



ANEXO 1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO

ÍNDICE

ANEXO 1. INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO	A1.1
A1.1. SITUACIÓN ACTUAL.....	A1.3
A1.1.1. ACCESOS DE RANGO LOCAL.....	A1.3
A1.1.2. MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	A1.3
A1.2. PROYECTOS APROBADOS O EN EJECUCIÓN	A1.5
A1.3. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD/DEMANDA.....	A1.6
A1.4. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE.....	A1.7
A1.5. ACCESOS PROPUESTOS PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE.....	A1.7





A1.1. SITUACIÓN ACTUAL

A1.1.1. ACCESOS DE RANGO LOCAL

Los accesos de rango local definen la conexión del Aeropuerto con la Red Viaria de Gran Capacidad del Estado (tal como se define en el Plan Director de Infraestructuras) así como su accesibilidad desde los principales núcleos urbanos del Bilbao Metropolitano.

El acceso a la antigua Terminal del Aeropuerto de Bilbao se hace desde la carretera N-637, que recorre el Valle de Asúa desde Erletxe hasta Erandio-Goikoa, mediante un tramo ascendente unidireccional, de unos 150 m que se desvía a la derecha de dicha vía para cruzar por encima de ésta y acometer por el extremo suroeste del aeropuerto hacia el Edificio Terminal. Esta carretera, con un carril por sentido, semáforos y pasos a nivel, resulta claramente insuficiente en la actualidad, ya que debe dar servicio, además del aeropuerto, a las áreas residenciales y sobre todo industriales situadas a lo largo de su trazado.

Tras la reciente inauguración de la Nueva Área Terminal (NAT) el acceso norte a la misma se efectúa desde el este a través del tramo construido de la futura autovía Derio-Loiu que, (con cuatro carriles, dos para cada sentido, sin peaje), contribuirá a descongestionar la autopista A-8 al cerrar el gran anillo de circunvalación que formará junto con la carretera N-634, la propia Solución Sur y el puente de Rontegi. De esta forma, el nuevo corredor Derio-Loiu-La Avanzada mejorará las comunicaciones por carretera con el Puerto de Bilbao y el centro de transporte Aparcavisa de Barakaldo y favorece una mejor conexión con la cornisa cantábrica.

Dentro del ámbito aeroportuario existen una serie de viales internos y vías de servicio que articulan la circulación de vehículos entre los distintos edificios e instalaciones del aeropuerto. Recientemente se ha construido un vial de altas características para unión entre áreas terminales. En un primer tramo, construido con anterioridad, se enlazaba el actual área terminal con el núcleo formado por la Nueva Torre de Control, la Central Eléctrica y el SEI, y a partir de ahí, bordeando la cabecera 30, se ha construido un segundo tramo que llega hasta la plataforma de estacionamiento del Nuevo Área Terminal. Para completar el perímetro aeroportuario, entre el NAT y la urbanización actual, se extiende un camino perimetral que en alguno de sus tramos presenta dificultades para el acceso debido a la vegetación y la orografía del terreno colindante.

A1.1.2. MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Existe un servicio de autobús desde Bilbao (Bizkaibus) con una frecuencia de 30 minutos y una duración del viaje de 30 minutos. El nivel de utilización de estos servicios es bajo, siendo claramente mejorable. La mejora de la red de carreteras supondrá una mejora del servicio que prestan los autobuses; no obstante, la mejora paralela en el acceso en coche privado o en taxi (duración del viaje 15 minutos) cabe esperar que no suponga incrementos considerables en la participación modal del autobús por este único motivo. Una actuación que sí tendría repercusión positiva sería la Estación Intermodal de Abando. Por varias razones:

- Permite la creación de una terminal para una línea directa Bilbao-Aeropuerto con grandes posibilidades en cuanto a captación de viajeros, dadas las condiciones de accesibilidad de la Intermodal en transporte público desde todo el Bilbao Metropolitano y la reducción de tiempos de viaje que supondrá el acceso a la Intermodal por Cantalojas. Estas circunstancias se verían potenciadas por una línea de gran calidad y altas frecuencias de servicio.

- Al concentrar en un punto los servicios regionales de autobuses y ferrocarril (Tren de Alta Velocidad) se facilita el intercambio de estos servicios a la línea directa Bilbao-Aeropuerto, y por tanto el acceso desde todo el área de influencia al Aeropuerto en transporte público.

Existe acceso por ferrocarril (Euskotren) desde Bilbao a la antigua terminal sur del aeropuerto; la frecuencia es cada 30 minutos y la duración del viaje de 15 minutos. La Diputación Foral de Vizcaya está estudiando la posibilidad de un Metro Ligero entre la Estación del Metro de Leioa y la del ferrocarril del Txoriherri en Lezama, pasando por el núcleo urbano de Leioa, la Universidad, Loiu, el Aeropuerto y el Parque Tecnológico de Zamudio.

GRÁFICO A1.1.
ACCESOS DE RANGO LOCAL AL AEROPUERTO DE BILBAO. ESTADO ACTUAL





A1.2. PROYECTOS APROBADOS O EN EJECUCIÓN

Los accesos a la nueva terminal son sustancialmente distintos. De las actuaciones programadas, las que afectan de forma más directa a la Nueva Área Terminal del Aeropuerto de Bilbao son las siguientes:

Accesos al Aeropuerto. El acceso viario a la Nueva Área Terminal del aeropuerto se hace por el lado este desde la autovía Derio-Munguía. A largo plazo la Diputación Foral de Vizcaya contempla la posibilidad de un acceso complementario por el oeste, desde el nudo de Erandio de la Carretera de la Avanzada. Este acceso se está analizando en lo que se refiere a su rentabilidad y a su adaptación al Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano.

Autovía Derio-Munguía. En Derio conecta con el Corredor del Txoriherri y en Munguía se prevé una circunvalación que conecte las carreteras a Urdúliz (BI-3121), Plentzia (BI-2120), Bermeo (BI-631) y Guernika (BI-2121). En Derio se construirá una nueva variante, con el fin de suprimir el obstáculo que supone la carretera actual para el desarrollo urbano de este municipio. Desde esta variante se prevé un acceso directo al Parque Tecnológico de Zamudio.

Corredor del Txoriherri. Se trata de una autovía de nuevo trazado que discurrirá por el pie de Artxanda, conectándose en el lado oeste con la bajada de Enékuri, el Puente de Rontegui y la Carretera de la Avanzada, y por el lado este con la Autopista A-8/E-70 (Bilbao-Behobia) y la carretera nacional N-634. En Derio se conecta con la Bajada de Santo Domingo y con la autovía Derio-Munguía, y por tanto con el nuevo acceso este al aeropuerto.

Red de Alta Velocidad. En cuanto a la conexión del aeropuerto con la red de alta velocidad puede considerarse resuelta satisfactoriamente su unión con la autopista A-8 en Erletxe y con la autovía del Norte a través del Puente de Rontegui, gracias al Corredor del Txoriherri, cuyo remate oeste, como se ha dicho anteriormente, está pendiente a largo plazo.

En cuanto a los accesos al aeropuerto desde el Area Metropolitana de Bilbao pueden distinguirse las siguientes zonas:

- **Bilbao.** Según los planes vigentes el acceso deberá hacerse rodeando Artxanda, por Enékuri y el Corredor del Txoriherri, ya que la carretera de Santo Domingo no tendrá las condiciones de capacidad ni calidad deseables en el acceso a un aeropuerto. En este sentido la prolongación de la Variante Este, anteriormente citada, constituiría una mejora muy importante.
- **Margen Derecha.** Accedería al aeropuerto por la Carretera de la Avanzada y el Corredor del Txoriherri a corto plazo, y a largo plazo por la Avanzada y la autovía propuesta por la Diputación Foral entre el aeropuerto y el Nudo de Erandio, en el caso de que se llevase a cabo este proyecto. Los aumentos de tráfico en La Avanzada, que ya en la actualidad está cerca de la saturación, y la imposibilidad de aumentar su capacidad aconsejan la habilitación de una ruta alternativa entre Getxo y Uribe-Costa y el Txoriherri. Su trazado podría discurrir desde el nudo de Bolúe, en el Corredor Uribe-Costa, hasta Loiu, prolongándose hasta el aeropuerto y la autovía Derio-Munguía.
- **Margen Izquierda.** La Margen Izquierda tiene acceso directo al aeropuerto por Ugaldebieta, Rontegui y el Corredor del Txoriherri, sin que quepan mejoras sensibles en este sentido. Ibaizábal-Nervión. Los municipios situados al este de Galdácano tendrán buen acceso por Erletxe, en el momento en que se complete el Corredor del Txoriherri. Basauri, y en general los municipios del bajo Nervión, son los que tienen una accesibilidad menos directa al aeropuerto. La solución de este problema pasa por una carretera directa que atraviese Artxanda, como sería la propuesta anteriormente al hablar a la prolongación de la Variante Este, mediante un nuevo túnel en Santo Domingo.
- **Las comunicaciones entre el resto de la provincia y el aeropuerto** son satisfactorias, y se verán sensiblemente mejoradas por la ejecución del Plan de Carreteras de la Diputación Foral, que supone mejoras en capacidad, velocidad y seguridad de la práctica totalidad de los corredores de



rango Comarcal, como son los del Kadagua, el de Unbe, el de Uribe-Kosta, el Munguía-Bermeo, el Markina-Ondárroa, o el Durango-Beasaín.

A1.3. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD/DEMANDA

En el año 1993 los accesos al Aeropuerto de Bilbao (entradas+salidas) registraron una IMD de 5.731 vehículos con un porcentaje del 8% de vehículos pesados. En días laborables la intensidad media alcanzó los 6.705 vehículos. Si se compara este tráfico con el número de pasajeros en el mismo año (1,3 millones de pasajeros) se obtiene una proporción de generación de viajes en día laborable de 5.200 vehículos por cada millón de pasajeros. Esta cifra, en el caso del Aeropuerto de Bilbao, está afectada por la entonces escasa participación del transporte público en los accesos al aeropuerto.

Para el Nuevo Área Terminal, con paradas de autobús idóneas (Intermodal y Aeropuerto) y volúmenes de viajeros que justifican una oferta con frecuencias atractivas cabe esperar una mayor participación del transporte público. En una estimación realista esta participación podría llegar al 15%, similar a la registrada en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Con esta cifra la proporción de generación de flujos se vería reducida a 4.450 vehículos en día laborable por millón de viajeros anual (supuesta una ocupación de 25 viajeros/autobús). Los flujos generados directamente por la actividad del aeropuerto serían, para cada horizonte temporal, los indicados en el Cuadro A1.I:

CUADRO A1.I.

TRÁFICO GENERADO POR ACTIVIDAD DE EL NAT (IMD)

PAX/AÑO (MILLONES)	IMD (DÍA LABORABLE)
3,0	13.300
3,7	16.400
4,3	19.060

Fuente: Elaboración propia

A estos flujos deben sumarse los generados en el resto de las Zonas Funcionales/Líneas de Actividad previstas dentro del Plan Director. A partir de los empleos generados, calculados según el Capítulo 2, se puede calcular la generación de viajes y vehículos utilizando para ello los coeficientes calibrados en el Modelo de Usos del Suelo y Transporte del Bilbao Metropolitano, que son de 9 vehículos diarios por empleo en Comercio y Servicios y de 3 vehículos diarios en actividades logísticas, industriales y de distribución.

CUADRO A1.II.

GENERACIÓN DE EMPLEO POR EL AEROPUERTO

PAX/AÑO (MILLONES)	EMPLEOS DIRECTOS	EMPLEOS INDUCIDOS	EMPLEOS TOTALES
3,0	3.000	1.500	4.500
3,7	3.700	1.850	5.550
4,3	4.300	2.150	6.450

Fuente: Elaboración propia

**CUADRO A1.III.****TRÁFICO GENERADO POR EL RESTO DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS (IMD)**

PAX/AÑO (MILLONES)	3,0		3,7		4,3	
	EMPLEOS INDUCIDOS	IMD GENERADA	EMPLEOS INDUCIDOS	IMD GENERADA	EMPLEOS INDUCIDOS	IMD GENERADA
Sector Terciario	600	5.400	740	6.660	860	7.740
Industria	900	2.700	1.110	3.330	1.290	3.870
Total	1.500	8.100	1.850	9.990	2.150	11.610

Fuente: Elaboración propia

CUADRO A1.IV.**TRÁFICO GENERADO TOTAL (IMD)**

PAX/AÑO (MILLONES)	IMD GENERADO POR NAT	IMD RESTO ACTIV. AEROPORTUARIAS	IMD TOTAL
3,0	13.300	8.100	21.400
3,7	16.400	9.990	26.390
4,3	19.060	11.610	30.670

Fuente: Elaboración propia

A1.4. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

Parece claro que con la tendencia de crecimiento de tráfico no puede mantenerse como único acceso al aeropuerto el del lado este a medio/largo plazo, pues aún en el caso de que se aumentara la capacidad de los dos enlaces existentes, la no construcción de los accesos del lado oeste implica que todo el flujo del aeropuerto se cargaría sobre el primer tramo de la autovía Derio-Munguía y en un alto porcentaje sobre el tramo Enékuri-Derio del corredor del Txori-Herri

En el corredor del Txori-Herri los flujos del aeropuerto se distribuirían a partir de Derio en dirección Erletxe y, en mayor medida, en dirección Enékuri. El enlace del Corredor del Txori-Herri con la autovía Derio-Munguía presenta también un carril único para las relaciones Enékuri-Munguía y Munguía-Enékuri, que deberían soportar junto al tráfico propio de estos viales un gran porcentaje de los del aeropuerto.

A1.5. ACCESOS PROPUESTOS PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

En el horizonte del Desarrollo Previsible se contempla la finalización de la futura autovía Derio-Loiu-La Avanzada y la posibilidad de acceso al NAT del aeropuerto desde ambos sentidos, este y oeste. La conexión exterior con San Sebastián y la cornisa cantábrica queda establecida a través de la autopista A-8 y con Vitoria y Logroño-Valle del Ebro a través de la autopista A-68 y de la N-622.