

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

4105

RESOLUCIÓN de 21 de septiembre de 2026, de la directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se aprueba definitivamente el «Estudio Informativo de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao».

La actuación definida en el presente Estudio Informativo consiste en la construcción de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, concebida como una prolongación de la Línea 3 tras la estación de Matiko, con conexión intermodal en Moyua con las Líneas 1 y 2, y servicio a las zonas de Deusto, Plaza Bizkaia / Parque, Moyua, Zabalburu, Irala y Rekalde.

La actuación propuesta se trata de una infraestructura íntegramente soterrada y excavada en túnel en mina, salvo los 75 m en falso túnel al inicio del tramo, con una longitud total de 6.220 metros de túnel en vía doble y seis estaciones en caverna.

El eje geométrico se inicia en el mango de maniobra de la estación de Matiko (Línea 3) y finaliza en el emboquille próximo a la línea de ancho métrico de Adif-RAM en Basurto, garantizando la futura conexión hacia el valle del Cadagua. El trazado discurre bajo zonas urbanas densamente edificadas, con condicionantes geotécnicos y funcionales que han determinado su diseño.

La estación de Deusto-Universidad se sitúa cruzando la calle Lehendakari Aguirre, y se proyecta con tres accesos principales en Plaza San Pío X, Avenida Madariaga y un ascensor para PMR en la propia Lehendakari Aguirre. Dispone de ventilaciones de emergencia con rejillas al exterior en las calles Ramón y Cajal y Torre Heliodoro, y ventilación EBA en la calle Madariaga.

La estación de Parque se localiza bajo el extremo este del Parque Dña. Casilda, y cuenta con tres accesos: cañones en Plaza Euskadi y el propio parque, y un ascensor en torno al Museo de Bellas Artes. Las ventilaciones se ubican en Abandoibarra y en el entorno del museo. Su implantación busca minimizar el impacto sobre zonas verdes y facilitar la conexión con el área cultural, administrativa y residencial de la zona.

La estación de Moyua constituye el punto intermodal más relevante del proyecto, al conectar con las Líneas 1 y 2 mediante una galería equipada con escaleras mecánicas, escaleras fijas y ascensor inclinado. Dispone de un cañón de acceso hacia la calle Bertendona, y ventilaciones de emergencia y/o EBA en las calles Marques del Puerto y Rodríguez Arias.

La ubicación de la estación de Zabalburu se encuentra condicionada por los parkings existentes. Se sitúa al norte de la Plaza Zabalburu con tres accesos: cañones a la Plaza Zabalburu y Alameda San Mamés, y un ascensor en el entorno de la plaza con la calle Autonomía. Las rejillas de las ventilaciones se localizan en Fernández del Campo y la calle Autonomía.

La estación de Irala se localiza a gran profundidad (variable en torno a los 35 y 45 metros), y dispone de cuatro accesos: Juan de Garay, Plaza Eskurtze, ascensor en Avenida Kirikiño y batería de ascensores en Avenida Bergara, debido a la diferencia de cotas de este barrio. Las rejillas de las ventilaciones de emergencia se sitúan en las calles Bergara y Kirikiño, donde también se encuentra la ventilación EBA.

Finalmente, la estación de Rekalde se proyecta al sur de la Plaza Rekalde, cruzando diagonalmente la calle Gordoniz. Cuenta con cuatro accesos: cañones en Plaza Rekalde y calle Sollube/Gordoniz, y ascensores en Esperanto y Xalbador, con objeto de dar cobertura a esta zona residencial que se localiza a una cota bastante más elevada respecto al resto del barrio. Las ventilaciones de emergencia se ubican en Plaza Rekalde, calle Xalbador y la ventilación EBA en calle Bizkargi.

La ejecución de la obra está prevista mediante 7 rampas de ataque (Matiko, Artxanda, Abandoi-barra, Bertendona, Avenida del Ferrocarril, Parque Eskurtze, Rotonda Rekalde y Masustegi), que tras las obras se convertirán en los casos necesarios en salidas y/o ventilaciones de emergencia. El método constructivo previsto es excavación en mina con sostenimiento según el Nuevo Método Austriaco (NATM), revestimiento en hormigón armado y tratamiento especial en zonas críticas de cruce (bajo la Ría, túneles ferroviarios, infraestructuras y cimentaciones existentes).

Las obras en superficie se reducirán a los accesos a dichas rampas y la posterior conversión de las mismas en salida o ventilación de emergencia, los accesos peatonales a las estaciones mediante cañones o ascensores, y de las ventilaciones de emergencia o ventilación EBA.

El «Estudio Informativo de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao» tiene un presupuesto de ejecución material que asciende a trescientos dieciocho millones ciento ochenta y cuatro mil ciento tres euros con noventa y siete céntimos (318.184.103,97).

El Presupuesto Base de Licitación de las obras se obtiene incrementando el presupuesto anterior en un 19 % en concepto de Gastos Generales y Beneficio Industrial y en un 21 % en concepto de IVA, y asciende a la cantidad de cuatrocientos cincuenta y ocho millones ciento cincuenta y tres mil doscientos noventa y un euros con treinta y un céntimos (458.153.291,31).

El Presupuesto para Conocimiento de la Administración de la actuación asciende a cuatrocientos once millones novecientos nueve mil novecientos setenta y dos euros con setenta y tres céntimos (411.909.972,73).

El plazo estimado para la ejecución de las obras es de seis (6) años, el cual es acorde con la tramitación contemplada en el Estudio Informativo.

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 4 de diciembre del 2025, publicada en el BOPV del 23 de diciembre del 2025. En dicho trámite, se recibieron y respondieron 1 alegación particular y 4 de organismos públicos.

El 2 de julio de 2026 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 4 del Metro de Bilbao, promovido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, en el término municipal de Bilbao.

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 11.2. b) del Decreto 382/2024, de 19 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Movilidad Sostenible.

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 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao».

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 21 de septiembre de 2026.

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