

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Euskal Legebiltzar Taldeak (EAJ-PNV), Ganberan indarrean dagoen Erregelamenduaren 193. eta hurrengo artikuluetan ezarritakoaren babesean, **Hegoaldeko Trenbide Saihesbideari, "Euskal Y" trenbidetik salgaiak garraiatzeari eta udal mailako neurri aringarriei buruzko Legez Besteko Proposamen hau aurkeztu du, Osoko Bilkuran eztabaidatu dadin.**

ZIOEN AZALPENA

Hegoaldeko Trenbide Saihesbidea azpiegitura berri bat da, Bilboko Portuaren eta penintsulako eta Europako trenbide-korridoreen arteko trenbide-lotura hobetzeko. Horri esker, salgaien trafikoa ibilbide espezifiko baten bidez bideratu ahal izango da, eta euren zirkulazioa pixkanaka murriztu ahal izango da Bilboko ezkeraldeko eta metropoli aldeko hiriguneak zeharkatzen dituzten aldiriko lineetan barrena.

Aldiriko hiri-korridoreetan salgaiak garraiatuz zirkulatzen duten trenak, bidaiariak garraiatzen dituzten trenak baino azelerazio-ahalmen txikiagoa dute, bai eta erregulazio-behar handiagoak, luzera handiagoak eta sartzeko baldintza zorrotzagoak ere. Aldiz, salgaien garraioa hiriguneetatik ateratzeak metropoli-sarearen ahalmen erabilgarria askatzea dakar, ustiapen-gatazkak murriztea, bidaiarientzako trenen erregulartasun potentziala hobetzea, hiri-lineen gaineko presioa murriztea eta, batez ere, herritarrenganako inpaktua minimizatzea.

Ikuspegi horretatik, Hegoaldeko Trenbide Saihesbidea onura bikoitza dakarren azpiegitura gisa azaldu behar da. Lehenik eta behin, Bilboko portuaren lehiakortasun logistikoa handituko du, tren-sarbide sendoagoa, segregatuagoa eta trafiko handiagoetarako egokiagoa ematen baitu, 740/750 m-ko trenak barne hartuz. Eta, bigarrenik, trenbide-sistema metropolitarra hobetzen du, C-1 eta C-2 lineak igarotzen diren Santurtzi, Portugalete, Sestao eta Barakaldo udalerriak zirkulazio astunetatik libre uzten dituelako eta, aldi berean, bidaiarien eskariei errazago erantzuten dielako.

Horrela, Hegoaldeko Trenbide Saihesbidea martxan jartzeak salgaien trenbideko garraioaren lehiakortasuna hobetzea dakar, eta aldiriko C-1 eta C-2 lineak zirkulazio astunetik askatzen laguntzen du, hiri-bilbeak eta bidaiarien eskariak azpiegitura gehien baldintzatzen duten tartetean.

Jarduera hau bi fasetan garatuko da. **1. fasea**, Serantesko tunela Olabeaga inguruko trenbide-sarearekin lotzen duena, eta **2. fasea**, azpiegitura Bilbo-Casetas linea konbentzionalarekin eta Euskal Y-arekin konektatzea xede duena, salgaiak garraiatzeko trenak zabalera iberikoan eta Europako zabalera estandarrean (UIC) zirkulatzeak aukera emateko.

Gaur egun, **2. fasea** administrazio-izapideen prozesuan dago, dagokion informazio-azterlanaren bidez. Azterlan horrek **bi trazadura-aukera** planteatzen ditu, biak ere 1. fasearen amaieran jatorri komunekoak eta Euskal Y-arekin lotura dutenak, UIC zabalerako trafikoetarako. Bien arteko aldea da zabalera iberikoko trafikoak Bilbo-Casetas linearekin lotzen direla: **1. alternatibak Arrigorriagako** geltokian konektatzea proposatzen du, eta **2. alternatibak**, berriz, **Ollargango** geltokian. Garraio Ministerioak egindako azterketaren arabera, aukera biak dira teknikoki bideragarriak, nahiz eta 1. alternatiba lehentasunezko aukera gisa identifikatzen duen.

2. fase honetan, saihezbidea trenbide-portuko sarbide bereizia izatetik igaroko da Bilboko hegoaldeko benetako by-passa izatera, zabalera iberikoko C-3 linea konbentzionalarekin eta UIC zabalerako Euskal y-arekin lotuta.

Hala ere, 1. Aukerak, C-3 lineak zeharkatzen dituen udalerrietan salgaien trenbide-trafikoak handitzea ekarriko luke, eta eragin negatiboa izango luke udalerririk horietan. Arrigorriagan, Ugao-Miraballesen, Arrankudiaga-Zollon, Laudion, Aiara (Luiaondo), Amurrión eta Urduñan ia hirukoiztu egiten da merkantzia-trenen igarobidea, gehienak hiri-inguruneetatik eta etxebizitza askotatik oso gertu. Esandakoaz gain, tren luzeagoak izango lirateke, ibilbidea 740 metroko trenentzat diseinatuta baitago. Honek guztiak eragina izango luke bizilagunen bizi-kalitatean.

Horregatik, ezinbestekoa da azpiegitura garatzearekin batera jarduketak egitea, herritarrengan dituen ondorioak minimizatzeko eta hiri- eta ingurumen-integrazio egokia bermatzeko.

Abiadura handiari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoan eta Nafarroako Foru Aldundian bidaiarien trafikorako soilik diseinatutako Estatuko beste linea batzuetan ez bezala, Europako zabalerako linea berriak, Euskal Y-a eta Nafarroako korridorea, trafiko mistorako eraiki dira. Horrela, trenbideak bere ahalmen guztiak baliatzen ditu gizartearen beharrei erantzuteko eta Europarekin konektatzen ditu bidaiariak zein salgaiak. Gasteiz-Bilbo-Donostia/San Sebastián-Frantziako muga arteko linea, abiadura handiko trenbide bikoitzean diseinatutako azpiegitura gisa deskribatzen du ADIF abiadura handiak, - nazioarteko 1435 mm-ko zabalerakoa eta 250 km/h-ko gehieneko abiadurarekin, "bidaiari- eta salgai-trenen zirkulazioa (trafiko mistoa) ahalbidetuko duena". Horregatik ulertzen du Europa barneko Garraio Sareko Atlantikoko korridorearen funtsezko elementua dela..

Linea bakarra da bi erabileretarako, eta errentagarritasuna ez da soilik sozioekonomikoa, baita ingurumenekoa ere. Horregatik, ezinbestekoa da trafiko mistoko Euskal Y-a ahalik eta salgaien trafiko handiena bideratzeko erabiltzea. Baina beharrezkoa da, halaber, zabalera estandar europarreko salgaien trafikoak (UIC) jarraipena izatea Europako Atlantikoko trenbide-korridorean zehar.

Iparralderantz ez ezik, Euskadiko hegoaldeko Mesetarantz ere, salgaiak garraiatzeko zabalera europarreko trenbide-azpiegitura bat jarri behar da, Europako UIC zabalera lehentasuna ematen dion TEN-Ten erregelamenduarekin bat datorrena. Hain zuzen ere, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2024ko ekainaren 13ko 2024/1679 (EB) Erregelamenduak, Europa zeharkatzen duen garraio-sarea garatzeko Europar Batasunaren orientabideei buruzkoak, 2021/1153 (EB) Erregelamendua eta 910/2010 (EB) Erregelamendua aldatzen dituenak eta 1315/2013 (EB) Erregelamendua indargabetzen duenak, 17. artikuluan adierazten du trenbiderako Europako bide nominalaren zabalera UIC estandarra dela, eta ezartzen du estatu kideek zainduko dutela European zeharreko garraio-sareko trenbide-linea berri oro Europako bide nominal estandarraren zabaleraekin eraikitzen dela. Gainera, aurreikusten du TEN-T sareko linea bat modernizatzen denean trazaduran edo funtzionaltasunean funtsezko aldaketak eginez, Europako zabalera estandarrera migratzeko aukera aztertzea, estatu kideei migrazio-planak egiteko eskatuz, bereziki beharrezkoa denean garraio-korridore europarren jarraitutasuna, elkarreragingarritasuna eta efizientzia bermatzeko.

Hori guztia aintzat harturik, Atlantikoko trenbide-korridoreak Euskadi hegoalderantz jarraitu behar du, salgaientzako zabalera europarrean, eta, hori gauzatzeko, ondorengo aukera hauek planteatzen dira:

- Jundizko linea konbentzionaletan hirugarren hari bat ezartzea Meseta-Miranda-Burgos-Madril alderantz, UIC estandarraren zabalera europarrekin.
- Jundizen ohiko linea berberetan, Meseta-Miranda-Burgos-Madril aldera, zabalera iberikoko egungo bideetako bat UIC zabalera europarrera bihurtzea, irtenbide alternatibo edo aurrekoaren osagarri gisa.
- Ardatz-aldaketa automatikoko salgai-bagoiak erabiltzea, ADIFek garatuta, zabalera desberdinetako sareen artean salgai-trenak iragazkorak izan daitezen.

Baina Euskal Y-aren hegoaldeko sarea salgaiak garraiatzeko UIC zabalera ere izateko jarduketak guztiak egiten diren bitartean, ekintza azkarrak eta oso zuzenak jarri behar dira abian, merkantzia-tren gehiago eta luzeagoak igaroko diren udalerrietako (batez ere C3koak) bizilagunei garraio horren ondorio negatiboak arintzeko.

Horregatik guztiatik, **Diputatuen Kongresuak honako hauek eskatzen dizkio Gobernuari:**

1. Behar besteko jarduketak bultzatzea Korridore Atlantikoak UIC zabaleraekin jarrai dezan bermatzeko, Euskal Y trenbidetik eta Mesetarako bidean salgaiak

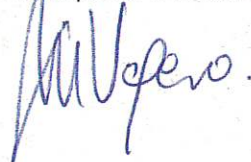
garraiatzeko soluzio tekniko egokienak erabiliz eta TEN-T European barnako garraio-sareari buruzko araudia betez.

2. Lehenetasuna ematea Euskal Y trenbidea trafiko-azpiegitura misto gisa erabiltzeari, salgaien trenbideko trafikoaren ahalik eta bolumen handiena bideratzeko, hiriko trenbide-korridoreetako zirkulazioa murriztuz eta udalerriei ahalik eta eragin txikiena eraginez.
3. ADIFekin elkarlanean eta autonomia-erkidegoetako administrazioekin eta eragindako udalekin lankidetzan, trenbideak arintzeko eta integratzeko neurrien plan bat egitea. Plan horretan, zarataren eta bibrazioen aurkako babes-jarduketak, hiri-iragazkortasuna hobetzea eta salgaien trenbide-trafikoaren hazkundearen eragina murrizteko beharrezkoak diren gainerako jarduketak jasoko dira.
4. Koordinazio-mahai tekniko bat eratzea inplikaturako administrazioekin, jarduketa horien jarraipena egiteko, eta adostutako neurriak gauzatzeko, finantzatzeko eta ebaluatzeko egutegi bat izatea.
5. Trenbidea ustiatzeko behar diren neurriak hartzea, bateragarri egiteko salgaien garraioaren gehikuntza eta bidaiarien tren-zerbitzuaren kalitatea, eta herritarrenganako eraginak murriztea, batez ere gaueko zirkulazioei, zaratari eta bibrazioei dagokienez.

2026ko uztailak, 23a

Bozeramailea

Maribel Yaquero Montero



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en los arts. 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **Proposición no de Ley sobre la Variante sur Ferroviaria, mercancías por la Y vasca y medidas mitigadoras a nivel municipal, para su debate en el Pleno.**

Exposición de motivos

La Variante Sur Ferroviaria es una nueva infraestructura destinada a mejorar la conexión ferroviaria del Puerto de Bilbao con los corredores ferroviarios de la Península y de Europa, permitiendo canalizar el tráfico de mercancías por un itinerario específico y reduciendo progresivamente su circulación por las líneas de cercanías que atraviesan los núcleos urbanos de la margen izquierda y del entorno metropolitano de Bilbao.

Los trenes de mercancías que circulan por corredores urbanos de Cercanías, frente a los trenes de viajeros, tienen menor capacidad de aceleración, mayores necesidades de regulación, longitudes superiores y condicionantes de inserción más estrictos. En cambio, retirar mercancías de los entornos urbanos supone liberar capacidad útil de la malla metropolitana, reducir conflictos de explotación, mejorar la regularidad potencial de trenes para viajeros, reducir la presión sobre las líneas urbanas, y, sobre todo, minimizar el impacto sobre la ciudadanía.

Desde esta perspectiva, la variante sur ferroviaria, debe explicarse como una infraestructura de doble beneficio. En primer lugar, incrementa la competitividad logística del puerto de Bilbao al dotarlo de un acceso ferroviario, más robusto, segregado y apto para tráficos de mayor longitud, incluidos trenes de 740/750 m. Y, en segundo lugar, mejora el sistema ferroviario metropolitano, porque libera de circulaciones pesadas los municipios de Santurtzi, Portugalete, Sestao y Barakaldo por los que discurren las líneas C-1 y C-2 y a su vez favorece la demanda de viajeros y viajeras.

Así, la puesta en servicio de la Variante Sur Ferroviaria supone una mejora de la competitividad del transporte ferroviario de mercancías y contribuye a liberar de circulaciones pesadas las líneas C-1 y C-2 de cercanías en los tramos donde la infraestructura está más condicionada por la trama urbana y por la demanda de viajeros.

La actuación se desarrolla en dos fases. La **Fase 1** que conecta el túnel de Serantes con la red ferroviaria en el entorno de Olabeaga y la **Fase 2** que tiene por objeto prolongar la infraestructura hasta conectar tanto con la línea convencional Bilbao–Casetas como con la “Y Vasca”, posibilitando así la circulación de trenes de mercancías en ancho ibérico y en ancho estándar europeo (UIC).

En la actualidad, la **Fase 2** se encuentra en fase de tramitación administrativa mediante el correspondiente Estudio Informativo. Dicho estudio analiza **dos alternativas de trazado**, ambas con un origen común al final de la Fase 1 y conexión con la Y vasca para los tráficos en ancho UIC. La diferencia entre ambas radica en la conexión de los tráficos en ancho ibérico con la línea Bilbao–Casetas: la **Alternativa 1** conecta en la estación de **Arrigorriaga**, mientras que la **Alternativa 2** lo hace en la estación de **Ollargan**. El análisis realizado por el Ministerio de Transportes considera técnicamente viables ambas opciones, si bien identifica la Alternativa 1 como la opción preferente.

En esta Fase 2, la Variante pasa de ser sólo un acceso ferroportuario segregado a constituir un verdadero by-pass sur de Bilbao, conectando tanto con la línea convencional C-3 en ancho ibérico como con la Y vasca en ancho UIC.

Sin embargo, la alternativa 1 implicaría un incremento del tráfico ferroviario de mercancías en los municipios atravesados por la línea C-3 y afectaría negativamente a estos. Los municipios de Arrigorriaga, Ugao-Miraballes, Arrankudiaga-Zollo, Laudio, Aiara (Luiaondo), Amurrio y Orduña verían casi triplicar el paso de trenes de mercancías en su gran mayoría por los entornos urbanos y muy de cerca de numerosas viviendas. Además, serían trenes más largos, debido a que la línea se diseña para trenes de 740 metros. Todo ello afectaría a la calidad de vida de los vecinos y vecinas.

Es por ello que resulta imprescindible que el desarrollo de la infraestructura vaya acompañado de actuaciones dirigidas a minimizar sus efectos sobre la población y a garantizar una adecuada integración urbana y ambiental.

En cuanto a la alta velocidad, a diferencia de otras líneas del Estado diseñadas únicamente para tráfico de viajeros, tanto en la Comunidad Autónoma Vasca como en la Foral de Navarra, las nuevas líneas de ancho europeo, la Y vasca como el Corredor Navarro, se construyen para tráfico mixto. Así, el ferrocarril aprovecha todas sus potencialidades para responder a las necesidades de la sociedad y conecta con Europa tanto a viajeros como mercancías. Adif alta velocidad describe la línea Vitoria/Gasteiz-Bilbao-Donostia/San Sebastián-frontera francesa como una infraestructura diseñada en doble vía de alta velocidad, ancho internacional de 1435 mm y con una velocidad máxima de 250km/h que “permitirá la circulación de trenes de viajeros y mercancías (tráfico mixto)”. Por esta razón la sitúa como un eslabón crítico del Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte.

Se trata de una única línea para los dos usos, cuya rentabilidad no es solo socioeconómica, sino también medioambiental. Por ello, se hace imprescindible utilizar la Y vasca, de tráfico mixto, para encaminar por ella el mayor tráfico posible de mercancías. Pero también es necesario que el tráfico de mercancías en ancho estándar europeo (UIC) tenga continuidad a lo largo del corredor ferroviario Atlántico europeo.

No sólo hacia el norte, sino también desde el sur de Euskadi hacia la meseta debe dotarse de una infraestructura ferroviaria de ancho europeo para mercancías, encajando perfectamente con el reglamento de los TEN-T que prioriza el ancho UIC europeo. En concreto, el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión Europea para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, por el que se modifican el reglamento (UE) 2021/1153 y el reglamento (UE) 910/2010 y se deroga el reglamento (UE) 1315/2013, indica en su artículo 17 que el ancho de vía nominal europeo para el ferrocarril es el UIC estándar, y establece que los estados miembros velarán porque toda nueva línea ferroviaria de la red transeuropea de transporte se construya con el ancho de vía nominal estándar europeo. Además, prevé que cuando se modernice una línea existente de la red TEN-T incluyendo modificaciones sustanciales del trazado o de funcionalidad, se estudie la posibilidad de migrar al ancho estándar europeo instando a los estados miembros a elaborar planes de migración especialmente cuando ello sea necesario para garantizar la continuidad, interoperabilidad y eficiencia de los corredores europeos de transporte.

Por todo lo anterior, debe establecerse la continuidad del corredor ferroviario Atlántico hacia el sur de Euskadi en ancho europeo para mercancías, y para materializarlo se dan las siguientes opciones:

- Implantación de un tercer hilo en las líneas convencionales de Jundiz hacia la meseta-Miranda-Burgos-Madrid con ancho europeo UIC estándar.
- En las mismas líneas convencionales de Jundiz hacia la meseta-Miranda-Burgos-Madrid, conversión de una de las vías actuales de ancho ibérico a ancho europeo UIC como solución alternativa y o complementaria a la anterior.
- Utilización de vagones de mercancías de cambio automático de ejes desarrollado por Adif que permita la permeabilidad de trenes de mercancías entre las redes de distintos anchos.

Pero, mientras se llevan a cabo todas las acciones para que la red al sur de la Y vasca también sea de ancho UIC para mercancías, se deben poner en marcha acciones rápidas y muy directas que permitan mitigar los efectos negativos para las vecinas y vecinos de

los municipios, fundamentalmente de la C3, que van a sufrir el paso de más trenes de mercancías y más largos.

Por todo ello El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Impulsar las actuaciones necesarias para garantizar la continuidad del Corredor Atlántico en ancho UIC para el transporte de mercancías entre la Y vasca y la Meseta, mediante las soluciones técnicas que resulten más adecuadas y de conformidad con la normativa europea sobre la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).
2. Priorizar la utilización de la Y vasca, como infraestructura de tráfico mixto, para canalizar el mayor volumen posible de tráfico ferroviario de mercancías, reduciendo la circulación por los corredores ferroviarios urbanos y minimizando las afecciones a los municipios.
3. Elaborar, en colaboración con ADIF, las administraciones autonómicas y los ayuntamientos afectados, un plan de medidas de mitigación e integración ferroviaria que contemple actuaciones de protección frente al ruido y las vibraciones, mejora de la permeabilidad urbana y demás actuaciones necesarias para reducir el impacto del incremento del tráfico ferroviario de mercancías.
4. Constituir una mesa técnica de coordinación con las administraciones implicadas para el seguimiento de estas actuaciones, con un calendario de ejecución, financiación y evaluación de las medidas acordadas.
5. Adoptar las medidas de explotación ferroviaria necesarias para compatibilizar el incremento del transporte de mercancías con la calidad del servicio ferroviario de viajeros y la reducción de las afecciones a la población, especialmente en relación con las circulaciones nocturnas, el ruido y las vibraciones.

23 de julio de 2026

La portavoz

Maribel Vaquero Montero

