

## III - OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

## GOBIERNO VASCO

## DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

**Resolución de 25 de febrero de 2020, del director de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública el "Estudio Informativo de la extensión del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana"**

El «Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco», aprobado definitivamente por el Decreto 41/2001, de 27 febrero de 2001, propone de una manera no definida la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia el Este-Salburua, próximamente en fase de obras, y hacia el Oeste-Zabalzana, como las extensiones más razonables.

La inserción de la línea tranviaria procedente de Zabalzana se sitúa en el corredor actualmente ocupado por la línea ferroviaria de larga distancia, el cual discurrirá soterrado liberando el espacio que ocupa actualmente en la superficie.

La nueva extensión del tranvía pretende mejorar la conexión del barrio Zabalzana como consecuencia del incremento de ocupación que este barrio ha desarrollado en los últimos años. Para ello, se plantea la posibilidad de extender tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta Zabalzana, determinando las alternativas óptimas y las obras requeridas para su puesta en marcha.

La elección del trazado viene condicionada por el proyecto de soterramiento de la línea de Alta Velocidad de Vitoria-Gasteiz a su paso por el núcleo urbano, por una parte, porque de no realizarse la obra el trazado ya no sería viable, y, por otra, porque los cambios en la urbanización de la zona pueden implicar cambios en la solución planteada.

El estudio informativo se desarrolla bajo la premisa de que el tranvía tiene prioridad semafórica en todos los cruces.

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, dirigiéndose un ramal hacia Mariturri y otro hacia Jándiz.

El estudio informativo ha determinado que dos son las alternativas a considerar, diferenciándose entre sí en el cruce con la rotonda de Portal de Castilla debido a las posibles interferencias en el tráfico rodado que el tranvía pudiera generar, así como por la posibilidad de mantener el puente que se encuentra en la rotonda mencionada.

El trazado propuesto empieza en la parada de Green Capital, donde los viajeros podrán hacer transbordo en las paradas de Florida y Angulema con el resto de las líneas tranviarias. Posteriormente, atraviesa la Green Capital Plaza, gira hacia el este en la calle José Erbina y empieza a circular por la superficie liberada por el soterramiento del ferrocarril, con dos paradas, una en la estación de TAV y la otra a la altura del Paseo de la Senda, hasta llegar a la rotonda de Portal de Castilla.

Allí, la Alternativa 1 cruza la rotonda por el norte en superficie para discurrir por la calle Pintor Teodoro Dublang hasta el ayuntamiento, donde tiene una parada, mientras que la Alternativa 2 evita la afección al tráfico de la rotonda discurriendo por el puente existente y continúa

por ese lado de la calle Pintor Teodoro Dublang hasta llegar a la calle Etxezaharra. Ambas alternativas confluyen en la parada del Polideportivo en esa misma calle.

El trazado continúa por la Avenida de Naciones Unidas hasta la rotonda de la avenida de Zabalzana, donde la línea se bifurca en dos ramales.

Por una parte, el ramal de Mariturri gira 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 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, 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 Júndiz continúa recto por la Avenida de las Naciones Unidas desde la rotonda de Avenida de Zabalzana. Cuenta con una parada en frente del CEIP Zabalzana HLHI, y con otra al final de la calle, Júndiz.

En total se proponen 11 paradas con una distancia media entre paradas de aproximadamente 584 metros.

La explotación de las líneas se plantea independiente del resto del sistema tranviario, contando con las líneas Júndiz-Green Capital y Mariturri-Green Capital.

La ejecución de la extensión de la línea tranviaria se realizará en dos fases diferenciadas: la fase 1, que corresponde a Green Capital-Mariturri, con una longitud aproximada de 4.800 metros, y la fase 2, relativa al ramal de Júndiz, con una longitud aproximada de 1.200 metros. Consta de un tramo común de aproximadamente 2.600 metros desde Green Capital hasta la Avenida de Zabalzana, que discurre en parte sobre el corredor liberado por el soterramiento, para posteriormente, en la rotonda entre la Avenida de las Naciones Unidas y la Avenida de Zabalzana, bifurcarse en dos ramales, uno de aproximadamente 1.200 metros hasta Júndiz y otro de 2.200 metros hasta Mariturri.

El presupuesto total de las obras y material móvil (incluyendo 14 unidades de tranvía, máquinas expendedoras de títulos y canceladoras, así como gastos generales, beneficio industrial e IVA) asciende a la cantidad de:

– Alternativa 1: Ciento diecinueve millones novecientos sesenta y siete mil ochocientos noventa y cinco euros con cuarenta y siete céntimos (119.967.895,47 euros).

– Alternativa 2: Ciento veinte millones trescientos dieciocho mil cuatrocientos ochenta y un euros con treinta y ocho céntimos (120.318.481,38 euros).

Para ambas alternativas, el presupuesto del material móvil más equipamientos asciende a sesenta y un millones ciento veinte mil setecientos ochenta euros (61.120.780,00 euros), IVA incluido.

El plazo estimado para la ejecución de las obras definidas para ambas alternativas es de treinta meses (30) para la fase 1 y nueve meses (9) para la fase 2.

De acuerdo al artículo 10.2 del Reglamento del Sector Ferroviario, el Estudio Informativo está correctamente redactado y cumple todos los requisitos y prescripciones legales y reglamentarias para permitir practicar la información pública correspondiente, antes de su aprobación definitiva.

Este órgano es competente para la redacción y aprobación de los estudios y proyectos de la red de ferrocarril que no estén reservados al Consejo de Gobierno, según lo dispuesto en el artículo 22.1 b) del Decreto 74/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

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.

Asimismo, de conformidad con el capítulo II del título III de la Ley 3/1998 de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, y el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental se someterá a información pública durante un plazo no inferior a treinta días hábiles.

Teniendo en cuenta el interés general que este Estudio Informativo puede suscitar, así como su complejidad técnica, en virtud del artículo 32.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los plazos anteriormente indicados se amplían por un periodo de quince días hábiles.

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

#### Resuelvo

Someter al trámite de información pública el “Estudio Informativo de la extensión del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana” y su Estudio de Impacto Ambiental, al objeto de que, durante el plazo de cuarenta y cinco días hábiles contados a partir del día siguiente al de la última publicación de la presente resolución, puedan formularse cuantas alegaciones se estimen oportunas por corporaciones, asociaciones y particulares, en relación con su contenido, con las circunstancias que justifican la declaración de interés general, la concepción global del trazado y la evaluación de impacto ambiental.

Durante el referido plazo, el estudio informativo y su Estudio de Impacto Ambiental estarán a disposición del público, para su examen, en la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras (calle Donostia-San Sebastián, 1 - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), en el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y en la página web de internet [www.euskadi.eus](http://www.euskadi.eus), en el apartado de Información Pública de Proyectos de Infraestructura del apartado de Transportes del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras:

<https://www.euskadi.eus/informacion/infraestructuras-ferroviarias/web01-a2garrai/es/>

Lo que se hace público para general conocimiento.

Vitoria-Gasteiz, 25 de febrero de 2020

*El Director de Infraestructuras del Transporte*  
**MIKEL GURUTZEAGA ZUBILLAGA**