



bizkaiko garraio partzuergoa  
consorcio de transportes de bizkaia

## Resoluciones del Consejo General del CTB

Bilbao, a 30 de marzo de 2007

**El Consorcio de Transportes de Bizkaia aprueba el proyecto constructivo de supresión del paso a nivel de Maidagan y la construcción de la estación de Ibarbengoa**

**El Consejo da luz verde también a la construcción del acceso a Mamariga. Una especie de funicular automático acercará a unos 11.000 santurtziarras la estación de Santurtzi de Metro Bilbao**

**Bilbao, 30 de marzo de 2007.** El Consorcio de Transportes de Bizkaia sigue dando pasos para mejorar y ampliar la red de Metro Bilbao. Su Consejo General ha aprobado hoy el proyecto definitivo de construcción de la supresión del paso a nivel de Maidagan y la nueva estación de Ibarbengoa de Metro Bilbao.

En la misma reunión, el CTB ha dado luz verde también a la construcción del acceso a Mamariga de la futura estación de Santurtzi, un proyecto que facilitará la movilidad a más de 11.000 personas. Un novedoso sistema de transporte denominado APM (Automated People Mover), un modo no utilizado hasta la fecha en el Estado y que se podría considerar como un “funicular automático”, salvará los 50 metros de desnivel existentes entre la estación de Santurtzi y la Plaza Virgen del Mar de Mamariga, es decir, 400 metros de trazado en apenas un minuto.

### **Soterramiento de Maidagan y estación de Ibarbengoa**

El proyecto de Maidagan incluye una partida presupuestaria de 34,7 millones de euros, repartidos en dos concursos públicos. Por una lado, el Gobierno Vasco deberá ahora adjudicar la obra civil, aspecto para el cual existe un presupuesto de licitación de 24.625.950 euros. Por su parte, el CTB se encargará de los elementos de superestructura (Señalización, Sistemas de Comunicaciones, Proyecto de PMC y Telemandos, Ticketing y Electrificación). El precio de salida para llevar a cabo estos apartados está cifrado en 10.084.994 euros.

El CTB ha previsto que el soterramiento de Maidagan y la construcción de la estación de Ibarbengoa se realice en un periodo máximo de 30 meses, una vez de que el departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco adjudique el concurso público. Sobre el proyecto inicial, este plazo supone disminuir en 6 meses la puesta en marcha de las nuevas infraestructuras al solaparse en parte las dos obras.

Durante los trabajos, el servicio del metro no se verá afectado, ya que para construir la trinchera que permita el soterramiento del trazado del metro, se desviarán la circulación de las unidades por vías alternativas paralelas al recorrido actual. El tramo soterráneo final será de unos 150 metros, aunque las obras de soterramiento se extenderán sobre unos 300 metros por cada extremo, además de la superficie necesaria para construir la nueva estación de Ibarbengoa que se situará entre las actuales estaciones de Bidezabal y Berango.

### **Acceso a Mamariga**

Asimismo, en el mismo Consejo, el CTB ha adjudicado la construcción del acceso a Mamariga de Metro Bilbao a la UTE SANTURTZI, formada por las empresas Urazca, Nortunel y Balzola. Esta



bizkaiko garraio partzuergoa  
consorcio de transportes de bizkaia

empresa dispondrá de un periodo de 22 meses para excavar y acondicionar un túnel de unos 400 metros que comunicará la futura estación de Santurtzi con la Plaza Virgen del Mar en Mamariga.

El presupuesto de ejecución es de 7.785.191 euros, partida en la que están incluidas las instalaciones de accesibilidad y seguridad necesarias (Ascensores, ventilación...). Sin embargo, no están incluidos los elementos de superestructura, ni los dos vehículos-lanzadera de transporte.

El túnel tendrá una anchura de 6 metros y una altura de 5, dimensiones necesarias para dar cabida a los dos vehículos automáticos de 7 metros de longitud que recorrerán en apenas 1 minuto el casi medio kilómetro existente entre el centro de Mamariga y la estación de Santurtzi de Metro Bilbao.

Debido a las características del acceso, es necesario dotar el cañón de un sistema mecánico de aproximación para los viajeros. Dado el desnivel (hasta el 20%) y la longitud (400 metros) se ha optado por el sistema APM (Automated People Mover). Son sistemas eléctricos de vehículos sin conductor, que operan mediante trenes de una o varias unidades sobre plataformas guiadas por cable. Sus ventajas más significativas respecto a otros transportes sobre carriles es que requieren menos espacio y la distancia entre estaciones es más corta, permitiendo además disminuir los radios de trazado en planta y aumentar las pendientes en alzado.

En los últimos 20 años, su uso se ha extendido en aeropuertos y parques industriales, culminando un proceso de innovación que se inició en los años setenta. En países como Canadá y Japón estos sistemas se han utilizado además para el transporte de masas. En el marco europeo, Francia instaló en la ciudad de Lille el metro automático conocido como VAL. Sistemas similares se han instalado posteriormente en Toulouse, Rennes, Lyon y París. Es la primera vez que se utiliza este sistema en el País Vasco.