

# ANEJO N° 1. ANTECEDENTES Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA

**ÍNDICE**

<b>1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS.....</b>	<b>2</b>
<b>3. DOCUMENTOS DE REFERENCIA .....</b>	<b>7</b>

## **1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL PROYECTO**

El presente Estudio se enmarca dentro del Plan Tranviario para vertebrar el transporte público a su paso por las localidades de Sestao y Barakaldo elaborado por Euskal Trenbide Sarea (E.T.S.), Ente Público adscrito al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

El objeto del presente Estudio Informativo es el análisis de las diferentes alternativas de tranvía urbano en Barakaldo, tomando como referencia los documentos elaborados en el ámbito de estudio con anterioridad. Será, por tanto, un servicio interurbano que conectará a través del intercambiador de Urbínaga en Sestao con el metro y con el tren de Cercanías RENFE, así como con el futuro tranvía que dará servicio a Leioa y a la UPV. Asimismo, en la parada de Ansio, situada en la zona del BEC así como en la zona de Bagatza se conectará con la línea 2 de Metro Bilbao, actuando como un intercambiador de los sistemas ferroviarios urbanos e interurbanos. El planeamiento previsto en la zona de Lutxana así como la reubicación futura de la estación de Cercanías permitirá un nuevo intercambio en esta zona.

## 2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS

En el “Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco”, aprobado definitivamente por el Decreto 41/2001 de 27 febrero de 2001, se propone un nuevo corredor de Metro Ligero en la Margen Izquierda de la Ría del Nervión, asociado a la regeneración urbana de los suelos industriales en las áreas de Zorrozaurre, Lutzana, Galindo y Urbinaga.

El “Plan Director de Transporte Sostenible de la Comunidad autónoma del País Vasco”, aprobado por Consejo de Gobierno el 19 de noviembre de 2002 y ratificado por el pleno del Parlamento Vasco, establece un claro compromiso a favor de infraestructuras de transporte respetuosas con el medio ambiente.

En este sentido, la puesta en marcha de la línea de EuskoTran en Bilbao, en diciembre de 2002, marcó la primera actuación en el ámbito del Tranvía.

En el esquema de red recogido en la Modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria para el Área Funcional del Bilbao Metropolitano (29 de julio de 2003) se contempla la tranviarización de las actuales líneas de RENFE Bilbao-Santurtzi y Bilbao-Muskiz, que en la zona de Barakaldo ocuparían, en principio, la actual plataforma ferroviaria, aunque estarían sujetas a la ordenación urbanística definitiva.

Este mismo esquema ha sido recogido en el Plan Territorial Parcial (PTP) de Bilbao Metropolitano (Aprobación Inicial de 22 de julio de 2003) con dos propuestas adicionales:

1. Travesía tranviaria entre márgenes en Lutzana.
2. Conexión tranviaria Lutzana (Erandio)-Sondika, tranviarizando el ramal ferroviario actual. Debe señalarse en este sentido que el PTP recoge la tranviarización de todo el Txorierri.

En las alegaciones al PTP de Bilbao Metropolitano el Ayuntamiento de Barakaldo plantea la posibilidad de estudiar una extensión de la red de tranvías para dar cobertura a las zonas de Ansio – Ibarreta y Retuerto.

En enero de 2004, con ocasión de la apertura de exposición pública del Plan Territorial de Bilbao Metropolitano, el Ayuntamiento de Barakaldo formuló una alegación en el apartado relativo a infraestructuras ferroviarias para que se implantara el tranvía en el municipio vizcaíno.

En noviembre de 2004, IMEBISA, en relación con la redacción del PTP del Bilbao Metropolitano, encargó a Saitec-Mecsa el análisis de Nuevos Trazados de Tranvías en Barakaldo. Este estudio analiza la viabilidad de dar cobertura tranviaria a los nuevos desarrollos en fase de ejecución en la Vega de Ibarreta, donde estaba previsto desarrollar actividades comerciales y terciarias, los nuevos asentamientos residenciales de San Vicente y Retuerto, la actividad comercial asentada en la N-634 y la conexión con Lutzana y Ansio, donde se ubica el BEC.

En el análisis realizado por SAITEC-MECSA se plantean dos trazados complementarios que conectan Lutzana con Urbinaga; uno denominado “Línea Max Center” y otro denominado “Línea Megapark”, que discurren en paralelo desde Lutzana hasta Zuazo, donde se bifurcan para circular a cada lado de la A-8 hasta que se vuelven a juntar en las torres de San Vicente (zona del Jardín Botánico), para volver a discurrir en paralelo hasta Urbinaga.

El estudio concluía que, con los volúmenes de captación de viajeros estimados en el escenario más optimista, las líneas analizadas no resultaban lo suficientemente rentables.

En la “Modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco, relativa a la ordenación ferroviaria en el área de Bilbao Metropolitano y otros municipios”, aprobada por el Decreto del Gobierno vasco 34/2005, de 22 de febrero, se plantea un esquema ferroviario para Barakaldo y su entorno basado en la construcción de la Variante Sur Ferroviaria de Mercancías, que permitiría liberar de tráficos de mercancías a la Margen Izquierda de la Ría, en las zonas de Burtzeña, Lutzana y Desierto.

Respecto al tranvía de la Margen Izquierda tan sólo se establece como vinculante el tramo Bilbao – Zorrozaurre – Zorroza.

En el “Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano”, aprobado definitivamente por el Decreto del Gobierno Vasco 179/2006, de 26 de septiembre, se propone la implementación del transporte público en la Margen Izquierda, mediante dos nuevas líneas tranviarias con trazados independientes del ferrocarril existente.

La primera de ellas, que prestaría servicio a áreas como Zorrozaurre, Punta Zorroza y los suelos a recuperar en Lutzana-Burtzeña, discurre por la nueva Vía Paseo Metropolitana, desde el ensanche de Bilbao hasta la prolongación de la Gran Vía de Sestao.

La segunda de las líneas propuestas responde al establecimiento de un eje tranviario que conecte la zona de Trapagaran con la Margen Derecha, la UPV, y el Txorierri, además de permitir el mantenimiento de servicios Trapagaran - Bilbao a través de un trazado en anillo que envuelve Barakaldo, facilitando el acceso a una zona de gran dinamismo como Kareaga, y conectando con la Vía Metropolitana en Urban - Galindo y Lutzana - Barakaldo.

En el plano 2.2 “Ordenación. Infraestructuras Ferroviarias” del Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano, se recoge el esquema ferroviario propuesto para la zona de Barakaldo, en el que una línea circular de tranvía rodea la ciudad. Este anillo tiene varias conexiones hacia el resto del área metropolitana de Bilbao: con Zorrozaurre y su prolongación hacia Bilbao, con el tranvía que cruza la Ría en Sestao hacia Leioa y el Campus de la UPV, con un nuevo trazado tranviario hacia Trapagaran, y con el corredor de Metro Ligero del Txorierri.

La conexión con la línea de tranvía Urbinaga – Leioa - UPV queda condicionada por la factibilidad de la construcción de un puente en la zona de Vega Galindo, también conocida como La Punta. Asimismo, la conexión con el corredor del Txorierri está condicionada por la construcción de un puente en Lutzana.

Por su parte, vecinos de Barakaldo, a título individual, crearon en 2007 la “Plataforma Vecinal Barakaldo Tranvía” con la convicción de contribuir a la implantación en la ciudad de dicho transporte público.

La Plataforma pro-tranvía presentó en abril de 2007 una propuesta, que consiste básicamente en un anillo alrededor de la zona centro de Barakaldo con intermodos en las estaciones de la Línea 2 de Metro de Ansio y Bagatza, y en la estación de Cercanías de RENFE de Barakaldo, en la zona de Desierto.

En esta propuesta, el recorrido parte de Ansio (junto a la estación de Metro con el mismo nombre) para, pasando próximo al barrio de Retuerto, atravesar Zuazo, San Vicente, Santa Teresa y Lasesarre. Tras pasar junto al campo de fútbol de Lasesarre el trazado continuará hasta la Avenida de Altos Hornos (Urban Galindo) y la zona de Desierto, y de ahí atravesará el barrio de Lutzana para más tarde finalizar en el punto de partida, Ansio.

Posteriormente, el Departamento de Transportes y Obras Públicas solicitó en 2009 a Ineco-Tifsa el análisis de un tranvía en Barakaldo más urbano, que conecte los barrios del centro con los desarrollos previstos.

Este enfoque se tuvo en cuenta en la redacción del “Estudio de factibilidad del tranvía de Barakaldo” según se recoge en el BOPV del número 205, en el que también se respetó la filosofía del Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano.

La línea propuesta en dicho estudio comienza en el futuro Intercambiador de Urbinaga, en Sestao.

El trazado del tranvía a su paso por la localidad de Sestao recorre zonas cuyos desarrollos urbanísticos se prevén a corto plazo. Este es el caso del proyecto “la Punta” de Sestao, en el que se van a edificar 1350 viviendas en terrenos de la zona denominada Vega Galindo. A su vez, se proyecta un desarrollo en terrenos de la Naval, de carácter terciario que pretende regenerar parcialmente el área. En cuanto al sistema viario se refiere, en el momento de la redacción del Estudio de Factibilidad faltaba por ejecutar por parte de la Diputación Foral de Bizkaia el tramo V del Eje Ballonti, el comprendido entre la depuradora de Galindo y el puente de Manterola. La vía de alta capacidad recorre las localidades comprendidas entre Ortuella, en la zona de Nocedal en y Sestao donde pretende acabar en Vega Galindo.

Una vez cruzado el puente de la Calle del Carmen, el tranvía se adentra en el Término Municipal de Barakaldo, por la Avda. de Altos Hornos y la BI-3739. De ahí, tras pasar por el barrio de Lutxana, llega a la Estación de Metro de Ansio. Después de rodear el BEC por la zona sur, se dirige hacia la zona comercial Megapark, hasta las torres de San Vicente y continúa en dirección Beurko por la Ronda de Barakaldo, rodeando la ciudad paralelamente al curso del río Galindo para cerrar el anillo y posteriormente recorrer en sentido inverso el trazado por la zona de La Punta, finalizando su recorrido en la Estación de Urbinaga.

La propuesta cuenta con 16 paradas, y daría servicio público a los barrios de Galindo, Lutxana, B.E.C., Retuerto, la zona comercial Megapark, que en la actualidad o no están bien servidos por Metro y Cercanías RENFE, o carecen de servicio de transporte público colectivo, Beurko y Lasasarre. Asimismo, este proyecto tiene el valor añadido de conectarse en Ansio con la Línea 2 de Metro, y en el futuro Intercambiador de Urbinaga con Cercanías RENFE, la Línea 2 de Metro y la línea de tranvía Urbinaga – Leioa – UPV, además de permitir utilizar las cocheras de esta última línea de tranvía.

En el año 2009 INECO redacta, por encargo de ETS, el “Estudio Informativo del Tranvía Leioa – Urbinaga”, en el que se prevé la posible conexión entre esa línea y el futuro tranvía de Barakaldo, en el Intercambiador de Urbinaga.

## **ANEJO N° 1. ANTECEDENTES Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA**

---

En el BOPV n° 2010070, del viernes 16 de abril de 2010, EUSKAL TRENBIDE SAREA (ETS) publica el anuncio para la contratación, por procedimiento abierto, de la licitación relativa al servicio para la redacción del “Estudio Informativo del tranvía urbano de Barakaldo”.

El 17 de mayo de 2010, la UTE INECO-BZKf presenta una oferta a ese concurso, que resulta seleccionada en agosto de ese mismo año.



### **3. DOCUMENTOS DE REFERENCIA**

Los siguientes Estudios y Proyectos han servido de utilidad para la redacción del presente Estudio Informativo:

- Proyecto Constructivo del Tramo Santa Teresa - Urbinaga de la línea 2 del F.M.B., realizado por FULCRUM. (IMEBISA)
- Modificación del PGOU de Barakaldo en las zonas de Ansio, El Retiro y Parque de Lutzana-Ballejo. Año 2001.
- Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano. Año 2003. (D.F.B.)
- Modificación del PGOU de Barakaldo en el área de Galindo Este, del ámbito de Urban Galindo. Año 2003.
- Modificación PGOU de Sestao en la zona norte Industrial. Ámbito residencial Vega-Galindo.
- Análisis de nuevos trazados de tranvías en Barakaldo. Año 2005. Mecsa- Saitec. (IMEBISA)
- Proyecto Constructivo del Intercambiador de Urbinaga, realizado por FULCRUM el año 2006. (IMEBISA)
- Modificación del PGOU del ámbito "Parque Serralta". Año 2006.
- Proyecto Constructivo del Tranvía Leioa-Universidad. Año 2009. UTE Ayesa-Lantec. (E.T.S.)
- Estudio de factibilidad del tranvía urbano de Barakaldo. INECO 2009. (E.T.S.)
- Estudio Informativo del tranvía Leioa – Urbinaga. INECO 2009. (E.T.S.)
- Proyecto Constructivo del Intercambiador de Urbinaga, realizado por FULCRUM el año 2010. (E.T.S.)