

.....,
con DNI nº y domicilio a efectos de notificaciones de en el
T.Municipal de..... (BIZKAIA)

EXPONE

Que ha tenido conocimiento del Proyecto de Trazado del Túnel de Artxanda, que explota la sociedad pública EUSKOTREN, de la línea ferroviaria Bidarte - Lezama, del que es usuario habitual, por lo que se siente gravemente afectado por el mismo y, como tal, formula las siguientes

ALEGACIONES

1ª. En la memoria del Proyecto , página 4,

“Existen catorce (14) estaciones o apeaderos en la actual línea Deusto-Lezama y tiene una longitud de 15,780 kilómetros.

El tiempo que invierte el material móvil de Euskotren en recorrer la línea es de 30 minutos en el sentido Deusto-Lezama y de 32 minutos en el sentido Lezama-Deusto, lo que suponen velocidades comerciales de aproximadamente 30 Km/h.

Las frecuencias actuales son de 30 minutos en ambos sentidos.”

El documento justifica el nuevo trazado en lo que considera una frecuencia insuficiente (30') de la línea actual para un servicio de tipo Metropolitano. Sin embargo, esta línea tiene capacidad para operar con frecuencias muy superiores como lo prueba el servicio que Eusko Tren establece todos los años en la festividad de Todos los Santos.

Actualmente, tal como se refleja en los horarios oficiales de EUSKOTREN , AÑO 2006, existen frecuencias superiores, **10 minutos**, en horas consideradas punta, 8 - 9 horas de la mañana, en días laborables.

Considera muy baja la velocidad de la línea comercial de la línea (30,25 km/h) lo que justificaría, entre otras acciones, la modificación del trazado propuesta. Sin embargo, la velocidad comercial de líneas metropolitanas próximas totalmente desdobladas y recientemente construidas: Metro Bilbao, son similares. Así, el recorrido completo Bolueta-Plentzia se realiza en cerca de 47 minutos lo que supone una velocidad comercial media de 35,86 km/h.

En esta misma Línea 1 del Metro se constata como se invierten 28' en el trayecto entre las estaciones de Casco Viejo y Algorta. Dado que la distancia recorrida es de 15.486 m la velocidad comercial en este tramo se reduce a 33,18 km/h. La diferencia se reduce por lo tanto a 2,93 km/h lo que responde más a la naturaleza del servicio (cercanías con una elevada densidad de paradas) que a las propiedades del trazado.

La frecuencia actual no viene impuesta por las características constructivas o de instrumentación de la línea Bidarte - Lezama sino por el modelo de explotación elegido por EuskoTren.

2ª.- En esta redacción de la Memoria, página 2,

“Proyecto de Trazado del nuevo Túnel de Artxanda de la Línea Deusto-Lezama de EuskoTren y Acceso al Aeropuerto que promueve EuskoTren, actuando ETS Euskal Trenbide Sareak como Dirección de la citada asistencia técnica.

El objetivo del trabajo es establecer el mejor trazado que mediante doble vía conecte las estaciones de Casco Viejo y Sondika de Euskotren, ofreciendo el mejor servicio posible al mayor número de potenciales, garantizando seguridad, comodidad, rapidez y las frecuencias adecuadas.

El acceso ferroviario al Aeropuerto de Loiu ha sido desarrollado a nivel de Estudio de Alternativa en el marco de la presente Asistencia Técnica y la solución óptima prevé la creación de una estación ferroviaria en dicho Aeropuerto y un ramal que con vía doble que la conectará con la línea, aprovechando así la rapidez y las frecuencias adecuadas que el nuevo túnel de Artxanda permitirá ofrecer a los clientes de Euskotren que decidan utilizar este medio de transporte para sus desplazamientos desde o hacia el Aeropuerto.

Este Proyecto tiene por objeto el desarrollo a nivel de Proyecto de Trazado de la 1ª fase de la alternativa óptima elegida en el documento Estudio de Alternativas del Proyecto de Trazado del Túnel de Artxanda en el marco de la presente Asistencia Técnica. “

El Proyecto pretende con estas grandes inversiones conseguir un servicio competitivo que se pueda extender al Aeropuerto de Loiu. Cabe observar que el servicio ferroviario a otros grandes aeropuertos, como el de Barcelona-El Prat, tiene una frecuencia idéntica a la actual: 30'.

Tal como ha aparecido en la prensa, (El Correo Español 9-03-04, el periódico QUE 7-11-05, Deia 17-02-04) y que también esta reflejado en el plan sectorial ferroviario PTSF del 2005 esta actuación completa esta formada por **tres fases** complementarias .

- 1ª Fase. Túnel de Artxanda
- 2ª Fase. Nueva estación de Ola y Conexión con Sondika
- 3ª Fase. Enlace con el Aeropuerto mediante túnel Subterráneo.

En el estudio de costes e ingresos toda la justificación de la obra del Túnel se realiza sobre la tercera fase y no sobre la mejora del servicio actual.

Según aparece reflejado en la **Enmienda de Transacción del Parlamento Vasco del 7 de Marzo de 2006** , no se tienen los permisos por parte de AENA, ni se ha realizado el estudio , ni el plan económico sobre la **tercera fase** , objetivo de la mejora de todo el proyecto .

Realizar una obra de esta envergadura sin saber si su ultima fase se va a poder realizar es una burla para el contribuyente .

3ª. La obra a realizar va a producir afecciones, especialmente a los vecinos del emboquille Sur y a los usuarios del servicio, que resultan tanto mas injustificables por la escasa mejora del servicio que se va a obtener (1 min. y 30 sg), según el Proyecto. El estudio de impacto ambiental presentado considera únicamente el tramo Casco Viejo-Futura estación Ola.

Se considera que esto ofrece una visión incompleta de los problemas que se puedan plantear. Es evidente que el impacto del trazado debe ser evaluado en su conjunto.

En el estudio de Impacto Ambiental , pagina 3,

“Sobre estos aspectos del medio se producirá un impacto más relevante, aunque puntual, en la boca norte del nuevo túnel (lado Sondita), donde se prevé la localización de las instalaciones auxiliares y los accesos a la obra, siendo necesaria la devegetación de una zona boscosa considerada como de alta calidad paisajística.”

Según los planos consultados, el nuevo trazado ferroviario y la construcción de un nuevo túnel afectará a una zona de valor ecológico disminuyendo, una vez más, las condiciones ambientales del entorno que se ha visto en numerosas ocasiones afectado por la ejecución de infraestructuras (carreteras, ampliación del Aeropuerto,...).

4ª. La estación de Ola da servicio a un buen número de personas, vecinos de Izarza y de otros barrios de Sondika que aprovechan la buena situación de esta estación para dejar su vehículo y utilizar el tren para acudir al trabajo, tanto en la zona de Bilbao como en otros municipios del Txorierri.

No se observa ninguna reserva de espacio para aparcamientos , accesos , etc. , de la nueva estación proyectada de Ola.

Por todo lo expuesto

SOLICITA

Se tengan en cuenta todos los aspectos expuestos y de acuerdo con el carácter ambientalmente amigable y favorecedor de las alternativas de transporte público que caracteriza al Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano, y al objeto de evitar el **gasto** de la construcción de un nuevo túnel de Artxanda junto con el **perjuicio** que tal solución supondría para los habitantes del territorio de Bizkaia, se **desestime** su construcción y se **evalúen** otras soluciones planteadas por los Ayuntamientos del Txorierri

Firma

Dirigido a

DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

MIRARI ARRUABARRENA ELIZALDE

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO VASCO EN BIZKAIA.

DIRECCION:

Gran Vía, 85
48011 Bilbao
Tfno. (94) 4031000

HORARIO:

Lunes a jueves: De 9:00 a 13:00h. y de 15:00 a 16:30h.

Viernes: De 9:00 a 14:00h.

Horario de verano (del 05/06/2006 al 29/09/2006)

Lunes a viernes: De 9:00 a 14:00h