

deiaDeia. Noticias de Bizkaia - Noticias de última hora de Bizkaia, Euskadi e internacionales.

Domingo, 18 de septiembre de 2016Domingo, 18 de septiembre de 2016

el flujo de viajeros avalaría su necesidad

El Gobierno vasco activa el proyecto de metro entre Bilbao y el aeropuerto

La línea 3 saldrá del Casco Viejo y llegará a 'La Paloma' en 15 minutos

Según los estudios realizados, el flujo de viajeros avala su necesidad

Olga Sáez - Domingo, 18 de Septiembre de 2016 - Actualizado a las 06:04h



Los últimos datos de Aena sitúan el flujo de viajeros en 4,6 millones de usuarios, lo que anima a poner en marcha el proyecto. (Juan Lazkano)

BILBAO - El Gobierno vasco ha reactivado los estudios para conectar Bilbao y el aeropuerto mediante la línea de metro. El Ejecutivo vasco quiere resolver una asignatura pendiente en su red de conexiones territoriales y mejorar el transporte con *La Paloma* incorporando el metropolitano como ocurre en casi todas las ciudades con aeropuertos de importancia.

Según ha podido saber DEIA, aprovechando la construcción de la línea 3 del metro se estudia ampliar el trazado desde el Casco Viejo hasta la zona de llegadas del aeropuerto. Sería un trayecto de 8,2 kilómetros, en 4 paradas y 15 minutos. El trayecto será soterrado en su práctica totalidad y la estación se ubicará en el pasillo entre el parking y el vestíbulo de *La Paloma*. En estos momentos se está terminando

la fase de estudio informativo para sacarlo posteriormente a información pública. Si presupuestariamente se sostiene, el proyecto se acometerá en los próximos 6 o 7 años.

Conectar el aeropuerto con Bilbao es una inquietud del Ejecutivo vasco desde que el aeródromo comenzó a despegar la cifra de usuarios. Sin embargo, hasta ahora no se había producido lo que los expertos consideran el escenario idóneo para ejecutar este ambicioso proyecto que comenzó a estudiarse en 2005.

Antecedentes Ese año se aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial, pero, sin embargo, también se desaconsejaba acometer el proyecto ya que el volumen de viajeros se situaba solo en torno a los 3,5 millones; una cifra escasa para hacer rentable una línea de ferrocarril hasta el aeródromo. Además, el empleo que generaría ese flujo de usuarios tampoco avalaba económicamente el proyecto.

A pesar de ello, y en previsión de que las circunstancias futuras fueran más favorables, el Ejecutivo vasco reservó los corredores necesarios -es la práctica habitual en este tipo de grandes trabajos- para que en el momento de desarrollar el plan estos no estuvieran hipotecados. En este caso, incluso se dio un paso más, al realizar un estudio que determinara el escenario ideal aconsejable para la construcción de la citada conexión del metro. Así, este se fijó en una cifra que rondara los 5 millones de viajeros en *La Paloma*. Siguiendo este criterio, y antes de que llegara la crisis económica, el aeropuerto comenzó a aumentar su flujo de pasajeros; una circunstancia que hizo que el Gobierno vasco iniciara los estudios de la nueva comunicación. Sin embargo, cuando la economía entró en retroceso, el aeropuerto vio cómo volvía a descender su potencial y el proyecto se guardó en un cajón.

Es ahora cuando se retoma, ya que el tráfico de viajeros se encuentra en uno de sus mejores momentos -cierto es que hay una mayor oferta aérea- con 4,6 millones de usuarios y visos de que siga subiendo a tenor del incremento de la red de conexiones aéreas desde Loiu. De hecho, los responsables de infraestructuras del Gobierno vasco han analizado los propios datos de Aena que apuntan a un fortalecimiento también de los vuelos de fin semana con el desembarco de las nuevas compañías de bajo coste. Por otro lado, difícilmente se va a utilizar el taxi cuando las tarifas, a veces, llegan a estar por debajo del precio de la carrera. Todos estos factores avalan la decisión de Eusko Trenbide Sarea (ETS) de reactivar los estudios informativos de los tramos La Ola-Sondika y Sondika-aeropuerto que se iniciaron en 2010, como prolongación del desdoblamiento a partir de la boca del nuevo túnel de Artxanda.

Nuevo trazado Según el informe al que ha tenido acceso DEIA, el nuevo trazado partiría del Casco Viejo, aprovechando la nueva línea 3 del metro y en cuatro estaciones llegaría a la terminal de *La Paloma*. La primera parada sería en Matiko (que no necesitaría adaptaciones), después continuaría en las estaciones de La Ola (Sondika), Sondika (centro) y aeropuerto; estas tres últimas, de nueva construcción. En total, 3,9 kilómetros hasta La Ola y otros 4,3 hasta el aeropuerto. El recorrido total será de 8,2 kilómetros.

Así, la línea de metro partirá desde el Casco Viejo y una vez recorridos 1,5 kilómetros llegará a Matiko desde donde, tras recorrer otros 2,4 kilómetros, parará en la nueva estación de La Ola que se situará en superficie y dará servicio tanto a los habitantes de la parte baja del barrio como a la zona de equipamientos y viviendas situadas en lo alto de la colina. Los diferentes niveles de estación y accesos estarán conectados por rampas y escaleras y por un ascensor con acceso superior e inferior. La idea del proyecto de la estación es que sea una prolongación del espacio público fácilmente accesible y abierto al entorno. Un espacio claro, diáfano y fácil de percibir y utilizar lo que incentive el uso del tren como medio de transporte alternativo. Para ello estará configurada con un andén central de 80 metros de longitud con una cobertura mediante una marquesina de uno 40 metros de longitud. En este caso, los accesos se resuelven mediante una escalera de 1,80 metros de anchura y un ascensor.

El recorrido continuará en una longitud de 1,8 kilómetros hasta Sondika. La nueva estación será soterrada. La idea es que el andén central permita hacer los transbordos muy sencillos pensando en los usuarios

que quieran ir al Txorierrri o al aeropuerto. La solución soterrada permite duplicar las vías, algo que ahora no se podría hacer en superficie, lo que provoca una liberación importante de terrenos. La propuesta propone una reurbanización del espacio en la intersección de las calle Iturrikosolo y José Antonio Aguirre con un pavimento duro y una gran jardinera central creando una pequeña plaza. El aparcamiento existente junto a la estación actual continuaría con el mismo uso.

Con esta operación, además, se evitaría el paso a nivel de Sangróniz que entraña cierta peligrosidad, por lo que su supresión es beneficiosa.

El último tramo hasta el aeropuerto, de 2,4 kilómetros, discurre íntegramente soterrado en túnel en vía doble, bastante profundo porque no hay problemas de pendientes y además Aena prefiere que así sea, según las conversaciones que han mantenido ambas instituciones. De hecho en la primera reunión que mantuvieron fue uno de los temas que generó más inquietud en el aeropuerto. En cuanto a la llegada, se ha buscado un lugar neutro entre el aparcamiento del aeropuerto y la terminal de *La Paloma*. Así, la estación estaría en el pasillo de conexión entre un espacio y otro. En las ventanas que en la actualidad no tienen funcionalidad se construirán dos escaleras mecánicas de acceso. No habrá centros comerciales, ni otros servicios. Se trata de una solución sencilla que además, si fuera rentable, permite prolongar la línea en un futuro para que pueda conectar con la línea 4 con conexiones a Plaza Moyúa. La idea es que la estación se integre dentro del diseño de línea 3, con una estética parecida a Sarriko o San Inazio. Estará a 10 metros por debajo del actual pasillo de comunicación, mientras que el metro entrará a una cota de 42 metros por debajo de la pista del aeropuerto. Esta estación seguirá un esquema de estación central con un único núcleo de comunicación que lo conecta con un vestíbulo en la planta superior, siendo el acceso a través de la conexión del parking y la terminal.

Se calcula que el trayecto se realizará en 15 minutos, porque si bien en el tramo de Uribarri-Casco Viejo al ser urbano el tren cogerá un velocidad de 50 kilómetros por hora, en el tramo de Sondika circulará a 90 kilómetros por hora y la entrada al aeropuerto alcanzará una velocidad similar. El recorrido prácticamente se desarrollará soterrado salvo en un pequeño tramo de 600 metros en La Ola al salir del túnel de Artxanda.

En estos momentos, se está finalizando el texto informativo para sacarlo a información pública una vez se introduzcan los requisitos medioambientales a tener en cuenta. Si los plazos se cumplen, podría ser a finales de este año. A partir de ese momento y dependiendo de que el comportamiento del aeropuerto se mantenga o incluso de que aumente el número de viajeros, el proyecto se podría acelerar. En un escenario similar al actual, el proceso de información pública e impacto ambiental puede llevar un año, y los proyectos constructivos 6 o 7 años más. El tramo discurre muy profundamente y prácticamente en toda su longitud en roca, por lo que los técnicos apuntan a que es improbable que se encuentren problemas en los trabajos, ya que según dicen, esta roca tiene un “buen comportamiento”.