



El proyecto cuenta con una inversión de 728 M€ (IVA incluido)

El ministro de Fomento presenta el proyecto de acceso a Bilbao de la Y vasca

- El plazo estimado de ejecución de las obras se ha fijado en 48 meses
- La conexión de la Y vasca con la estación de Abando se hará por un trazado en túnel que enlazará con el viaducto ya construido sobre el río Nervión
- La estación soterrada tendrá dos niveles, con ocho vías cada una, y una entreplanta: el nivel inferior será para los tráficos de ancho de vía estándar; el superior para ancho convencional, como las Cercanías, y ancho métrico; y la entreplanta será un vestíbulo para facilitar la movilidad y el flujo de los viajeros

Bilbao, 8 de marzo de 2018 (Adif).

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha presentado hoy el proyecto del acceso a Bilbao de la Y vasca. Al acto han asistido la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia, y el alcalde de Bilbao, Juan María Aburto.

La inversión total estimada asciende a 728 millones de euros (IVA incluido), que incluyen actuaciones a realizar en la estación -como el cajón soterrado y vías (290 M€) y el capítulo de arquitectura (185 M€)- que serán cofinanciadas entre el Ayuntamiento, el Gobierno Vasco y Adif, y actuaciones a realizar en el túnel de acceso (253 M€) que financiará Adif en su totalidad. El plazo estimado de ejecución de las obras se ha fijado en 48 meses.

El proyecto cuenta también con financiación del Banco Europeo de Inversiones (BEI), que el pasado mes de julio concedió una ampliación

Nota de prensa



del préstamo para todo el proyecto de la Y Vasca de 1.030 millones de euros, adicionales a los 1.400 millones de euros ya desembolsados. El préstamo servirá para la financiación de los accesos a las tres capitales vascas y otros tramos de la Y vasca.

El proyecto contempla la conexión de la Y vasca con la estación de Abando por un trazado en túnel monotubo de 6,2 km que enlazará con el viaducto ya construido sobre el río Nervión. Este tramo evitará las afecciones sobre las zonas urbanas más cercanas a la estación.

La estación estará soterrada en dos niveles con ocho vías cada uno para el tráfico ferroviario y una entreplanta solo para viajeros entre ambos. El nivel inferior (-2) se destinará a los tráficos de ancho de vía estándar. El nivel superior (-1) se reserva para los tráficos en ancho convencional, como las Cercanías, y los de la red de ancho métrico (RAM) que se van a desplazar desde la estación de La Concordia. En la entreplanta, los viajeros encontrarán un amplio vestíbulo que facilitará el flujo y la movilidad de los usuarios, que previsiblemente se incrementará con la llegada de la alta velocidad.

La llegada de la alta velocidad a Bilbao supondrá la integración urbana y la reordenación de los espacios ferroviarios. Se soterrarán las vías, liberando los suelos -en una superficie aproximada de 90.000 m²- que no resulten precisos para la explotación ferroviaria. La actuación, además de favorecer la regeneración de la ciudad y la permeabilidad urbana en el ámbito, permitirá obtener aportaciones para financiar una parte del coste de la operación.

Durante todo el periodo de ejecución de las obras se mantendrá el servicio ferroviario de Cercanías. Así mismo, se minimizarán las afecciones a la movilidad urbana en las fases de construcción.

Urbanismo e integración en la ciudad

El nuevo edificio de la estación de Bilbao, además de permitir su relación con el actual de Abando -que conservará sus señas de identidad, como su famosa vidriera- pondrá en valor el edificio de La Concordia (actual estación de RAM), que queda integrado como



vestíbulo del nuevo complejo y ya no será un espacio de estacionamiento de trenes. Será una nueva estación con una imagen arquitectónica representativa, moderna y actual, que la identifique como hito dentro de la ciudad y de la llegada de la alta velocidad.

Los vestíbulos de la nueva estación contarán con zonas de espera confortables, potenciando la entrada de luz natural. La arquitectura permitirá incorporar modernas soluciones digitales y dará respuesta a las necesidades de los viajeros y usuarios a lo largo de los distintos recorridos del proceso de viaje, evitando cruces e interferencias entre los diferentes medios de transporte.

Así mismo, el edificio favorecerá la intermodalidad del tren con el resto de medios de transporte públicos y privados existentes en el entorno de la estación. Los recorridos serán los más cortos posibles facilitando la orientación de los viajeros.

Fondos europeos

La línea Vitoria - Bilbao - San Sebastián - Frontera Francesa está cofinanciada por las Ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte) en los periodos 2000-2006 y 2007-2013 y va a recibir ayudas del Mecanismo "Conectar Europa" (CEF) en el 2014-2020.

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) colabora en la financiación de este proyecto.

“Una manera de hacer Europa”