

## Informe al respecto del estudio de una posible Línea 11 de TUVISA entre Zabalgana y Lakua

El estudio de una futura Línea 11 que se ha realizado no se corresponde en absoluto a la propuesta real, invalidando todas las conclusiones

El pasado 3 de noviembre, varios medios constataron que el estudio realizado por LEBER para la creación de una nueva línea que conectaría Mariturri-Zabalgana con Lakua-Arriaga no disponía de una demanda relevante, cerrando como titular que sería [la línea con la menor demanda](#) de TUVISA.

Ante este hecho sorprendente, se emplazó a través de la asociación Zabalgana Batuz al departamento correspondiente solicitar el estudio que se realizó al respecto, ya que dicha consultora ya contaba con una dudosa forma de analizar propuestas respecto a la movilidad de los autobuses urbanos de Vitoria-Gasteiz. En los siguientes puntos, se desgranarán los datos presentados aunque se avanza desde el principio que la línea propuesta por LEBER no corresponde en absoluto a la línea que, más allá del rediseño de la primera propuesta de Línea 11 la cual se constató en una tesis universitaria, el propio Partido Nacionalista Vasco [propuso en su campaña electoral](#) de 2023.

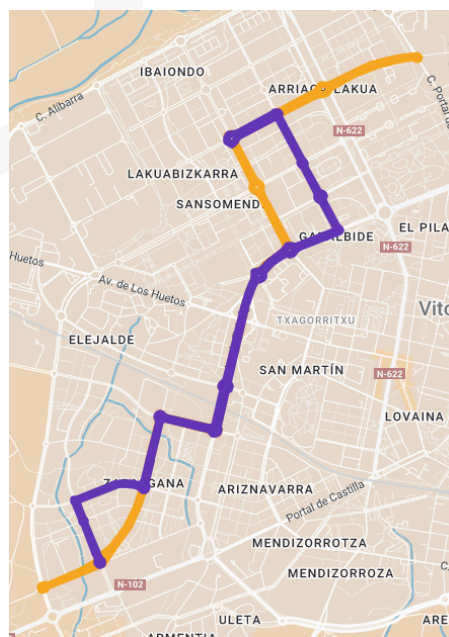
### 1. El recorrido de la Línea 11

La Línea 11 tiene como objetivo conectar *a grosso modo* los barrios de Zabalgana y Lakua, más específicamente los sectores de Mariturri con Arriaga, conectados por el camino Zabalgana, Sansomendi, Txagorritxu, Lakuabizkarra, Ibaiondo y finalmente Arriaga. El recorrido, de 11,6km aproximadamente, tendría un trayecto de distancia menor que las demás líneas, atendiendo a la siguiente tabla:

Línea	Recorrido	Distancia lineal	Diferencia porcentual
3	20,4km (10,2 km)	7,52 km	1.36
4	16,9km (8,45 km)	3,05 km	2.77
5	17,1km (8,55 km)	5,75 km	1.49
6	18,7km (9,35 km)	6,03 km	1.55
7	12km (6 km)	1,91 km	3.14
9	14km (7 km)	5,80 km	1.21
10	17,9km (8,95 km)	4,95 km	1.81
11	11,6km (5,8 km)	4,37 km	1.33

Destacamos, sin hacer referencia a las líneas circulares ya que comienzan y terminan en el mismo punto, que la Línea 11 sería la segunda línea más eficiente en términos de recorrido / distancia inicio-fin, después de la Línea 9. Es decir, la segunda línea más directa. Estos datos nos servirán de cara a entender la problemática de Zabalgana y Lakua.

La propuesta original de la Línea 11 (en naranja), elaborada por el creador de este informe, valorado positivamente por asociaciones como Zabalgana Batuz, Ibailakua, Sansdomendi Kaleartean e incluso incluida en la campaña electoral del PNV en 2023, promueve un trayecto con “*cinco rectas y cuatro curvas*”, la cual no se corresponde con la línea que el estudio ha trabajado (en morado):



Como se puede comprobar a simple vista, la línea presentada por LEBER y aceptada por el Ayuntamiento no corresponde a la propuesta real, máxime teniendo en cuenta que:

- La línea estudiada no comienza en el extremo de Mariturri ni termina en Artapadura, finalizando en la parada de tranvía de Lakuabizkarra.
- La línea estudiada utiliza la rotonda entre la estación de autobuses y la sede de Lakua del Gobierno Vasco, realizando un trayecto que actualmente no existe por motivos de seguridad.
- La línea estudiada solapa un mayor recorrido del futuro tranvía de Zabalguna que la verdadera.

Con esta información, se pueden destacar de forma clara las conclusiones:

- La línea estudiada no conecta transversalmente las diferentes líneas de bus/tranvía de Lakua.
- La línea estudiada está condicionada a que sus usuarios sean absorbidos por el tranvía de Zabalguna.
- La línea estudiada propone un recorrido más complejo, aumentando la dependencia del tráfico y el número de giros que la hacen menos eficiente y crea mayor desgaste en los autobuses.



Rotonda la cual la propuesta de LEBER utiliza en su estudio.

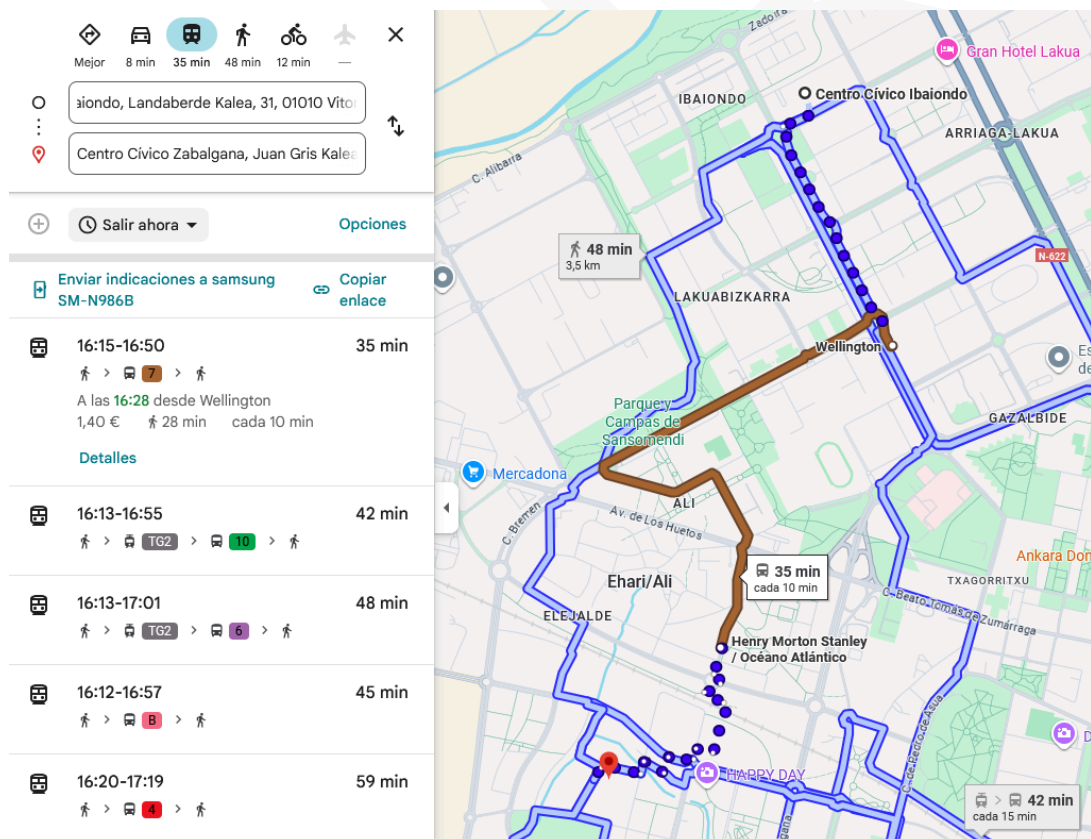
## 2. Los casos actuales

Pese a que el recorrido es completamente distinto al que se propone desde 2023, los datos leídos con mayor contexto de la ciudad arrojan conclusiones y visiones distintas.

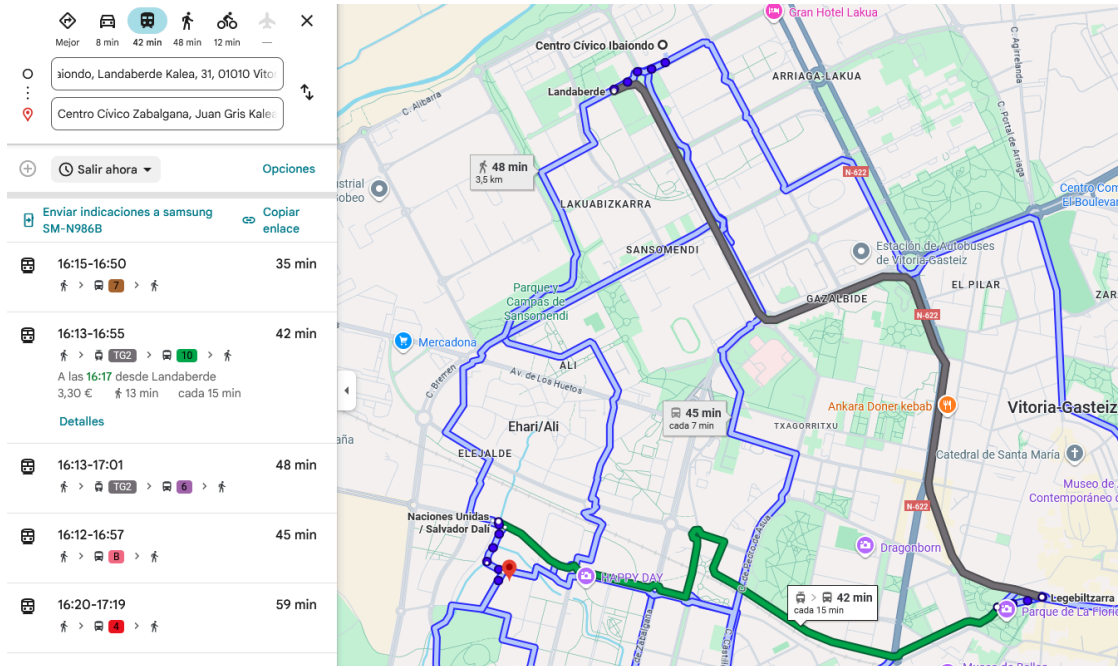
Actualmente, la problemática principal reside en que no es posible llegar de Zabalgana a Lakua/Arriaga o viceversa en transporte público de una manera cómoda y competitiva.

### CASO 1: CC ZABALGANA - CC IBAIONDO

En un día laborable normal del mes de diciembre, actualmente se llega antes caminando la mitad del recorrido entre ambos centros cívicos:

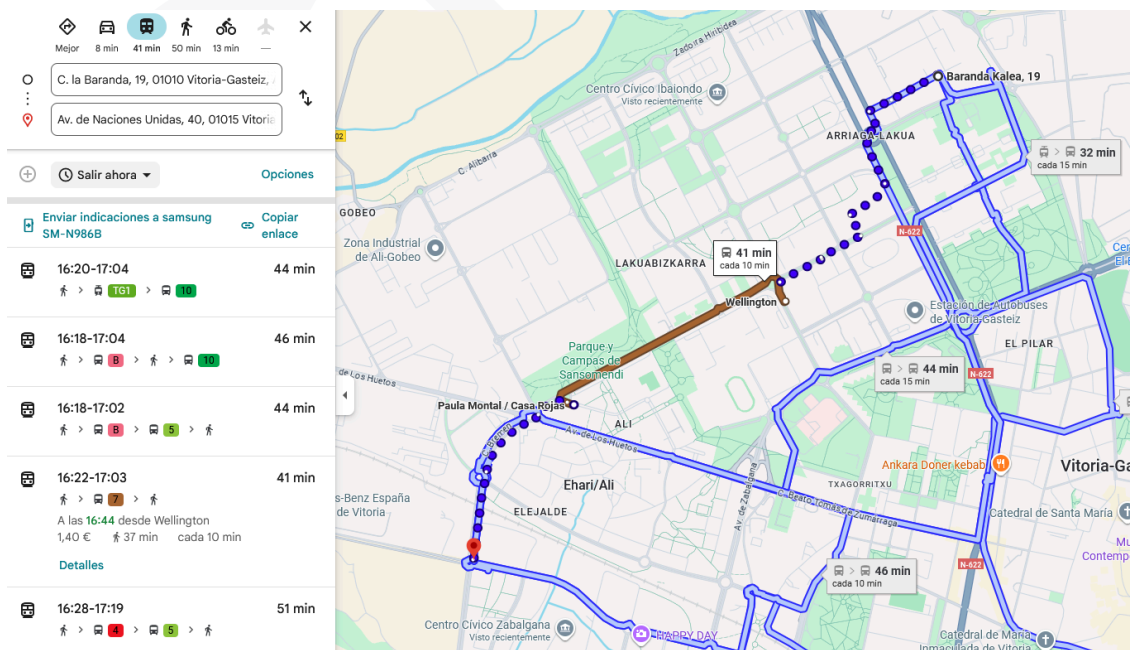


Las alternativa que no implica caminar por más de 10 minutos implica, en este caso, tomar el tranvía de Lakua a Parlamento y de ahí la L10 a Zabalgana, y viceversa. Opción que toma 42 minutos sabiendo que, caminando, se tardan 48 minutos (12 en VMP/bicicleta):



## CASO 2: ACCESO A JUNDIZ - LAKUA

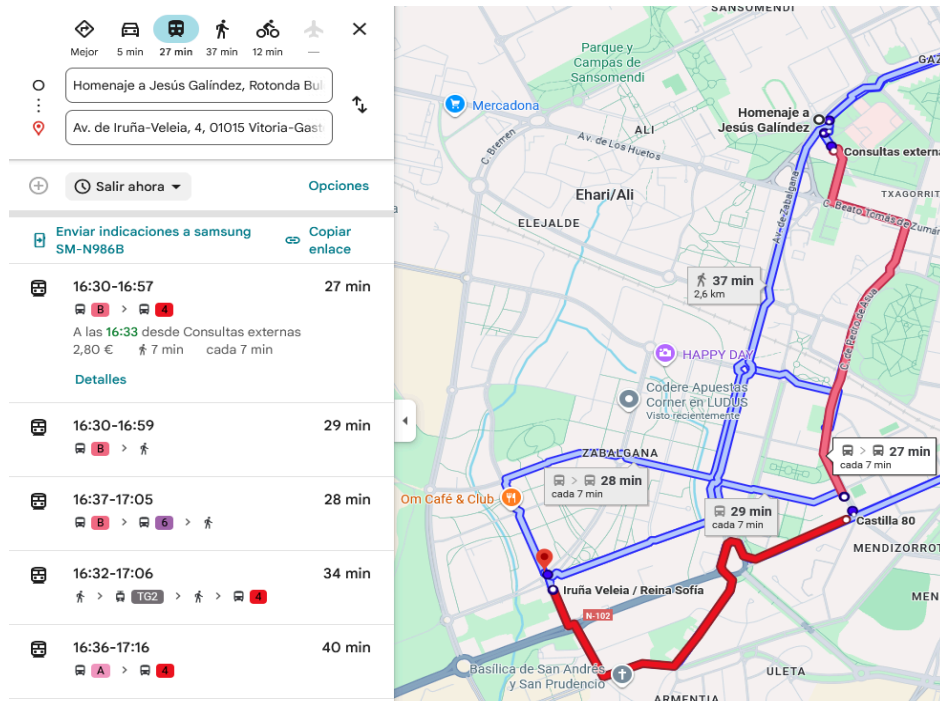
Una de las grandes necesidades del barrio de Lakua es la de llegar a la planta de Mercedes, o en general a Jundiz, de una forma eficaz. Actualmente, tomando como eje el centro de Arriaga, la opción más rápida vuelve a pasar por 37 minutos caminando junto a la L7:



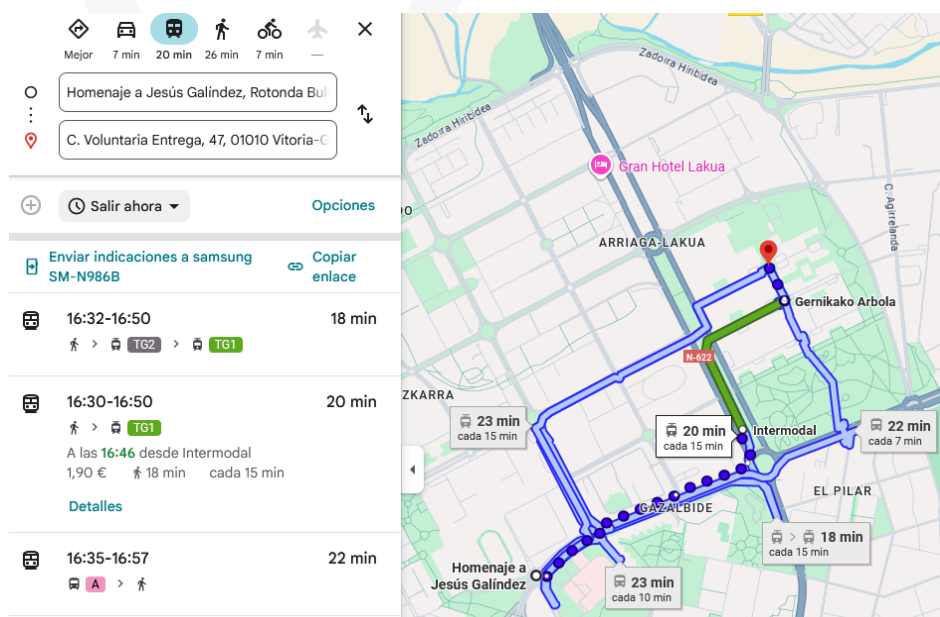


### CASO 3: MARITURRI - TXAGORRITXU - ARRIAGA

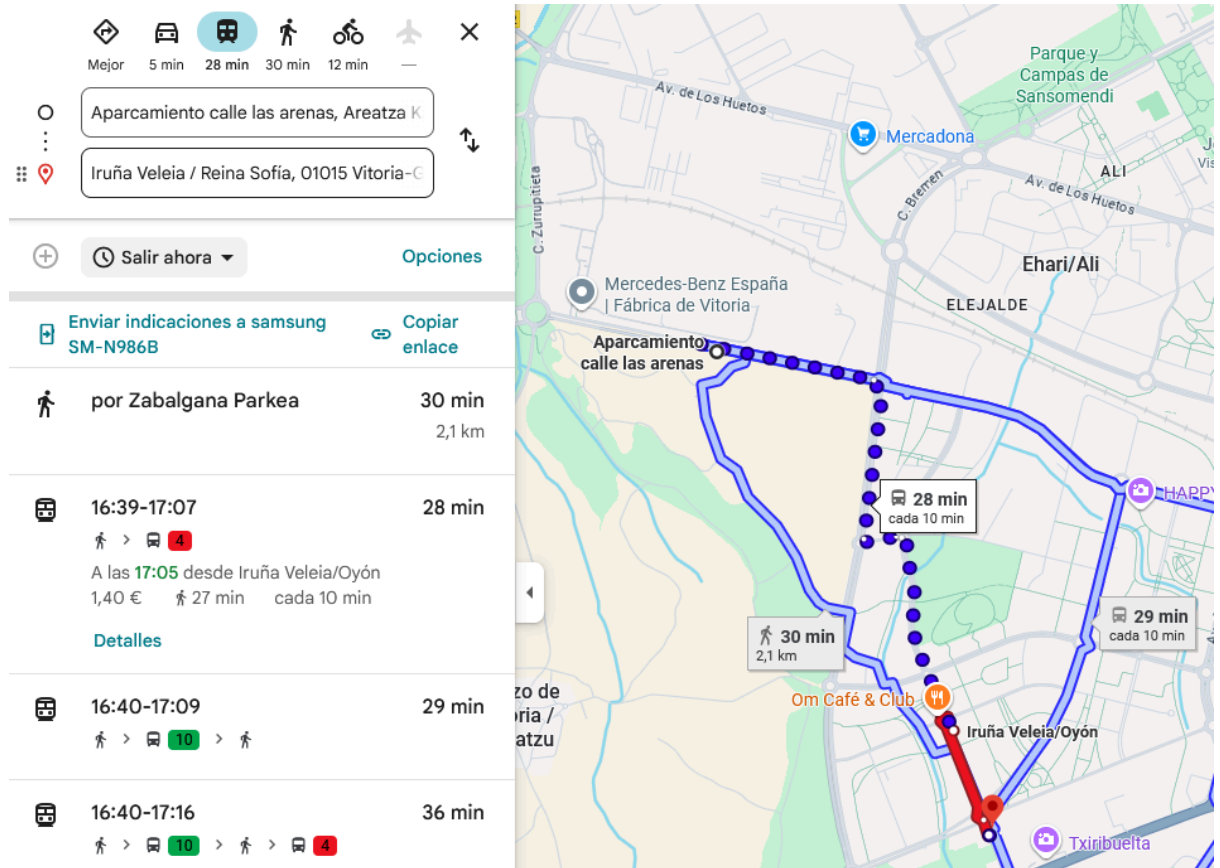
La reivindicación mayor reside en poder acercarse a Txagorritxu de una manera eficaz en transporte público. Actualmente, desde Marituri o bien cualquier zona periférica de Zabalgana, siempre se necesitarán dos transbordos para llegar al hospital de Txagorritxu, con una duración media de 20 minutos:



En cuanto a Arriaga, la situación es todavía peor, ya que el doble transbordo para una distancia tan corta hace que caminar sea la opción más eficiente:



Todas estas visualizaciones reflejan claramente que la conexión entre barrios es nula, si bien actualmente quienes más pueden tener problemas son aquellos vecinos de Lakua-Arriaga, Abetxuko e Ibaiondo. Sin embargo, los propios vecinos de Mariturri no tienen opciones válidas y realistas para llegar a Jundiz, punto a menos de 5km del barrio:



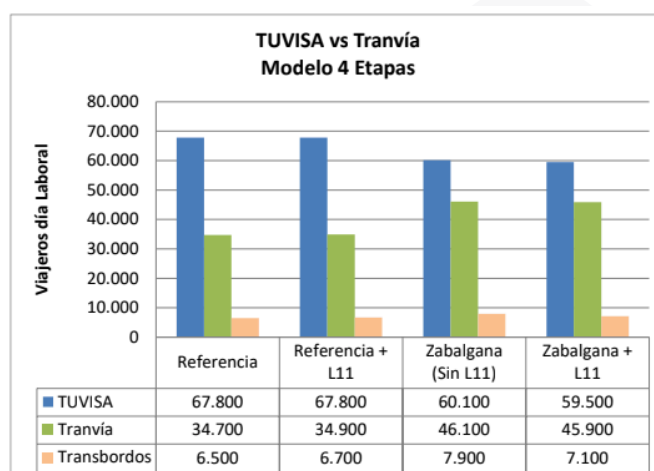
## CONCLUSIONES DE LOS CASOS ANTERIORES:

- No existe conexión real y/o competitiva entre Lakua y Zabalgana, ni de estos barrios a Txagorritxu, Estación de Autobuses o Jundiz (incluso Mercedes).
- Los múltiples transbordos no se ajustan a un cambio de líneas natural, habiendo de acercarse incluso al centro para acudir a los dos barrios periféricos de la ciudad.
- En múltiples casos, es más eficiente caminar que tomar el transporte público. El tranvía propuesto para Zabalgana, al hacer las líneas L10 y L6 solapadas, no va a crear mejor alguna en las conexiones descritas.

### 3. Los datos presentados

Según el estudio presentado, una línea (no la original presentada, sino la nueva propuesta) entre ambos barrios satisfaría la menor demanda de todas las líneas actuales de TUVISA. pone además como ejemplo de choque el tranvía a Zabalzana, línea que actualmente solaparía dos líneas de autobús urbano y diezmaría la demanda de las mismas.

Sin embargo, atendemos a uno de los datos más llamativos del estudio: el número de transbordos:



*Ilustración 17. Resultados globales de los escenarios modelizados*

Por motivos que el estudio no explica en el informe, el número de transbordos en un escenario con la L11 propuesta (de nuevo, no la real solicitada) se reduce en 800. No solamente de TUVISA, siendo 600, del tranvía se estima una reducción de 200 transbordos con esta línea propuesta. La interpretación corresponde directamente a que existen ciertos recorridos que no son competitivos con las líneas actuales, además de que el tranvía no prevé responder a las necesidades históricas de los barrios respecto a los casos anteriormente mencionados sino a, simplemente, mejorar la comodidad del trayecto de las líneas 6 y 10 (de la misma forma que se hizo con el BEi para la L2, aunque en este caso el proyecto costó a las arcas [66 millones de euros](#) frente a [156 millones de euros](#) del nuevo tranvía). La eficiencia del recorrido del tranvía frente a las líneas actuales no está todavía demostrada, aunque sabemos que tendrán 15 minutos de frecuencia frente a 10 actuales de las líneas 6 y 10.

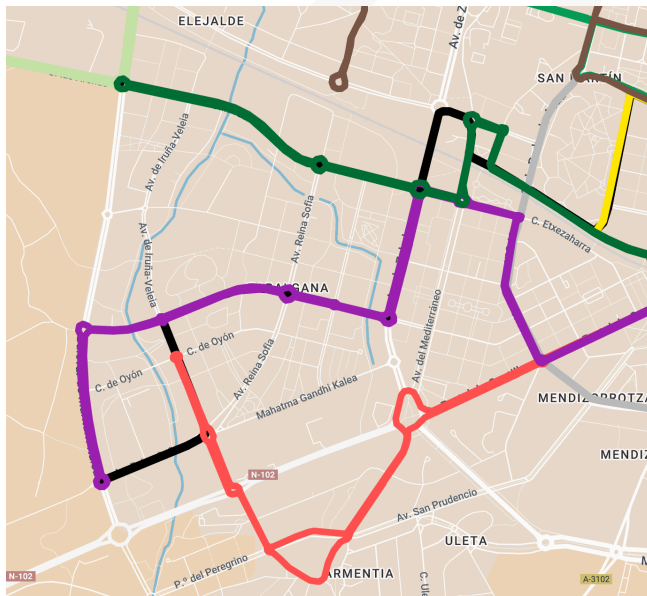


## CONTEXTO DE FUTURO CON EL TRANVÍA

Para poder ilustrar y visibilizar los cambios con el nuevo tranvía, tomamos la imagen inicial de líneas disponible en el barrio de Zabalzana:



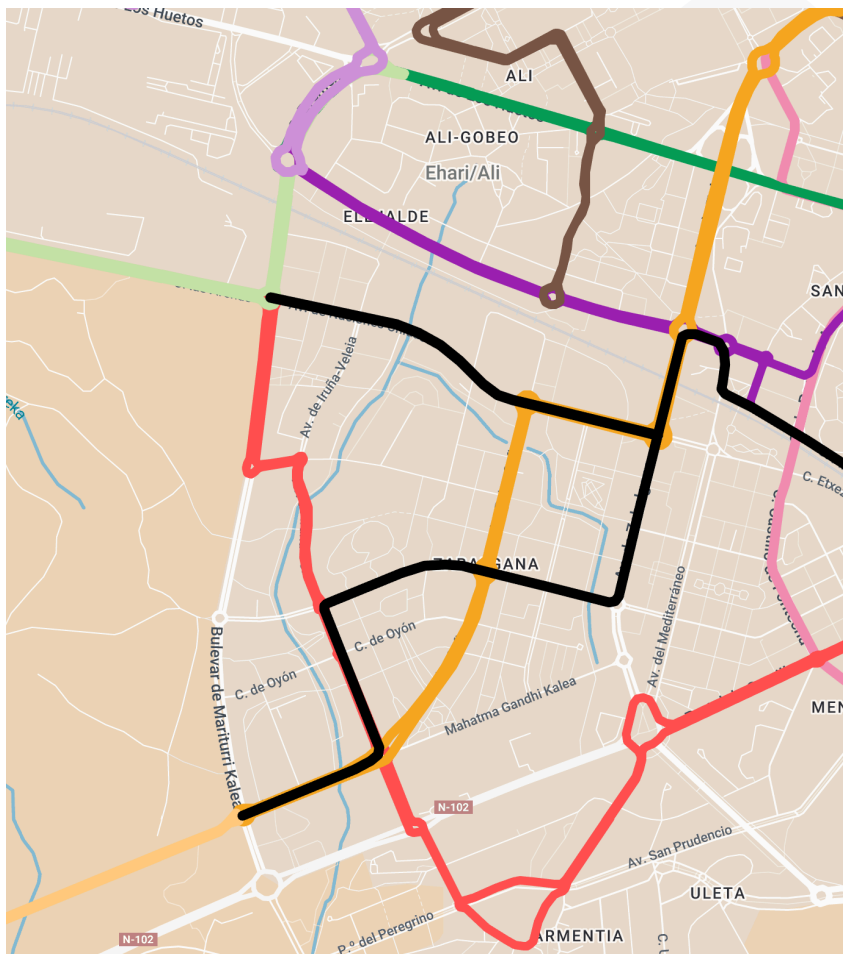
El escenario con el tranvía y las líneas actuales de TUVISA es la siguiente:



Como se puede apreciar, el tranvía no ofrecerá ninguna ruta nueva sino que hasta el 80,75% del recorrido solapa líneas actuales de autobús urbano (~3km vs ~3,75 km de recorrido). Esos solapamientos forzarán que las líneas 6 y 10 deban reducirse igual que ocurrió con la Línea 7 a su paso por Salburua (donde el tranvía solapó el recorrido y en consecuencia se recortó la línea hasta Paz). Destacar finalmente que recortar la Línea 6 afectaría directamente a aquellos vecinos de Bulevar de Mariturri.

## REPLANTEAMIENTO Y FUNDAMENTO DE LA LÍNEA 11

Ante esa situación en la que el barrio corre el riesgo de pasar de 10 a 15 minutos de frecuencia en las líneas (ya que es [lo confirmado](#) por el proyecto) y quedarse sin conexión directa con Salburua y Angulema (ya que este tranvía termina de manera forzada en Lovaina, habiendo de realizar transbordo obligadamente), la línea 11, en conjunto con otras mejoras en las otras líneas así como la diversificación de las líneas 6 y 10, construyen un tejido mucho más acorde a las necesidades del barrio, donde la propuesta de línea 11 tiene la capacidad de conectarse con múltiples líneas a su paso:



Mediante la ampliación de la Línea 4 (rojo) a Mercedes, con la Línea 11 propuesta (naranja) y el tranvía en el futuro comprendido (negro), el barrio podrá tener una red mucho mejor conectada que le permite hacer vida en su propio barrio y también alcanzar sitios clave como Jundiz, Txagorritxu y Lakua. El trazado naranja más claro corresponde a una posible extensión hacia Jundiz por el sur (Línea 11A). Idealmente, se propondría llevar el ramal sur del tranvía por Bulevar de Marituri en vez de Iruña-Veleia.

## 4. Conclusiones

En resumen, el estudio presentado no se ajusta en absoluto a la petición del barrio, de la asociación Zabalgana Batuz ni siquiera de la línea prometida en campaña electoral. Los datos utilizados corresponden además a información de 2019 cuando el BEi no existía y varias viviendas de Zabalgana no estaban aún construidas, sin tener tampoco en cuenta el movimiento demográfico de los diferentes barrios.

Ante esta serie de evidencias, se recomienda rehacer el estudio con la línea real prevista, con datos actualizados a 2025 y teniendo en cuenta otra serie de mejoras en la zona y anteponiendo escenarios que eliminen las líneas 6 y 10, así como incluir propuestas como la ampliación de la línea 4.