asteazkena

2. aukerarako, lizitaziorako oinarrizko aurrekontua, BEZa barne, berrogeita bi milioi bostehun eta hogeita hamabi mila zortziehun eta hirurogeita hamazazpi euro eta hogeita hamazazpi zentimokoa da (42.532.877,37 euro). Obra osoaren aurrekontua, Administrazioa jakinaren gainean egon dadin, BEZa kanpo, hogeita hamabost milioi berrehun eta hamar mila eta hirurogeita hamalau euro eta hirurogeita lau zentimokoa da (35.210.074,64 euro).

Trenbide Sektorearen Erregelamenduaren 10.2 artikulua arabera, informazio-azterketa behar bezala idatzita dago, eta legezko eta arauzko eskakizun eta baldintza guztiak betetzen ditu dagokion jendaurreko informazioaren izapidea egin ahal izateko, behin betiko onartu aurretik.

Organo honek eskumena dauka trenbide-sareari buruzko azterketak eta/edo proiektuak idatzi eta onartzeko, hala xedatzen baitu Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen duen urtarrilaren 29ko 11/2021 Dekretuaren 16.2.b) artikulua.

Trenbide Sektorearen Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, informazio-azterketa behin betiko onartu baino lehen, jendaurreko informazio izapidea egin beharko da, 30 egun balioduneko epean, nahi duenak trazaduraren ikusmolde orokorrari buruzko alegazioak aurkez ditzan, horrek interes orokorrari eragiten dion neurrian.

«Bilboko metropoli-trenbidearen 5. linearen informazio-azterketa» 2022ko azaroaren 7ko Ebazpenaren bidez jarri zen jendaurrean (2022ko azaroaren 24ko EHAAn argitaratu zen), gero alegazioak aurkezteko epea luzatu zen, 2023ko urtarrilaren 4ko Ebazpenaren bidez (2023ko urtarrilaren 16ko EHAAn argitaratu zen), eta ez da inolako aldaketarik egin, baina formazko arrazoiengatik jarri da berriz ere jendaurrean.

Era berean, Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 36. artikulua arabera, ingurumen-inpaktuaren azterketa gutxienez hogeita hamar egun balioduneko epean jarriko da jendaurrean.

Azaldutako xedapenak eta horiekin bat datozen eta osagarri diren gainerako xedapen aplikagarriak ikusita, honako hau

EBAZTEN DUT:

Jendaurrean jartzea «Bilboko metropoli-trenbidearen 5. linearen informazio-azterketa» eta haren ingurumen-inpaktuaren azterketa, hogeita hamar egun balioduneko epean, ebazpen hau argitaratu eta biharamunetik aurrera kontatzen hasita, udal, elkarte eta partikularrek egokitzat jotzen dituzten alegazio guztiak aurkeztu ahal izan ditzaten, edukiari, interes orokorreko zat jotzeko arrazoiei, trazaduraren ikusmolde orokorrari eta ingurumen-inpaktuaren ebaluazioari dagokienez.

Epe horretan, informazio-azterketa eta horren ingurumen-inpaktuaren azterketa jendearen eskura egongo dira, aztertu ahal izateko, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saileko Garraio Azpiegituren Zuzendaritzan (Donostia kalea 1 - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), Galdakaoko Udalean, Bediako Udalean eta www.euskadi.eus Interneteko webgunean, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saileko Garraioak ataleko Azpiegitura Proiektuen Jendaurreko Informazioaren atalean: <https://www.euskadi.eus/linea-5-galdakaoa/web01-a2garrai/eu/>

Vitoria-Gasteiz, 2024ko martxoaren 4a.

Garraio Azpiegituren zuzendaria,
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.