

BESTELAKO XEDAPENAK

MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN SAILA

5019

EBAZPENA, 2024ko urriaren 9koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, zeinaren bidez behin betiko onartzen baita «Bilboko Metropolitiko Trenbidearen 5. Linearen Azterlan Informatiboa» eta dagokion Ingurumen-inpaktuaren Azterketa.

2005eko otsailaren 22an, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak behin betiko onartu zuen Euskal Herriko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektorialaren Aldaketa, Bilboko Metropoli eremuko trenbide-antolamenduari buruzkoa.

Aldaketa honek, beste jarduera batzuen artean, jaso zuen metroaren adar bat eraikitzea, Galdakaoko hiriguneari zerbitzua emateko, Aperiibaiko herrigune txikitik igaroz.

2007ko abenduaren 11n, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak «FMBko Galdakao-rako sarbideari buruzko Azterlan Informatiboa egiteko laguntza teknikoa» kontratatzeke Lehiaketa Publikorako deia egin zuen.

Galdakaoko adarra, aipatutako azterlan informatiboaren irismenean jaso, 2002an egindako Bilbo Metropolitarrako trenbide-sarearen azterketan oinarritu zen. Azterlan horien arabera idatzi ziren Azterlan Informatiboa egiteko Laguntza Teknikoa arautzeko pleguak. Hala ere, egin zen lizitazio- eta esleipen-prozesu luzean, hainbat hirigintza- eta funtzionaltasun-azterketa burutu ziren, eta horiek trazatua Usansoloraino luzatzea aholkatu zuten, horrela gertuko Eskualdeko Ospitaleari zerbitzua emateko.

Hala, «Ekialdeko Adarraren Bideragarritasun Azterketa» eta «Ekialdeko Adarraren Bideragarritasun Azterketa 2» izenekoak egin ziren. Lehenak metro linearako trazatua «Galdakao erdigune»raino izatea proposatu zuen, eta, bigarrenak, «Galdakao erdigune»tik Usansoloraino; Jarduketan bideragarritasuna bermatzen zuten. Aipatutako bideragarritasun-azterlanek aztergai dugun trazatuaren proposamen bat finkatu zuten, eta igarobide bat zehaztu zuten, alternatiben azterketa-faserako erreferentzia gisa balioko zuena.

Bideragarritasun Azterketetan finkatuta geratu zen erreferentziako igarobideaz gainera, igarobide horrek linearen trazatuaren hasieran eta amaieran bi bi bidebanatze posible izatea aztertu zen, eta erreferentziazko pasabidearen azken bidebanatze hori Galdakaoko herriguneko irteeratik Usansolora artekoa izatea. Horrela, Ibaizabal ibaia hirigunearen irteeran zeharkatuz Bakea auzoan sartu eta Galdakaoko ospitalerantz eta Usansolorantz zuzendutako trazatu zuzenagoko alternatibak ezartzeak zer abantaila ekar zezakeen ikertu nahi zen.

Azkenik, gerora azterlan informatibo batean garatzeari begira onuragarrientzat jo zen alternatiba hau izan zen: Ibaizabal ibaiaren azpitik igaro ostean trazatua igoz jarraitzea Usansolorantz, tunel faltsu baten bidez, Usansoloko ETSeko geltokirantz. Han, erdi-lurperatutako geltoki batean amaituko zen trazatua, eta horrek Euskotreneko Bilbo-Donostia linearekiko intermodalitatea ahalbideatuko zuen.

Alternatiben Azterketa fasea amaitzearekin batera, azterlan informatiboa bitan banatzea erabaki zen; horietako batean, 5. linearen trazatua Arizetik Galdakao erdigunera arteko trazatua garatu zen, eta bestean, Galdakaoko erdigunetik Usansoloraino artekoa.

Bigarren azterlan informatiboa jendaurrean jarri zen Garraio Azpiegituretako zuzendariaren 2012ko uztailaren 27ko Ebazpenaren bidez. 2016ko uztailaren 20an, Ingurumen Administrazioako zuzendariak Bilboko Metroaren 5. lineako proiektuaren Ingurumen-inpaktuaren Adierazpena egin zuen, «Galdakao erdigunea-Galdakao-Usansoloko Ospitalea» bide-tarteari dagokionez. Hala ere, Garraio Azpiegituretako zuzendariaren 2016ko irailaren 27ko ebazpenak hau adierazten du:

«Bilboko Metropoliko Trenbidearen 5. Linearen Eskariaren Azterlanean egiaztatu denez, erabiltzaile-kopuruari buruzko aurreikuspena nabarmen jaisten da Ospitalea-Usansolo bide-tartean, lineako gainerako bide-tarteekin alderatuta.

Era berean, kontuan hartuta ospitaleak hartzen dituen herriak eta artatzen dituen pertsonen jatorri eta helmugak, ondorioztatu da, halaber, beharrezkoa dela trazatu alternatiboak aztertzea, Bilbo-Donostia lineako Durango-Bilbo bide-tarteko trenbide-sarea, Usansolo udalerritik igarotzean, zuzenenean lotzeko aipatu ospitalearekin eta Galdakaorekin, lehendik dauden sareak optimizatzeko.

Bi auzi horiek une honetan Ospitalea-Usansolo bide-tarteari buruzko azterlan informatiboa ez onartzea aholkatzen eta justifikatzen dute, harik eta aipatu alternatiben azterketa eskuragarri egon arte, gutxienez».

Beraz, aipatu ebazpenak behin betiko onartzen du «Bilboko Metropoliko Trenbidearen 5. Linearen azterlan informatiboa, Galdakao erdigunea–Ospitalea bide-tarteari dagokionez; Ospitalearen eta Usansoloren arteko bide-tartea, berriz, ebatzi gabe utzi da.

Hori dela eta, azterlan informatiboaren xedea da Usansolon zuzeneko lotura hori nola egin aztertzea eta zehaztea; beraz, komenigarria da linea osoa Durango-Bilbo-Txorierri trenbide sarean integratzea.

5. lineako bide-tarte hori Galdakaoko udalerrian zehar igaroko da, Bediako udalerrian lotura egin arte.

Aztergai dugun atalean bi trazatu aztertu dira. Lehenengoak 1.281 m-ko luzera du, eta Ospitaleko geltokiaren amaieratik ETSko bideekiko loturaraino igarotzen da, Bedia eta Usansolo geltokien arteko bide-tartean. Trazatua Ibaizabal ibaitik hurbil dago, eta Bediako geltokitik Usansolorako bide-tartean dagoen zuzengunearen iparraldean lotzen da egungo ETSko bideekin. Bigarren trazatua honetan desberdintzen da lehenengotik: luzeagoa da (1.611 m), trazatua Usansolo erdigunearen mendebaldetik igarotzen da, eta ETSko bideekiko lotura aipatutako zuzengunearen hegoaldean egiten da, Bediatik gertuago dagoen eremu batean.

Bigarren trazatuan, 1385 m-ko tunel-zatia izanik, hau proiektatu da: aipatu tunelaren erdibideko puntu batean, eskailerak dituen arrapala bat, larrialdi-irteera eta aireztapen-zulo gisa, bai eta tarteko erasogune bat izateko ere, obrak egin ahal izateko.

Trazatuaren bi alternatibetako bakoitzerako, epe hauek aurreikusten dira:

- 1. alternatiba: hogeita bat (21) hilabeteko epea aurreikusten da.
- 2. alternatiba: hogeita bi (22) hilabeteko epea aurreikusten da.

1. alternatibarako, lizitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZa barne, berrogeita zazpi milioi hirurehun eta hirurogeita hamaika mila laurehun eta laurogeita lau euro eta hogeita hamalau zentimokoa (47.371.484,34) da. Administrazioak jakin dezan, obra osoaren aurrekontua, BEZik gabe, hogeita hemeretzi milioi ehun eta laurogeita hemeretzi mila ehun eta laurogeita hamazortzi euro eta laurogeita hamar zentimokoa (39.199.198,90) da.

2. alternatibarako, lizitazioaren oinarritzko aurrekontua, BEZa barne, berrogeita bi milioi bos-tehun eta hogeita hamabi mila zortziehun eta hirurogeita hamazazpi euro eta hogeita hamazazpi zentimokoa (42.532.877,37) da. Administrazioak jakin dezan, obra osoaren aurrekontua, BEZik gabe hogeita hamabost milioi berrehun eta hamar mila eta hirurogeita hamalau euro eta hirurogeita lau zentimokoa (35.210.074,64) da.

Trenbide Sektorearen Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, behin betiko onartu baino lehen, azterlan informatiboa jendaurrean jarri beharko da hogeita hamar egun balioduneko epean, trazatuaren ikusmolde orokorrari buruzko alegazioak egin ahal izateko, interes orokorrari eragiten badio.

Aipatutako azterlan informatiboa jendaurrean jarri zen, Trenbide Sektoreari buruzko irailaren 29ko 38/2015 Legearen 5.5 artikuluan eta Trenbide Sektorearen Erregelamendua onartzen duen abenduaren 30eko 2387/2004 Errege Dekretuaren 10.5 artikuluan aurreikusitakoaren arabera. Horretarako, jendaurrean jarri zen 2022ko azaroaren 7ko Ebazpenaren bidez (2022ko azaroaren 24ko EHAA). Alegazioak aurkezteko epea luzatu egin zen 2023ko urtarrilaren 4ko Ebazpenaren bidez (2023ko urtarrilaren 16ko EHAA). Tramite horretan, 6 alegazio jaso ziren, talde eta elkarteenak, 62 partikularrenak, 3 erakunde autonomikoenak eta 3 probintzia-erakundeenak, eta guztiei erantzun zitzaion. Ondoren, berriz ere jendaurrean jarri zen arrazoi formal hutsengatik, eta Garraio Azpiegituren zuzendariaren 2024ko martxoaren 4ko Ebazpena onartu zen. Ebazpen hori 2024ko martxoaren 20ko EHAAren eta dagozkion prentsa-iragarkietan argitaratu zen, eta hogeita hamar egun balioduneko epean ikusgai egon zen Galdakaoko eta Bediako udaletxeetako bulegoetan.

Ezarritako behin betiko jendaurreko informazio-aldia 2024ko maiatzaren 8an amaitu zen, eta ez da alegaziorik aurkeztu.

2024ko abuztuaren 7an, Ingurumenaren Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularraren zuzendaria- ren ebazpena onartu zen. Ebazpen horren bidez, Bilboko metroaren 5. lineako Galdakao-Bediako Ospitalea bide-tartearen proiektuaren ingurumen-inpaktuaren adierazpena egin zen. Proiektu hori Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritzak sustatu zuen, Galdakaoko eta Bediako udal-mugarteetan (Bizkaia).

Organo honek eskumena dauka Gobernu Kontseiluarentzat erreserbatuta ez dauden tren-bide-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. Urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuak indarrean jarraitzen du, Lehendakariaren ekainaren 23ko 18/2024 Dekretuaren lehen xedapen iragankorrean ezarritakoaren arabera (Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituen eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituen Dekretua).

Beraz, aipatutako xedapenak, horiekin bat datozenak eta aplikatu beharreko gainerakoak ikusi- sirik, honako hau

EBAZTEN DUT:

Onartzea informazio publiko eta entzunaldiko espedientea eta, behin betiko, «Bilboko Metro- poliko Trenbidearen 5. Linearen Azterlan Informatiboa» eta dagokion Ingurumen-inpaktuaren Azterketa.

Ebazpen honek ez dio amaiera ematen administrazio-bideari, eta, beraren aurka, gora jotzeko errekurtsioa aurkeztu 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-errekurtsoa jar dezakete Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzietako Salan, bi (2) hileko epean, hargatik 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 urriaren 9a.

Garraio Azpiegituren zuzendaria,
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.