

## OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

### 2001

*RESOLUCIÓN de 11 de abril de 2022, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública el «Estudio Informativo de la Línea 4 y Zona Sur del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao».*

La actual concepción de la nueva Línea 4 plantea una línea de Metro que de servicio no solo a los Barrios de Rekalde e Irala, sino también a otros barrios al Sur de Bilbao con carencias importantes en su conexión con la red ferroviaria de cercanías existente en el entorno de Bilbao. Los estudios desarrollados establecen como solución óptima la simbiosis entre la nueva Línea 4 y el actual trazado ferroviario en ancho métrico (ADIF RAM) utilizado por las líneas de FEVE en su aproximación al centro de Bilbao.

Para ello, se crearía un nuevo trazado, alternativo al actual de ADIF RAM entre las estaciones de Basurto y Abando, que permita dar servicio a los Barrios de Rekalde e Irala. El Estudio Informativo se limita al tramo de nueva infraestructura necesario para la implantación de la nueva Línea 4 en el ámbito de los Barrios de Rekalde e Irala y tiene por objeto la definición de las obras necesarias para la implantación de la línea en este ámbito; así como sus afecciones y valoración económica, necesarias para la construcción y puesta en servicio de la nueva Línea 4 de Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

Se trata de una infraestructura íntegramente soterrada y excavada en túnel en mina, con una longitud total de 2.330 metros de túnel en vía doble y dos estaciones intermedias en los Barrios de Rekalde e Irala.

En junio de 2019 ETS adjudica a la UTE Fulcrum-CAF&TE la redacción del «Estudio Informativo de la Línea 4 y zona sur del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao», que incluye entre los trabajos a realizar la redacción de un Estudio de Alternativas y un posterior Estudio Informativo.

El contrato para la redacción del «Estudio Informativo de la Línea 4 y zona sur del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao» aborda el estudio de las distintas posibilidades para la implantación de la LÍNEA 4 de Metro Bilbao como infraestructura que permita extender el transporte público ferroviario a la Zona Sur Metropolitana de Bilbao.

El objeto es analizar y determinar el sistema de transporte público más adecuado y mejor integrado para conectar la zona sur de Bilbao con el conjunto de infraestructura de transporte existente en el entorno de la villa y con el resto del territorio.

La solución deseada debería incidir especialmente en la mejora del transporte público de los barrios de Rekalde e Irala y, en general, de los situados en la zona sur que no se encuentren servidos de forma adecuada, conectando con las infraestructuras y modos de transporte público de gran capacidad que articulan la movilidad.

El trabajo desarrollado en el marco del contrato de redacción del Estudio Informativo incluyó una primera fase de Estudio de Alternativas, que recopilaba los distintos modos de transporte y alternativas de trazado viables para cumplir con los objetivos marcados y analizaba las opciones que cada una podría aportar a la movilidad de la zona sur. Dentro de esta fase se llevó a cabo

un proceso de participación ciudadana que permitiese incorporar al estudio las necesidades de la ciudadanía en lo que a la nueva línea se refiere.

El trabajo realizado concluyó con la elección de una alternativa tipo Metro, que sirve de base para el desarrollo del presente Estudio Informativo y que propone una línea que daría servicio a los Barrios de Rekalde e Irala apoyándose en el actual trazado de la Línea de ADIF-RAM Balmaseda-Bilbao, con final en la futura Estación Intermodal de Abando.

El objeto del Estudio Informativo se reduce al tramo de nueva infraestructura necesario para materializar la solución elegida, una variante al actual trazado de ADIF en vía métrica entre las estaciones de Basurto y Abando que permitiría implantar una línea de Metro que dé servicio a los barrios de Rekalde e Irala, integrándoles en la red ferroviaria de cercanías existentes en la Comarca del Gran Bilbao.

Se trata de una infraestructura íntegramente soterrada y excavada en túnel en mina, con una longitud total de 2.330 metros de túnel en vía doble y dos estaciones intermedias en los Barrios de Rekalde e Irala.

Se inicia en las inmediaciones de Abando, donde conectaría con el trazado de ADIF RAM en el túnel previo al corredor ferroviario de Abando y finaliza en la zona de falso túnel de ADIF RAM en Elejabarri. El tramo de nueva infraestructura objeto del presente Estudio Informativo discurriría entre estos puntos en túnel excavado en mina recorriendo los barrios de Abando, Irala, Rekalde y Elejabarri, siempre a considerable profundidad bajo la superficie edificada.

El túnel sortea las múltiples infraestructuras descritas en el apartado de condicionantes, cruzando sobre o bajo las mismas, siendo la distancia entre galerías en esos cruces superior a un diámetro, excepto en el caso de las líneas de ADIF ancho convencional, bajo las que cruza con escasa tapada. Este cruce se considera viable disponiendo secciones reforzadas y tratamientos especiales. Cabe la posibilidad, además, de que la ejecución del túnel pueda ejecutarse cuando los túneles de ADIF ancho convencional estén fuera de servicio coincidiendo con la entrada en servicio de la VSF y las obras de acceso del TAV a Abando.

La estación de Irala se emplaza soterrada a considerable profundidad bajo el barrio de Irala, siendo la diferencia de cotas con el terreno sobre el eje de la misma de entre 35 y 25 metros. Los cañones de acceso resultan por ello de considerable longitud.

La caverna de Irala tiene un total cuatro accesos desde el exterior, dos cañones, una batería de ascensores y un ascensor para PMR. Los usuarios acceden a la estación, procedentes de la superficie, por los accesos que comunican la calle con el vestíbulo, desde la Plaza Eskurtze y la calle Juan de Garay, desde el ascensor de la Avda. Kirikiño y la batería de ascensores de la Avenida Bergara.

La estación de Rekalde se proyecta soterrada en las inmediaciones de la Plaza Rekalde, cruzando diagonalmente bajo la Calle Gordoniz. Cuenta con dos cañones de entrada, cuyos accesos en superficie distan entre sí 260 metros y una caverna de 108 metros de longitud entre testeros.

La caverna de estación está bastante profunda respecto a la superficie, al igual que ocurría con la caverna de Irala, motivado por la presencia en el Barrio de Rekalde de una zona en el entorno de la Calle Gordoniz en el que el espesor de suelos es considerable. El resultado es más de 30 metros de diferencia de cota entre los vestíbulos de la estación y la superficie, salvados mediante cañones de acceso de considerable longitud que discurren, en los tramos más cercanos a superficie, bajo espacios de uso público no edificados.

La Estación cuenta con dos cañones de acceso, desde la Plaza Rekalde y la Calle Gordoniz y un ascensor para usuarios de movilidad reducida en la Plaza Rekalde.

La excavación del nuevo trazado se plantea desde dos rampas de ataque distintas, una desde el Parque Eskurtze, que entronca con el túnel de línea entre las estaciones de Rekalde e Irala y otra desde la Calle Masustegi frente a la Plaza Basurtugorta, que entronca con el túnel de línea en el tramo final del mismo. Estas galerías se convertirían, finalizadas las obras, en instalaciones de emergencia para la nueva línea, compartiendo los usos de salida de emergencia y ventilación de emergencia del túnel de línea.

Las obras en superficie se reducirán a los accesos a dichas rampas y la posterior conversión de las mismas en salida/ventilación de emergencia, los accesos peatonales a las estaciones de Rekalde e Irala, las ventilaciones de emergencia y evacuación bajo andén de dichas estaciones y un poco de bombeo.

Se ha determinado un plazo de ejecución de las obras de cuarenta (40) meses.

El presupuesto base de licitación, IVA incluido, resulta de ciento cuarenta y seis millones cuatrocientos sesenta y ocho mil novecientos cuarenta y tres euros con trece céntimos (146.468.943,13). El presupuesto de la obra completa, para conocimiento de la Administración, IVA incluido, asciende a la cantidad de ciento treinta y seis millones novecientos ochenta y cuatro mil seiscientos setenta y un euros con treinta y tres céntimos (136.984.671,33).

De acuerdo al artículo 10.2 del Reglamento del Sector Ferroviario, el Estudio Informativo está correctamente redactado y cumple todos los requisitos y prescripciones legales y reglamentarias para permitir practicar la información pública correspondiente, antes de su aprobación definitiva.

Este órgano es competente para la redacción y aprobación de los estudios y/o proyectos de la red de ferrocarril según lo dispuesto en el artículo 16.2.b) del Decreto 11/2021, de 29 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco.

El artículo 10.5 del Reglamento del Sector Ferroviario establece que, previamente a su aprobación definitiva, el Estudio Informativo deberá quedar sometido a información pública durante un periodo de treinta días hábiles al objeto de que puedan formularse alegaciones sobre la concepción global de su trazado, en la medida en que afecte al interés general.

Vistas las disposiciones citadas, y demás concordantes y de general aplicación,

#### RESUELVO:

Someter al trámite de información pública el «Estudio Informativo de la Línea 4 y Zona Sur del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao», al objeto de que, durante el plazo de treinta días hábiles contados a partir del día siguiente al de la última publicación de la presente Resolución, puedan formularse cuantas alegaciones se estimen oportunas por corporaciones, asociaciones y particulares, en relación con su contenido, con las circunstancias que justifican la declaración de interés general y la concepción global del trazado.

Durante el referido plazo, el Estudio Informativo estará a disposición del público, para su examen, en la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes (calle Donostia-San Sebastián, 1 - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), en el Ayuntamiento de Bilbao y en la página web de internet [www.euskadi.eus](http://www.euskadi.eus) en el apartado de Información Pública de Proyectos de Infraestructura del apartado de Transportes

miércoles 11 de mayo de 2022

del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes: <https://www.euskadi.eus/metro-bilbao-linea-4/web01-a2garrai/es/>

En Vitoria-Gasteiz, a 11 de abril de 2022.

La Directora de Infraestructuras del Transporte,  
MARÍA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL.