



**MUGIKORTASUN
JASANGARRIAREN SAILA**
Azpiegitura eta Mugikortasun
Jasangarriaren Sailburuordetza
Garraio Azpiegituren Zuzendaritza

**DEPARTAMENTO DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE**
Viceconsejería de Infraestructuras y
Movilidad Sostenible
Dirección de Infraestructuras del Transporte

EBAZPENA, 2026ko irailaren 21ekoa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, «Bilboko Hiri Trenbidearen 4. lineari buruzko informazio-azterlana» behin betiko onartzen duena.

Informazio-azterlan honetan definitutako jarduketa Bilboko Hiri Trenbidearen 4. linea eraikitzean datza. Linea hori Matikoko geltokiaren atzean dagoen 3. linearen luzapen gisa sortu da, Moyuan 1. eta 2. lineekin lotura intermodala izango du eta Deustu, Bizkaia Plaza/Parke, Moyua, Zabalburu, Irala eta Errekalde aldeetarako zerbitzua eskainiko du.

Proposatutako jarduketa lurpeko azpiegitura bat da, meategiko tunelean zulatua, tartearen hasierako tunel faltsuko 75 metroak izan ezik; guztira 6.220 metroko tunel-luzera du bide bikoitzean eta sei geltoki haitzuloan.

Ardatz geometrikoa Matikoko estazioko maniobra-kirtenean hasten da (3. linea), eta ADIF-RAMek Basurtun duen zabalera metrikoko lerrotik gertu dagoen enbokillean amaitzen da, eta Kadaguako haranerako etorkizuneko lotura bermatzen du. Trazadura dentsitate handiko hiri-eremu eraikien azpitik doa, diseinua zehaztu duten baldintza geotekniko eta funtzionalekin.

Deustu-Unibertsitateko geltokia Agirre lehendakariaren kalea gurutzatuta dago, eta hiru sarbide nagusirekin proiektatu da San Pio X.aren plazan, Madariaga etorbidean eta Agirre Lehendakariaren MMPrako igogailu batean. Larrialdietarako aireztapenak ditu, saretak kanpoaldera jarrita, Ramón y Cajal eta Torre Heliodoro kaleetan, eta EBA aireztapena Madariaga kalean.

Parkeko geltokia Doña Casilda parkearen ekialdeko muturrean dago, eta hiru sarbide ditu: kanoiak Euskadi plazan eta parkean bertan, eta igogailu bat Arte Ederren Museoaren inguruan. Aireztapenak

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 Doña 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



Abandoibarran eta museoaren inguruan daude. Horren bidez, berdeguneen gaineko inpaktua minimizatu nahi da, eta eremu horretako kultura-, administrazio- eta bizitegi-eremuarekiko lotura erraztu.

Moyuako geltokia da proiektuaren puntu intermodal garrantzitsuenak, 1. eta 2. Lineekin lotzen baita eskailera mekanikoak, eskailera finkoak eta igogailu inklinatuak dituen galeria baten bidez. Bertendona kalera sartzeko kanoi bat du, eta larrialdietarako eta EBARako aireztapenak Marques del Puerto eta Rodríguez Arias kaleetan.

Zabalburuko geltokiaren kokapena aparkalekuek baldintzatzen dute. Zabalburu plazaren iparraldean dago, eta hiru sarrera ditu: Zabalburu plazara eta San Mames zumarkalera doazen kanoiak, eta igogailu bat plazak Autonomia kalearekin bat egiten duen inguruan. Aireztapenen saretak Fernández del Campon eta Autonomia kalean daude.

Iralako geltokia sakonera handian dago (35 eta 45 metro inguruan), eta lau sarbide ditu: Juan de Garay, Eskurtze plaza, igogailuak Kirikiño etorbidean eta igogailu-bateria Bergara etorbidean, auzo horretako kotoi arteko aldea dela eta. Larrialdietako aireztapenen saretak Bergara eta Kirikiño kaleetan daude, eta EBA aireztapena ere hor dago.

Azkenik, Errekaldeko geltokia Errekalde plazaren hegoaldean proiektatu da, Gordoniz kalea diagonalean zeharkatuz. Lau sarbide ditu: kanoiak Errekalde plazara eta Sollube/Gordoniz kalera, eta igogailuak Esperanto eta Xalbadorren, bizitegi-zona hori estaltzeko, auzoaren gainetik baina kotoi altuagoan baitago. Larrialdietako aireztapenak Errekalde plazan daude, Xalbador kalean, eta EBA aireztapena Bizkargi kalean.

Obra 7 eraso-arrapalen bidez egingo da (Matiko, Artxanda, Abandoibarra, Bertendona, Trenbidearen etorbidea, Eskurtze parkea, Errekaldeko biribilgunea eta Masustegi), eta, obraren ondoren, larrialdietako

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, Abandoibarra, Bertendona, Avenida del Ferrocarril, Parque Eskurtze, Rotonda Rekalde y Masustegi), que tras las obras se



irteera eta/edo aireztapen bihurtuko dira. Aurreikusitako eraikuntza-metodoa meatzean induskatzea da, Austriako Metodo Berriaren (NATM) arabera eutsita, hormigoi armatuzko estaldura eta tratamendu berezia gurutzatzeko gune kritikoetan (itsasadarraren azpian, trenbide-tunelak, azpiegiturak eta zimenduak).

Gainazaleko obrak arrapala horietarako sarbideetara mugatuko dira, eta, ondoren, horiek larrialdietako irteera edo aireztapen bihurtuko dira, geltokietarako oinezkoentzako sarbideak kanoi edo igogailuen bidez, eta larrialdietako edo EBA aireztapeneko aireztapenak.

“Bilboko Hiri Trenbidearen 4. lineari buruzko informazio-azterlana” burutzeko aurrekontua honako hau da: HIRUREHUN ETA HEMEZORTZI MILIOI EHUN ETA LAUROGEITA LAU MILA EHUN ETA HIRU EURO ETA LAUROGEITA HAMAZAZPI ZENTIMO (318.184.103,97 €).

Obren Lizitazioaren Oinarrizko Aurrekontua lortzeko, aurreko aurrekontua % 19 gehitu da Gastu Orokorren eta Industria Mozkinaren kontzeptuan eta % 21 BEZ kontzeptuan, eta LAUREHUN ETA BERROGEITA HAMAZORTZI MILIOI EHUN ETA BERROGEITA HAMAHIRU MILA BERREHUN ETA LAUROGEITA HAMAIIKA EURO ETA HOGEITA HAMAIIKA ZENTIMOKOA da (458.153.291,31 €).

Administrazioak jarduketaren berri izateko aurrekontua LAUREHUN ETA HAMAIIKA MILIOI BEDERATZIEHUN ETA BEDERATZI MILA BEDERATZIEHUN ETA HIRUROGEITA HAMABI EURO ETA HIRUROGEITA HAMAHIRU ZENTIMOKOA da (411.909.972,73 €).

Obrak egiteko sei (6) urteko epea aurreikusi da, eta hori bat dator informazio-azterlanean aurreikusitako izapidearekin.

Trenbide Sektorearen Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, behin betiko

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 tramificación contemplada en el Estudio Informativo.

El artículo 10.5 del Reglamento del Sector Ferroviario establece que, previamente a su aprobación definitiva, el Estudio Informativo



onartu aurretik, informazio-azterlana hogeita hamar egun balioduneko epean jendaurrean jarri beharko da, trazaduraren ikusmolde orokorrari buruzko alegazioak aurkeztu ahal izateko, interes orokorrari eragiten dion neurrian.

Aipatutako informazio-azterlana jendaurrean jarri zen, Trenbide Sektorearen irailaren 29ko 38/2015 Legearen 5.5 artikuluan eta Trenbide Sektorearen Erregelamendua onartzen duen abenduaren 30eko 2387/2004 Errege Dekretuaren 10.5 artikuluan aurreikusitakoaren arabera. Horretarako, jendaurrean jarri zen 2025eko abenduaren 4ko Ebazpenaren bidez (2025eko abenduaren 23ko EHAA). Izapide horretan, alegazio partikular bat eta erakunde publikoen 4 alegazio jaso eta erantzun ziren.

2026ko uztailaren 2an, Ingurumenaren Kalitatearen eta Ekonomia Zirkularren zuzendariaren ebazpena onartu zen. Ebazpen horren bidez, Bilboko metroaren 4. lineako proiektuaren ingurumen-inpaktuaren adierazpena egin zen. Proiektu hori Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritzak sustatu zuen, Bilboko udalerrian.

Organo honek eskumena du Gobernu Kontseiluarentzat erreserbatuta ez dauden trenbide-sarearen azterlanak eta proiektuak idatzi eta onartzeko, Mugikortasun Jasangarriaren Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen azaroaren 19ko 382/2024 Dekretuaren 11.2.b) artikuluan xedatutakoaren arabera.

Aipatutako xedapenak eta horiekin bat datozen eta oro har aplikatzekoak diren gainerakoak ikusita, honako hau

EBAZTEN DUT:

«Bilboko Hiri Trenbidearen 4. lineari buruzko informazio-azterlana» eta jendaurreko informaziorako eta entzunaldirako espedientea behin betiko onartzea.

Ebazpen hau ez da behin betikoa administrazio-bidean, eta, beronen aurka,

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



interesdunek gora jotzeko errekurtoa aurkez diezaioke Azpiegitura eta Garraioetako sailburuordeari, hilabeteko epean, ebazpena jakinarazi edo argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera. Idazkia organo honi edo Azpiegitura eta Garraioetako sailburuordeari bidali beharko diote.

Administrazio publikoek administrazioarekiko auzi-errekurtoa aurkeztu ahal izango dute, bi (2) hilabeteko epean, Euskal Autonomia Erkidegoko Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzien Salan, hargatik eragotzi gabe aldez aurreko errekerimendua egitea Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa arautzen duen uztailaren 13ko 29/1998 Legearen 44. artikuluan zehaztutako moduan eta epean.

Vitoria-Gasteiz, 2026ko irailaren 21a.

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.

Vitoria-Gasteiz, a 21 de septiembre de 2026.

MARIA DOLORES DE JUAN DE MIGUEL
GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE