

## BESTELAKO XEDAPENAK

### LURRALDE PLANGINTZA, ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

## 4703

*EBAZPENA, 2021eko uztailaren 29koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, «Donostiako Amarako trenbide saihebiderearen azterlan informatiboa» jendaurrean jartzen duena.*

2008. urtean, ETSk Amarako saihebiderearen azterlan informatiboaren idazketa esleitu zuen, alternatibak sortzeko eta salgaien zirkulazioari irtenbidea emateko, Amarako geltokiko trenbide-zabaltzaren luzera-mugak eta errebotea saihestuz.

Orduan, egungo Añorgako eta Anoetako geltokien arteko trazadura alternatiba ugari aztertu ziren.

Azterlan informatibo hau idazteko aldiari, Donostialdeko Metroaren operazioa sortu zen, Lugaritzeko egungo geltokiaren eta Amara-Morlans guneari arteko kostaldeko trazadura-saihebidere batean oinarrituta, eta zerbitzuaren kalitatea Metro mota batera aldatuta.

Donostialdeko Metroaren sorkuntzan izandako hainbat kontzeptuzko aldaketek Amarako salgaien Saihebiderearen filosofia-aldaketa eragin zuten. Lugaritz – Mirakontxa – Easo saihebidere zerbitzuan sartzean, egungo Hegoaldeko Saihebidereak (Lugaritz – Amara) bidaiarien zirkulazioa galduko luke.

Horrela, bada, egungo Lugaritzeko tunelari etorkizunean ahalik eta erabilgarritasun handiena emateko, merkantzien by-pass alternatibek Lugaritzeko tunelaren trazadura eta instalazioak ahalik eta gehien aprobetxatzen dituzte, baina Morlans/Errondo Pasealekuko atalean dagoen Topoaren trazadurarekin bat eginez.

2019ko azaroaren 22an, ETSk «Amarako (Donostia) Trenbide Saihebiderearen Azterlan Informatiboa» idazteko zerbitzu-kontratua FULCRUM, Planificación, Análisis y Proyecto, S.A.U.ri esleitu zion.

Azterlan informatiboa tunelaren eta aurreko azterlanean garatutako alternatibaren ahalik eta probetxu handienean oinarritzen da, oinarritzeko diseinu horri jarraituz, Lugaritz eta Anoeta artean merkantzia-trenak lotzeko aukera emango duen adar baten trazadura-alternatibak planteatzeko, behin Lugaritz-Easo saihebidere zerbitzuan jarri ondoren, eta aukerarik onena garatzeko, azterlan informatiboaren mailan.

Gaur egun, Amarako geltokian ETSren bi linea elkartzen dira: Bilbao-Donostia eta Donostia-Hendaia (Topoa), biak burdinbide-amaieran.

Bilbao-Donostia linea Errekalde auzotik sartzen da hirira, eta Añorga eta Lugaritz igaro ondoren, Aieteko tunelean sartzen da eta Amarako geltokian amaitzen da zuzenean.

Donostia-Hendaia linea, berriz, Amarako geltokitik hegoalderantz abiatzen da, eta Morlanseko ibarraren parean lurperatzen da. Ondoren, azalera itzultzen da, AmaraBerri auzoa inguratuz, Anoetako geltokian sestra berriro behertzeko.

Azterlanaren helburua bi lineen arteko lotura-adar bat definitzea da. Beraz, azterlanaren eremua bi lineen arteko lotura-eremura mugatzen da, Aieteko tunela ahalik eta gehien aprobetxatzeko.

Ustiapenaren ikuspuntutik, Amarako geltokia bi lineen arteko trukagailu bat da, trenbide-loturak errebote bat eskatzen duen arren. Horrela, Euskotrenek bi lineak lotzen dituen bidaiarien E2 linea ustiatzen du, arrakasta handia izanez errebotea izan arren.

Donostiako burdinbide-amaiera zaharra ezabatzen duen trenbide-saihesbide berriaz gain, azken urteotan era guztietako jarduerak egin dira linean: trenbide-bikoizketak, geltoki berriak (Intxaurren, Altza eta Fanderia), Loiolako geltokiaren modernizazioa. Hiri-integratioko lan garrantzitsuak ere egin dira, Loiola, Herrera eta Oiartzungoa, esaterako. Beste jarduketa batzuk (Anoetako atari berria bezalakoak, baita bere bide-ingurunean eta hiri-ingurunean integratzea) zerbitzua metro motako ezaugarrietara egokitzeko jardueren multzo horretan sartuko dira.

Amarako geltokian beharrezkoa den erreboteak merkantzia-zerbitzuen funtzionaltasuna eta ustiapena mugatzen ditu zerbitzu horiek erabiltzeko geltokira sartu behar delako, makinaren noranzkoa aldatu eta beste lineatik irten behar delako.

Lehen esan bezala, Donostialdean hasieran aurreikusitakoa baino baino mugikortasun gehiago izan da. Horren ondorioz, Donostiako Trenbide-Saihesbide berri bat garatu zen Lasarte-Oria eta Hendaia arteko E2 linearako, ETSren titulartasunekoak, eta hiru geltoki berri ireki ziren: Bentaberri (Antigua), Erdialdea-Kontxa eta Easo (egungo Amara ordezkatzeko bidaiarien trafikoan), hiriko gune garrantzitsuetara sarbidea ematen dutenak. Ondorioz, EuskoTrenko ibilbide berria Donostiako erdigunera sartzeko aukerarik erakargarriena izango da.

Saihesbide berri hau tunelean garatzen da erabat, Donostiako erdialderako metro motako konfigurazio batean. Hala, trazadurak gaur egun Bilbao-Donostia eta Donostia-Hendaia lineen artean igarotzen diren merkantzien erabilera mugatzen duten malda handiak ditu.

Azterlan informatiboan trazadura desberdineko bi alternatiba aztertzen dira: 1D Alternatiba eta 2 Alternatiba.

1D alternatiba hobea da ingurumenaren eta gizartearen alderdietan, eraikuntza-prozesuan eta kostuan. 2. Alternatiba, berriz, pixka bat mesedegarriagoa da alderdi tekniko-funtzionaletan.

Azterlan informatiboan, 1D alternatiba Amarako Saihesbideari Buruzko Azterlan Informatiboaren irtenbiderik egokiena dela ondorioztatzen da.

1D alternatibarentzat, obrak gauzatzeko hogeita lau (24) hilabeteko epea zehaztu da; aldiz, hamasei (16) hilabetekoa 2 alternatibarentzat.

1D Alternatiban, Lizitazioaren oinarrizko aurrekontua, BEZa barne, hamalau milioi bostehun eta hamahiru mila ehun eta hogeita zazpi euro eta laurogeita lau zentimokoa da (14.513.127,84 euro).

2 Alternatiban, Lizitazioaren oinarrizko aurrekontua, BEZa barne, hamazortzi milioi hirurehun eta hirurogeita hamasei mila hirurehun eta bederatzi euro eta laurogeita bi zentimokoa da (18.376.309,82 euros).

Trenbide Sektoreko Erregelamenduaren 10.2 artikulua arabera, azterlan informatiboa 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 Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen duen urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuaren 16.2.b) artikulua.

2021eko irailaren 10a, ostirala

Trenbide Sektoreari buruzko Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, azterlan informatiboa, 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.

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

#### EBAZTEN DUT:

Jendaurrean jartzea «Donostiako Amarako trenbide saihebidetaren azterlan informatiboa»; 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 kontzepzio globalaz.

Epe horretan, azterlan informatiboa jendearen eskura egongo da, aztertu ahal izateko, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saileko Garraio Azpiegituren Zuzendaritzan (Donostia kalea 1, - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), Donostiako udaletxean eta Interneteko [www.euskadi.eus](http://www.euskadi.eus) web orrian, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren Garraioen ataleko Azpiegitura-proiektuei buruzko informazioaren atalean:

<https://www.euskadi.eus/amarako-saihebidetaren/web01-a2trenbi/eu/>

Eta horrela jakinarazten da, jendeak horren berri izan dezan.

Vitoria-Gasteiz, 2021eko uztailaren 29an.

Garraio Azpiegituren zuzendaria,  
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.