

BESTELAKO XEDAPENAK

LURRALDE PLANGINTZA, ETXEBIZITZA ETA GARRAIO SAILA

4549

EBAZPENA, 2022ko irailaren 28koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, «Bilboko tranbia Zorrotzaurrera luzatzeari buruzko Informazio Azterlana» jendaurrean jartzen duena.

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 Zazpikaleetarraino alde batetik (Euskotrenekin lotura Atxurin) eta Basurtu Ospitaleraino eta La Casillaraino bestetik, Plaza Biribilaren etorkizuneko tranbia-eraztunaren itxidura egiteko.

Tranbiaren egungo 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 Basurtu-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.

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 trafikoa egungo fluxuen eskema mantentzen du eta soilik Euskalduna Jauregiko 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 Zorrotzurretik datozen zirkulazioak, bai Atxurira doazenak, zein Basurtu-La Casilla norabidean eta alderantziz doazenak ahalbidetuko 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 asebeste behar zuen funtsezko helburuetako bat Zorrotzaurreko irlara 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 eraginen ikuspegitik optimizatu behar da, bai ibaiaren ibilguari dagokionez, bai bi erriberei 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 egituran 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 hiri-bide nagusian txertatzeko. Hiribide hori Zorrotzaurren aurreikusitako garapena egituratuko duen ardatza izango da, eta irla hegoaldetik iparraldera zeharkatuko du.

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

2022ko urriaren 21a, ostirala

Lizitazioaren oinarrizko aurrekontua, BEZa barne, hirurogeita bat milioi, hirurehun 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.

Trenbide Sektoreko Erregelamenduaren 10.2 artikulua arabera, informazio-azterlana behar bezala idatzita dago, eta egoki den informazio publikorako legezko eta arauzko betekizun eta preskripzio guztiak betetzen ditu, behin betiko onartu aurretik.

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

Trenbide Sektoreari buruzko Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, informazio-azterlana, behin betiko onartu baino lehen, jendaurrean erakutsi beharko da hogeita hamar egun balioduneko epean, nahi duenak alegazioak aurkez ditzan trazadura orokorrari buruz, 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 «Bilboko tranbia Zorrotzaurrera luzatzeari buruzko Informazio Azterlana»; 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 trazadura orokorrari buruz.

Epe horretan, informazio-azterlana jendearen eskura egongo da, aztertu ahal izateko, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saileko Garraio Azpiegituren Zuzendaritzan (Donostia-San Sebastián kalea 1, Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), Bilboko udaletxean eta Interneteko www.euskadi.eus web orrian, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren Garraioen ataleko Azpiegitura-proiektuei buruzko informazioaren atalean:

<https://www.euskadi.eus/tranbia-zorrotzaurre/web01-a2garrai/eu/>

Vitoria-Gasteiz, 2022ko irailaren 28a.

Garraio Azpiegituren zuzendaria,
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.