

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

4286

RESOLUCIÓN de 22 de septiembre de 2025, de la directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba definitivamente la «Actualización del Estudio Informativo de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana».

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 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 atravesase 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 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-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 Zabalzana 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 si 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 Zabalzana 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 Zabalzana, 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 Zabalzana 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 Zabalzana 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 Berriotxoa, 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 Zabalzana 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 Zabalzana, donde se encuentra la parada de Zabalzana. 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 Zabalzana con 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, este se encuentra en Ibaiondo y se dimensionó para una cantidad de vehículos superior a la flota requerida una vez puesta en 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 Zabalzana. 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 uno de los cuatro tramos en los 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 doscientos 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 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).

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.

El Estudio Informativo mencionado se sometió al trámite de información pública previsto en los artículos 5.5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y 10.5 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. A este efecto, se aprobó la Resolución de 5 de diciembre de 2024, de la directora de Infraestructuras del Transporte, publicada en el BOPV n.º 247 de 20 de diciembre de 2024 y en los correspondientes anuncios de prensa, así como expuesta durante el plazo de treinta días hábiles en las dependencias del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

El periodo de información pública establecido finalizó el pasado 5 de febrero del 2025, y el 26 de agosto de 2025 se firmó la Resolución del director de Administración Ambiental por la que se formula la declaración de impacto ambiental para el Proyecto de actualización del estudio informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana.

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.

Vistas las disposiciones citadas, y demás concordantes y de general aplicación,

RESUELVO:

Aprobar el expediente de información pública y audiencia y, definitivamente, aprobar el «Actualización del Estudio Informativo de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana».

Esta resolución no es definitiva en vía administrativa, y, contra ella, las personas interesadas pueden interponer recurso de alzada ante el Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes

dentro del plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de notificación o publicación, dirigiendo el escrito de interposición, bien a este órgano, bien al Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes.

Las Administraciones Públicas podrán interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos (2) meses ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, sin perjuicio de poder efectuar requerimiento previo en la forma y plazo determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

En Vitoria-Gasteiz, a 22 de septiembre de 2025.

La directora de Infraestructuras del Transporte,
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.