

## OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES

4549

*RESOLUCIÓN de 28 de septiembre de 2022, de la Directora de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública el «Estudio Informativo de la ampliación del tranvía de Bilbao a Zorrotzaurre».*

El Tranvía se desarrolló inicialmente en Bilbao por la necesidad de sustituir el ferrocarril de Renfe existente en Abandoibarra, donde se establecían las instalaciones de transporte portuarias y ferroviarias, lo cual resultaba incompatible con el desarrollo de los planes urbanísticos y de regeneración urbana previstos para esta zona.

De esta forma, el tranvía se constituyó como una alternativa de transporte más amigable e integradora con el entorno, conservando la conexión ferroviaria entre San Mamés y Abando, y prolongando su conexión hasta el Casco Viejo por un lado (intermodo con Euskotren en Atxuri), y por el otro hasta el Hospital de Basurto y La Casilla después, con objeto de materializar el futuro cierre del anillo tranviario en Plaza Circular.

La Línea actual de tranvía, parte de la estación de Bolueta, pasando por Atxuri, y llega a la de La Casilla, abarcando en su trayecto 16 paradas y 7,87 km de longitud, mediante las cuales se unen varios barrios y zonas de la villa de Bilbao. El trazado del tranvía discurre por los distritos de Ibaiondo, Abando y Basurto-Zorroza, dando servicio a diferentes zonas de gran interés cultural y de servicios, como el Casco Viejo, el Mercado de la Ribera, el Teatro Arriaga, la estación de Abando, el Palacio de Justicia, el Museo Guggenheim Bilbao, el Palacio Euskalduna, el Estadio San Mamés, la Escuela Técnica Superior de Ingeniería, el Hospital de Basurto y el Polideportivo de La Casilla.

En la actualidad, el último tramo ejecutado ha sido la tranviarización Atxuri-Bolueta.

Actualmente, los planes de regeneración urbana, y de desarrollos urbanísticos y de demanda del Nuevo Área de Zorrotzaurre, motivan el análisis y la búsqueda de las soluciones más adecuadas para la prolongación del Tranvía de Bilbao y su implantación en Zorrotzaurre.

El principal objeto del Estudio es la definición de las obras de la ampliación del tranvía de Bilbao a Zorrotzaurre.

La elección del trazado viene marcada por la adecuada consecución de los objetivos planteados en este Estudio. Se ha dado preferencia a la solución que optimiza la implantación del tranvía en Olabeaga, el cruce sobre el cauce de la ría, así como el servicio a lo largo de toda la isla de Zorrotzaurre.

Se propone como criterio de diseño intentar que la totalidad de la plataforma sea reservada, permitiéndose acceso restringido a aparcamientos y actividades de carga y descarga, donde fuera imprescindible.

El itinerario que se propone busca minimizar las afecciones sobre las zonas atravesadas, circulando siempre que sea posible sobre zonas verdes, medianas y espacios públicos.

En cuanto a la integración del nuevo trazado en la rotonda de Euskalduna, se busca la permanencia de los itinerarios peatonales actuales y la continuidad de conexiones con el muelle de Olabeaga en la ribera Sur de la ría y con la ribera Norte de Deusto a través del puente de Euskalduna.

Por otro lado, el tráfico rodado mantiene el esquema de flujos actuales y solamente se modifica ligeramente el acceso y salida al aparcamiento subterráneo del Palacio Euskalduna. Para ello es necesario aumentar la superficie de glorieta mediante su recrecido hacia el interior de la misma. De este modo se obtiene el espacio necesario en planta para alojar la plataforma tranviaria y mantener la estructura actual de la rotonda para tráfico rodado.

La conexión del nuevo ramal de ampliación del tranvía a Zorrotzaurre en la rotonda de Euskalduna se diseña en forma de «Y», permitiendo de este modo tanto las circulaciones con origen en Zorrotzaurre y destinos tanto sentido Atxuri, como sentido Basurto-La Casilla y viceversa.

El nuevo ramal de ampliación a Zorrotzaurre parte de la conexión con la red actual del tranvía de Bilbao en la rotonda de Euskalduna y discurre por la ladera de Olabeaga sobre la plataforma de Adif sin servicio. Esta área de Olabeaga, compuesto por la propia plataforma ferroviaria abandonada y fachadas y patios traseros colindantes a ella, es de hecho una zona degradada en la actualidad desde el punto de vista urbanístico, con un pasado ligado a actividades portuarias y/o industriales que actualmente han desaparecido o se han trasladado.

El planteamiento del ramal de ampliación del tranvía por este corredor urbano degradado permitirá su recuperación, rehabilitación e integración en la trama urbana, siendo la puesta en valor de esta área de la ciudad un punto a favor adicional para el trazado elegido, desde un punto de vista socioeconómico, urbanístico y ambiental.

Otro objetivo de la solución elegida es dotar de conexión a la red tranviaria al barrio de Olabeaga, lo cual se consigue con la ubicación de una de las paradas del nuevo ramal de ampliación en la posición más próxima al núcleo poblacional del barrio posible, compatible con la funcionalidad general del trazado.

Un objetivo primordial que debía satisfacer la solución elegida está ligado al cruce del cauce de la ría para acceder a la isla de Zorrotzaurre. La solución de puente debe cumplir con criterios de eficiencia funcional y estética simultáneamente, al ocupar una posición de especial singularidad en el ámbito urbano en el que se implantará. Adicionalmente, la solución debe ser optimizada desde la perspectiva del coste económico y las afecciones ambientales, tanto al cauce de la ría propiamente dicho, como a ambas riberas.

En la isla de Zorrotzaurre el trazado se inserta en planta y alzado en la urbanización prevista para la isla, dando lugar a un sistema de transporte público perfectamente integrado en la estructura diseñada para una zona urbana, que nace nueva desde la reforma y recuperación de espacios de usos industriales muy degradados. La plataforma tranviaria prevista, así como las paradas que se prevén en la isla, optimizan la oferta de transporte público en el nuevo espacio urbano diseñado, lo que redundará en el cumplimiento de objetivos de carácter socioeconómico y medioambiental en el conjunto de la actuación.

El trazado en planta de la Ampliación del Tranvía de Bilbao a Zorrotzaurre se plantea conceptualmente en dos bloques de ejes diferenciados.

De una parte, se considera la nueva traza del tranvía integrada en la rotonda del Euskalduna, que sustituirá al tramo de plataforma tranviaria correspondiente a la conexión de la misma, procedente de la Avenida Abandoibarra, con la ubicada en la Avenida Sabino Arana. Este tramo citado se integra entre las rotondas de Euskalduna y del Sagrado Corazón, al Norte de esta.

De otra parte, se geometriza el nuevo ramal de acceso a Zorrotzaurre, que conecta en forma de «Y» con la línea actual en el nuevo trazado de la glorieta de Euskalduna descrito anteriormente, permitiendo las circulaciones Atxuri-Zorrotzaurre y La Casilla-Zorrotzaurre y viceversa. Este ramal

discurre hacia el Oeste desde este punto sobre la plataforma abandonada de Adif hasta el Barrio de Olabeaga, para cruzar el cauce de la Ría e integrarse en la avenida principal de la futura urbanización de Zorrotzaurre. Esta avenida actuará de eje vertebrador del desarrollo previsto de Zorrotzaurre, recorriendo la isla longitudinalmente de Sur a Norte.

Se ha determinado un plazo de ejecución de las obras DE treinta (30) meses.

El presupuesto base de licitación, IVA incluido, resulta de sesenta y un millones trescientos setenta y tres mil novecientos setenta y nueve euros con cincuenta y dos céntimos de euro (61.373.979,52). el presupuesto de la obra completa, para conocimiento de la administración, IVA incluido, asciende a la cantidad de cincuenta millones ochocientos noventa y siete mil seiscientos doce euros con treinta y tres céntimos de euro (50.897.612,33).

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 ampliación del tranvía de Bilbao a Zorrotzaurre», 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 del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes:

<https://www.euskadi.eus/tranvia-zorrotzaurre/web01-a2garrai/es/>

En Vitoria-Gasteiz, a 28 de septiembre de 2022.

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