

**MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN
SAILA**

Azpiegituren eta Mugikortasun jasangarriaren
Sailburuordetza
Garraio Azpiegituren Zuzendaritza

**DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

Viceconsejería de Infraestructuras y
Movilidad Sostenible
Dirección de Infraestructuras del Transporte

Ebazpena, 2025ko abenduaren 4koa, Garraio Azpiegituren zuzendariarena, "Bilboko Hiri Trenbidearen 4. lineari buruzko informazio-azterlana" eta dagokion Ingurumen-inpaktuaren azterketa jendaurrean jartzen duena.

Resolución de 4 de diciembre de 2025, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública el "Estudio Informativo de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao" y su Estudio de Impacto Ambiental.

Bilboko Hiri Trenbidearen 4. lineari buruzko informazio-azterlanaren xedea da 4. linea berria ezarri eta abian jartzeko beharrezkoak diren obrak zehaztea eta horiei lotutako inbertsioa zenbatestea.

El Estudio Informativo de la Línea 4 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao tiene por objeto la definición de las obras necesarias para la implantación y puesta en servicio de la nueva Línea 4 y la estimación de la inversión asociada a las mismas.

4. linea berriaren egungo ikusmoldeak, oso-
osorik Bilboko udalerritik lurpean doan
trazadura planteatzen du, eta Matiko aldeko 3.
linea Basurtuko ADIF-RAM linearekin lotzen
du. Horrela, lineak Errekalde eta Irala auzoei ez
ezik, Bilboko hegoaldeko beste auzo batzuei ere
eman liezaieke zerbitzua, Bilbo inguruan
dagoen aldirietako trenbide-sarearekiko loturan
gabezia garrantzitsuak baitituzte.

La actual concepción de la nueva Línea 4
plantea un trazado que discurre íntegramente
soterrado por el municipio de Bilbao,
conectando la Línea 3 en la zona de Matiko con
la Línea de ADIF-RAM en Basurto. De esta
forma, la línea podría dar servicio no sólo 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.

4. lineak geltoki berri bat izango du Moyuan, 1-
2 lineetako geltokiarekin lotura zuzena izango
duena. Horrela, Matikoko 3. linea, Moyuako 1-
2 lineak eta Basurtuko FEVEren linea lotzeko
azpiegitura da.

La Línea 4 incorporaría una nueva estación en
Moyúa, con conexión directa a la estación
existente de las líneas 1-2. Constituye así una
infraestructura de conexión entre la Línea 3 en
Matiko, las Líneas 1-2 en Moyua y la línea
operada por FEVE en Basurto.

Informazio Azterlan honen xedea honako
honetara mugatzen da: Deusto, Euskadi Plaza,
Zabalburu, Moyua eta bere interkonexio
intermodala, Rekalde eta Iralaren eremuan 4.
Linea berria ezartzeko beharrezkoa den
azpiegitura berriaren zatia, sei kilometro baino
zertxobait gehiagoko luzera duena, zeina
Matikoko geltokiko maniobra-mangotik eta
Basurtuko (Elejabarri) ADIF-RAM-en
lurpekoarekin lotune aurreko ahokadurara
hedatzen den.

El objeto del Estudio Informativo se limita al
tramo de nueva infraestructura necesario para la
implantación de la nueva Línea 4 en el ámbito
de Deusto, Plaza Euskadi, Zabalburu, Moyua y
su conexión intermodal, Rekalde e Irala, con
una longitud total de algo más de seis
kilómetros, que se extiende entre el mango de
maniobra de la Estación de Matiko y el
emboquille previo al entronque con el
soterramiento de ADIF-RAM en Basurto
(Elejabarri).

Puntu horien arteko trazadura erabat lurperatuta joango litzateke, eta sei geltoki berri planteatzen dira, guztiak haitzuloan: Deustu-Unibertsitatea, Parkea, Moyua (1-2 lineen konexioa), Zabalburu, Irala eta Errekalde.

Lineako tunelaz eta geltokiez gain, informazio-azterlan honek 4. linea eraikitzeke eta martxan jartzeko beharrezkoak diren obra berezi batzuk jorratzen ditu: Ekite arrapalak, larrialdietako irteerak, larrialdiko aireztapenak, EuskoTrenen E-3 linearekiko etorkizuneko lotuneko adarrek lotzeko haitzuloak eta hirugarrenei eragindako kalteak konpontzeko hainbat jarduera.

Eusko Jaurlaritzak, Garraio eta Trenbideen arloko Sailen bitartez, metroaren hegoaldeko auzoak Bilboko metro-sarearekin lotzeko hainbat jarduketa aztertu eta bultzatu ditu azken urteotan.

Informazio-azterlan honetan garatutako konponbidea Abandoko Intermodal geltokitik independentea da; izan ere, Rekalde eta Irala auzoen arteko tren-konexioa planteatzen da, 3. Linearen luzapen gisa, Matiko geltokiaren ondoren eta Moyuan F.M.B.-rekin intermodaltasun puntu bat sortuz. Horrek, gainera, Cadagua ibarreko zerbitzuak konektatzea ahalbidetuko luke eskualdaketen aurrerapenarekin batera etorkizunera begira.

Azpiegitura hau erabat lurpean dago, eta meategi-moduko tunel bidez eraikita, lehen 75 metroak izan ezik; horiek tunel estali moduan eraikitzen dira. Guztira 6.220 metroko tunela du trenbide bikoitzean, eta tarteko sei geltoki Deustu-Unibertsitatea, Parkea, Moyua (1. eta 2. Lineekin ibilgailualdaketa), Zabalburu, Irala eta Errekalde auzoetan.

4. linea berriaren definizio geometrikoaren ardatzak bat egiten du 3. linearen trazadurarekin Matikon, eta bidaiarien ADIF-RAMen zabalera metrikoko lineatik hurbil amaitzen da. Informazio-azterlan hau etorkizuneko 4. lineako azpiegitura berriaren zatiko obretara mugatzen da, Basurtuko ADIF – RAM azpiegiturarekiko konexioari heldu gabe. Hala ere, ADIF-

El trazado entre estos puntos discurriría totalmente soterrado y a lo largo del mismo se plantean seis nuevas estaciones, todas ellas en caverna: Deusto-Universidad, Parque, Moyua (Conexión Líneas 1-2), Zabalburu, Irala y Rekalde.

Además del túnel de línea y las distintas estaciones, el presente estudio informativo aborda una serie de obras singulares necesarias para la construcción y puesta en servicio de la Línea 4: Rampas de ataque, salidas de emergencia, ventilaciones de emergencia, cavernas de entronque con los ramales de la futura conexión con la Línea E-3 de EuskoTren y distintas actuaciones destinadas a resolver las afecciones a terceros.

El Gobierno Vasco, a través de los Departamentos en materia de Transporte y Ferrocarriles, ha estudiado e impulsado a lo largo de los últimos años diferentes actuaciones dirigidas a la implantación de una conexión de los barrios de la zona sur metropolitana con la red de metro de Bilbao.

La solución desarrollada en el Estudio Informativo plantea la conexión ferroviaria de los barrios de Rekalde e Irala como una prolongación de la Línea 3 tras la estación de Matiko y un intermodo en Moyua con el F.M.B., lo cual también posibilitaría la conexión de los servicios hacia el valle del Cadagua a futuro.

Se trata de una infraestructura íntegramente soterrada y excavada en túnel en mina, a excepción de los primeros 75 metros que se realizan en falso túnel. Su longitud total es de 6.220 metros de túnel en vía doble y seis estaciones intermedias en los Barrios de Deusto-Universidad, Parque, Moyúa (transbordo con líneas 1 y 2), Zabalburu, Irala y Rekalde.

El eje de definición geométrica de la nueva Línea 4 entronca con el trazado de la Línea 3 en Matiko y finaliza próximo a la línea de ancho métrico de ADIF-RAM de viajeros. El presente Estudio Informativo se limita a las obras del tramo de nueva infraestructura de la futura Línea 4, sin abordar la conexión con la infraestructura de ADIF - RAM en Basurto, sin

RAMekiko loturaren trazadura geometrikoaren diseinua barne hartzen du, ezinbestekoa baita linea berriaren funtzionaltasunerako ADIFen zabalera metrikoko sareko linearekin etorkizunean konexio egokia izatea.

Jarraian, soluzioaren diseinuan eragina izan duten hainbat baldintzatzaile errepasatuko dira:

- Linearen kontzepzio funtzionala.
- Hirigintza-plangintza.
- Lehendik dauden eta planifikatuta dauden azpiegiturak.
- Geologia eta geoteknia.

4. linea berriaren definizio geometrikoaren ardatza 0+000 KPan hasten da, etorkizunean 3. linearen trazadurarekin bat egingo lukeen puntuan, eta 6+220 KParen parean amaitzen da, bidaiarien ADIF-RAMen zabalera metrikoko lineatik gertu.

Hauek dira linearen trazaduraren tartekak:

- Matiko – Deustu-Unibertsitatea geltokia tartea.
- Deustuko Geltokia – Unibertsitatea.
- Deustu-Unibertsitatea geltokia – Parkeko geltokia tartea.
- Parkeko geltokia.
- Parkeko geltokia – Moyua geltokia tartea.
- Moyua geltokia.
- Moyua geltokiaren eta Zabalburu geltokiaren arteko tartea.
- Zabalburuko geltokia.
- Zabalburu-Iralako geltokia tartea.
- Iralako geltokia.
- Iralako geltokia-Errekaldeko geltokia tartea.
- Errekaldeko geltokia.
- Errekalde-Emboquille geltokia tartea, Basurto aldean.

Horren emaitza da trazaduraren zatirik handienak 45 milareneko inklinazioak garatzen dituela, pasabidean puntu baxu bat duela paleobaguadaren punturik baxuenaren azpian

embargo, incluye el diseño del trazado geométrico de la conexión con ADIF-RAM, por ser condición ineludible para la funcionalidad de la nueva línea su adecuada conexión a futuro con la línea perteneciente a la red de ancho métrico de ADIF.

A continuación, se repasan los múltiples condicionantes que han influido en el diseño de la solución:

- Concepción funcional de la línea.
- Planeamiento urbanístico.
- Infraestructuras existentes y planificadas.
- Geología y geotecnia.

El eje de definición geométrica de la nueva Línea 4 se inicia en el PK 0+000 coincidiendo con el punto en el que se entroncaría a futuro con el trazado de la Línea 3 y finaliza a la altura del PK 6+220 próximo a la línea de ancho métrico de ADIF-RAM de viajeros.

Éstos son los tramos en los que subdivide el trazado de la línea:

- Tramo Matiko - Estación Deusto-Universidad.
- Estación Deusto-Universidad.
- Tramo Estación Deusto-Universidad – Estación Parque.
- Estación Parque.
- Tramo Estación Parque – Estación Moyua.
- Estación Moyua.
- Tramo Estación Moyua-estación Zabalburu.
- Estación de Zabalburu.
- Tramo Estación de Zabalburu-Estación de Irala.
- Estación de Irala.
- Tramo Estación de Irala-Estación de Rekalde.
- Estación de Rekalde.
- Tramo Estación de Rekalde-Emboquille lado Basurto.

El resultado es un trazado que en su mayor parte desarrolla inclinaciones de 45 milésimas, con un punto bajo al paso bajo el punto más bajo de la paleovaguada y un punto alto en el extremo

eta puntu altu bat azken muturrean.

Ibilbidea A-8 autobideko Donostia-Santander galtzadaren azpian dagoen meatze-tunelaren irteeran amaitzen da, autobidea lubakian doan eremu batean, eta horrek aukera emango luke enbokillea egiteko, A-8 autobideko zirkulazioari eragin gabe.

Obrak egiteko epea SEI (6) URTEKOa da.

Eraikitze kalkulua ekonomikoa honako hau da:

- Gauzatze Materialaren aurrekontua: HIRUREHUN ETA HAMAZORTZI MILIOI EHUN ETA LAUROGEITA LAU MILA EHUN ETA HIRU EURO ETA LAUROGEITA HAMAZAZPI ZENTIMO (318.184.103,97 €).
- Lizitazioarako oinarritzko aurrekontua: LAUREHUN ETA BERROGEITA HAMAZORTZI MILIOI EHUN ETA BERROGEITA HAMAHIRU MILA BERREHUN ETA LAUROGEITA HAMAIKA EURO ETA HOGEITA HAMAIKA ZENTIMO (458.153.291,31 €).
- Administrazioaren Ezagutza Aurrekontua BEZik gabe: LAUREHUN ETA HAMAIKA MILIOI BEDERATZIEHUN ETA BEDERATZI MILA BEDERATZIEHUN ETA HIRUROGEITA HAMABI EURO ETA HIRUROGEITA HAMAHIRU ZENTIMO (411.909.972,73 €).

Trenbide Sektoreko Erregelamenduaren 10.2 artikulua arabera, Informazio-azterlana behar bezala idatzita dago, eta dagokion informazio publikoa praktikatu ahal izateko legezko eta arauzko betekizun eta preskripzio guztiak betetzen ditu, behin betiko onartu aurretik.

Organo honek eskumena dauka trenbide-sareko azterlanak edota proiektuak idatzi eta onartzeko, hala xedatzen baitu 382/2024 DEKRETUAK, azaroaren 19koa, Mugikortasun Jasangarriaren Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duenaren 11.2.b) artikulua.

final.

El trazado finaliza en el emboquille de salida del túnel en mina que se produce bajo la calzada Donostia-Santander de la A-8 en una zona en que la autopista discurre en trinchera, lo que permitiría realizar el emboquille sin afectar a la circulación en la A-8.

Se estima un plazo de ejecución para la realización de las obras de SEIS (6) AÑOS.

La estimación económica para su construcción es la siguiente:

- Presupuesto de Ejecución Material: TRESCIENTOS DIECIOCHO MILLONES CIENTO OCHENTA Y CUATRO MIL CIENTO TRES EUROS CON NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS (318.184.103,97 €).
- Presupuesto Base de Licitación: 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 Conocimiento Administración (PCA), sin IVA, asciende a la cantidad de CUATROCIENTOS ONCE MILLONES NOVECIENTOS NUEVE MIL NOVECIENTOS SETENTA Y DOS EUROS CON SETENTA Y TRES CÉNTIMOS (411.909.972,73 €).

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 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.

Trenbide Sektoreari buruzko Erregelamenduaren 10.5 artikulua ezartzen duenez, Informazio-azterlana, behin betiko onartu baino lehen, jendaurrean erakutsi beharko da hogeita hamar egun balioduneko epean, nahi duenak alegazioak aurkez ditzan trazaduraren kontzepzio globalaz, ikusmolde horrek interes orokorreko alderdiei eragiten dien neurrian.

Halaber, Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 36. artikulua arabera, Azterlan Informatiboak ingurumen-inpaktuaren ebaluazio arrunta behar du, eta ingurumen-inpaktuari buruzko azterlana jendaurrean erakutsi beharko da, gutxienez, hogeita hamar egun balioduneko epean.

Beraz, aipatutako xedapenak, horiekin bat datozenak eta aplikatu beharreko gainerakoak ikusirik, honako hau

EBAZTEN DUT:

Jendaurrean jartzea "BILBOKO HIRI TRENBIDEAREN 4. LINEARI BURUZKO INFORMAZIO-AZTERLANA" eta dagokion Ingurumen-inpaktuaren azterketa; hartara, hogeita hamar egun balioduneko epean, ebazpen hau azken aldiz argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera, korporazioek, elkarteek eta partikularrek alegazioak aurkeztu ahal izango dituzte jarduketa horren edukiaz, interes orokorreko deklarazioa justifikatzen duten gorabeheraz, eta trazaduraren kontzepzio globalaz eta ingurumen inpaktuaren azterketaz.

Epe horretan, Informazio-azterlana eta Ingurumen-inpaktuaren azterketa jendearen eskura egongo da, aztertu ahal izateko, Mugikortasun Jasangarriaren Saileko Garraio Azpiegituren Zuzendaritzan (Donostia kalea 1, - Lakua 1, 01010 Vitoria-Gasteiz), Bilboko udaletxean eta Interneteko www.euskadi.eus web orrian, Mugikortasun Jasangarriaren Sailaren Garraioen ataleko Azpiegitura-proiektuei buruzko informazioaren atalean:

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.

Asimismo, de conformidad con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el Estudio Informativo está sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria, y el Estudio de Impacto Ambiental se someterá a información pública durante un plazo no inferior a treinta días hábiles.

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 DEL FERROCARRIL METROPOLITANO DE BILBAO" y su Estudio de Impacto Ambiental, 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, la concepción global del trazado y la evaluación de impacto ambiental.

Durante el referido plazo, el Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental estarán a disposición del público, para su examen, en la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Departamento de Movilidad Sostenible (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, en el apartado de Información Pública de Proyectos de Infraestructura del apartado de Transportes del Departamento de Movilidad Sostenible:



<https://www.euskadi.eus/bilboko-hiri-trenbidearen-4-lineari-buruzko-informazio-azterlana/web01-a2trenbi/eu/>

Eta horrela jakinarazten da, jendeak horren berri izan dezan.

Vitoria-Gasteiz, 2025ko abenduaren 4an.

<https://www.euskadi.eus/estudio-informativo-de-la-linea-4-del-ferrocarril-metropolitano-de-bilbao/web01-a2trenbi/es/>

Lo que se hace público para general conocimiento.

En Vitoria-Gasteiz, a 4 de diciembre de 2025.

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