



## Reapertura del ferrocarril del Urola

Guipúzcoa

CLIENTE	<b>EUSKAL TRENBIDE SAREA (ETS)</b>
FECHA	<b>2012</b>
LOCALIZACIÓN	<b>Línea del ferrocarril entre Azpeitia y Zumaia, Guipúzcoa, España</b>
ÁREA DE ACTUACIÓN	<b>Estudio de Viabilidad y de Alternativas</b>

La línea del ferrocarril entre Zumárraga y Zumaia (ferrocarril del Urola) fue construida a principios del siglo XX como medio de conexión de la población y centros productivos de la cuenca del Urola con el eje Bilbao-Donostia. En el entorno de éste se desarrollaba la actividad económica e industrial, en un período en el que el transporte por carretera tenía escaso peso específico frente a otros modos.

El desarrollo del transporte por carretera durante la segunda mitad del siglo XX conllevó un espectacular crecimiento del mismo, tanto en el transporte de mercancías como en el de personas, hasta llegar a ser en la actualidad el modo de transporte preponderante, frente al cual el ferrocarril perdió su capacidad de competencia, llegándose a su clausura en febrero de 1988.

# Reapertura del ferrocarril del Urola

Guipúzcoa

Durante el año 2008, Euskal Trenbide Sarea (ETS) analizó la rehabilitación de la línea en su tramo Azpeitia–Zumaia para atender un tráfico de mercancías de volumen interesante entre las acérías del Grupo Gallardo en Azpeitia y con el Puerto de Pasajes, plasmado en un Estudio Informativo de fecha de mayo de 2009.

De las alegaciones presentadas, cabe citar las de los Ayuntamientos de los tres municipios atravesados que, entre otros puntos, solicitaron la reapertura de la línea también para el transporte de viajeros.

Por este motivo se planteó el Estudio de Viabilidad y de Alternativas para la Reapertura del Ferrocarril del Urola entre Azpeitia y Zumaia para el Tráfico de Viajeros, adjudicado a la UTE CONSULTRANS-Ines Ingenieros Consultores con fecha 28 de octubre de 2011.

Este Estudio irá encaminado a la estimación de la demanda de viajeros previsible para la línea en sus diferentes alternativas de trazado, así como de la coordinación con el tránsito de mercancías y sus conexiones con las instalaciones de la acería en Azpeitia, Baiolegi y Lasao.



**ines**  
ingenieros consultores

C/ Nuñez de Balboa, 120, 3º  
28006 Madrid, España  
Tel.: +34 915237633

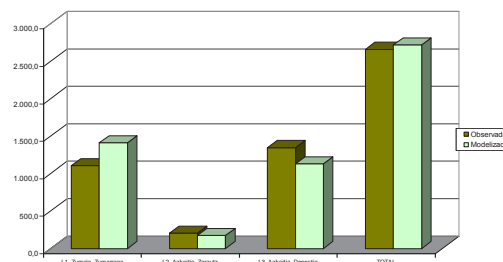
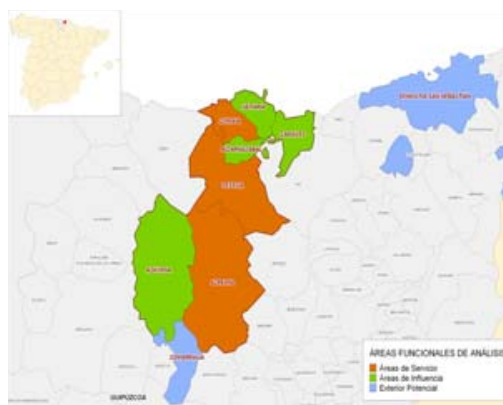
ines@inesingenieros.com  
[www.ines.es](http://www.ines.es)



## Encuadre del Estudio

El Estudio de Viabilidad que se plantea en este trabajo tiene como finalidad principal establecer la viabilidad de la reapertura del ferrocarril del Urola para el tráfico de viajeros. Para ello se encamina en dos direcciones de trabajo diferentes:

- Un estudio de demanda de viajeros que estime la cantidad de usuarios que puede captar este nuevo modo.
- La caracterización del ámbito de estudio atendiendo a variables socioeconómicas y a la oferta de transporte existente en la zona.
- Diseño y ejecución de un trabajo de campo “ad-hoc” como instrumento para la recopilación de datos básicos, actuales y directos sobre la movilidad en el ámbito de estudio, el uso de los distintos modos de transporte, los factores en la elección modal y la posición del usuario respecto al nuevo modo.
- Análisis de la demanda y movilidad a partir de la información existente y los



## Reapertura del ferrocarril del Urola

### Guipúzcoa

resultados obtenidos del trabajo de campo realizado.

- Construcción de un Modelo de Transporte como instrumento para la simulación de alternativas en la implantación de la nueva línea de ferrocarril con el programa Transcad.
- Estimación de Demanda del Tren por aplicación del Modelo de Transporte en el Escenario Base, año 2017 y proyección anual hasta el año final del periodo de estudio, año 2042.
- Por otro lado, se llevan a cabo una serie de alternativas de trazado que poseen como premisa principal la uniformidad, la funcionalidad y la competitividad frente a otros medios de transporte y que varían en función de la envergadura de las actuaciones. Otras variables importantes de las mismas son las siguientes:
- Coordinación con el museo Vasco del Ferrocarril en la estación de Azpeitia.
- Coordinación con los apartaderos y conexiones de mercancías.
- Parada en Azpeitia, Zestoa balneario,

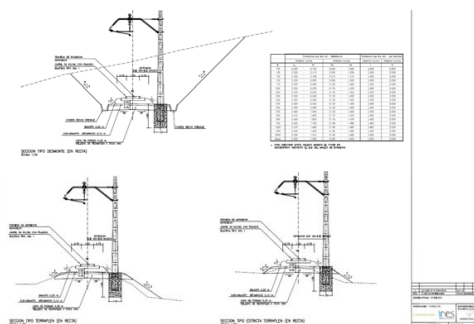
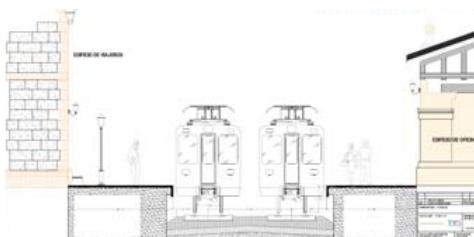
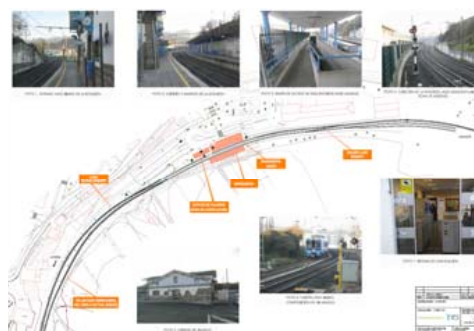
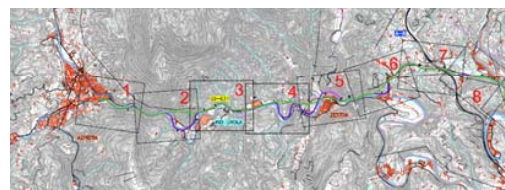
Zestoa Villa y Zumaia, esta última en la conexión con la línea Bilbao-Donostia.

- Planeamiento urbano, geotecnia, servicios afectados y medio ambiente del corredor.

#### Alternativas planteadas

De este modo, se han propuesto tres alternativas. La primera se centra en el aprovechamiento máximo de la plataforma existente y su trazado se basa en el Estudio Informativo de mercancías. En la segunda se plantean pequeñas mejoras de radio, ya que aumentos considerables implicarían grandes actuaciones. La última ya se compone de grandes variantes y actuaciones de mayor entidad. Como elementos comunes a todas ellas se pueden destacar:

- Dotación de instalaciones a las estaciones.
- Instalaciones de seguridad y comunicaciones de la línea.
- Electrificación para las composiciones de viajeros, por lo que se deberán



## Reapertura del ferrocarril del Urola

### Guipúzcoa

aumentar las secciones de los túneles existentes.

Una vez definidas las diferentes alternativas de trazado y establecidas las demandas previsibles en las paradas del recorrido, se lleva a cabo un análisis multicriterio, al que se añaden los siguientes aspectos, que se desarrollan también dentro del trabajo:

- Tiempos de recorrido de cada una de las alternativas, utilizando para las simulaciones las unidades UT200.
- Explotación de la línea conjuntamente con el tráfico de mercancías y en función de la demanda obtenida.
- Valoración económica de la implantación de las alternativas.

#### Conclusiones

El estudio realizado para comprobar el volumen de demanda de viajeros que pudiera recoger el nuevo ferrocarril del Urola arroja unos resultados que no se consideran suficientes para asegurar la viabilidad de la reapertura al tráfico de viajeros, a pesar de que las hipótesis consideradas han sido optimistas.