

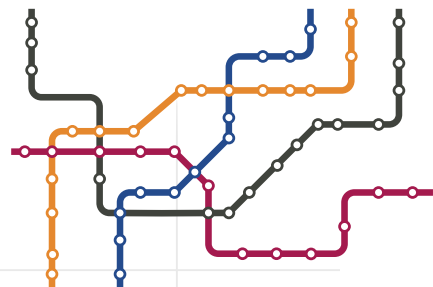
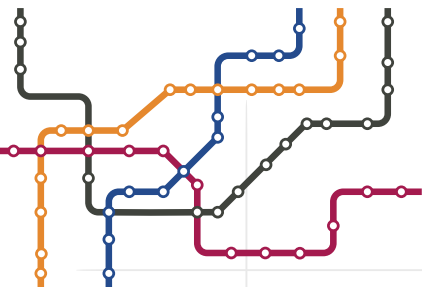


Revisión y Adaptación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en Euskadi

FASE 2



Devolución de las propuestas y
aportaciones recogidas en el proceso
de participación ciudadana



Introducción

El presente documento constituye la fase de **retorno y devolución del proceso de participación ciudadana** llevado a cabo en el marco de la Revisión y Adaptación del Plan Territorial Sectorial (PTS) de la Red Ferroviaria en Euskadi. Tras la recepción y análisis pormenorizado de las fichas de aportación ciudadana recopiladas durante las sesiones de participación, el equipo técnico de Euskal Trenbide Sarea (ETS) ha revisado individualmente cada una de las sugerencias, inquietudes y propuestas planteadas por la ciudadanía.

El objetivo prioritario de esta devolución es ofrecer una respuesta transparente, clara y técnicamente justificada a cada aportación, facilitando el seguimiento del proceso de planificación de las infraestructuras. Para estructurar la información de manera ordenada, las propuestas recibidas se han clasificado en dos tablas diferenciadas:

- **Propuestas que SÍ serán estudiadas para su posible incorporación al PTS**
Agrupar aquellas aportaciones que, tras un primer filtro técnico y estratégico, se consideran viables para su análisis dentro de la fase de redacción. En algunas de las aportaciones, se han incorporado notas que aclaran el alcance de su posible incorporación en el PTS.
- **Propuestas que NO se contemplan para su incorporación en el PTS**
Recoge aquellas sugerencias que se han descartado a nivel técnico.

En las tablas encontraremos

Tipo de vía a la que refiere la propuesta:

-  Ancho convencional (Ibérico)
-  Ancho métrico
-  Tranvía
-  Logística y mercancías
-  TAV
-  Propuestas generales

En el caso de las propuestas que NO serán estudiadas, se ha incluido esta información además del motivo pertinente, para comprender si la propuesta no se contempla por no ser objeto del plan (ayudando a dirigir la demanda al órgano competente) o si obedece a criterios de inviabilidad técnica:

¿Es competencia del PTS?

-  Sí
-  No

1 Araba

Propuestas recogidas que SÍ que serán estudiadas para su posible incorporación al PTS

Propuesta	Notas
Red de cercanías con varias nuevas paradas en Vitoria-Gasteiz (nuevas intermodales BEI y tranvía) ya que la estación de Dato está mal conectada.	Se analizará su posible incorporación al PTS como sugerencia.
Ramales al Aeorpuerto de Foronda y a Miñano/Arasur.	
Aumento frecuencias de tranvía.	Se analizarán los condicionantes de esta limitación.
Variante norte de mercancías de Vitoria-Gasteiz.	Se analizará su posible incorporación al PTS como sugerencia.
Apeadero en nudo de Arkaute / Durana / Korapilota / Betoño para que paren los trenes Pamplona/Iruña - Bilbao (en caso de que se ejecutase la conexión por Vitoria). Posibilidad de que se conecte al tranvía.	Se analizará su posible incorporación al PTS como sugerencia.

Propuestas recogidas que NO se contemplan

Propuesta	¿Es competencia del PTS?	Notas
Mejora movilidad PMR: ubicaciones de espacios reservados, etc.		
Reducción o soterramiento entre las estaciones de Legebiltzarra/Parlamento y Lovaina.		No forma parte del alcance del PTS Se trata de una cuestión de integración urbana.
Usos mixtos en Cocheras de Betoño (Cocheras + Residencial). Similar a en Karlsruhe (Alemania).		Se analizará su inclusión en las determinaciones indicando que el uso de las parcelas no sea exclusivo. No obstante, la competencia en materia de vivienda no corresponde al PTS.
Mejorar la ubicación y accesibilidad de las nuevas paradas del tranvía.		No forma parte del alcance del PTS Únicamente resulta aplicable el cumplimiento de la normativa.
Transporte de mercancías de última milla (Jundiz, CTV, tranvía de Vitoria-Gasteiz).		
Accesibilidad adecuada, con espacios libres de obstáculos.		Únicamente resulta aplicable el cumplimiento de la normativa.
Estación de Vitoria-Gasteiz en superficie y con el dinero ahorrado invertir en Talgo-CAF.		
Mejor coordinación de la gestión de todos los operadores y medios de transporte. Organización interna propia de Álava.		No forma parte del alcance del PTS La propuesta relativa a la Autoridad de Transporte de Álava se trasladará al organismo competente.

2 Bizkaia

Propuestas recogidas que SÍ que serán estudiadas para su posible incorporación al PTS

Propuesta	Notas
No a la tranviarización de la C-1 (ni ninguna otra línea de cercanías). Mantener todas las líneas de cercanías actuales.	Se analizará para su posible incorporación al PTS.
Desdoblamiento línea C-2 (donde sea vía única).	Se analizará para su posible incorporación al PTS como sugerencia.
Mejora general de las frecuencias de cercanías.	Se estudiará en función de la demanda.
Replanteamiento de la actuación en Aranguren. Ejecutar una actuación que permita futura duplicación de vía (por ejemplo, elevado).	
Construir una estación soterrada. No quitar la estación de La Concordia. La línea de cercanías de Balmaseda a Bilbao debería cruzar cerca de Rekalde.	Se analizará en consideración de la actuación global de Abando.
Corta de Kobetas entre Basurto-Alonstegi para Adif (financiado por Diputación Bizkaia) y dejar la vía actual a ETS como la futura L4.	
Duplicación de vía Aranguren-Sodupe.	
Mejora de velocidad y tiempo de recorrido de la C-4 de Cercanías.	
Conversión a L4 de metro de las estaciones de Santa Águeda y Kastrexana.	Se analizará en función de la demanda potencial y del impacto sobre el tiempo de recorrido.
Mejora de frecuencias L1 entre Berango y Plentzia. Desdoblamiento entre Plentzia y Urduliz.	
NO a la duplicación de vía Plentzia-Urduliz.	La duplicación de vía Plentzia-Urduliz se estudiará en función de las necesidades de demanda y operación.

2 Bizkaia

Propuesta	Notas
Ampliación de la red de Metro: línea 4 (Derio-Gurutzeta), línea 5 (Lezama-Amorebieta), línea 6 (Ortuella-Plentzia por subfluvial). Adjunta plano.	La línea 6 no es compatible debido a las pendientes; se estudiará el resto de la propuesta.
Nueva línea a Elorrio: Durango - Abadiño -Atxondo-Elorrio.	Se analizará en función de la demanda.
Conexión tipo People Mover entre futura estación de Irala (L4) y barrio de San Adrián (Bilbao).	Se analizará en función de la demanda.
Rectificación de trazado para unificar las dos estaciones de Amorebieta en una única.	
Conexión ferroviaria con el Aeropuerto de Bilbao y agilizar fases previas (variante la Ola).	Se analizará para su posible incorporación al PTS La agilización de las fases previas no forma parte del alcance del PTS.
Prolongación del ramal ferroviario al aeropuerto hacia Mungialdea.	
Variantes/rectificaciones de trazado y desdoblamiento de la red de ancho métrico (línea E1, E4)	
Intercambiador/Intermodal en Urbinaga (C-1, C-2 Cercanías, Metro, Autobús, Tranvía).	
Estudio de migración de ancho de la Red de ETS (incluyendo futuro traspase de la C-1 y C-2).	Se estudiará para, en su caso, proponerla al Gobierno Vasco.
Intermodalidad tren/bus/metro/bicicleta/aparcamientos disuasorios. Incluyendo horarios.	Se analizará parcialmente para su posible incorporación al PTS Se estudiarán los aparcamientos disuasorios; la intermodalidad con medios no ferroviarios deberá articularse mediante convenio.
Faltan conexiones entre la red de ETS y la de Adif.	

2 Bizkaia

	Propuesta	Notas
	Prolongar tranvía a Pta. Zorrotza desde Zorrozaurre. O prever una reserva de espacio para la ampliación.	
	Red de tranvías en Bilbo para reducir el uso de coche. Con 4 líneas: circular, Zorrozaurre-Bolueta; Lutzana-San Adrián y Errelalde-Bolueta. Adjunta plano. Aprovechar para humanización de las calles e intermodalidad con Bilbobus y Bizkaibus.	
	Tranvía de la Peña: Rectificación del trazado actual, supresión del túnel de Miraflores y reubicación a la otra margen del río, añadiendo dos paradas en la Peña.	Se analizará en función de la demanda.
	Anillo tranviario de Barakaldo. Ramal a través de Burtzeña, parada en el intercambiador de Urbinaga y conexión con el tranvía de Bilbao en Zorrozaurre.	
	Tranvía Urbinaga-Leioa, con cruce en la ría, que se tenga en cuenta la navegabilidad de la ría.	
	Posicionamiento en contra del EI de la VSF (Fase 2). En concreto que se haga una salida en superficie a la altura de Arrigorriaga. Se propone nuevo EI que evite el paso por Arrigorriaga o la soterración de las vías por el municipio (y otros que puedan verse afectados), para que la VSF siga soterrada hasta más al sur de Arrigorriaga. En general, estudiar otras opciones para VSF. También se afecta a zonas rurales de Barakaldo.	Pendiente de la aprobación definitiva del estudio informativo. El estudio informativo está en información pública y el PTS recogerá lo que se establezca en su aprobación.
	Conexión en ancho métrico (electrificado) al puerto de Bilbao para mercancías.	

2 Bizkaia

Propuestas recogidas que NO se contemplan

	Propuesta	¿Es competencia del PTS?	Notas
	Ampliación C-2 Cercanías a Castro-Urdiales.		Fuera del ámbito competencial, al no encontrarse en la Comunidad Autónoma de Euskadi.
	Desdoblamiento línea C-3 (donde sea vía única) + Plan de mantenimiento.		La línea ya dispone de vía doble; el plan de mantenimiento no forma parte del alcance de ETS.
	Nueva estación entre Plentzia y Urduliz.		No hay ningún núcleo entre ambos que requiera este servicio.
	Extensión L4 metro a Gurutzeta / Cruces. Futura prolongación de Rekalde - Masutegi - Zorrotza - Cruces.		Está prevista la prolongación de la línea 4 desde Rekalde hacia Basurto, Zorrotza y el corredor del Kadagua. La prolongación hacia Gurutzeta/Cruces resulta incompatible con esta actuación.
	Extensión L4 metro a Intermodal/San Mamés. Futura prolongación de Rekalde a San Mamés o a una nueva estación más al norte de Basurto.		Está previsto que la línea 4 de Metro conecte con las líneas 1 y 2 en la estación de Eliptikoa (Moyúa), situada a solo dos paradas de San Mamés. Desde Rekalde, se prevé prolongarla hacia Basurto, Zorrotza y el corredor del Kadagua. No está previsto trasladar la estación de Basurto más al norte.
	Integración tren en trama Urbana de Amorebieta.		Se trata de una cuestión de integración urbana.
	Nueva estación de la L5 de Metro en Basauri/Galdakao.		No se identifica qué otra estación se propone.
	Trenes semidirectos entre Bilbao y Durangaldea y Busturialdea (una vez que se ponga en servicio la L5).		Corresponde al operador del servicio (Euskotren).

2 Bizkaia

	Propuesta	¿Es competencia del PTS?	Notas
	Retrasar la ampliación del Metro al Aeropuerto hasta que se ponga en funcionamiento el TAV, ya que este podría restarle usuarios al avión y que dejara de ser necesario.		El PTS no define la planificación temporal.
	Integrar los ramales a Bermeo y al Txorrierri como metro de Bilbao (aunque tengan menor frecuencia). Unificar operación L3-L4-L5 metro.		La infraestructura ya permite prestar servicios directos entre la línea de Bermeo y el Txorrierri a través de la línea 3 de Metro, y también lo permitirá con la L4. La política tarifaria no forma parte del alcance del PTS y está siendo revisada por la Diputación Foral de Bizkaia con el objetivo de permitir el transbordo gratuito.
	Facilitar la entrada de bicis a las estaciones y coches de los trenes: aparcabicis seguros y cubiertos.		Se ha trasladado a Gobierno Vasco.
	Facilidad/rapidez de intermodalidad con otros medios de transporte y/o puntos de estación de bicicletas, más recorridos peatonales y entornos seguros.		Se ha trasladado a Gobierno Vasco.
	Accesibilidad universal en actuaciones, para todas las personas, en todos los ámbitos.		Únicamente resulta aplicable el cumplimiento de la normativa.
	Integración tarifaria/autoridad única transporte/txartela transportes única en Bizkaia. Facilitar transbordos con otros medios de transporte. Alimentadores del ferrocarril.		Se ha trasladado a Gobierno Vasco.
	Reducción de contaminación. Reducción de ocupación del espacio urbano / minimización de congestión viaria.		No forma parte del alcance del PTS Se comparte el objetivo.

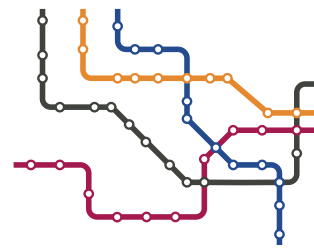
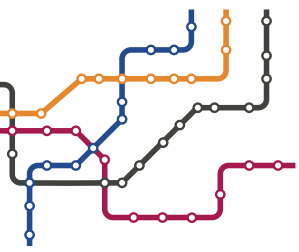
2 Bizkaia

	Propuesta	¿Es competencia del PTS?	Notas
	Tranvía a la Intermodal de Sarratu. Con accesibilidad universal, estaciones seguras y WC.		No se considera necesario ya que la propuesta coincide con una actuación prevista de Metro. Coincide con el trazado Kukullaga-Sarratu de la Línea 5.
	Tranvía urbinaga-Leioa, no ejecutarlo (ya existe un bus) o cambiar el trazado para evitar reducir zonas peatonales.		No se considera la alternativa planteada El autobús no ofrece un tiempo de recorrido competitivo; se procurará reducir la afección a zonas peatonales.
	Tranvía con parada en Sondika, para hacerla intermodal.		La alternativa analizada no ofrece rentabilidad económico-social.
	Inversión general en transporte ferroviario de mercancías.		Se comparte la propuesta, pero queda fuera del alcance del PTS.
	Plantear usos parciales de la red de alta velocidad que combinen TAV con tramos más pequeños. Convertir a ancho estándar la línea Amorebieta-Bermeo. Para poder hacer servicios Bilbao-Bermeo usando la línea de alta velocidad entre Bilbao y Amorebieta.		Se considera inviable. Existe incompatibilidad con el material móvil.

3 Gipuzkoa

Propuestas recogidas que SÍ que serán estudiadas para su posible incorporación al PTS

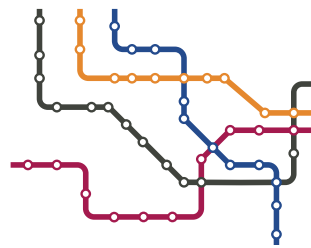
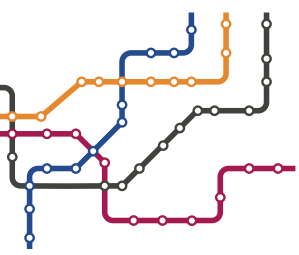
	Propuesta	Notas
	Reapertura ferrocarril Vasco-Navarro / tren-tram Alto Deba: conexión desde Maltzaga hasta Aretxabaleta, ramal a Oñati y conexión Bergara-Zumarraga.	
	Reapertura ferrocarril del Urola (con variante subterránea en Azpeitia para no interferir con el museo del Ferrocarril). Nuevos apeaderos, rectificaciones de trazado y ramales en polígonos industriales.	
	Desdoblamiento línea E2 entre Erreñería y Galtzaraborda, para mejorar frecuencias. Eliminación del actual viaducto entre Galtzaraborda y Rentería (vía única, prácticamente imposible desdoblarse por falta de espacio).	Se estudiará el desdoblamiento; la eliminación del viaducto es una actuación de integración urbana.
	Ampliar línea entre Lasarte y Andoain. Conexión en Andoain Cercanías-Euskotren.	
	Mejora de trazado entre Zumaia y Zarautz. Eliminar curva en las estaciones para reducir distancia entre coche y andén.	
	Conexión Topo-Atotxa. Lanzadera Topo a Egia y Atotxa. Valorar incluir en el PTS una lanzadera a Atotxa y Egia que conecte con el Topo, con la estación de Centro-Kontxa o incluso con Intxaurrondo, para evitar la saturación de la estación del Centro-Kontxa.	
	Segunda línea del topo con extensión a Tolosaldea y zonas sin acceso ferroviario. La segunda línea recuperaría la conexión tranviaria Tolosa-Irun, atravesando Donostia y dando servicio a Miramon, Aiete, Intxaurrondo, Garbera, Erreñería, Oiartzun y Txingudi, con integración en la red E2.	



3 Gipuzkoa

	Propuesta	Notas
	Rectificaciones de trazado y mejora general de frecuencias.	
	Duplicación general de la línea E1 de Euskotren, mejorar frecuencias. Nuevas paradas en barrios no servidos.	
	Nuevo trazado San Pelaio-Orio, porque puede mejorar las frecuencias y los tiempos de recorrido. Cualquier actuación que garantice una frecuencia de 7,5 minutos en Donostialdea. Objetivo: de Errekalde a Amara cada 7,5 min.	
	Tranvía o tren de la Bahía de Txingudi Línea: Puerto Deportivo Hondarribia - Aeropuerto Hondarribia - Irun Estación - Kolon - San Juan - Dumboa - Antzaran - Behobia. O solo entre Hondarribia e Irun.	
	Red tranviaria de Donostia: Línea 1: Errekaleor - Av. Tolosa - Ondarreta - Boulevard - Zurriola - Gros - Ategorrieta - Herrera. Línea 2: Boulevard - Atotxa - Pío XII - Amara - Miramón.	Se analizará para su posible incorporación al PTS. La red actual ya cubre todos los orígenes y destinos.
	Nuevo tranvía en Donostialdea: Hospitales, Gros, Ategorrieta, Trintxerpe o incluso Hondarribia.	Se analizará para su posible incorporación al PTS. Existe dificultad para encontrar espacio para las cocheras.
	Variantes de mercancías de Donostia, conexión con polígonos industriales, Alto Deba. Apostar por las mercancías en el tren.	
	Acceso ferroviario puerto de Pasaia.	La licitación está en curso.

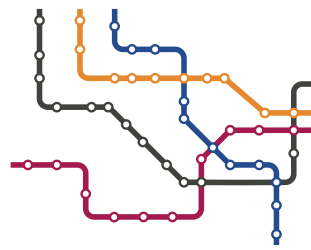
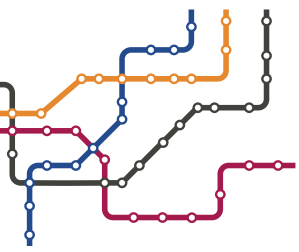




3 Gipuzkoa

	Propuesta	Notas
	Estación TAV Astigarraga. Que además de Cercanías, también pare el TAV. Nuevo nodo intermodal.	La actuación corresponde a ADIF y al Ministerio de Transportes. En una primera fase, únicamente está prevista la parada de los servicios de Cercanías, aunque la infraestructura podría adaptarse en el futuro para otros servicios.
	Mejora intermodalidad Kontxa-Atotxa: Construir una lanzadera de Kontxa a Atotxa (mini metro de vía única y automático). Podría alargarse hasta Egia y conectar con Euskotren en Intxaurreondo.	
	Intermodalidad TAV. En Tolosa: parada del TAV conectada a la estación actual. En Ezkio: modificar la vía de ancho ibérico para una estación intermodal sin depender del coche.	Se analizará para su posible incorporación al PTS como sugerencia.
	Intercambiador Riberas de Loiola: garantizar la accesibilidad universal de todas los medios de transporte incluyendo andén-coche.	El intercambiador de Riberas de Loiola está previsto que se incorpore en el PTS Respecto a la accesibilidad únicamente resulta aplicable el cumplimiento de la normativa aplicable.
	Usos mixtos de estaciones de tren. Mezclar con equipamientos. No confiar solo en medidas de género pasivas. Compartir con ayuntamientos y hacer edificios complejos con múltiples usos.	Se podrá contemplar en las determinaciones Podrá indicarse el uso no exclusivo de las parcelas; la competencia en materia de vivienda no corresponde al PTS.





3 Gipuzkoa

Propuestas recogidas que NO se contemplan

	Propuesta	¿Es competencia del PTS?	Notas
	Ramal del Topo desde Irun Kolon hasta Hondarribia pasando por el Aeropuerto y Amute.		El trazado no es compatible desde el punto de vista ambiental debido a su impacto sobre las marismas.
	Plantear servicios express que no paren en todas las paradas en el TOPO.		Corresponde al operador del servicio (Euskotren).
	Resolver pasos peatonales bajo las vías para mejorar permeabilidad y accesibilidad urbana: Errenteria-Gaztaño, Istueta (Donostia) y Zarautz.		
	Estudiar el soterramiento o integración del ferrocarril en Donostialdea, incluida la alta velocidad en Donostia, para reducir barreras urbanas.		
	Implantar servicio de cobertura móvil en todo el Topo.		Se ha trasladado a Gobierno Vasco y Euskotren.
	Anunciar en la megafonía de Euskotren las correspondencias con Renfe en las estaciones de Herrera y Bentak.		Se ha trasladado al operador (Euskotren).
	Ampliar horarios de Euskotren/Topo: empezar antes, acabar más tarde y mantener frecuencias de fin de semana similares a laborables.		Se ha trasladado al operador (Euskotren).
	Mejorar accesibilidad estaciones de la línea C-1 de Cercanía: concretamente en Tolosa.		Se trasladará al organismo competente (ADIF).
	Pedir a Adif que proyecte el intercambiador de Riberas de Loiola con Andenes de 200 m para que pueda parar el TAV.		Se considera inviable la parada del TAV por la cercanía de la estación de Riberas de Loiola a la de Donostia/San Sebastián.



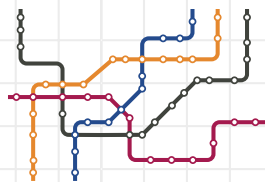
3 Gipuzkoa

	Propuesta	¿Es competencia del PTS?	Notas
	Mejora de frecuencias en C-1.		Se trasladará al organismo competente (Renfe).
	Nueva estación en Kristinaenea, para dar servicio a residentes y estudiantes.		No se considera justificado. La distancia hasta la nueva estación de Riberas de Loiola es muy reducida.
	Tranvía Lezo-Oiartzun.		La demanda detectada no alcanza el nivel necesario para implantar un tranvía.
	Traslado tranvía a estación intermodal Donostia.		No se ha comprendido la propuesta, ya que actualmente no existe una red tranviaria en Gipuzkoa.
	Nueva línea de tranvía desde Donostia hacia Buruntzaldea: Línea tranviaria Donostia–Astigarraga, ampliable a Hernani en una segunda fase mediante un viaducto peatonal que mejoraría la conexión entre ambos municipios.		La zona ya está atendida por la línea C-1.
	Evitar la instalación del ancho mixto siempre que sea posible, plantear a Adif / Adif AV la migración del ancho a estándar.		Se trasladará al organismo competente (ADIF).
	Intermodalidad estaciones TAV: accesibilidad y con aparcamientos. Estudiar su eficacia.		Se trasladará al organismo competente (ADIF).
	Ancho internacional pasajes. Alto Deba ↔ Vitoria-Gasteiz → Elgoibar.		No se ha comprendido la propuesta.
	Accesibilidad, frecuencia y tiempo de viaje competitivo.		Muchas de las actuaciones propuestas en el PTS tienen como finalidad mejorar los tiempos de viaje, las frecuencias y la accesibilidad. No obstante, este objetivo general no puede considerarse, por sí mismo, una actuación concreta.

Propuesta	¿Es competencia del PTS?	Notas
En las actuaciones: reducir espacio al coche, descarbonización. Recuperación de espacio para la ciudadanía.		Se comparte el objetivo No obstante, por sí mismo no constituye una actuación concreta del PTS.
Aumentar la red ferroviaria, mejorar la intermodalidad tren-bus-bici y la complementariedad con la red de autobuses, especialmente en estaciones, intercambiadores y municipios sin tren o con ramales existentes.		Se comparte el objetivo No obstante, por sí mismo no constituye una actuación concreta del PTS.
Garantía de accesibilidad universal en todas las actuaciones, estaciones y vehículos, incluyendo información al usuario, espacios para PMR, bicis y carritos, y asistencia personal/técnica mientras no esté plenamente garantizada.		Únicamente resulta aplicable el cumplimiento de la normativa aplicable.
Construcción de parada de autobús y bicis en el Ezkio-Itsaso.		
Conexión con otras provincias. Recuperar trazado del Plazaola.		Fuera del ámbito competencial, al encontrarse la propuesta fuera de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
Hacer mapa de tiempos para las distintas mejoras propuestas.		El PTS no define la planificación temporal.
Definir y dibujar las redes de autobús y carril bici en los intercambiadores.		

*Generales para Euskadi

Propuesta	¿Es competencia del PTS?	Notas
Incorporar auditorías en las estaciones principales donde se aplique la perspectiva de género. Eliminación de puntos negros. Ejemplos: Basauri y Pasaia.		Las auditorías no forman parte del alcance del PTS; no obstante, la perspectiva de género se tiene en cuenta en las distintas actuaciones.
Autoridad Vasca del Transporte (única). Creación de Txartela unitaria.		Se trasladará la sugerencia al Gobierno Vasco.



MUGIKORTASUN
JASANGARRAREN SALA
DEPARTAMENTO DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE