

DOSSIER DE PRENSA

El candidato a la alcaldía, Xabier Iridoy, propone el tranvía de superficie para Irun como alternativa al metro

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Marco geográfico de Irun

Se trata de la segunda ciudad más importante de Gipuzkoa, tras su capital, Donostia - San Sebastián, contando con una población de 60.938 habitantes (INE 2010), aunque la aglomeración urbana de Irun (la comarca de Txingudi) supera los 95.000 habitantes. Irun es la mayor de las tres ciudades con una vasta extensión y grandes bloques de viviendas.

1.2 Estudios en relación

Los antecedentes que se han tenido en cuenta para la elaboración del presente documento son:

- Estudio de la red ferroviaria en el Área Funcional de Donostialdea (Febrero de 2003).
- Modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV.
- Revisión general del Plan General de Ordenación Urbana de Irun.
- Estudio de movilidad de la CAPV 2007.

1.3 Corredor de transporte

En el caso de la comarca Bajo Bidasoa (Irun - Hondarribia) los desplazamientos con origen y/o destino Bajo Bidasoa representan el 9% respecto al total de desplazamientos generados en la Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Respectos a los desplazamientos con origen y/o destino Bajo Bidasoa, el 83% se producen en el interior de la comarca Bajo Bidasoa tal y como podemos observar en la siguiente tabla:

Destino	Bajo Bidasoa	San Sebastián / Donostia	Donostialdea
Origen			
Bajo Bidasoa	139.052	15.062	10.868
Donostia-S. Sebastián	14.519		
Donostialdea	10.640		

Desplazamientos por comarcas. Gipuzkoa.

Fuente: Estudio de Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca y elaboración propia.

Según refleja el gráfico de movilidad del corredor adjunto, el mayor número de desplazamientos en el área Bajo Bidasoa se produce entre Hondarribia - Irun, siendo estos desplazamientos mucho menores en la conexión Hondarribia – Donostia-San Sebastián.

1.4 Objeto del estudio

El apartado anterior refleja una gran movilidad interior en la bahía de Txingudi. En este sentido, el presente documento analiza comparativamente la viabilidad económica y funcional (trazado, capacidad de transporte) de transporte dentro Irun:

- Solución tranvía superficial.

Tranvía superficial

Se trataría del sistema de transporte de pasajeros que circularía por la superficie en el área urbana, con tecnología ferroviaria y con tracción eléctrica discurriendo por superficie, y con parte de su plataforma compartida con el resto de los vehículos. En algunos casos, la vía férrea del tranvía podría transitar por vías públicas exclusivas e incluso cubrirse de hierba, integrándola aún más en el paisaje urbano.

Dispondría de prioridad semafórica en los cruces e intersecciones con respecto al resto del tráfico.

COMPARATIVA RESPECTO DEL METRO Y TREN-TRAN. PUNTOS POSITIVOS	
	TRANVÍA
Económicamente	- Menor consumo. - Construcción infraestructura económicamente "más ventajosa".
A nivel usuario	- Acceso directo. - Mayor nº de paradas, mejores frecuencias y menor congestión en la red viaria. - Mayor cercanía de paradas. - Mayor puntualidad. - Mayor confort.
A nivel comunitario	- Menos ruidoso y menos contaminante. - Ocupa un carril de calzada reducido. - La accesibilidad es más sencilla.

2. EVALUACIÓN TÉCNICA DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS

2.1. Cobertura poblacional

El trazado de la línea de tranvía propuesta conecta con la parada de Colón – Puente de la estación (Euskotren y más alejado RENFE).

La distancia media entre paradas de un tranvía oscila dependiendo del trazado entre 300 y 500m a excepción de Anaka-Puiana. Las paradas propuestas para la solución de trazado son:

Nº	Parada	Velocidad máx. tramo	Tiempos de parada
1	Anaka-Puiana	25	25 sg
2	Calle Hondarribia	20	25 sg
3	Intercambiador Colón-puente de la estación	20	120 sg
4	Paseo de Colón	20	25 sg
5	San Juan-Etxeandia	20	25 sg
6	Dunboa	20	25 sg
7	Palmera-Montero	20	25 sg
8	Azken Portu-Artia	20	25 sg

La propuesta de tranvía incorpora en su recorrido de Irun Anaka-Puiana hasta Azken Portu-Artia seis paradas intermedias adicionales a las propuestas por la solución Metro.

Además de las paradas recogidas anteriormente, la red de tranvía puede ampliar su cobertura de población con la prolongación del trazado hacia Behobia y Hondarribia.



2.2. Valoración económica

Coste de infraestructura. Tramo en superficie. Longitud = 3200 metros	
Total (PEM)	18,076,000.00€
Total (PBL)	24,952,110.40€

En esta valoración económica no se ha incluido el coste del material móvil. El coste total del mismo dependerá del número de unidades del tranvía.

2.3. Conclusiones

Aunque la unidad tranviaria tiene menor capacidad (pasajeros/ud.) que las unidades S900 del futuro Metro de Donostialdea, las frecuencias de paso del tranvía pueden ser hasta el doble respecto a las del Metro (7.5 minutos frente a 15 minutos).

La población de Hondarribia (en torno a 16.000 habitantes) y el volumen de pasajeros del Aeropuerto de Donostia - San Sebastián (65.000 pasajeros anuales y 178 pasajeros/día) no justifican la implantación de una obra de metro soterrada.

La movilidad prevista en el corredor Txingudi, tanto intracomarcal (área urbana Hondarribia e Irun) como intercomarcal (hacia Donostia - San Sebastián) y su demanda asociada, no resulta determinante para decidir la solución de implantación en soterrado. Por otro lado, no está previsto que este nuevo corredor ferroviario soterrado transporte mercancías.

Una posible solución de tranvía se adapta mejor a esta movilidad intracomarcal y posibilita la prolongación del servicio hacia Behobia y Zaisa, además de tener una mayor población servida (mayor número de paradas).

Una actuación sensible al tráfico rodado se produce en torno a la actuación del intercambiador tranviario en Irun Colón. Dicha actuación debería ir acompañada de una remodelación urbana y redistribución del tráfico en torno a este nudo.