

2018 ABU. -2

SARRERA/ENTRADA IRTEERA/SALIDA
ZK/Nº 7179 ZK/Nº

erregistro nagusia / registro central

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**EKONOMIAREN GARAPEN ETA
AZPIEGITURA SAILA**
Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetza
Garraio Azpiegituren Zuzendaritza

**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS**
Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes
Dirección de Infraestructuras del Transporte



EKONOMIAREN GARAPEN ETA AZPIEGITURA SAILA
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

2018 JUL. 27

ORDUA/HORA:	
SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk. 28644

Diputación Foral de Bizkaia
Director de Cohesión del Territorio
Ángel Anero Murga
Iparragirre kalea, 21
48011 Bilbao

Vitoria-Gasteiz, 27 de julio de 2018

Egun on Ángel,

Como primeras aportaciones al documento de avance de la Revisión del PTP de Bilbao Metropolitano, os hacemos estos comentarios:

1. Las propuestas de actuaciones ferroviarias que se vayan a incluir en esta revisión del PTP BM, deben basarse principalmente en las mismas conclusiones que las del PTS Ferroviario vigente (PTS 2001 (CAPV) y PTS 2003 (Bilbao Metropolitano) y las del PTP de Bilbao Metropolitano vigente (Noviembre 2006). Se da la circunstancia de que en ambos Planes, el Plan Territorial Sectorial y el Plan Territorial Parcial, las conclusiones fueron las mismas en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias.

En este sentido, subrayamos que en relación a la movilidad entre los barrios de Rekalde e Irala de Bilbao y el centro de la Villa, en ninguno de estos dos Planes vigentes, se propone como solución a desarrollar, la alternativa de Metro para la conexión de Rekalde e Irala con el centro de Bilbao (también llamada Línea 4) sino que se decanta por las soluciones tranviarias de dos posibles anillos tranviarios. Por lo tanto, no podemos compartir la iniciativa de incluir en la Revisión del PTP BM - 2018, en su página 53, la actuación con la frase '*Continuar con el desarrollo previsto de la red de Metro Bilbao con la construcción de la línea 4, Rekalde-Matiko,....*', por no corresponderse con los instrumentos de planificación en vigor (PTS y PTP).

Toda nueva propuesta de actuación ferroviaria que se quiera incluir en esta Revisión del PTP BM - 2018, debería disponer de una solución definida en el modo seleccionado, en su caso, (Tranvía, Metro u otros) y consensuada entre las diferentes instituciones.

En relación a la mención a la Línea 5 de Metro Etxebarri-Hospital, cabe señalar que es correcta de acuerdo a lo incluido en los Planes vigentes (PTS y PTP) en los que se define como 'Extensión del Metro hasta Galdakao'.

Además, de los trazados y estaciones de la Línea 5 que se han venido analizando en los últimos años como prolongación de la Línea 2, actualmente se están analizando



diversas alternativas con aprovechamiento de la infraestructura existente de ETS de la Línea Bilbao-Donostia mediante un by-pass entre Usansolo y la estación de Kukullaga de la Línea 3, pasando por Hospital, centro de Galdakao, Aperribai y Serratu.

2. Ligado el punto anterior, planteamos que la prioridad de esta Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes del Gobierno Vasco, en relación a la movilidad ferroviaria del centro de Bilbao, recae en que se considera necesaria la redacción de un nuevo 'Estudio Informativo de Alternativas de Transporte Público del Centro de Bilbao' que incluya toda la variedad de alternativas de transporte, en el ámbito de la movilidad del centro de Bilbao incluidas las zonas de Rekalde e Irala.

Dicho nuevo Estudio Informativo debería incluir el Análisis Multicriterio y Estudios de Rentabilidad, económico y socioeconómico, de las diferentes alternativas de transporte que se planteen, coordinados con los Estudios de Demanda necesarios, para seleccionar la alternativa o alternativas más favorables para desarrollar el consiguiente Proyecto Constructivo una vez sometido a Información Pública y aprobado el Estudio Informativo.

Como inputs para elaborar este Estudio Informativo, creemos necesario tener en cuenta los siguientes condicionantes principales que existen actualmente:

- a. La llegada definitiva de la Alta Velocidad a la estación soterrada de Abando.
 - b. La existencia de la línea ferroviaria 08-780, de ancho métrico con conexión a Bilbao - La Concordia.
 - c. La existencia de la línea ferroviaria 08-782 de ancho métrico Basurto Hospital - Ariz, que discurre por el entorno de Rekalde e Irala.
 - d. La existencia de la línea ferroviaria 01-720, de ancho ibérico Santurtzi – Bilbao-Abando.
 - e. Las soluciones tranviarias ya planteadas, como se ha dicho, en el PTP Bilbao Metropolitano (Noviembre 2006) y en el PTS Ferroviario vigentes (PTS CAPV 2001 – PTS BM 2003).
 - f. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible formulado por el Ayuntamiento de Bilbao.
 - g. Estudio de Alternativas del Área de Rekalde-Ametzola, realizado el año 2002 por el Gobierno Vasco (Anejo 13 del Estudio de la Red Ferroviaria del Área Funcional de Bilbao Metropolitano Tomo XVII) y Estudio de Ampliación de la Red Tranviaria de Bilbao (Área Rekalde-Autonomía) de Abril 2005.
3. Otras actuaciones que se proponen en la Revisión del PTP BM – 2018 (pag. 53), a las que a algunas de ellas, les hacemos los siguientes comentarios:

- a. La estación soterrada del TAV de Bilbao, se plantea definitivamente como fondo de saco en la estación actual Abando (y no como pasante como se insinúa en la revisión del PTP BM – 2018), estando previstos servicios de AV con Cantabria, tanto con rebote saliendo de Abando hacia Cantabria como con servicios directos sin entrar en Abando, por ejemplo un servicio Madrid-Santander, a través de la nueva Variante Sur Ferroviaria de Bilbao (que necesita para ello, la ejecución de las 2 fases previstas).
- b. *'Intermodalidad de Sondika'*: No se entiende muy bien este concepto en la estación de Sondika, cuando lo que se está planteando es una única línea hasta la estación de Sondika (ya sin tener que hacer rebote de los trenes) y realizar, a la salida de la estación, una nueva bifurcación hacia el Aeropuerto continuando la línea del Txorierri como hasta ahora.
- c. *'Estudiar y analizar una conexión tipo "lanzadera" de transporte público de alta capacidad y flexible, desde la estación de metro de Leioa hasta el campus universitario y discurriendo por el centro urbano de Leioa'*: Se está de acuerdo y ya se está realizando dicho Estudio.
- d. *'Impulsar la ejecución de las nuevas líneas de Tranvía. Tranvía de Ronda de Barakaldo y su conexión con Urbinaga'*: Esta actuación no estaría contemplada en los planes del Gobierno Vasco y para su desarrollo se requerirían nuevos Estudios Informativos como el anteriormente planteado para la Movilidad de Bilbao Centro.

En este punto, sí cabe señalar el desarrollo del Proyecto Constructivo de la tranviarización del tramo Atxuri-Bolueta, ya en redacción por parte del Gobierno Vasco y Euskal Trenbide Sarea (ETS), aprovechando la infraestructura existente y que dejara de tener servicios de trenes durante el año 2019, con el inicio del pleno funcionamiento de la Línea 3 que incluiría en ese momento también los trenes que vendrían de la línea de Euskotren de Bermeo.

Agur bero bat.



Mikel Gurutzeaga Zubillaga
GARRAIO AZPIEGITURAREN ZUZENDARIA
DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

