

# BESTELAKO XEDAPENAK

## LURRALDE PLANGINTZA, ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

### 1457

*EBAZPENA, 2024ko martxoaren 6koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, zeinaren bidez behin betiko onartzen baita «Bilboko tranbia Zorrotzaurrera luzatzeari buruzko Informazio Azterlana».*

Tranbia, hasiera batean, Bilbon garatu zen, Abandoibarran zegoen Renferen trenbidea aldatu behar zelako, portuko eta trenbideko garraio-instalazioak ezartzen baitziren bertan, eta hori bateraezina zen eremu horretarako aurreikusitako hirigintza- eta hiri-berroneratze planen garapenarekin.

Hala, tranbia garraio-alternatiba lagunkoiago eta integratzaileago gisa sortu zen. San Mames eta Abando arteko loturari eutsi zion, eta luzatu egin zen, Zazpikaleetaraino alde batetik (Eusko-trekin lotura Atxurin) eta Basurtu Ospitaleraino eta La Casillaraino bestetik, Plaza Biribilaren etorkizuneko tranbia-eraztunaren itxidura egiteko.

Egungo tranbiaren linea Bolueta geltokitik atera eta Atxuritik igarota, La Casillaraino heltzen da. 16 geldialdi ditu eta 7,87 kilometroko ibilbidea egiten du. Hala, Bilboko hainbat auzo eta eremu lotzen ditu. Tranbia Ibaiondo, Abando eta Basurto-Zorrotza barrutietatik igarotzen da, eta interes kultural handiko hainbat eremuri ematen die zerbitzua, hala nola Zazpikaleak, Erribera Merkatua, Arriaga Antzokia, Abando geltokia, Justizia Jauregia, Bilboko Guggenheim Museoa, Euskalduna Jauregia, San Mames, Ingeniaritzako Goi Eskola Teknikoa, Basurtu Ospitalea eta La Casillako kiroldegia.

Egun, egin den azken zatia Atxuri-Boluetakoa izan da.

Orain, Zorrotzaurreko Eremu Berriko hiri-berroneratzeko eta hiri-garapen eta eskariko planek Bilboko Tranbia luzatu eta Zorrotzaurren ezartzeko irtenbide egokiagoak aztertu eta bilatzeko beharra nabarmendu dute.

Ikerketaren helburu nagusia tranbia Bilbotik Zorrotzaurrera luzatzeko lanak zehaztea da.

Trazaduraren hautaketa ikerketa honetan planteatutako helburuak behar bezala lortzeak markatuko du. Lehenetsuna eman zaio tranbia Olabeagan ezartzea optimizatzen duen irtenbideari, ibaiaren gainetik gurutzatzeari eta zerbitzua Zorrotzaurreko irla osoan zehar eskaintzeari.

Diseinurako irizpide gisa plataforma osoa erreserbatuta egotea proposatzen da, aparkalekuetarako eta zamalanetarako sarbide mugatua ahalbidetuz, beharrezkoa den lekuetan.

Proposatzen den ibilbideak zeharkatzen dituen eremuen eragina minimizatu nahi du, ahal den guztietan berdeguneetatik, erdibitzaileetatik eta eremu publikoetatik igaroz.

Trazadura berria Euskalduna biribilgunean txertatzeari dagokionez, egungo oinezkoentzako ibilbideen iraunkortasuna eta Hegoaldeko erriberan Olabeagako kaiarekin eta Euskalduna zubia-  
ren bidez Deustu Iparraldeko erriberaren loturarekin jarraitzea da asmoa.

Bestalde, ibilgailuen trafikoak egungo fluxuen eskema mantentzen du eta soilik Euskalduna Jau-regiko lur azpiko aparkalekurako sarrera eta irteera aldatuko dira apur bat. Horretarako, beharrezkoa da biribilgunearen azalera handitzea barrurantz gehituz. Hala, tranbiaren plataforma hartzeko eta ibilgailuentzako egungo biribilgunearen egiturari eusteko beharrezko espazioa lortuko da.

Euskalduna biribilgunean Zorrotzaurrera doan tranbiaren luzapenaren adar berriaren loturak «Y» forma izango du, eta, hala, bai Zorrotzaurretik datozen zirkulazioak, bai Atxurira doazenak, zein Basurto-La Casilla norabidean eta alderantziz doazenak ahalbidetu ahal izango dira.

Zorrotzaurrera luzatzeko adar berria Bilboko tranbiarekin Euskalduna biribilgunean egun dagoen loturatik aterako da eta Olabeagako hegaletik igaroko da, zerbitzurik gabe dagoen Adif plataformatik. Olabeagako eremu hori abandonatutako tren-plataformek, fatxadek eta alboko atzeko patioek osatzen dute. Izatez, eremu hondatua da egun hirigintzaren ikuspegitik. Iraganean portuko jardueri eta/edo industrialei lotuta egon zen, eta egun desagertu edo lekualdatu egin dira.

Tranbia luzatzeko adarraren plangintza hondatutako hiri-eremu horretatik igarotzeak aukera emango du eremu hori berreskuratu, birgaitu eta hiri-bilbean txertatzeko. Hiriko eremu horri garrantzia ematea hautatutako trazaduraren aldeko puntu gehigarria da, ikuspegi sozioekonomikotik, urbanistikotik eta ingurumenetik.

Hautatutako irtenbidearen beste xedeetako bat Olabeaga auzoari tranbia-sarearen konexioa eskaintzea da, eta hori lortzeko zabaltzeko adar berriaren geltokietako bat auzoaren biztanleria-nukleotik ahalik eta hurbilen dagoen tokian jarriko da, betiere, trazadura orokorraren funtzionalitatearekin bateragarria izanik.

Aukeratutako irtenbideak asebate behar zuen funtsezko helburuetako bat Zorrotzaurreko ilara igarotzeko ibaia gurutzatzea zen. Zubiaren irtenbideak efizientzia funtzionalaren eta estetikaren irizpideak bete behar ditu aldi berean, ezarriko den hiri-eremuan toki berezia izango baitu. Gainera, irtenbidea kostu ekonomikoaren eta ingurumeneko eraginaren ikuspegitik optimizatu behar da, bai ibaiaren ibilguari dagokionez, bai bi erribereri dagokienez.

Zorrotzaurre irlan, trazadura oinplanoan eta altxaeran txertatuko da irlarako aurreikusitako hirigintzan, eta oso hondatuta dauden eremuen erreforma eta berreskurapenetik sortu den hiri-eremu baterako diseinatutako egituraren ezin hobeto txertatutako garraio publikoaren sistema izango da. Aurreikusitako tranbiaren plataformak zein irlan egongo diren geltokiek garraio publikoaren eskaintza optimizatuko dute diseinatutako hiri-eremu berrian, eta hala jarduketa osoan helburu sozio-ekonomikoak eta ingurumenekoak beteko dira.

Bilboko Tranbia Zorrotzaurrera luzatzeko oinplanoko trazadura bereizitako ardatzen bi bloketan banatzen da.

Alde batetik, Euskalduna biribilgunean txertatutako tranbiaren trazadura berria hartzen da kontuan, eta horrek Abandoibarra Hiribidetik datorren konexioari dagokion tranbiaren plataforma ordezkatuko du, Sabino Arana Hiribidean. Aipatutako zati hori Euskalduna biribilgunearen eta Jesus Bihotzaren artean egongo da, azken horren iparraldean.

Bestalde, Zorrotzaurrera sartzeko adar berria, aurretik deskribatutako Euskalduna biribilgunearen trazadura berria egungo linearekin «Y» forman lotzen duena, geometrizatu egingo da, eta Atxuri-Zorrotzaurre eta La Casilla-Zorrotzaurreren arteko zirkulazioa ahalbidetuko du. Adar hori Mendebalderantz doa puntu horretatik, Adifen abandonatutako plataformaren gainetik igaro eta Olabeaga auzora iritsi arte, ibaia gurutzatu eta Zorrotzaurreko etorkizuneko urbanizazioaren hiribide nagusian txertatzeko. Hiribide hori Zorrotzaurrerako aurreikusitako garapenaren ardatz egituratzailea izango da, irla luzetara zeharkatuz hegoaldeko iparraldera.

Obrak gauzatzeko hogeita hamar (30) hilabeteko epea zehaztu da.

Lizitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZa barne, hirurogeita bat milioi, hirurogeita eta hirurogeita hamahiru mila, bederatziehun eta hirurogeita hemeretzi euro eta berrogeita hamabi zentimokoa (61.373.979,52) da. Administrazioak jakin dezan, obra osoaren aurrekontua, BEZa barne, berrogeita hamar milioi, zortziehun eta laurogeita hamazazpi mila, seiehun eta hamabi euro eta hogeita hamahiru zentimokoa (50.897.612,33) da.

2024ko martxoaren 22a, ostirala

Trenbide Sektorearen Erregelamenduaren 10.5 artikulua 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 2022ko irailaren 28ko Ebazpenaren bidez onartu zen, eta Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian eta dagokion prentsa iragarkietan argitaratu zen 2022ko urriaren 21eko 202. zk.an. Horrez gain, Bilboko udaletxearen egoitzetan ere egon zen ikusgai hogeita hamar egun balioduneko epean.

Ezarritako jendaurreko informazio-aldia 2022ko abenduaren 7an amaitu zen, eta 2023ko azaroaren 16an Bilboko tranbia Zorrotzaurrera luzatzeari buruzko Informazio Azterlana txostena egiten duen Ingurumenaren Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren zuzendariaren Ebazpena sinatu zen.

Organo honek eskumena dauka Gobernu Kontseiluarentzat erreserbatuta ez dauden trenbide-sareko azterlanak eta proiektuak idatzi eta onartzeko, hala xedatzen baitu Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzeko den urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuaren 16.2.c) artikulua.

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

#### EBAZTEN DUT:

Informazio publiko eta entzunaldiko espedientea onartzea eta behin betiko onartzea «Bilboko tranbia Zorrotzaurrera luzatzeari buruzko Informazio Azterlana» izeneko dokumentua.

Ebazpen honek ez dio amaiera ematen administrazio-bideari, eta, beraren aurka, gora jotzeko errekurtoa aurkez diezaioke 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-errekurtoa jar dezakete Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzietako Salan, bi (2) hileko epean; hartatik 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, 2024ko martxoaren 6a.

Garraio Azpiegituren zuzendaria,  
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.