

ANEJO Nº 1: ANTECEDENTES

• ÍNDICE	
1. INTRODUCCIÓN	1
2. ANTECEDENTES.....	1
3. DOCUMENTOS DE REFERENCIA.....	2

1. INTRODUCCIÓN

Euskotren Tranbia nace de forma paralela con el metro ligero de la capital vizcaína. El 27 de mayo de 1999 se inician oficialmente las obras, para inaugurar el primer tramo el 18 de diciembre de 2002, Atxuri-Uribitarte, con seis paradas.

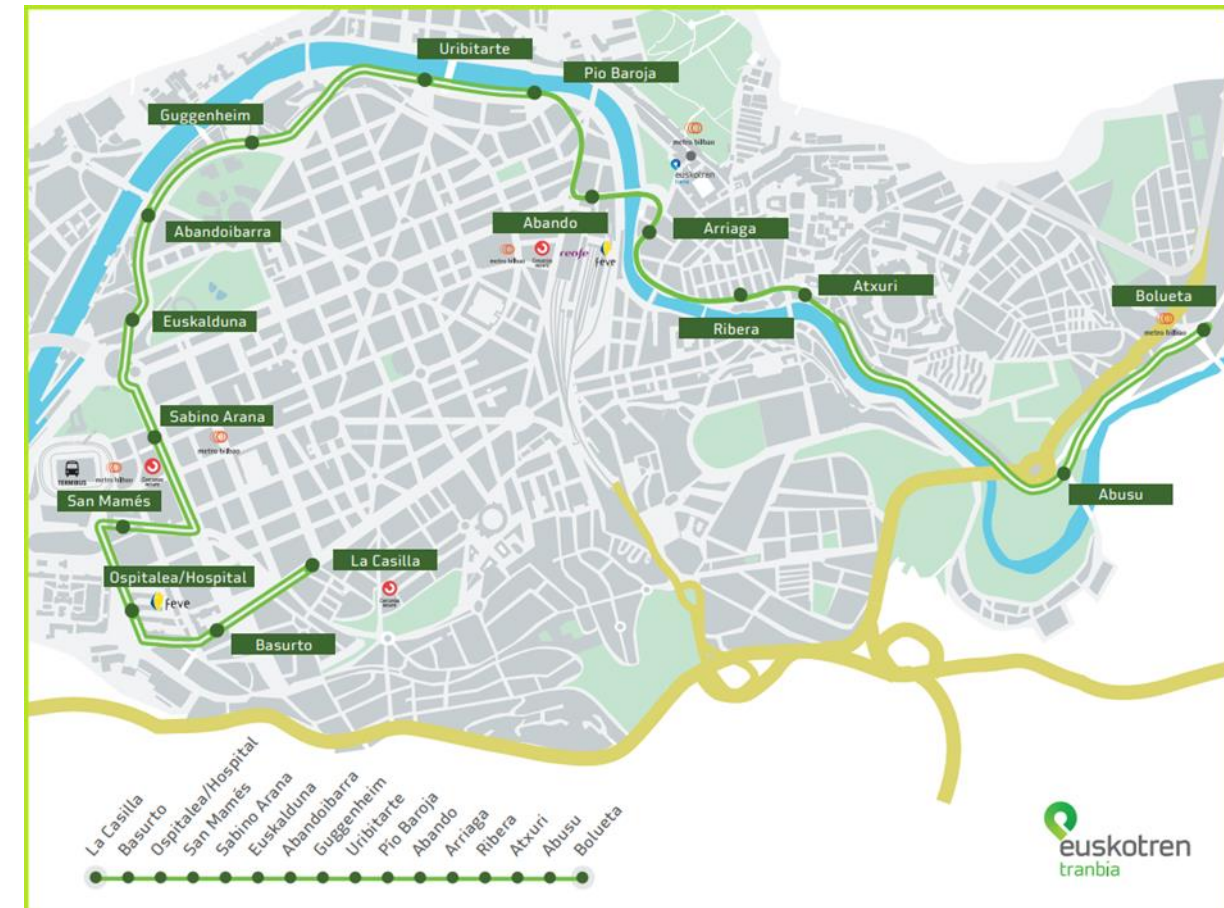
El 30 de abril de 2003 se amplía con la parada Guggenheim. El 24 de julio de 2003 entran en funcionamiento cuatro paradas más, las correspondientes al tramo Guggenheim - San Mamés.

En el año 2004, la línea se amplía con la parada Basurto y finalmente el 27 de abril de 2012 se amplía con 2 nuevas paradas Basurto y la Casilla, cambiándose, además de nombre la estación de Basurto por Ospitalea/Hospital.

El 25 de marzo de 2022 entra en servicio la ampliación entre Atxuri y Bolueta, incorporando las paradas de Abusu y Bolueta.

Las paradas actuales, y sus correspondencias con otros sistemas de transporte son las siguientes:

- BOLUETA. Correspondencia con Euskotren.
- ABUSU.
- ATXURI.
- RIBERA.
- ARRIAGA. Correspondencia con Metro Bilbao, Euskotren.
- ABANDO. Correspondencia con Metro Bilbao, Renfe Cercanías, Renfe Larga y Media Distancia Renfe, Feve.
- PÍO BAROJA.
- URIBITARTE.
- GUGGENHEIM.
- ABANDOIBARRA.
- EUSKALDUNA.
- SABINO ARANA.
- SAN MAMÉS. Correspondencia con Metro Bilbao, Renfe Cercanías, Termibus.
- OSPITALEA/HOSPITAL. Correspondencia con Renfe, Feve.
- BASURTO.
- LA CASILLA.



Plano de la línea del Tranvía de Bilbao, con sus correspondencias con otros sistemas de transporte.

2. ANTECEDENTES

El Tranvía se desarrolló inicialmente en Bilbao por la necesidad de sustituir el ferrocarril de Renfe existente en Abandoibarra, donde se establecían las instalaciones de transporte portuarias y ferroviarias, lo cual resultaba incompatible con el desarrollo de los planes urbanísticos y de regeneración urbana previstos para esta zona.

De esta forma, el tranvía se constituyó como una alternativa al transporte más amigable e integradora con el entorno, conservando la conexión ferroviaria entre San Mamés y Abando, y prolongando su conexión hasta el Casco Viejo por un lado (intermodo con Euskotren en Atxuri), y por el otro hasta el Hospital de Basurto y La Casilla después, con objeto de materializar el futuro cierre del anillo tranviario en Plaza Circular.

Con la puesta en servicio de la Línea 3 de Euskotren se ha producido el cambio de estación terminal de los trenes de Atxuri a la nueva de Casco Viejo, llegando hasta ella a través de la nueva infraestructura desde la estación de San Antonio de Etxebarri. Por tanto, la actual plataforma ferroviaria entre las citadas estaciones de Atxuri y San Antonio de Etxebarri ha quedado fuera de servicio, por lo que se ha llevado a cabo su tranviarización, para la ampliación del servicio del tranvía entre Atxuri y la estación de Bolueta transformándola en parada y añadiendo otra parada adicional entre Atxuri y Bolueta en Abusu.



Imagen del tranvía de Bilbao en la rotonda de Euskalduna

Actualmente, los planes de regeneración urbana, y de desarrollos urbanísticos y de demanda del Nuevo Área de Zorrotzaurre, motivan el análisis y la búsqueda de las soluciones más adecuadas para la prolongación del Tranvía de Bilbao y su implantación en Zorrotzaurre.

3. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Los siguientes documentos han servido de referencia para la redacción del presente Estudio Informativo de la ampliación del tranvía de Bilbao a Zorrotzaurre.

- Estudio de la Red Ferroviaria del Bilbao Metropolitano.
- Plan Territorial Parcial de Bilbao.
- Estudio de Alternativas de la Ampliación del Tranvía de Bilbao a Zorrotzaurre.