



***DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS***

***“Plan Estratégico
Bizkaibus”***

Resumen operativo

Bilbao, 23 de noviembre de 2001

SUMARIO

	<i><u>Pág.</u></i>
1 . RAZONES QUE JUSTIFICAN EL PLAN ESTRATÉGICO	3
2 . CRITERIOS SEGUIDOS EN LA REALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE BIZKAIBUS	5
2 . 1 . Sistema Tarifario.....	9
2 . 2 . Complementariedad con otros modos de Transporte Público.....	10
2 . 3 . Bizkaibus en todos los municipios de Bizkaia	10
2 . 4 . Adecuación de la oferta a la demanda	10
2 . 5 . Transporte a la demanda.....	11
2 . 6 . Tipo de autobuses	11
2 . 7 . Transporte nocturno	12
2 . 8 . Entrada de Euskotren en Bizkaibus	12
3 . PROPUESTAS DE ACTUACIÓN SOBRE LA RED DE BIZKAIBUS	13
3 . 1 . Transporte a la demanda.....	17
4 . REPERCUSIONES PARA LAS EMPRESAS.	17
5 . EVOLUCIÓN DE LA COBERTURA POBLACIONAL DE BIZKAIBUS AL HORIZONTE 2002	29

1. RAZONES QUE JUSTIFICAN EL PLAN ESTRATEGICO

1. RAZONES QUE JUSTIFICAN EL PLAN ESTRATEGICO

La implantación de la línea 2 del Metro, obliga a replantearse el rol ejercido por Bizkaibus, en las zonas de incidencia de este nuevo modo de transporte.

La línea 2 del Metro irrumpe sobre las líneas de la Margen Izquierda, Alto Nervion y Encartaciones lo que representa el 58% del mercado actual de Bizkaibus.

La actual oferta de *transporte público* a la *Margen Izquierda* en hora punta asciende a **22.254** plazas cubriendo satisfactoriamente las necesidades de la demanda.

La incorporación del Metro supondrá un incremento de 17000 plazas adicionales a las ya existentes, lo que generará un *excedente importante de oferta* y a su vez un *importante trasvase de viajeros de Bizkaibus al Metro*, en la primera fase el **33%**. Esto lógicamente ocasionará un importante aumento del *déficit de explotación* que en el caso de no actuar sobre la red de Bizkaibus supondrá al final de la implantación del Metro, *un incremento de 2,5 veces el déficit actual* sobre pesetas del año 2000.

Las prognosis efectuadas sobre el *incremento de la movilidad en transporte público* suponen un *aumento* de un **9%** *el escenario 2005*. Este incremento de la movilidad en ningún caso neutralizará el incremento de oferta producido por la incorporación de las 17000 plazas en hora punta..

Este estado de cosas obliga a actuar sobre la red de Bizkaibus proponiendo una serie de medidas a adoptar en base a los criterios que se describen a continuación.

***2. CRITERIOS SEGUIDOS EN LA REALIZACIÓN DEL PLAN
ESTRATÉGICO DE BIZKAIBUS***

2. CRITERIOS SEGUIDOS EN LA REALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE BIZKAIBUS

Los criterios seguidos en la realización de este Plan han sido los siguientes:

- ✿ *La oferta de servicio distribuida de forma equitativa entre el conjunto de residentes en el Territorio y que alcance a la totalidad de los mismos.*
- ✿ *Oferta eficiente y eficaz en el sentido de dotar a sus usuarios de un grado de movilidad aceptable en comparación con el vehículo particular.*
- ✿ *Servicio integrado en la red de transporte público. Complementario a otros modos de transporte público, no en competencia con los mismos.*

El análisis y diagnóstico de las actuales líneas de la red de Bizkaibus ha sido el punto de partida del plan estratégico, proporcionando un conocimiento exhaustivo del conjunto de las líneas y teniendo como objetivo prioritario analizar el nivel de adecuación de la oferta a la demanda. Entre otros algunos aspectos analizados han sido los siguientes: déficits de servicio (zonas no suficientemente cubiertas), adecuación de la asignación de recursos a las diferentes líneas, duplicidad de líneas, calidad del servicio y grado de satisfacción de los usuarios.

Este análisis ha proporcionado un conocimiento exhaustivo de la actual red de Bizkaibus, siendo fundamental de cara al planteamiento de propuestas de actuación en función de los escenarios surgidos tras la implantación de los nuevos medios de transporte previstos.

Los profundos cambios a los que se van a ver sometidas las infraestructuras de transporte público en Bizkaia van a generar una serie de transformaciones en los hábitos y conductas de movilidad de los ciudadanos, que lógicamente repercutirán, no sólo en el transporte público, sino también en

el privado y a los cuales ha de adaptarse el Bizkaibus de cara a mantener los criterios de integración del sistema de transporte público de Bizkaia.

A la vista de esta situación ha sido necesario determinar los diferentes escenarios que vayan surgiendo paulatinamente con el devenir de los acontecimientos previstos, describiendo la situación generada en cada uno de los mismos.

Ello ha implicado analizar para cada escenario, los siguientes aspectos:

- ✿ *Detección y análisis pormenorizado de cada una de las líneas afectadas así como de las repercusiones que sobre las mismas se vayan a producir. Este ha sido un análisis de carácter cuantitativo expresado en términos de pérdida de viajeros por línea, rentabilidad, exceso de oferta (población sobre-atendida, etc.)*
- ✿ *Adecuación de la oferta a la demanda en cuanto a medios empleados para la prestación del servicio*
- ✿ *Repercusiones para el operador (rentabilidad, recursos, personal, etc.)*

Como consecuencia de este análisis se han planteado una serie de propuestas de cara a adaptar el Bizkaibus a cada uno de los nuevos escenarios surgidos.

Dichas propuestas se han traducido en una serie de acciones concretas a implementar en cada una de las líneas afectadas (reducción de medios, modificaciones de trazado y frecuencia, desaparición/traslado de la línea a zonas no o deficientemente cubiertas, etc.) teniendo en cuenta no solo las repercusiones de las mismas para el operador (personal, medios afectados, rentabilidad, etc.) sino también las consecuencias de carácter social y económico que ellas conllevan.

Las propuestas de reordenamiento del Servicio Bizkaibus planteadas son fruto de los criterios descritos anteriormente.

Sin embargo, la configuración actual del sistema de transportes de Bizkaia ha tenido una influencia decisiva en las propuestas realizadas. A modo de ejemplo, la existencia del actual sistema tarifario, con evidentes déficits desde el punto de vista de coordinación y convergencia tarifaria ha condicionado la realización del Plan Estratégico: una despenalización de los transbordos, la existencia de un bono mensual, la convergencia tarifaria y cualquier otra medida tendente a la coordinación de los diferentes modos de transporte, significarían otras propuestas de reordenamiento diferentes a las presentadas en este documento.

Esto implica, a futuro, la necesidad de revisar dichas propuestas si alguna de las condiciones existentes en el momento de la redacción de este Plan Estratégico sufre una alteración.

Bajo este punto de vista, el análisis realizado ha sugerido una serie de conclusiones sobre el marco actual del Servicio Bizkaibus, que a continuación se detallan:

2.1. SISTEMA TARIFARIO.

Una de las principales carencias del transporte público en Bizkaia es el de la falta de coordinación tarifaria

Durante el pasado año 2000 se produjeron dos hechos significativos en el ámbito de la coordinación tarifaria, por una parte la entrada en vigor de un nuevo sistema tarifario del Bizkaibus de acuerdo a la zonificación aprobada por el Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB), y por otra parte la puesta en marcha del creditrans como título único de transporte. De todas formas, estas medidas no suponen sino un primer paso para la consecución en el futuro de una convergencia tarifaria entre todos los operadores de transporte público en Bizkaia.

Si bien la puesta en marcha del creditrans despenaliza los transbordos, hay que señalar que el actual sistema tarifario no beneficia los transbordos, hecho que se acentúa más si se tiene en cuenta que parte de la red ferroviaria (Euskotren, Renfe, Feve) no admite el creditrans.

Así pues, tanto una zonificación como coordinación tarifaria común son necesarias para una propuesta coherente de coordinación entre los diferentes modos de transporte.

2.2. COMPLEMENTARIEDAD CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO:

Dada las características actuales de la red ferroviaria (frecuencias, tiempos de viaje, etc.), este criterio solo ha podido aplicarse en el caso del Metro por la existencia del billete único, Creditrans que facilita esta complementariedad, además de despenalizar en cierta medida los viajes combinados con la reducción del 20% en el precio total. Aún así consideramos que se debe seguir profundizando en este aspecto, adaptando la red de Bizkaibus en función de la implantación de nuevas estructuras ferroviarias o mejoramiento de las actuales.

2.3. BIZKAIBUS EN TODOS LOS MUNICIPIOS DE BIZKAIA:

Con la realización de este Plan, la incorporación de Euskotren a Bizkaibus y el plan de implantación del transporte a la demanda, Bizkaibus cubriría las necesidades de transporte público de todo el Territorio.

2.4. ADECUACIÓN DE LA OFERTA A LA DEMANDA:

Actualmente no hay una adecuación entre la oferta y la demanda de servicio en hora punta y valle, siendo necesaria la utilización de refuerzos, si bien esta solución esta condicionada por la reducida flexibilidad de la política de contratación imperante en las empresas operadoras.

Sería necesario revisar los modelos de relación laboral, de modo que los recursos actuales se adecuen a la demanda existente diferenciando entre hora punta y valle, ya que las soluciones propuestas por las empresas para paliar los problemas en hora punta, suponen un derroche de recursos en hora valle y está en contradicción con la necesaria adecuación de la oferta a la demanda.

Por otra parte, no se observa una disminución significativa de la oferta de servicio entre días laborables, sábados y festivos, así como en las diferentes franjas horarias del día pero sí de demanda. Sería necesario efectuar la consiguiente adecuación.

2.5. TRANSPORTE A LA DEMANDA

Es un tipo de transporte nuevo dentro de Bizkaibus susceptible de implantarse en zonas de población escasa y dispersa como forma de conectar a la misma a la red de transporte público, ya que un servicio regular no se adapta a sus necesidades.

2.6. TIPO DE AUTOBUSES:

En algunos casos la necesidad de reforzar determinadas líneas es debida al tipo de autobús utilizado, ya que no cuenta con el número de plazas necesarias para cubrir las puntas de demanda.

Junto a esto se hace necesaria la adecuación del tipo de autobús a las características de los tráficos que realiza cada línea.

Actualmente se utilizan autobuses inapropiados para mover tráficos entre zonas urbanas próximas, lo que a su vez dificulta la complementariedad de las diferentes líneas que pasan por determinados núcleos urbanos.

2.7. TRANSPORTE NOCTURNO:

Este es un tipo de transporte, que por sus características no se adecua al transporte regular requiriendo un tratamiento específico.

Este tipo de transporte, consideramos, que no es objeto de este Plan, de hecho actualmente se está cubriendo esta demanda en las fiestas de los municipios de mayor relevancia que es donde en principio está justificado.

2.8. ENTRADA DE EUSKOTREN EN BIZKAIBUS:

La entrada de este operador en Bizkaibus, hace necesaria la realización de un plan para la integración de sus líneas en la red de Bizkaibus.

3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN SOBRE LA RED DE BIZKAIBUS

3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN SOBRE LA RED DE BIZKAIBUS

Las propuestas de actuación planteadas sobre la red de Bizkaibus en lo que se refiere a la supresión o modificación de líneas (recorrido o frecuencia) son las siguientes:

Líneas que se suprimen:

A2165 Lanzadera LEIOA – U.P.V.

A3128 Santa Teresa – Cruces

A3138 Bilbao – Barakaldo (Por Gran Vía)

A3153 Bilbao – Barakaldo (Por autopista)

A3246 Bilbao – Astrabudua - Cruces

A3248 Astrabudua – Erandio Goikoa/La Campa – Sondika

A3323 Las Carreras – Santurtzi

A3520 Mungia – Bakio

A3524 Bermeo - Bakio

Líneas que se modifican:

A2163 Erandio – U.P.V.

A2322 Arenal – Erandio – U.P.V.

A3136 Barakaldo – Cruces – Bilbao

A3141 Barakaldo – Funicular de Trapagaran

A3144 Bilbao – Cruces – Barakaldo

A2312 Zabalburu – U.P.V.

A3223 Bilbao – Larrabetzu

A3321 Portugalete – Playa La Arena – Muskiz

A3334 Santurtzi – Balmaseda

A3342 Bilbao – Sodupe – Artziniega

A3343 Bilbao – Sodupe – Gordexola

A3345 Bilbao – Castro Urdiales (Por N-634)

A3511 Bilbao – Galdakao – Larrabetzu

A3516 Bilbao – Mungia (Por autopista)

A3517 Bilbao – Derio - Mungia

A3518 Bilbao – Derio – Mungia – Bakio

A3613 Bilbao – Ugao Miraballes

[A3622](#) Bilbao – Basauri – Artunduaga – San Miguel

[A3631](#) Bilbao – Galdakao (Por Begoña)

[A3641](#) Arrigorriaga – Hospital de Galdakao

[A3911](#) Durango – Lemoa – Hospital de Galdakao – Bilbao

[A3912](#) Ermua – Durango – Erletxes – Hospital de Galdakao – Bilbao

[A3919](#) Orozko – Hospital de Galdakao

[A3920](#) Orduña – Hospital de Galdakao

[A3921](#) Zaratamo – Bilbao

Líneas que se crean:

[A2610](#) Galdakao –Etxebarri - U.P.V.

[A2611](#) Arrigorriaga –Basauri - U.P.V.

[A2612](#) Basauri - U.P.V.

[A3525](#) Gernika – Amorebieta -U.P.V.

[A3924](#) Ermua – Durango – U.P.V.

[A3526](#) Gernika – Busturialde

[A3224](#) Bilbao – Derio –Parque Tecnológico

[A3247](#) Bilbao – Aeropuerto

[A3925](#) Ubide –Otxandio –Lemoa -Bilbao

3.1. TRANSPORTE A LA DEMANDA:

Inicialmente se plantea la implantación de este transporte para dar servicio a los siguientes municipios:

- ✿ Amoroto
- ✿ Mendexa
- ✿ La zona de Carranza
- ✿ Garay

4. REPERCUSIONES PARA LAS EMPRESAS

4. REPERCUSIONES PARA LAS EMPRESAS

Las repercusiones de la implantación de este Plan para el conjunto de la red de Bizkaibus y para cada una de las empresas operadoras en cuanto a Km, número de vehículos y horas de servicio son las siguientes: