

9. ESQUEMA RESULTANTE DE ORDENACIÓN

9.1 Líneas de actuación estratégica

El modelo territorial y ambiental, derivado de las figuras de planificación territorial y sectorial de rango superior, que se plantea desde este PTS, tiene como objetivo prioritario la optimización de los recursos existentes en base a una adecuada política de gestión de los transportes y una planificación integral de la infraestructura, que permita racionalizar la demanda.

El sistema de transporte que se plantea desde las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) se orienta fundamentalmente a optimizar las posibilidades de conexión del Territorio de la Comunidad Autónoma con el doble objetivo de integrar aquel y el sistema de ciudades vascas en Europa y de interconectar las tres capitales de la Comunidad. Esto con el objeto de conseguir una mejor estructuración interna como mecanismo para lograr, tanto la integración del sistema productivo como una interrelación social y cultural más estrecha.

La conexión para el modo ferroviario, con los espacios económicos más importantes del entorno próximo y del resto de Europa, se plantea a través de los ejes Valladolid-Madrid (RTE (t), eje del Ebro, y eje hacia Burdeos y París.

En resumen, el diseño de las infraestructuras de transporte planteado por las figuras de planificación territorial vigentes, se establece como herramienta fundamental para dar respuesta a las condiciones derivadas del modelo territorial planteado para la Comunidad Autónoma en el contexto europeo.

La nueva red ferroviaria de largo recorrido, parte de la RTE (t) y de los 14 proyectos prioritarios de Essen, se plantea como enlace competitivo del modo ferrocarril, frente a la carretera y al avión, en las relaciones de la vertiente noroeste de la Península Ibérica, en las relaciones País Vasco-Madrid y País Vasco-Barcelona y, en especial, para los itinerarios Lisboa-París, Madrid-París y con el Norte de Europa. Debe suponer, además, una mejora sustancial de los intercambios de mercancías entre las citadas áreas y, en consecuencia, una mejora de la accesibilidad ferroviaria a los Puertos de Bilbao y Pasaia.

La ordenación del sistema de infraestructuras, y en particular la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, constituye para las DOT un importante instrumento al servicio de las estrategias para la conformación del modelo territorial que solucione la deficiente unión ferroviaria entre Bilbao y Donostia-San Sebastián, que permita la conexión ferroviaria directa entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao, y que elimine los estrangulamientos existentes en la conexión ferroviaria de Bilbao y Donostia-San Sebastián con Madrid, a la altura de Orduña y a la altura de Zumarraga, respectivamente, y que incorpore el territorio a estos nuevos enlaces a través de los puntos de intermodalidad de Euba y Ezkio-Itxaso.

Se considera importante proteger y potenciar el ferrocarril como medio de transporte de mercancías, sobre todo las producidas por la industria pesada y las voluminosas del tráfico portuario. Los puntos de rotura de carga deben concebirse en correspondencia con la infraestructura de carreteras de mayor capacidad y mejor conexión. Dotar al Puerto de Bilbao de accesos adecuados por ferrocarril, además de los de carretera, es imprescindible para potenciar su vocación de puerto de máximo rango en el Atlántico.

Esta Nueva Red de Largo Recorrido asegurará que el enlace ferroviario entre las capitales vascas , se efectúe en tiempos inferiores a una hora, y entre Áreas funcionales intermedias, a través de las Estaciones de Euba y Ezkio-Itxaso, además de permitir que éstas áreas tengan acceso directo al sistema europeo de ferrocarril de largo recorrido con velocidades competitivas, como factor básico para la localización de actividades de alto valor añadido. Por otra parte, para asegurar la correcta integración territorial del conjunto de la Comunidad a este enlace deberá coordinarse y reordenarse los servicios de cercanías y metro conformando un sistema global de transporte ferroviario.

Esta nueva red de ancho internacional (UIC), diseñada para tráfico de viajeros y mercancías, contempla la integración del Estado en la red europea partiendo de un eje vertebrador que une la capital con la frontera francesa. Este esquema incluye tanto la construcción de la "Y vasca"

(Línea Vitoria-Gasteiz--Dax con la conexión a Bilbao) como su unión a través del corredor del Ebro con el eje Madrid-Zaragoza-Barcelona.

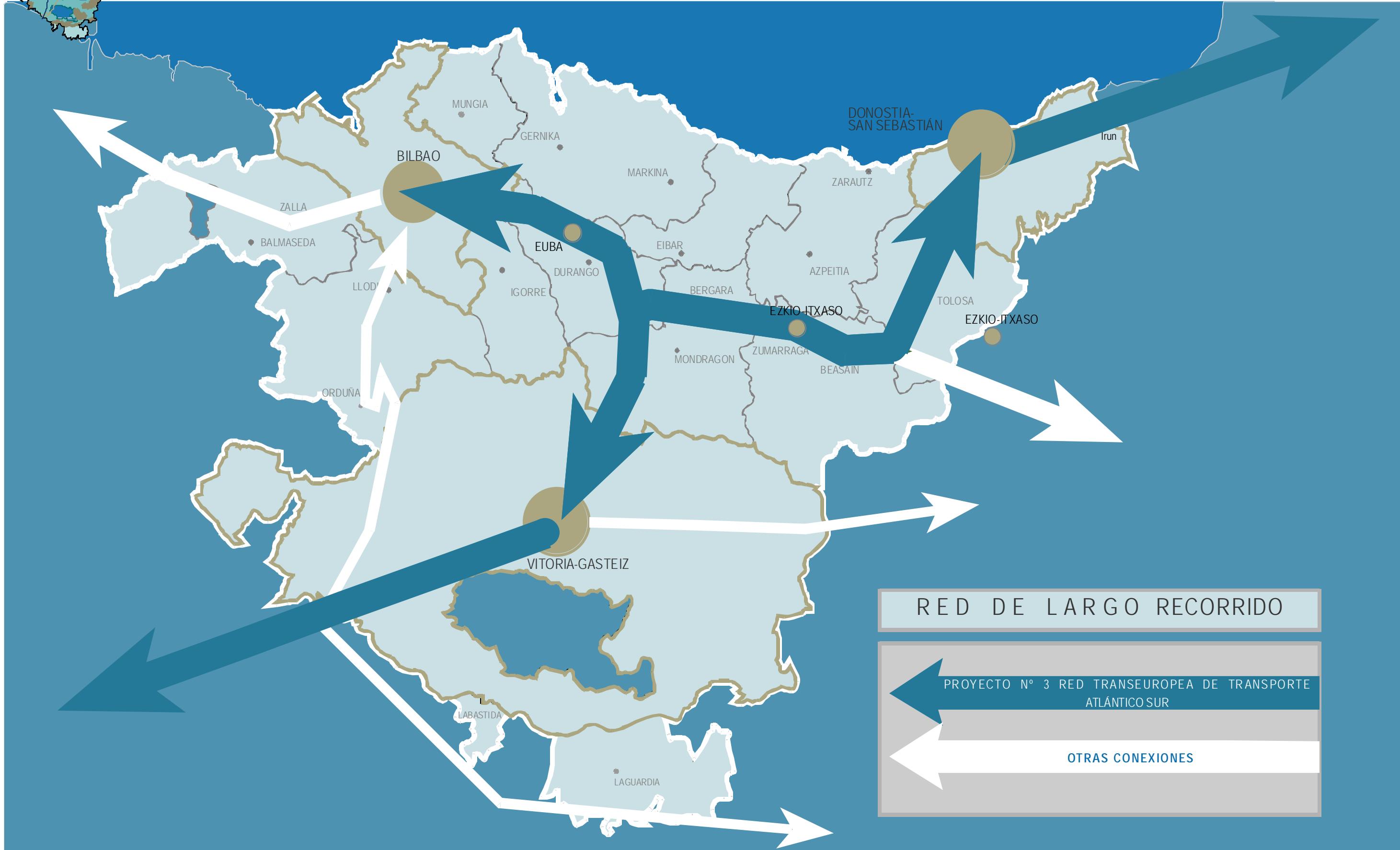
La Línea Vitoria-Gasteiz--Dax con conexión a Bilbao, al igual que el paso Barcelona-Perpignan-Montpellier y la unión Lisboa-Madrid, se considera dentro del esquema europeo como una actuación “eslabón clave”, respaldada con financiación de fondos estructurales y de cohesión europeos, al representar pasos fronterizos cuya resolución facilitaría estratégicamente el objetivo de unidad europea en el campo del transporte.

Por su parte, el Servicio de Cercanías se considera el más adecuado para canalizar los grandes volúmenes de viajes a lo largo de los corredores principales en los que se concentra la población, y el sistema Metro, convencional y ligero, como el más adecuado para los desplazamientos en el interior de las Áreas funcionales de Bilbao Metropolitano, Donostia-San Sebastián y Alava Central.

9.2 Marco de referencia general

El marco de referencia general establecido por el presente Plan Territorial Sectorial, en cuanto a la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma, -de acuerdo a la planificación territorial y sectorial de rango superior- queda configurado por un esquema global de ordenación orientado a resolver las necesidades de la demanda potencial de transporte para el modo ferroviario desde tres vertientes que se potencian y complementan entre sí a través de: una nueva Red de Largo Recorrido, que estructura el territorio de la CAPV, conectando ésta con el resto de la Península y Continente, proyectos nº 3 y 8 de la RTE (t) y el Sistema Polinuclear vasco entre sí; una Red de Cercanías, de conexión interna de las Áreas Funcionales de la Comunidad con el Sistema Polinuclear; y, finalmente, una red de metro y/o metro ligero para las relaciones urbanas y comarciales.

PROUESTA - MARCO DE REFERENCIA GENERAL



PROPUESTA - MARCO DE REFERENCIA GENERAL



PROUESTA - MARCO DE REFERENCIA GENERAL



9.2.1 Red de Largo recorrido

El proyecto de la Nueva Red Ferroviaria obedece a la política de cohesión económica y social de la Comunidad Europea, articulada a través de la RTE (t) y de los 14 proyectos prioritarios de Essen, por lo que las DOT se considera a la Red de Largo recorrido con gran valor estratégico no sólo para las conexiones exteriores del País Vasco, sino también para propiciar una sólida interconexión del sistema polinuclear de capitales vascas. Se respalda la integración del sistema urbano vasco y para facilitar la complementariedad e interrelación entre las actividades económicas, sociales y los territorios de las Áreas Funcionales además de establecer una conexión más sólida con el corredor del Cantábrico, corredor del Ebro y Aquitania, configurando en conjunto un amplio nodo de centralidad en el contexto europeo.

Esta Nueva Red viene a completar las conexiones existentes de Largo Recorrido en la CAPV, para las que se propone su modernización y adecuación a niveles competitivos, en la calidad de la oferta y explotación, con otros modos. Dada sus características y magnitud, la misma deberá acometerse por tramos, coordinando, temporalmente y en algunos casos, la explotación de los nuevos tramos con la infraestructura existente de manera que se haga viable su ejecución.

En concreto, los corredores de largo recorrido que se proponen se basan en la Nueva Red Ferroviaria y las líneas existentes que ofertan estos servicios. Para éstos se establece como objetivo su potenciación en los corredores básicos señalados a continuación.

A. Corredores de Largo Recorrido en el Arco Atlántico:

Madrid -- Valladolid -- VITORIA-GASTEIZ—DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN—DAX—PARÍS

B. Corredores de Largo Recorrido en la Cornisa Cantábrica:

B1. BILBAO--DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN – BURDEOS

B2. BILBAO--Santander

C. Corredor de Largo Recorrido del Ebro

C1. (BILBAO-VITORIA-GASTEIZ--DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN)-PAMPLONA-Zaragoza

C2. (BILBAO-VITORIA-GASTEIZ--DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN)-Miranda-Logroño-Zaragoza

D. Estaciones de Largo Recorrido en la CAPV:

D1. Estación del Norte - Bilbao

D2. Estación Concordia - Bilbao

D3. Estación del Norte - Donostia-San Sebastián

D4. Estación de Astigarraga

D5. Estación de Zumarraga - Ezkio-Itxaso

D6. Estación de Durango-Amorebieta (Euba)

D7. Estación del Norte - Vitoria-Gasteiz

D8. Estación de Irún

9.2.2 Red de Cercanías

La Red de Cercanías adquiere una gran importancia al estimarse como la más adecuada para canalizar grandes volúmenes de viajes en los corredores de conexión de las Áreas Funcionales de la CAPV. Se considera el modo de transporte que en un futuro próximo pueda tener la responsabilidad de hacer viable la funcionalidad de las Áreas y en concreto de las Áreas Funcionales de Bilbao Metropolitano y Donostialdea--Donostia-San Sebastián, dado que el uso masivo del vehículo privado no será compatible, a largo plazo, con el funcionamiento eficaz de estos territorios en los que vive una parte sustancial de la población de la CAPV.

La red ferroviaria existente va a comenzar a ser crítica en un plazo relativamente corto, una vez que el proceso creciente de congestión viaria fuerce, en principio, el traspase de la red de autobuses hacia el ferrocarril, y posteriormente, la degradación de esa misma congestión viaria provoque la adopción de medidas restrictivas del automóvil en los centros urbanos, siendo en ese momento indispensable la presencia ferroviaria.

Esta conclusión general conduce a plantear como línea de actuación inicial el mantenimiento de cada una de las líneas, servicios y estaciones que componen en la actualidad la red ferroviaria de cercanías en la Comunidad, bajo la óptica de que no se debiera dejar sin servicio a ningún núcleo conectado a la red, ni dejar sin un adecuado nivel de mantenimiento tramos de la red ferroviaria. Esto equivale a mantener el principal activo de la región para el momento en que la congestión viaria provoque que la opción ferrocarril se convierta en esencial para satisfacer parte de las necesidades de movilidad.

El planteamiento estratégico recogido en este Plan Territorial Sectorial parte del mantenimiento de la opción ferroviaria como vía irrenunciable de futuro como alternativa clave ante los efectos del aumento de la congestión viaria. Se trata por tanto de preservar sus distintos patrimonios como organización de servicio, y fundamentalmente la continuidad como corredor de su trazado actual. Se configura a través del aumento de la oferta en los mercados suburbanos, a

fin de concentrar el servicio en aquellos puntos en los que la demanda es más acusada en razón de la progresiva saturación del entorno de las capitales, y la expansión de su zona de influencia mediante mejoras de la cuenca de captación y la mejora de la accesibilidad a las estaciones.

El conjunto de actuaciones previstas persigue diversos objetivos:

1. Proceder a la reconstrucción de las infraestructuras e instalaciones existentes, cuestión ya iniciada por EuskoTren para sus líneas.
2. La consecución del adecuado servicio ferroviario a través de la impulsión de las necesarias ampliaciones y mejoras.
3. La resolución de determinados conflictos urbanísticos referidos a otras actuaciones no específicamente ferroviarias

Esta red de cercanías, junto con la red de largo recorrido, constituye una infraestructura estratégica para hacer viable muchos de los procesos de difusión de actividades desde las áreas urbanas más densas hacia territorios próximos, tradicionalmente con un fuerte grado de aislamiento pero que pueden asumir un nuevo protagonismo en el futuro. Si bien las relaciones de largo recorrido se concentran en las capitales, la liberación del trazado de los servicios de largo recorrido de la red existente posibilitará una explotación de cercanías más intensa y adecuada.

En concreto, los corredores de cercanías que se proponen se basan en las líneas existentes que ofertan en la actualidad estos servicios. Para éstos se establece como objetivo su potenciación en aquellos tramos que correspondan a los corredores básicos señalados a continuación, una vez que el servicio de largo recorrido se realiza por otro corredor diferente, en aras a conseguir una mejora sustancial de la calidad del servicio mediante su conversión en un transporte de alta frecuencia.

- A. Corredores de Cercanías conexión al Área Metropolitana de Bilbao:
- A1. Bilbao - Balmaseda
Conecta el Área Funcional de Balmaseda-Zalla con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico.
 - A2. Bilbao - Orduña
Conecta el Área Funcional de Llodio con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho ibérico.
 - A3. Bilbao - Bermeo
Conecta el Área Funcional de Gernika con el Área Funcional de Durango y con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico.
 - A4. Bilbao - Durango
Conecta el Área Funcional de Durango con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico.
 - A5. Bilbao - Lezama
Conexión interna del Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico explotada por EuskoTren. En un futuro se debiera integrar en la red de metro propuesta para dicha Área, mediante su conversión a sistema de metro ligero.
 - A6. Bilbao - Muskiz
Conexión interna del Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho ibérico.
- B. Corredores de Cercanías conexión al Área Funcional de Donostia-San Sebastián:
- B1. Donostia-San Sebastián - Irún - Hendaia - Baiona
Conecta Hendaia con el Área Funcional de Donostia-San Sebastián mediante la red de ancho métrico y concesión en el territorio francés de la SNCF y a través de la red de ancho Ibérico, hasta Irún.
 - B2. Donostia-San Sebastián--Zumarraga
Conecta el Área Funcional de Beasain-Zumarraga con el Área Funcional de Donostia-San Sebastián mediante la red de ancho ibérico.
 - B3. Donostia-San Sebastián-Zumaia
Conecta el Área Funcional de Zarautz-Azpeitia con el Área Funcional de Donostia-San Sebastián mediante la red de ancho métrico.
- C. Corredores de cercanías de las Áreas Funcionales del Alto y Bajo Deba:
- C1. Ermua - Elgoibar: De conexión entre el Área Funcional de Ermua - Eibar y la de Zarautz-Azpeitia y conexión técnica con las Áreas Funcionales de Donostia-San Sebastián y Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico.
 - C2. Alto Deba: De conexión interna del Alto Deba y con el Bajo Deba, mediante sistema de metro ligero.
- D. Corredores de Cercanías conexión al Área Funcional de Alava Central:
- D1. Vitoria-Gasteiz - Salvatierra-Agurain - Alsasua: De conexión entre el Área Funcional de Alava Central y la Comunidad de Navarra mediante la red de ancho ibérico.
 - D2. Vitoria-Gasteiz - Miranda de Ebro: De conexión entre el Área Funcional de Alava Central y la Comunidad de Castilla y León mediante la adecuación de la red de ancho ibérico.

9.2.3 Red de metro

El sistema de Metro convencional, a través de las líneas 1 y 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, se presenta como el medio más adecuado para las conexiones internas del Área Funcional de Bilbao Metropolitano, entre ambas márgenes de la Ría del Nervión y el centro de Bilbao.

Los corredores de metro convencional de conexión interna del Área Funcional de Bilbao Metropolitano que se proponen son los siguientes:

- A1. Plentzia - Basauri
- A2. Santurtzi - Basauri

Sin embargo, para los nuevos corredores que se proponen en la CAPV se considera más adecuado el Sistema de Metro Ligero (Tranvía) al ser un medio de transporte que permite coordinar una elevada capacidad de transporte, gran fiabilidad horaria y adaptabilidad a la morfología urbana. Todo ello sin perder su naturaleza ferroviaria que asocia una imagen de confianza, comodidad y permanencia, además de permitir una mayor optimización de los costos de inversión y explotación.

Canalizado sobre plataforma, la flexibilidad del sistema permite adoptar distintos niveles de exclusividad con respecto a otros tráficos; operar bajo sistema de control ferroviario en tramos exclusivos, y bajo control visual en tramos de plataforma compartida; además de poder apoyarse en semaforización automática en las intersecciones.

Su implantación en la red local viaria supone una inversión menor frente al metro convencional. Su flexibilidad de trazado favorece los enlaces e intermodos con el tránsito rodado y con la trama urbana existentes. Su aspecto de infraestructura moderna (superestructura, material móvil) contribuye a la imagen buscada para el paisaje urbano atendido y su capacidad permite satisfacer las demandas de tráfico previstas para las zonas urbanas.

Las implantaciones de Metro Ligero que se proponen son las siguientes:

- A. Corredores de Metro Ligero de conexión interna del Área Metropolitana de Bilbao
- B. Corredores de conexión interna del Área Funcional de Donostia-San Sebastián
- C. Corredores de conexión interna del Área Funcional de Alava Central

D. Corredor de conexión del Deba

9.3.2 9.2.4 Funiculares

A. Funicular de la Reineta

La explotación y mantenimiento del servicio corresponde actualmente a EuskoTren. El Funicular está ubicado en la ladera Nordeste de la sierra de Triano, al Suroeste del área urbana de Trapagaran, dentro de su término municipal.

Su Estación inferior está situada en cota 50, aproximadamente, al fondo de una vaguada pequeña a medio kilómetro del centro de Trapagaran. Hasta ella llega un servicio de transporte público de autobús desde Portugalete. La Estación superior, situada en el alto del barrio de La Reineta, en cota 390, aproximadamente, queda a poco más de 1 km de la localidad de La Arboleda.

Su longitud, en horizontal, es de unos 1.220 m y su desnivel de 340 m con pendiente máxima de 45%.

B. Funicular de Artxanda. Bilbao

Situado en la ladera Sur del monte Artxanda, la longitud total del trayecto es de 733 metros, medidos en horizontal, salvando un desnivel de 224 m.

En su tramo inicial inferior, el funicular circula en un túnel de 114 metros, en el que se incluye la estación. Poco después de la boca de salida del túnel, se inicia un viaducto de 128 m bajo el cual discurren viales de comunicación local.

Sobre el túnel, poco antes de su boca de salida, pasa la vía férrea de EuskoTren correspondiente a la línea Bilbao-Lezama.

C. Funicular de Igeldo

Situado en la falda Sur del monte Igeldo de Donostia-San Sebastián, da acceso al Parque de Atracciones ubicado en la loma cimera del monte citado, desde el final septentrional de la playa de Ondarreta, al Oeste de la bahía de La Concha.

Su longitud es de unos 300 metros y tiene unos 150 m de desnivel entre los dos puntos extremos. La estación superior está instalada en cota de nivel 165, aproximadamente.

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO

