

ANEJO N°22

**Continuidad de la VSF Fase 1 con
la línea 726 (Bifurcación La Casilla
- Aguja de Enlace Miribilla)**

Índice

1	Introducción	1
2	Situación actual	2
3	Antecedentes e infraestructuras existentes	3
3.1	Nuevos accesos a Bilbao Por San Mamés	3
3.2	Aparcamiento subterráneo de Torres Quevedo	4
3.3	Intercambiador de San Mamés	4
4	Continuidad ferroviaria	5

APÉNDICE Nº22.1: PLANO CONEXIÓN

1 Introducción

El presente anejo pretende ser un análisis de cómo se genera la continuidad de la presente infraestructura con la conexión de las ya existentes en el entorno de Olabeaga y el Intercambiador de San Mamés.

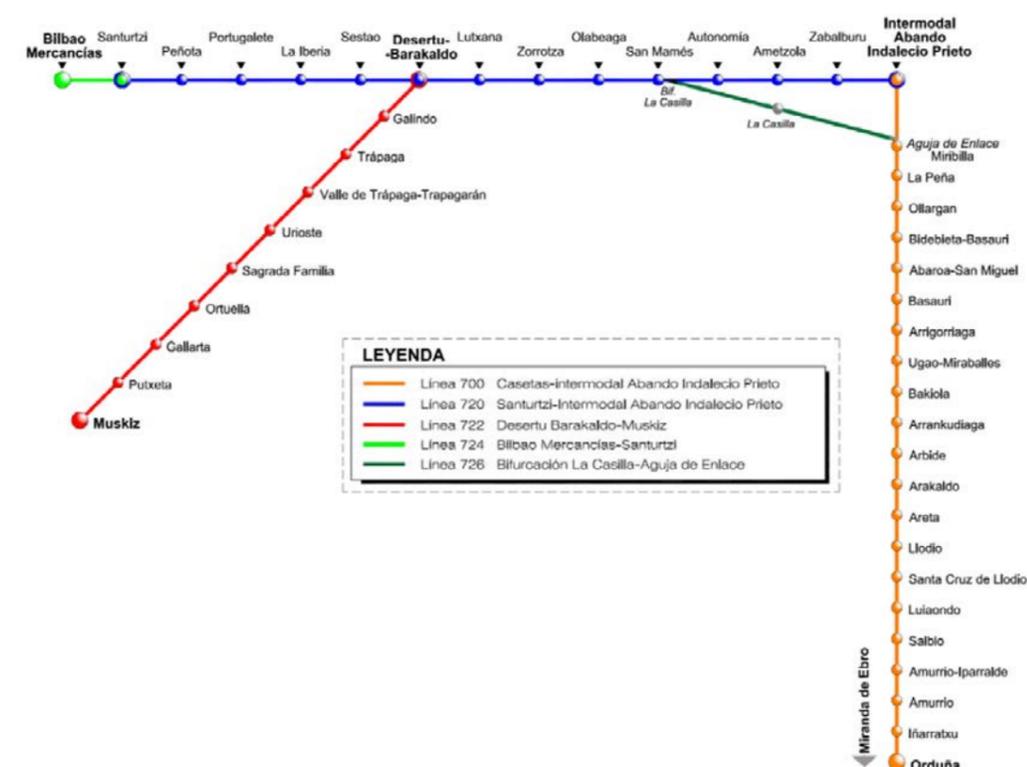
El estudio informativo de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao. Fase 1, que tiene su inicio en la continuación del túnel de Serantes, finaliza en las infraestructuras existentes que se describen a continuación y donde resulta necesario llevar a cabo la superestructura en ellas.

En los apartados que se desarrollan a continuación se describen dichas infraestructuras y se incluye en el **Apéndice 22.1** el detalle de la conexión.

2 Situación actual

En la actualidad, la conexión ferroviaria del Puerto de Bilbao con la Meseta en Miranda de Ebro, y a partir de allí con toda la Red Ferroviaria de Interés General, se establece siguiendo un itinerario que hace uso, total o parcialmente, de las siguientes líneas ferroviarias y conexiones:

- Línea 724 Bilbao Mercancías – Santurtzi: Es la conexión de la red ferroviaria interna del Puerto con la estación de Santurtzi. Tiene una longitud de 3,348 km y dispone de vía única.
- Línea 720 Santurtzi-Intermodal Abando Indalecio Prieto: Está dotada con vía doble. Los trenes de mercancías hacen uso del tramo Santurtzi – Bifurcación La Casilla, que tiene una longitud de 10.805 km.
- Línea 700: Intermodal Abando Indalecio Prieto – Casetas: Dispone de vía doble en el tramo Intermodal Abando – Orduña, y vía única en el resto. Los trenes de mercancías recorren el tramo Aguja de Enlace P.K. 248,17 – Miranda de Ebro (de longitud de 101,991 km) y Miranda es el nudo que da acceso al resto de la Red Ferroviaria de Interés General
- Línea 726 Bifurcación la Casilla – Aguja de Enlace P.K. 248,17: Conecta las líneas 720 y 700 evitando que los trenes de mercancías tengan que entrar en Abando e invertir la marcha allí. La longitud de este by-pass es de 2,800 km. Cuenta con vía única.



Esquema de la red ferroviaria en el entorno del Puerto de Bilbao

3 Antecedentes e infraestructuras existentes

En los últimos años, en una labor que comienza en el Plan General de Ordenación Urbana y culmina con el Plan Especial de Olabeaga, se constata la voluntad de todos los organismos implicados de acometer la regeneración urbana del barrio de Olabeaga, dentro de la cual se identifica como fundamental el soterramiento de la línea férrea de ADIF, que permitirá eliminar la barrera urbanística que actualmente representa dicha línea y liberar un terreno que posibilite la reordenación del barrio.

Así, a finales del año 2005 el Ayuntamiento de Bilbao presentó el Documento de Avance del "Plan Especial de Olabeaga" para la reforma de Olabeaga y parte del barrio de Basurto. El proyecto plantea la regeneración urbana del barrio de Olabeaga y su integración con el ensanche, oxigenando los accesos existentes y acondicionando el entorno, dando más espacio a los peatones, lo que permite su apertura hacia la ciudad.

3.1 Nuevos accesos a Bilbao Por San Mamés

La Diputación de Bizkaia, en un primer tramo y Bilbao Ría 2000, en el segundo, han desarrollado, correlativamente, el **Plan Especial Viario de accesos a Bilbao por San Mamés. Fases 1 y 2** con el objeto de car cobertura urbanística a las obras proyectadas para dotar a Bilbao de un nuevo acceso desde la A-8 por su lado Sur – Oeste.

Este nuevo acceso planteaba la remodelación de los accesos a Bilbao por la zona Oeste, lo que permitió la eliminación del viaducto de Sabino Arana, dibujando una conexión entre el tramo de la A-8 denominado Solución Sur y el casco urbano de Bilbao a través de la Avenida Zuzunegui. El tronco principal del acceso coincide en planta durante unos 350 m con la zona de actuación de la futura variante ferroviaria de Olabeaga y la zona de conexión con la Variante Sur Ferroviaria por lo que fue ejecutado en fase de construcción de los mencionados nuevos accesos.



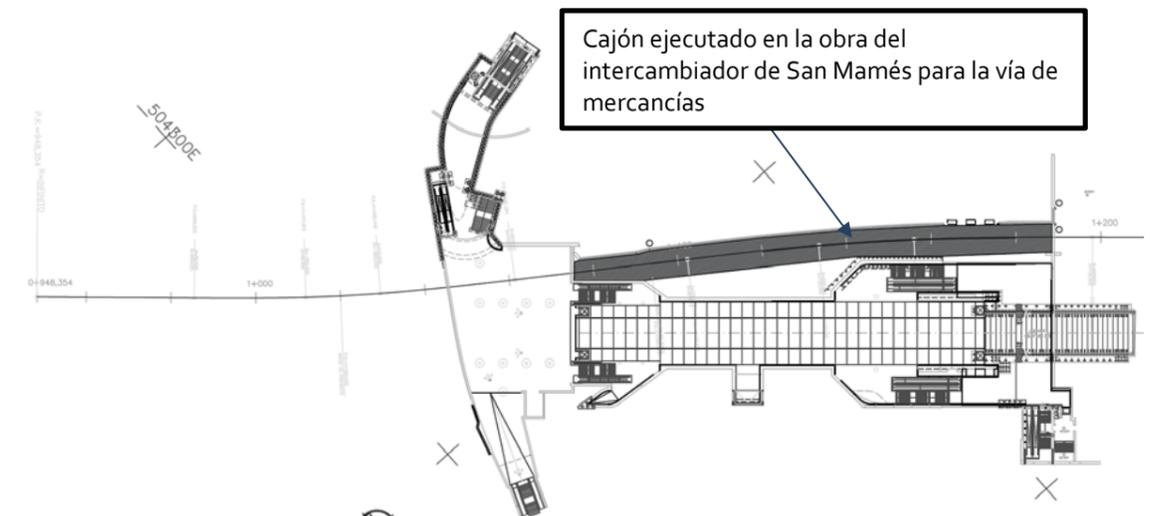
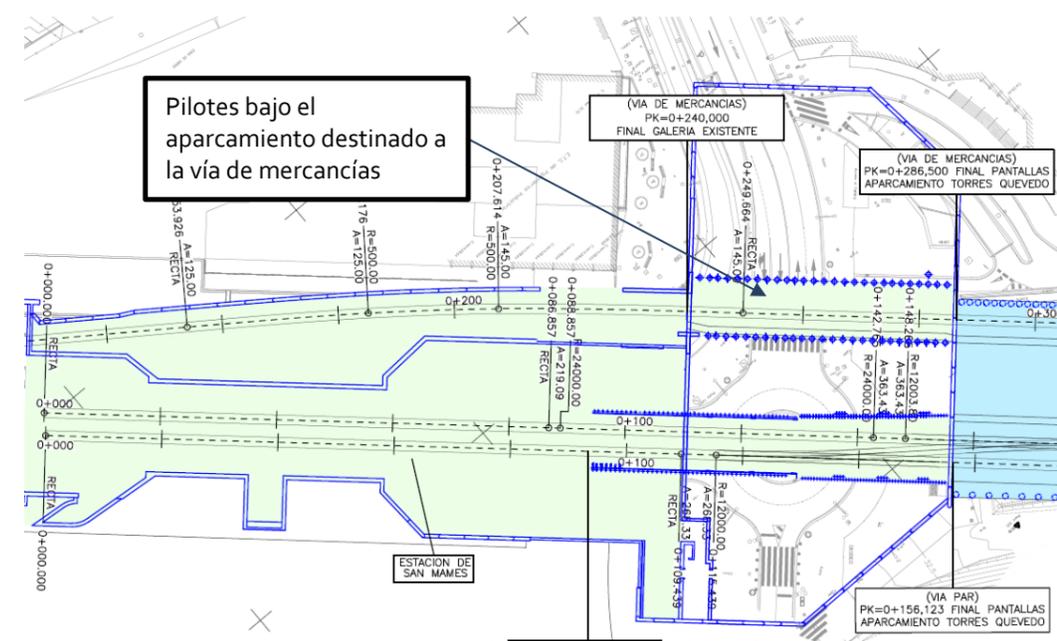
El procedimiento constructivo propuesto en este tramo del viario, consistía en una estructura en forma de pórtico, permitiendo ejecutar la parte viaria en primer lugar sin afectar al sistema ferroviario actual, y posteriormente, una vez puesto en servicio el nuevo acceso viario a Bilbao, poder llevar a cabo la conexión de la Variante Sur Ferroviaria manteniendo en servicio ambas infraestructuras.



3.2 Aparcamiento subterráneo de Torres Quevedo

El aparcamiento subterráneo se sitúa anexo a la estación de San Mamés, coincidiendo en planta con el trazado de las vías tanto de cercanías como de mercancías.

Durante su ejecución, y considerando el futuro desarrollo de la Variante Sur Ferroviaria se ejecutaron dos hileras de pilotes a ambos lados del corredor por donde se ha previsto la circulación de los trenes de mercancías en exclusividad.



3.3 Intercambiador de San Mamés

En el año 2004 se inaugura el Intercambiador de San Mamés que supuso la reubicación de la estación de Renfe Cercanías y que previó la continuidad de la futura Variante Sur Ferroviaria. Para ello se destinó un cajón diferenciado de la zona de vías de cercanías que permitirá, en exclusividad, el tránsito de las mercancías que provengan de la futura Variante Sur Ferroviaria y que a su vez, eliminaría el actual escape existente en las vías de cercanías. Este escape tiene como fin el cruzamiento de los mercancías con origen o destino el Puerto de Bilbao y que se dirigen hacia la península. En este punto, una vez superados los andenes de la estación de San Mamés, los trenes de mercancías se desvían hacia la línea 726, exclusiva de mercancías y que tiene como fin evitar que dichos trenes tengan que dirigirse a Abando para tomar a continuación la línea Bilbao-Orduña.

4 Continuidad ferroviaria

La construcción de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao Fase 1, tiene como P.K. final la infraestructura ejecutada durante la construcción de los nuevos accesos a Bilbao en San Mamés. Desde este punto, será necesario acometer las actuaciones necesarias (principalmente superestructura al encontrarse las infraestructuras ejecutadas tal y como se ha descrito en los apartados anteriores) para que el trazado de la Variante Sur Ferroviaria Fase 1 se conecte con la Bifurcación de la Casilla y así los transportes de mercancías transiten en vía exclusiva sin cruzamientos hasta la aguja de Miribilla donde se conectan con la línea 720.



APÉNDICE N°22.1

Plano conexión

