

Estudio de Alternativas de Implantación de Nuevos Sistemas de Transporte en Arratia

Mayo 2009

Propuestas Comarcales

Índice:

- Caracterización de las Líneas de Bizkaibus de Arratia
 - Subes /Bajas por Parada
 - Cargas
 - Demanda
 - Velocidad Comercial
- Alternativas Estudiadas
 - Transporte a la Demanda
- Alternativa Propuesta
- Emisiones de Contaminantes
- Mejora en las paradas de Transporte Público

El presente informe corresponde a la segunda parte del Estudio de Alternativas de Implantación de Nuevos Sistemas de Transporte en Arratia, en el que se recogen las propuestas de actuación a realizar.

La Primera parte se recoge en un informe anterior correspondiente a un diagnóstico. Este diagnóstico representa la base de las propuestas que se definen en el presente informe que recoge además de actuaciones puntuales y estudios de calidad en materia de Transporte Público, una nueva ordenación del Transporte Público Comarcal.

- El presente informe recoge los siguientes puntos:
 - Breve resumen del diagnóstico y recomendaciones estratégicas de trabajo para la gestión futura de la movilidad.
 - Criterios de los sistemas de Transporte Público a la Demanda
 - Propuesta de ordenación del Transporte Público Comarcal
 - Propuestas concretas de mejora de accesibilidad a las paradas del transporte público.

Resumen del Diagnóstico

La evolución experimentada en los últimos 4 años en el valle de Arratia, muestra incrementos en los elementos socioeconómicos que abarcan desde el incremento del 6% en la población, hasta el 18% en el incremento del parque de vehículos.

Otro elemento destacable es la recuperación de la pirámide poblacional en su base.

Arratiako Udalen Mankomunitatea

■ Evolución en los últimos 20 años:

■ la población disminuye un 8%, aunque en los últimos años ha repuntado.

■ aumenta un 24 el número de familias

■ Y... ¡¡¡un 86% los vehículos!!!

■ El ratio turismos por cada mil habitantes pasa de 271 en 1986 a 485 en el 2006.

■ En Bizkaia era de 242 en 1986 y 414 en el 2006.

En los gráficos adjuntos mostramos a modo de recordatorio la ubicación espacial de los turismos por familia y los empleos ofertados en Arratia.

■ Turismos/Familia: 1,3

■ Oferta de Empleo: 6.451

■ La media de vehículos por familia es 1,74 en el 2008, mientras que la media en Bizkaia es de 1,4.

Solo Areatza, Igorre y Lemoa se mantienen con áreas superiores a 150 hab/ha.

■ Este elemento es crítico en la explicación de la movilidad.

■ La encuesta domiciliaria realizada entre los vecinos de Arratia, no contempla desplazamientos atraídos a la comarca desde otros municipios. Estudia los desplazamientos diarios de los vecinos del valle de Arratia en sus relaciones internas y externas.

■ Para la obtención de los resultados de análisis de movilidad de toda la Mancomunidad hemos utilizado tanto nuestras encuestas como las del Gobierno Vasco del 2006, ya que la movilidad interna dentro de cada municipio no estaba en línea con otras encuestas de la comarca.

■ Los resultados nos muestran la importancia de la movilidad peatonal en los desplazamientos internos y la gran utilización del automóvil privado frente al transporte público en los desplazamientos fuera de la comarca.

- Las causas últimas de la movilidad son el alejamiento de la vivienda con respecto al centro de trabajo o estudio

- Nos gustaría abogar en estas últimas páginas de la propuesta por la **"vivienda de ciclo vital"**. Es decir, aquella que se adecua a las necesidades de espacio y a la disponibilidad financiera de las distintas etapas de la vida de una persona media.

- Ante su ausencia, se producen migraciones fuera de los municipios que provocan una clara necesidad de modos motorizados, sin minimizar por ello el desarraigo social que conlleva.

- La evolución adjunta muestra cómo la movilidad laboral interna ha disminuido en los últimos años pasando de un 44% a un 38%

- Esta tendencia es negativa para Arratia, si bien es acorde con la tendencia general de nuestro entorno

- Este proceso se explica en base a que el empleo industrial –que ha sido básico históricamente– pierde importancia en términos de empleo, trasvasándose este último hacia los servicios.

- De ahí la necesidad de afrontar este hecho lo que supone la urgencia de atraer empleos de servicios.

- Estos censos laborales realizados por Eustat, y de gran ayuda a la hora de explicar la movilidad de nuestros municipios, no se han vuelto a publicar desde el año 2001. Sin embargo apuntan las tendencias en los desplazamientos laborales actuales.

Los tiempos en diferentes recorridos, tanto en vehículo privado como en autobús, realizados dentro del valle de Arratia muestran diferencias de hasta 20 minutos entre ambos medios de transporte, para el mismo trayecto.

El número de paradas y en algún caso los recorridos poco directos hacen que los tiempos se decanten a favor del vehículo privado.

Línea 3917 □ ZEANURI – LEMOA – HOSPITAL GALDAKAO - BILBAO

Esta línea tiene un peso más relevante en la Movilidad comarcal, debido en gran parte a su recorrido.

Las paradas de Igorre, Areatza y Zeanuri presentan una demanda muy fuerte.

En el sentido de vuelta la demanda es mayor que en la ida, si bien esto está motivado por los viajes que tienen como destino Galdakao.

En cuanto a la demanda, tiene algunas puntas laborales marcadas, si bien mantienen una cierta regularidad a lo largo de todo el día.

En cuanto a la demanda por servicio, se observa un mayor número de viajeros en determinados servicios, debido al motivo laboral.

La velocidad se mantiene homogénea a lo largo de todo el día.

Línea A3925 → UBIDE – OTXANDIO – LEMOA – BILBAO

Esta línea da servicio principalmente al municipio de Ubide, Dima e Igorre, siendo la única línea de transporte público que discurre por Dima, (exceptuando el taxi rural a la demanda). Pese a ello sus frecuencias hacen que su demanda sea muy baja en comparación con otras líneas de la comarca.

En el recorrido de vuelta, la zona con más peso es Galdakao e Igorre, si bien es inferior al recorrido de ida.

Pese a ser la única línea que da servicio a Ubidea, sus demandas son muy bajas como se puede apreciar en los gráficos adjuntos.

La vuelta también refleja el poco éxito de la línea en Ubidea.

La duración del viaje es bastante largo, debido al recorrido realizado y al gran número de paradas a las que da servicio.

Línea 3927 → ZEANURI – LEMOA – BILBAO (Por autopista/tik)

La línea A3927 es la que mejores números presenta de servicio al valle.

Presta un servicio rápido para acceder a Bilbao. De echo se observa que la mayor parte de los viajes de ida, tienen como destino la capital, destacando de nuevo Igorre como municipio principal de generación de viajes.

El efecto inverso al sentido de ida, se reproduce en las vueltas.

Bilbao es el gran generador de viajes e Igorre como destino mayoritario de Arratia.

La demanda es aparentemente más baja que en líneas anteriores, si bien el número de paradas no es comparable entre las otras líneas y la A3927.

Esta línea tiene como único origen o destino un extremo de la línea en Bilbao.

La velocidad obtenida es algo más elevada que en casos anteriores por realizarse un buena parte del recorrido por vías rápidas, sin rutear por el centro de Galdakao y Basauri.

Alternativas Analizadas de Transporte Público

Entre las alternativas estudiadas como mejoras al transporte público de Arratia, se ha analizado la idoneidad de **eliminar** la línea 3925 (Ubidea-Otxandio-Dima-Lemoa-Bilbao) por sus frecuencias, baja demanda y largo recorrido para los usuarios de Arratia.

Entre las modificaciones estudiadas se planteaba eliminar dicha línea y sustituirla por otra que realizara el recorrido entre Zeanuri y Dima, y que tuviera una conexión bajo demanda con Ubidea y Otxandio

Se ha desestimado la eliminación de dicha línea entre otras razones, porque si bien no tiene el número de viajeros deseado en Arratia, cuando transcurre por Galdakao y Basauri sirve a muchas paradas urbanas de dichos entornos que están sincronizadas con dicha línea.

Entre las alternativas estudiadas como mejoras al transporte público de Arratia, se ha analizado la idoneidad de **modificar** la línea 3925.

- Entre las modificaciones estudiadas se planteaba eliminar el paso del autobús entre Otxandio y Dima, por sus escasos pasajeros, creando una conexión a demanda (el servicio solo se realiza si existe una petición previa) entre Otxandio y Zeanuri; y por otra parte entre Ubidea y Zeanuri y desde aquí enlazar con el resto de las líneas del valle: 3927 y 3917.

- La línea 3925 tendría su origen en la Plaza de Dima y realizaría el recorrido habitual con las frecuencias actuales.

- Se ha desestimado la eliminación de dicho tramo de línea debido entre otras razones, a que sirve a gente de zonas dispersas de los barrios de Dima que de otra forma solo tendría la alternativa de "Autobuses La Unión", con una única expedición al día, y no en todas las paradas del recorrido.

Alternativas Propuestas de Transporte Público

Una vez analizadas las diferentes alternativas, se estima que la mejor propuesta de mejora del transporte público actual para el valle de Arratia, pasa por potenciar y mejorar su conexión con Bilbao a través de la línea A3927 (Zeanuri-Lemoa- Bilbao (autopista)).

El servicio propuesto pasa por reforzar la línea A3927 con más frecuencias, como se observa en la tabla adjunta, en la que se da un servicio cada 1/2 hora.

Las 15 expediciones actuales, en cada sentido, se complementan con otras 11 nuevas expediciones.

Servicio de Taxi Rural

Por otra parte quisiéramos mencionar las experiencias en servicios de taxi rural que existen a día de hoy tanto en Zeanuri como en Dima y últimamente en Artea.

Creemos conveniente exportar dichas experiencias a otros lugares del valle.

Emisiones CO₂ Vehículos Destino Bilbao

Gracias a los datos de la encuesta domiciliaria que realizamos en el Valle de Arratia, conocemos el número de vecinos por municipio que se desplazan a diario en vehículo privado a Bilbao, como foco atractor de viajes.

Las emisiones en partículas de CO₂ que se emiten con estos viajes en coche a Bilbao, ascienden a 4.800 Kg de CO₂ diarios.

Se han estudiado dos alternativas de comienzo de la nueva línea de refuerzo, desde Zeanuri o desde Igorre. El resultado muestra la clara ventaja y conveniencia de salir desde Zeanuri respecto de Igorre debido a que las emisiones tomando como origen únicamente Igorre, emiten más contaminantes con la nueva línea.

Esto es debido a que el mercado potencial desde Igorre disminuye los viajeros de Arantzazu , Areatza, Artea y Zeanuri y pese a que hay menos Km desde Igorre, sus emisiones son superiores.

Mejoras Propuestas en Paradas Transporte Público

ARANTZAZU

■ Líneas que pasan:
A3917 y A3927

- Entre las mejoras que se plantean en las paradas de Bizkaibus de Arantzazu, destacan sobre todo la implantación de algún paso de cebra debido a la falta de una accesibilidad entre ambos sentidos de circulación.
- Este elemento se repite en la mayoría de las paradas de Arratia, complicando la accesibilidad a las mismas la falta de una conexión peatonal que las una.
- Otro elemento importante para las paradas de Arantzazu es la iluminación en las mismas.

ARTEA

■ Líneas que pasan:
A3917 y A3927

- En Artea existen dos paradas que requieren de información para los viajeros (Bildosola 12 y Herriko Plaza 18), además de una mínima cubierta para proteger a los viajeros.
- Las paradas del barrio Bildosola requieren a su vez de una conexión entre ambos sentidos de la marcha, para mejorar su accesibilidad.
- La parada del barrio Biteri se encuentra más alejada del casco y por tanto tiene más carencias.

AREATZA

■ Líneas que pasan:
A3917 y A3927

- La parada de Askatasun 14, presenta ciertas carencias: información, cubierta, iluminación y accesibilidad

BEDIA

■ Líneas que pasan:
A3911, A3912, A3917, A3925, A3927 y Euskotren.

- Si bien las paradas del barrio Elexalde 1 y 14 están en buenas condiciones, incluso de iluminación y accesibilidad, la parada de Bizkaibus del barrio Gane, carece de estos dos elementos.

- El apeadero de Bedia merece una mención aparte debido a su ubicación. La accesibilidad hasta la misma se hace complicada y no existen en ella muchos elementos que hagan cómoda la estancia de los pasajeros.

- La ampliación del alero sobre el río, junto con la adecuación de alguna de las campos colindantes como aparcamiento, podría permitir la creación de un Park&Ride en Arratia.

LEMOA

- Líneas que pasan: A3911, A3912, A3917, A3925 , A3927 y Euskotren.

- Las paradas del municipio de Lemoa, en general están en buenas condiciones , si bien hay diferencias entra las que están ubicadas en el entorno próximo del casco urbano o las zonas industriales y las ubicadas en los barrios, como las paradas de Txitxotegi.

- Por lo general carecen de una iluminación adecuada y en las paradas alejadas del casco la accesibilidad y conexión entre ambos sentidos es escasa.

- La parada de la zona de Txitxotegi es la que en peores condiciones se encuentra.

IGORRE

- Líneas que pasan: A3912, A3917, A3925 y A3927.

- En Igorre al igual que en el resto de los municipios del eje de la N-240, las paradas urbanas gozan de una calidad que no se da en las paradas alejadas de los centros urbanos, así las condiciones de las paradas de las calles Sabino Arana y Lehendakari Agirre, distan de las condiciones de las paradas del barrio Basautz.

En Igorre al igual que en el resto de los municipios del eje de la N-240, las paradas urbanas gozan de una calidad que no se da en las paradas alejadas de los centros urbanos, así las condiciones de las paradas de las calles Sabino Arana y Lehendakari Agirre, distan de las condiciones de las paradas del barrio Basautz.

- Otro elemento importante es la adecuación de una parada en mejores condiciones en el industrialdea de Igorre. La encuesta que se realizó en la empresa Batz., ya reflejaba una petición de mejora del transporte público y sus paradas.

DIMA

- Línea que pasa: A3925.

- Dima, junto con Ubide es el municipio de la Mancomunidad de Arratia con el servicio de transporte público más reducido, y por tanto con menor número de viajeros por línea.

- Esta peculiaridad en el transporte de Dima junto con las dimensiones municipales y el gran número de paradas ubicadas en él, se ha trasladado a las paradas de Bizkaibus en forma de carencias en su dotación de equipamientos.

La dispersión por barrios en Dima, hace que existan gran cantidad de paradas a lo largo del recorrido. De la línea A3925.

ZEANURI

- Líneas que pasan: A3917 y A3927.
- Zeanuri como en el resto de los municipios del eje de la N-240, la parada urbana ubicada en Plaza Auzoa goza de una calidad que no se da en las paradas alejadas, dicha situación no se da en su parada homóloga en el otro sentido.

UBIDE

- Línea que pasa: A3925.
- Ubide únicamente cuenta con la parada del barrio Madalen la que se echa en falta algo de iluminación.

APORTACIONEA FINALES:

Tras la presentación de este informe, dos alcaldes del valle de Arratia han realizado propuestas que recogemos en esta página.

■ Desde el Ayuntamiento de Areatza se solicita que la incorporación de una nueva parada de Bizkaibus frente a las instalaciones del nuevo hotel –balneario, además de un restaurante para 150 comensales, que se está construyendo en Areatza, y que se inaugurará próximamente.

■ Esta parada se sitúa entre las paradas actuales de Askatsun kalea 30 (Areatza) y la parada de Biteri (Artea).

■ Por otra parte, a nuestra propuesta de conexión del taxi rural de Dima hasta Igorre para que sirva como conexión al resto de líneas de Bizkaibus, desde el Ayuntamiento de Dima se alega que dicho servicio no se puede realizar mediante el taxi rural municipal y propone que sea financiado por Diputación.