

## OTRAS DISPOSICIONES

### DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### 5019

*RESOLUCIÓN de 9 de octubre de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba definitivamente el «Estudio Informativo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao» y su Estudio de Impacto Ambiental.*

Con fecha 22 de febrero de 2005, el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco aprobó definitivamente la Modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria del País Vasco, relativa a la ordenación ferroviaria en el área del Bilbao Metropolitano.

Esta modificación recogía entre otras actuaciones la realización de un ramal del metro que diera servicio al casco urbano de Galdakao pasando por el pequeño núcleo de Aperribai.

Con fecha 11 de diciembre de 2007, el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco convocó Licitación Pública para la contratación de la «Asistencia Técnica para la Redacción del Estudio Informativo del acceso a Galdakao del FMB».

El ramal de Galdakao contemplado en el alcance del estudio informativo citado, se basaba en el estudio de la red ferroviaria en el Bilbao Metropolitano realizado en el año 2002. Conforme a estos estudios habían sido redactados los pliegos que regían la Asistencia Técnica para la redacción del Estudio informativo. No obstante, durante el largo proceso de licitación y adjudicación que tuvo lugar, se finalizaron diversos estudios urbanísticos y funcionales que aconsejaban ampliar el trazado hasta Usansolo, dando servicio de esta manera al Hospital comarcal existente en sus proximidades.

Así se realizaron los denominados «Estudio de Factibilidad del Ramal Este» y «Estudio de Factibilidad del Ramal Este 2» que proponían un trazado para la línea de metro hasta «Galdakao Centro» el primero, y desde «Galdakao Centro» hasta Usansolo el segundo, asegurando la viabilidad de la actuación. Dichos estudios de factibilidad fijaron una propuesta para el trazado en estudio, definiendo un corredor que serviría como referencia para la fase de Estudio de Alternativas.

Además del corredor de referencia que quedaba fijado en los Estudios de Factibilidad, se consideraron dos posibles bifurcaciones de dicho corredor en las zonas inicial y final del trazado de la línea, siendo esta última la bifurcación del corredor de referencia desde su salida del núcleo de Galdakao hasta su llegada a Usándolo, con el fin de investigar las posibles ventajas del establecimiento de alternativas con un trazado más directo, que materializasen el cruce del río Ibaizabal en la salida del núcleo urbano, adentrándose en el barrio de Bekea direccionadas hacia el Hospital de Galdakao y Usansolo.

Finalmente, la alternativa que se obtenía en su día como más favorable de cara a su posterior desarrollo en un Estudio Informativo recogía la continuación hacia Usansolo que se realizaba materializando el ascenso de la traza tras el paso bajo el río Ibaizabal, con el fin de dar lugar a un discurso en falso túnel hacia la estación de Euskotren de Usansolo, donde el trazado concluía en una estación semienterrada que permitía la intermodalidad con la línea Bilbao-Donostia de Euskotren.

Coincidiendo con el final de la fase de Estudio de Alternativas, se tomó la decisión de realizar una partición del Estudio Informativo en dos, desarrollando en uno de ellos el trazado de la Línea 5 desde Ariz hasta Galdakao Centro, y en el otro el trazado desde Galdakao Centro hasta Usansolo.

El segundo de los Estudios Informativos fue sometido a información pública mediante Resolución de 27 de julio de 2012 del Director de Infraestructura del Transporte. Con fecha 20 de julio de 2016 la Directora de Administración Ambiental formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la línea 5 del Metro de Bilbao, Tramo Galdakao Centro-Hospital de Galdakao-Usansolo. Sin embargo la Resolución de 27 de septiembre de 2016 de la Directora de Infraestructuras del Transporte indica que:

«En el Estudio de demanda de la Línea 5 del Ferrocarril metropolitano de Bilbao, se ha comprobado que la previsión de personas usuarias baja significativamente en el tramo Hospital-Usansolo respecto a los otros tramos de la línea.

Asimismo, teniendo en cuenta el origen-destino de las personas y poblaciones a las que se atiende desde el Hospital, se concluye también que es preciso realizar un estudio de alternativas de trazado para una conexión directa de la red ferroviaria del tramo Durango-Bilbao de la Línea Bilbao-Donostia-San Sebastián, a su paso por el municipio de Usansolo, con el citado Hospital y con Galdakao, de manera conjunta con las conexiones ferroviarias del área metropolitana de Bilbao, buscando así una optimización de las redes ya existentes.

Estas dos cuestiones aconsejan y justifican la no aprobación del Estudio Informativo en el tramo Hospital-Usansolo en estos momentos, hasta tener, cuanto menos, el estudio de alternativas citado».

Por lo tanto, la mencionada resolución aprueba definitivamente el «Estudio Informativo de Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao. Tramo Galdakao Centro-Hospital» dejando el tramo entre Hospital y Usansolo pendiente.

Por este motivo, el objeto del Estudio Informativo, es analizar y determinar el modo de llevar a cabo dicha conexión directa en Usansolo siendo por tanto conveniente, la integración de toda la línea en la red ferroviaria Durango-Bilbao-Txorierri.

Este tramo de línea 5 discurrirá por el municipio de Galdakao hasta la conexión en el municipio de Bedia.

Se han analizado dos trazados para el tramo objeto de estudio. El primer trazado tiene un desarrollo de 1281 m de longitud y discurre desde el final de la estación Hospital hasta la conexión con las vías de ETS en el tramo entre las estaciones de Bedia y Usansolo. La traza es próxima al río Ibaizabal y se produce el entronque con las vías actuales de ETS por el norte de la recta existente en el tramo desde la estación de Bedia hacia Usansolo. El segundo trazado se diferencia del primero en que es más largo (1611 m), la traza discurre al oeste del núcleo de Usansolo y la conexión con las vías de ETS se realiza por el sur de la citada recta en una zona más próxima a Bedia.

En el segundo trazado al tener 1385 m del tramo en túnel, se ha proyectado; en un punto intermedio de dicho túnel, una rampa con escaleras como salida de emergencia y pozo de ventilación así como para tener un ataque intermedio y poder acometer las obras.

Se estima un plazo temporal para cada una de las dos alternativas de trazado de:

- Alternativa 1: Se estima un plazo de veintiún (21) meses.
- Alternativa 2: Se estima un plazo de veintidós (22) meses.

Para la alternativa 1, el presupuesto base de licitación, IVA incluido, resulta de cuarenta y siete millones trescientos setenta y un mil cuatrocientos ochenta y cuatro con treinta y cuatro céntimos (47.371.484,34). El presupuesto de la obra completa, para conocimiento de la Administración,

IVA excluido, asciende a la cantidad de treinta y nueve millones ciento noventa y nueve mil ciento noventa y ocho euros con noventa céntimos (39.199.198,90).

Para la alternativa 2, el presupuesto base de licitación, IVA incluido, resulta de cuarenta y dos millones quinientos treinta y dos mil ochocientos setenta y siete con treinta y siete céntimos de euro (42.532.877,37). El presupuesto de la obra completa, para conocimiento de la Administración, IVA excluido, asciende a la cantidad de treinta y cinco millones doscientos diez mil setenta y cuatro euros con sesenta y cuatro céntimos (35.210.074,64).

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.

El Estudio Informativo mencionado se sometió al trámite de información pública previsto en los artículos 5.5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y 10.5 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. A este efecto, estuvo sometido a Información pública a través de la Resolución del 7 de noviembre del 2022, publicada en el BOPV del 24 de noviembre del 2022, que fue objeto de ampliación de plazo para presentar alegaciones a través de la Resolución del 4 de enero del 2023, publicada en el BOPV del 16 de enero del 2023. En dicho trámite, se recibieron y respondieron a 6 alegaciones de agrupaciones y asociaciones, 62 de particulares, 3 de organismos autonómicos y 3 de organismos provinciales. Posteriormente, se sometió nuevamente a información pública por razones meramente formales, y se aprobó la Resolución de 4 de marzo de 2024, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, publicada en el BOPV del 20 de marzo de 2024 y en los correspondientes anuncios de prensa, así como expuesta durante el plazo de treinta días hábiles en las dependencias de los Ayuntamientos de Galdakao y de Bedia.

El periodo de información pública definitivo establecido finalizó el pasado 8 de mayo del 2024, sin que haya sido presentada alegación alguna al mismo.

El 7 de agosto de 2024 se aprobó la Resolución del Director de Calidad Ambiental y Economía Circular por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la línea 5 del Metro de Bilbao, tramo Hospital de Galdakao-Bedia promovido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, en los términos municipales de Galdakao y Bedia (Bizkaia).

Este órgano es competente para la redacción y aprobación de los estudios y proyectos de la red de ferrocarril que no estén reservados al Consejo de Gobierno, según lo dispuesto en el artículo 16.2. c) del Decreto 11/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco. El citado Decreto 11/2021, de 19 de enero, sigue vigente según lo establecido en la Disposición Transitoria Primera del Decreto 18/2024, de 23 de junio, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos.

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

#### RESUELVO:

Aprobar el expediente de información pública y audiencia y, definitivamente, el «Estudio Informativo de la Línea 5 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao» y su Estudio de Impacto Ambiental.

Esta resolución no es definitiva en vía administrativa, y, contra ella, las personas interesadas pueden interponer recurso de alzada ante el Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes dentro del plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de notificación o publicación, dirigiendo el escrito de interposición, bien a este órgano, bien al Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes.

Las Administraciones Públicas podrán interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos (2) meses ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, sin perjuicio de poder efectuar requerimiento previo en la forma y plazo determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

En Vitoria-Gasteiz, a 9 de octubre de 2024.

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