

**6. DOCUMENTOS SUPERIORES DE  
PLANIFICACIÓN SECTORIAL Y TERRITORIAL**

## 6.1 Situación ferroviaria actual. Objetivos

Entre los ferrocarriles existentes en el País Vasco, los servicios que explota RENFE, mantienen prácticamente los mismos trazados establecidos en su construcción a finales del siglo pasado, resultando inadecuados, y en algunos casos muy deficientes, para responder al nivel de oferta ferroviaria exigible en la actualidad.

A pesar del gran incremento de población, su desarrollo industrial, el crecimiento de los Puertos de Bilbao y Pasaia, etc., permanece sin mejora alguna el acceso desde Bilbao a la Meseta, que se realiza a través de una sola vía en el tramo Orduña-Miranda, de unos 60 kilómetros, con un trazado que tiene curvas de apenas 300 metros de radio, y rampas con una pendiente de 15‰.

La línea Madrid-Irún, comunicación ferroviaria fundamental entre la Península Ibérica y el Norte de Europa, a su paso por el País Vasco mantiene desde su construcción, hace más de un siglo, un trayecto muy accidentado para salvar el puerto de Otzaurte, hasta descender a Beasain a lo largo de unos 35 km, con algunas curvas de 300 m de radio. Desde Beasain, discurriendo por el valle del río Oria, y hasta Irun (unos 60 km), el trazado es todavía más sinuoso y discurre casi continuamente entre edificaciones lindantes con la doble vía, haciendo que este trayecto reúna quizás condiciones de idoneidad para el Servicio de Cercanías, que realiza de forma aceptable, pero no apto para formar parte de un trayecto ferroviario de largo recorrido internacional.

La situación actual de estas infraestructuras se caracteriza, en resumen, por las siguientes circunstancias.

- Ausencia casi total de inversiones en el País Vasco para nuevas infraestructuras ferroviarias en los últimos 60 años.

- Tiempos de viaje muy superiores a los ofrecidos por los modos de transporte alternativos, lo que ha inducido a bajos niveles de servicios y pérdida constante de demanda.
- Aún cuando en los últimos años se ha logrado una cierta contención, los déficit de explotación siguen imponiendo una pesada carga presupuestaria.

Como muestra de la situación existente se indican en el cuadro siguiente las distancias y tiempos de viaje por medio de los servicios de RENFE de menor duración:

DISTANCIAS Y TIEMPOS DE VIAJE					
	IRUÑA	VITORIA-	BILBAO	DONOSTIA-	IRÚN
	PAMPLONA	GASTEIZ		SAN SEBASTIÁN	
IRUÑA		0h 59 min.	2h 48 min.	1h 41 min.	1h 56 min.
PAMPLONA		(0h 50 min.)	(1h 40 min.)	(1h 00 min.)	(1h 10 min.)
VITORIA-GASTEIZ	95 km		1h 49 min.	1h 38 min.	1h 53 min.
	(95 km)		(0h 45 min.)	(1h 20 min.)	(1h 32 min.)
BILBAO	232 km	137 km		3h 27 min.	3h 42 min.
	(150 km)	(66 km)		(1h 00 min.)	(1h 12 min.)
DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN	137 km	128 km	265 km		0h 15 min.
	(88 km)	(115 km)	(95 km)		(0h 12 min.)
IRÚN	154 km	145 km	282 km	17 km	
	(87 km)	(133 km)	(113 km)	(18 km)	

(Entre paréntesis: distancias y tiempos de viaje por carretera)

En consecuencia, se hace evidente la gran necesidad de implantar en el País Vasco una Nueva Red Ferroviaria con la que se logren alcanzar los objetivos generales siguientes:

- Permitir un enlace eficaz con velocidades comerciales competitivas para las relaciones ferroviarias entre la Península Ibérica y el Norte de Europa, en especial para adecuar a la modernidad los penalizados itinerarios Madrid-Burgos-París y Lisboa-Oporto-París.
- Permitir una competitividad puesta al día de los intercambios de mercancías por ferrocarril entre el área atlántica de la Península Ibérica y el Norte de Europa, en especial mejorando la accesibilidad ferroviaria a los Puertos de Bilbao y Pasaia.

- Permitir enlaces competitivos del modo ferrocarril frente a la carretera y al avión en las relaciones País Vasco-Madrid y País Vasco-Barcelona, lo que supondría aliviar la presión inversora en infraestructura de los modos competitivos y, sobre todo, mejorar el rendimiento energético, reducir los niveles de accidentabilidad y disminuir los impactos al medio ambiente.

Además, se plantean algunos otros objetivos propios de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aunque no por eso menos legítimos, entre los que cabe destacar:

- Asegurar un enlace ferroviario entre las capitales vascas en tiempos inferiores a una hora, lo que daría lugar a una muy deseable integración territorial, al considerarse en conjunto la coordinación y reordenación de las infraestructuras ferroviarias (EuskoTren, RENFE, FEVE) y sistema de Metro existente así como de nuevos sistemas a proponer (Metro Ligero) para una explotación óptima de los Servicios de Cercanías y de Metro.
- Asegurar que las áreas metropolitanas de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz tengan acceso directo al sistema europeo de ferrocarril de largo recorrido con velocidades competitivas, objetivo importante e inaplazable como factor básico para atraer la implantación de actividades de alto valor añadido, de la misma forma que hoy es imprescindible situar ese tipo de actividades en una buena relación con aeropuerto.

### 6.1.1 Estudios realizados

Existe una gran preocupación del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y de la Administración Central en orden a resolver la situación actual de la Nueva Red Ferroviaria que debe enlazar una gran parte de España con Europa, así como asegurar la comunicación ferroviaria entre las capitales vascas.

En el marco de cooperación institucional entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a través de la antigua Dirección

General de Infraestructuras Ferroviarias del MOPTMA, en la actualidad Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructura Ferroviaria del Ministerio de Fomento, y de la Dirección de Infraestructura del Transporte del Departamento de Transportes y Obras Públicas respectivamente, se vienen realizando una serie de estudios previos de índole técnica, económica y ambiental para definir la configuración de la nueva red ferroviaria de largo recorrido que se pretende implantar en el territorio de esta Comunidad Autónoma del País Vasco.

En este sentido, en el año 1991 se realizaron unos estudios previos a nivel de Anteproyecto, para una Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, que tuvieron los siguientes objetivos generales:

- Resolver el problema más importante, junto con la variante de Guadarrama, del eje ferroviario Madrid-París.
- Permitir la compatibilidad de circulaciones de trenes de pasajeros de alta velocidad y composiciones de mercancías de hasta 1.500 tbr con origen/destino en la Meseta, Valle del Ebro y Sur de Francia.
- Asegurar el enlace ferroviario entre las tres capitales de la Comunidad Autónoma Vasca, con tiempos de viaje inferiores a una hora.
- Asegurar un buen enlace ferroviario con Navarra.

Como antecedentes previos para ir concretando los citados objetivos generales se fueron estableciendo las siguientes premisas:

- El Plan de Transporte Ferroviario, aprobado por el Gobierno Central en 1986, en el que se contempla la mejora de la relación entre Vitoria-Gasteiz y Bilbao como medio para suprimir el cuello de botella del puerto de Orduña. El Plan no contemplaba ninguna mejora de infraestructura entre la Meseta y la frontera de Irún.

- El Plan Ferroviario de Euskadi, realizado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco también en 1986, en el que se proponían los trazados básicos para la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. La velocidad de diseño contemplada en este trabajo fue de 200 km./h.
- El Estudio de Alternativas Ferroviarias del País Vasco (E 1:50.000) realizado como consecuencia de un acuerdo previo entre RENFE y el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco para estudiar la conexión ferroviaria Bilbao-Meseta y el eje Norte-Sur.
- El Proyecto Básico (E 1:25.000) de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco realizado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco en 1989.
- La decisión del Consejo de Ministros tomada en Enero de 1989 de adoptar el ancho internacional para las nuevas líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona.

En relación a las otras redes existentes en el País Vasco, se han realizado recientemente los siguientes estudios:

- Plan de Actuación Ferroviaria (1994-1999), realizado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, para las líneas explotadas por EuskoTren.
- Plan de Cercanías de FEVE. Línea Bilbao-Balmaseda.
- Plan Director de Infraestructuras 1993-2007. MOPTMA
- Plan de Infraestructuras ferroviarias 1995-2000. MOPTMA

Respecto al sistema Metro se han realizado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco los siguientes proyectos, además de la construcción de la Línea 1 del Metro Bilbao:

- Proyecto de trazado y constructivo de la Línea 2 de Metro Bilbao.
- Estudio de alternativas para la Línea 3 de Metro Ligero en Bilbao.
- Estudio del eje Transversal de Metro Ligero en Donostia-San Sebastián
- Anteproyecto de la implantación de un Metro Ligero en Vitoria-Gasteiz.

Por el departamento de Urbanismo de la Diputación Foral de Bizkaia:

- Estudio de un sistema de Metro Ligero para el Txoriherri

### **6.1.2 Necesidad de una Nueva Red Ferroviaria**

La red ferroviaria que actualmente explota RENFE en la CAPV está constituida fundamentalmente por la línea Madrid--Miranda de Ebro--Vitoria-Gasteiz--Alsasua--Donostia-San Sebastián--Irun--Hendaia donde enlaza con la SNCF francesa, y por el ramal de acceso a Bilbao desde Miranda de Ebro.

En el apartado 1.1 se hace una descripción somera de estas dos líneas, exponiendo sus tramos de trazado más problemáticas. En el Capítulo 2 se describen pormenorizadamente las características más determinantes de sus trazados. Resulta evidente la incoherencia existente con las redes europeas, incluidas las del Este, en las cuales desde los años 60 se sobrepasaba holgadamente la velocidad ferroviaria de los 100 km/h, y desde hace varios años, se vienen logrando los 200 km/h en muchos servicios ferroviarios, a veces sobrepasando los 300 km/h, mientras que en algunos tramos de RENFE dentro de la CAPV, apenas se superan

los 80 km/h, o no se pueden alcanzar los 50 km/h (puerto de Orduña, en vía única), prácticamente como hace un siglo.

Esta situación es muestra del creciente abandono o retraso en que, hasta ahora, se ha mantenido, en la actualización de las comunicaciones ferroviarias con Europa, con el resto de la Península Ibérica o entre las capitales propias o cercanas del país Vasco.

La coherencia entre los parámetros de circulación viarios y ferroviarios, que en Europa se muestra en nivelada competencia, en la CAPV es acusadamente desigual.

La alta calidad de las Autopistas, Autovías y sistemas viarios principales, permite desarrollar velocidades normales superiores a los 100 km/h sostenidamente durante largos trayectos, mientras ferroviariamente las prestaciones son anticuadas y lentas, agravadas por los largos y sinuosos trazados que deben recorrer.

En el cuadro del apartado 1.1 “Distancias y Tiempos de viaje” se muestran los datos correspondientes a los trayectos ferroviarios entre las capitales, comparándolos con los recorridos viarios. Se puede observar, por ejemplo, que entre Bilbao y San Sebastián, la distancia por ferrocarril casi triplica la existente por autopista, y el tiempo más corto posible, por tren de RENFE, es de tres veces y media respecto al que se obtiene por autobús.

Las relaciones Bilbao--Vitoria-Gasteiz, y Bilbao--Iruña-Pamplona muestran también diferencias muy acusadas.

La mejora de la red existente ampliando sus radios de curvatura o introduciendo parcialmente nuevos trazados en los tramos más penalizados, es un criterio que se está aplicando en general, para adecuar la red española en varios trayectos, como por ejemplo, en la Valladolid-Burgos. Pero en el País Vasco resulta imposible por el encajonamiento urbano en que discurren los tramos ferroviarios más estratégicos (Beasain--Tolosa--Donostia-San Sebastián--Irun) o por la configuración de los trazados de los puertos (Orduña y Otzaurte), cuyos desniveles

están salvados mediante largos y sinuosos desarrollos, con curvas de radio reducido, y con gastos elevados de mantenimiento de vía.

El “Plan Ferroviario de Euskadi” de Octubre de 1986, estudiado por encargo del Gobierno Vasco, dedica uno de sus apartados a posibles mejoras de ciertos trayectos, conservando esencialmente sus trazados actuales. En el tramo Beasain-Irún, solamente encuentra con posibilidades de mejora mediante nuevo trazado, un tramo en el acceso a la Estación de Tolosa, llegando desde Alegia, y otro tramo entre Billabona y Andoain. En total unos 4 km de posible nuevo y moderno trazado sobre un trayecto de 60 km, en el que el resto tendría que continuar en las mismas condiciones de hace un siglo.

En el mismo “Plan Ferroviario de Euskadi”, se demostró también, según el análisis de distintas variantes de mejora del trazado actual de la línea entre Zumarraga y Beasain, la necesidad de un trazado totalmente nuevo entre esas dos localidades.

### **6.1.3 Configuración “Y” de la Nueva Red Ferroviaria**

En 1986, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, programó la construcción de un nuevo trazado de ferrocarril Vitoria-Gasteiz--Bilbao, a fin de sustituir el trayecto Miranda de Ebro-Bilbao, que operaba RENFE en condiciones muy negativas de explotación, debido a la antigüedad de su trazado, con vía única Miranda de Ebro-Orduña y un puerto, el de Orduña, que había llegado a su saturación creando un problema de incapacidad sobre la demanda de transporte, con el efecto consiguiente de disuasión ante las evidentes ventajas del transporte por carretera, cuya capacidad, rapidez y facilidad para acceder desde Bilbao y su puerto a la meseta, había crecido en forma determinante, con la puesta en funcionamiento de la Autopista A-68 Bilbao-Miranda de Ebro-Zaragoza.

No obstante, la perspectiva de que después de la Vitoria-Gasteiz--Bilbao, vendría la necesidad de mejora la Vitoria-Gasteiz--Irun, probablemente con nuevo trazado también, como luego se demostraría, y que Bilbao, su entorno industrial y su puerto estaban ya reclamando una

comunicación directa con Irun, ante el futuro de integración con Europa, hizo que se considerara un trazado Vitoria-Gasteiz--Bilbao que pudiera servir también en lo posible, para la relación con la tercera capital.

Un esquema triangular de conexiones entre las tres capitales, hubiera supuesto una red de entre 250 y 270 km de trazado, con distancias de 68, 97 y 95 km ( $\pm 5\%$ ) para los recorridos Vitoria-Gasteiz--Bilbao--Donostia-San Sebastián--Vitoria-Gasteiz, respectivamente.

Se constató entonces, que un esquema en estrella (es decir, en Y) con un triángulo intercambiador en la zona de Elorrio-Bergara-Aramaio, reduciría la red hasta unos 160 km en total, aunque las distancias serían incrementadas a unos 80, 110 y 105 km entre las tres capitales. Pero, de esa forma se evitaría la construcción de unos 100 km de trazado, equivalente a un trayecto como el de Bilbao--Donostia-San Sebastián.

Se adoptó, entonces, el esquema de la Y, bajo el cual se han desarrollado las distintas alternativas estudiadas, que están conduciendo a la elección de la definitiva.

#### **6.1.4 Problemática medio ambiental**

La instalación de nuevas vías de un ferrocarril de vía doble exige una explanación de 14 m de ancho, frente a los 20 ó 23 m como mínimo (según las distintas normativas) necesarias para la explanación en autovías o autopistas de doble carril viario en cada sentido. A lo que en cada caso habría que añadir los espacios necesarios para el desarrollo de cunetas y taludes.

La aparente reducción de movimientos de tierras para obtener la explanación de un ferrocarril de vía doble, que se desprende de esa menor anchura, está contrarrestada no obstante por la ventaja de la autopista en el sentido longitudinal de la infraestructura, que puede adaptarse con mayor facilidad a la morfología del terreno, al poder adoptar pendientes de hasta cuatro veces mayores que en el caso del ferrocarril (5%  $\approx$  6% contra 1,5%), lo cual puede alcanzar gran importancia sobre una topografía tan accidentada como la del País Vasco.

Precisamente por esta misma cuestión diferencial de pendientes aplicables en el perfil longitudinal de cada clase de infraestructura, el grado de tunelización es sensiblemente mayor en los trazados ferroviarios que en los viarios. En el caso del País Vasco, la proporción entre uno y otro grado, para un mismo corredor, resulta ser mayor que 10 (50% mínimo para el ferrocarril contra 5%, como mínimo en el caso de la Autopista).

El balance resultante es entonces claramente favorable para la infraestructura ferroviaria, en cuanto a la menor alteración del terreno superficial.

No obstante, la construcción de túneles acarrea consigo dos consecuencias que afectan especialmente a la alteración de la superficie, y que son:

- Los caminos temporales de acceso a las bocas de los túneles, para maquinaria de construcción, circulación de camiones con productos de excavación y materiales de obra.
- Los vertederos para los productos de excavación de los túneles.

En el primer caso, terminada su función tras la terminación de obra, podrían volver a su anterior situación, mediante los pertinentes trabajos de demolición y adaptación natural, a no ser que, según los casos, pudieran servir como accesos de emergencia o mantenimiento para el propio ferrocarril, o como caminos rurales provechosos para fines sociales o forestales.

En el segundo caso, se debe organizar un procedimiento riguroso, que incluido como un capítulo más dentro de los proyectos constructivos de cada tramo, defina la situación de las posibles alternativas de vertederos, previamente acordadas con las autoridades competentes (Medio ambiente, Diputaciones, Ayuntamientos, etc.), y establezca la normativa para su correcta ejecución, bajo la necesaria aplicación de los criterios medioambientales, hidrográficos, drenajes, estabilidad de terrenos afectados y de productos vertidos, etc.

Pueden darse casos, en que la naturaleza o aptitud de los productos excavados en túneles, presente las posibilidades de utilizarlos bien para áridos de construcción, o bien para constituir explanaciones en zonas abarrancadas, destinables a usos de edificación, deportivos, etc., tal como ha ocurrido en experiencias pasadas. Sería positivo para el mejor aprovechamiento de los vertederos, buscar soluciones que beneficien a la población del entorno de las obras, a fin de mitigar el efecto negativo que ordinariamente suelen producir.

Todo lo expuesto se refiere a un aspecto importante del impacto medioambiental, en la fase de construcción.

Sin embargo, un tema que actualmente está alcanzando resonancias mundiales de manera creciente, como es el del dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y sus consecuencias en el efecto invernadero de la atmósfera, presenta perspectivas inquietantes sobre el futuro de la evolución de los transportes.

Es conocida la enorme influencia que los motores de los vehículos movidos por la combustión de productos derivados del petróleo, tienen en la emisión del cada vez más abundante CO<sub>2</sub>. Más del 50% de su producción, en Europa, procede de los tubos de escape.

La Comisión Europea para el Medio Ambiente está advirtiéndolo desde hace varios años que si las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por la circulación viaria siguen creciendo, se tendrán que establecer medidas enérgicas para reducirla, limitando y penalizando de alguna manera, el uso indiscriminado de vehículos por carreteras, autopistas y redes viarias urbanas, a no ser que las fábricas de automóviles, rompiendo su rutina productora, comiencen a lanzar los modelos movidos con energías que requieran menos o ninguna combustión.

Se ha establecido el año 2010 como horizonte para recuperar los niveles de emisión que existían en 1990. Sería muy posible, que si en los próximos años no se evidencia una tendencia a la disminución de emisiones de CO<sub>2</sub>, se llegará a la adopción de medidas drásticas, que si no dieran resultado, obligarían incluso al cierre de autopistas.

Hay que tener en cuenta que Europa, en general, dispone ya de redes ferroviarias dotadas con altas capacidades de transporte, con alta calidad de servicio, y con trenes movidos a alta velocidad sin que emitan dióxido de carbono, en niveles de competitividad equiparables al transporte por carretera.

Sin embargo, la falta en el País Vasco de una adecuada red ferroviaria en la próxima década, puede suponer un serio trastorno del sector del transporte, y de su relación con Europa, a pesar de disponer de una red avanzada de autopistas y carreteras.

### **6.1.5 Conexión Irún-Hendaia-Dax**

El Gobierno Vasco y el Consejo Regional de Aquitania promovieron a principios de los años 90 un estudio conjunto del enlace de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco con la SNCF francesa en las cercanías de Dax, lugar hasta el cual y desde Burdeos se llegará en alta velocidad, mediante la adaptación de su trazado.

Desde Dax hasta la frontera de Hendaia-Irún, el ferrocarril actual tiene un trazado muy sinuoso, rodeado de numerosas urbanizaciones y pasos condicionados que impiden mejorarlo. Es evidente que se requiere un nuevo trazado.

Tras varios trabajos preparativos, se redactó el “Estudio preliminar del eslabón clave Vitoria-Gasteiz--Dax” en Noviembre de 1992, que comprendía Memoria, Anejos, Previsiones de tráfico de viajeros y de mercancías y Planos a escala 1:25.000. El Estudio fue realizado por INECO y SENER para el Vitoria-Gasteiz--Irun y por SOFRERAIL para el Dax-Hendaia.

En el capítulo inicial de la Memoria “Un eslabón clave realista” se expone:

Destinado a enlazar por ferrocarril los países del Norte de Europa con los de la Península Ibérica, el Eslabón Clave Vitoria-Gasteiz--Dax fue definido e identificado en orden a la realización prioritaria de estudios sobre su factibilidad, en el cuadro de desarrollo de una Red Europea de Alta Velocidad, planteado por la Comisión de las Comunidades Europeas a finales de 1990 y aprobado por el Consejo, en su resolución de 17 de Diciembre de ese mismo año.

En efecto, la Red Europea en proyecto no existirá verdaderamente hasta que cada Administración Ferroviaria se vea conectada a su vecina inmediata en condiciones de explotación plenamente armonizadas, especialmente en lo que concierne a:

- Continuidad en los encaminamientos
- Calidad y rapidez en el paso de las fronteras

En el marco del Acta Única, a partir de 1993 cabe esperar que la mayor parte del efecto barrera, producido por las fronteras, desaparezca, de modo que éstas se conviertan en una línea marcada sobre los mapas sin materialización real para los viajeros y mercancías que la atraviesan.

En este contexto, la nueva línea de Alta Velocidad Vitoria-Gasteiz--Dax participará plenamente en la formación y puesta en operación del Eje Ferroviario Atlántico: Londres-Amsterdam-Bruselas-París-Burdeos-Madrid-Lisboa-Oporto-Sevilla. Este hecho subyace a lo largo del análisis realizado y lo soporta en gran medida.

Sin embargo, no puede ignorarse la riqueza y densidad de nuestro continente que hace que las regiones directamente afectadas por el trazado de este eslabón clave, tales como Aquitania y el País Vasco, se vean interesadas en su realización, también con el fin de promover el desarrollo de sus intercambios mutuos.

En consecuencia, este proyecto tiene por objeto asegurar los enlaces ferroviarios internacionales de gran calidad a la velocidad de 300 km/h, así como las relaciones inter-regionales a 200 km/h.

Con la situación actual, sería imposible sobrepasar los 120 km/h, tanto en un caso como en el otro.

La longitud de la nueva infraestructura a construir es aproximadamente de 185 km a los que, en su momento, habría que añadir 32 km correspondientes al ramal de Bilbao. La inserción de este proyecto en el territorio que debe soportarlo es realista, a pesar de las dificultades orográficas y topográficas que deben salvarse, principalmente en el tramo San Juan de Luz--Vitoria-Gasteiz, dentro del País Vasco. En ese sector, el porcentaje de túneles alcanza un 55% del trazado previsto, mientras que los viaductos suponen un 13% del mismo.

El presente estudio propone un trazado factible para el conjunto del Eslabón Clave Vitoria-Gasteiz--Dax, a escala 1:25.000, incluyendo dos corredores posibles en territorio francés, respectivamente denominados "Occidental" y "Oriental".

Se ha previsto la construcción de dos nuevas estaciones directamente implantadas sobre la línea de alta velocidad y, por tanto, reservadas exclusivamente a este tráfico:

- Donostialdea; implantada en las proximidades de San Sebastián y en condiciones de servir a su área metropolitana. También se ha previsto un enlace hasta la actual estación del Norte, a utilizar por los servicios regionales.
- Baiona-TGV; situada en las proximidades de la aglomeración Baiona-Anglet-Biarritz.

En Francia, la variante de trazado occidental permite situar la estación de Baiona-TGV más próxima a Baiona, pero tiene el inconveniente de atravesar zonas más intensamente urbanizadas y de franquear los valles de Adour y del Nive con una gran longitud en terrenos compresibles. Por el contrario, el trazado oriental propone una estación algo más alejada de Baiona, pero con menores problemas hidrológicos, geotécnicos y de impacto territorial.

A continuación de las variantes mencionadas se propone un único corredor que lleva directamente a la frontera, evitando la aglomeración de Irún-Hendaia. la frontera hispano francesa se atraviesa en Behobia-Biriatou.

Del lado español, la infraestructura propuesta enlaza la frontera en las proximidades de Behobia con Vitoria-Gasteiz a través del relieve accidentado de los valles cantábricos. Alcanzar la Llanada Alavesa, situada en la Meseta Superior, obliga a subir más de 500 m de altitud en 130 km de desarrollo. En consecuencia, el trazado debe adoptar numerosos túneles y viaductos como se ha indicado ya, para asegurar una velocidad de 250 km/h, compatible con una explotación a la que se prevé incorporar también el tráfico de mercancías. Este trazado se complementa con el ramal de acceso a Bilbao y conexión directa, en ancho internacional, con su Puerto.

El ahorro de tiempo a alcanzar por las relaciones internacionales más rápidas se evalúa en 140 minutos. Este ahorro proviene de la elevación sustancial de las velocidades de explotación que permite la nueva línea, y de la reducción importante en el número y tiempos de parada, con relación a la situación de referencia definida por la realización de los proyectos previamente incluidos en el Plan de Transporte Ferroviario (PTF) del Gobierno Español y el Esquema Director nacional de Enlaces a Gran Velocidad del Gobierno Francés, y previstos para ser realizados antes del año 2000.

Por tanto, la situación de referencia, en la que inserta el Proyecto Vitoria-Gasteiz--Dax, incluye la realización del TGV Aquitaine en su primera etapa, que llegará hasta Burdeos con una nueva línea ferroviaria explotada a 300 km/h, completada con la mejora a 220 km/h de la vía existente entre Burdeos y Dax, proyecto que el Consejo Regional de Aquitania ha decidido financiar parcialmente, a la espera de la prolongación de la línea nueva hasta Dax en un momento posterior.

Por consiguiente, el Eslabón Clave Vitoria-Gasteiz--Dax aseguraría, a partir del 2002, primera fecha posible para su puesta en servicio, la conexión de las redes ferroviarias francesa y española en muy buenas condiciones, tanto para el tráfico de viajeros como para el de mercancías.

El tráfico internacional afectado por el Proyecto pasará de 2,39 millones de viajeros en la situación de referencia antes de su realización, a 3,5 millones una vez puesto en servicio en el año 2002. Este mismo tráfico internacional alcanza hoy en día un volumen de 1,3 millones de viajeros/año.

El proyecto Vitoria-Gasteiz--Dax supondría un aumento del 51% del volumen total de viajeros por ferrocarril, del 25% de los viajeros-km y del 33% de los ingresos para los operadores ferroviarios de pasajeros, sobre la situación de referencia descrita.

Así, permitiría alcanzar un total de 8,5 millones de viajes frente a 5,6 antes de su puesta en operación si, además, se tienen en cuenta los intercambios interiores francés y español que se ven favorecidos por el Proyecto, en particular mediante las dos nuevas estaciones previstas sobre el nuevo trazado de alta velocidad y los ramales de enlace a Bilbao y Donostia-San Sebastián--Atotxa.

En resumen, el impacto del Proyecto sobre el tráfico de viajeros sería de 1/4 para los VK, 1/3 para los ingresos de explotación y 1/2 para el número de viajeros.

Por lo que se refiere al tráfico internacional de mercancías, se prevé que el volumen transportado por ferrocarril, que hoy en día alcanza la cifra de 1,85 millones de toneladas, iría perdiendo importancia sin la construcción de este Proyecto para ser de 1,45 millones en la situación de referencia en el año 2002. Para esa misma fecha y con Proyecto, ese tráfico se estima en 3,96 millones de toneladas. Este efecto también se registra en el volumen de t.km transportadas por ferrocarril que se incrementaría en un 268% respecto a la situación de referencia.

## **A. Características del trazado Dax-Frontera**

La longitud del trazado occidental es de 71,600 m. El trazado oriental, que es común con el anterior desde el pk. 0,000 hasta el pk. 24,439, y desde el pk. 61,662 hasta el pk. 71,600 del occidental, tiene una longitud total de 72,942 m, de los cuales la variante tiene 38,565 m.

La pendiente máxima es de 25‰, y las curvas tienen un radio tipo de 6,250 m, excepto en la salida de Dax, donde se dan dos curvas atípicas: la primera con 1.008 m de desarrollo, tiene 2.174 m de radio y la segunda, a continuación, con 1.806 m de desarrollo y 3.125 m de radio.

En el trazado occidental hay 8 túneles, 3 de ellos artificiales, con 4.050 m de longitud total (5,7% del trazado total), teniendo 1.200 m el más largo de ellos.

Los 6 viaductos suman 8.000 m aproximadamente, siendo el más largo de 5.000, para cruzar el valle del L'Adour. Suponen el 10,2% del trazado total.

En el trazado oriental, 5 túneles suman 3.300 m (4,5%), teniendo 900 m el más largo.

Los 9 viaductos sumarían 5.800 m (8%), teniendo 3.200 m el más largo para cruzar el valle del L'Adour, unos 3 km más aguas arriba que en el trazado occidental.

La estación de Baiona, estaría situada cerca del nudo de enlace de autopistas "Bayonne-Centre" a unos 3 km de su centro urbano, en el trazado occidental. En el trazado oriental, estaría 3,5 km más alejada que la anterior, siguiendo la carretera a Cambó-les-Bains.

Las distancias entre las estaciones de Dax, Baiona y Donostia-San Sebastián, serían de unos 50 y 42,8 km, respectivamente, dividiéndose ésta última en 24,3 y 18,5 km para los trayectos francés y español.

### **6.1.6 Definición**

La situación actual del transporte ferroviario en el País Vasco es fruto de un lento desarrollo que comienza a mediados del siglo XIX, a la par que en el resto del Estado. La inauguración de la primera línea española tuvo lugar el 28 de Octubre de 1848 y fue la que unía Barcelona con Mataró.

Las primeras iniciativas para la implantación del ferrocarril en el País Vasco ya se habían iniciado en 1845, cuando diversas instituciones públicas y privadas vizcaínas definieron las gestiones para su construcción. Sin embargo es en 1856 cuando comienzan las obras del ferrocarril Madrid-Irún que no finalizan hasta 1864. Pocos años más tarde se inaugura la Línea Bilbao-Madrid, con lo que queda constituida la red de transportes por ferrocarril de ancho "RENFE" en la Comunidad Autónoma Vasca, tal como la conocemos hoy en día.

Los ferrocarriles de vía estrecha se construyeron, en su gran mayoría, por iniciativa privada llegando a establecer una red que se extendía ampliamente por todo el territorio. Estaba constituida por las líneas Bilbao--Donostia-San Sebastián, inaugurada en 1900; Bilbao-Santander; Bilbao-La Robla (suprimida en el tramo Arija-Cistierna); Maltzaga--Vitoria-Gasteiz (suprimida); Vitoria-Gasteiz--Estella (suprimida); Donostia-San Sebastián--Hendaia inaugurada en 1912; y el ferrocarril del Urola (sin explotación ferroviaria en algunos de sus tramos en la actualidad), que prestaba sus servicios desde 1926.

Actualmente el sistema ferroviario en la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) está constituido por cuatro redes (cuatro compañías explotadoras) de dos anchos diferentes, que dependen a su vez de tres Administraciones distintas.

Así la Administración del Estado es titular de las líneas explotadas por RENFE (ancho Ibérico) y FEVE (ancho métrico), mientras que la CAPV es titular de las líneas explotadas por EuskoTren (ancho métrico). Por su parte el Consorcio de Transportes de Bizkaia es, desde el 11 de Noviembre de 1995, titular de la Línea 1 del Metro de Bilbao. El total del sistema cuenta con 562,6 km, repartidos de la siguiente manera:

<b>Titularidad</b>	<b>Sociedad Explotadora</b>	<b>Ancho (m)</b>	<b>Longitud (km)</b>
Estatad	RENFE	1,668	285,0
Estatad	FEVE	1,000	66,0
CAPV	EuskoTren	1,000	182,5
CTB	Metro Bilbao	1,000	29,1

Su diferente ancho y, en consecuencia, la imposibilidad de intercambio de material, hacen que la estructura ferroviaria sea compleja y bastante incompleta.

Asimismo hay que destacar la problemática derivada de que el ancho de la red estatal sea diferente del ancho de la red europea (ancho internacional UIC: 1,435 m), lo que impide la continuidad de la red hacia Europa, debiendo parar y cambiar las composiciones, tanto de viajeros como de mercancías en la frontera.

RENFE ofrece su red radial, con dos ejes principales que son Miranda-Bilbao y Miranda-Irún, completada por el eje transversal del Valle del Ebro (Miranda-Castejón) y la conexión de Navarra hacia Francia (Castejón-Pamplona-Alsasua).

Por su parte, FEVE y EuskoTren mantienen un eje paralelo a la costa, de escasa eficiencia en explotación en largo recorrido aunque funcionalmente necesario.

Adjunto, en páginas siguientes, se presentan esquemas completos de la red ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Sus características principales, a grandes rasgos, son las siguientes:

La vía férrea Madrid-Irún forma parte de las grandes líneas de ferrocarril europeas. El tramo Miranda de Ebro-Irún capta los tráficos de Portugal y de la mitad occidental peninsular, además de los provenientes de Navarra y parte de la cuenca del Ebro, conectándolos con Europa. Su importancia, tanto para los tráficos de pasajeros como para los de mercancías, es similar.

Otra función que ejerce esta línea es la de relacionar el puerto de Pasaia por ferrocarril con los mercados españoles. Permite asimismo la conexión directa de Donostia-San Sebastián con Vitoria-Gasteiz, aunque no exista un servicio específico para realizar tal función.

Por su lado, la línea Bilbao-Miranda de Ebro debe ejercer una doble función: por una parte la de conectar un área de importancia económica como el Área Funcional de Bilbao Metropolitano con los centros económicos del Estado, (por orden decreciente, los principales intercambios se efectúan con Barcelona, Madrid, Burgos, Logroño y Valladolid); y por otra la de facilitar la accesibilidad por ferrocarril al Puerto de Bilbao que, por su movimiento de tráfico, se constituye en uno de los más importantes del Estado.

El nivel de ocupación de la infraestructura utilizada por RENFE presenta en diversos puntos graves problemas. Según se desprende de la información disponible, la relación entre la capacidad de los principales tramos y el nivel de ocupación muestra la existencia de dos tramos en situación de saturación.

El primero de ellos es el de Miranda de Ebro-Orduña, la saturación que se detecta viene dada principalmente por el tipo de trenes que pueden circular, de corta longitud en su formación. La capacidad de este tramo podría aumentar en toneladas y viajeros incrementando el tamaño de los trenes arrastrados por locomotoras de mayor potencia. Esta solución debe considerarse, no obstante, como limitada en cuanto a sus efectos, ya que la puesta en marcha de nuevos servicios, especialmente aquellos que requieran mayores velocidades comerciales, no podría realizarse sobre una infraestructura de diseño muy anticuado (trazado, pendientes, instalaciones, etc.). Esta observación puede hacerse extensible al tramo Vitoria-Gasteiz-Irún, donde los trenes, según los datos aportados por RENFE, circulan a una velocidad comercial máxima de 74 km/h, frente a los 93 km/h del tramo Burgos-Miranda.

En el segundo de los tramos, línea Bilbao-Portugalete, la saturación se produce preferentemente, por tráfico de cercanías de pasajeros, por lo que la salida de trenes de mercancías debe acomodarse a horarios nocturnos.

En cuanto a la red de FEVE, las únicas posibilidades de saturación se podrían dar en el tramo Aranguren-Balmaseda, en el supuesto de que se doblasen los tráficos actuales.

En la red de EuskoTren, los tramos que pueden presentar más problemas en relación a su ocupación son Durango-Eibar y Amorebieta-Zugastieta en el ramal a Bermeo. La mejora de las infraestructuras y la mejor definición de los servicios, que se han realizado o se están desarrollando en la actualidad suponen incrementos de capacidad suficientes para atender las necesidades de demanda.

Desde el punto de vista de la funcionalidad, la red de ferrocarriles de vía ancha, dependientes de RENFE, está diseñada dentro de la concepción radial del sistema ferroviario español. Esto presenta graves problemas desde la perspectiva de una adecuada integración del territorio vasco por medio de ferrocarril, especialmente la conexión por medios modernos de las tres capitales, así como de la accesibilidad de la Comunidad Autónoma, a la red europea de ferrocarriles.

En efecto, por un lado, el actual ferrocarril de vía estrecha Bilbao--Donostia-San Sebastián no ofrece un nivel adecuado ni desde el punto de vista de infraestructura ni de servicio. El trazado y el material no son capaces de alcanzar las necesidades de una conexión moderna, máxime teniendo en cuenta que la prolongación lógica de este itinerario debiera insertarse en la red europea después de llegar hasta la frontera francesa.

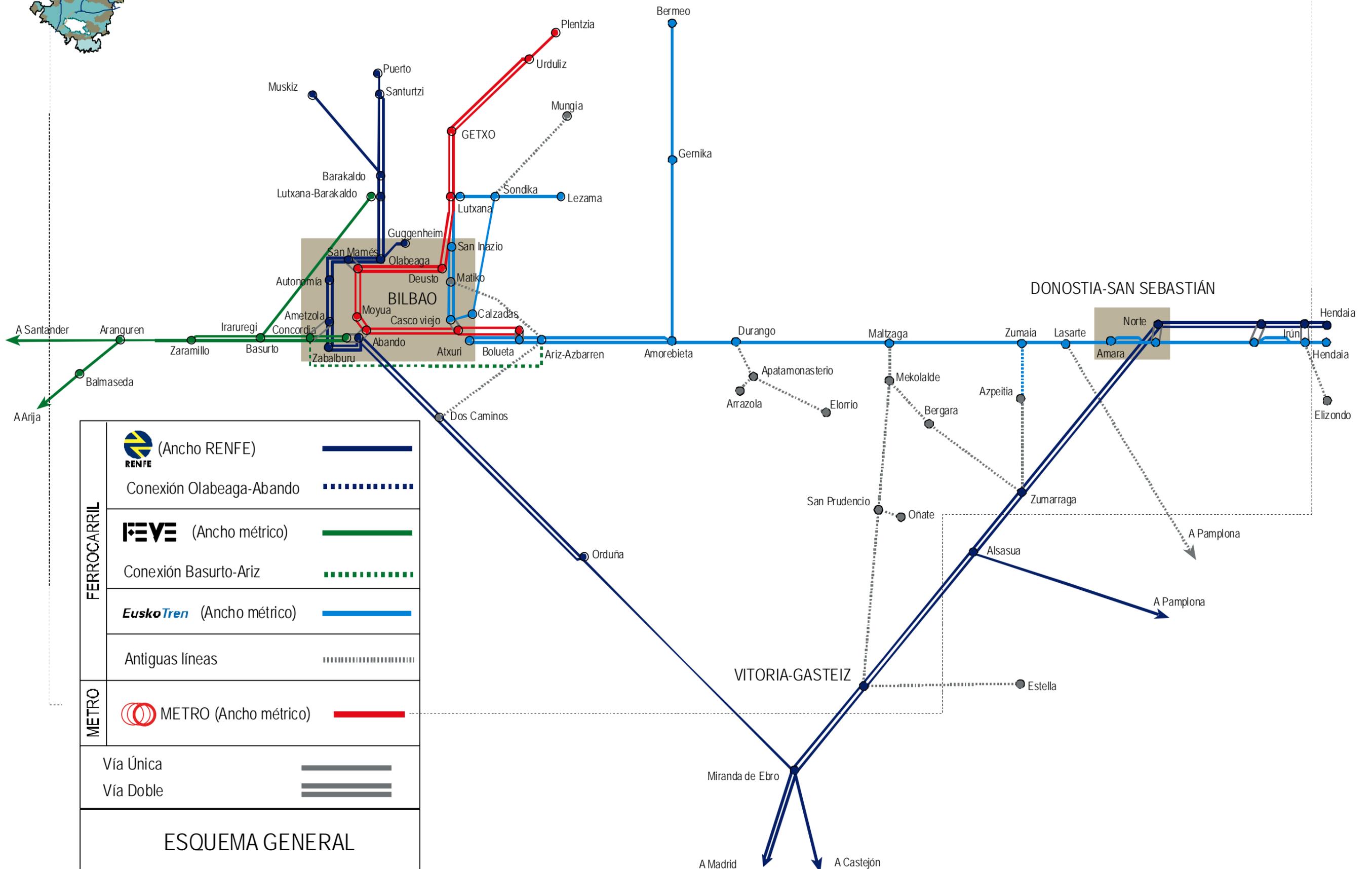
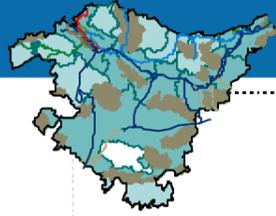
Por otro lado, la inexistencia de una conexión ferroviaria directa Bilbao--Vitoria-Gasteiz impide completar el triángulo Bilbao--Vitoria-Gasteiz--Donostia-San Sebastián. Desde una perspectiva estratégica este enlace permitiría potenciar la accesibilidad del Área Funcional de Bilbao Metropolitano y, en concreto, del Puerto de Bilbao desde una área dinámica como es la vitoriana.

Por otra parte, ante la necesidad de resolver los accesos del Puerto de Bilbao a la Meseta parece preferible, por sus efectos inducidos, inclinarse por establecer la conexión con la red

española en Vitoria-Gasteiz, que aproximaría a su vez Bilbao a Europa. Las dificultades técnicas y financieras que presentan ambos proyectos son indudables.

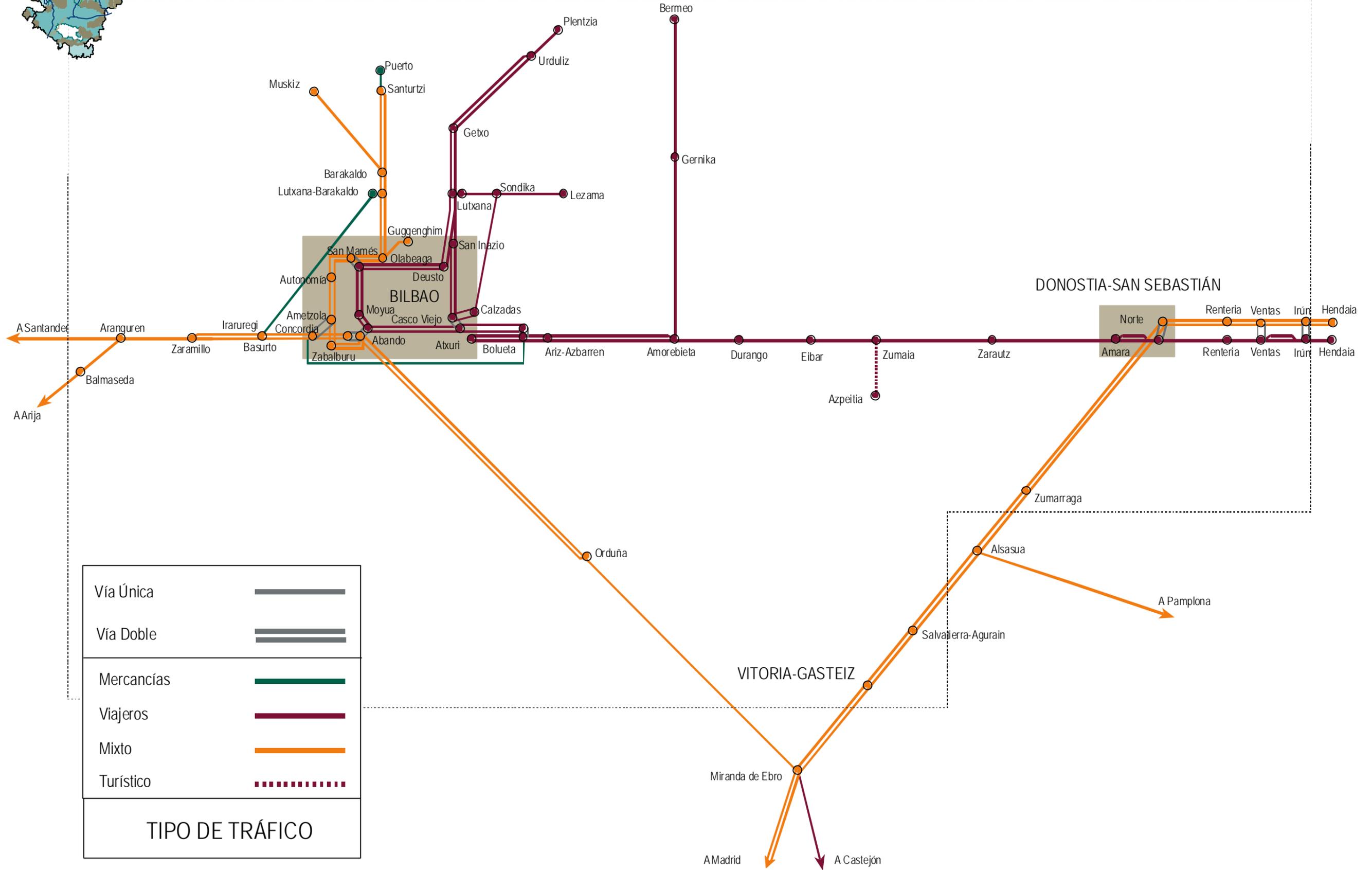
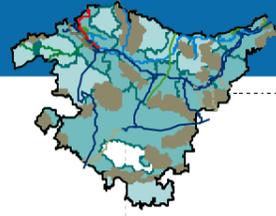
Sin embargo, es necesario recalcar que cualquier solución que se adopte para resolver los problemas de accesibilidad inter-regional e internacional, en gran parte imputables a un defecto originario del diseño de la red, debe contemplarse, simultáneamente, desde una visión integral de los distintos territorios históricos y de la articulación de la Comunidad Autónoma del País Vasco con los grandes sistemas ferroviarios peninsulares y europeos.

# PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA CAPV



FERROCARRIL	(Ancho RENFE)	
	Conexión Olabeaga-Abando	
	(Ancho métrico)	
	Conexión Basurto-Ariz	
	<i>Euskotren</i> (Ancho métrico)	
	Antiguas líneas	
METRO	METRO (Ancho métrico)	
	Vía Única	
	Vía Doble	
<b>ESQUEMA GENERAL</b>		

# PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA CAPV



Vía Única	
Vía Doble	
Mercancías	
Viajeros	
Mixto	
Turístico	
<b>TIPO DE TRÁFICO</b>	

## 6.2 Planificación Sectorial

### 6.2.1 Marco Europeo: Cumbres de Corfú y Essen. Comunidad Europea

El Esquema Director de la Red Europea aprobado el 17 de Diciembre de 1990 por el Consejo Europeo y con un horizonte en torno al año 2010, incluye las siguientes líneas ferroviarias:

- 9.000 Kilómetros de líneas nuevas equipadas para velocidades iguales o superiores a 250 Km/h.
- 15.000 Kilómetros de líneas acondicionadas para velocidades del orden de 200 Km/h.
- 1.200 Kilómetros de líneas de enlace.

En el artículo 129 B del Tratado Europeo se establece que " *la Comunidad contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de transporte*" y se precisa que, a fin de alcanzar estos objetivos, la Comunidad elaborará un conjunto de orientaciones relativas a los objetivos, prioridades y grandes líneas de las acciones previstas en el ámbito de las redes transeuropeas que identifiquen proyectos de interés común. Para la aplicación de estas disposiciones, el Tratado prevé un procedimiento de codecisión del Parlamento Europeo y del Consejo, tras consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones Europeas.

Esas disposiciones inscriben las redes transeuropeas en un marco formal de acciones comunitarias sobre infraestructuras de transporte, completando de este modo el Título IV del Tratado, que se ocupa más específicamente de los servicios de transporte en la Comunidad, y definen claramente los objetivos, las perspectivas y las limitaciones de la intervención comunitaria en la esfera de la infraestructura de transporte.

Las orientaciones comunitarias que se plantean en la "Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte" (94/0098) presentado por la Comisión de las Comunidades Europeas en Bruselas el 7 de Marzo de 1994 constituyen la aplicación efectiva de las disposiciones mencionadas del Tratado.

Estas orientaciones suponen la iniciación de un proceso, en el que intervendrán las instituciones comunitarias y los Estados miembros, que debe dar lugar a una red optimizada.

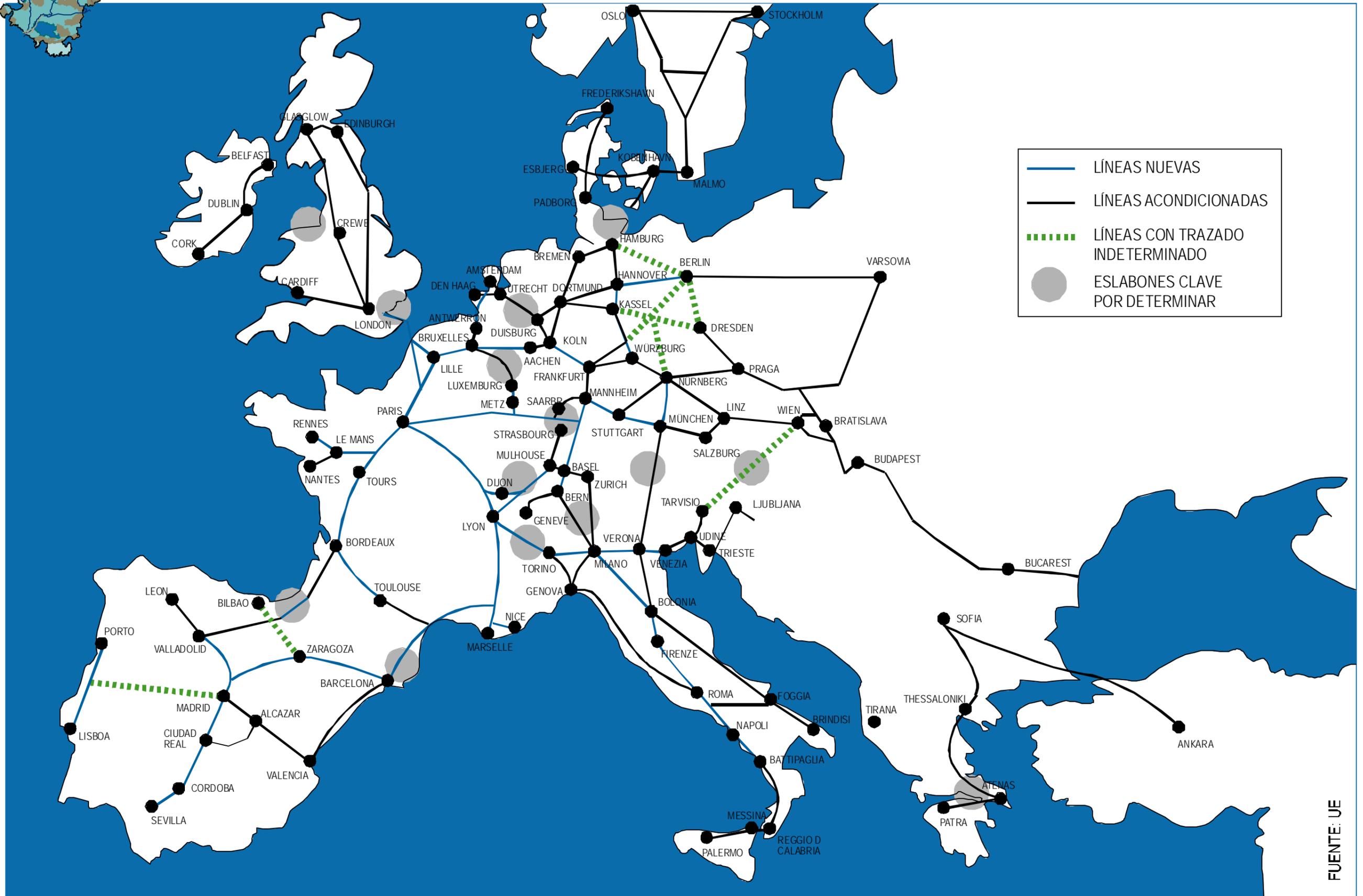
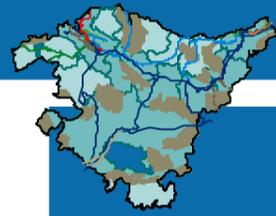
La importancia que la Comunidad da al desarrollo de las infraestructuras de transporte se ha visto reflejado en "El Libro blanco sobre el futuro desarrollo de la política común de transporte" (COM 92-494), "El Libro Blanco sobre el crecimiento, la competitividad y el empleo" y en el reconocimiento de su significado en los Consejos Europeos de Edimburgo, Copenhague y Bruselas.

La tarea de elaborar orientaciones debe llevarse a cabo a nivel de Comunidad para, entre otras cuestiones, asegurar la interconexión (completar eslabones clave) y la interoperabilidad (armonización técnica).

Los incentivos a disposición de la Comunidad deben permitir a través del fondo de cohesión y el fondo regional financiar proyectos de interés común como son los llamados "eslabones clave".

Para ello, en la cumbre de Essen de Diciembre de 1994 se seleccionaron 14 proyectos de infraestructuras de transporte que deberán tener financiación privilegiada por parte de la CE y que se relacionan en el cuadro adjunto.

# PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED FERROVIARIA EN LA CAPV



FUENTE: UE

Esquema Director de la Red Europea de Alta Velocidad para el año 2010

## LOS 14 PROYECTOS PRIORITARIOS DE ESSEN

	COSTE ESTIMADO	
	Total BECU	95-99 BECU
<b>Tren /Transporte combinado Norte-Sur</b>	<b>21,0</b>	<b>4,2</b>
Nuremberg - Erfurt - Halle / Leipzig - Berlín Eje del Brénero Verona - Munich		
<b>Tren París - Bruselas -Colonia - Amsterdam - Londres</b>	<b>16,0</b>	<b>9,5</b>
Bélgica: frontera Francia/Bélgica - Bruselas - Lieja - Frontera B/D Bruselas - frontera B/NL Reino Unido: Londres - acceso al Túnel del Canal Países Bajos: Frontera B/NL - Rotterdam - Amsterdam Alemania: Aquisgrán - Colonia - Rin/Meno		
<b>Tren hacia el Sur</b>	<b>13,0</b>	<b>3,2</b>
Madrid - Zaragoza - Barcelona - Perpiñán - Montpellier Madrid - Vitoria-Gasteiz - Dax		
<b>Tren hacia el Este</b>	<b>4,5</b>	<b>3,0</b>
París - Metz - Estrasburgo - Appenweier - Karlsruhe Empalme Metz - Sarrebruck Empalme Metz - Luxemburgo		
<b>Línea Betuwe: Transporte combinado/Ferrocarril</b>	<b>3,3</b>	<b>2,2</b>
Rotterdam - Frontera Holanda / Alemania - Rin/Ruhr		
<b>Ferrocarril / Transporte combinado Francia - Italia</b>	<b>14,0</b>	<b>3,8</b>
Lyon - Turín Turín - Milán - Venecia - Trieste		
<b>Autopistas Griegas: Pate y Vía Egnatia:</b>	<b>6,4</b>	<b>5,1</b>
Rión Antirrión, Patras - Atenas - Tesalónica - Promachonas - Promachonas - Frontera Búlgara Igoumenitsa - Tesalónica - Alexandroupolis - Ormenio - Ormenio - Frontera grecobúlgara - Kipoi (frontera con Turquía)		
<b>Autopista Lisboa-Valladolid</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>
<b>Enlace ferroviario Cork - Dublín - Belfast - Larne - Stranraer</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>
<b>Aeropuerto de Malpensa (Milán)</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>
<b>Enlace fijo ferrocarril / carretera entre Dinamarca y Suecia</b>	<b>3,4</b>	<b>2,7</b>
Enlace fijo Øresund, con vías de acceso por carretera, tren, y aire		
<b>Triángulo nórdico</b>	<b>4,4</b>	<b>1,2</b>
<b>Enlace por carretera entre Irlanda / Reino Unido / Benelux</b>	<b>2,7</b>	<b>1,5</b>
<b>Línea principal de la Costa Oeste (ferrocarril)</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>

La Comisión seguirá atentamente la aplicación de las orientaciones. A tal fin, hará uso del Comité de Infraestructuras en concepto de organismo de coordinación entre los Estados miembros, para que las prioridades comunes se integren en los programas nacionales. Para

su informe anual, la Comisión invitará a los Estados miembros a que informen sobre las medidas adoptadas para llevar a la práctica las orientaciones en sus redes de transporte.

Entre los 14 proyectos prioritarios, se encontraba el designado como "Tren hacia el Sur", que comprende la conexión Vitoria-Gasteiz--Dax con la conexión a Bilbao conocido como "Y vasca" y el paso ferroviario Barcelona-Perpignan--Montpellier. Para la Península Ibérica otro proyecto prioritario era la Autopista Lisboa-Valladolid.

Anteriormente, en la misma reunión del Consejo Europeo de Corfú de Junio de 1994, que cerraba el semestre de presidencia griega, se confirma el Esquema Director de Red Europea de Tren de Alta Velocidad con horizonte para el año 2010.

Se definieron, dentro del Esquema Director, como "eslabones clave", 14 actuaciones que debían ser respaldadas con financiación de fondos estructurales y de cohesión europeos, porque representaban, en general, pasos fronterizos cuya resolución facilitaría estratégicamente el objetivo de unidad europea en el campo del transporte.

Ya en Noviembre de 1993, el Ministro de Obras Públicas español y el Ministro de Equipamiento francés, firmaron el Memorandum de Albi, donde se reflejaba su voluntad para el establecimiento de un eje ferroviario por la fachada atlántica en el marco del Esquema Director Europeo.

El 19 de Julio de 1994, se presentó en Bruselas el Informe "Conexión ferroviaria España-Francia por la fachada atlántica Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax" elaborado por el "Seminario de trabajo Grupo Christophersen". Entre los varios y numerosos puntos del informe, al referirse a la "Y vasca", se decía:

*"Según el acuerdo alcanzado con el Gobierno Vasco, tan pronto finalice la información pública del Anteproyecto y del Estudio de Impacto Ambiental, se procederá a contratar por el Ministerio la redacción de los correspondientes proyectos constructivos".*

*“Asimismo, se va a iniciar la redacción del Plan Territorial Sectorial, necesario para efectuar las oportunas reservas de suelo”.*

En la reunión de Cannes de Junio de 1995 se puso en evidencia que de los 14 proyectos prioritarios decididos en Essen, los tres en que participaba España, estaban entre los que menos habían avanzado. La presidencia francesa intentaba priorizar entre los proyectos a los "maduros", destinando tres cuartas partes del dinero disponible en el presupuesto a los mismos, a lo que la representación española se opuso. De los tres eslabones españoles, el Vitoria-Dax era el que presentaba el índice más bajo de desarrollo de proyecto, faltando un acuerdo franco-español sobre su prioridad y calendario.

Tomando en consideración la adhesión de tres nuevos estados, las recomendaciones del Consejo Europeo de Corfú y las recomendaciones del Consejo Europeo de Essen en relación con los proyectos prioritarios, se enmienda la propuesta de la Comisión del 7 de abril de 1994 y se presenta en Bruselas el 22 de Febrero de 1995 la "Propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte "(presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 189 del Tratado CE).

La nueva relación de proyectos incluidos en esta propuesta ha servido de guía para las inversiones en infraestructuras durante los cinco primeros años de los quince que marcan el horizonte temporal. Esta guía va dirigida a los Estados miembros, pero afecta también a las instituciones comunitarias, así como a las instituciones financieras y a los inversores privados. La relación fue completada por la Comisión utilizando los resultados del trabajo del Grupo Christophersen presentados en la Cumbre de Essen.

Para identificar los proyectos incluidos en dicha relación, el Grupo Christophersen estableció criterios de selección de proyectos prioritarios como el tamaño del proyecto, el alcance de la participación del sector privado, el estado de maduración, la viabilidad económica, y las

posibles contribuciones del proyecto a la competitividad de la Unión Europea y a la cohesión económica y social de la Unión.

Durante los años 1995/96, fueron notables los esfuerzos por avanzar sustancialmente en la realización y financiación de las redes transeuropeas (RTE) siendo creciente la aportación comunitaria. Se reconoció, sobre todo en el Pacto de Confianza por el empleo, la importancia que pueden tener las RTE en la creación de puestos de trabajo.

Se creó un grupo de alto nivel integrado por representantes de los gobiernos y del sector privado cuya misión es la de presentar recomendaciones sobre cómo facilitar las asociaciones público-privadas en la realización de los Proyectos Prioritarios de transporte.

En Julio de 1996, el Parlamento Europeo tomó la decisión 1692/96 de orientaciones para el desarrollo de las RTE, definiendo únicamente la RTE de ferrocarriles y cuyo esquema se adjunta.

Hasta finales de 1996, según el informe de la Comunidad sobre la Red Transeuropea la financiación comunitaria de las RTE en el capítulo de Transportes, para los Proyectos Prioritarios, alcanzó las cifras siguientes en millones de ecus (Mecus):

		<b>MILL. ECUS</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
Préstamos	(BEI)	9.567,0	Aprox. 30% del coste total
Garantías	(FEI)	461,4	Aprox. 40% del coste total
Subvenciones	(FEDER)	3.638,0	
Fondo de cohesión		4.083,1	

Siete de los proyectos estaban en fase de construcción, no figurando entre ellos ninguna de las dos actuaciones ferroviarias españolas. Tanto en las que estaban en ejecución, como en las siete restantes, se procedía a la redacción de estudios y proyectos para iniciar, continuar o completar las actuaciones.

Las subvenciones, bonificaciones sobre tipos de interés, garantías sobre préstamos y cofinanciación de estudios, que la Comunidad Europea asigna a los 14 proyectos, con el 75% de los créditos disponibles, ascendió a 572,28 Mecus. De esta cantidad, los estudios para el Vitoria-Gasteiz/Dax, recibieron 0,5 Mecus en 1995 y 0,3235 Mecus en 1996. Para los correspondientes al Madrid-Barcelona-Perpignan fueron asignados 4,95 Mecus en 1995 y 6,0265 Mecus en 1996.

La Comisión Europea responsable de las Redes de Transporte Transeuropeas revisó el progreso y las posibilidades de los 14 proyectos prioritarios. Por lo que respecta al Proyecto nº 3 "Tren de alta velocidad Sur", el coste total estimado es de unos 14.072 millones de ECU, de los que 6.182 millones de ECU corresponden a la rama atlántica (5.482 millones a la parte española y 700 millones a la parte francesa).

Sección	Longitud (km)	Tipo de obra	Calend.	Inversión total (MECU)	Inver. pre-98 (MECU)	Inver.199 8-1999 (MECU)	Inver. 2000 (MECU)
1. España, trazado atlántico	580	nueva línea	1991-2007	5482	28	45	5409
2. España, trazado mediterráneo	719	nueva línea	1991-200 <sup>1</sup>	6532	201	1313	5018
3. Francia, trazado atlántico	80	línea mejorada	sin definir	700	sin definir	sin definir	sin definir
4. Francia, trazado mediterráneo	174	nueva línea	sin definir	794	9	13	772
5. Sección internacional (Figueras-Perpignan)	48	nueva línea	1995-2005	564	2	4	558
<b>Total</b>	<b>1601</b>	-	-	<b>14072</b>	<b>240</b>	<b>1375</b>	<b>11757</b>

La Comisión admite que será necesario mejorar las vías existentes entre Valladolid y Vitoria-Gasteiz de forma que se alcancen velocidades de hasta 200 km/h.

<sup>1</sup>N. de la T.: Error en el original.

El Fondo de Cohesión ha concedido 305 millones de ECU para el proyecto nº 3, mientras que la inversión procedente del presupuesto RTT ha sido de unos 20 millones de ECU en años anteriores.

La rama atlántica coincidirá con el corredor Irún – Lisboa del proyecto prioritario nº 8 (conexión multimodal España – Portugal – Europa).

Este proyecto nº 8 se concibe como un enlace multimodal entre Portugal y España y el resto de Europa, consistiendo en tres corredores ibéricos principales (La Coruña/Lisboa, Irún/Lisboa, Lisboa/Sevilla).

El coste total del proyecto se estimó en más de 6.200 millones de ECU.

Este proyecto facilita el enlace entre las redes de transporte de la Península Ibérica y el oeste y sur de Francia, resaltando la función del conjunto de la Península como salida europea occidental.

Este proyecto originará un incremento de la capacidad y de la cuota de mercado de los ferrocarriles en el ámbito del transporte de mercancías dentro de la Comunidad, y proporcionará un planteamiento medioambiental más equilibrado que el anterior proyecto nº 8 (la autopista Lisboa – Valladolid).

Corredores	Ferrocarril (MECU)	Carretera (MECU)	Aeropuertos (MECU)	Puertos (MECU)	Total (MECU)
Lisboa-La Coruña:					
■ parte portuguesa	617	542	-	-	-
■ parte española	283	234	-	-	-
Lisboa-Irún:					
■ parte portuguesa	1192	849	-	-	-
■ parte española	187	791	-	-	-
Lisboa-Sevilla:					
■ parte portuguesa	0	346	-	-	-
■ parte española	9	201	-	-	-

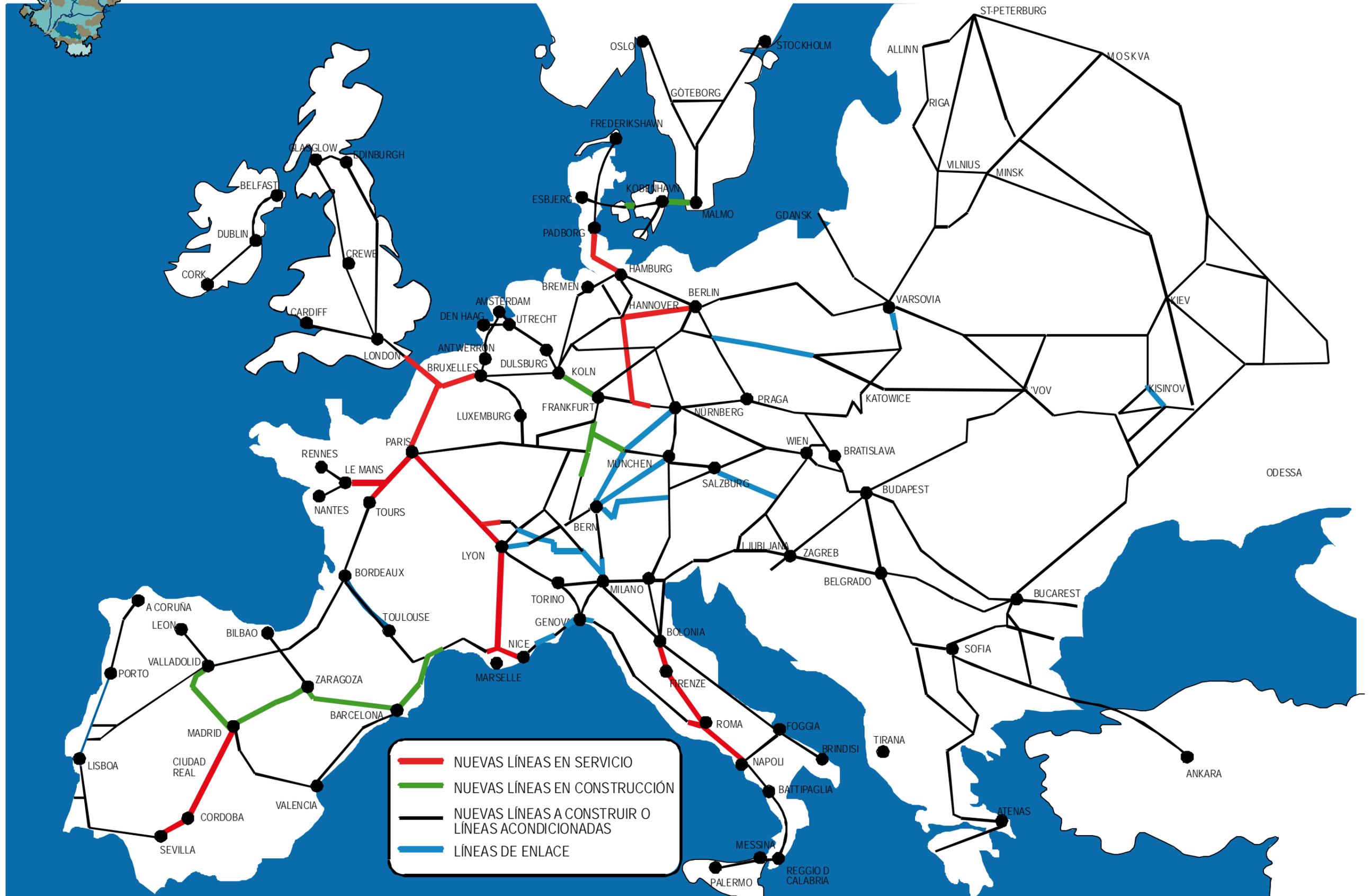
<b>Total: Portugal</b>	1809	1737	206	764	4516
<b>España</b>	470	1226	0	0	1696
<b>Total</b>	<b>2279</b>	<b>2963</b>	<b>206</b>	<b>764</b>	<b>6212</b>

El apoyo del presupuesto RTT comenzó en 1.966, ascendiendo a unos 10 millones de ECU, asignándose la principal parte a Portugal.

La Comunidad también ha prestado apoyo financiero para las obras de construcción y estudios de algunas secciones españolas y portuguesas, procedente de los Fondos de Desarrollo Regional Europeo y de Cohesión.

En 1.997 la Comunidad cofinanció en la sección española, entre otros, estudios de proyectos específicos relacionados con el corredor ferroviario oriental Fuentes de Oñoro – Valladolid.

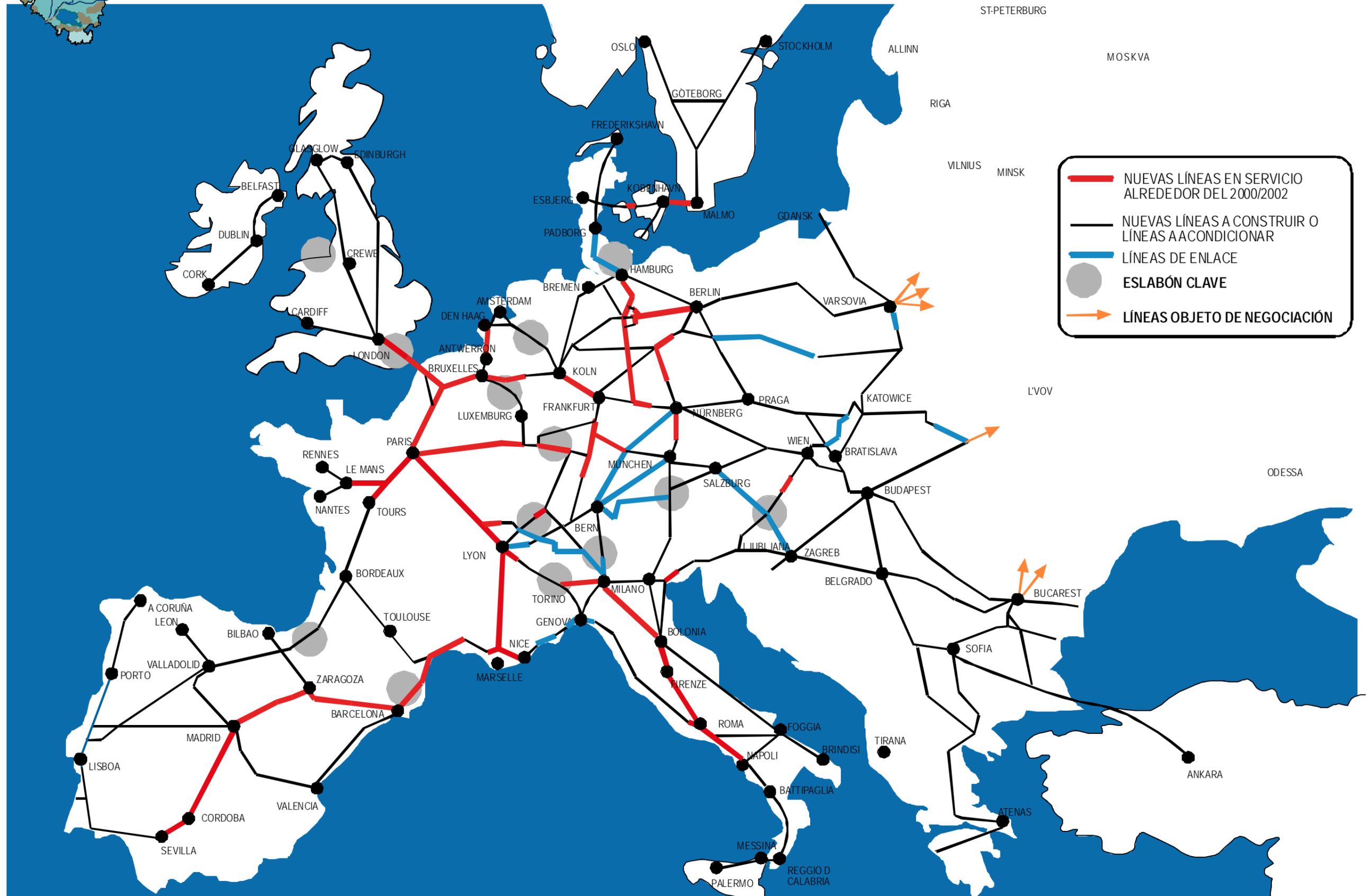
# RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO - PLAN TERRITORIAL SECTORIAL



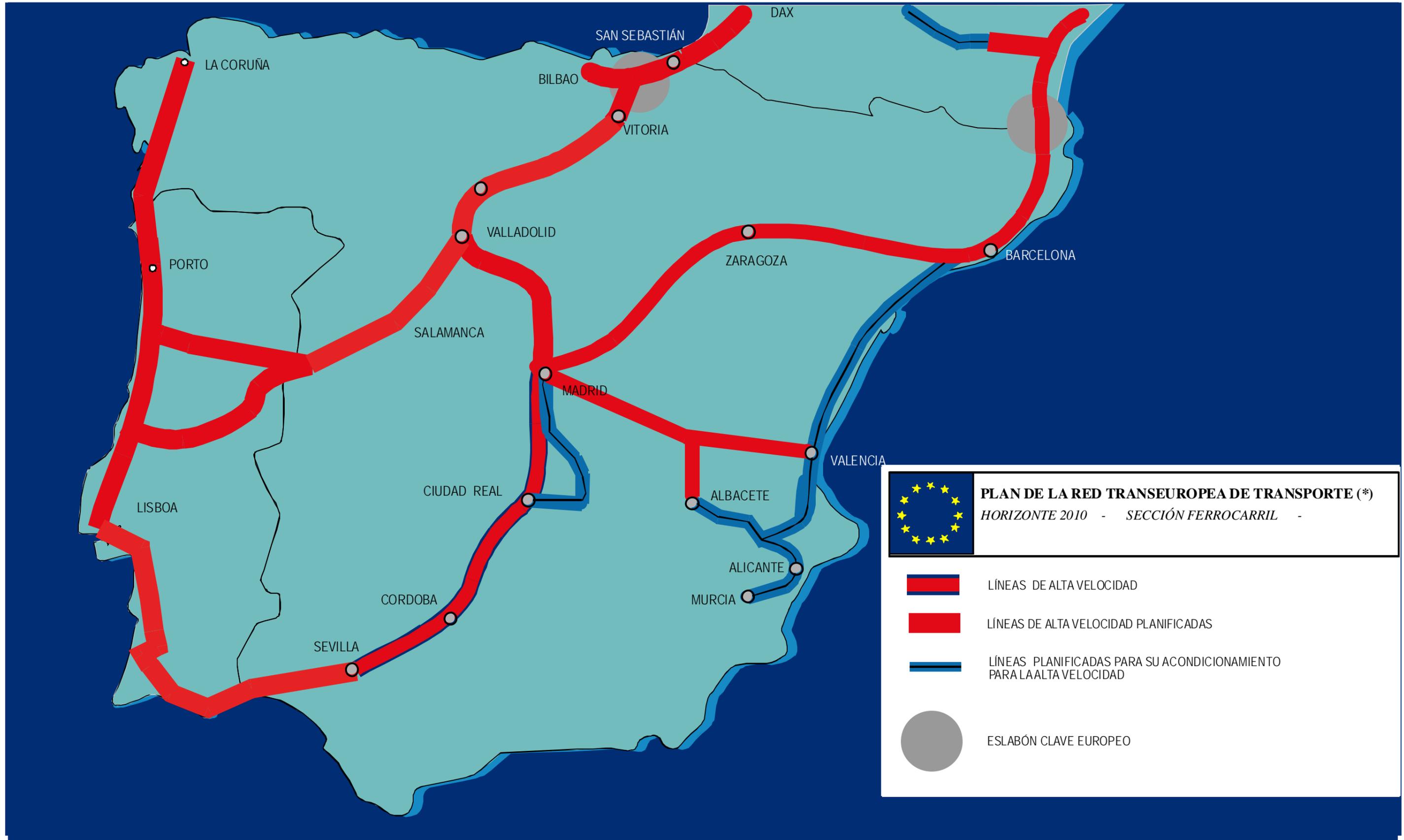
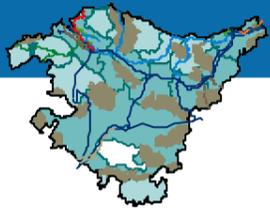
**NUEVAS LÍNEAS EN SERVICIO EN 1999**



# RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO - PLAN TERRITORIAL SECTORIAL



NUEVAS LÍNEAS EN SERVICIO EN EL 2005



## 6.2.2 Plan Director de Transporte

Toda Sociedad necesita moverse a diario para ir a trabajar, ir a estudiar, ir de vacaciones, llevar de un punto a otro mercancías, etc., es decir, toda Sociedad tiene unas determinadas necesidades de transporte, y es función de la Administración Pública establecer los criterios y puntos de actuación para la consecución de los objetivos a alcanzar.

Es a esto a lo que denominamos Política del Transporte y le corresponde su impulso y establecimiento a través de instrumentos como los Planes Directores de Transporte o las Directrices para la Ordenación del Transporte.

Por otra parte, el transporte ha de soportarse en las infraestructuras necesarias que hacen posible moverse de un lado a otro. Los puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles son el soporte físico del transporte. En este sentido, el presente Plan Territorial Sectorial Ferroviario viene a ser el soporte para la movilidad ferroviaria interna y externa y como tal es tenido en cuenta en la elaboración del Plan Director del Transporte del País Vasco que está siendo elaborado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

## 6.3 Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco

### 6.3.1 Introducción

El concepto de Ordenación del Territorio engloba el conjunto de actuaciones encaminadas a conseguir una más racional utilización del suelo y sus recursos, así como la definición de las relaciones a establecerse en aquellas instancias cuya actividad incida en los espacios territoriales, según se establece en la exposición de motivos de la vigente Ley de Ordenación del Territorio.

Dicha Ley, marco jurídico que establece las líneas maestras de la organización administrativa del País Vasco en materia de Ordenación del Territorio, es la base habilitante para la formulación escalonada de una serie de instrumentos ordenadores que han de desarrollar la concreta configuración del territorio.

Estos instrumentos son los siguientes:

- Directrices de Ordenación Territorial (DOT), que constituyen el marco general de referencia,
- Planes Territoriales Parciales (PTP), establecidos en previsión del desarrollo de las primeras,
- Planes Territoriales Sectoriales (PTS), que deben asegurar su correcta inserción en el marco territorial establecido por los anteriores.

### 6.3.2 Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

El presente siglo ha supuesto en general, y en concreto para la Comunidad Autónoma, importantes transformaciones económicas, sociales y demográficas que se han traducido especialmente en profundos cambios territoriales.

Mediante el Decreto 28/1997, de 11 de Febrero se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Son, entre otras, funciones de las DOT el formular criterios y normas que, con carácter global e integrador, orienten y regulen el asentamiento en el territorio de las distintas actividades, así como el constituir el marco de referencia para la ejecución de las diferentes políticas sectoriales, en cuanto a la ordenación y uso del suelo.

La eficacia vinculante de las DOT puede tener carácter directo, en cumplimiento al artículo 8 de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco, cuando éstas se expresan en normas concretas de aplicación general cuyo objetivo sea disciplinar y encauzar el desarrollo de procesos que, por su propia naturaleza, afectan al conjunto del territorio vasco, y puede tener carácter indirecto cuando las directrices vayan dirigidas a orientar las actuaciones de las distintas Administraciones Públicas.

En este sentido las DOT establecen la siguiente tipología de afecciones:

- a. Determinaciones vinculantes, de aplicación directa*
- b. Determinaciones vinculantes para los Planes Territoriales Parciales*
- c. Criterios y sugerencias para la redacción de los Planes Territoriales Parciales*
- d. Orientaciones y puntos de referencia para las Administraciones Sectoriales, tanto si su actuación es directa como si lo es a través de la redacción de Planes Territoriales Sectoriales*
- e. Criterios para la redacción del planeamiento municipal*
- f. Criterios, referencias y pautas de actuación generales*

Es decir, en relación a los PTS y en concreto para la infraestructura de transporte ferroviario, las DOT establecen orientaciones y puntos de referencia, no normas de aplicación directa y de carácter vinculante. Únicamente y de manera indirecta afectarían aquellas normas de carácter vinculante y establecidas para la ordenación del medio físico, y que deben tenerse en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental.

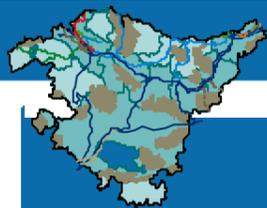
El sistema de transporte que se plantea en las DOT se orienta fundamentalmente a optimizar las posibilidades de conexión exterior e interior de los núcleos de la comunidad.

Además de asumir importantes planes y proyectos en marcha, las DOT proponen acciones complementarias con el doble objetivo de integrar el sistema de ciudades vascas en Europa, y a su vez interconectar las tres capitales de la Comunidad Autónoma para lograr una mejor estructuración interna.

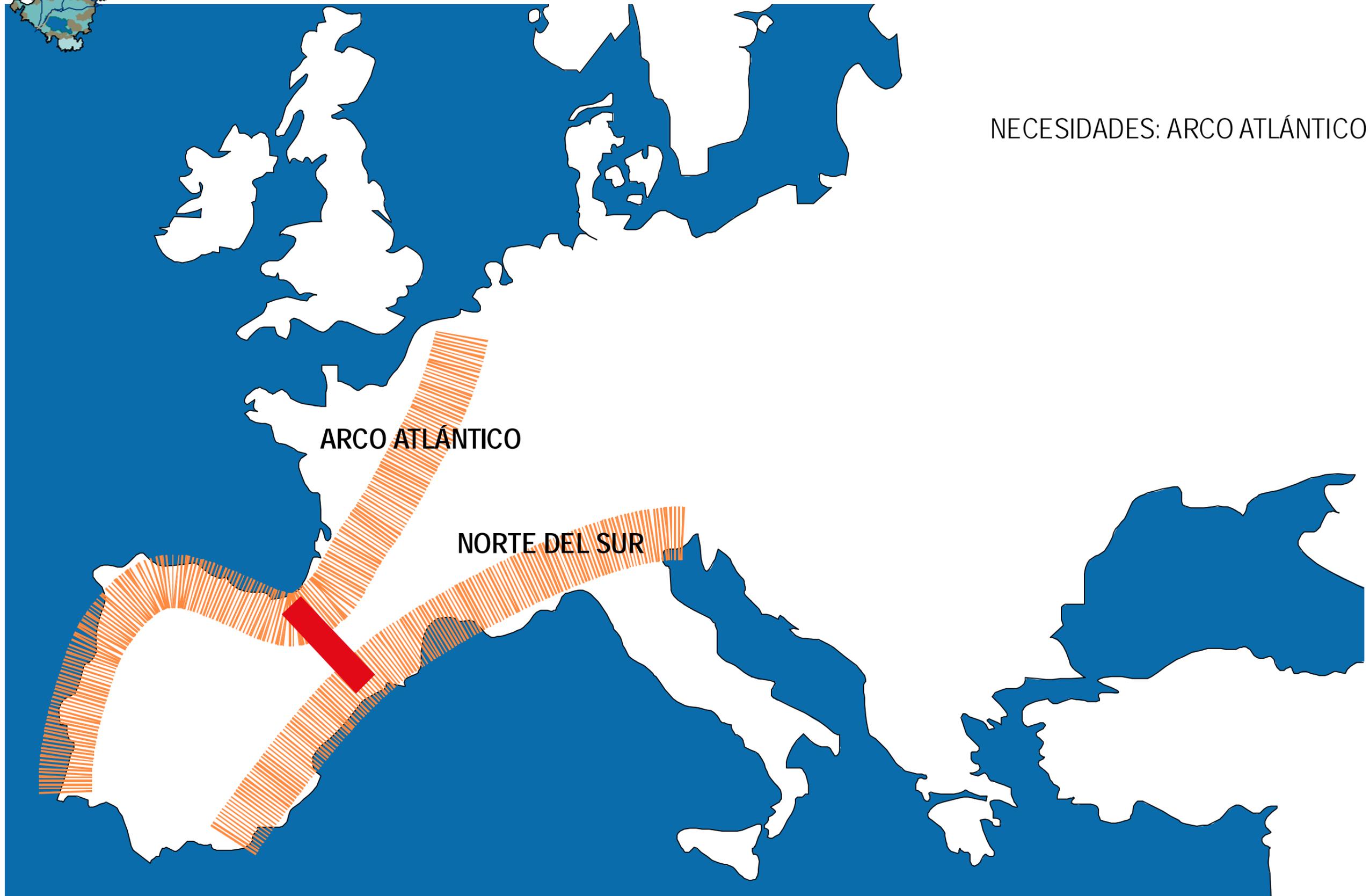
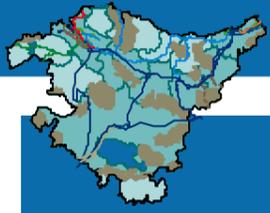
Esta conexión con los espacios económicos más importantes del entorno próximo y de Europa se plantea a través de distintos modos de transporte, algunos de alta capacidad y alta velocidad, a través de los ejes París-Madrid-Portugal, Cornisa Cantábrica y eje del Ebro, por Pamplona.

La interrelación del Sistema Polinuclear Vasco, planteada tanto con viarios de alta capacidad como con tren de alta velocidad, se justifica considerando la complementariedad operativa entre Bilbao, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz:

- *“como mecanismo para lograr una integración del sistema productivo y unas interrelaciones sociales y culturales más estrechas”,*
- *“como potenciación de los centros integrados de transporte existentes en Bilbao y Vitoria-Gasteiz e Irún.*



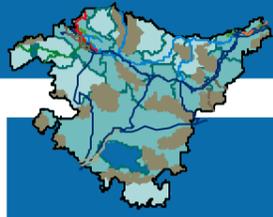
ARCO ATLÁNTICO: PERIFERIA



NECESIDADES: ARCO ATLÁNTICO

ARCO ATLÁNTICO

NORTE DEL SUR



LA GRAN RÓTULA:  
PLATAFORMA INTERMODAL  
EUSKADI-AQUITANIA.  
ARCO ATLÁNTICO

En resumen, el diseño de las infraestructuras de transporte se establece como herramienta fundamental para dar respuesta a las condiciones derivadas del modelo territorial planteado por las DOT.

En ese sentido es importante destacar que 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.

Si bien las DOT constituyen el marco general de referencia para la formulación de los restantes instrumentos de ordenación territorial y urbana, su desarrollo se establece a través de los PTP.

La situación de los Planes Territoriales Parciales, actualmente en redacción, Mayo de 2000, es la siguiente:

#### A. ALAVA

- PTP Área Funcional ALAVA CENTRAL: Finalizada la fase de Avance, en fase de redacción del documento definitivo.
- PTP Área Funcional LAGUARDIA (La Rioja Alavesa): En fase de recepción de sugerencias al Avance.
- PTP Área Funcional LLODIO: En fase de redacción del Avance. La presentación del mismo se hará en breve.

#### B. BIZKAIA

- PTP Área Funcional BILBAO METROPOLITANO: Finalizada la fase de Avance, en fase de redacción del documento definitivo.
- PTP Área Funcional BALMASEDA-ZALLA: En fase de recepción de sugerencias al Avance.
- PTP Área Funcional MUNGUÍA : En fase de recepción de sugerencias al Avance.
- PTP Área Funcional IGORRE: En fase de contratación de la redacción.
- PTP Área Funcional DURANGO: En fase de contratación de la redacción.
- PTP Área Funcional GERNIKA-MARKINA: En fase de contratación de la redacción.

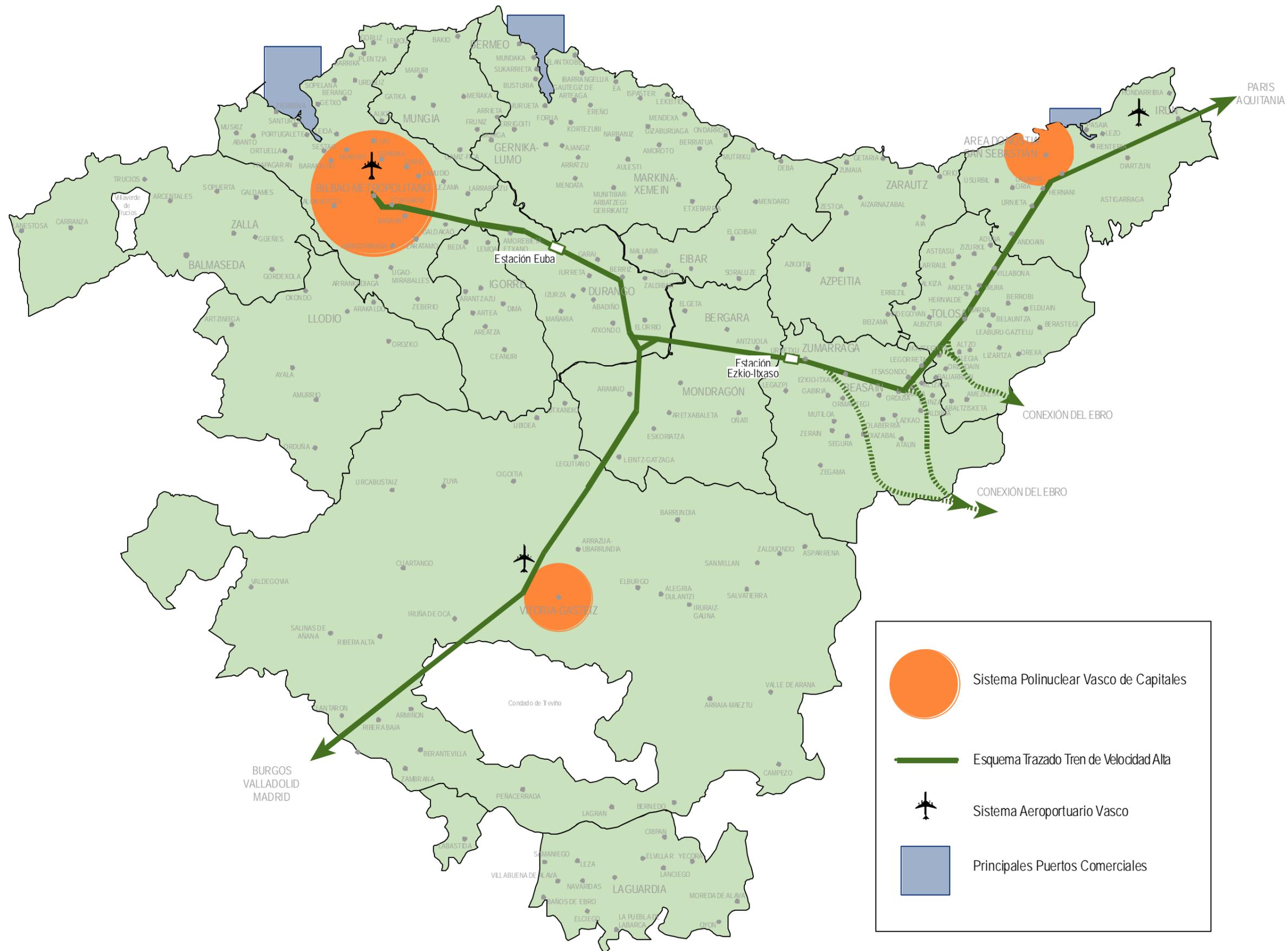
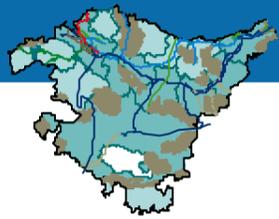
#### C. GIPUZKOA

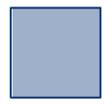
- PTP Área Funcional UROLA KOSTA: Tras la redacción del Avance en 1994, se ha elaborado un documento de Criterios, a partir del cual pasar a la redacción del documento definitivo.
- PTP Área Funcional ALTO DEBA: Tras la redacción del Avance en 1994, se ha elaborado un documento de Criterios, a partir del cual pasar a la redacción del documento definitivo.
- PTP Área Funcional BAJO DEBA: Tras la redacción de un Avance en 1994, en fase de continuación del proceso.
- PTP Área Funcional GOIERRI: Tras la redacción de un Avance en 1994, en fase de continuación del proceso.
- PTP Área Funcional DONOSTIALDEA-BAJO BIDASOA: Tras la redacción de un Avance en 1994, en fase de continuación del proceso.
- PTP Área Funcional TOLOSALDEA: Tras la redacción de un Avance en 1994, en fase de continuación del proceso.

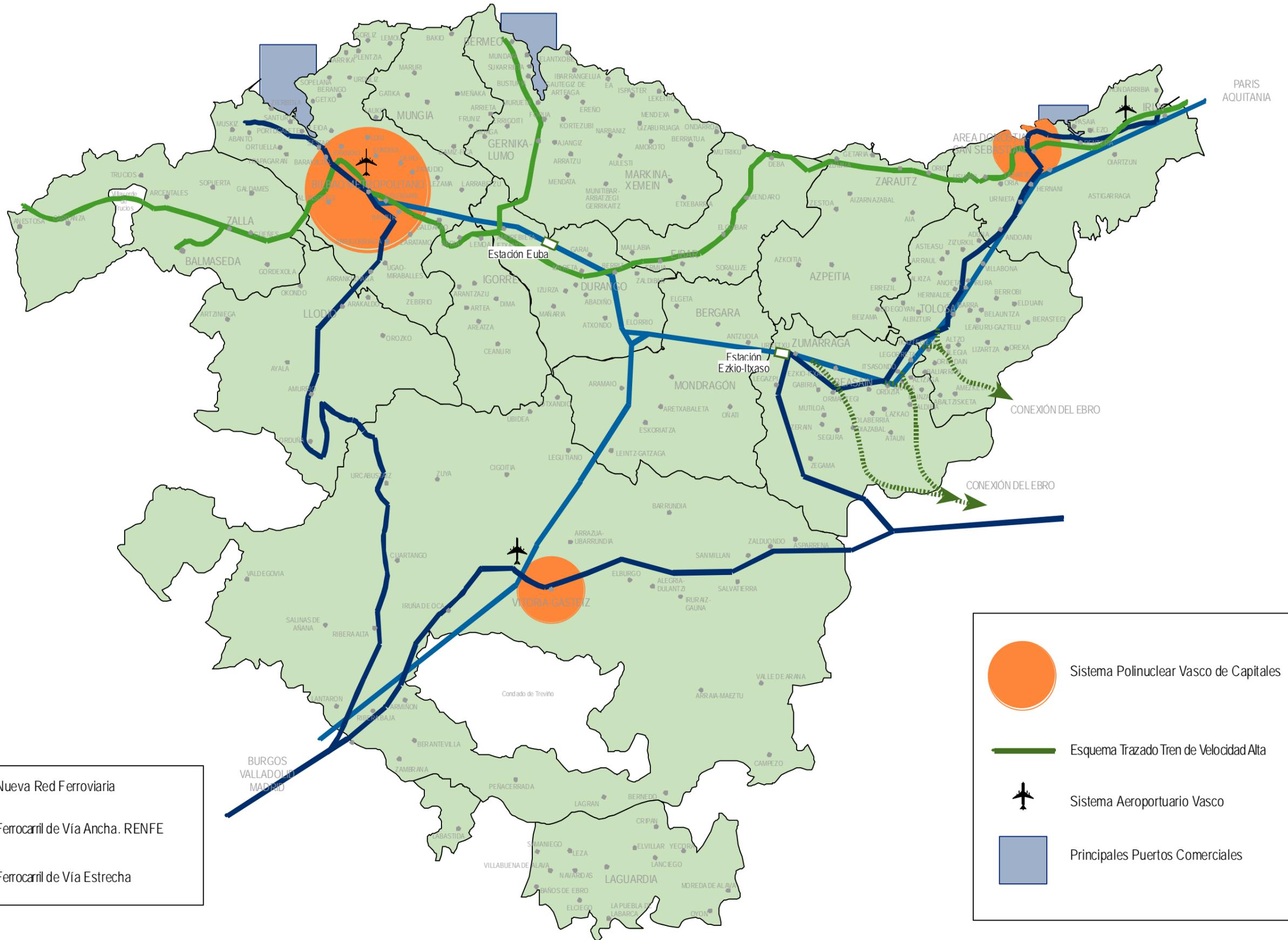
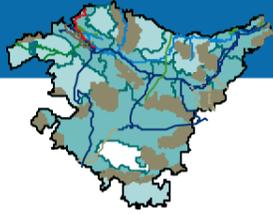
Por otra parte, no podemos dejar pasar por alto la situación geográfica estratégica de Euskadi en la bisagra Europa- Península Ibérica. Históricamente gran parte de los tráficos europeos Península -Continente se han articulado a través del paso natural de Irún. Con la puesta en marcha de la Nueva Red Ferroviaria se da carta de naturaleza a una posición estratégica. No en vano, los Gobiernos de Euskadi y Aquitania mantienen unos estrechos cauces de colaboración en orden a configurar ambos territorios como una PLATAFORMA LOGÍSTICA que permita poner a Euskadi y Aquitania como un área que en sí misma deviene en zona logística de transporte

Nuestra situación estratégica supone una situación fronteriza con Francia, lo cual quiere decir que a la hora de articular la solución más idónea para el ferrocarril estamos obligados a establecer un acuerdo entre los responsables de la Administración francesa y española a la hora de fijar el trazado de la Nueva Red Ferroviaria. Por eso es obligado redactar un Proyecto transfronterizo (igual que el catalán) que recoja los intereses de ambas partes y se proponga a las respectivas administraciones estatales.





-  Sistema Polinuclear Vasco de Capitales
-  Esquema Trazado Tren de Velocidad Alta
-  Sistema Aeroportuario Vasco
-  Principales Puertos Comerciales



	Nueva Red Ferroviaria
	Ferrocarril de Vía Ancha. RENFE
	Ferrocarril de Vía Estrecha

	Sistema Polinuclear Vasco de Capitales
	Esquema Trazado Tren de Velocidad Alta
	Sistema Aeroportuario Vasco
	Principales Puertos Comerciales

