



**Arartekoaren 2017NI -1868-17 Ebazpena, 2017ko azaroaren 23koa; horren bidez, bukatutzat jotzen du bere jarduketara "Tranbia Gasteiztik unibertsitatera zabaltzeko eraikuntza proiektua" izapidetzeari dagokionez.**

### Aurrekariak

1. San Kristobal auzoko "Hegoaldeak" elkarteko "Plataforma Tranvía no Taldeak" (aurrerantzean, plataforma) aurkeztutako kexa jaso du Arartekoak.

Plataformak bere desadostasuna agertu du "Tranbia Gasteiztik unibertsitatera zabaltzeko eraikuntza proiektuaren" izapidearekin, eta aipatutako obra gelditzeko eskatu du.

Bere iritziz, Eusko Jaurlaritzak egindako prozeduran irregulartasun asko gertatu dira 2017ko ekainaren 8ko idazki bidez sailera helarazi zituzten adierazpenen edukiarekin bat etorritik; egoera horrek babesgabetasun handia eragin die proiektu horren aurka egiteko bere konstituzio eskubideak gauzatzeko.

Laburbilduta, plataformak gai hauek jarri ditu mahai gainean:

- 2017ko otsailaren 3ko ebazpen bidez onetsitako informazio-azterlana irailaren 29ko 38/2015 Legearen, Trenbideen Sektoreari buruzkoaren, 6. artikulua trenbidearen oinarriko eta eraikuntzako proiektu gisa jasotzen duenaz bestelako dokumentu bat da.
- Aurrez egindako baieztapenaren ildotik, plataformak uste du oinarriko proiektua eta eraikuntzako onartu ez direnez, ezin dela inplizituzat jo erabilera publiko edo interes sozialeko adierazpena, okupazioaren beharra eta haren premiazko adierazpena, ukitutako ondasunen nahitaezko desjabetzearen ondorioetarako.
- Horren ondorioz, "Tranbia Gasteiztik unibertsitatera zabaltzeko eraikuntza proiektuak" eragindako ondasun nahiz eskubideen zerrenda ez da sortu proiektua onartzeko ekitaldia ez baita zabaldu, baldin eta egia bada dokumentu hori onetsi dela.
- Zentzu berean, plataformak uste du 2017ko apirilaren 4ko Gobernu Kontseiluak Euskal Trenbide Sareari tranbiaren zabalkundea eraikitzeke agindua emateko hartutako erabakia zuzenbidearekin bat datorrela, ez baitago proiekturik.





- Bestalde, 2017ko ekainaren 5eko EHAAn argitaratutako obra-lizitazioko ondorengo iragarkia, bere ustez oraindik gertatu ez den egitate bat dakarrenez, ez baliozkotzat jo behar da ere.
  - Hirigintza antolamenduko tresna orokorraren beharrezko aldaketa erabilera publiko edo interes sozialeko adierazpen ondoren hasi da eragindako ondasun eta eskubideak okupatzeko ondorioekin; hala, obra egikaritzen hasteko izapideak hasi dira, oraindik hiriko bide sare eta berdegune gisa kalifikatutako inguru batean, plangintza orokorrean nahitaezko kalifikazioko aldaketa oraindik onartu gabe dagoenean.
  - Azkenik, kexan azpimarratzen da proiektu honek bizilagunei segurtasun arazoak sortzen dizkiela; izan ere, obrak ez ditu errespetatzen legeak eta Trenbide Sektoreko Araudiak (legearen 13., 14. eta 15. artikulua) bidea eraikitzeke eskatutako gutxieneko distantziak. Ildo berean diote era honetako proiektuei eskatzen zaizkien arauak eta gutxieneko distantziak Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sareko Lurralde Plan Sektorialean jasotzen direla, 4/2001 Dekretuak 2001eko otsailaren 27an onetsia.
  - Bestalde, kexan adierazten da ere Hegoaldeko tranbia zabaltzeko proiektua ez dela oinarritzen Gasteizek orain eta etorkizunean izango dituen mugikortasun beharrei buruzko eguneratutako azterlan integral batean; horrenbestez, obra bat egikaritu nahi da plangintza orokor batekin aurreikusitako inbertsio handi baten balizko eraginkortasuna ebaluatu gabe.
  - Plataformak zalantzan jartzen du, halaber, obra une honetan egikaritzea egokia den trenbidea lurpean sartzeko egun dauden planak aintzat hartu gabe, hiriko mugikortasun iraunkor eta espazio publikoko planen etorkizuneko ardatz antolatzaile gisa.
2. Kexan azaldutako kontuak aztertu ondoren, Arartekoak informazioa eskatu zion Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailari. Azpiegitura eta Garraibideetako sailburuordeak plataforma kexagileak azaldutako kontuei erantzun die eta jarraian aztertuko da bere erantzuna.

### Gogoetak

#### 1. **“Tranbia Gasteiztik unibertsitatera zabaltzeko eraikuntza proiektua” izapidetzea.**

Sailburuordetzak igorritako txostenaren arabera (aurrerantzean, txostena), “1. zatia. Vitoria-Gasteizko Hego Tranbia Handitzeko Informazio Azterlanaren” informazio publikoko izapidea burutu zen, hain zuzen ere, 2016ko martxoaren 31ko ebazpenaren bidez (64. EHAO, 2016ko apirilaren



6koa). Azterlana behin betiko onetsi zen Garraioaren Azpiegituretako zuzendariaren 2017ko otsailaren 3ko ebazpenaren bidez (35. EHAO, 2017ko otsailaren 20koa).

Txostenaren arabera, informazio azterlan hori onetsi behar zen eraikuntza-proiektua egin Arautegianbideen Sektorearen irailaren 29ko 38/2015 Legearen 5.3. artikuluari jarraiki. Burutu beharreko izapidetzea Trenbideen Sektoreko Arautegia onesten duen abenduaren 30eko 2387/2004 Errege Dekretuaren 10. artikuluan dago aurreikusita.

Horrela, Trenbideen Sektorearen Legearen 5.3. artikulua haxe xedatzen du:

*“Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.*

*El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta. En su caso, el estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.”*

Kasu honetan, erreferentziarako ebazpenean jaso den bezala, informazio txostenean Ingurumen Eraginaren Azterlana sartu da, erkidegoko ingurumen-araudiarekin bat etorritik. Halaber, ebazpenean adierazten da, entzunaldi publikoko izapidean, erakundeei zegozkien lau txosten eta hamalau alegazio jaso zirela eta horiek behar bezala erantzun eta kudeatu zirela. Aurkeztutako alegazioek ez zuten informazio azterlana zalantzan jartzen eta onartutako xehetasun-kontuak Eraikuntza-proiektuan islatuko dira. Hala eta guztiz ere, Gasteizko Udalak eskatuta, trazadura hegoalderantz luzatuko da, hain zuzen ere, 60 metro.

Eraikuntza-proiektuetan trenbideko azpiegitura zehatz baten premiaren arabera ezarritako konponbidearen garapen osoa jasotzen da, behar adina zehaztapenekin, eraikuntza eta horren ondorengo ustiaketa bideragarriak izan daitezten. Oinarrizko proiektua horren alderdi geometrikoak eta ukitutako ondasunen eta eskubideen definizio zehatza jasotzen dituen eraikuntza-proiektuaren parte da (Trenbideen Sektorearen Legearen 6.1. artikulua).

Eraikuntza-proiektua onetsi aurretik, hirigintza-administrazio eskudunari jakinaraziko zaio informazio-azterlanera egokitzen dela egiaztatzeko eta



txosten bat igortzeko. Hala, txosten hori aldekoa dela joko da, jakinarazpen hori egiten denetik hilabete bat igarotakoan, txostenik igorri ez bada. Obra horien gainean ez da egingo Tokiko Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 84.1.b) artikulua adierazten duen udalaren prebentzio-kontrola (Trenbideen Sektorearen Legearen 7.3. artikulua).

Txostenean adierazten den bezala, izapide hori 2017ko martxoaren 1ean burutu zen; data horretan, eraikuntza-proiektua bidali zitzaion Gasteizko Udalari eta 2017ko martxoaren 31n jaso zen aldeko txosten teknikoa.

Garraioaren Azpiegituretako zuzendariaren 2017ko apirilaren 4ko ebazpenaren bidez, aipatutako eraikuntza-proiektua onetsi zen. Txostenean adierazten den bezala, proiektua onesteko, ez da inolako argitalpenik egin behar, Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 39. artikuluekin bat etorriz. Izan ere, horren arabera, administrazio-zuzenbidearen peko egintzak baliozkotzat joko dira eta ondorioak izango dituzte ematen diren datatik aurrera, horietan beste zerbait xedatzen bada edo jakinarazi, argitaratu edo goi-mailako beste organo batek onetsi behar duen kasuetan eraginkortasuna atzeratzen bada izan ezik.

Hain zuzen ere, Eusko Jaurlaritzak aipatutako lege-erreferentzia horiez gain, adierazi beharko litzateke, soilik uneko inguruabarrek gomendatzen badute eta, zehazki, oinarrizko proiektuak edo eraikuntzakoak dagokion informazio-azterlanarekin lotutako eta publikoak ezagutu beharreko aldaketa nabarmenak jasoko balituzte, baimendu ahalko dela, egiteko prozeduran, informazio publikoko izapide bat. Hori guztia, informazio-azterlanarentzat 10. artikuluan aurreikusitako arau berberen arabera; izan ere, horretan, oharrak aipatutako aldaketen inguruak izan ahalko dira soilik (Trenbideen Sektorearen Araudiaren 12.2. artikulua).

Hortaz, informazio publikoko izapidea soilik dago aurreikusita kasu batzuetan, zeinetan eraikuntza-proiektuan aldaketa nabarmenak egiten diren eta gomendagarria den publikoak horiek ezagutzea. Kontuan hartu behar da aipatutako artikulua idazteko erabilitako terminoak ez direla aginduzkoak (gomendatu, baimendu ahalko da); hala ere, plataformak uste du onetsitako proiektuak funtsezko aldaketa bat dakarrela erakustaldi publikoan jakinarazitako informazio-azterlanari dagokionez.

Artikulu honetan aipatutako aldaketa *nabarmena* izateko, azaltzen den jarduketa osoarekin lotuta dagoen zerbait nabaria, gailena edo esanguratsua izan behar du. Kasu honetan, jo beharra dago informazio-azterlanaren hasierako erakustaldi publikoaren gaineko aldaketarik nabarmenena sartu zela eta beren-beregi azpimarratu egin zela behin betiko onespren erabakian; hala, berriaz aipatu egin zen hasierako 1.340 metroko trazadura 60 metro luzatuko zela, hain zuzen ere, Gasteizko Udalak proposatu zuen bezala. Behin betiko onespren-erabakiak beren-beregi adierazten du alegazioek ez zutela





informazio-azterlana zalantzan jartzen eta onartutako xehetasun-kontuak eraikuntza-proiektuaren hurrengo fasean jorratuko zirela.

Hortaz, eraikuntza-proiektuak 1.400 metroko linearen trazadura jasotzen du, informazio-azterlanaren behin betiko onespenean aurreikusitakoaren arabera. Horrenbestez, jo daiteke alderdi zehatz hau dela garrantzirik handiena duena; izan ere, bereziki nabarmendu egin zen aipatutako informazio-azterlanaren behin betiko onespenean; hala ere, ez dakar aldaketarik eraikuntza-proiektuarentzat bertan beren-beregi jaso baitzen. Gainerako aldaketei dagokienez, Eusko Jaurlaritzaren txostenean emandako datuak ikusita eta ondorengo atalean adieraziko den bezala, ezin da jo aldaketa nabarmena edo esanguratsua denik informazio-azterlanari dagokionez.

Aurretik adierazi den bezala, Trenbideen Sektorearen Araudiak aipatutako aldaketa nabarmenaren kontzeptua ez dator bat, erakunde honen ustez, plataforma kexagileak adierazitako *"funtsezko aldaketa"* terminoarekin. Izan ere, egia esan, hirigintza-planeamenduaren izapidearekin lotuta arautu egin da eta horrek hemen jasotakoen bestelako ezaugarriak eta arauketa ditu. Hala eta guztiz ere, aurreko zehaztapenekin, aipatu behar dira, labur-labur bada ere, Justizia Auzitegiek zehaztu gabeko kontzeptu juridiko honen inguruan emandako epaiak; izan ere, kasu bakoitzean, balorazio bat egin behar da.

Jurisprudentziak (batez ere 2017ko irailaren 11ko Auzitegi Gorenaren Epaiak, administrazioarekiko auzien 5. atala, kasazio-prozeduran) hauxe xedatu du:

*"...Para la resolución de nuestro pleito, resulta relevante por su calificación de las modificaciones realizadas como sustanciales, la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 25 de marzo de 2010, recurso de casación 1385/2006, ... donde refiere que: "Es clásica y tradicional la interpretación que la jurisprudencia de este Tribunal Supremo viene realizando del expresado concepto de "modificación substancial", señalando, por todas, la STS de 10 de marzo de 1992 que los expresados trámites de nueva información pública y audiencia "únicamente es exigible cuando las modificaciones a introducir en la aprobación provisional supongan un **cambio sustancial** en los criterios y soluciones inicialmente aprobados, sustancialidad que ha de entenderse en el sentido de que los cambios supongan una alteración del modelo de planeamiento elegido y aprobado inicialmente, **al extremo de hacerlo distinto y no diferente en aspectos puntuales y accesorios**, y a esto no llega el que una determinada superficie de suelo, clasificada inicialmente como suelo urbanizable, sea después objeto de clasificación como suelo no urbanizable, puesto que con ello el modelo de planeamiento permanece intangible."*

Aurrekoa aplikatzen badiogu kontu honi, konparazio-terminoaren inguruan adierazitako beharrezko zehaztapenekin, ezingo zen funtsezko aldaketa bat dagoela aldarrikatu, hau da, informazio-azterlanaren eta eraikuntza-proiektuaren artean aldaketa nabarmenak daudela eta horiek tranbia





zabaltzeko espedientearen helburua biziki aldatzen dutela. Izan ere, tranbia hedadura linealaren bidez zabalduko da, orain ustiatzen den linearen hegoaldeko muturretik, Angulema kalean dagoena, Arabako Unibertsitate Campusaren guneraino.

Laburbilduz, aurreko gogoeten arabera, aipatutako eraikuntza-proiektuaren izapidetzea araudi horretan aurreikusitako lege-prozedura betetzen duela jo behar da.

## 2. Eraikuntza-proiektuaren onetsi eta geroko jarduketan ondorio juridikoak.

Oinarrizko proiektua edo trenbide-lineak, horien zati batzuk edo trenbide-azpiegituraren bestelako elementuak eraikitzeko edo aurretik existitzen zirenak aldatzeko elementuak eraikitzeko proiektua onestean, lursail berriak erabili behar izatekotan, erabilera publiko edo interes sozialaren aitortpena egin behar da, okupazio-premiarena eta horren premia-adierazpenaren, linea edo trenbide-azpiegituraren elementua edo aurretik zeudenak aldatzeko beharrezkoak diren elementuak eraikiko diren horiek lursailak nahitaez desjabetzeko, desjabetze-legerian aurreikusitakoaren arabera (Trenbideen Sektorearen 6.2. Legea).

Hori dela-eta, 2017ko apirilaren 4an eraikuntza-proiektua onetsi ostean, jarduketa honek ukitutako ondasun eta eskubideen zerrenda ezagutzera eman zuen Garraioaren Azpiegiturarako zuzendariaren 2017ko apirilaren 24ko ebazpena zuzenbidera egokitzen dela jo beharra dago.

Zentzu berean, txostenean adierazi den bezala, eraikuntza-proiektua onetsi osteko gainerako jarduketak legezkotasunera egokitzen direla jo beharra dago, besteak beste, kudeaketa ETS-ri agintzea tranbiaren zabaltzea eraikitzeko eta erakunde publiko horrek kudeatutako obren lizitazioa.

## 3. Eraikuntza-proiektuaren eta udal hirigintza-plangintzaren eta hiri-antolamendurako gainerako tresna orokorren arteko lotura.

Arartekoari erantzuteko igorritako txostenean adierazten den bezala, Trenbideen Sektorearen Legearen 7.1. artikulua honako hau xedatzen du:

*"Plan orokorrek eta hirigintza alorreko antolamenduko gainerako tresna orokorrek sailkatuko dituzte Interes Orokorreko Trenbide Sarearen bitartez okupatzen diren lurak, eta baita helburu horretarako okupatu behar direnak ere, behin betiko onetsita dauden informazio azterlanekin bat etorriz, estatu titulartasuneko trenbideko sistema orokor edo baliokide gisa, eta bertan ez dira sartuko trenbide azpiegituren administratzaileari dagozkion eskumenak aurrera eraman ahal izatea ezinezko bilakatzen edo zailtzen dituzten zehaztapenak".*



Era berean, 7.2. artikulua zera ezartzen du: *"Ezin izango da behin betiko onespena jaso duen informazio azterlan batean ezarritakoaren kontra agertzen den lurralde eta hirigintza antolamendu aldatzeko, berrikusteko, garatzeko edo esikaritzeko tresnarik onetsi."*

Hori dela-eta, hirigintza-antolamendua izango da (baita lurralde-antolamendua ere), plangintzako tresna desberdinen bidez, trenbidearen eraikuntza-proiektuaren aurreikuspenak bete beharko dituena. Horretarako, Gasteizko Udalak izapideak abiarazi ditu HAPOn egitura-aldaketa zehatz bat egiteko, hain zuzen ere, trenbide-sistema orokor bat ezarri eta mugatzeko (Arabako Lurralde Historikoko 80. Aldizkari Ofiziala, 2017ko uztailaren 14koa).

Aurrekoaren ildotik, obra horien gainean ez da egingo Tokiko Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 84.1.b) artikulua adierazten duen udalaren prebentzio-kontrola (Trenbideen Sektorearen Legearen 7.3. artikulua).

**4. Araudi sektoriala betetzea trenbide-linearen ondoko gunetako segurtasuneko gutxieneko distantzietan dagokienez.**

Txostenean azpimarratzen da onetsitako eraikuntza-proiektuak araudi sektoriala betetzen duela. Zehazki, Euskadiko Autonomia Erkidegoan Trenbide-sarearen Lurralde Plan Sektoriala behin betiko onetsi zuen otsailaren 27ko 41/2001 Dekretuaren 3. xedapen gehigarriak arauketa berezia aurreikusten du metro arinentzat eta funikularrentzat. Dekretu horrek adierazten du xedapen hauen V tituluan (Trenbide-erabilerako Komunikazioen Sistema Orokorra) eta VI. tituluan (Babes-araudia eta trenbide-linearen ondoko gunetan eraikitzeko eta horiek erabiltzeko baldintzak) jasotako xedapenak ez zaizkiela metro arineko eta funikularreko azpiegiturei aplikatuko.

Hortaz, Lurralde Plan Sektorialean aurreikusitako distantziak, oro har, araudi berezi honen aurrean indargabetzen dira eta araudi horrek oinarri hartzen ditu Trenbideen Sektorearen Legearen 13. eta 14. artikulua. Horrela, jabari publikoaren inguruko 13.2. artikulua ezartzen du, araudiaren arabera, aurreko atalean ezarritakoa baino distantzia txikiagoa ezar daitekeela jabari publikoko eta babeseko gunea mugatzeko, betiere trenbide-linea bakoitzaren ezaugarri teknikoaren eta linea doan lurzoruaren ezaugarrien arabera. Ezingo da jabari publikoko gunea, babesekoa, ezta eraikinaren muga-linea ere murriztea baimendu interes partikularrengatik.

Bestalde, babes-guneen inguruko Trenbideen Sektorearen Legearen 14. artikulua ezartzen du distantzia horiek murriztu ahalko dituztela trenbide-azpiegituren administratzaile nagusiek Trenbideen Segurtasunerako Estatuko Agentziak bere eskumenen eremuan aurretiazko txostena igorri ostean, betiere murrizketaren premia edo interes publikoa egiaztatzen bada eta trenbidearen erregularatasuna, kontserbazioa eta igarobide askea kaltetzen





ez badira. Horrez gain, edonola ere, jabari publikoko gunea ezin da bi metro baino txikiagoa izan.

Nolanahi ere, trenbide-lineak, horietako zatiak eta bidaiarientzako geltokiak edo Interes Orokorreko Trenbide Sareari dagozkion salgaiak garraiatzeko terminalak zerbitzuan jarri aurretik, burututako eraikuntza-prozedura gorabehera, Trenbideen Segurtasunerako Estatuko Agentziaren baimena beharko da; bertan, adieraziko da trenbide-linea edo dagokion zatia zerbitzuan jar daitezkeela araudi aplikagarriak ezarritako segurtasun-baldintzak betetzen dituelako (Trenbideen Sektorearen legearen 6.5. artikulua).

#### 5. Mugikortasun-premien inguruko azterlan integral eta eguneraturik eza.

Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbidearen Sareko Lurralde Plan Sektoriala behin betiko onesten duen otsailaren 27ko 41/2001 Dekretuak, Araba Zentraleko gune funtzionaleko metro arinari dagokionez (Memoriaren 8.4.2 "E" atala), hauxe adierazten du:

*"Trazatu alternatibean garraio sistema berria ezartzeak, eskari potentzialaren eta hirigintza alorreko egituraketaren alorreko olnarrizko optimizazio irizpideari erantzun beharko dio, Eskari potentzialaren kontzeptuaren barruan, sistemak etxebizitza guneetara hurbiltzeko eta Erdigune Historikoarekin lotzeko izan beharreko malgutasuna aurreikusi behar du, bere ibilbideetan zenbait alderdi eskaniz, maiztasunak, ahalmena eta erosotasuna, besteak beste.*

*Hirigintza alorreko egituraketari dagokionez, kontuan izan behar du, batez ere, trenbidera eta Zabalgunera eta Erdigune Historikora egokitze gaitasuna."*

Trenbide-sarearen Lurralde Plan Sektorialean beren-beregi sartzen da aipatutako metro arina; hala, bertan jasotako aurreikuspenak informazio-azterlanen bidez egikaritzea aurreikusi da, dagokion Ingurumen Eragineko Azterlanarekin eta geroko eraikuntza-proiektuarekin. Izan ere, hori da kasu honetan burututako prozedura.

Ondorio horietarako, sailak jakinarazi du onetsitako proiektua bat datorrela zuzenbidearekin eta informazio publikoaren bidez ezagutarazi den eta aurretik onetsi den aurretiazko informazio-azterlan batean oinarritzen dela. Horrez gain, adierazi du azterlan horrek jasotzen duela aukerarik onena Adurza eta San Kristobal auzoak hiriko zentroarekin eta ipar-mendebaldeko gunearekin konektatzeko, hain zuzen ere, garraibide-sistema zehatz honekin. Halaber, jotzen da auzo horien eta autobus-geltoki berriaren arteko konexioa errazten dela eta zerbitzu berria eskaintzen diola unibertsitateari eta horren eraginpeko guneari.







Plataforma kexagileak uste du merkeagoak, jasangarriagoak eta eraginkorragoak diren garraiobide elektrikoa bestelako garraiobide publikoko sistema batzuk aukeratu beharko lirakeela edo, eskatu den bezala, tranbia Salburua eta Zabalgana auzoetara zabaltzea. Horrez gain, beste arrazoi batzuk badaude, besteak beste, hiriaren paisaia eta linea berriaren eragina jasango duten hiritarren ingurumen-, gizarte- eta ekonomia-kalitatea.

Abiapuntutzat hartzen dugu zilegi dela linea hegoalderantz zabaltzeko proiektuarekin ados ez egotea; hala, plataforma kexagileak azaldutako oharak ikusita, aurretik laburki jaso direnak, erakunde honek, herri-administrazioen jarduketa kexaren xede den helburuari aplikagarria zaion lege-esparruarekin alderatzeko duen eginkizunean, azpimarratu behar du bai plangintza-ahalmenean, bai geroko egikaritzapen-ahalmenean, erabakitzeko gaitasun handia dutela ezartzen diren konponbide eta aukerei dagokienez. Izan ere, burutzeko ahalmena eta eskumenak dituzte.

Horri dagokionez eta berriz ere aipatuz Auzitegi Gorenaren hirigintza-antolamenduaren inguruko 2017ko irailaren 11ko epaia, lurralde-antolamendurako aldarrika daitekeena, hauxe adierazten du erabakitzeko gaitasun horri dagokionez:

*"...y por otra parte,... goza el planificador de una potestad discrecional, dependiendo de su voluntad y del modelo territorial que desee obtener, señalar qué terrenos hayan de urbanizarse en el futuro y cuáles hayan de preservarse de toda urbanización, no cabiendo por ello combatir su criterio más que con la prueba de una desviación de poder o de una irracionalidad o arbitrariedad de la solución adoptada, extremos estos que no han sido acreditados por la recurrente..."*

**6. Aukerarik ez obra orain egiteko egungo trenbidea lurperatzeko planak kontuan hartu gabe.**

Gai horri dagokionez, igorritako txostenean adierazten da Tranbia Unibertsitatera Zabaltzeko obra erabiltzaile askok eskatu dutela premiazko kontu gisa.

Erakunde honek ezin du bere iritzia eman gai horren inguruan informazio nahikorik ez duelako, ezta dagokion prestakuntza teknikorik ere, proiektu honek oraingo trenbidea lurperatzeko proiektuan izan zezakeen eraginari dagokionez. Edonola ere, Estatuko Administrazioak proiektuaren berri izan behar du, Trenbide Sektorearen Legearen 4. artikulua araberara; izan ere, horrek beren-beregi aurreikusten du administrazioen arteko lankidetzaren autonomia erkidegoaren eta interes orokorreko trenbide sarearen titulartasuneko azpiegituren arteko konexioa errazte aldera, horrela sare desberdinen arteko elkarreragingarritasuna sustatuz.



Azkenik, sailak uste du, zati osoaren eraikuntzarekin, zenbait hobekuntza egiten direla, hain zuzen ere "Tranbia Gasteiztik unibertsitatera zabaltzeko eraikuntza proiektua. 1. Fasea Angulema Unibertsitatea zatian" izeneko proiektuaren ondorioz. Hobekuntza horiek, funtsean, hauek izan dira:

*"1. Bidegorria Los Herrán kaletik luzatzea, unibertsitate inguruan dagoen bidegorriari jarraipena emanez.*

*Jarduketa horretan bidegorriko beste 750 mt gehitzea aurreikusten da, Nieves Cano kalean dagoeneko daudenei. hau da, guztira 1800 m<sup>2</sup> gehiago, 2.425 m<sup>2</sup> bidegorrira helduz (%300tik gorako hazkundea egungo egoerarekin alderatuz).*

*2. Egingo den jarduketaren tartean gaur egun oinezkoentzako dauden espaloien egungo azalera erabilgarria 11.900 m<sup>2</sup>koa da. Tranbia egin ondoren, oinezkoentzako dauden espaloien azalera erabilgarria 10.000 m<sup>2</sup>koa izango da ikus daitekeenez, espaloietan galtzen den espazio galera bat dator bidegorri sistemarako erreserbatutako plataformen handitzearekin, eta ez tranbiaren handitzearekin berarekin).*

*3.- Gune berdeei dagokien azalera 3.800m<sup>2</sup>tan handituko da, eta zuhaitzak birlandatzea aurreikusten da.*

*4.-Beste kontsiderazio batzuk:*

- Unibertsitateko geralekuak izango duen azken kokapenak Zumakera pasealekuko autobus lineekin truke erraza egiteko aukera ematen du, garraio publikoaren erabilera bultzatuz.*
- Tranbiaren ezarpenak garraio pribatuaren (automobilak) jaitsiera eragiten du, horrek dakarren zarata eta izurketa (Co2 eta NOx) murrizketarekin.*
- Tranbiaren ezarpenak unibertsitate inguruko garraioa berrantolatzeke aukera ere ematen du eta horrek erraztu egingo du garraio horrek auzoko bizitzan sortzen duen eragina (aparkalekuak gainezka egotea, trafiko pilaketak: goizeko lehen orduetan, etab.)*
- Zaborrak biltzeko edukiontzia eta oinezkoen erabilerarako oztopoa diren beste elementu batzuk beste toki batzuetan jarriko dira. Horrek, 'de facto' oinezkoentzako gune horiek handitzea ekarriko du."*

Laburbilduz, lehen aipatu dugun erabakitzeke gaitasun handi horren arabera, erakunde honek ezin du antzeman aipatutako proiektuaren plangintzan eta egikaritzapenean Eusko Jaurlaritzak oinarridun arrazoirik ez duen benetan abiarazteke, Trenbideen Lurralde Plan Sektorialean aurreikusitako plangintzari jarraiki.



## Ondorioa

Aurretik adierazitako gogoetekin bat etorriz, Arartekoak erabaki du bukatutzat jotzea bere esku-hartzea kexa honi dagokionez, Eusko Jaurlaritzaren Azpiegituretako eta Garraiobideetako sailburuordetzak San Kristobal auzoko "Hegoaldeak" elkartearen "Plataforma Tranvía no Taldeak" azaldutako kontuei erantzun arrazoitua eman diela egiaztatu ostean.

