

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II. Arlokako Lurralde Egitamua (BEALE)

Behin-behineko Onespenerako Dokumentua

I. Zatia: Irizpideak eta Helburuak

II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia (PTSCB)

Documento para Aprobación Provisional

Parte I: Criterios y Objetivos

junio 2022ko ekaina

Prefacio: Neutralidad en la movilidad en infraestructuras viarias

El primer Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia se aprobó en el año 1.999 (Norma Foral 8/1999 de 15 de Abril), siendo revisado 11 años después y aprobada esa revisión mediante la Norma Foral 3/2010 de 26 de Octubre. En los años transcurridos se han producido cambios profundos a todos los niveles: social, económico, legislativo, técnico, medioambiental,... de forma que resulta imprescindible acometer en este momento la elaboración de un nuevo Plan que contemple todas esas transformaciones acaecidas en los últimos años y articule una respuesta adaptada al nuevo escenario configurado.

En este nuevo escenario destaca por su enorme trascendencia el reto del cambio climático que se viene poniendo de manifiesto en los últimos años como consecuencia de la actividad humana, derivado de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI). Teniendo en cuenta que el transporte genera más del 25% de este tipo de emisiones en la Unión Europea, de las cuales el transporte por carretera representa más del 70%, parece evidente que es necesario adoptar las medidas necesarias por parte de las diferentes administraciones para afrontar esta situación y cumplir con el objetivo de neutralidad del carbono a lo más tardar en 2050, tal y como acordaron en septiembre de 2019 el Parlamento Vasco y las Juntas Generales de Bizkaia.

Este aspecto se recoge también en las nuevas Directrices de Ordenación del Territorio, aprobadas definitivamente en el año 2.019 (Decreto 128/2019 de 30 de Julio), que en el Artículo 31 de sus Normas establecen la necesidad de “*Considerar en la planificación territorial y urbanística las causas y efectos del cambio climático, contribuyendo a través de sus propuestas a reducir el balance neto de emisiones de gases de efecto invernadero y a mejorar la resiliencia*”.

Igualmente las directivas europeas (Libro Blanco del Transporte, Estrategia Europea en favor de la movilidad de bajas emisiones) inciden en esta cuestión como uno de los ejes prioritarios en la política de transportes a desarrollar en los próximos años.

Por otra parte, la emergencia sanitaria asociada a la pandemia por COVID-19 ha demostrado que, en situaciones de excepcionalidad, es posible modificar determinadas tendencias y comportamientos con implicaciones significativas en el ámbito de la movilidad, tales como la implantación del teletrabajo y la flexibilidad del horario laboral.

Es ineludible por lo tanto, en la actual situación de emergencia climática, un cambio de paradigma al respecto de la movilidad, que permita reconducir determinadas tendencias de uso indiscriminado del vehículo privado muy arraigadas en la sociedad por su generalización a lo largo de las últimas décadas, promoviendo un uso más racional de las infraestructuras y modos de transporte disponibles, lo cual permitirá reducir las emisiones y contener las necesidades de inversión. Además, teniendo en cuenta los plazos necesarios para planificar, viabilizar, proyectar, construir y equipar las infraestructuras es necesario promover de forma urgente ese cambio de paradigma, ya que las elecciones que se hagan ahora serán determinantes para el transporte de 2.050. Evidentemente este cambio debe acometerse de manera gradual, dado que es necesario evaluar cuidadosamente los impactos de las medidas que se adopten, pero en cualquier caso hay que comenzar a dar pasos en la dirección correcta con cierta urgencia, dada la situación de emergencia climática decretada.

Con esa voluntad nace el segundo Plan Territorial Sectorial de Carreteras, el cual es una pieza más dentro de la estrategia global de la Diputación Foral de Bizkaia en favor de la movilidad sostenible, de la que también forma parte destacada el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, actualmente en fase de redacción.

Las estrategias que van a constituir la columna vertebral del Plan en la búsqueda del cambio de paradigma en la movilidad y la reducción de emisiones vienen establecidas por los instrumentos de planificación de rango superior antes citados (DOT, Libro Blanco del Transporte) y las leyes actualmente en fase de tramitación (Anteproyecto de Ley Vasca de Cambio Climático, Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi) que constituirán el marco legal en el que deberá integrarse el Plan.

De forma sintética estas estrategias serán:

- Utilización de nuevas tecnologías al servicio de la movilidad inteligente
- Gestión de la demanda
- Reducción de la congestión
- Impulso al transporte público
- Fomento de la intermodalidad
- Impulso del transvase modal desde el vehículo privado hacia modos de movilidad más sostenibles, especialmente aquellos no motorizados, que son los que aportan una mayor contribución a la reducción de las emisiones

De todas las líneas de actuación anteriores, se considera de especial importancia la necesidad de reorientar la elección modal por parte de la ciudadanía hacia el uso de medios no motorizados. En este transvase deberá adquirir un especial protagonismo el modo bicicleta, cuyo grado de utilización en la movilidad obligada (hogar-trabajo/estudios/cuidado) admite en la actualidad un margen de mejora importante, superando el uso mayoritariamente recreativo que hasta ahora viene desempeñando este modo y aumentando su participación relativa en el reparto modal.

A este respecto, destacar que en la actualidad se realizan diariamente en Bizkaia aproximadamente 685.000 viajes en vehículo privado con una distancia de recorrido inferior a 8 kilómetros, valor que representa en torno a un 25% del total para ese rango de distancias, y aproximadamente 220.000 viajes en el rango comprendido entre 8 y 13 kilómetros (en torno a un 67% del total para este rango). La combinación de estrategias de promoción de la bicicleta y políticas de desincentivación del vehículo privado conseguirán un transvase modal de 135.000 viajes para distancias inferiores a 8 kilómetros y de 20.000 viajes para distancias entre 8 y 13 kilómetros.

Para lograr ese cambio en el reparto modal se deberá actuar en coordinación con las estrategias impulsadas desde el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, instrumento de referencia en la promoción e impulso de la movilidad ciclable.

La meta final de esa estrategia no es otra que conseguir que la demanda de movilidad motorizada sobre la red viaria foral en el año horizonte del Plan sea similar a la demanda existente en la actualidad.

Con esta meta de crecimiento nulo de la movilidad motorizada, en el horizonte del Plan y una vez se hayan implementado las medidas de gestión sobre los/las usuarios/as, ya fuera por la naturaleza de los mismos o por el ámbito espacial en el que se produjera, se determinará si en ese momento procedería actuar en la red viaria, al objeto de garantizar una adecuada seguridad vial y de resolver, asimismo, las afecciones al medio natural, especialmente, la problemática derivada de la fragmentación de los hábitats por parte de las infraestructuras existentes.

En definitiva, tal y como se establece en el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, no se trata de restringir la movilidad de la ciudadanía ni las necesidades de transporte de mercancías del tejido productivo del Territorio Histórico sino de que esa movilidad y ese transporte se desarrollen de manera más sostenible a como se han venido realizando en el pasado, priorizando los modos más sostenibles, de forma que se logren los objetivos de reducción de emisiones sin afectar a la competitividad de la economía ni a los derechos fundamentales de la ciudadanía.

Índice

Prefacio: Neutralidad en la movilidad en infraestructuras viarias

1

1 Introducción y Objeto

1

2 Contenido del II PTS de Carreteras de Bizkaia e información de partida

2

2.1 Contenido del PTS

2

2.2 Información de Partida

4

3 Antecedentes

5

3.1 I PTS de Carreteras (NF 8/1.999)

5

3.1.1 Criterios y Objetivos

6

3.1.2 Implicaciones en la redacción del II PTS

6

3.2 PEAB 2.003 (NF 4/2.003)

7

3.2.1 Implicaciones en la redacción del II PTS

7

3.3 Ponencia Técnica JJGG 2.008-2.009 para el estudio y revisión del PTS de carreteras (NF 3/2.010)

7

3.3.1 Objetivos

7

3.3.2 Propuesta de Actuaciones

8

3.3.3 Implicaciones en la redacción del II PTS

8

3.4 Otros antecedentes acaecidos en el periodo 2.009-2.020

15

3.4.1 Redacción y tramitación de nuevas Leyes e Instrumentos de Planificación

15

3.4.2 Puesta en marcha de nuevas infraestructuras

15

3.4.3 Nuevos modelos de tarificación para vehículos pesados

15

3.4.4 Titularidad AP-68

15

3.4.5 Evolución de parámetros socioeconómicos y de movilidad

15

4 Escenario Actual

19

4.1 Marco Legal

19

4.1.1 Norma Foral de carreteras

19

4.1.2 Norma Foral de Pago por Uso

21

4.1.3 Anteproyecto de Ley Vasca de Cambio Climático

21

4.1.4 Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi

24

4.1.5 Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco.

24

4.1.6 Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 166/2016 y 164/2017

25

4.1.7 Decreto Foral 66/2019 de la Diputación Foral de Bizkaia, por el que se modifica el Catálogo Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia

25

4.1.8 Decreto Foral 80/2014 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

26

4.1.9 Decreto Foral 2/2017 por el que se regula el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en la Diputación Foral de Bizkaia

26

4.1.10 Ley 21/2013 y Ley 9/2018 de Evaluación Ambiental.

27

4.1.11 Ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la CAV

27

4.1.12 Orden FOM 273/2016 por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de Instrucción de Carreteras.

28

4.1.13 Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, por la que se regula para los vehículos pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 en Gipuzkoa

28

4.1.14 Norma Foral 4/2018 para la igualdad de Mujeres y Hombres.

28

4.1.15 Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística

29

4.2 Acción del Departamento en el ámbito de la movilidad

30

4.2.1 Impulso a la Movilidad Sostenible

30

4.2.2 Acción en Infraestructuras viarias

30

4.3 Otros instrumentos de planificación

33

4.3.1 Libro Blanco sobre el Transporte

36

4.3.2 Estrategia Europea a favor de la movilidad de bajas emisiones

37

4.3.3 PITVI: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024

38

4.3.4 PGCPV

38

4.3.5 Plan Integral de Carreteras de Álava

45

4.3.6 IV Plan de Carreteras Autonómicas de Cantabria 2.009-2.012

49

4.3.7 Plan de Carreteras de Gipuzkoa

53

4.3.8 Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla León

54

4.3.9 Directrices Generales de Ordenación del Territorio del País Vasco (DOT)

56

4.3.10 Planes Territoriales

57

4.3.11 Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV

76

4.3.12 PTS de Puertos

81

4.3.13 Plan Director del Puerto de Bilbao

81

4.3.14 Plan Director del Aeropuerto de Bilbao

88

4.3.15 Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales

91

4.3.16 Plan Territorial Sectorial de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas

98

4.3.17 Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de la CAPV

100

4.3.18 Plan Director de Movilidad Sostenible del País

105

4.3.19 Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. KLIMA 2050

107

4.3.20 Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas

109

4.3.21 V Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia 2.016 – 2.019

110

4.3.22 Ponencia 2.017-2.018

111

5 Retos del Futuro

115

5.1 Reto Demográfico

115

5.1.1 Implicaciones en la redacción del PTS

115

5.2 Reto Tecnológico

116

5.2.1 Factores clave a tener en cuenta

116

5.2.2 Implicaciones en la Red de carreteras

118

5.2.3 Implicaciones en el PTS

119

5.3 Reto del Cambio Climático

120

5.3.1 Implicaciones en la redacción del PTS

121

5.4 Sostenibilidad

122

5.4.1 Socialmente deseable

122

5.4.2 Técnicamente factible con impacto ambiental sinérgico residual o positivo

122

5.4.3 Medioambientalmente responsable	123
5.4.4 Financieramente posible	123
5.4.5 Implicaciones en la redacción del PTS	125
6 Ámbito de Actuación	126
6.1 Ámbitos Territoriales	126
6.2 Red Objeto del Plan	129
6.2.1 Introducción y Antecedentes	129
6.2.2 Red Objeto del Plan	129
6.3 Tramificación de la Red	133
7 Criterios y Objetivos	138
7.1 Introducción y marco de referencia	138
7.1.1 El PTS de carreteras	138
7.1.2 Marco de referencia legal	139
7.1.3 Otros instrumentos de planificación	140
7.1.4 Escenario actual	142
7.1.5 Tendencias futuras	143
7.1.6 Documento de directrices y criterios generales para la elaboración del PTS de carreteras de Bizkaia aprobado por las JJ GG de Bizkaia	143
7.2 Criterios de Intervención del Plan	144
7.2.1 Criterio 1: Calidad	144
7.2.2 Criterio 2: Seguridad	144
7.2.3 Criterio 3: Competitividad	144
7.2.4 Criterio 4: Equidad	145
7.2.5 Criterio 5: Sostenibilidad	145
7.2.6 Criterio 6: Eficiencia	147
7.2.7 Criterio 7: Innovación	147
7.2.8 Criterio 8: Coordinación	148
7.2.9 Criterio 9: Resiliencia	148
7.2.10 Criterio 10: Escalabilidad	149
7.3 Objetivos del Plan	149
7.3.1 Objetivos relacionados con el criterio CALIDAD	149
7.3.2 Objetivos relacionados con el criterio SEGURIDAD	149
7.3.3 Objetivos relacionados con el criterio COMPETITIVIDAD	149
7.3.4 Objetivos relacionados con el criterio EQUIDAD	149
7.3.5 Objetivos relacionados con el criterio SOSTENIBILIDAD	149
7.3.6 Objetivos relacionados con el criterio EFICIENCIA	150
7.3.7 Objetivos relacionados con el criterio INNOVACIÓN	150
7.3.8 Objetivos relacionados con el criterio COORDINACIÓN	150
7.3.9 Objetivos relacionados con el criterio RESILIENCIA	150
7.3.10 Objetivos relacionados con el criterio ESCALABILIDAD	150
7.4 Cuadro resumen de Criterios y Objetivos	150

1 Introducción y Objeto

La Norma Foral de Carreteras de Bizkaia define el **Objeto** del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia como:

"El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia es un instrumento de planificación sectorial, aprobado por las Juntas Generales del Territorio Histórico de Bizkaia, que establece los criterios, objetivos, prioridades y mejoras, que deban introducirse en la totalidad de la Red Funcional de Carreteras de Bizkaia, a la vez que recoge las previsiones del Plan General de Carreteras del País Vasco en lo que resulte de aplicación."

Asimismo se fijan en dicha Norma, en lo que a su carácter vinculante y coordinación se refiere, las siguientes determinaciones:

1. *"La Administración Pública al igual que los particulares, quedarán obligados al cumplimiento de las disposiciones y previsiones contenidas en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia.*
 2. *El planeamiento urbanístico municipal, así como otros instrumentos de planificación de inferior rango que pueden ser elaborados, acomodarán necesariamente sus previsiones a lo dispuesto en el planeamiento elaborado en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia. Sin perjuicio de lo anterior, las previsiones del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia podrán ejecutarse aunque exista disconformidad con el planeamiento urbanístico en vigor.*
- ...

El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, así como los distintos Planes de otras entidades públicas del Territorio Histórico que establezcan previsiones en materia de carreteras, deberán coordinarse entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad y continuidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos."

2 Contenido del II PTS de Carreteras de Bizkaia e información de partida

2.1 Contenido del PTS

De acuerdo a la Norma Foral de Carreteras, el PTS de carreteras se articula a través de dos instrumentos:

- I: Planificación
- II: Planeamientos de Desarrollo

El instrumento de Planificación es el encargado de realizar el análisis y diagnóstico de la Red Objeto, el establecimiento de los criterios y objetivos que deben regir la propuesta de actuaciones, la concreción de dichas actuaciones para resolver las necesidades detectadas en la Red como resultado del diagnóstico, la identificación de las implicaciones de esas actuaciones en el Medio Ambiente, el Urbanismo y la Seguridad Vial, la programación en el tiempo de las mismas de acuerdo a los diferentes mecanismos de financiación contemplados por la legislación vigente y una representación gráfica a escala 1:20.000 de la ubicación en el territorio de todas las actuaciones propuestas.

Por su parte, los Planeamientos de Desarrollo son los instrumentos encargados de precisar con mayor detalle las características de las soluciones propuestas por el instrumento de Planificación. Dependiendo del tipo de actuación de que se trate, este instrumento podrá tener diferente contenido y exigir diferente tramitación.

El presente Documento constituye el Anteproyecto del Instrumento de Planificación del PTS, organizado en los siguientes apartados principales:

1. **Análisis de antecedentes:**

En primer lugar el Plan contiene un análisis de los principales antecedentes acaecidos en los últimos años en materia de planificación de carreteras en el Territorio Histórico de Bizkaia, como forma de entender las dinámicas que se han seguido anteriormente y que han conducido a la situación existente actualmente.

2. **Presentación del Escenario Actual** de partida donde debe enmarcarse el PTS de carreteras, y que está configurado por diversos elementos que condicionan en gran medida la elaboración del Plan:

- Por un lado el marco legal vigente, que establece las condiciones en las que se debe desarrollar el Plan en cuanto a diferentes aspectos:
 - Tramitación
 - Contenido
 - Criterios y Objetivos a considerarEntre las principales instrumentos legislativos a tener en cuenta, cabe destacar los siguientes:
 - Norma Foral de Carreteras
 - Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible
 - Anteproyecto de Ley de Cambio Climático

- En segundo lugar, las implicaciones derivadas de otros instrumentos de planificación desarrollados a lo largo de los últimos años o en redacción en la actualidad que, por su carácter prevalente o por sus posibles implicaciones en la movilidad, deben ser tenidos en cuenta para la redacción del PTS. Entre estos instrumentos cabe destacar: El Plan General de Carreteras del País Vasco, el “Documento de directrices y criterios generales para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia”, elaborado en el marco de la Comisión de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de las Juntas Generales y que fue aprobado por dicha institución a finales del año 2.018 y el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Bizkaia, actualmente en fase de redacción.
- En tercer lugar, la acción del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial en el ámbito de la movilidad, que es necesario comprender para tener en cuenta el marco competencial en el que se circunscribe el presente PTS, con el fin de asegurar una adecuada coordinación con el resto de agentes implicados en el propio Departamento, evitando solapes, pero a la vez aprovechando sinergias que permitan potenciar los resultados de las acciones propuestas en el Plan.

3. **Retos del Futuro:** En esta tercera parte del Plan, se detallan aquellos aspectos que se considera que pueden tener importantes implicaciones para el desarrollo futuro de la red de carreteras, con el fin de que el Plan se anticipe en la medida de lo posible a determinadas tendencias que ya se vislumbran en la actualidad y que pueden conllevar cambios sustanciales en el futuro en cuanto a la forma de entender la movilidad, la gestión de la demanda, la capacidad de las carreteras y las exigencias a considerar para la red. Se abordan por lo tanto, cuatro retos principales a futuro:

- El reto demográfico derivado del progresivo envejecimiento de la población.
- El reto tecnológico debido a la irrupción de nuevas tecnologías en el mundo de la automoción y de nuevas tendencias en el campo de la movilidad.
- El reto del cambio climático, al que es necesario hacer frente mediante apuestas decididas a favor de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- El reto de la sostenibilidad, que implica la necesidad de garantizar un sistema de transporte adecuado para las generaciones actuales y futuras.

4. **Ámbito de Actuación:** La cuarta parte del Plan está dedicada a la delimitación del ámbito de actuación del mismo.

La Red Objeto del Plan está constituida por la Red Funcional de carreteras de Bizkaia, constituida esta a su vez por las redes de Interés Preferente, Básica, Complementaria y Comarcal.

Dado que las funcionalidades asociadas a esas redes varían en función de su implantación territorial (Área metropolitana vs. Resto del Territorio), se realizará previamente una delimitación de esos diferentes ámbitos territoriales, atendiendo principalmente a criterios relacionados con la movilidad de las personas y mercancías y superando la tradicional delimitación de carácter administrativo.

En esta parte del Plan se realiza asimismo un análisis relativo a la idoneidad de la actual asignación de las carreteras a las diferentes redes de acuerdo a su funcionalidad, ya que esa funcionalidad va evolucionando con el tiempo de manera que determinadas carreteras van asumiendo un papel más importante en el conjunto de la Red, mientras que otras van perdiendo protagonismo como resultado de modificaciones en los flujos de movilidad o de su integración

en los entramados urbanos. Por lo tanto, es necesario analizar la adecuación de la asignación a la realidad existente en la actualidad y proponer los cambios de asignación que se consideren necesarios.

Una vez establecida la Red Objeto del Plan, se realiza la tramificación de la misma, con el objetivo de disponer de unos tramos homogéneos en cuanto a características geométricas y de tráfico para su posterior diagnóstico.

5. **Establecimiento de criterios y objetivos:** En este quinto capítulo se establecen los criterios de intervención que deben regir en la redacción del Plan, así como los objetivos derivados de dichos criterios.

Estos serán la base sobre la que se edificarán las propuestas del Plan, que deben dar una adecuada respuesta a los mismos, buscando garantizar su cumplimiento.

6. **Diagnóstico de la Red:** La realización del diagnóstico de la red comprende a su vez una serie de etapas diferenciadas:

- **Situación de partida.** Aspectos explicativos:
Como paso inicial en el proceso de diagnóstico de la Red se procede a realizar un análisis de los principales aspectos que caracterizan a la Red Objeto del Plan, así como la evolución de los mismos a lo largo de los últimos años, con el fin de tener una visión lo más detallada posible de la situación actual de dicha Red.
En este análisis se incluyen los siguientes aspectos:
 - Aspectos que caracterizan la demanda de movilidad.
 - Aspectos que caracterizan la oferta de las infraestructuras viarias.
 - Aspectos que caracterizan la relación oferta-demanda.
 - Aspectos que caracterizan la afección sobre los desarrollos urbanos.
 - Aspectos que caracterizan la integración ambiental.
- **Establecimiento de corredores.** Con el fin de poder abordar el diagnóstico de aquellos aspectos, (como por ejemplo la gestión de la demanda) que no se pueden considerar desde una perspectiva individualizada de una carretera sino que precisan de un análisis más amplio que abarque a todas las infraestructuras viarias de un determinado corredor, es necesario definir previamente todos los corredores funcionales existentes en el Territorio Histórico, asignando las carreteras de la Red Objeto a uno de esos corredores de manera que pueda tenerse una visión más amplia de la movilidad del Territorio en su conjunto.
- **Establecimiento de Escenarios:** El diagnóstico de la Red se realiza para unos determinados escenarios que será necesario definir de forma previa.
Estos escenarios se generarán mediante la combinación de las siguientes variables: tiempo, evolución de los parámetros socioeconómicos, evolución de la movilidad e infraestructuras viarias.
- **Establecimiento de Aspectos a diagnosticar:** La caracterización de la Red Objeto del Plan se va a realizar en base al análisis de la adaptación de la misma a los Criterios y Objetivos establecidos para el PTS. Para ello, es necesario establecer en primer lugar aquellos aspectos que permiten trasladar dichos Criterios a la realidad de la Red de Carreteras, de manera que se pueda identificar de la forma más fidedigna posible la adecuación de dicha Red a esos Criterios tanto en la situación actual como en los escenarios futuros que se definan para aquellas variables susceptibles de evolución a lo largo el tiempo.

- **Establecimiento de indicadores:** Para poder acometer la realización del diagnóstico de la Red se establecen previamente aquellos indicadores encargados de medir el grado de adaptación de la Red de Carreteras a los criterios y objetivos del Plan.
- **Establecimiento de umbrales:** Una vez fijados los indicadores encargados de caracterizar el cumplimiento de los Criterios y Objetivos, es necesario establecer los umbrales a considerar para cada uno de dichos indicadores. Estos umbrales de aceptabilidad son los que, en primera instancia, marcarán la necesidad o no de actuar sobre el tramo de carretera objeto de diagnóstico y por tanto su establecimiento es de gran importancia para el desarrollo del Plan.
- **Determinación de necesidades de intervención de la Red:** A partir de los indicadores y umbrales fijados en la etapa anterior, se realiza la determinación de las necesidades de intervención en la Red, por comparación de dichos umbrales con los datos de situación actual y futura de los diferentes aspectos a diagnosticar, de acuerdo a los escenarios previamente definidos.

7. **Soluciones: Determinación de actuaciones:** Para la asignación de soluciones a cada tramo detectado con necesidades se siguen los siguientes pasos:

- En primer lugar, se realizará un análisis que permita determinar si es posible evitar la inclusión de esas actuaciones considerando la utilización de otros medios de transporte alternativos al vehículo privado.
- A continuación, será necesario desarrollar un análisis que contemple la posible implantación de medidas de gestión de la demanda, nuevas o adicionales a las ya existentes en el corredor, que permitan resolver la problemática diagnosticada, o al menos retrasar en el tiempo la necesidad de actuación en el ámbito de la oferta.
- Para resolver las necesidades detectadas en la Red que no se puedan solventar mediante transvase de tráfico hacia modos de transporte más sostenibles ni mediante medidas de mejora de gestión de la demanda que permitan un uso más eficiente de las diferentes infraestructuras viarias disponibles en el corredor, se plantearán actuaciones de alguno de los tipos incluidos en la Norma Foral de Carreteras, dependiendo de la problemática diagnosticada.
- Teniendo en cuenta los tipos de actuaciones definidos, se realizará una asignación de uno de esos tipos a cada una de las necesidades diagnosticadas que no hayan podido ser resueltas en base a las consideraciones previas realizadas relativas a actuaciones en otros modos de transporte (ferrocarril, bicicleta) ni a la mejora o impulso de la gestión de la demanda, definiendo para ello los algoritmos correspondientes.
- Una vez establecido el listado de actuaciones necesarias para todos los tramos de la Red con deficiencias detectadas en el diagnóstico, resulta necesario realizar un análisis que determine si existe una solución de bajo coste que resuelva provisionalmente la problemática de seguridad vial y nivel de servicio sin condicionar la solución final de mayor envergadura.
En el caso de que esa opción sea posible, esa actuación de bajo coste se impondría a corto plazo, desplazando a la actuación más ambiciosa a un escenario temporal a largo plazo, fuera del período de vigencia del Plan.
- Teniendo en cuenta el proceso descrito en los epígrafes anteriores y siempre de acuerdo a la Norma Foral de Carreteras vigente, el contenido final del instrumento de planificación estaría conformado por:

- Conjunto de medidas de gestión de la Demanda en los corredores donde sea factible y efectivo.
- Listado de actuaciones sobre la Red, clasificadas en los tipos anteriormente descritos.
- Plano a escala 1:20.000 con situación de las actuaciones planteadas

Este contenido es el que se sometería a Evaluación Ambiental Estratégica.

- **Implicaciones:** tras la definición de actuaciones se identificarán las implicaciones derivadas de su ejecución, pudiéndose agrupar en cuatro grandes ámbitos:
 - Implicaciones para la movilidad
 - Implicaciones para la Seguridad Vial
 - Implicaciones Urbanísticas
 - Implicaciones Medioambientales
8. **Plan Operativo:** una vez establecido el listado definitivo de actuaciones que forman parte del Plan, es necesario abordar el último paso del proceso de planificación, consistente en la priorización y programación de esas actuaciones para su ejecución a lo largo del período de vigencia del Plan. para ello se definirán en primer lugar los programas de actuación, a continuación se valorará económicamente el Plan, asignando las actuaciones a los modelos de financiación contemplados en la legislación vigente, para finalmente proceder a la priorización y programación por sexenios del Plan.
9. **Anexos:** el Plan incorpora en varios Anexos diversos estudios complementarios que por su extensión no se ha considerado procedente que formen parte en su totalidad del cuerpo del documento, como son:
- Anexo 1. Estudio de movilidad
 - Anexo 2. Evaluación de impacto de seguridad vial
 - Anexo 3. Estudio de permeabilidad de fauna
 - Anexo 4. Propuesta de medidas de equipamiento tecnológico
 - Anexo 5. Implicaciones urbanísticas
 - Anexo 6. Implicaciones ambientales
 - Anexo 7. Implicaciones seguridad vial
 - Anexo 8. Implicaciones movilidad
 - Anexo 9. Implicaciones en otros ámbitos de ordenación Territorial
 - Anexo 10. Participación ciudadana
 - Anexo 11. Informe de género
- Cabe destacar entre ellos dos documentos de especial relevancia como son:
- El informe que recoge el desarrollo y las conclusiones del proceso de Participación Ciudadana desarrollado a lo largo del último trimestre del año 2.020, como herramienta fundamental para recoger las aportaciones de la sociedad bizkaína de cara al proceso de elaboración del Plan, en cumplimiento con el Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística.
 - El estudio de permeabilidad para la fauna de la red foral de carreteras, realizado con el fin de identificar los tramos más conflictivos de la misma al respecto de la fragmentación de hábitats, de cara al planteamiento de actuaciones concretas y específicas que permitan resolver la problemática existente.
10. **Estudio Ambiental Estratégico:** Este es el Documento encargado de recoger y evaluar las implicaciones del Plan sobre el Medio Ambiente, para lo cual deberá realizar un análisis previo de

la situación preoperacional, plantear y evaluar las posibles alternativas de actuación a nivel estratégico, determinar los impactos esperados como resultado de la ejecución de las actuaciones contenidas en el Plan y proponer las correspondientes medidas preventivas y correctoras de dichos impactos, así como el Programa de supervisión de cumplimiento de los objetivos.

2.2 Información de Partida

Es importante destacar para poder comprender como se ha desarrollado el contenido del PTS a lo largo de los distintos documentos que lo conforman los hitos temporales manejados. La redacción de un Plan Territorial de Carreteras es un proceso largo que administrativamente requiere varios hitos intermedios previos a su aprobación definitiva en Juntas Generales.

A día de hoy, las fechas que se han marcado para los principales hitos en la tramitación del PTS son:

- Aprobación inicial en el año 2021
- Aprobación definitiva en el año 2023

Este desfase de años entre ambas fechas implica que de las bases de datos utilizadas se obtengan resultados para el año 2021, siendo necesaria una extrapolación de datos al año 2023 como año de inicio del Plan.

La información básica utilizada para el desarrollo de los distintos análisis necesarios para el Plan es la siguiente:

- Último inventario de carreteras de la Diputación Foral de Bizkaia disponible (2016). Estos datos de geometría de la red es necesario revisarlos con las obras ejecutadas desde 2016, actualizando los parámetros que han sido modificados (anchura de plataforma, radios, geometría en alzado, etc...)
- Datos de IMD año 2018, a partir de los cuales se estiman los datos de 2023 y escenarios sucesivos.
- Datos de accidentes recibidos del Servicio de Seguridad Vial de varios periodos, siendo el último periodo recibido el 2015-2019.
- Variables del modelo de tráfico socio-económicas, basadas en los Planes Territoriales Parciales vigentes en el año 2021, año de la aprobación inicial del Plan.
- Información disponible de las obras ejecutadas desde la fecha de realización del inventario de carreteras.

3 Antecedentes

El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia nace en el año 1.999 como instrumento de planificación sectorial en la Red Funcional de carreteras de Bizkaia. **Dado el desarrollo a nivel demográfico y económico que ha sufrido el Territorio Histórico de Bizkaia en los últimos 20 años, ha sido necesario abordar a lo largo de ese periodo la redacción de distintos instrumentos de planificación cuyo objetivo no era más que el de revisar, actualizar y complementar el I PTS de Carreteras, adaptándolo a los cambios acaecidos en la sociedad vasca.**

Como paso previo al desarrollo del II PTS de Carreteras de Bizkaia, se considera imprescindible hacer un repaso de los principales hitos que han enmarcado la planificación de las carreteras en el Territorio Histórico de Bizkaia en las dos últimas décadas, con el fin de comprender cómo se trata de un proceso dinámico en el que las tendencias y coyuntura de cada escenario determinan el análisis y herramientas de las futuras soluciones.

NF 8/1.999 de 15 de abril	Aprobación I PTS Carreteras Bizkaia
NF 11/2.002 de 12 de diciembre	Creación del Canon de utilización de infraestructuras viarias
NF 4/2.003 de 26 de marzo	Aprobación PEAB 2.003
NF 3/2.010 de 26 de octubre	de los peajes y criterios de financiación para la MODIFICACIÓN del PTS de carreteras – Ponencia Técnica 2.008-2.009

A continuación se analiza cada uno de estos documentos, describiendo su contenido, evolución y objetivos de los mismos, y sintetizando las implicaciones que puedan tener sobre la redacción del II PTS de carreteras de Bizkaia. Estas implicaciones pueden ser de distintos tipos, tal y como se muestra en la tabla adjunta:

	Criterios y objetivos	Coordinación	Escenarios futuros	Financiación	Tramitación del plan	Evaluación ambiental	Actuaciones a considerar
I PTS	X						
PEAB 2.003	X						
PONENCIA TÉCNICA 2008-2009							X

Se incluyen también como antecedentes otras situaciones que han tenido lugar en los últimos años y que por sus posibles implicaciones en la redacción del II PTS deben tenerse en cuenta. Se incluyen entre estas situaciones el crecimiento de tráfico registrado en la red, la puesta en marcha de nuevos modelos de tarificación para vehículos pesados en las vías de alta capacidad por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa, o la elaboración, revisión y tramitación de otros instrumentos de planificación que se analizan en detalle en el apartado “4.3. Otros instrumentos de planificación”.

3.1 I PTS de Carreteras (NF 8/1.999)

El I Plan Territorial Sectorial de carreteras de Bizkaia se aprobó mediante **Norma Foral 8/1.999**, de 15 de abril. Inicialmente, este Plan se planteaba con una vigencia de 18 años, pero dada la evolución de la coyuntura social y económica del Territorio Histórico, tuvo que ser actualizado y complementado por distintos instrumentos de planificación. Se trata del antecedente principal del II PTS de carreteras en redacción, de tal forma que se debe tomar como punto de partida, sometido a la revisión de sus criterios y objetivos, y evaluando su grado de cumplimiento.

A lo largo de sus años de vigencia, dicho Plan ha sufrido tres modificaciones ordinarias y una sustancial, que permitieron adaptarlo a las nuevas necesidades urbanísticas y de accesibilidad surgidas en el ámbito del Bilbao Metropolitano con posterioridad a su aprobación.

- Primera modificación ordinaria referida al ámbito "Urban Galindo".
- Segunda modificación ordinaria referida a la península de Zorrotzaurre.
- Tercera modificación puntual en el ámbito de la Antena de Sakoni.
- Modificación Sustancial referente a la inclusión de la Variante Sur Metropolitana.

El PTS de Carreteras del 99, se caracterizaba por

- Aportar una **solución técnica** para dar respuesta a unas necesidades FUNCIONALES. Las funcionalidades se organizaban en función de:
 - 2 ámbitos actuación: Área Metropolitana y Resto Territorio
 - 3 tipos de funcionalidades:
 - Largo recorrido
 - Estructuración comarcal
 - Capilar o local
- Resultar una **solución posibilista** ya que NO garantizaba la aportación de recursos financieros para la consecución del plan porque éstos deberían ser PRESUPUESTARIOS. Por lo tanto, la ejecución de las obras previstas estaba sometida a las disponibilidades presupuestarias ordinarias y por lo tanto sujeta a la evolución de la coyuntura económica a lo largo del período de vigencia del Plan, con el consiguiente grado de incertidumbre asociado. Dado que esa coyuntura ha sido desfavorable en el período comprendido entre los años 2.008 y 2.015, los recursos disponibles han sido menores de los esperados lo cual ha conllevado que no pudieran materializarse muchas de las actuaciones previstas en ese Plan, que en la actualidad siguen estando pendientes.

3.1.1 Criterios y Objetivos

El I PTS de Carreteras de Bizkaia contemplaba los siguientes **Criterios de Intervención**:

- “Establecer unas pautas de intervención asentadas en unos criterios funcionales que permitan:
 - Dar respuesta a la demanda de desplazamiento de personas y de mercancías por carretera integrando los diferentes medios de transporte, abordando los problemas de movilidad con una visión global de conjunto donde se fomente y favorezca un servicio público de calidad.
 - Mejorar los niveles de accesibilidad del Territorio, aumentar los niveles de servicio ofreciendo, a su vez, mayor comodidad a las personas usuarias.
 - Proporcionar una mayor seguridad disminuyendo el riesgo de accidentes siguiendo las actuaciones oportunas recogidas en el programa de Seguridad Vial (E.P.A.S., Evaluación y Proyectos para el Aumento de la Seguridad Vial).
 - Minimizar en lo posible los impactos sobre el medio ambiente estableciendo una política de control sobre la movilidad motorizada, particularmente en lo que concierne la reducción del uso del vehículo privado en Áreas Metropolitanas, favoreciendo el uso de modos de transporte no motorizados, y en el caso de que éstos se tengan que producir que sea en modos de transporte medioambientalmente más eficientes (Transporte Público).
 - Marcar una nueva política de gestión de la demanda, como solución añadida a la fórmula de construir nuevas carreteras que satisfagan las necesidades demandadas, definiendo para ello actuaciones que permitan que el patrimonio viario existente sea utilizado de la mejor manera posible.
- Favorecer la utilización de la tecnología de la información promoviendo el conocimiento general de la Red Viaria para fomentar su mejor uso y alcanzar por tanto un mayor nivel de funcionamiento.
- Realizar un esfuerzo de comunicación con los/las usuarios/as mediante medidas incentivadoras que permitan educar a la población en la necesidad de adoptar un comportamiento que asegure el uso compartido de los diferentes medios de transporte coexistentes.
- Establecer una colaboración y un sistema de trabajo conjunto con otras instituciones públicas o privadas que intervengan directamente en la implementación de medidas para la mejora de la problemática viaria.”

Y como resultado de la aplicación de esos criterios, se establecían los siguientes **objetivos**:

“OBJETIVOS INSTITUCIONALES:

- Coordinar las actuaciones competenciales con otras Instituciones y otras disciplinas horizontales pertenecientes a la Ordenación del Territorio en lo referente a los campos de Urbanismo, Vivienda, Transportes y Comunicaciones y Medio Ambiente.

OBJETIVOS FUNCIONALES:

- Favorecer la competitividad del Territorio reforzando, potenciando e integrando Bizkaia, y particularmente el Área Metropolitana de Bilbao, en el mercado Europeo, mejorando la articulación de los grandes ejes de Comunicación que atraviesan el Territorio como son los Corredores Este-Oeste y Norte-Sur de conexión con la Meseta y Valle del Ebro.
- Reequilibrar la accesibilidad Comarcal completando y mejorando las infraestructuras de la Red Funcional de Carreteras de Bizkaia con el fin de vertebrar y estructurar las Comarcas del Territorio Histórico, y

contribuir de esta manera en disminuir los desequilibrios, desigualdades territoriales y situaciones de aislamiento histórico de alguna de ellas.

- Optimizar el funcionamiento de la Red Viaria Metropolitana mejorando la eficacia del sistema global de transporte mediante actuaciones combinadas orientadas a:
 - Jerarquizar la Red, diversificando y separando los flujos de tráfico, haciendo especial distinción entre los tráficos de paso de largo recorrido y los tráficos internos generados en los núcleos urbanos, mediante la adecuación de nuevas vías que estructuren y completen la Red existente, fomentando además itinerarios para ciclistas y peatones.
 - Formalizar una Red Mallada, potenciando un viario soporte de una Red conjunta de transporte público, que consolide un mallado metropolitano con una diversidad de rutas alternativas que permitan la gestión en tiempo real de la Red.
 - Conformar una Metrópoli, mediante puesta a disposición de los suelos de oportunidad resultantes de la transformación de la actividad económica y el traslado del Puerto de la Ría al Abra Exterior y la intercomunicación de las aglomeraciones actualmente inconexas.
 - Aumentar la eficacia de la demanda, mediante el conocimiento de la Red en tiempo real, informando a la persona usuaria en “viaje” y “previaje” además de priorizar el transporte público (establecimiento de rutas óptimas mediante operadores de transporte y mayor información sobre la intermodalidad, frecuencias y retrasos de los viajes) y, por último, implementando estrategias de control de tráfico como el redireccionamiento de flujos, el ramp metering, control lineal de velocidad, etc....
- Respetar el medio ambiente y los valores naturalísticos en unos niveles que aseguren la mejora de la calidad de vida disminuyendo los tiempos de congestión, el índice de contaminación y de ruido.
- Reducir la siniestralidad de las carreteras Bizkainas mediante una política orientada a eliminar los tramos de concentración de accidentes.
- Proporcionar una nueva fórmula que permita abordar la problemática viaria de la Red desde una perspectiva global de gestión de la demanda y de control de tráfico.”

3.1.2 Implicaciones en la redacción del II PTS

Para la redacción del II PTS de carreteras, el primer Plan es un documento de referencia a utilizar como punto de partida en determinados aspectos como:

- Planteamiento de **Criterios y Objetivos**
- Problemática diagnosticada (**aspectos a diagnosticar**)

Siempre entendiendo que el **primer PTS es en estos aspectos un punto de partida que habrá que revisar, actualizar y completar a la vista de las determinaciones de otros instrumentos de planificación territorial y sectorial** aprobados con posterioridad al mismo, y siempre teniendo presente la evolución experimentada por la sociedad en los últimos años que ha supuesto cambios sustanciales en determinados aspectos directa o indirectamente relacionados con la movilidad y sobre los que se incidirá más adelante en este documento.

En cuanto a las propuestas de actuaciones concretas, el I PTS ya no es la referencia a considerar, ya que fue actualizado en la Ponencia Técnica de los años 2.008-2.009.

3.2 PEAB 2.003 (NF 4/2.003)

El Plan Especial de Accesibilidad Bizkaia 2.003 fue presentado por la Diputación Foral de Bizkaia en Septiembre de 2.001 y aprobado en Juntas Generales por **Norma Foral 4/2.003**, de 26 de Marzo, junto con la Norma 11/02 (Canon por el uso de infraestructuras y de creación de Interbiak).

El objeto de dicho Plan era, por un lado, aportar nuevas soluciones a la problemática del aumento de tráfico y de la congestión en que se encontraba el tramo metropolitano de la autopista A-8, problemas que habían superado con creces todas las previsiones que se habían realizado en su momento dentro del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, y por otro diseñar un sistema de gestión del corredor formado por la N-634 y el tramo de dicha autopista que discurre entre Erletxe y Ermua, teniendo en cuenta que en el año 2001 la Administración Central del Estado transfirió esta infraestructura, AP-8 Basauri-Behobia, a la CAV y por la LTH en el 2002 desde la CAV, a los TTHH de Bizkaia y Gipuzkoa y considerando que en el año 2.003 vencía la concesión sobre la misma.

El I PTS ya diagnosticaba esta problemática de saturación de la red en el área Metropolitana, que se hacía crítica en el tramo de la A-8 entre Basauri y Cruces, pero sus previsiones quedaron desbordadas por la realidad y la red existente, entonces, no daba una respuesta funcional adecuada a las demandas de tráficos generados por viajes entre las áreas orbitales del Bilbao Metropolitano, de largo recorrido y de penetración, lo que llevó a la necesidad de buscar soluciones alternativas para atender la demanda en el arco Basauri-Cruces.

La solución alternativa en este tramo no podía lograrse mediante el aumento de la capacidad de la A-8 debido a los condicionamientos geométricos y urbanísticos existentes que impedían dicha ampliación, con lo que se adoptó como alternativa viable, la construcción de una nueva infraestructura que enlazase con la autopista A-8 en Trapagaran y Usansolo: la Variante Sur Metropolitana, destinada a atender de forma prioritaria a los tráficos de largo recorrido que transitaban por la AP-8 y la AP-68.

Por otra parte, la existencia de una vía alternativa y la adopción progresiva de una filosofía acorde con las directrices de la Unión Europea sobre la tarificación de las infraestructuras basada en los principios del pago por el/la usuario/a y el de quien contamina paga, arrojaron como conclusión la necesidad de establecer un canon por el uso de la nueva infraestructura.

Asimismo, en el tramo Erletxe-Ermua, se mantuvo el peaje de manera que permitiera una utilización óptima del conjunto formado por la carretera N-634 y la autopista A-8. De esta manera, la A-8 no se congestionaría, sirviendo además para ampliarla con un tercer carril entre Basauri y Gerediaga y para acometer las obras correspondientes a la Variante Sur Metropolitana.

En definitiva, se introdujo un nuevo mecanismo de financiación consistente en la explotación de las infraestructuras destinadas a dar servicio a los tráficos de largo recorrido mediante el correspondiente cobro de un canon o peaje a las personas usuarias (contribuyentes y no contribuyentes) de las mismas, empleando los fondos así obtenidos en la mejora y ampliación de dichas infraestructuras o en la construcción de nuevas infraestructuras asociadas a ellas (alimentadores): Eje del Ballonti, Enlace Portugalete-Sestao-Santurtzi y Corredor del Kadagua, éstos libres de peaje.

Como resultado de todo lo anterior, mediante acuerdo de la Diputación Foral de Bizkaia de 28 de Mayo de 2.002, se constituyó Interbiak Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A. la cual, por encomienda foral, es la encargada de gestionar el Plan de Accesibilidad Bizkaia 2.003, encargándose de definir y proyectar las obras necesarias, supervisar la ejecución de las mismas y gestionar su explotación.

3.2.1 Implicaciones en la redacción del II PTS

Sus determinaciones quedaron incorporadas en el I PTS a través de una modificación sustancial del mismo e incluidas en la Ponencia Técnica de los años 2.008-2.009, por lo que, teniendo en cuenta ambos documentos, su consideración estaría ya contemplada.

3.3 Ponencia Técnica JJGG 2.008-2.009 para el estudio y revisión del PTS de carreteras (NF 3/2.010)

En el año 2.008 se constituyó una Ponencia Técnica en las JJGG para el estudio y revisión del PTS de carreteras que daría lugar a las modificaciones oportunas del Plan Especial de Accesibilidad Bizkaia 2.003. Sus conclusiones se recogían en el Informe de 28 de Septiembre de 2.009.

La Norma **Foral 3/2.010** de 26 de octubre de Régimen Jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del plan territorial sectorial de carreteras, da cobertura legal en el ordenamiento foral al contenido de las conclusiones plasmadas en este informe.

3.3.1 Objetivos

Una vez definido por la NF 4/2.003 un modelo que resolviera la accesibilidad de largo recorrido, es decir aquella vinculada a la actividad económica de Bizkaia y que favoreciera su competitividad con una financiación soportada por los/las usuarios/as de dichas vías mediante el CANON por el uso, (PEAJE), se necesitaba garantizar una coherencia y equilibrio en el desarrollo de las comarcas del TH de Bizkaia. El objeto era dar respuesta a la necesidad de conseguir una equidad territorial en cuanto a la accesibilidad, de forma que se garantizara la igualdad de oportunidades para todos los habitantes de las diferentes comarcas que configuran el Territorio Histórico de Bizkaia.

El objetivo era estudiar la actualización del Plan Territorial de Carreteras de Bizkaia redactado en 1.999, tomando como horizonte de partida para el estudio el año 2.011, ya que debido a los plazos normales de desarrollo de los proyectos, sería a partir de esta fecha cuando se podrían empezar a construir las actuaciones que se decidieran en 2.008.

Los **objetivos generales** del Plan eran:

- Adelantar en el tiempo infraestructuras necesarias para el desarrollo de las comarcas de Bizkaia.
- Impulsar la economía de Bizkaia en un momento de crisis.
- Abrir nuevas vías de comunicación con inversión sostenible.
- Compromiso intergeneracional para la mejora de la calidad de vida.
- Desarrollo armónico de Bizkaia potenciando el conjunto del territorio.

Como **objetivos específicos** se planteaban los siguientes:

- Dotar a todas las comarcas de Bizkaia de infraestructuras de comunicación viaria de alta capacidad y calidad.
- Vertebración de las comunicaciones internas de Bizkaia, mediante una red de comunicaciones viarias de alta capacidad y calidad.
- Incremento de la rentabilidad de la actividad económica y social de Bizkaia (ahorro de tiempo de viaje; seguridad en la duración del trayecto; reducción de la contaminación).

Asimismo el Plan presentaba otras ventajas económicas y sociales para Bizkaia, como la reducción de la tasa de accidentalidad, la reducción de emisiones contaminantes y la generación de empleo (directo e indirecto).

Además se trataba de buscar las fórmulas administrativas y económico-financieras que hicieran posible su viabilización de manera INMEDIATA y SIMULTANEA.

Dada la importante inversión que exigía la construcción de los ejes estructurantes, y el objetivo de que su entrada en servicio fuera lo más inmediata posible y de forma simultánea para todos ellos, con el fin de evitar desigualdades, se consideró necesario establecer como mecanismo de financiación la concesión administrativa mediante pago por disponibilidad o peaje sombra. Este sistema, que no se había planteado en Bizkaia con anterioridad, consiste en transferir a la iniciativa privada el riesgo de proyecto, construcción, mantenimiento y financiación, recibiendo a cambio, por parte de la administración, unos pagos a lo largo del período de la concesión en función de los niveles de servicio y estado de la infraestructura - pago por disponibilidad. Se conseguiría así, por lo tanto, acometer de forma inmediata y simultánea unas inversiones muy importantes.

De esta manera, si bien la financiación es PRESUPUESTARIA, el esfuerzo lo realizan las generaciones que disfrutan de la infraestructura, ya que se hace frente durante períodos de 25 a 30 años.

3.3.2 Propuesta de Actuaciones

La ponencia Técnica propone las siguientes actuaciones en la red de carreteras forales de Bizkaia:

Nuevas Actuaciones:

Las nuevas actuaciones que se incluyeron en la Ponencia, adicionales a las ya recogidas en el I PTS fueron:

- Nuevos accesos a la A-8 en Euba y Ermua.
- Variante de las Carreras, (carretera N-634 en las proximidades de Muskiz).
- Terceros carriles en el corredor del Txorierrí.
- Tramo de regulación en Areatza, (N-240).
- Variante Muxika en el corredor Gernika-Lumo.
- Variante de Izurtza en la C-6211 (carretera Durango-Urkiola).
- Variante de Muskiz en el eje Muskiz-Otxaran.
- Variante Sur de Markina en el eje Markina-Xemein-Gipuzkoa.
- Cubrimiento de La Avanzada.

Actuaciones Eliminadas:

Y las actuaciones que quedaron descartadas en la Ponencia con respecto al I PTS fueron:

- Nueva infraestructura Rontegi-Loiu de acceso Oeste al Aeropuerto.
- Nueva infraestructura Zabalburi de Acceso a la Estación Intermodal.
- Variante de Población del Valle de Trápaga.
- Nueva infraestructura Zorrotza - San Inazio.
- Duplicación de calzada en los tramos: Zorrotzaurre, Zorrotzaurre-Burtzeña, Burtzeña-Barakaldo y Barakaldo-Axpe.

- Nueva infraestructura variante de Zorrotza.
- Variante de población Barrika – Txipio.
- Variante de población Urberuaga1 – Urberuaga2.
- Variante de población Gatika1 – Gatika2
- Variante de población Dima.
- Nueva infraestructura Dima – Barazar.
- Variante de población Forua1 – Forua2.

Actuaciones modificadas:

Por otra parte, con el objeto de dar respuesta a la necesidad de conseguir una equidad territorial en cuanto a la accesibilidad, de forma que se garantizara la igualdad de oportunidades para todos los habitantes de las diferentes comarcas, algunas actuaciones ya incluidas en el I PTS se redefinieron en cuanto a su funcionalidad y financiación. Esta modificación afectó a los denominados Ejes Radiales:

- Eje Lea-Artibai. Vía rápida entre Markina (Urberueaga-Plazakola), Ondarroa y Lekeitio.
- Eje Durangoaldea. Construcción del desdoblamiento entre la autopista AP-8 en Gerediaga y Elorrio.
- Eje Urdaibai. Construcción de una vía rápida entre Autzagane y Muxika.
- Eje de Arratia. Construcción desdoblamiento entre AP-8 (Boroa) e Igorre
- Eje Mungia-Bermeo. Se trata de un tramo de desdoblamiento que permite ampliar la autovía de Mungia hasta Bidebieta, y un segundo tramo de construcción de una vía rápida entre Bidebieta y Bermeo.
- Variante de Ermua: Se trata de una circunvalación urbana con dos tramos, sur y oeste.

3.3.3 Implicaciones en la redacción del II PTS

Como ha quedado explicado, la Ponencia Técnica de los años 2.008-2.009 supuso en la práctica una actualización de las actuaciones inicialmente contempladas en el I PTS (eliminando algunas, incorporando y modificando otras) y por lo tanto es en la actualidad un ***documento a tener en cuenta como referencia en lo que respecta a actuaciones a contemplar***, aunque tal y como se explica más adelante, la Ponencia Técnica 2.017-2.018 actualiza y modifica ese listado de actuaciones sin tener un carácter exhaustivo, limitándose únicamente a las actuaciones más relevantes.

Por lo tanto, las actuaciones mencionadas deberán tenerse en cuenta como una referencia más cuando se elaboren los cuadros de actuaciones del II PTS, analizando debidamente las modificaciones que se propongan a la luz de la coyuntura actual, configurada como resultado de los procesos económicos, sociales y medioambientales acaecidos en los últimos años.

A continuación se incluye una tabla resumen y plano donde se muestran las actuaciones pendientes del I PTS y la ponencia técnica de 2008:

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL ÁREA METROPOLITANA I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
N-639	R	ACCESO OESTE AL SUPERPUERTO	1	LA CUESTA-EL PUERTO	DUPLICACION DE CALZADA	2.014	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
		ACCEO OESTE AL AEROPUERTO	2	LOIU-LARRAKOETXE	NUEVA INFRAESTRUCTURA	TRAS 2016	PENDIENTES. PREVISTA AMPLIACIÓN ENLACE AEROPUERTO N-633. (AMPLIACIÓN ENLACE + TERCEROS CARRILES)	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			3	LARRAKOETXE-AEROPUERTO	NUEVA INFRAESTRUCTURA	2.016		ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
		ACCESO ESTE AL AEROPUERTO	4	DERIO-ACCESO AEROPUERTO	DUPLICACION DE CALZADA	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			5	ENLACE AEROPUERTO	AUMENTO DE CAPACIDAD	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
BI-625		CONEXIÓN AUTOPISTAS A8/A68	8	ZARATAMO-ARRIGORRIAGA	DESDOBLAMIENTO DE CALZADA	2.007	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
A -8		AUTOPISTA A-8	9	VTE. EN REKALDE A LA A-8	VARIANTE -A	---	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			15	VTO.ARENA- EL HAYA (3 Carril)	AUMENTO DE CAPACIDAD	2.007	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			16	NUEVO ACCESO A-8/EUBA	NUEVA INFRAESTRUCTURA	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
		VARIANTE SUR METROPOLITANA	20	FASE II VENTA ALTA-KORTEDERRA	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	---	PENDIENTE	ACTUACIONES MODIFICADAS
			21	FASE Ic ENLACE Y VIADUCTO DE LA ARENA	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	---	PENDIENTE	ACTUACIONES MODIFICADAS
			22	FASE III SANFUENTES-TRAPAGARAN	NUEVA INFRAESTRUCTURA	---	PENDIENTE	ACTUACIONES MODIFICADAS
N-634		CARRETERA NACIONAL N-634	23	NOCEDAL-MUSKIZ	REORDENACION DE ACCESOS	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			24	MUSKIZ-EL HAYA	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			26	VTE. DE LAS CARRERAS	VARIANTE DE POBLACION	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
			27	ACCESOS A ETXEBARRI		---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL ÁREA METROPOLITANA I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
	N	CORREDOR DEL LAMIAKO	33	URIBEKOSTA-EJE BALLONTI	NUEVA INFRAESTRUCTURA	2.005	A ESTUDIAR	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-637		CORREDOR DEL URIBE-KOSTA	38	CONEXIÓN DE UNBE	VARIANTE DE POBLACION	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
N-634		* VARIANTE ESTE	40	IBARSUSI-ZUBIALDEA	DUPLICACION DE CALZADA	2.010	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			41	ZUBIALDEA-MIRAFLORES	DUPLICACION DE CALZADA	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
		CORNISA DE OLABEAGA	44	DEMOLICIÓN VIADUCTO DE REKALDE	INTEGRACIÓN URBANA	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
		CORNISA DE ARTXANDA	45	UGASKO-IBARREKOLANDA (Fase 1)	NUEVA INFRAESTRUCTURA	TRAS 2016	PENDIENTE - SÓLO 1 TUBO	ACTUACIONES MODIFICADAS

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL ÁREA METROPOLITANA I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
	A	EJE DE LA RÍA	51	PUENTE LUTXANA	NUEVA INFRAESTRUCTURA	2.009	PENDIENTE DE ESTUDIO	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			52	PUENTE AXPE	NUEVA INFRAESTRUCTURA	2.013	PENDIENTE DE ESTUDIO	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
		ANTENA ZORROTZA-ANSIO	53	PENETRACION DE ANSIO	NUEVA INFRAESTRUCTURA	2.001	PENDIENTE (EN PROYECTO)	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
		ANTENA DE BALLONTI	55	URBINAGA *	AUMENTO DE CAPACIDAD	2.008	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			56	URBINAGA-MARKONZAGA *	DESDOBLAMIENTO DE CALZADA	2.014	EJECUTADO CUETO-MARKONZAGA. FALTA URBINAGA-CUETO	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			59	PORTUGALETE-BALPARDA *	NUEVA INFRAESTRUCTURA	2.005	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
		ANTENA DE SAKONI	63	SAKONI-LUTXANA	DUPLICACION DE CALZADA	TRAS 2016	MODIFICADAS EN TERCERA MODIFICACIÓN PUNTUAL I PTS (ANTENA DE SAKONI)	ACTUACIONES MODIFICADAS
			64	INTERCOMUNICADOR DE SAKONI	NUEVA INFRAESTRUCTURA	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES MODIFICADAS
			65	LA CAMPA-SAKONI	DUPLICACION DE CALZADA	TRAS 2016		ACTUACIONES MODIFICADAS
			66	Vte BAJA ERANDIO-GOIKOA	VARIANTE DE POBLACION	2.013		ACTUACIONES MODIFICADAS
			67	LA CADENA-LOIU	DUPLICACIÓN DE CALZADA	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
		ANTENA DE LA MARGEN DERECHA	68	Pte AXPE-ASTRABUDUA	DESDOBLAMIENTO DE CALZADA	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			69	ASTRABUDUA-LAS ARENAS	DESDOBLAMIENTO DE CALZADA	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			70	ASTRABUDUA-MENDIBILE	NUEVA INFRAESTRUCTURA	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
		AREA METROPOLITANA DE DURANGO	76	MONTORRETA - ZELAIETA	DESDOBLAMIENTO DE CALZADA	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL ÁREA METROPOLITANA I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
BI-2704	V		77	UNBEGANE-MENDIONDO	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.002	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			78	Vte. URDULIZ	VARIANTE DE POBLACION	2.014	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			79	URDULIZ-PLENTZIA: FASE 1	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.008	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			80	URDULIZ-PLENTZIA: FASE 2	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.014	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
		ACCESOS COMPLEMENTARIOS	81	BERANGO - EGUSKITZA	NUEVA INFRAESTRUCTURA	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			82	EGUSKITZA - POZOSABALE	RECTIFICACION DE TRAZADO	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			83	BOLUE-UNIVERSIDAD	VARIANTE DE POBLACION	--	PENDIENTE. EJECUTADO ENTORNO UPV	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES

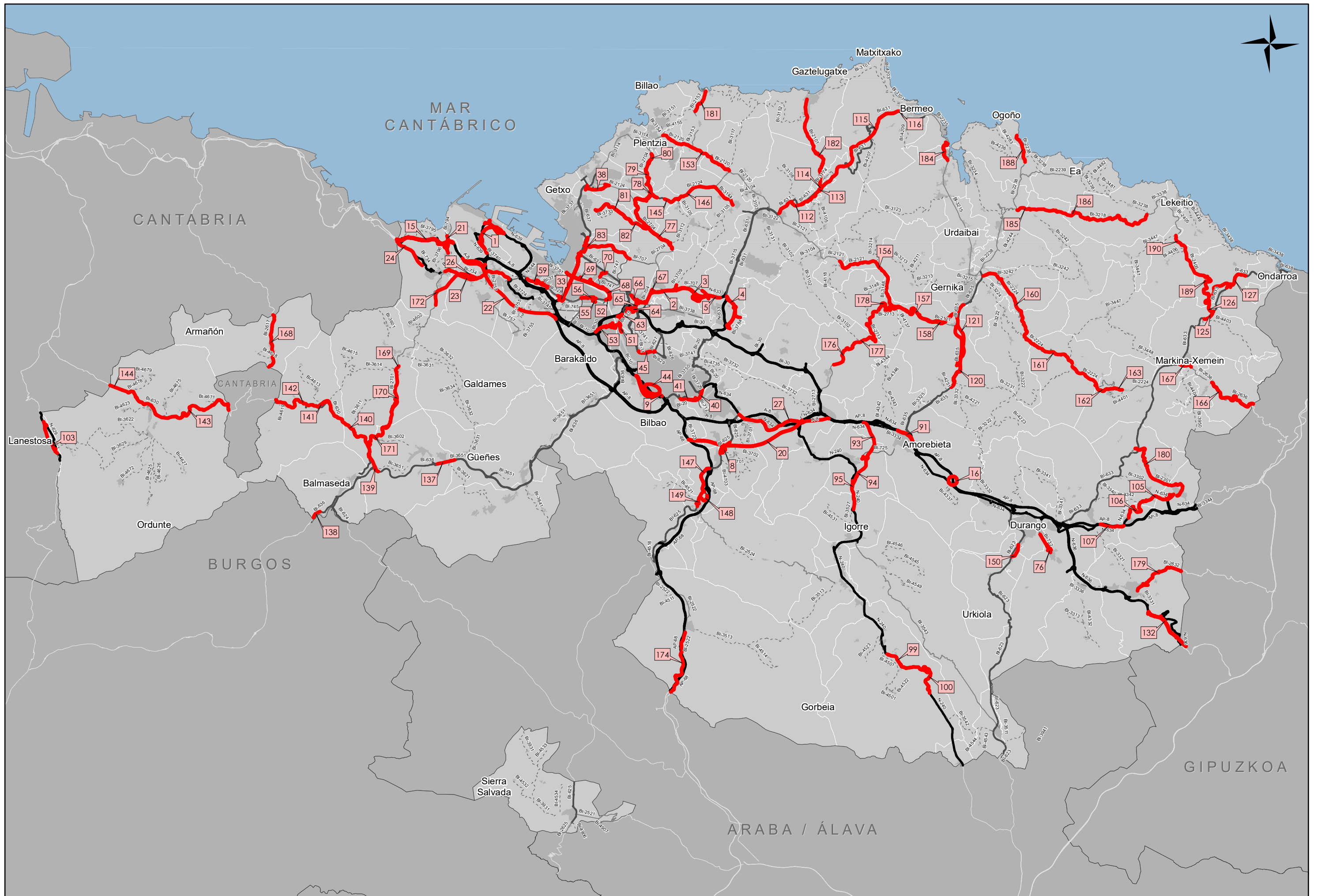
PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL RESTO DEL TERRITORIO I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
A -8		AUTOPISTA A-8	91	AMOREBIETA-ETXANO - DURANGO (3 Carril)	AUMENTO DE CAPACIDAD	2.011	FALTA LARREA-ETXANO	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
N-240		CARRETERA NACIONAL N-240	93	BOROA-SAN PEDRO - LEMOA	DUPLICACION DE CALZADA	2.010	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			94	Vte. LEMOA	VARIANTE DE POBLACION	2.010	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			95	LEMOA-IGORRE1	DESDOBLAMIENTO DE CALZADA	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			99	ZEANURI-ELEXONDO2-BARAZAR (Fase 1)	CARRIL LENTO	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			100	ZEANURI-ELEXONDO2-BARAZAR (Fase 2)	CARRIL LENTO	2.008	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
N-629		CARRETERA NACIONAL N-629	103	LANESTOSA1-LANESTOSA2	VARIANTE DE POBLACION	2.008	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
N-634		CARRETERA NACIONAL N-634	105	ERMUA-AREITIO	CARRIL LENTO	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			106	AREITIO-ZALDIBAR	CARRIL LENTO	2.008	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			107	ZALDIBAR-BERRIZ	REORDENACION DE ACCESOS	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL RESTO DEL TERRITORIO I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
BI-631		CORREDOR DE MUNGIA-BERMEO	112	MUNGIA ₁ -LARRAURI	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.013	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			113	Vte. LARRAURI	VARIANTE DE POBLACION	2.014	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			114	LARRAURI-TUNEL DE SOLLUBE	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			115	TUNEL DE SOLLUBE	RECTIFICACION DE TRAZADO	TRAS 2016	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			116	TUNEL DE SOLLUBE-BERMEO ₁	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-635		CORREDOR DE GERNIKA-LUMO	120	ZUGAZTIETA-MUXIKA	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	2.014	PENDIENTES: PROBLEMAS CON EL TRAMO URDAIBAI. LA VTE DE MUXIKA SE QUIERE MATERIALIZAR (SE BUSCA SOLUCIÓN VIABLE PARA INTERSECCIÓN CON BI-2121)	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			121	MUXIKA-GERNIKA-LUMO ₁	VARIANTE DE POBLACION	2.014		ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-633		CORREDOR DE LEA-ARTIBAI	125	URBERUAGA ₂ -PLAZAKOLA	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.015	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			126	BERRIATUA ₁ -BERRIATUA ₂	VARIANTE DE POBLACION	2.013	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			127	BERRIATUA ₂ -GARDOTZA	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.015	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-632		CORREDOR DURANGO-KANPAZAR	132	IGURIA-KANPAZAR (Fase 1)	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.010	FALTA FASE 2 (FUERA DE PERIODO PRESUPUESTARIO)	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-636		CORREDOR DEL KADAGUA	137	ARTXUBE-ZALLA	DUPLICACION DE CALZADA	---	EJECUTADO ARTXUBE-ARANGUREN.	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			FALTA ARANGUREN-ZALLA				ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES	
			138	BALMASEDA-EL BERRON	REORDENACIÓN DE ACCESOS	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL RESTO DEL TERRITORIO I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
BI-630		CORREDOR DE KARRANTZA	139	BALMASEDA-MALABRIGO	NUEVA INFRAESTRUCTURA	2.013	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			140	MALABRIGO-TRASLAVIÑA	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			141	TRASLAVIÑA1-TRASLAVIÑA2	VARIANTE DE POBLACION	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			142	TRASLAVIÑA2-VILLAVERDE DE TRUCIOS	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			143	LA ESCRITA-AMBASAGUAS	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.013	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			144	AMBASAGUAS-L.P.CANTABRIA	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	2.015	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-634		EJE SOPELANA (SOPELA) -MUNGIA	145	URDULIZ-BUTROE	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	2.014	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			146	BUTROE-GATIKA1	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	2.015	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-625		CARRETERA LLODIO-ARRIGORRIAGA	147	MIRABALLES-ARRIGORRIAGA	REORDENACION DE ACCESOS	2.009	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			148	UGAO-MIRABALLES FASE 1	REORDENACION DE ACCESOS	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
			149	VTE. UGAO-MIRABALLES	VARIANTE DE POBLACION	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
BI-623	CARRETERA DURANGO-URKIOLA	150	VTE. IZURTZA	VARIANTE DE POBLACION	---	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008	

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL RESTO DEL TERRITORIO I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
BI-2120	V	EJE PLENTZIA-MUNGIA	153	GORLIZ-MARURI	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	2.012	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2121		EJE MUNGIA-GERNIKA-LUMO	156	FRUIZ-ALTO DE MORG	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.011	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			157	ALTO MORG-MUXIKA1	RECTIFICACION DE TRAZADO	2.008	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			158	MUXIKA1-MUXIKA2	VARIANTE DE POBLACION	2.015	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2224		EJE GERNIKA-LUMO-MARKINA-XEMEIN	160	ARRATZUA A IBARTXU	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	SE ESTÁ EJECUTANDO UN TRAMO	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			161	IBARTXU A MUNITIBAR	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			162	MUNITIBAR-ALTO GONTZUGARAI	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			163	ALTO GONTZUGARAI-BOLIBAR	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2636		EJE MARKINA-XEMEIN-GIPUZKOA	166	ETXEBARRIA-ALTO S.MIGUEL	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			167	VTE. DE MARKINA	VARIANTE DE POBLACION	--	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
BI-2617		EJE DE TRUCIOS	168	TRUCIOS-CANTABRIA - S	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2701		EJE SOPUERTA-OTXARAN	169	SOPUERTA-MERCADILLO	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			170	MERCADILLO-AVELLANEDA	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			171	AVELLANEDA-OTXARAN	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			172	VTE. DE MUSKIZ	VARIANTE DE POBLACION	--	PENDIENTE	ACTUACIONES INTRODUCIDAS EN REVISIÓN / ACTUALIZACIÓN PTS 2.008
BI-2522		EJE LAUDIO-BARANBIO	174	OROZKO-BARANBIO	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES EN EL RESTO DEL TERRITORIO I PTS								
CARRETERA	C.R.	EJE VIARIO	NUMERACIÓN	TRAMO/SITUACION	TIPO DE ACTUACION	AÑO PREVISTO INICIO DE LAS OBRAS EN EL PTS (ORIENTATIVO)	OBSERVACIONES	
BI-2713		EJE LARRABETZU-ALTO DE MORG	176	LARRABETZU-ASTOREKAS	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			177	ASTOREKAS-ANDRA MARI	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			178	ANDRA MARI-ALTO MORG	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2632		EJE ELORRIO-GIPUZKOA	179	ELORRIO-ELGETA	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--		ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2301		EJE ERMUA-TRABAKUA	180	ERMUA-ZUBERRI	RECTIFICACION DE TRAZADO	--		ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2153		ACCESO AL PUERTO DE ARMINTZA	181	GOIKOERROTA-ARMINTZA	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--		ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2101		ACCESO AL PUERTO DE BAKIO	182	LARRAURI-BAKIO	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--		ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2235		ACCESO A BERMEO POR GERNIKA-LUMO	184	BUSTURRIA-SUKARRIETA	VARIANTE DE POBLACION	2.015	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2238		ACCESO A LEKEITIO POR GERNIKA-LUMO	185	MURUETAGANE A EREÑO	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			186	EREÑO-IPAZTER	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2237		ACCESO AL PUERTO DE ELANTXOBE	188	IBARRENGELU-ELANTXOBE	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
BI-2405		ACCESO AL PUERTO DE LEKEITIO	189	PLAZAKOLA-MILLOI	ACONDICIONAMIENTO Y ENSANCHE	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES
			190	MILLOI-OLETA	RECTIFICACION DE TRAZADO	--	PENDIENTE	ACTUACIONES NO EJECUTADAS O PENDIENTES



3.4 Otros antecedentes acaecidos en el periodo 2.009-2.020

Además de todos los antecedentes descritos y analizados en los epígrafes anteriores vinculados a la planificación de carreteras de Bizkaia, se han desarrollado diferentes procesos de muy diversa índole y se han producido determinados acontecimientos que han contribuido en la configuración del Escenario Actual.

3.4.1 Redacción y tramitación de nuevas Leyes e Instrumentos de Planificación

De forma paralela a los cambios acaecidos en la sociedad en los últimos años, se han venido tramitando y aprobando por parte de diferentes administraciones, diversos instrumentos legales de planificación con implicaciones en la planificación de carreteras y que, por tanto es necesario tener presente para la redacción del nuevo PTS de carreteras de Bizkaia, como son:

- Libro Blanco del Transporte
- Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco
- Norma Foral 5/2021, de 20 de Octubre, de Carreteras de Bizkaia
- Decretos Forales de la Diputación Foral de Bizkaia 166/2016 y 164/2017
- III Plan General de Carreteras del País Vasco
- Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. KLIMA 2050
- Anteproyecto de Ley Vasca de Cambio climático
- Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi
- Ponencia Técnica 2.017-2.018
- Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas

Estas leyes e instrumentos de planificación se analizan en detalle en los apartados 4.1 y 4.3 del presente documento según su tipología.

3.4.2 Puesta en marcha de nuevas infraestructuras

A lo largo del periodo 2.009-2.0018, se han puesto varias infraestructuras en funcionamiento que han supuesto un cambio sustancial en los movimientos en la red de carreteras forales.

En primer lugar, en el año 2.011 se pone en funcionamiento la **Variante Sur Metropolitana**: esta nueva infraestructura ha supuesto un cambio muy importante en la configuración de la Red Viaria Metropolitana con la introducción de una vía de alta capacidad alternativa a la congestionada A-8 a su paso por Bilbao y regulada por un canon por uso que permite plantear una gestión de la demanda en el corredor evitando que las mercancías peligrosas circulen por las proximidades de Bilbao.

Por otro lado, en el año 2.016 se pone en marcha la **Nueva Infraestructura Gerediaga-Elorrio**, financiada mediante el nuevo modelo de canon por disposición en el que el pago por parte de la administración se realiza en función de unos indicadores de estado y servicio de la carretera, que ha permitido adelantar la puesta en servicio de una infraestructura de altas prestaciones y coste elevado, pero que a la vez impone unas obligaciones financieras para los próximos ejercicios.

3.4.3 Nuevos modelos de tarificación para vehículos pesados

Es necesario tener en cuenta para garantizar una adecuada coordinación en la gestión de la demanda en general, y en particular de los camiones, la puesta en marcha de **nuevos modelos de tarificación para vehículos pesados en las vías de alta capacidad por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa**.

La Diputación Foral de Gipuzkoa aprueba el 12 de Noviembre de 2.018 la Norma Foral 6/2018, por la que se regula para los vehículos pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 en Gipuzkoa.

Según este Decreto Foral, se aplica un canon de utilización a los vehículos de motor o conjunto de vehículos articulados, destinados o utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado superior a 3,5 tn. El canon se aplica sobre los siguientes tramos de carreteras:

- Autopista A-15 Navarra-Gipuzkoa», entre el enlace de Bazkardo en Andoain (p.k. 158,930) y el enlace de Urnieta (p.k. 162,100).
- Autopista A-15 Navarra-Gipuzkoa», desde el enlace de Zikuñaga en Hernani (p.k. 166,130) hasta su final en el enlace con la AP-8 y GI-41 en Astigarraga (p.k. 169,320).
- Carretera N-I de Madrid a Irún», entre el enlace sur de Andoain (p.k. 445,500) y el enlace sur de Lasarte-Oria (p.k. 450,870).
- Carretera N-I de Madrid a Irún», entre Etzegarate (p.k. 405,450) y el enlace sur de Idiazabal (p.k. 412,900).

3.4.4 Titularidad AP-68

Transferencia de la titularidad de la Autopista AP-68 a la Diputación Foral de Bizkaia por el DECRETO 197/2019, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Acuerdo de 5 de diciembre de 2019, de la Comisión Mixta de Transferencias Gobierno Vasco - Territorio Histórico de Bizkaia, sobre traspaso de funciones y servicios en materia de carreteras. La concesión existente finaliza en el año 2.026, lo cual posibilitaría acometer una gestión integral de la demanda de transporte en el corredor del Nervión (AP-68/BI-625/Fase Ib de la VSM) acometiendo inversiones soportables por el canon a los/las usuarios/as de la autopista.

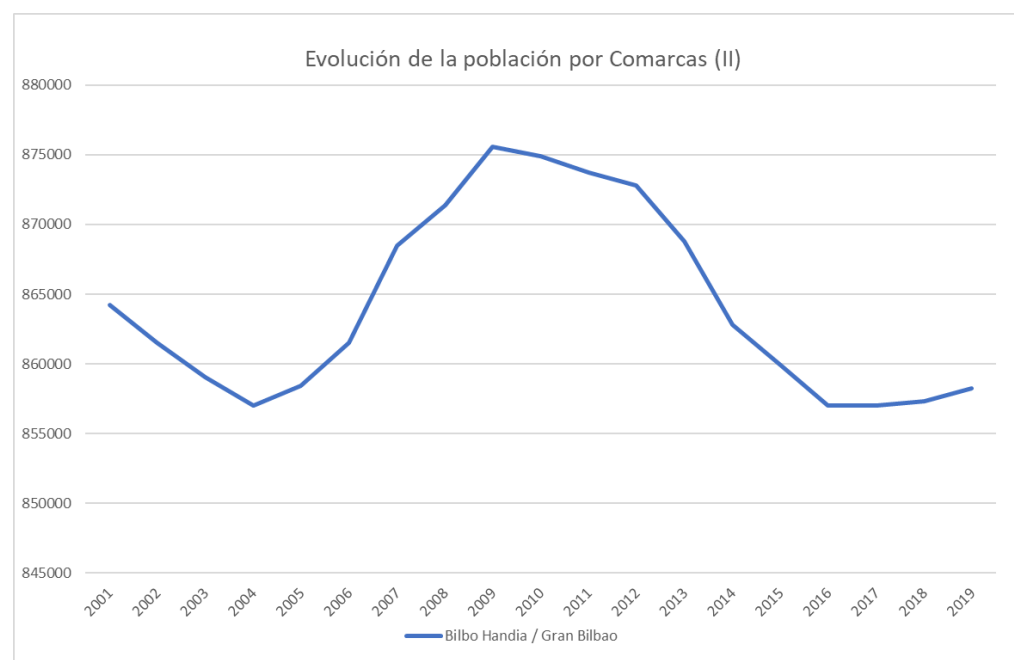
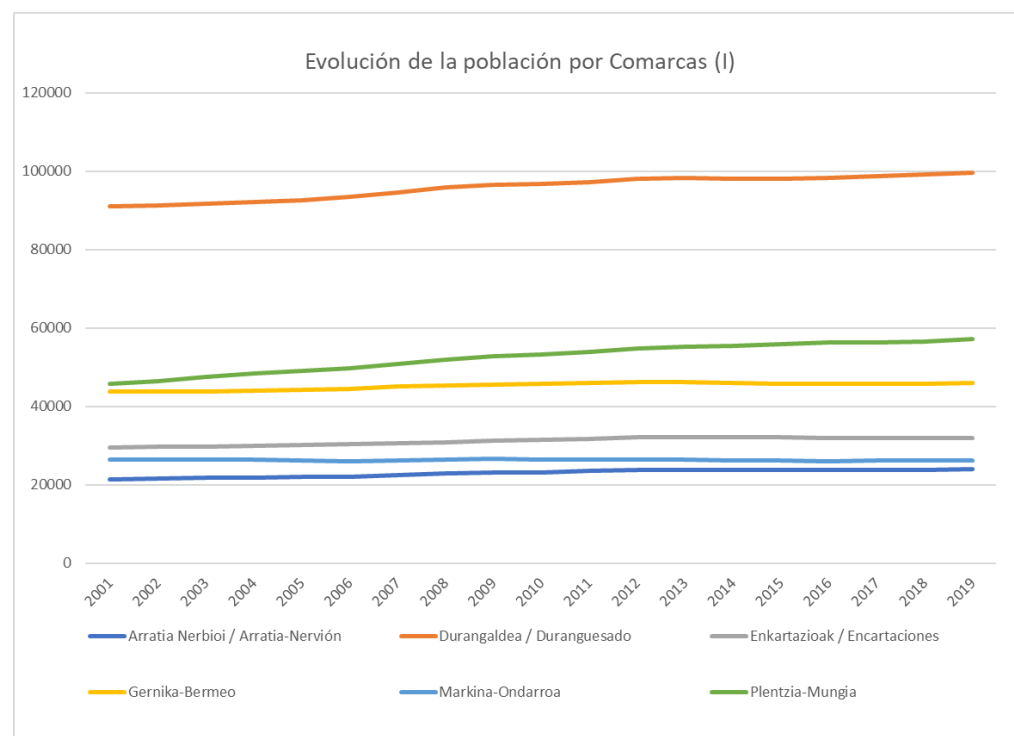
3.4.5 Evolución de parámetros socioeconómicos y de movilidad

Con el fin de disponer de una imagen clara de lo que ha sido el devenir de los cambios operados en Bizkaia a lo largo de los últimos años, a continuación se recoge la evolución de los principales parámetros socioeconómicos y de movilidad acontecida en el Territorio Histórico desde la aprobación del I PTS de Carreteras de Bizkaia.

3.4.5.1 Parámetros socioeconómicos

En primer lugar se recoge la evolución de los principales parámetros socioeconómicos desagregados por comarcas.

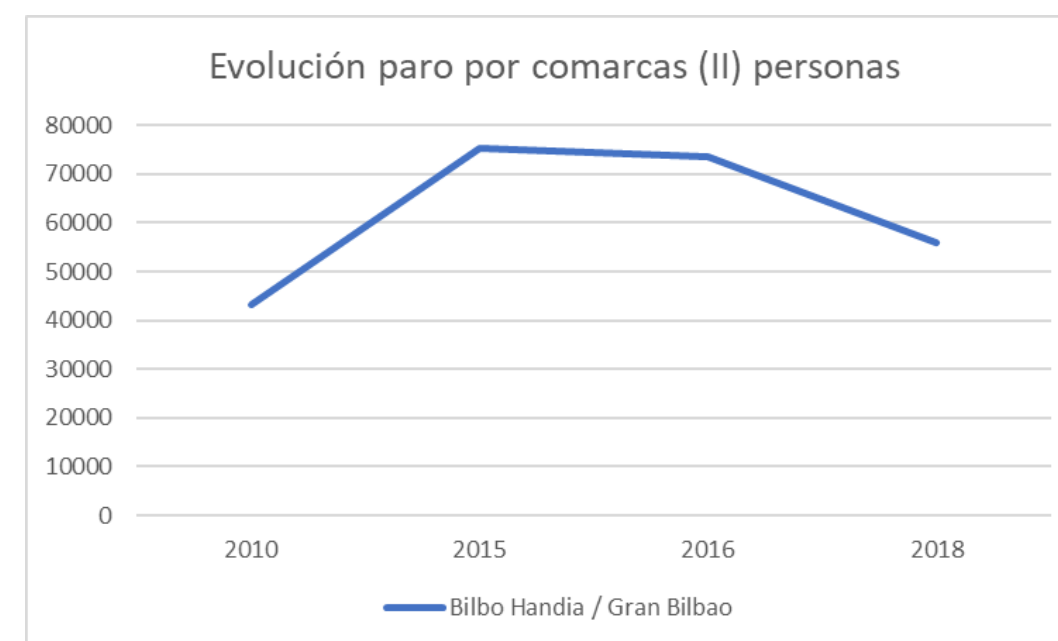
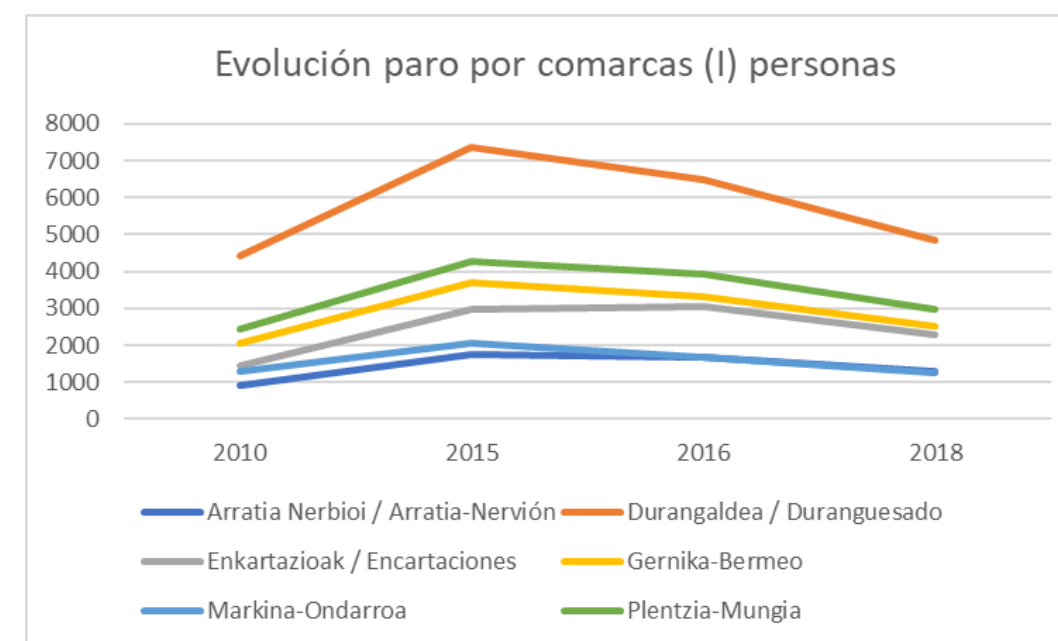
Por lo que respecta a la población, en los dos gráficos siguientes se representa la evolución de los últimos 20 años, en el primero de ellos las comarcas de Arratia-Nervión, Duranguesado, Encartaciones, Gernika-Bermeo, Markina-Ondarroa y Plentzia-Mungia, y en el segundo, dado su carácter singular respecto a los anteriores, el Gran Bilbao.



Tal y como se puede apreciar en los gráficos anteriores, únicamente las comarcas del Duranguesado y Plentzia-Mungia han mantenido una dinámica creciente, mientras que el resto de las comarcas se han caracterizado por un estancamiento de la población o por una dinámica descendente bastante acentuada en los últimos 10 años en el caso del Gran Bilbao.

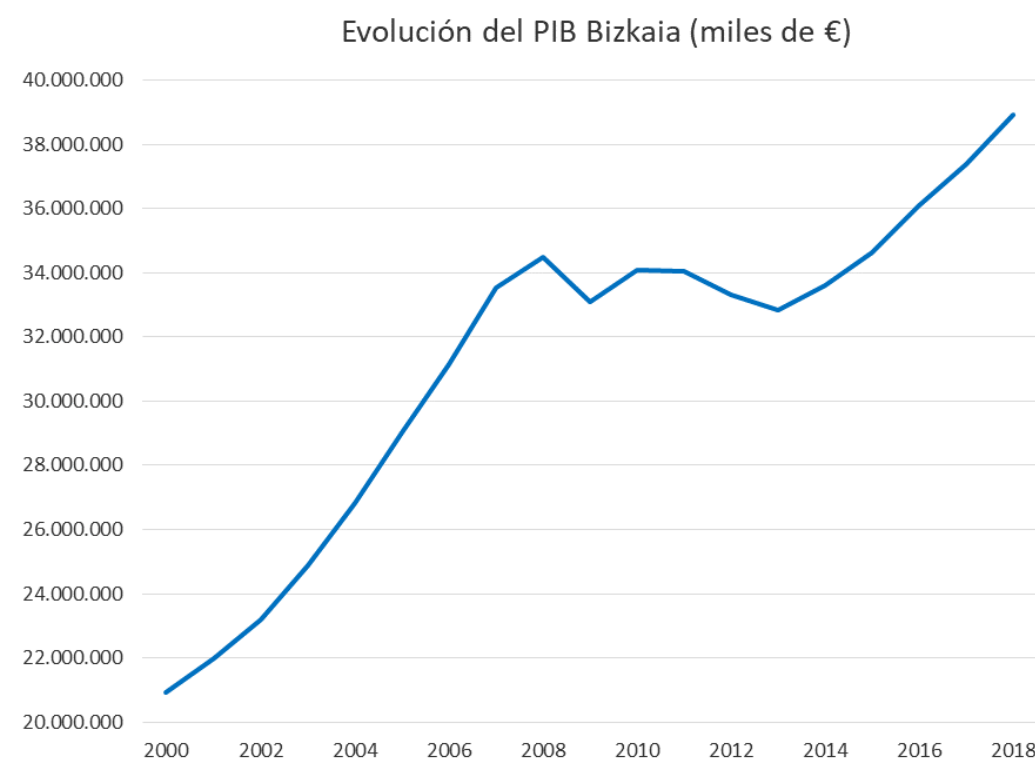
Este descenso de la población a partir del año 2009 se debe principalmente a la crisis económica sufrida en España, viéndose una recuperación a partir del año 2013.

Por lo que respecta al empleo, la evolución es similar al crecimiento-descenso de la población, como es lógico. A continuación se recoge la evolución del número de personas en paro en las diferentes comarcas entre los años 2010-2018.



En los gráficos anteriores se aprecia el impacto de la crisis económica iniciada en 2.007, con aumentos significativos del número de personas desempleadas en todas las comarcas. Como se puede apreciar el número de personas en paro crece muy rápidamente hasta el año 2015, descendiendo a partir de ese punto aunque no con la velocidad de crecimiento de los años anteriores.

La evolución del PIB muestra unas conclusiones similares a las anteriores. A continuación se muestra esta evolución a nivel de Bizkaia:



Al igual que con los parámetros anteriores, se puede apreciar un estancamiento desde el año 2.008, aunque con una tendencia creciente bastante definida en los últimos ejercicios, a partir del año 2.013, experimentando un crecimiento similar al acaecido entre los años 2000 y 2006.

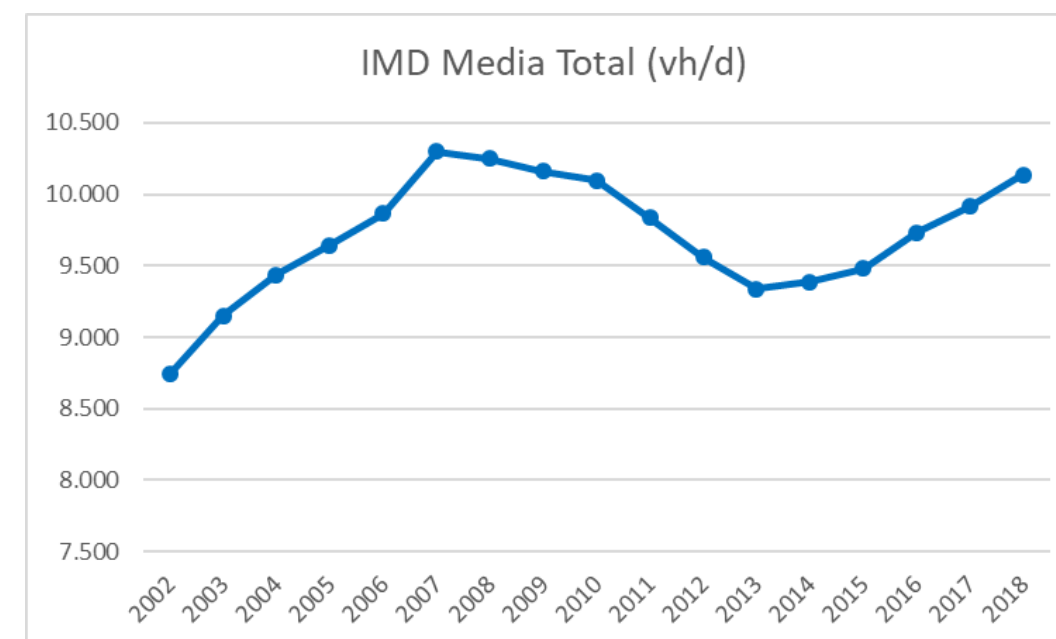
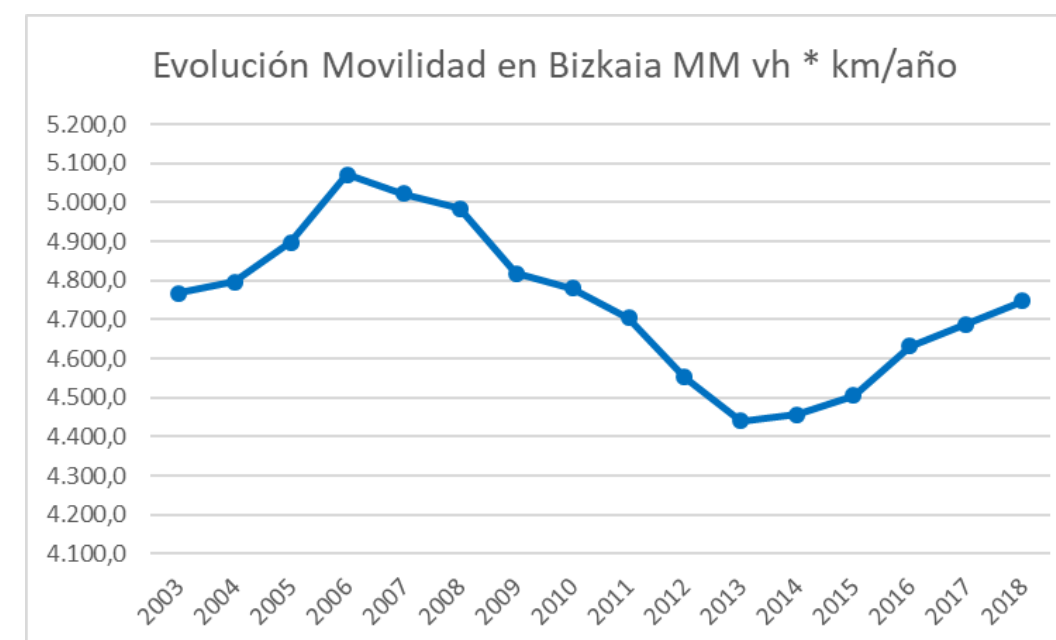
3.4.5.2 Parámetros de movilidad

La crisis económica y financiera iniciada en el año 2.008/2.009, tuvo una duración y profundidad que superó las expectativas iniciales, teniendo por lo tanto una repercusión importante en la actividad económica del TH Bizkaia y por tanto en la demanda de transporte por carretera. Entre los años 2007 y 2013, se aprecia un descenso en los tráficos, y en las disponibilidades de financiación para acometer nuevas obras públicas como consecuencia de las nuevas políticas de austeridad y control del déficit emanadas desde las instituciones europeas y el gobierno estatal. Como consecuencia de esta crisis, se producen varios efectos:

- Reducción de los ingresos derivados de los peajes en la VSM y en la AP-8 con respecto a las previsiones, como consecuencia de la reducción de los tráficos y la menor disposición al pago de las potenciales personas usuarias.

- Prudencia en la aplicación del mecanismo de financiación de pago por disponibilidad como mecanismo a aplicar a todos los ejes radiales dadas las importantes cargas que implica para los presupuestos de los próximos años y a la incertidumbre financiera existente.

En los años siguientes, se experimenta una recuperación en la economía a nivel nacional e internacional. En cuanto a la movilidad totalizada para todo el Territorio Histórico, los tráficos vuelven a crecer, tal y como se muestra en los gráficos adjuntos de la evolución de los vehículos-Km y de la IMD media de la Red:



En los gráficos anteriores se aprecia con claridad el retroceso sufrido entre los años 2.007 y 2.013 y la recuperación experimentada desde el 2.013, aunque con la diferencia de que mientras la intensidad media está actualmente en valores similares a los del año 2.006, en el caso de los veh-Km aún no se han recuperado los valores de dicho año.

3.4.5.3 Conclusiones

Tanto los parámetros socioeconómicos como los de movilidad muestran un descenso entre los años 2.007 y 2.013, comenzando a recuperarse a partir del año 2.013, aunque sin llegar a alcanzar aún los valores previos a 2.007. Esta situación es fiel reflejo de la situación vivida en España como consecuencia de la grave crisis económica sufrida entre los años 2.008 y 2.014 según los datos del Instituto Nacional de Estadística.

4 Escenario Actual

Tras este repaso rápido de los hitos más relevantes en cuanto a los antecedentes en la planificación de carreteras en el Territorio Histórico de Bizkaia, se presenta un escenario actual, configurado como resultado de los diversos procesos desarrollados, la planificación y actuaciones ejecutadas en los últimos años y que se puede caracterizar de acuerdo a los siguientes parámetros:

1. Marco legal de referencia donde son de especial importancia la Norma Foral de carreteras, y las nuevas leyes en tramitación de Cambio Climático y Movilidad Sostenible, dadas sus implicaciones en el desarrollo del nuevo PTS de carreteras en distintos ámbitos.
2. Acción del Departamento de infraestructuras en aquellos aspectos relacionados con la movilidad.
3. Otros instrumentos de planificación con implicaciones directas sobre el PTS de carreteras, en redacción o de reciente aprobación, como son el III Plan General de Carreteras del País Vasco, el PTS de Vías Ciclistas y la Ponencia Técnica 2017-2018.

4.1 Marco Legal

Para la elaboración del II PTS de carreteras de Bizkaia, es obligado tener en cuenta las diferentes disposiciones recogidas en diversos textos legales, por regular aspectos administrativos, técnicos o financieros que afectan a las determinaciones del Plan o a la programación de las actuaciones, y que configuran por tanto el Marco Legal en el que debe quedar enmarcado el Plan.

Este marco está constituido por las siguientes disposiciones:

- Norma Foral de Carreteras de Bizkaia.
- Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 166/2016 y 164/2017 por el que se aprueba las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de subvenciones por el Departamento Foral de Desarrollo Económico y Territorial en régimen de libre concurrencia y que tengan por finalidad la ayuda a las personas físicas residentes con domicilio fiscal en Bizkaia y usuarias de las infraestructuras viarias sometidas a peaje titularidad de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Decreto Foral 66/2019, de 28 de mayo, de la Diputación Foral de Bizkaia, por el que se modifica el Catálogo Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia incluido en la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de carreteras de Bizkaia.
- Anteproyecto de Ley Vasca de cambio climático. Borrador de junio 2019.
- Decreto Foral 80/2014, 24 de junio, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.
- Decreto Foral 2/2017, de 17 de enero, por el que se regula el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en la Diputación Foral de Bizkaia.
- Proyecto de Ley de movilidad sostenible, remitido al Parlamento Vasco para su aprobación el pasado 3 de diciembre de 2019.
- Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

- Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la ley 21/2015, de 20 de julio , por la que se modifica la ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases invernadero.
- Orden FOM 273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de Instrucción de Carreteras.
- Norma Foral 4/2018, de 20 de junio, para la igualdad de Mujeres y Hombres.
- Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, por la que se regula para los vehículos pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 en Gipuzkoa.
- Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística.

A continuación se analiza la implicación de cada una de estas disposiciones legales en la redacción del II PTS de carreteras de Bizkaia.

La siguiente tabla muestra las implicaciones que tendría cada uno de los documentos analizados del marco legal en el II PTS de Carreteras de Bizkaia:

	CRITERIOS Y OBJETIVOS	COORDINACIÓN	ESCENARIOS FUTUROS	FINANCIACIÓN	TRAMITACIÓN DEL PLAN	EVALUACIÓN AMBIENTAL	ACTUACIONES A CONSIDERAR
Norma foral de carreteras				X	X	X	X
Anteproyecto ley vasca cambio climático	X				X	X	
Proyecto de ley movilidad sostenible de Euskadi	X				X	X	
Ley 4/1990					X		
DF 166/2016				X			
DF 66/2019			X	X			
DF 80/2014	X				X		
DF 2/2017					X		
Ley 21/2013					X	X	
Ley 9/2018						X	
ORDEN FOM 273/2016							X
NORMA FORAL DE GIPUZKOA 6/2018		X		X			
NORMA FORAL 4/2018	X						
DECRETO 46/2020					X		

4.1.1 Norma Foral de carreteras

Al amparo de lo dispuesto en la Constitución y en el artículo 10.34 de la Ley Orgánica 3/1979 de Estatuto de Autonomía del País Vasco, se procedió al traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras y caminos mediante Real Decreto número 2769/1980 de 30 de Diciembre. En dicho artículo de la Ley, en lo que se refiere a Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, y en el Decreto Foral

17/85 de 5 de Marzo, dictado en desarrollo de la citada ley, se recoge que, **"los Órganos Forales del Territorio Histórico de Bizkaia tienen la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras y caminos, sin perjuicio de las facultades que la Comunidad Autónoma de País Vasco ostente a fin de coordinar las distintas redes de carreteras de cada uno de los territorios históricos, dictándose al amparo de esta distribución de competencias la Ley 2/1989 de 30 de Mayo del Parlamento Vasco, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco"**.

La **Norma Foral 2/1993**, de 18 de Febrero, *"reguló la planificación, proyección, modificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras forales de Bizkaia y las condiciones y limitaciones de uso del suelo adyacente, dotando de un instrumento jurídico de la máxima importancia para el pleno ejercicio de las competencias que se le reconocen al Territorio Histórico de Bizkaia"*.

A lo largo de estos años, la Norma Foral se ha ido actualizando con diferentes versiones al objeto de mejorar su contenido y adaptarlo a los cambios normativos acaecidos, y a las necesidades del territorio y su ciudadanía.

El 26 de octubre de 2010, se aprueba la **Norma Foral 3/2010** de Régimen Jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del plan territorial sectorial de carretera. Tal y como se ha explicado en el apartado de antecedentes del presente documento, el objeto y finalidad de esta Norma Foral era otorgar la cobertura al más alto rango legal en el ordenamiento foral al contenido de las conclusiones plasmadas en el Informe de 28 de septiembre de 2.009 de la Ponencia de Estudio sobre el Plan Territorial Sectorial de Carreteras, desarrollada en el seno de la Comisión de Infraestructuras de las Juntas Generales

La **Norma Foral 2/2011** de 24 de Marzo, de carreteras de Bizkaia, supuso la necesaria actualización de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, encargada de regular la planificación, proyección, modificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras forales de Bizkaia y las condiciones y limitaciones de uso del suelo adyacente.

En concreto, en esta Norma Foral se consolidaba la prevalencia del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico, se concretaba el procedimiento de aprobación de los Proyectos de carreteras, se revisaba el régimen de usos de las distintas zonas de protección de las carreteras, se establecía un nuevo régimen jurídico para los accesos, se adaptaba la tramitación de las autorizaciones y legalizaciones a los cambios introducidos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo, se actualizaba el régimen de las infracciones y sanciones así como el procedimiento para proceder a las transferencias de titularidad de las carreteras.

El 25 de octubre de 2021 se publica en el BOB la nueva Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia, siendo este el documento base para la redacción del PTS.

En el artículo 10 de esta Norma se establece que el Plan Territorial Sectorial de Carreteras *"es un instrumento de planificación que establece los criterios, objetivos, prioridades y mejoras que deben introducirse en la totalidad de la Red Funcional de Carreteras de Bizkaia."*

De acuerdo a la Norma Foral 5/2021, el PTS de carreteras se articula a través de dos instrumentos:

"I.- Planificación. Su tramitación y aprobación se efectuará de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- a) *Elaboración del borrador del plan y del documento inicial estratégico.*
- b) *Fase de consultas a instituciones, administraciones y público interesado.*
- c) *Elaboración del anteproyecto del plan y del estudio ambiental estratégico.*
- d) *Fase de información pública y audiencia a las corporaciones locales interesadas por período de dos meses.*
- e) *Elaboración del proyecto del plan, integrando las aportaciones de la fase anterior y redacción del documento de integración de aspectos ambientales.*
- f) *Solicitud de la declaración ambiental estratégica y del informe preceptivo de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.*
- g) *Integración de la declaración ambiental estratégica en el proyecto del plan y en el estudio ambiental estratégico.*
- h) *Solicitud de informes preceptivos a la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, a la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco y a la Autoridad del Transporte de Euskadi.*
- i) *Aprobación del proyecto del plan por parte del Consejo de Gobierno de la Diputación.*
- j) *Aprobación definitiva por las Juntas Generales de Bizkaia, que se publicará en los «Boletines Oficiales de Bizkaia y del País Vasco» Por lo tanto, el contenido anterior es el que se somete a Evaluación Ambiental Estratégica.*

"II.- Planeamiento.

Los Instrumentos de Planeamiento, o planeamiento de desarrollo, serán los encargados de definir con mayor nivel de detalle las soluciones propuestas en el Instrumento de Planificación, de manera que sea posible determinar con mayor precisión las afecciones territoriales asociadas a dichas soluciones, así como definir las soluciones técnicas necesarias con el grado preciso de detalle según el tipo de documento. La escala de representación gráfica de las diferentes alternativas propuestas en el planeamiento de desarrollo estará comprendida en el rango entre 1:1.000 y 1:5.000, dependiendo del entorno en el que se sitúen y del tipo de obra prevista.

Tendrán también la consideración de planeamiento de desarrollo las previsiones recogidas en el planeamiento urbanístico municipal, siempre que se ajusten a las determinaciones incluidas en el documento de planificación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia"

De acuerdo a la Norma Foral de Carreteras la revisión y actualización del PTS se efectuará cada 6 años, lo que le convierte en un instrumento de planificación con un marcado carácter dinámico.

Implicaciones en la redacción del II PTS

Esta Norma fija el contenido que debe tener el Plan, su tramitación y el procedimiento para su aprobación y actualización. Por lo tanto, es la que **define el marco legal en el que se deberá encuadrar el Plan.**

4.1.2 Norma Foral de Pago por Uso

Actualmente DFB está tramitando una nueva Norma Foral para la implantación de un modelo de movilidad para el transporte de mercancías en las carreteras de Alta Capacidad en el Territorio Histórico de Bizkaia. Este nuevo documento se denominará a lo largo de este PTS como Norma Foral de Pago por Uso.

El objeto de esta nueva Norma Foral es implantar un canon por uso que permita sufragar los costes que suponen la conservación, operación, gestión y mejora periódica de las principales infraestructuras del Territorio Histórico, en la búsqueda de un sistema de transporte más sostenible y equitativo.

La red de altas prestaciones, compuesta por la Red de Alta Capacidad (RAC) y la red Convencional de categoría roja/naranja que conecta con otros territorios, Puertos y Aeropuertos, da servicio a la mayor parte del tráfico pesado, el cual se relaciona principalmente con la actividad económica y que por otra parte es el que más emisiones GEI genera, así como un mayor desgaste y degradación en las infraestructuras derivado de su elevada carga por eje.

Los costes que supone para la Administración el mantenimiento y mejora de esta red son cada vez mayores como resultado del paulatino incremento del tráfico pesado y del progresivo envejecimiento de las infraestructuras, ya que una parte significativa se construyó en los años 80 y 90 y ya ha cumplido una parte considerable de su vida útil, existiendo algunos tramos con características geométricas inadecuadas, de manera que resultan no aptas para la funcionalidad encomendada.

Acorde con la filosofía de las directivas europeas la nueva Norma Foral de pago por uso aboga por la aplicación del principio del “usuario pagador”, de modo que la carga se distribuya de la manera más proporcionada y equitativa posible, es decir, que pague más el que más degrada la infraestructura y el que en mayor medida se beneficia de su utilización.

El propio “Documento de Directrices y criterios generales para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia” aprobado el 11 de enero de 2019 en el seno de las Juntas Generales de Bizkaia, recoge la necesidad de realizar un análisis del modelo de gestión del transporte de mercancías que permita:

- Internalizar los costes externos ocasionados por el uso indebido por parte del tráfico de vehículos pesados de largo recorrido de infraestructuras concebidas para dar servicio a un tráfico de agitación o recorridos con origen y destino en su entorno, en línea con lo establecido por las Directivas Europeas.
- Recuperar los importantes costes de conservación y gestión que requieren las carreteras
- Garantizar la igualdad de oportunidades independientemente del origen/destino de las mercancías.

En este marco es donde la Diputación Foral de Bizkaia, en su búsqueda de un nuevo modelo de movilidad sostenible y eficiente para Bizkaia, persigue la reducción de las emisiones de CO₂, la redistribución de los tráficos pesados en nuestra red de carreteras, minimizando las afecciones medioambientales, limitando la accidentalidad, dotando al modelo del adecuado equilibrio presupuestario que garantice al usuario/a el correcto mantenimiento y conservación de las infraestructuras.

Siguiendo el principio de «quien utiliza paga» promovido por la Directiva europea 2011/76/UE, la nueva Norma Foral propone implantar en diversos tramos un sistema de pago por uso, que afectará a los vehículos pesados de mayor peso por eje (al ser los que en mayor medida degradan la infraestructura y los que mayores emisiones GEI generan).

El canon se establece con arreglo a un sistema abierto, con tecnología free flow. Los vehículos que circulen por los tramos sujetos pasarán en los puntos clave del recorrido por un punto de cobro situado en un pórtico sobre la vía. Al paso por cada uno de ellos se les imputará el importe correspondiente.

Las cuantías del canon se determinarán en base al principio de recuperación de los costes de infraestructura. En particular, el canon se calcula con relación a los costes de construcción de la infraestructura y los costes de explotación, gestión del canon, desarrollo y mejora de la red y mantenimiento, incluida la reparación estructural. De esta manera, se pretende paliar el deterioro sufrido por el uso y mantener un nivel óptimo de servicio.

Implicaciones en la redacción del II PTS

Dado que está prevista la aprobación de esta nueva Norma Foral de Pago por Uso durante el primer sexenio de vigencia del Plan, se ha incluido en los modelos tráfico utilizados para el **diagnóstico** tanto para los escenarios del año 2029 como para los escenarios 2035.

La aplicación de estos peajes tiene como consecuencia un redireccionamiento de los tráficos hacia otras vías que deberán tenerse en cuenta durante el diagnóstico de la red.

4.1.3 Anteproyecto de Ley Vasca de Cambio Climático

El Anteproyecto de Ley Vasca de Cambio Climático del País Vasco es un texto legal promovido por la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.

Este Anteproyecto ha estado sometido al trámite de información pública a lo largo de los meses de junio y julio de 2019.

El objeto de la ley es **“establecer el marco normativo para permitir la adopción de medidas dirigidas a la mitigación y a la adaptación al cambio climático, avanzando hacia una economía resiliente y neutra en carbono para el año 2050 a través de un desarrollo sostenible.”**

La ley se estructura en seis capítulos, 10 disposiciones adicionales, 1 disposición transitoria y 2 disposiciones finales.

El **capítulo primero** fija el objeto, el ámbito de aplicación y los principios de esta ley que debe impulsar el cambio en todas las administraciones públicas vascas, empresas y ciudadanía de País Vasco para conseguir reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el tránsito hacia una economía neutra en carbono en el horizonte 2050 así como la gestión de los riesgos climáticos mediante la implantación de medidas de adaptación que hagan que nuestro territorio sea resiliente, todo ello, mediante la definición de un marco de gobernanza climática que garantice la acción concertada y eficiente.

El **capítulo segundo** establece los mecanismos de la gobernanza climática de las administraciones públicas vascas, quienes ejercerán sus funciones en esta materia según la distribución de competencias establecidas reglamentariamente.

Se crea la Comisión Interdepartamental de Cambio Climático como órgano colegiado para la coordinación y colaboración entre los departamentos del Gobierno Vasco en la aplicación y seguimiento de lo dispuesto en esta ley.

Se establecen las funciones en materia de cambio climático que se desarrollarán en el seno del Consejo Asesor de Medioambiente de la Comunidad Autónoma del País Vasco y se abre la puerta a la creación de comisiones especializadas en materia de cambio climático.

Se crea la Oficina Vasca de Cambio Climático adscrita a la Sociedad Pública Ihobe perteneciente al departamento del Gobierno Vasco que ostente las competencias de medioambiente y cambio climático y las funciones a desarrollar en materia de cambio climático.

El capítulo tercero crea y regula los instrumentos de planificación en materia de cambio climático que deben desarrollar las medidas necesarias para hacer frente eficazmente a los impactos del cambio climático, alineados con los objetivos y estrategias de la Unión Europea.

La Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco se constituye como el instrumento principal de la acción climática a largo plazo de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Esta Estrategia se actualizará a través de los planes de acción en cambio climático. Cada plan de acción recogerá las actuaciones necesarias para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones y de gestión anticipatoria a los riesgos del cambio climático.

Los planes de acción serán aprobados por el Gobierno Vasco a propuesta del departamento competente en materia de medioambiente y cambio climático.

El capítulo cuarto desarrolla la integración del cambio climático en las políticas sectoriales y territoriales, estableciendo que la transición hacia una economía neutra en carbono y un territorio resiliente al cambio climático deberán ser tenidas en cuenta en el diseño y en la aplicación de todas las políticas públicas, estando obligadas a adoptar las medidas de reducción de emisiones y de adaptación que resulten necesarias.

El capítulo quinto identifica los instrumentos para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la adaptación al cambio climático.

La acción ejemplar de la administración adquiere relevancia en materia de energía, movilidad, compra y contratación, edificación y rehabilitación, gestión de eventos o compensación de emisiones con el fin de reducir su impacto y contribuir a los objetivos de la presente ley.

Las administraciones públicas vascas en sus respectivos ámbitos de competencia y en aras del efectivo cumplimiento de los objetivos de la presente ley estudiarán las posibles medidas fiscales que fomenten la reducción de emisiones y la adaptación al cambio climático y adoptarán medidas incentivadoras.

Se recoge la creación del Registro Vasco de Iniciativas de Cambio Climático a fin de movilizar a los agentes privados en la asunción de compromisos voluntarios en la reducción de emisiones, adaptación al cambio climático, de absorción y de compensación.

Las administraciones públicas vascas promoverán técnicas y tecnologías cuya introducción en los procesos productivos de las actividades económicas permitan la reducción cuantificable de emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de todo el ciclo de vida del producto o proceso considerado.

Las administraciones públicas vascas, en el ámbito de sus respectivas competencias, impulsarán acciones destinadas a fomentar el conocimiento y la educación para la sostenibilidad y a desarrollar la investigación, el desarrollo y la innovación que permita la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la adaptación al cambio climático.

La economía circular, además de contribuir a la protección del medioambiente evitando la extracción de nuevos recursos naturales, supone un auténtico potencial para hacer frente al cambio climático, reduciendo emisiones de CO₂. Por ello, esta ley busca impulsar la implantación de las políticas necesarias para una gestión respetuosa y sostenible de los recursos en País Vasco.

Por último, el **capítulo sexto** regula la disciplina en materia de cambio climático estableciendo régimen de infracciones y sanciones.

4.1.3.1 Objetivos y Principios

Los **objetivos** de la Ley son:

- Impulsar el desarrollo económico, social sostenible y neutro en carbono al tiempo que proteger el territorio y las personas frente a las consecuencias del cambio climático.
- Definir un marco de gobernanza climática dirigido a garantizar la eficacia de las estrategias de cambio climático del País Vasco y de sus planes de acción.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adoptar las medidas de mitigación e incrementar la capacidad de los sumideros de CO₂.
- Promover la eficiencia energética y la implantación progresiva de las energías renovables que impulsen la transición a un modelo energético sostenible.
- Avanzar en la adaptación al cambio climático en País Vasco, desde la gestión del riesgo y la mejora de la resiliencia, integrando la adaptación en la planificación sectorial y territorial.
- Incorporar el cambio climático en las principales políticas públicas afectadas y en las actuaciones del conjunto de la sociedad.
- Apoyar la innovación y el desarrollo tecnológico, que permitan la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores y mejorar la resiliencia del territorio al cambio climático.
- Establecer mecanismos y herramientas que provean de información de calidad sobre el cambio climático, sus escenarios e impactos.

La ley se rige por los siguientes **principios**:

- Acción transversal. Integrar la mitigación y adaptación al cambio climático en la planificación pública de todas las políticas sectoriales.
- Administración ejemplar. Impulsar la acción ejemplarizante y coordinada de la Administración para lograr la transformación de País Vasco hacia una sociedad baja en carbono y adaptada al cambio climático.

- Desarrollo sostenible. Actuar localmente ante el cambio climático con un compromiso global a través de la acción vasca por un desarrollo humano sostenible, basado en la protección del medio ambiente, la generación de conocimiento y su socialización y el impulso del desarrollo económico y social acorde con los límites de la sostenibilidad.
- Investigación, desarrollo e Innovación. Apoyar la investigación, la innovación y el desarrollo tecnológico, para conocer cómo se genera el cambio climático, sus consecuencias y riesgos y conseguir la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores y reducir el riesgo climático del territorio.
- Colaboración público privada para una cultura cero emisiones. Favorecer la corresponsabilidad de todos los agentes de la sociedad en las acciones de mitigación y de adaptación ante el cambio climático.
- Saber para transformar. Incorporar el conocimiento local como criterio para la toma de decisiones en materia de cambio climático.
- Principio de cautela y gestión de los riesgos. Actuar de forma preventiva para reducir el riesgo climático sobre personas, bienes, recursos y patrimonio natural
- Cohesión social. La acción en cambio climático como promotora de equidad real que garantice condiciones de justicia para todas las personas.
- Cooperación Internacional. Presencia de País Vasco en los foros climáticos y medioambientales para promover una transición a una economía baja en carbono y adaptada al cambio climático.
- Participación pública e información a la ciudadanía. Incluir a la sociedad en la toma de decisiones en relación al cambio climático y transmitirle el conocimiento disponible mediante la interpretación, la capacitación y la educación para la sostenibilidad.

4.1.3.2 Otros artículos de interés

A continuación se destacan algunos de los artículos del Anteproyecto de Ley que es necesario tener en cuenta en la redacción del PTS:

- Artículo 6: Comisión Interdepartamental de Cambio Climático
La ley contempla la creación de la Comisión Interdepartamental de Cambio Climático. En el artículo 6 establece que entre sus funciones se encuentra el *"Estudiar y debatir, a solicitud del departamento competente en materia de medio ambiente y cambio climático, las propuestas de proyectos de reglamentos y planes relacionados con los objetivos de esta ley."*
- Artículo 15: Objetivos de reducción de emisiones
Se establecen objetivos mínimos de reducción de emisiones: *"alcanzar como mínimo una reducción en 2030 de las emisiones de gases de efecto invernadero ...en, al menos, un 30%."*
- Artículo 18: Perspectiva climática
"En los procedimientos de elaboración de leyes y de disposiciones de carácter general, incluidos los instrumentos de planificación territorial y sectorial, que promuevan o aprueben las administraciones públicas vascas deberán incorporarse la perspectiva climática,..."
"A tal efecto, se deberá incluir con carácter preceptivo, un informe de evaluación de impacto climático,..."
- Artículo 21: Evaluación ambiental de planes, programas y proyectos
"En los procedimientos de evaluación ambiental de planes, programas y proyectos que se desarrollen

en la Comunidad Autónoma del País Vasco, la identificación, descripción y evaluación de sus efectos sobre el clima se realizarán de acuerdo con lo dispuesto en la normativa aplicable al efecto y deben utilizarse las informaciones y las técnicas más actualizadas en materia de cambio climático, que estén disponibles en cada momento. Se tendrán en cuenta especialmente las emisiones de gases de efecto invernadero que su ejecución pueda generar a lo largo de su ciclo de vida, así como las medidas incluidas para reducirlas y/o compensarlas."

- Artículo 31: Ordenación del territorio (Artículo 31)

Al respecto de la planificación territorial, en el Artículo 31 se recoge lo siguiente:

"Los instrumentos de ordenación territorial y urbanismo de la Comunidad Autónoma del País Vasco incorporarán los aspectos relacionados con el cambio climático desde la perspectiva de la reducción de los riesgos y el tránsito hacia un territorio neutro en carbono."

"Se consideraran, entre otros, los siguientes aspectos:

...

d) Incorporación de la perspectiva climática en los planes territoriales sectoriales y parciales.

..."

- Artículo 37: Transporte y movilidad

" Las administraciones públicas vascas fomentarán los modos de transporte más eficientes y de menor intensidad en carbono, mejoran sus sistemas de gestión e impulsan el uso del transporte público. Para ello promoverán la conducción eficiente, el uso de nuevas tecnologías, la carga inteligente de las baterías de los vehículos eléctricos, el fomento del transporte multimodal, el impulso a las energías de bajas emisiones (como la electricidad y los biocombustibles avanzados) en el sector transporte, la utilización de los vehículos de cero emisiones, el fomento del uso de la bicicleta y los desplazamientos no motorizados."

"La planificación del transporte en País Vasco incorporará:

a) las directrices fijadas en la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones

b) un análisis de riesgo ante el cambio climático, así como la identificación de las medidas incluidas para reducirlo, tanto en las infraestructuras como en la operatividad del sistema"

- Anexo Definiciones

A continuación se recogen algunas definiciones de interés recogidas en un Anexo de la Ley:

"Movilidad sostenible: Un sistema de transporte que permite a individuos y sociedades moverse libremente, acceder, comunicar o establecer relaciones, satisfacer sus necesidades de acceso a áreas de actividad con total seguridad de manera compatible con la salud de los seres humanos y los ecosistemas. Además de reducir la contaminación de los vehículos, la movilidad sostenible también busca proteger a los colectivos más vulnerables, dar valor al tiempo de los desplazamientos, internalizar los costes socioeconómicos de cada medio de transporte y garantizar el acceso universal de la ciudadanía a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados.

Resiliencia: capacidad de un sistema para resistir, absorber y recuperarse de los efectos del peligro de manera oportuna y eficiente, conservando o restableciendo sus estructuras, funciones e identidad básicas esenciales.

Riesgo climático: Probabilidad de graves pérdidas socioeconómicas y de ecosistemas causadas por la exposición a impactos de eventos climatológicos, sumada a condiciones de vulnerabilidad y capacidad insuficiente para reducir o responder a sus consecuencias. La gestión del riesgo climático es un factor clave para garantizar e incrementar la seguridad humana, bienestar, calidad de vida y desarrollo sostenible.

Vulnerabilidad: el grado en que el cambio climático podría dañar o perjudicar un sistema en función tanto de la sensibilidad o susceptibilidad al daño, como de la capacidad de responder o adaptarse a unas condiciones nuevas.”

Implicaciones en la redacción del II PTS

La Ley de cambio climático será de aplicación en la redacción del II PTS de Carreteras de Bizkaia a la hora de definir los ***criterios y objetivos*** del nuevo PTS, y por lo tanto, será de especial utilidad en la definición y aplicación de los ***indicadores*** a utilizar en el diagnóstico de la red.

4.1.4 Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi

La movilidad sostenible es un concepto nacido de la necesidad de dar respuesta a los problemas sociales y medioambientales surgidos por el uso masivo del vehículo privado e impulsado por la utilización de combustión de derivados del petróleo. El País Vasco no parte de cero, pero sí necesita encontrar alternativas que ayuden a paliar los costes sociales, ambientales y económicos del modelo actual, y avanzar hacia una movilidad que se defina, precisamente, por la sostenibilidad.

En el año 2.019 se redactó el Proyecto de Ley de movilidad sostenible de Euskadi bajo la coordinación de la Autoridad del Transporte de País Vasco (ATE), remitiéndose para su aprobación el 17 de enero de 2.020 al Parlamento Vasco. La tramitación de este proyecto de Ley ha decaído y desde la Dirección de Planificación de Transporte de Gobierno Vasco se está promoviendo la redacción de un texto alternativo al mismo. Este texto alternativo ha sido sometido a información pública previa con fecha 12 de noviembre de 2.020.

El Anteproyecto de Ley pretende dar respuesta a los retos a los que en materia económica, social, medioambiental y de salud pública se enfrentan el transporte y la movilidad, entendidos como política transversal. De entre los muy diversos retos que se han de abordar, cabe destacar los siguientes:

- La urgencia climática y la necesidad de reducir las emisiones, en consonancia con la mayor concienciación medioambiental de ciudadanos y empresas.
- La transformación digital, que supone una “revolución disruptiva” en el transporte desde el punto de vista humano, social y tecnológico.
- La necesidad de coordinación y cooperación debido a la existencia de administraciones multinivel con competencias sobre el transporte: nivel Europeo, nacional, regional y local.
- La creciente urbanización y sus implicaciones en materia de sostenibilidad de la movilidad urbana y metropolitana, así como los retos resultantes de la despoblación del mundo rural.
- Los cambios en la demanda y la transformación de las tendencias en materia de movilidad (auge del teletrabajo, comercio electrónico, ocio en casa ...).
- El elevado impacto medioambiental y presupuestario de las infraestructuras de transporte, lo que obliga a ser muy selectivos a la hora de ampliar la dotación actual.
- La necesidad de establecer una planificación rigurosa y priorización en las inversiones en infraestructuras del transporte, que dirija los fondos a aquellos proyectos que generen un mayor retorno social.
- La necesidad de garantizar adecuados mecanismos de financiación para la conservación y mantenimiento del stock de infraestructuras con el que está dotado nuestro país.

- Mayor interacción entre políticas sectoriales: transporte, energía, industria, telecomunicaciones, medio ambiente o salud.
- La necesidad de establecer un marco de participación y colaboración que implique en la toma de decisiones a todos los actores afectados.

El proyecto normativo tiene por ***objeto*** introducir en el ordenamiento jurídico las reformas estructurales necesarias para crear las condiciones que favorezcan una movilidad de personas y mercancías basada en los principios de seguridad, sostenibilidad y digitalización, así como establecer los principios aplicables a la financiación del transporte público.

Asimismo, se plantea la regulación de diferentes aspectos englobados en el ámbito de la movilidad, de forma que se obtenga un instrumento habilitante para la consecución de los objetivos establecidos por la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada, en aquellos ámbitos que requieran regulación mediante una disposición normativa con rango de ley. La interacción conjunta de este enfoque con los retos apuntados, dan como resultado unos ámbitos específicos y diferenciados de políticas públicas, cuya regulación, promoción y defensa constituyen el objeto principal de esta Ley. Estos ámbitos a regular son los siguientes:

- Fiscalidad del transporte.
- Financiación del transporte.
- Otras subvenciones y ayudas al transporte.
- Planificación y financiación de las infraestructuras de transporte.
- Regulación para el fomento de la movilidad sostenible.
- Regulación en materia de sensibilización y formación en movilidad sostenible.
- Innovación e investigación en transporte y movilidad.
- Regulación de la logística y distribución urbana de mercancías.
- Digitalización y automatización del transporte y datos abiertos.
- Mejora de la competitividad del transporte y otras medidas sectoriales
- Instrumentos para la gobernanza y participación pública de la movilidad

4.1.4.1 Implicaciones en la redacción del II PTS

A la vista del análisis previo realizado, cabe decir que este Anteproyecto de Ley deberá ser tenido en cuenta a la hora del establecimiento de ***criterios y objetivos*** del PTS, así como en la necesidad de incorporar al Plan determinados análisis específicos (relación de las infraestructuras con el transporte público, los modos no motorizados, los vehículos eléctricos).

4.1.5 Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Es objeto de la Ley 4/1990 es la definición y regulación de los instrumentos de ordenación territorial del País Vasco, así como el establecimiento de los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las acciones con incidencia territorial que corresponda desarrollar a las diferentes Administraciones Públicas en ejercicio de sus respectivas competencias.

Dentro del concepto de Ordenación del Territorio se integran el conjunto de actuaciones diseñables y realizables en orden a conseguir la más racional utilización del suelo y de sus recursos, incluida la

definición de las relaciones que han de establecerse entre las distintas instancias cuya actividad ha de incidir sobre los espacios territoriales.

La Ley define como instrumentos para la ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco los siguientes:

- a) Las Directrices de Ordenación Territorial.
- b) Los Planes Territoriales Parciales.
- c) Los Planes Territoriales Sectoriales.

Bajo la denominación de Planes Territoriales Sectoriales se regulan los distintos instrumentos de ordenación sectorial con incidencia territorial elaborados por los Departamentos del Gobierno Vasco y por los Órganos Forales de los Territorios Históricos, así como en la de los planes y proyectos que corresponda promover en el territorio de la Comunidad Autónoma a la Administración del Estado y a las entidades y organismos de ella dependientes, deberá prevalecer el carácter integrador y prevalente de la ordenación territorial y el respeto a las Directrices de Ordenación Territorial.

Implicaciones en la redacción del II PTS

La Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio establece la jerarquía de los distintos instrumentos de planificación territorial, indicando como realizar la coordinación con los distintos organismos oficiales implicados. Por lo que está Ley se deberá tener en cuenta a la hora de establecer los **trámites necesarios para la tramitación y aprobación del Plan**.

4.1.6 Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 166/2016 y 164/2017

Dada la orografía de la provincia, el tejido económico resulta geográficamente disperso, por ello, la red de transporte público no alcanza a dar un servicio universal, de cobertura absoluta del territorio a toda la población, debiendo la ciudadanía recurrir, con carácter complementario, a los medios privados de transporte para asegurar sus desplazamientos en el desarrollo de tales actividades, siendo prioritaria la utilización de las infraestructuras de mayor capacidad entre las que se encuentran las sometidas a gravamen. Existe así una desigualdad en las opciones individuales de movilidad con significativas consecuencias, entre otras, de naturaleza económica, debido a los costes derivados del necesario abono de peajes. El interés social que toda medida de fomento debe cumplir es, en este programa, compensar en parte tales costes económicos promoviendo con ello condiciones más igualitarias en la prestación de la política pública de movilidad.

El objeto del Decreto Foral consiste en regular las subvenciones de ayuda a las personas físicas residentes con domicilio fiscal en Bizkaia usuarias durante el año 2017 de las infraestructuras viarias sometidas a peaje y que sean titularidad de la Diputación Foral de Bizkaia.

Posteriormente, se publica el DF 164/2017 por el que se aprueba un programa de subvenciones cuya finalidad es ayudar a las personas físicas residentes con domicilio fiscal en Bizkaia usuarias durante el año 2018 de las infraestructuras viarias sometidas a peaje y que sean titularidad de las Diputaciones Forales.

Implicaciones en la redacción del II PTS

Se trata de un documento de referencia al que hay que prestar atención al ahora de definir los **sistemas de financiación** de las distintas actuaciones.

4.1.7 Decreto Foral 66/2019 de la Diputación Foral de Bizkaia, por el que se modifica el Catálogo Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia

El DF 66/2019 tiene por objeto modificar el Catálogo de Carreteras Forales del Territorio Histórico de Bizkaia incluido como Anexo en la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, con el fin de adecuarlo a la situación actual. Posteriormente, este catálogo ha sido aprobado junto con la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de carreteras de Bizkaia.

En primer lugar, se adapta el catálogo a lo dispuesto en la Ley 5/2018, de 29 de noviembre, cuyo objeto es además de definir y regular el Plan General de Carreteras del País Vasco, coordinar el ejercicio de las atribuciones relacionadas con el mismo, dentro de las competencias de las Instituciones Comunes. En concreto, se modifican algunos de los principios generales de denominación de la red de carreteras vigente en la legislación actual, con el objetivo de coordinar el Plan, con la denominación de las carreteras de las provincias limítrofes y la legislación estatal, por la que se modifica la nomenclatura y el catálogo de autopistas y autovías de la red de carreteras de Estado, así como de servir de herramienta complementaria para la gestión de la red en los tramos urbanos. Por ello, el Catálogo de Carreteras de Bizkaia debe actualizarse con objeto de recoger las modificaciones contenidas en el Catálogo de la Red Objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco introducidas por la citada Ley 5/2018.

En segundo lugar, el Tribunal Constitucional en Sentencia 168/2009 de 9 de julio, declaró inconstitucional y nula la inclusión en el anexo I de la Ley del Parlamento Vasco 5/2002, de 4 de octubre, de segunda modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, de la autopista A-68, con comienzo en el enlace A-8 (Solución Sur) y fin en el límite de La Rioja. El Catálogo de la Red Objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco recogido como anexo en la Ley 5/2018, se adaptó para recoger el contenido de la citada sentencia, eliminando la autopista del Catálogo. Posteriormente en el Real Decreto 314/2019, de 26 de abril, de ampliación de funciones y servicios de la Administración del Estado traspasados a la Comunidad Autónoma del País Vasco por el Real Decreto 2769/1980, de 26 de septiembre, en materia de carreteras, y en el Decreto 71/2019, de 30 de abril, por el que se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco por el real Decreto 2769/1980, de 26 de septiembre, se acordó el traspaso de la titularidad del tramo de la AP-68, que va del Pk 0+000 al límite entre las provincias de Araba y Burgos, a la Comunidad Autónoma del País Vasco. En el momento en que se haga efectiva su transferencia al Territorio Histórico de Bizkaia, el tramo bizkaino de la AP-68 quedará automáticamente incluido en el Catálogo de la Red de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.

Conviene destacar que con posterioridad, el pasado 20 de diciembre de 2019 fue publicado en el BOPV el Decreto 197/2019, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el acuerdo de 5 de diciembre de 2019, de la Comisión Mixta de Transferencias Gobierno Vasco – Territorio Histórico de Bizkaia, sobre traspaso de funciones y servicios en materia de carreteras. Según se indica en el mismo, *queda traspasada al Territorio Histórico de Bizkaia la titularidad del tramo de la autopista AP-68 cuyo itinerario discurre por el Territorio Histórico de Bizkaia, así como las funciones y servicios correspondientes, todo ello en los términos que especifica el presente Acuerdo*.

En tercer lugar, se elimina del Catálogo la carretera BI-711, dado que no es de titularidad foral.

Finalmente, se actualiza el catálogo con diversas modificaciones que se han ido produciendo en la Red de Carreteras de Bizkaia como consecuencia de la construcción de nuevas carreteras y del traspaso a los Ayuntamientos de algunos tramos de las mismas, además, se incorpora al catálogo la relación de los enlaces de la red Foral.

Implicaciones en la redacción del II PTS

El DF 66/2019 aprueba el *catálogo de carreteras vigente de la Red de Carreteras de Bizkaia*, siendo este la base de partida para la redacción del II PTS.

4.1.8 Decreto Foral 80/2014 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

La mejora de la seguridad es uno de los principales objetivos de la gestión de las infraestructuras viarias de la red de carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia que desarrolla la Diputación Foral de Bizkaia siendo su fin último conseguir reducir en la mayor medida posible los accidentes de circulación y sus consecuencias. En atención a esta finalidad son numerosas las actuaciones que la Diputación Foral de Bizkaia ha venido desarrollando en los últimos años en orden a modernizar la red viaria y a mejorar y reforzar los equipamientos de seguridad de las carreteras de Bizkaia. En esta misma línea, se han incorporado criterios de seguridad viaria entre los determinantes de la planificación, proyecto y construcción de las nuevas carreteras, así como en la mejora de las ya existentes.

La mejora de las infraestructuras viarias constituye uno de los pilares básicos de la política de seguridad vial de la Comisión Europea. Un objetivo fundamental de esta política, por su importancia para la integración y cohesión europea, es el de incrementar el nivel de seguridad en la Red Transeuropea de Carreteras y progresivamente en el resto de redes. Con este fin se aprobó la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, y el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la que se establecen una serie de procedimientos destinados a conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo en la citada red.

El establecimiento de estos procedimientos supone una herramienta esencial para mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias dentro de la Red Transeuropea de Carreteras y en el resto de la Red Foral.

El objeto del DF 80/2014 es el de establecer y determinar los procedimientos necesarios para la realización de las evaluaciones de impacto en la seguridad viaria, y las auditorías, gestión e inspecciones de seguridad viaria en la Red de la Diputación Foral de Bizkaia, respetando la Directiva 2008/96/CE y el RD 345/2011. Esta disposición es de aplicación a todas las carreteras de la Red Transeuropea administrada por la DFB, independientemente de que se encuentren en fase de diseño, de construcción o de explotación: A-8 Autopista del Cantábrico, AP-8 de peaje del Cantábrico, AP-8(VSM) Variante Sur Metropolitana, N-633 Acceso al Aeropuerto, N-644 Autovía de acceso al Puerto y N-637 Corredor del Txorierri.

Progresivamente, las disposiciones del Decreto Foral, además de a la Red Transeuropea de Carreteras antes detallada, están siendo incorporadas el resto de carreteras que conforman la red, siendo la fecha límite el año 2020. A partir de esta fecha, todas las carreteras de la Red Foral de Bizkaia deberán cumplir íntegramente con el Decreto Foral 80/2014, así como con los posteriores documentos de desarrollo que la Diputación Foral de Bizkaia fuera aprobando en esta materia.

Según se indica en el artículo 4 del Decreto Foral, los estudios de planificación de infraestructuras de carreteras que se encuentren dentro del ámbito de aplicación del Decreto Foral deberán incluir en su fase inicial la evaluación de impacto en la seguridad viaria.

Esta evaluación consistirá en un análisis estratégico comparativo, cualitativo y cuantitativo, en el que se incluirá un análisis coste-beneficio de los efectos de cada una de las alternativas en los niveles de seguridad.

Tal y como se ha comentado con anterioridad, el DF 80/2014 parte de las determinaciones recogidas en la Directiva 2008/96/CE y el RD 345/2011. Sin embargo, en el año 2019 fue aprobada la *Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2019 por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias*. Esta Directiva modifica a la anterior en distintos aspectos donde cabe destacar el ámbito de aplicación de la propia directiva, donde se amplía incluyendo otras carreteras principales, cuando actualmente tan sólo es de aplicación a la red transeuropea y autopistas.

La Comunidad Autónoma del país Vasco deberá transponer esta Directiva a un nuevo decreto foral con las implicaciones que ello requiera sobre el vigente DF 80/2014.

Implicaciones en la redacción del II PTS

Se deberá tener en cuenta el DF 80/2014 en la redacción de los *criterios y objetivos* del Plan, así como en el *procedimiento y tramitación de la auditoria de Seguridad Vial* a la que debe ser sometida el PTS.

4.1.9 Decreto Foral 2/2017 por el que se regula el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general en la Diputación Foral de Bizkaia

El objeto del DF 2/2017 es el de regular el procedimiento de elaboración de anteproyectos de normas forales y otras disposiciones normativas asimiladas en rango y fuerza a estas, así como del procedimiento de elaboración de disposiciones normativas de carácter reglamentario por parte de la Diputación Foral de Bizkaia.

Este Decreto Foral es de aplicación a todos los procedimientos de elaboración de disposiciones de carácter general que tengan su impulso en los departamentos de la DFB y que vayan a adoptar finalmente la forma jurídica de Norma Foral, Decreto Foral Normativo, Decretos Forales, Órdenes Forales o Resoluciones, siempre que a través de tales formas jurídicas se produzca una innovación del ordenamiento jurídico, ya sea en aspectos materiales u organizativos, y siempre que no se limiten a la aprobación de actos administrativos, sean genéricos o individualizados.

La disposición normativa se estructura en seis capítulos, cuatro disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una derogatoria y dos disposiciones finales. Abarcando desde los conceptos más generales como el objeto y alcance del Decreto, como los más particulares de aprobación de los Proyectos de norma foral u otras disposiciones normativas de carácter reglamentario.

Según se indica en el artículo 4, Diputación Foral de Bizkaia deberá publicar un Plan Anual Normativo referido a las iniciativas normativas forales y las de carácter reglamentario que vayan a proponerse para su aprobación durante el ejercicio anual siguiente, evaluándose antes del 30 de junio el grado de cumplimiento de este Plan.

Implicaciones en la redacción del II PTS

Tal y como se establece en el alcance del DF 2/2017, será de aplicación en el PTS de carreteras, ya que este documento será aprobado por Norma Foral. Por lo tanto, es necesario tener en cuenta el DF mencionado en el *procedimiento a llevar a cabo para la aprobación del II PTS* de carreteras de Bizkaia.

4.1.10 Ley 21/2013 y Ley 9/2018 de Evaluación Ambiental.

En el ámbito de Evaluación ambiental son de aplicación las siguientes leyes:

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

La evaluación ambiental resulta indispensable para la protección del medio ambiente. Facilita la incorporación de los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación de los planes y programas. Y a través de la evaluación de proyectos, garantiza una adecuada prevención de los impactos ambientales concretos que se puedan generar, al tiempo que establece mecanismos eficaces de corrección o compensación.

La Ley 21/2013 establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible, mediante:

- a. La integración de los aspectos medioambientales en la elaboración y en la adopción, aprobación o autorización de los planes, programas y proyectos;
- b. el análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables;
- c. el establecimiento de las medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente;
- d. el establecimiento de las medidas de vigilancia, seguimiento y sanción necesarias para cumplir con las finalidades de esta ley.

La Ley establece los principios que informan el procedimiento de evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, así como el régimen de cooperación entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas a través de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente.

En el Título II, Capítulo I, se establecen los distintos procedimientos de Evaluación Ambiental Estratégica (bien sea ordinaria o simplificada), definiendo los proyectos que deben someterse a Evaluación de Impacto Ambiental.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, recoge las leyes que incorporaron al ordenamiento jurídico español dos directivas comunitarias: la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente y la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. En el año 2014, la Directiva 2011/92/UE fue modificada por la Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014.

Esta última modificación persigue los siguientes objetivos: en primer lugar, conseguir una regulación más eficaz del proceso de evaluación de impacto ambiental, adaptando las diversas etapas de las que consta este proceso a los principios comunitarios de «una mejor legislación» y de reducción de las cargas administrativas para la ciudadanía; en segundo lugar, aumentar la coherencia y las sinergias con otra legislación y otras políticas de la Unión Europea, así como con las estrategias y políticas establecidas por

los Estados miembros en ámbitos de competencia nacional; y, finalmente, garantizar la mejora de la protección del medio ambiente, de la salud humana, del patrimonio nacional, velar por el mantenimiento de la diversidad de especies, conservar la capacidad de reproducción del ecosistema como recurso fundamental de la vida y el aumento de la eficiencia en el uso de los recursos naturales, mediante un sistema de toma de decisiones sobre inversiones, tanto públicas como privadas, más previsible y sostenible a largo plazo.

La mayor parte de los principios, objetivos y mandatos de la Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril, ya fueron incorporados en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, dado que la tramitación de ambas normas, la de la Unión Europea y la nacional, fue prácticamente simultánea. Sin embargo, para una trasposición completa quedaron algunos aspectos pendientes, para lo cual se aprueba la Ley 9/2018, de 5 de diciembre.

Implicaciones en la redacción del II PTS

Tanto la Ley 21/2013 como la Ley 9/2018 afectan al II PTS de carreteras de Bizkaia en el procedimiento de **tramitación del Plan** y especialmente en el desarrollo de la **Evaluación Ambiental Estratégica** del mismo, marcando el contenido de la Evaluación Ambiental Estratégica del PTS y su tramitación.

4.1.11 Ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la CAV

El objeto de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la CAV es el establecimiento de los pilares normativos de la sostenibilidad energética en los ámbitos de las administraciones públicas vascas y del sector privado, articulando los deberes y obligaciones básicos que unas y otros deben cumplir y que se orientan fundamentalmente al impulso de medidas de ahorro y eficiencia energética, y de promoción e implantación de energías renovables.

Tal y como se indica en el artículo 7. Ordenación del territorio y urbanismo, los instrumentos de ordenación del territorio, de planeamiento urbanístico y de infraestructuras del transporte deberán incluir un estudio de sostenibilidad energética.

Este estudio deberá incluir los siguientes aspectos:

- Evaluación de la adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética.
- Evaluación de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras.
- Estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad.
- Estudio de alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público.

En la sección 3ª de la Ley se establecen una serie de consideraciones relativas a la movilidad y el transporte con especial interés de cara a la redacción del II PTS de carreteras. Cabe destacar entre ellas la propuesta de medidas encaminadas a:

- Instalación de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos accesibles al público.
- Incentivación del Transporte público.
- Fomento de vehículos de uso compartido (car-sharing)
- Alternativas para la reducción progresiva del transporte privado.
- Mejora de la logística para la distribución de mercancías.

- Fomento del uso de bicicletas y, en general, de los desplazamientos motorizados.
- Establecimiento de nuevas zonas de uso exclusivo de peatones.
- Fomento del uso de vehículos que utilicen combustibles alternativos.

Implicaciones en la redacción del II PTS

La Ley de sostenibilidad energética será de aplicación en la redacción del II PTS de Carreteras de Bizkaia a la hora de definir los **criterios y objetivos** del nuevo PTS, y por lo tanto, será de especial utilidad en la definición y aplicación de los **indicadores** a utilizar en el diagnóstico de la red.

De igual forma, en cumplimiento de su artículo 7, se incluirá como parte del procedimiento de evaluación ambiental un **Estudio de Sostenibilidad Energética** .

4.1.12 Orden FOM 273/2016 por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de Instrucción de Carreteras.

La Orden FOM 273/2019 aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, quedando derogada la anterior Orden de 27 de diciembre de 1999 del Ministerio de Fomento por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado de la Instrucción de Carreteras, y aquellas disposiciones de la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios, y modificaciones posteriores que se opongan a lo establecido en la presente orden.

El objeto de la Norma es definir los criterios aplicables en materia de trazado en los estudios y proyectos de carreteras de la Red de Carreteras del Estado, que proporcionen unas características adecuadas de funcionalidad, materializadas en la comodidad y en la seguridad de la circulación, compatibles con consideraciones económicas y ambientales.

Implicaciones en la redacción del II PTS

La Instrucción de Carreteras será de aplicación en el PTS a la hora de **definir los distintos indicadores para diagnosticar el estado de la red** , marcando unos estándares mínimos a alcanzar en función de la categoría de la carreteras en análisis.

4.1.13 Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre, por la que se regula para los vehículos pesados de transporte de mercancías el canon por uso de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 en Gipuzkoa

La Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre tiene por objeto regular el canon de utilización de diversos tramos de las carreteras de alta capacidad N-1 y A-15 de titularidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Este canon se aplicará tan solo a los definidos como vehículos pesados en el texto refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, es decir, aquellos vehículos de motor o conjunto de vehículos articulados, destinados o utilizados exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas.

La Norma Foral aborda tanto las cuestiones relativas a la regulación del cobro del canon, como lo referente al tratamiento de los datos obtenidos por el sistema.

Implicaciones en la redacción del II PTS

La Norma Foral 6/2018, de 12 de noviembre es un elemento de referencia a tener en cuenta a la hora de plantear soluciones a las deficiencias detectadas en el diagnóstico, especialmente aquellas encaminadas a la gestión de la demanda.

4.1.14 Norma Foral 4/2018 para la igualdad de Mujeres y Hombres.

El principio de igualdad de mujeres y hombres y la no discriminación por razón de sexo es un principio jurídico universal reconocido en diferentes textos normativos. A pesar de que en la actualidad existe una amplia normativa en materia de igualdad de mujeres y hombres, lo cierto es que aún no se ha logrado el objetivo de alcanzar la igualdad real y el fin de las situaciones de injusticia y las vulneraciones de los derechos fundamentales que viven las mujeres por el hecho de ser mujeres.

El objeto de la Norma Foral 4/2018 es establecer los principios generales que regirán en materia de igualdad de mujeres y hombres la actuación del Sector Público Foral del Territorio Histórico de Bizkaia y regular un conjunto de medidas dirigidas a promover y garantizar la igualdad de mujeres y hombres en todos los ámbitos de la vida y, en particular, a promover la autonomía y a fortalecer la posición social, económica y política de las mujeres. Asimismo, a implementar medidas para la erradicación de todas las formas de discriminación, directa e indirecta, y de desigualdad que viven las mujeres por el hecho de ser mujeres, removiendo los obstáculos que impiden el ejercicio efectivo de todos sus derechos.

El fin último de esta norma foral es garantizar las condiciones necesarias para la consecución de la igualdad real y efectiva de mujeres y hombres en el Territorio Histórico de Bizkaia.

En el artículo 61 de la Norma Foral se establece lo siguiente:

Artículo 61: Planificación urbana e Infraestructuras

Para alcanzar los objetivos de esta norma foral, los departamentos del Sector Público Foral de Bizkaia con competencias en materia de planificación urbana e infraestructuras desarrollarán, entre otras, las siguientes medidas:

- Incorporar la perspectiva de género en la planificación urbana y en el diseño y ejecución de las infraestructuras, teniendo en cuenta un enfoque interseccional.*
- Resignificar el urbanismo para integrar las necesidades privadas y públicas de las mujeres con el objetivo de diseñar municipios más humanos y cercanos.*
- Desarrollar nuevos mecanismos y procesos de planificación urbana que garanticen la igualdad como elemento para la calidad de vida y bienestar.*
- Incluir aspectos como la seguridad, la proximidad, el tiempo y su uso y la organización de los servicios en la planificación urbana.*
- Incorporar, teniendo en cuenta el principio de interseccionalidad, la perspectiva de género en las memorias de los planes y proyectos urbanísticos que se desarrollen en colaboración con las entidades municipales.*
- Fomentar la diversidad en la participación de las mujeres en los procesos de planificación urbanística de los municipios de Bizkaia.*
- Impulsar la participación equilibrada de mujeres y hombres en los equipos redactores del planeamiento urbanístico.*

- h. *Diseñar y desarrollar tantos equipamientos públicos como sean necesarios orientados a satisfacer las necesidades del cuidado de las personas, y que contribuyan a la conciliación y fomenten la corresponsabilidad.*
- i. *Impulsar la formación especializada en urbanismo y género de las y los agentes locales con competencias en materia de urbanismo y sostenibilidad medioambiental, y la organización de foros de discusión sobre las propuestas de los planes urbanísticos que incluyan la diversidad en la visión y participación de las mujeres.*
- j. *Incorporar en el diseño de las infraestructuras criterios que garanticen el uso y acceso a todos los espacios urbanos en condiciones seguras.*
- k. *Suprimir los puntos y redes inseguras para las mujeres y construir espacios y equipamientos que garanticen la vida libre de la violencia machista.*
- l. *Analizar desde la perspectiva de género y teniendo en cuenta un enfoque interseccional, la planificación de la infraestructura de la red viaria, rodada y peatonal, su racionalización, accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.*

A continuación, en el artículo 62 de la Norma Foral se indica lo siguiente:

Artículo 62: Transporte y movilidad

Para alcanzar los objetivos de esta norma foral, los departamentos del Sector Público Foral de Bizkaia con competencias en materia de transporte y movilidad, desarrollarán, entre otras, las siguientes medidas:

- a. *Impulsar una movilidad que incorpore la perspectiva de género y que tenga en cuenta además un enfoque interseccional.*
- b. *Incorporar la perspectiva de género en todo programa, acción o planificación de la movilidad y/o del transporte público.*
- c. *Adecuar el transporte público a las realidades y necesidades de mujeres y hombres.*
- d. *Analizar desde la perspectiva de género teniendo en cuenta el principio de interseccionalidad, el uso del transporte público por parte de hombres y mujeres.*
- e. *Promover la participación equilibrada de mujeres y hombres en los espacios de diseño, planeamiento y gestión del transporte público.*
- f. *Impulsar y mejorar la accesibilidad a los medios de transporte público a través de:*
 - 1. *La eliminación de las barreras físicas en vehículos y accesos*
 - 2. *La adecuación de espacios para carritos, sillas y bultos.*
 - 3. *El diseño de los vehículos y de los accesos teniendo en cuenta las diferentes características físicas y necesidades de hombres y mujeres.*
- g. *Diseñar los servicios de transporte público en relación a espacios, horarios, frecuencias, conexiones, seguridad y destinos conforme a las necesidades de mujeres y hombres.*
- h. *Considerar en el diseño del transporte público, los usos derivados de los trabajos de cuidado de las personas.*
- i. *Garantizar la seguridad para las mujeres en los servicios de transporte público y prevenir cualquier manifestación de violencia ejercida contra ellas.*

Implicaciones en la redacción del II PTS

La Norma Foral 4/2018 se deberá tener en cuenta en distintos aspectos durante la redacción del II PTS de carreteras, por un lado es necesaria su consideración para el establecimiento de los **critérios y objetivos del Plan**, y por otro lado, se deberá atender a lo dispuesto en la Norma Foral durante **el proceso de tramitación** del PTS.

La Norma Foral se aprueba de acuerdo con las competencias que el artículo 37.3.a) del Estatuto de Autonomía para el País Vasco atribuye a los órganos forales de los Territorios Históricos, así como en ejecución de las normas en materia de igualdad de mujeres y hombres derivadas de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y de la normativa que la desarrolla.

Según se indica en el artículo 19 de la Ley 4/2005, antes de acometer una Norma, el órgano promotor de la misma debe realizar una Evaluación de Impacto de Género. Por lo que tanto la Ley 4/2005 como la Norma Foral 4/2018 afectarán a la tramitación del nuevo PTS de carreteras.

4.1.15 Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística

El Objeto del Decreto 46/2020 es la regulación reglamentaria del procedimiento de aprobación del planeamiento territorial y urbanístico que elaboren y aprueben las Administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en desarrollo de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco y de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

Según se indica en el artículo 17 de decreto, la iniciativa para la formulación y tramitación de planes territoriales sectoriales con incidencia territorial, la tiene el Gobierno Vasco y los órganos forales de los territorios históricos, por lo tanto, este decreto es de aplicación al II PTS de carreteras de Bizkaia.

Los planes territoriales sectoriales se formularán y tramitarán con arreglo al procedimiento establecido en la legislación sectorial que les sea aplicable, y en su defecto, por la establecida para los planes territoriales parciales. Por lo tanto, se seguirán los pasos indicados en los artículos 14, 15 y 16 para la tramitación del Avance del Plan, aprobación inicial, aprobación provisional y aprobación definitiva del mismo.

Implicaciones en la redacción del II PTS

El 31 de marzo de 2020 entra en vigor el Decreto 46/2020, modificando la **tramitación del II PTS** prevista hasta el momento. Como principal modificación se incluye un proceso de participación ciudadana a desarrollar con el Documento de Borrador o Avance del Plan y el Documento Inicial Estratégico.

Además se incluye en la tramitación dos nuevas consultas al órgano competente en materia de ordenación del territorio del Gobierno Vasco: la primera de ellas junto con la participación ciudadana con el Documento de Borrador o Avance del Plan y el Documento Inicial Estratégico, y la segunda de ellas con el Documento de Aprobación Provisional del II PTS, de forma paralela a la solicitud de la Declaración Ambiental Estratégica.

4.2 Acción del Departamento en el ámbito de la movilidad

La Diputación Foral de Bizkaia interviene de diversas formas en la configuración y servicio del Sistema de Transporte, actuando tanto desde el punto de vista de la inversión en infraestructura como a través de su gestión, contribuyendo activamente en el desarrollo de una movilidad sostenible, adaptada a la coyuntura socioeconómica actual.

Esta contribución de la Diputación Foral se articula a través de diferentes mecanismos que afectan fundamentalmente a dos ámbitos de la movilidad:

- Impulso a las políticas para favorecer una movilidad sostenible.
- Acción en Infraestructuras Viarias.

A continuación se detallan ambos aspectos.

4.2.1 Impulso a la Movilidad Sostenible

La contribución de la Diputación Foral al impulso de una movilidad sostenible en el Territorio Histórico, se articula a través de los siguientes mecanismos de apoyo decidido al transporte público de viajeros/as y mercancías y a la movilidad no motorizada:

- En primer lugar, mediante la financiación de la construcción de las Líneas 1 y 2 del ferrocarril metropolitano de Bilbao, ya en servicio, a través de su participación en el Consorcio de Transportes de Bizkaia.
- En segundo lugar, mediante la financiación de la Línea 3 del ferrocarril metropolitano de Bilbao, en colaboración con el Gobierno Vasco.
- En tercer lugar, la Diputación Foral contribuye a garantizar el funcionamiento del ferrocarril metropolitano mediante la financiación de su déficit de explotación, a través de su participación en el Consorcio de Transportes.
- En cuarto lugar, la Diputación Foral también financia el funcionamiento diario de otro servicio público esencial como es Bizkaibus, subvencionando aquí también su déficit de explotación con el fin de posibilitar el mantenimiento de líneas que en muchas ocasiones representan la única alternativa de transporte público para muchas localidades y que por lo tanto contribuyen de forma efectiva a la vertebración del territorio.
- En quinto lugar, a través de su participación en la Autoridad del Transporte de País Vasco, órgano consultivo y de coordinación en materia de ordenación del transporte y sus infraestructuras y entre cuyos objetivos destaca el promover una red de transportes integral y el conseguir un transporte más racional y eficiente (desde el punto de vista social, medioambiental y económico)
- En sexto lugar, con un impulso decidido en favor de la movilidad ciclista, como elemento fundamental para reducir los viajes motorizados en el Territorio, para lo cual Bizkaia se está dotando de los instrumentos básicos que le permitan desarrollar una política coherente de implantación de la bicicleta como medio de transporte. Tras la aprobación del "Plan Director Ciclable 2003-2016" y su desarrollo durante estos últimos años, el Territorio Histórico se ha dotado igualmente del "Manual Técnico y Guía práctica de referencia para el diseño de rutas ciclables" (2.003) y, más recientemente, de la "Norma Foral de Vías Ciclistas Forales de Bizkaia" (NF 10/2014).

En los próximos años, vendrá a sumarse a este grupo de herramientas para el fomento de la bicicleta el Plan Territorial Sectorial (PTS) de Vías Ciclistas de Bizkaia, tal y como establece la Norma Foral,

cuya andadura ha dado inicio en mayo de 2018 (estando previsto contar con el documento de Avance para 2020). El referido PTS se constituirá así en el nuevo instrumento que definirá la Red Funcional de Vías Ciclistas de Bizkaia que articulará el Territorio Histórico a partir de una red básica compuesta por ejes estructurantes.

- Finalmente, a través de su participación en Aparkabisa, centro logístico de transporte de mercancías.

4.2.2 Acción en Infraestructuras viarias

El Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, es el responsable de la planificación, proyecto, construcción, gestión, explotación y financiación de la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.

La Red de Carreteras propiedad de la Diputación se divide en dos partes claramente diferenciadas:

- Red Funcional, que a su vez comprende las siguientes redes:
 - Red de Interés Preferente (roja)
 - Red Básica (naranja)
 - Red Complementaria (azul)
 - Red Comarcal (verde)
- Red Local (amarilla)

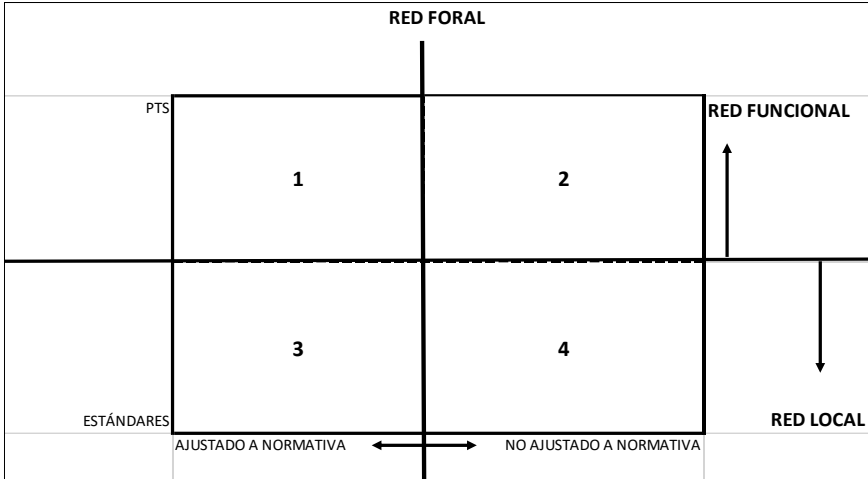
La misión de la Red Funcional de Carreteras es garantizar la conexión del TH de Bizkaia con otras redes de Comunicación supra-territoriales, garantizando su conexión con la red de Transportes que favorece la competitividad económica así como garantizar, también, la conexión con las grandes terminales de transporte (Puerto y Aeropuerto)

Esta red funcional también garantiza la estructuración comarcal, de las diferentes Comarcas, garantizando una conexión con la red de Transportes principal del Territorio.

La red local, en cambio tiene una misión más capilar, es decir, es la encargada de posibilitar el acceso a todos los espacios del Territorio.

Aunque el esfuerzo inversor de los últimos 30 años ha sido considerable, las diferentes infraestructuras que configuran las diferentes redes, no disponen en su totalidad, de unas características geométricas, de trazado y de respuesta funcional como la Normativa de diseño determina. Anchura de plataforma, radios mínimos, pendientes máximas, velocidad suficiente, número de carriles y zonas de adelantamiento que garanticen la fluidez del tráfico, diseño de intersecciones seguras, etc, son los parámetros que permiten determinar el ajuste o no de determinados tramos a dicha Normativa.

En función de su adecuación o no a la Normativa técnica vigente, podríamos subdividir por tanto la totalidad de la Red en cuatro cuadrantes, según el esquema siguiente:



En ese esquema, los dos cuadrantes superiores corresponderían a la Red Funcional, que es la Red Objeto del PTS, mientras que los dos cuadrantes inferiores corresponderían a la Red amarilla o Red Local, que queda fuera del alcance del PTS.

A su vez, los cuadrantes del lado izquierdo, corresponderían a la parte de ambas redes (Funcional y Local) cuyos estándares cumplen con las disposiciones recogidas en la Normativa Técnica vigente, mientras que los cuadrantes del lado derecho corresponderían a la parte de ambas redes cuyos estándares no cumplen con las prescripciones de la Normativa.

Por lo tanto, el conjunto de la Red queda subdividida en los siguientes cuatro cuadrantes:

- Red Funcional ajustada a Normativa (cuadrante 1)
- Red Funcional no ajustada a Normativa (cuadrante 2)
- Red Local ajustada a Normativa (cuadrante 3)
- Red Local no ajustada a Normativa (cuadrante 4)

Por otra parte, la acción del Departamento en infraestructuras viarias se articula a través de tres líneas fundamentales, que se explican con detalle en los epígrafes siguientes.

1. Operación de la Red
2. Planes de Inversión en infraestructuras
3. Gestión de la Demanda

4.2.2.1 Operación de la Red

En primer lugar estaría la realización de las labores necesarias para una eficiente operación de las infraestructuras existentes, (servicio 24 horas día, 365 días/año) cuyo coste se consigna en el Capítulo II del Presupuesto y que comprende dos conceptos fundamentales:

- La Conservación Integral, cuya misión es mantener toda la Red (Funcional y No Funcional) día a día en condiciones adecuadas de funcionamiento, resolviendo asimismo las incidencias imprevistas que se presentan.
- El suministro de energía a las instalaciones existentes en la Red.

Estas labores de operación abarcan a la totalidad de la Red tanto la Funcional como la Local y por lo tanto su ámbito incluiría los cuatro cuadrantes del esquema anterior.

4.2.2.2 Planes de Inversión en infraestructuras

En segundo lugar estaría el área de la Inversión en infraestructuras. Esta inversión se estructura a su vez en diferentes Planes, que se pueden clasificar en cuatro tipos.

1. Agenda de Estado
2. Seguridad vial y modernización
3. Plan Territorial Sectorial de Carreteras
4. Racionalización de la Red Funcional

4.2.2.2.1 Agenda de Estado

En primer lugar la Agenda de Estado, que es el instrumento básico de gestión del administrador de la carretera para la toma de decisiones referentes a las actividades y prioridades a adoptar en la conservación y regeneración de las carreteras.

Determina lo que se necesitaría invertir para dejar la carretera como cuando se construyó y se puso en servicio.

El paso del Tráfico, la climatología y el envejecimiento de los materiales que componen las infraestructuras, así como los cambios Normativos a lo largo de los años, determinan los déficits de las infraestructuras en Servicio: Agenda de Estado.

Comprende por tanto actuaciones de dos tipos:

- Agenda de Estado para la regeneración funcional (servicio) de la carretera: consiste en actuaciones de ciclo corto (<4 años), integradas dentro de la Conservación Integral. Afectan a la seguridad vial actuando sobre los elementos superficiales de la carretera.
- Agenda de Estado para la regeneración estructural (estado) de la carretera: son actuaciones de mayor envergadura (estructuras, taludes, drenaje; etc...) que por su importe no pueden ser absorbidos por los presupuestos de conservación y exigen por lo tanto programas especiales ad-hoc.

La Agenda debe ser, por consiguiente, la imagen fiel de lo que la Administración necesitaría invertir para tener la carretera ajustada a Normativa, así como haber mejorado la Seguridad Vial y funcionalidad según el entorno.

La Agenda de Estado, en definitiva:

- DIAGNOSTICA los resultados de las auscultaciones e inventarios
- DETERMINA diferentes alternativas de actuación, así como la eficacia de las mismas, proponiendo una SOLUCIÓN
- EVALÚA la solución propuesta
- PROPONE INDICADORES que permitan medir la evolución de los parámetros afectados

En cuanto al ámbito de actuación, la Agenda de Estado abarca la totalidad de la Red, tanto la Funcional como la Local, es decir, los cuatro cuadrantes del esquema anterior.

Una vez puesta a cero la Agenda de Estado, habría que dedicar todos los años un valor anual de reposición de los elementos sometidos a la acción del tiempo y del tráfico. Estos serían los costes de REGENERACIÓN por obsolescencia.

4.2.2.2.2 Inversión en modernización y seguridad vial

Como consecuencia de que algunas infraestructuras están sometidas a unos tráficos diferentes a los que se previeron en su proyecto o el entorno, en el que se ubican, se ha modificado, resulta necesario realizar inversiones puntuales de modernización (cambios en tipologías de intersecciones, modificaciones puntuales de trazado,...) que resuelvan los problemas de Nivel de Servicio y/o de Seguridad Vial existentes en las mismas.

Estas inversiones puntuales resuelven la problemática existente a corto plazo, sin condicionar una posible solución de mayor envergadura a futuro y sin actuar en la totalidad de un itinerario.

El ámbito de actuación de estas inversiones es fundamentalmente la Red Funcional (aunque excepcionalmente también puede contemplar actuaciones en determinadas carreteras de la Red Local), y especialmente en la parte de la misma no ajustada a las previsiones del PTS. Es decir, en el esquema de la Red, esta inversión se centraría en los cuadrantes 1 y 2.

Estas actuaciones también contribuyen a reducir las necesidades de la agenda de estado.

4.2.2.2.3 Inversión prevista por el Plan Territorial Sectorial de Carreteras

El Plan Territorial Sectorial de Carreteras es el instrumento de planificación que diagnostica la situación actual y futura prevista de la Red Funcional de carreteras, proponiendo las actuaciones necesarias y programando las mismas a lo largo de su período de vigencia, para paliar los déficits diagnosticados (actuales o futuros previstos) en dicha Red. Estas deficiencias diagnosticadas no se limitan exclusivamente a cuestiones de carácter funcional (nivel de servicio) o geométrico (anchuras, radios de curvatura) sino que pueden incluir otros aspectos tales como por ejemplo la integración ambiental de las carreteras, el uso que se hace de las infraestructuras disponibles por parte de los usuarios/as o el reparto de la movilidad según modos de transporte (vehículo privado/transporte público/bicicleta) y, por lo tanto, las actuaciones propuestas no serán únicamente de mejora de la infraestructura viaria sino que pueden incluir otro tipo de acciones como el impulso de la gestión de la demanda en determinados corredores o ámbitos, la mejora de la integración ambiental de la red de carreteras o infraestructuras destinadas a favorecer la competitividad del transporte público o la intermodalidad.

Por lo tanto, una vez conocidas las necesidades de la Red como resultado del proceso de Diagnóstico, la propuesta de soluciones se estructura en varias etapas sucesivas:

- Consideración de actuaciones previstas en otros modos de transporte que puedan suponer una reducción de la cuota de participación del vehículo privado en la movilidad del corredor y por lo tanto una reducción de la demanda sobre la carretera.
- Identificación de los corredores en los que la movilidad se caracteriza por un reparto modal poco sostenible en cuanto a un uso excesivo del vehículo privado. En estos corredores será prioritario el establecimiento de medidas destinadas a transvasar al menos una parte de esos viajes al modo bicicleta, en coordinación con el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, retrasando o anulando la necesidad de incrementar la oferta viaria destinada al tráfico motorizado.
- Propuesta de medidas de gestión de la demanda que permitan resolver la problemática diagnosticada, o al menos retrasar en el tiempo la necesidad de actuación en el ámbito de la oferta

viaria, de manera que se consiga una utilización más adecuada de los recursos disponibles. Una vez agotada esa línea de actuación, en aquellos corredores en los que no haya sido posible resolver las deficiencias por esa vía, se plantearán actuaciones de mejora de la oferta viaria.

- Tipificación de las posibles actuaciones a proponer sobre la red.
- Asignación de actuaciones. Teniendo en cuenta los tipos de actuaciones definidos se realizará una asignación de uno de esos tipos a cada una de las necesidades diagnosticadas que no hayan podido ser resueltas en base a las consideraciones previas realizadas relativas a actuaciones en otros modos de transporte ni a la mejora o impulso de la gestión de la demanda.
- Análisis de escalabilidad. Una vez establecido el listado de actuaciones necesarias para todos los tramos de la Red con deficiencias detectadas en el diagnóstico, se realiza un estudio de escalabilidad para las actuaciones de mayor envergadura para determinar si existe una solución de bajo coste que resuelva provisionalmente la problemática de seguridad vial y nivel de servicio sin condicionar la solución final de mayor envergadura. En el caso de que esa opción sea posible, esa actuación de bajo coste se impondría a corto plazo, desplazando a la actuación más ambiciosa a un escenario temporal a largo plazo, fuera del período de vigencia del Plan.

Teniendo en cuenta el proceso descrito, el contenido final del Plan está conformado por:

- Conjunto de medidas de gestión de la Demanda en los corredores donde sea factible y efectivo.
- Listado de actuaciones sobre la Red, clasificadas en los tipos anteriormente establecidos.
- Plano a escala 1:20.000 con situación de las actuaciones planteadas

Una vez establecidas las actuaciones necesarias para resolver la problemática diagnosticada en la Red, se programan para su materialización a lo largo del tiempo en función de la previsión de las necesidades futuras y de las disponibilidades de financiación.

Las inversiones necesarias para ejecutar las actuaciones contempladas en el Plan pueden provenir de dos fuentes de financiación diferenciadas, lo cual permite consecuentemente dividir en dos partes también la planificación realizada:

- Financiación por parte del conjunto de las personas contribuyentes, a través de los presupuestos ordinarios de la Diputación Foral. Las disponibilidades en este primer caso tienen un cierto grado de indeterminación, dado que están sujetas a las **posibilidades** derivadas de las variaciones en la coyuntura económica y del establecimiento de prioridades por parte de la administración en cuanto a la dedicación de los recursos disponibles. Por esta razón, a la parte del Plan que se financia a través de esta fuente se la denomina **Plan Posibilista**.
- Financiación por parte de las personas usuarias de la parte de la Red sometida al pago de peajes, de acuerdo a las directrices recogidas en la Norma Foral 3/2010. En este caso las disponibilidades económicas están **determinadas** con bastante precisión ya que dependen únicamente de los tráficos que utilizan esas infraestructuras, que son conocidos. Por esta razón a la parte del Plan que se financia a través de esta fuente se la denomina **Plan Determinista**.

La asignación de las actuaciones contempladas en el Plan a una u otra fuente de financiación se realiza aplicando las directrices recogidas al efecto en la Norma Foral 3/2010, considerando la funcionalidad asociada a las carreteras sobre las que se desarrollan esas actuaciones.

Así, aquellas actuaciones que se desarrollan sobre carreteras que soportan de manera mayoritaria tráficos de largo recorrido así como sobre sus alimentadores (infraestructuras de desarrollo), se asignan al Plan Determinista, mientras que las actuaciones que se desarrollan sobre carreteras que dan soporte a

la movilidad obligada (casa-trabajo/estudio/cuidado) y al acceso al territorio (equilibrio territorial) se asignan al Plan Posibilista.

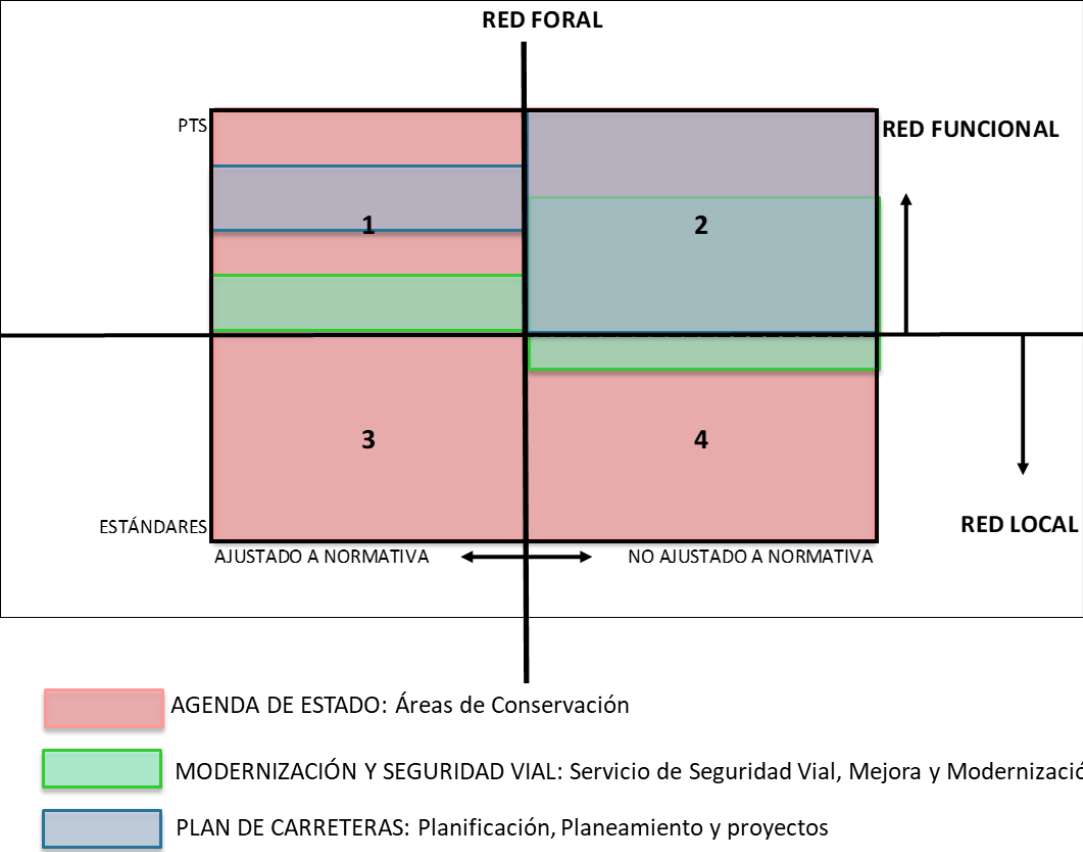
En definitiva, el principal ámbito de actuación de este Plan es la Red Funcional que no está ajustada a la Normativa, es decir, el cuadrante 2 del esquema, aunque también puede incluir actuaciones en el cuadrante 1, por razones no directamente relacionadas con el cumplimiento de la Normativa técnica (medidas de gestión de la demanda o de integración ambiental, por ejemplo).

4.2.2.2.4 Racionalización de la Red Foral

Consiste en actuaciones destinadas a la transformación de carreteras en calles y su integración en la trama urbana en carreteras susceptibles de cesión a los ayuntamientos mediante CONVENIOS de colaboración.

4.2.2.2.5 Resumen del ámbito de actuación de los diferentes planes

A modo de resumen, a continuación se representan los ámbitos de los diferentes planes de inversión en el esquema de cuadrantes en que se puede subdividir la Red Foral:

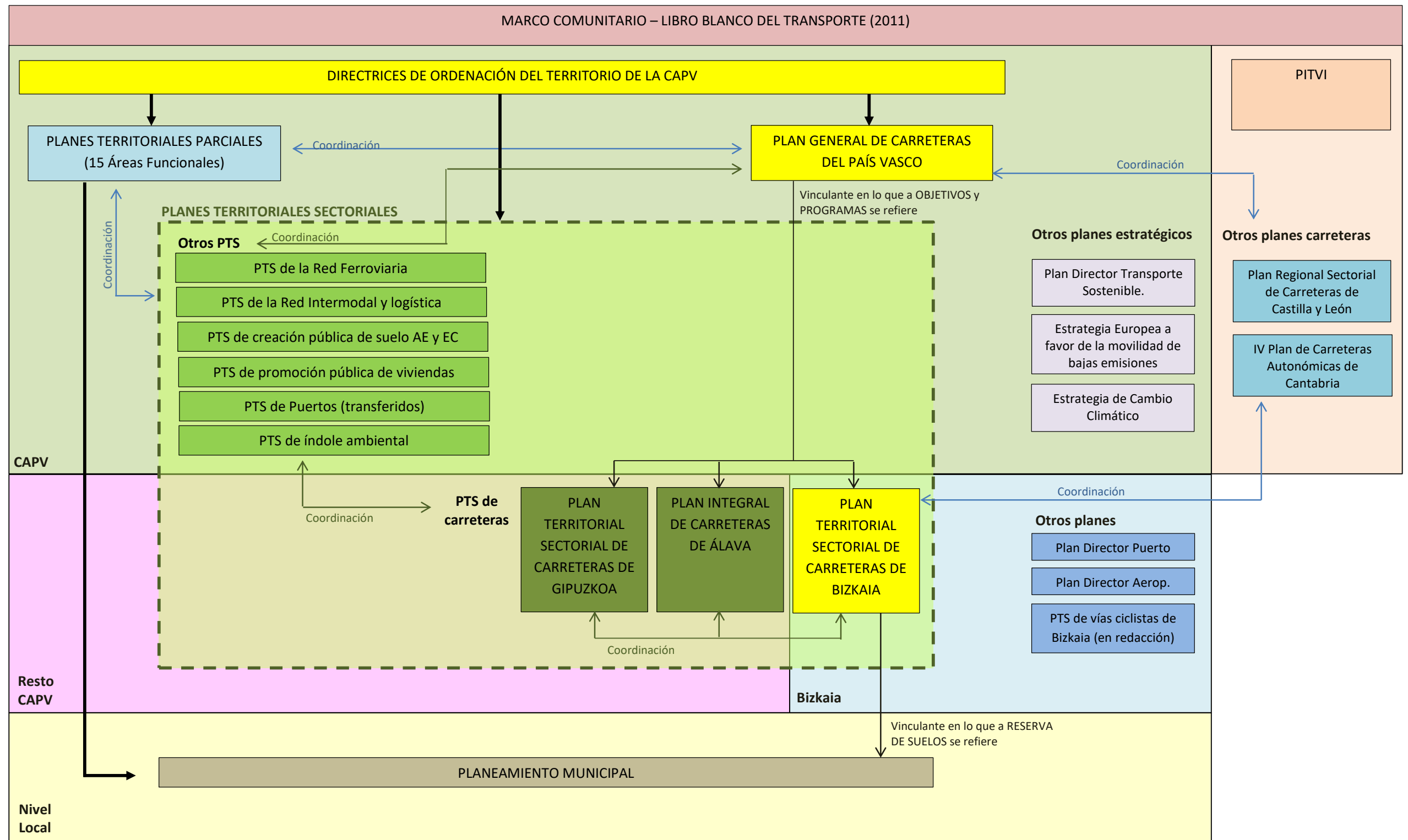


4.2.2.3 Gestión de la demanda

En tercer lugar está la Gestión de la demanda a través de la Ayuda para el límite de gasto mensual de los/las contribuyentes bizkainos y bizkainas, que son personas usuarias obligadas para su movilidad casa-trabajo de las infraestructuras viarias sometidas a peaje propiedad de la Diputación Foral de Bizkaia, regulada de acuerdo al Decreto Foral 166/2016 de 30 de Noviembre, durante el año 2017, y el Decreto Foral 164/2017 durante el año 2018.

4.3 Otros instrumentos de planificación

El PTS de Carreteras de Bizkaia debe encuadrarse en un marco global de planificación, en el que hay determinadas relaciones de preeminencia y necesidades de coordinación que es necesario tener en cuenta. En el siguiente cuadro, se representa ese marco de referencia, pasando a continuación a describir en detalle las principales figuras a tener en cuenta y las implicaciones de las mismas sobre el II PTS de carreteras de Bizkaia.



La siguiente tabla muestra las implicaciones que tendría cada uno de los documentos analizados en la redacción del II PTS de Carreteras de Bizkaia:

	CRITERIOS Y OBJETIVOS	COORDINACIÓN	ESCENARIOS FUTUROS	FINANCIACIÓN	TRAMITACIÓN DEL PLAN	EVALUACIÓN AMBIENTAL	ACTUACIONES A CONSIDERAR
LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE	X						
ESTRATEGIA EUROPEA A FAVOR DE LA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES	X						
PITVI		X					
PGCPV	X					X	X
PICA		X					
IV PLAN DE CARRETERAS DE CANTABRIA		X					
PLAN DE CARRETERAS DE GIPUZKOA		X					
PLAN REGIONAL SECTORIAL CARRETERAS CASTILA Y LEÓN		X					
DOT (DIRECTRICES ORDENACIÓN DEL TERRITORIO)	X						
PTP BILBAO METROPOLITANO			X				X
PTP BALMASEDA ZALLA			X				X
PTP DURANGO			X				X
PTP GERNIKA-MARKINA			X				X
PTP IGORRE			X				X
PTP MUNGIA			X				X
PTS RED FERROVIARIA EN LA CAPV			X				
PTS PUERTOS			X				X
PLAN DIRECTOR DEL PUERTO DE BILBAO			X				X
PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE BILBAO			X				X
PTS DE CREACIÓN PÚBLICA DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y EQUIPAMIENTOS COMERCIALES			X				
PTS DE SUELO PARA PROMOCIÓN PÚBLICA DE VIVIENDAS			X				
PTS RED INTERMODAL Y LOGÍSTICA DE LA CAPV			X				X
PLAN DIRECTOR TRANSPORTE SOSTENIBLE EUSKADI 2030	X		X			X	
ESTRATEGIA DE CAMBIO CLIMÁTICO KLIMA 2050	X					X	
PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VIAS CICLISTAS	X		X				
V PLAN FORAL IGUALDAD MUJERES Y HOMBRES EN BIZKAIA 2016-2019	X				X		
MANUAL RECOMENDACIONES PERSPECTIVA DE GENERO EN LA ACTIVIDAD DE LA DFB	X				X		

4.3.1 Libro Blanco sobre el Transporte

El Libro Blanco del Transporte fija las directrices de la política de transportes en la Unión Europea y por lo tanto constituye el marco de referencia general en el que deben inscribirse todos los instrumentos de planificación en esa materia de los estados miembros.

La última edición del Libro Blanco corresponde al año 2011, cuyo título es: “*Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible*”. En el año 2.015 se ha hecho una revisión de los progresos realizados en cuanto al cumplimiento de los objetivos contenidos el mismo.

A continuación se recoge un cuadro con las principales características de este documento:

Plan	Libro Blanco sobre el Transporte
Autor	Comisión Europea
Figura	Comunicación Comisión Europea
Estado	Publicado en 2011 (Bruselas, 28/03/11) Revisión progresos realizados año 2015
Objeto	Fijar las directrices de la política de transportes en la Comunidad Europea
Ámbito	Internacional (Europa)
Horizonte	2050
Objetivos del plan	Mejora en la gestión de las infraestructuras, reducción del impacto ambiental, mejora de la seguridad vial y mejora de la movilidad urbana.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Revisión de criterios y objetivos del nuevo PTS de Carreteras.
Observaciones	Documento de Referencia

4.3.1.1 Antecedentes

Desde la ratificación del Tratado de Roma en 1957 la Comunidad Europea se dotó de una política común de transportes para establecer medidas en el transporte terrestre, fluvial y marítimo , a los que se añadiría en los años 70 el transporte aéreo.

Tras un periodo inicial en el que no se implementó en todo su potencial, la política común de transportes recibió un nuevo impulso en ocasión de la firma del tratado de la Unión Europea de Maastrich (1.992), en el que se reforzaron sus fundamentos políticos, institucionales y presupuestarios.

El objetivo genérico de la política común de transportes quedó entonces definido en su versión actual: garantizar la movilidad de personas y mercancías en el mercado interior europeo y también desde y hacia terceros países, así como aprovechar al máximo los dispositivos técnicos y de organización para facilitar el transporte de personas y mercancías, respetando el medio ambiente, objetivos que deben conseguirse mediante la mejora de la seguridad, la reducción del ruido y la contaminación, y la promoción de la protección del medioambiente.

También quedó introducido entonces el concepto de Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), como un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la Unión Europea.

Para impulsar la política común de transportes y definir las propuestas de acción específicas de la acción comunitaria en este ámbito, la Comisión Europea ha ido publicando sucesivos Libros Blancos.

Así, se publicó en 1992, el primer Libro Blanco de la Comisión sobre el curso futuro de la política común de transportes, que hacía hincapié en la apertura del mercado de transporte. A este le siguió en 2001 un segundo Libro Blanco, bajo el título “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, donde recogía las iniciativas y propuestas legislativas para la política común de transportes durante el periodo 2000-2010. Y finalmente, la nueva coyuntura económica, social, de recursos, medioambiental y tecnológica ha motivado la elaboración de un nuevo Libro Blanco, (2011), cuyo título es: “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible”.

4.3.1.2 Objetivos generales

El transporte en la Unión Europea debe perseguir los siguientes objetivos:

- Consumir menos energía y más limpia
- Explotar mejor las infraestructuras
- Reducir el impacto medioambiental

4.3.1.3 Aspectos clave sobre los que actuar

- Reducción del impacto medioambiental en base a:
 - Impulsar energías más limpias (combustibles)
 - Reducir el impacto sobre los valores naturales esenciales (agua, tierra y ecosistemas)
 - Selección de materiales reciclables
 - Potenciación del transporte público
 - Tarifación
- Mejora de la gestión de las infraestructuras en dos direcciones:
 - En el conjunto del sector, favoreciendo la elección del modo de transporte más adecuado en cada caso
 - En cada modo de transporte, haciendo un uso más eficiente de las infraestructuras existentes
- Seguridad vial-objetivo cero accidentes, para lo que debe apoyarse en:
 - Uso de nuevas tecnologías (ITS)
 - Atención a personas usuarias vulnerables
- Movilidad urbana-mejora del transporte en las grandes ciudades en base a:
 - Eliminación de propulsión convencional
 - Fomento del transporte público
 - Fomento de desplazamientos a pie y en bicicleta
 - Tarifación para regular el acceso a los centro urbanos
 - Intermodalidad
- Herramientas. Las herramientas principales a utilizar son cuatro:
 - Uso de nuevas tecnologías (ITS)

- Fomento de la intermodalidad: elección del modo de transporte más adecuado en cada caso.
- Tarificación (considerando su influencia en la elección modal): debe contemplar la internalización de las externalidades (contaminación atmosférica y acústica, congestión, accidentes) e incluir el mantenimiento de las infraestructuras.
- Fomento del uso del transporte público.

Algunos de esos aspectos no tienen relación con el objeto del PTS (temas relacionados con materiales o combustibles) pero otros claramente sí (nuevas tecnologías, intermodalidad, tarificación, internalización de costes externos).

4.3.1.4 Implicaciones en la redacción del II PTS

Será necesario contemplar la visión estratégica del Libro Blanco a la hora de *definir los criterios y objetivos* del Plan.

Habrà que analizar la forma de incorporar aquellos aspectos clave que tengan cabida en el Plan:

- Medidas de gestión apoyadas en nuevas tecnologías
- Medidas de tarificación destinadas a la internalización de los costes externos
- Fomento de la Intermodalidad
- Fomento de desplazamientos no motorizados
- Fomento del transporte público

4.3.2 Estrategia Europea a favor de la movilidad de bajas emisiones

Plan	Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones
Autor	Comisión Europea
Figura	Plan Estratégico
Estado	Resolución del Parlamento Europeo, de 14 de diciembre de 2017, sobre la estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones. Procedimiento terminado.
Objeto	Reunir medidas y proponer iniciativas legislativas y no legislativas destinadas a acelerar el ritmo de la transición hacia la movilidad con bajo nivel de emisiones.
Ámbito	Unión Europea
Horizonte	---
Objetivos del plan	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte del sector del transporte y acelerar el ritmo de implantación de la movilidad de bajas emisiones sin dejar de satisfacer las necesidades de movilidad de la sociedad y la economía de la Unión.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	A considerar en la definición de criterios y objetivos
Observaciones	Documento de referencia.

4.3.2.1 Antecedentes

La movilidad de bajas emisiones es un elemento fundamental en la transición más global hacia la economía circular hipocarbónica que necesita Europa para mantener su competitividad y satisfacer las necesidades de movilidad de personas y mercancías.

El transporte representa, al menos, un cuarto de las emisiones de gases de efecto invernadero de Europa, y es la principal causa de contaminación en las ciudades. La respuesta de Europa ante estos retos pasa por un cambio definitivo hacia la movilidad de bajas emisiones de carbono y contaminantes atmosféricos.

En esta línea, el 20 de julio de 2016, la Comisión europea envía una Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de Las Regiones, bajo el título de «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones», cuyos objetivos ya se expusieron en el Libro Blanco de 2011.

Posteriormente, el 14 de diciembre de 2017, el Parlamento Europeo aprueba la Resolución sobre la estrategia, en respuesta a la Comunicación de 20 de julio, dando por finalizado el proceso.

4.3.2.2 Objetivos y líneas de actuación.

La transición hacia una movilidad de bajas emisiones ya se ha iniciado a nivel mundial, y su ritmo va en aumento. La Estrategia deberá acelerar este ritmo, al tiempo que se satisfacen las necesidades de movilidad de un mercado interno eficiente y de una conectividad mundial.

Para ello, el documento aprobado en el Parlamento Europeo, propone las siguientes medidas:

- Optimizar el sistema de transporte y mejorar su eficiencia.
 - Soluciones digitales de movilidad.

Las tecnologías digitales pueden hacer que el transporte sea más seguro, eficiente e inclusivo. También ofrecen una movilidad de puerta a puerta fluida, una logística integrada y servicios de valor añadido. Para aprovechar al máximo este potencial, es necesario integrar adecuadamente estas tecnologías en los conceptos de movilidad sostenible. Por este motivo, la implantación de sistemas de transporte inteligentes en todos los modos de transporte se ha convertido en una parte integrante del desarrollo de la red transeuropea de transporte multimodal.
- Precios justos y eficientes en el transporte.

Desde el punto de vista de la economía, ofrecer las señales de precios apropiadas y tener en cuenta las externalidades es uno de los modos más racionales de fomentar actividades de transporte más eficientes energéticamente, las fuentes de energía de bajas emisiones y una renovación más rápida de la flota.

En toda la UE, se debe avanzar hacia sistemas de tarificación vial basados en los kilómetros reales recorridos, a fin de reflejar mejor los principios de «quien contamina paga» y del «usuario/a pagador».
- Promover la multimodalidad.

Las medidas de apoyo a la integración multimodal desempeñan un importante papel para alcanzar una movilidad de bajas emisiones, al incentivar la transición hacia modos de transporte de bajas emisiones, como las vías navegables continentales, el transporte marítimo de corta distancia o el ferrocarril.

El marco regulador revisado para el sector del ferrocarril, por ejemplo, está diseñado para hacer que los trenes sean más competitivos y atractivos, tanto para las personas pasajeras como para las

mercancías. A fin de continuar promoviendo la intermodalidad, la Comisión modernizará los incentivos al transporte combinado, y ya está elaborando medidas para reforzar la capacidad y eficiencia de los corredores ferroviarios para las mercancías. La Comisión respalda el desarrollo de los corredores multimodales de la red principal mediante una segunda tanda de planes de trabajo y con medidas para la implementación de la Red Transeuropea de Transporte.

A fin de seguir reforzando el transporte público y contribuir a la reducción de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del transporte, la Comisión prepara medidas encaminadas a permitir un mayor desarrollo de los servicios nacionales de autobús y autocar.

- Incrementar el uso de energías alternativas y de bajas emisiones.

Es una oportunidad para que Europa desarrolle su liderazgo en nuevos productos, como los biocombustibles avanzados. Es necesario desarrollar la infraestructura pertinente.

- Avanzar hacia los vehículos de emisión cero.

La mayor eficiencia del sistema de transportes y la transición hacia las energías alternativas y de bajas emisiones necesitan completarse con políticas de apoyo a la eficiencia y a la innovación en los vehículos y a la demanda de tales productos.

- Mantener la red en buen estado y con altos niveles de calidad.

4.3.2.3 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

La Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones es un documento de referencia que se tendrá en cuenta en la definición de **criterios y objetivos** del II PTS de Carreteras de Bizkaia.

4.3.3 PITVI: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024

El PITVI es el documento marco de planificación de infraestructuras de transporte a nivel del Estado que sustituye las determinaciones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). Este Plan es la única referencia oficial existente en la actualidad a nivel estatal en cuanto a previsiones en materia de infraestructuras, estableciendo la hoja de ruta de la nueva política en estas materias hasta el horizonte temporal 2024.

A continuación se recoge un cuadro con las principales características de este documento:

Plan	PITVI: Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024
Autor	Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
Figura	Plan Estratégico del Ministerio de Fomento
Estado	Presentación inicial de las líneas generales del PITVI el 26 de Septiembre de 2012 en el Congreso
Objeto	Establece la hoja de ruta de la nueva política en infraestructuras, transporte y vivienda
Ámbito	España
Horizonte	Año 2024
Objetivos del plan	Postular un enfoque integrado que abarque el conjunto del sistema del transporte
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	No existe vinculación normativa
Observaciones	Documento de Referencia

4.3.3.1 Objetivos generales

El desarrollo del plan estará acompasado con los esfuerzos presupuestarios y será coherente con la política económica y de consolidación fiscal del Gobierno. El plan no se limita a enumerar y desarrollar un conjunto de proyectos o actuaciones para el desarrollo de infraestructuras, sino que va más allá al determinar las acciones que debe acometer el Ministerio en relación con la regulación, gestión y el funcionamiento de los distintos modos de transporte.

Los principios básicos del PITVI son postular un enfoque integrado que abarque el conjunto del sistema del transporte, y se concretan en los siguientes objetivos:

- Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes
- Promover el desarrollo económico equilibrado como herramienta al servicio de la superación de la crisis
- Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente
- Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transporte
- Promover la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal

4.3.3.2 Grado de vinculación e implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

No existe vinculación normativa con el PTS dado que en virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía, artículo 7 a) punto 8 de la Ley 27/83, de 25 de noviembre, la Diputación Foral de Bizkaia dentro del Territorio Histórico de Bizkaia tiene la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos.

Sin embargo conviene tenerlo en cuenta de cara a una **adecuada coordinación con posibles actuaciones contempladas en provincias limítrofes** (Cantabria, Burgos).

4.3.4 PGCPV

Dado que el Plan General de Carreteras del País Vasco es un instrumento con carácter prevalente sobre el PTS, ambos documentos deben estar alineado en cuanto a los criterios y objetivos y, más importante aún, las actuaciones que están recogidas en el Plan General deben contemplarse obligatoriamente en el PTS de carreteras.

El III Plan General de Carreteras del País Vasco ha sido aprobado por el *Decreto 63/2020, de 19 de mayo, por el que se aprueba el tercer Plan General de Carreteras del País Vasco, correspondiente al periodo 2017-2028*.

Por su parte, la red objeto de dicho Plan fue aprobada definitivamente mediante la Ley 5/2018, de 29 de noviembre, de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.

A continuación se recoge un cuadro con las principales características de este documento:

Plan	Plan General de Carreteras de País Vasco
Autor	Gobierno Vasco (Dpto. Transportes y Obras Públicas con la colaboración de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco)
Figura	Plan General
Estado	Aprobado definitivamente por Decreto 63/2020 de 19 de mayo
Objeto	Coordinar las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, así como su ámbito de aplicación.
Ámbito	Autonómico (País Vasco)
Horizonte	2017 - 2028
Objetivos del plan	Establecer el programa de actuaciones e inversiones en materia viaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Son vinculantes para los Órganos Forales de los Territorios Históricos los capítulos de Objetivos y de Programas del Plan General de Carreteras.
Observaciones	La red objeto del Plan General de Carreteras queda constituida por todas las carreteras de la red de interés preferente y la mayor parte de las carreteras de la red básica.

4.3.4.1 Red objeto del PGCPV

Hay que tener en cuenta que la Red Objeto del Plan General se compone de la Red de Interés Preferente, además de prácticamente la totalidad de las carreteras que pertenecen a la Red Básica, excluyéndose todas las carreteras de la Red Comarcal que forman parte de la Red Funcional. Por lo tanto no coincide con la red objeto del PTS, que es la totalidad de la Red Funcional.

Pero en el Plan General se incluye el catálogo tanto de la Red Objeto del Plan General como de la Red Funcional en su conjunto, por lo que las modificaciones que se proponen en dicho Plan se deberán tener en cuenta para la configuración de la Red Objeto del Plan del PTSCB.

A este respecto en el Tercer Plan General se proponen los siguientes cambios en la Red Funcional de Bizkaia:

- Propuesta de reclasificación de la carretera BI-634 a la Red Comarcal, puesto que no desempeña las funciones asociadas a la Red Básica fuera del ámbito metropolitano, ya que no canaliza flujos hacia la Red de Interés Preferente y su contribución a la vertebración del territorio es más bien marginal. El primer tramo, situado en su totalidad en el término municipal de Sopelana, entre el final de la BI-637 (corredor Uribe-Kosta) y el inicio de la BI-2122 (Sopelana- Plentzia) se propone reclasificarlo pasando a formar parte de la BI-2122 de acceso a Plentzia, ya que se sitúa en continuidad con este itinerario. En cuanto al tramo entre Elorza (Urduliz) y Mungia, se le propone una nueva denominación dentro de la Red Comarcal, como BI-2123, (incorporando asimismo la carretera de la red local BI-3124 en el tramo inicial entre Larrabasterra y Urduliz, y la BI-3111 en el final entre Gatika y Maruri, en donde la nueva BI-2123 conectará con la BI-2120.

- Propuesta de eliminación de la Red Funcional de la BI-2543, de Otxandio a Igorre paralela a la N-240 y a la BI-623 que adoptan esta función de conexión intercomarcal.
- Se plantea la incorporación a la red funcional de las carreteras BI-626 y BI-627 (túneles de Artxanda) pertenecientes a la Red Básica de Bizkaia, por su carácter estructurante en la configuración de los accesos a Bilbao por el Norte.

Con lo que la propuesta de Red Funcional en Bizkaia quedaría configurada por las siguientes carreteras:

NOMENCLATURA PROPUESTA	NOMENCLATURA VIGENTE	DENOMINACIÓN	COMIENZO	FINAL	LONGITUD (KM)	OBSERVACIONES
RED DE INTERÉS PREFERENTE						
AP-68	AP-68	Autopista Burgos - Cantábrico	Enlace A-8 (Solución Sur)	Límite Álava	22,35	Concesión
AP-8	AP-8	Autopista Del Cantábrico	Límite Gipuzkoa	El Gallo	31,05	
AP-8	AP-8	Autopista Del Cantábrico(Variante Sur de A-8 -VSM)	Enlace de Larraskitu	Enlace del Puerto (Bizkaia)	15,48	Incluye tramo compartido con A-8 entre E. Trápaga y E. Puerto.
A-8	A-8	Autopista del Cantábrico	El Gallo	Enlace de Larraskitu	9,07	--
BI-10	A-8	Autopista deCircunvalación de Bilbao por el Sur	Enlace Larraskitu	Enlace de Trápaga	11,31	Solución Sur de Bilbao
A-8	A-8	Autopista del Cantábrico	Enlace de Trápaga	Límite Cantabria en El Haya	9,63	Solución Ugaldebieta
N-240	N-240	De Tarragona a Bilbao por el puerto de Barazar	Límite Álava en Ubidea	Galdakao (El Gallo)	32,92	
N-629	N-629	De Burgos a Santoña	Límite Cantabria	Límite Cantabria	3,87	
N-633	N-633	Acceso al Aeropuerto de Loiu por Aldekone	BI-30 (Enlace de Derio)	Aeropuerto	4,42	
N-634	N-634	De Donostia-San Sebastián a Santander y La Coruña	Límite Gipuzkoa	Bilbao (Ibarsusi)	42,28	Se elimina tramo Ibarsusi-Miraflores que pasa a Red Básica y se contempla como parte de la BI-631 Variante Este
N-634	N-634	De Donostia-San Sebastián a Santander y La Coruña	Nocedal BI-628 (Ortuella)	Límite Cantabria	9,67	
N-636	N-636	De Beasain a Durango por Kanpanzar	Límite Gipuzkoa	Durango (Gederiaga)	14,42	
BI-30	N-637	Circunvalación Norte de Bilbao	Enlace Cruces	Erletxe	20,15	
N-639	N-639	Acceso al Puerto por Zierbana	Puerto de Santurtzi (Abra Exterior)	N-634	8,19	
N-644	N-644	Autovía del Puerto	A-8	Puerto de Santurtzi	2,73	
RED BÁSICA						
BI-11	BI-604	Acceso a Bilbao por el Norte (Asua-Enekuri)	Bilbao	La Cadena (BI-2704)	4,78	
BI-623	BI-623	De Vitoria – Gasteiz a Durango	Durango (N-634)	Límite Álava en Gomilaz	20,86	
BI-624	BI-624	De Altube a Balmaseda	Límite Burgos	Balmaseda (BI-636)	2,58	
BI-625	BI-625	De Orduña A Bilbao	Variante de Orduña	Límite Álava	2,96	
BI-625	BI-625	De Orduña a Bilbao	Límite Álava	Cruce con N-634	14,77	
BI-626	BI-626	Túnel de Artxanda (salida La Salve)	Bilbao	N-637	1,96	
BI-627	BI-627	Túnel de Artxanda (salida Ugasko)	Bilbao	N-637	1,51	
BI-628	BI-628	Eje del Ballonti	Axpe (Carmen)	Portugalete	4,67	Incluye tramo sin desdoblarse Galindo-Kueto de 1,33 Km.
BI-628	BI-628	Ejer del Ballonti	Balparda	Nocedal	1,62	
BI-630	BI-630	De Balmaseda a Carranza	Balmaseda	Límite Cantabria	23,34	Excepto el paso por el enclave de Trucios (Cantabria)
BI-20	BI-631	Circunvalación Este de Bilbao	BI-10 (Enlace de Larrakitu)	BI-30 (Enlace de Derio)	8,26	Se incluye tramo Ibarsusi-Miraflores eliminado de RIP
BI-631	BI-631	De N-633 a Bermeo	N-633 (Derio)	Bermeo (BI-2235)	25,93	
BI-633	BI-633	De Durango a Ondarroa por Trabakua	Matiena	Ondarroa	27,67	
BI-635	BI-635	De Lemoa a Gernika	Lemoa	Amorebieta	2,89	
BI-635	BI-635	De Lemoa a Gernika	Amorebieta	Gernika (BI-2238)	14,16	
BI-636	BI-636	Corredor del Cadagua	BI-10 (Enlace de Kastresana)	Límite Burgos	29,95	
BI-637	BI-637	De Kukularra a Sopelana	BI-30 (Enlace de Kukularra)	Sopelana	10,45	
BI-638	BI-638	De Deba a Ondarroa	Límite Gipuzkoa	Ondarroa (BI-633)	0,90	
RED COMARCAL						
BI-2121	BI-2121	Mungia (BI-631) – Fruniz- Muxika	Mungia (BI-631)	Fin T.U.C. Muxika (BI-635)	16,75	
BI-2122	BI-2122	Sopelana (BI-637)- Plentzia (BI-2704)	Intersección con BI-634	Plentzia (BI-2704)	5,87	

NOMENCLATURA PROPUESTA	NOMENCLATURA VIGENTE	DENOMINACIÓN	COMIENZO	FINAL	LONGITUD (KM)	OBSERVACIONES
BI-2123	BI-634	De Larrabasterra a Mungia por Maruri	Larrabasterra (Sopelana)	Asteinza (Maruri)	9,46	
BI-2224	BI-2224	Gernika (BI-635) - Ibartxu - Arbatzegil-Iruzubieta (BI-633)	Inicio Tramo (Gernika)	Fin T.U.C. Iruzubieta (BI-633R)	17,51	
BI-2235	BI-2235	BI-2238 - Bermeo	Inicio T.U.C. Gernika	Fin Tramo (BERMEO)	13,30	
BI-2238	BI-2238	BI-2235 – Glorieta Lekeitio	Intersección con. BI-2235	Glorieta Lekeitio (BI-2405)	21,45	
BI-2405	BI-2405	Plazakola - Oleta	Plazakola (BI-633)	Fin de Tramo (Oleta)	8,23	
BI-2405	BI-2405	Oleta - Lekeitio (BI-2238)	Inicio Tramo (Oleta)	Lekeitio (BI-3228)	3,10	
BI-2521	BI-2521	Orduña (BI-625) - L.T.H. Araba	Orduña (BI-625)	L.T.H. Araba	4,46	
BI-2522	BI-2522	Areta – L.T.H. Araba	Inicio Tramo (Areta)	L.T.H. Araba	9,71	
BI-2625	BI-2625	L.T.H. Araba - Orduña	L.T.H. Araba	Orduña (BI-625/BI-4906)	0,79	
BI-2636	BI-2636	P.K. 50+860 - L.T.H. Gipuzkoa	Inicio Tramo Markina	Fin de Tramo Etxebarria	1,43	
BI-2636	BI-2636	P.K. 50+860 - L.T.H. Gipuzkoa	Inicio Tramo Etxebarria	L.T.H. Gipuzkoa	4,97	
BI-2701	BI-2701	Muskiz (N-634) – Merkadillo-Malabrigo (BI-630)	Inicio T.U.C. Muskiz (N-634)	Malabrigo (BI-630)	15,59	
BI-2704	BI-2704	La Cadena (BI-604) – Plentzia (BI-2120)	La Cadena (BI-604/BI-737)	Fin de Tramo (Mendiondo)	11,82	
BI-2704	BI-2704	La Cadena (BI-604) – Plentzia (BI-2120)	Inicio de Tramo	Plentzia (BI-2120)	0,94	
BI-2713	BI-2713	Larrabetzu (Sur) - BI-2121	Larrabetzu (N-637)	Andra Mari	9,32	
BI-2713	BI-2713	Larrabetzu (Sur) - BI-2121	Andra Mari	Intersección con BI-2121	1,36	

4.3.4.2 Establecimiento de objetivos

Los objetivos recogidos en el Tercer Plan General de Carreteras deben ser tenidos en cuenta en el PTS, cuyos objetivos deberían estar alineados con ellos.

Los **objetivos estratégicos** establecidos en el Plan General son:

- "Ofrecer a la ciudadanía una red viaria acorde con el nivel de vida de los próximos años.
- Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, la conectividad del País Vasco.
- Equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades.
- Compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente.
- Incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para las personas usuarias de las carreteras."

Y como **Objetivos propios del Plan** se establecen:

- "Dotar al Territorio de una red de carreteras acorde con las funciones básicas que deben cumplir los distintos itinerarios.
- Considerar el papel de la red de carreteras en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE: potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes del País Vasco en su globalidad.
- Favorecer la integración de la red viaria de la CAPV en la Red Transeuropea (TEN).
- Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este – Oeste y Norte – Sur) que atraviesan el territorio.
- Mejora de las relaciones externas (conexiones fronterizas) y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).
- Vertebrar el territorio de forma equilibrada, de acuerdo con las directrices generales para su ordenación.
- Alcanzar unos niveles de dotación de infraestructuras similares para cada zona, teniendo en cuenta aspectos determinantes, como la orografía y la densidad de los asentamientos de población.
- Proporcionar un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica.
- Adecuar la red viaria a los condicionantes de cada zona servida, minimizando los impactos medioambientales y urbanísticos.
- Coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.
- Permitir una programación de inversiones, que garantice la máxima eficacia de las mismas.
- Coordinar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Medioambiente, etc.

El Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco asume además el objetivo principal de mejorar la integración de la red de carreteras actual y futura en los procesos del medio ambiente. Este **objetivo principal ambiental** se plantea en función de los siguientes objetivos específicos:

- Mejorar la convivencia de la red de carreteras actuales y futuras con los ríos y otras masas de agua del País Vasco incidiendo en la relación entre régimen de avenidas y calidad de las aguas y la presencia de estas vías.
- Reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras actuales y futuras, particularmente en aquellos enclaves ecológicos de conectividad de mayor relevancia.
- Integración en el paisaje de la red de carreteras actuales y futuras.
- Mejorar los perfiles sonoros de la red de carreteras actuales y futuras en el País Vasco en las áreas de mayor sensibilidad al ruido.
- Promover la intermodalidad en la red de carreteras actuales y futuras favoreciendo así una mayor sostenibilidad del sistema de transportes del País Vasco.
- Mejorar la habitabilidad de la red de carreteras actuales y futuras de la CAPV, y sus márgenes, favoreciendo un tratamiento adecuado del tráfico.

Por último, el Tercer Plan tiene como objetivo estratégico, adecuarse al nuevo escenario económico y plantear la consolidación y adecuación de la red de carreteras como modo de transporte fundamental para la economía, para lo cual se debe tener en cuenta los recursos económicos disponibles y plantear una nueva gestión de la red de carreteras por parte de las administraciones competentes para su coordinación en el marco de un sistema de transportes complementario y eficiente."

Es importante destacar también de cara a la tramitación ambiental que el Tercer Plan establece que **actuará estrictamente en el marco de las infraestructuras viarias como le corresponde dado su carácter sectorial**, si bien tendrá en cuenta en su formulación el sistema global de transporte, en el marco de las Directrices de Ordenación y planificación territorial y de los objetivos generales para el transporte de la Comisión Europea, que incide en aspectos que afectan al transporte en su conjunto: eficiencia energética de los vehículos, logística, modos más sostenibles y gestión, de cara a reducir la contaminación atmosférica, la congestión, la siniestralidad y el impacto ambiental.

4.3.4.3 Actuaciones incluidas en el Plan General

A continuación se recogen las actuaciones recogidas en el Plan General en lo que respecta al Territorio Histórico de Bizkaia:

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN		
			Velocidad proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el programa	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (millones de €)
PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL							
SUBPROGRAMA: NUEVAS INFRAESTRUCTURAS							
ACCESO COMPLEMENTARIO MARGEN DERECHA	BOLUE-UNIVERSIDAD	3,47	80	2x7/10	2026-2028	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	50,00
AP-8/VSM	FASE Ib PEÑASCAL-VENTA ALTA	3,7	100	2x7/10,5	2020-2022	EN EJECUCIÓN	196,50
A-8	VARIANTE DE REKALDE Y DEMOLICIÓN VIADUCTO DE REKALDE	2,4	80	2x9,9/12,9	2020-2022	TRAMITACIÓN URBANÍSTICA POR EL AYUNTAMIENTO DE BILBAO	153,50
SUBFLUVIAL DE LAMIAKO	URIBEKOSTA- EJE BALLONTI	3,86	100	2X7/10,5	2023-2025	ESTUDIO INFORMATIVO	380,00
BI-630	BI-636-MALABRIGO	2,1	60	7/10	2020-2022	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	20,00
BI-631 (VTE.ESTE)	IBARSUSI-MIRAFLORES	3,0	80	2x7/10,5	2026-2028	PREVIA A INICIO PLAN ESPECIAL VIARIO (PEV)	126,70
BI-631	MEÑAKA-BERMEO	6,6	80	7/10	2026-2028	ACTUALIZAR DIA, NORMA FORAL DE TÚNELES Y AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIARIA	114,73
BI-633	URBERUAGA-BERRIATUA	7,5	80	7/10	2017-2019	ACTUALIZAR DIA, NORMA FORAL DE TÚNELES Y AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIARIA	155,45
N-240	BOROA-APARIO	6,0	80	2x7/10,5	2026-2028	ACTUALIZAR DIA, NORMA FORAL DE TÚNELES Y AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIARIA	112,03
N-240	APARIO-IGORRE	1,5	80	7/12	2026-2028	ACTUALIZAR DIA, NORMA FORAL DE TÚNELES Y AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIARIA	14,22
N-636	ELORRIO-KANPAZAR	5,2	80	7/10	2026-2028	PRECISA TRAMITAR UN PEV	96,50
BI-635	GOROZIKA-ARIATZA	3,7	80	2x7/10,5	2026-2028	PREVIA A INICIO PLAN ESPECIAL VIARIO (PEV)	139,92
SUBPROGRAMA: DUPLICACIÓN DE CALZADA							
BI-628	KUETO-GALINDO	0,83	80	2x7/10	2026-2028	PLANEAMIENTO	23,52
SUBPROGRAMA: AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD							
AP-8	LARREA-ETXANO (3 Carril)	1,5	100	2x10,5/14	2020-2022	ACTUALIZAR DIA, Y AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIARIA	35,01
AP-8/VSM	FASE Ic ENLACE Y VIADUCTO DE LA ARENA	3,0	100	2x10,5/14	2020-2022	PREVIA A INICIO PLAN ESPECIAL VIARIO (PEV)	60,12
N-637	KUKULARRA-ENEKURI (ELIMINACIÓN DEL TRENZADO)	1,0	-	-	2020-2022	EN EJECUCIÓN	15,00
N-637	ENLACE DE CRUCES	1,5	0	0	2020-2022	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	5,00
N-637	AMPLIACION CAPACIDAD RONTEGI				2026-2028	PLANEAMIENTO	40,00
SUBPROGRAMA: CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES							
AP-8	NUEVO ACCESO AP-8 / ENLACE DE EUBA				2026-2028	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	8,70
AP-8	SEMIENLACE OKANGO				2020-2022	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	23,40
N-634	ENLACE POLIGONO BOROA				2020-2022	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	2,00
N-240	ENLACE USANSOLO-BEDIA				2017-2019	EN EJECUCION	3,67

PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO							
SUBPROGRAMA: MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA							
BI-630	MALABRIGO-TRASLAVIÑA	5,3	60	7/10	2020-2022	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	10,00
BI-630	TRASLAVIÑA-TRUZIOS	4,7	60	7/10	2020-2022	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	10,00
BI-630	LA ESCRITA-AMBASAGUAS	3,57	60	7/10	2023-2025	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	15,00
N-634	EL CASAL-LAS CARRERAS	1,38	60	7/10	2020-2022	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	2,49
SUBPROGRAMA: REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS							
N-634	AMOREBIETA-IURRETA	9,01			2017-2019	PLANEAMIENTO / EJECUCION	8,14
N-634	IURRETA-GEREDIAGA				2017-2019	INCLUIDO EN EL PROGRAMA DE LEGISLATURA	5,00
N-634	EL GALLO-IRUBIDE				2017-2019	INCLUIDO EN EL PROGRAMA DE LEGISLATURA	6,44
N-634	ACCESOS A ETXEBARRI	0,7	-	-	2026-2028	ACTUALIZAR DIA, Y AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIARIA	12,81
SUBPROGRAMA: CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS							
BI-633	ZUBIBARRI-IRUZUBIETA	2,91	80	10,5/14	2023-2025	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	9,38
BI-636	BALMASEDA	0,3	80	10,5/14	2017-2019	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	1,97
N-240	ELEXONDO-BARAZAR	3,34	60	10,5/14	2017-2019	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	10,77
N-636	ELORRIO-KANPAZAR (Tercer carril)				2020-2022	PLANTEAMIENTO ALTERNATIVAS	5,40
PROGRAMA: VARIANTES URBANAS							
SUBPROGRAMA: VARIANTES URBANAS							
BI-635	VARIANTE DE MUXIKA	6,0	80	7/10	2026-2028	PREVIA A INICIO PLAN ESPECIAL VIARIO (PEV)	66,25
N-629	VARIANTE LANESTOSA	2,4			2026-2028	PREVIA A INICIO PLAN ESPECIAL VIARIO (PEV)	12,00
N-634	VARIANTE DE LAS CARRERAS	2	60	7/10	2026-2028	PREVIA A INICIO PLAN ESPECIAL VIARIO (PEV)	15,26

Por lo tanto, el PTS deberá contemplar igualmente todas las actuaciones anteriores, dado el carácter vinculante del Plan General.

4.3.4.4 Implicaciones en la redacción del PTS

Como resumen de todo lo anteriormente descrito, las implicaciones del Plan General en la redacción del PTS se pueden agrupar en los siguientes aspectos:

- *Red objeto del Plan*
- *Establecimiento de objetivos*
- *Actuaciones a incluir*

4.3.5 Plan Integral de Carreteras de Álava

En Enero de 2.019 se ha concluido la Revisión y actualización del Plan Integral de Carreteras de Álava.

A continuación se recoge un cuadro con las principales características de este documento:

Plan	Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA)
Autor	Diputación Foral de Álava
Figura	Plan Territorial Sectorial
Estado	Aprobado definitivamente por las Juntas Generales de Álava mediante Norma Foral 6/2019 de 20 de marzo
Objeto	Actualización y modificación, o, en su caso, la revisión del documento Plan Integral de Carreteras de Álava (P.I.C.A.) 2004-2015, en el que se recojan todas las actuaciones a realizar, en la Red de carreteras del Territorio Histórico de Álava, durante los períodos 2016-2018, 2019-2021, 2022-2024 y 2025-2027,
Ámbito	Red de carreteras del TH de Álava
Horizonte	2.016-2.027

Plan	Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA)
Objetivos del plan	Mejora de las conexiones con la Red Estatal y Europea. Fomentar y mejorar la red de comunicaciones con los territorios limítrofes. Desarrollo territorial equilibrado garantizando una adecuada accesibilidad. Red de carreteras más fluida y segura. Resolución de la conflictividad de los tramos urbanos y de las travesías. Mejora de la calidad de la circulación en la red viaria. Mejor aprovechamiento de la infraestructura viaria creada. Compatibilizar las actuaciones en la Red Foral de Carreteras con la conservación de los Espacios de Interés Natural y valores de los paisajes catalogados.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Las implicaciones del PICA para el II PTS son las derivadas de la coordinación con las actuaciones siguientes: Actuaciones en la N-240 Actuaciones en la A-625 (continuidad en Bizkaia a través de la BI-625) Actuaciones en la A-623 (continuidad en Bizkaia a través de la BI-623) Actuaciones en la A-2522 (continuidad en Bizkaia a través de la BI-2522)
Observaciones	Documento de planificación de carreteras de territorio limítrofe

4.3.5.1 Objetivos Generales

Las carreteras constituyen las principales vías de comunicación que no sólo hacen posible los flujos de las actividades económicas y sociales, tanto en el interior del territorio alavés como entre Álava y el exterior, sino que, además, condicionan fundamentalmente la evolución y transformación económica, social y territorial de la realidad alavesa.

Por ello, el Plan Integral de Carreteras de Álava apuesta, en primer lugar, por mejorar la importante red de Ejes Estratégicos de Gran Capacidad que vertebran el territorio y faciliten la plena accesibilidad, y la seguridad y comodidad en las comunicaciones y, en segundo lugar, por una equilibrada y homogénea red de carreteras en el conjunto del territorio de Álava que garantice un servicio público de calidad al conjunto de la población y de las actividades económicas de forma que sea un factor decisivo para un desarrollo y progreso equilibrado del Territorio Histórico de Álava.

Por ello la revisión Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015 tiene como objetivos fundamentales para el periodo 2016-2027, los siguientes:

- Mejora de las conexiones con la Red Estatal y Europea.
- Fomentar y mejorar la red de comunicaciones con los territorios limítrofes, coordinando las actuaciones correspondientes.
- Desarrollo territorial equilibrado garantizando una adecuada accesibilidad.
- Red de carreteras más fluida y segura resolviendo los tramos y puntos de concentración de accidentes.
- Resolución de la conflictividad de los tramos urbanos y de las travesías.
- Mejora de la calidad de la circulación en la red viaria, todo ello con respeto al paisaje y medioambiente circundante, potenciando cuando ello sea posible la mejor integración de la carretera en el medio natural atravesado.
- Mejor aprovechamiento de la infraestructura viaria creada, a través de una adecuada conservación y explotación, adaptando dicha infraestructura en cada momento a las necesidades de la demanda de movilidad, lo que redundará en una mejora de la seguridad y fluidez vial, garantizándose así una mejora en la explotación viaria, como forma más adecuada para la preservación de los recursos naturales y la defensa del medio ambiente.
- Compatibilizar las actuaciones en la Red Foral de Carreteras con la conservación de los Espacios de Interés Natural y valores de los paisajes catalogados, garantizando que no se afecte significativamente a los procesos de conectividad ecológica necesarios para el mantenimiento de la biodiversidad del territorio alavés y de su entorno.

4.3.5.2 Grado de vinculación e implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

Aunque en virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía, artículo 7 a) punto 8 de la Ley 27/83, de 25 de noviembre, la Diputación Foral de Bizkaia dentro del Territorio Histórico de Bizkaia tiene la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos, cabe reseñar los siguientes convenios:

- Convenio celebrado en el Árbol de Malato de Luyando en el mes de mayo de 1.986, mediante el cual, de común acuerdo, se acordaron una serie de compromisos entre las Diputaciones Forales de Álava y Bizkaia, para que con el fin de aplicar el principio de territorialidad

se ejecutasen un conjunto de actuaciones tendentes a la mejora de la N-625 entre Areta y el límite con Burgos. A la vista del contenido de dicho convenio, las administraciones forales afectadas procedieron a valorar las obligaciones convenidas en mayo de 1.986 y con el criterio de que es más acorde con el principio de eficacia, el que cada Diputación Foral circunscriba a su ámbito de actuación el de su Territorio Histórico, ambas partes, atendiendo a los principios de colaboración, solidaridad y coordinación que deben presidir las relaciones entre los Órganos Forales procedieron a formalizar en Mayo de 1.996 un nuevo Convenio de colaboración para la financiación y ejecución de la totalidad del trazado viario especificado en el mismo y contemplado en el Convenio suscrito por ambas administraciones en Mayo de 1.986.

Este nuevo convenio fija la delimitación del trazado viario objeto del mismo, que se corresponde con el itinerario seguido por la A-625 (antigua N-625) entre el límite con Burgos y el final de la travesía de Llodio. Asimismo establece el criterio de territorialidad para delimitar la responsabilidad en la realización de las obras, así como la conservación, mantenimiento y mejora de los tramos de carretera definidas, incluida la viabilidad invernal y la explotación. Finalmente determina la colaboración en la financiación del a Diputación Foral de Bizkaia con cargo a sus presupuestos.

En el Plan Integral de Carreteras de Álava 2016-2027, aprobado por las Juntas Generales de Álava, las actuaciones contempladas en la A-625, correspondientes a este Convenio, son las siguientes, así como su grado de cumplimiento en el momento actual:

- Duplicación de calzada en el tramo Llodio-Amurrio entre los pkk 358,85 y 361,22.
- Acondicionamiento y mejora de la carretera A-625 entre los Pk 358,31 y Pk 354,22 (entre el límite provincial con Bizkaia y la Variante este de Amurrio. Pendiente de ejecución.
- El Convenio con Bizkaia para el corredor del Cadagua: Con fecha 8 de Marzo de 2.005 se aprobó la suscripción de un Convenio entre las Diputaciones Forales de Bizkaia y Álava en relación con el Proyecto de Construcción de la Autopista del Cadagua, Tramo Arbuio-Sodupe. De acuerdo con el Convenio firmado, la tramitación de los expedientes de contratación que resultaren necesarios así como la correspondiente ejecución íntegra de las obras identificadas, serían realizadas por la Diputación foral de Bizkaia a través de la sociedad Interbiak y a cargo de los presupuestos de esta última. A tal fin, la Diputación Foral de Álava encomendaba a la Diputación Foral de Bizkaia la realización de las gestiones necesarias, autorizando la ejecución de las mismas en lo que afecte al tramo alavés definido en el mencionado Proyecto.

Las referidas obras han sido completadas:

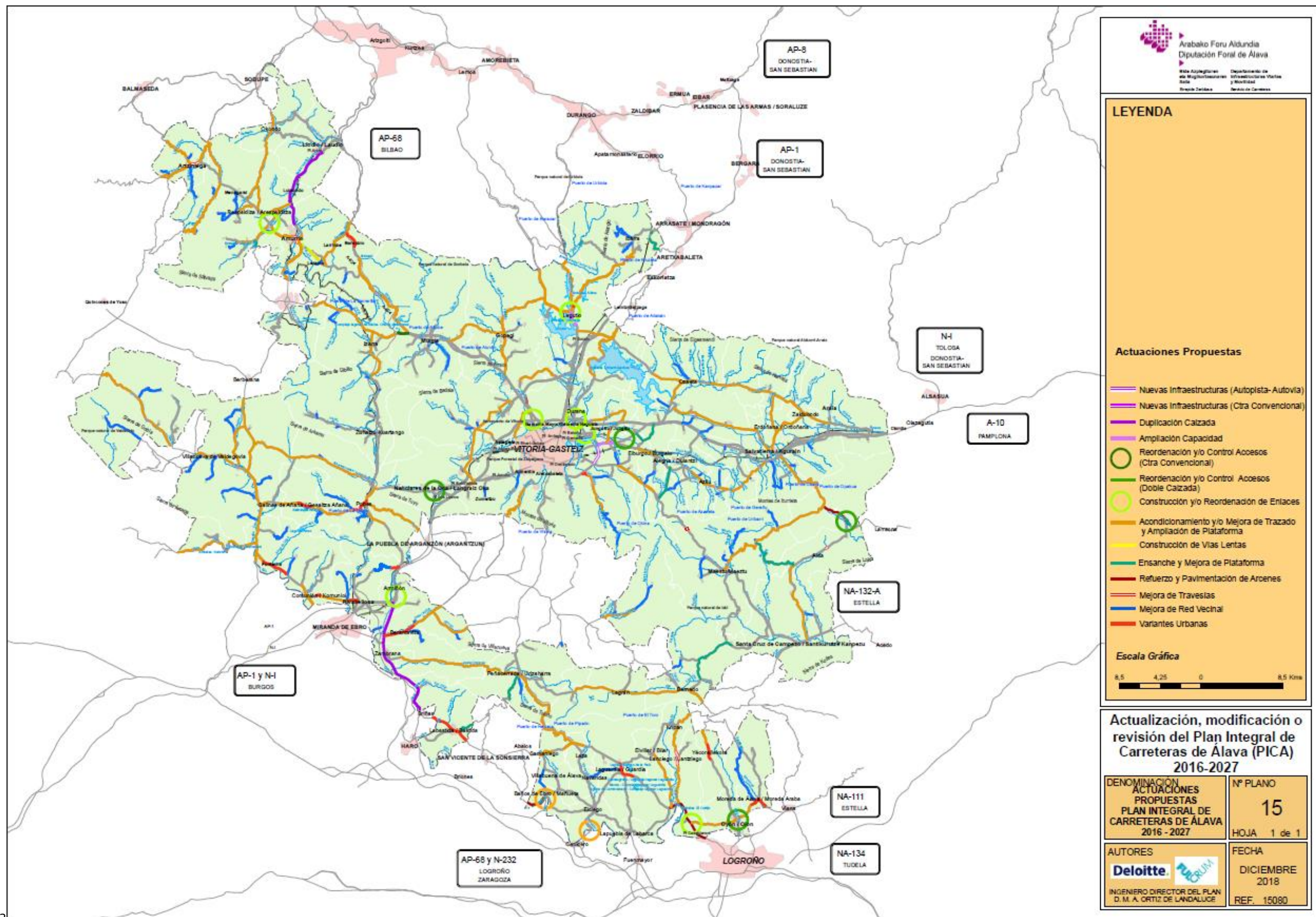
- Variante de Alonsotegi Puesta en servicio: 24 de marzo de 2.007.
- Arbuio-Sodupe Puesta en servicio: 13 de marzo de 2.008.
- Padura-Aranguren Puesta en servicio: 5 de diciembre de 2.006.

Las implicaciones del Plan Integral de Carreteras de Álava para el II PTS de Carreteras de Bizkaia además de las indicadas desde el punto de vista normativo como vinculantes por los convenios firmados entre ambos territorios históricos son:

- Actuaciones en la N-240
 - Construcción y reordenación de enlaces: Nuevo enlace con la A-623
 - Ampliación de capacidad del tramo entre la intersección con la A-3006 y la A-623
 - Acondicionamiento del tramo comprendido entre Legutio y el límite de provincia con Bizkaia (sección 7/12)

-

- Actuaciones en la A-625 (continuidad en Bizkaia a través de la BI-625)
 - Acondicionamiento y mejora de trazado del tramo comprendido entre el límite de provincia con Bizkaia y la variante Este de Amurrio (sección 7/10 hasta Saratxo y 7/11 desde Saratxo a la variante Este de Amurrio)
 - Duplicación de calzada del tramo Llodio-Amurrio
- Actuaciones en la A-623 (continuidad en Bizkaia a través de la BI-623)
 - Acondicionamiento del tramo comprendido entre Legutio y el límite de provincia con Bizkaia (sección 7/9)
- Actuaciones en la A-2522 (continuidad en Bizkaia a través de la BI-2522)
 - Acondicionamiento y mejora del tramo comprendido entre Urquillo y Ziorraga (sección 7/9)
 - Acondicionamiento y mejora del tramo comprendido entre la intersección con la A-3616 y el límite de provincia con Bizkaia (sección 7/9)
 - Variante de Baranbio (sección 7/9)



32

4.3.6 IV Plan de Carreteras Autonómicas de Cantabria 2.009-2.012

A continuación se adjunta una ficha resumen donde se recogen las principales características del Plan.

Plan	IV Plan de Carreteras Autonómicas de Cantabria 2.009-2.012
Autor	Gobierno de Cantabria
Figura	Plan Director Sectorial
Estado	Redactado
Objeto	Es el instrumento básico de ordenación del sistema de carreteras, en el marco de las Directrices de Ordenación Territorial
Ámbito	Red de Carreteras Autonómicas de Cantabria
Horizonte	2009 - 2012
Objetivos del plan	Realizar un balance de las obras realizadas hasta el año 2008 según los Programas de Actuación aprobados en el III Plan de Carreteras de Cantabria, analizar su grado de cumplimiento en relación con las inversiones y obras comprometidas, para poder volver a programar las obras previstas en el período del IV Plan (2009-2012), incorporando las nuevas necesidades.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Las actuaciones incluidas en el IV Plan de Carreteras de Cantabria sobre la red de conexión con Bizkaia son las siguientes: • Acondicionamiento de Plataforma en la CA-250 Santullán-Otañes. • CA-152 acondicionamiento y mejora del trazado.
Observaciones	Documento de planificación de carreteras de territorio limítrofe

4.3.6.1 Objetivos generales

Realizar un balance de las obras realizadas hasta el año 2.008 según los Programas de Actuación aprobados en el III Plan de Carreteras de Cantabria, analizar su grado de cumplimiento en relación con las inversiones y obras comprometidas, para poder volver a programar las obras previstas en el período del IV Plan (2.009-2.012), incorporando las nuevas necesidades detectadas y en su caso proyectos no ejecutados en el anterior cuatrienio, y cuya necesidad vuelve a detectarse con la mejora generalizada de la red de carreteras y con el aumento de la movilidad en los últimos años.

4.3.6.2 Grado de vinculación e implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

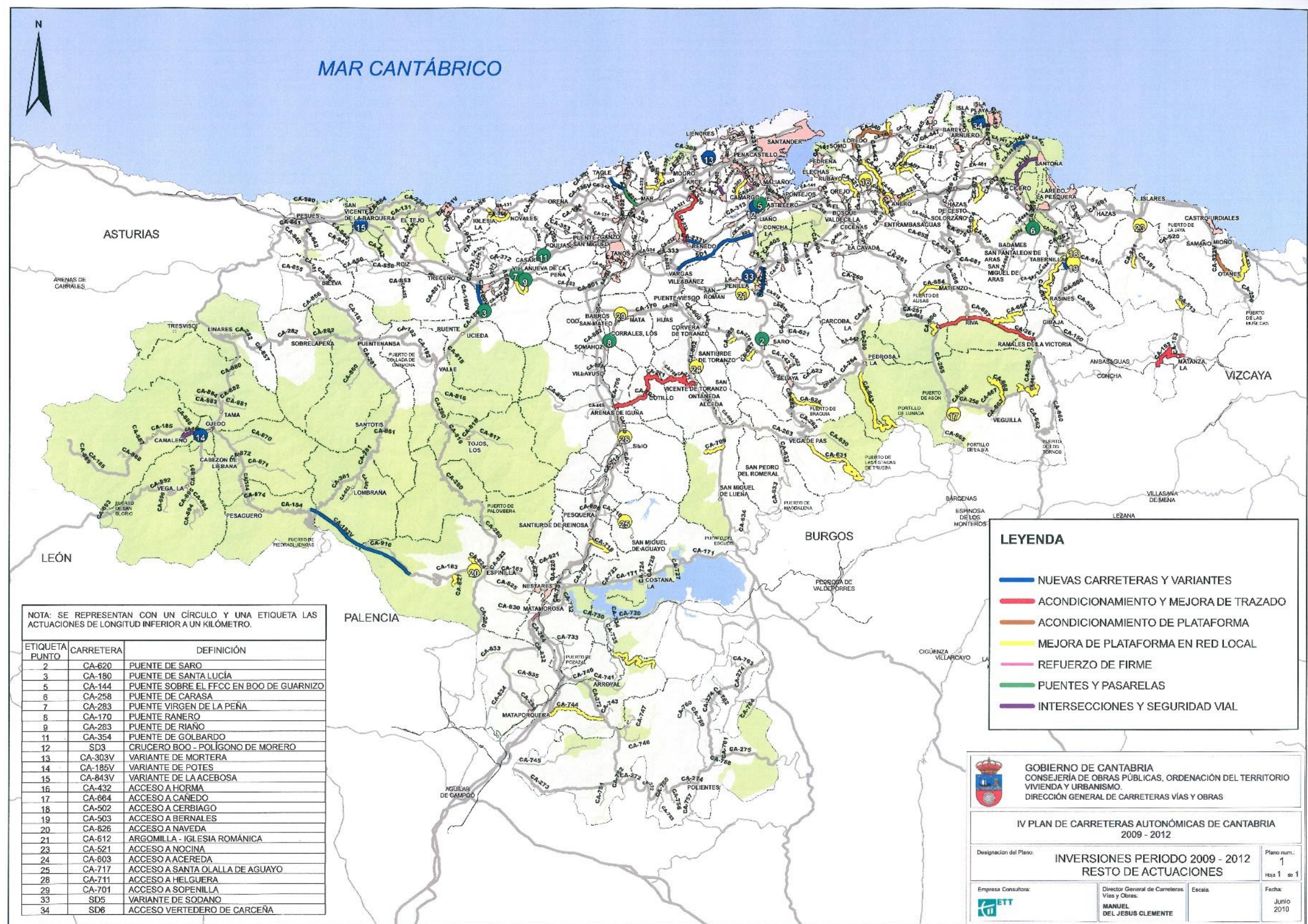
No existe vinculación normativa. En virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía, artículo 7 a) punto 8 de la Ley 27/83, de 25 de noviembre, la Diputación Foral de Bizkaia dentro del Territorio Histórico de Bizkaia tiene la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos.

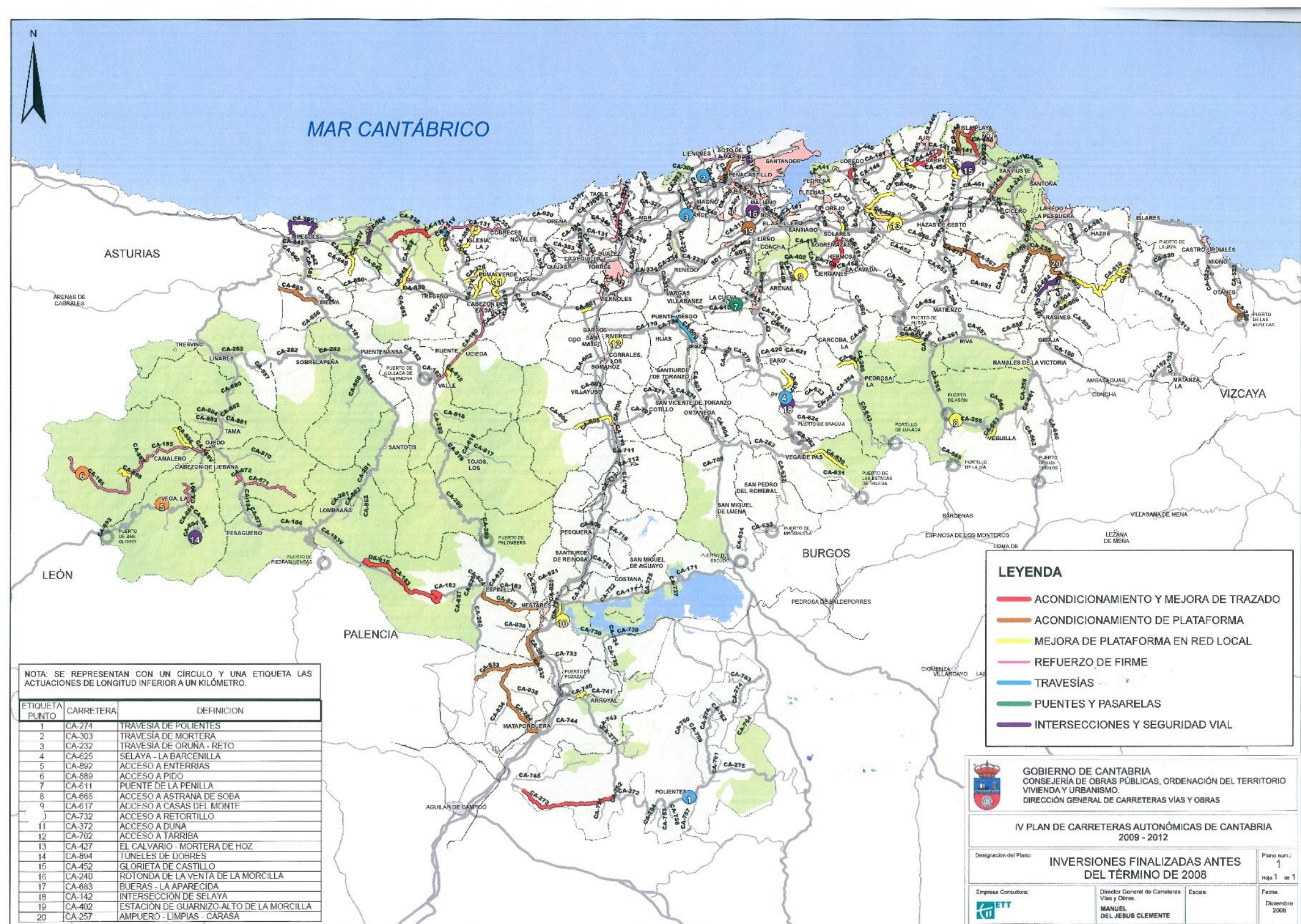
En la actualidad, las conexiones entre la Red Foral de Bizkaia y la Red Autonómica de Cantabria se establecen a través de:

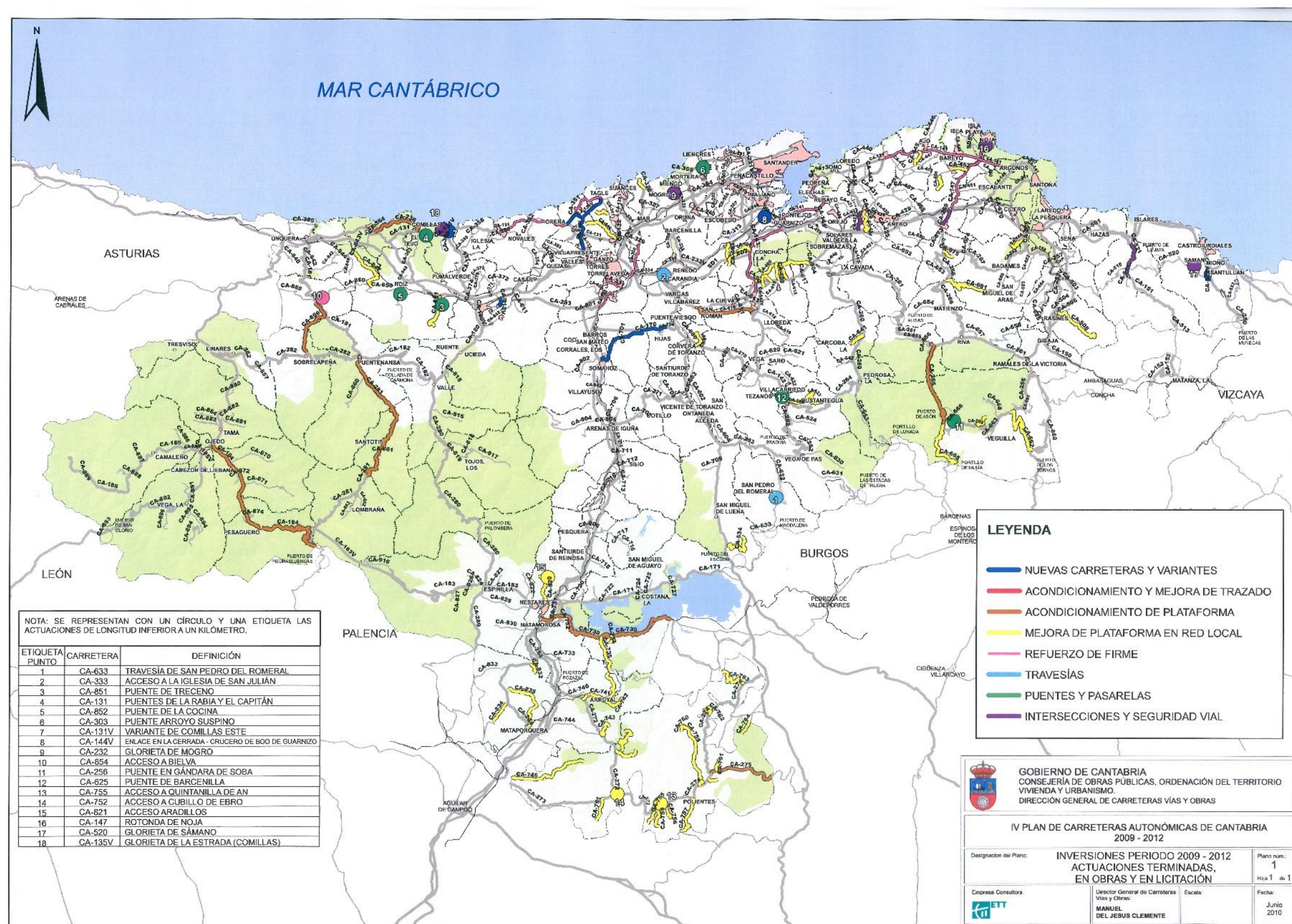
- la carretera BI-630 en su relación con la CA-152,
- la carretera BI-2617 entre Villaverde de Trucios y Cantabria que conecta con la CA-151
- la carretera BI-3601 que conecta con la CA-250 por el Alto de las Muñecas;
- la carretera BI-3622 conecta en Lanestosa con la N-629 del Ministerio de Fomento, completando las conexiones de segundo nivel de Cantabria con Bizkaia.

Las actuaciones incluidas en el IV Plan de Carreteras de Cantabria sobre la red de conexión con Bizkaia son las siguientes:

- Acondicionamiento de Plataforma en la CA-250 Santullán-Otañes.
- CA-152 acondicionamiento y mejora del trazado.







4.3.7 Plan de Carreteras de Gipuzkoa

A continuación se adjunta una ficha resumen donde se recogen las principales características del Plan.

Plan	Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Gipuzkoa (2.007-2.017)
Autor	Diputación Foral de Gipuzkoa
Figura	Plan Territorial Sectorial de Carreteras
Estado	En proceso de redacción
Objeto	La planificación y el desarrollo de la red de carreteras en Gipuzkoa, que está regida por dos grandes documentos-marco: el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, actualmente en proceso de revisión para el período 2.005-16, (red de interés preferente y básica), y el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Gipuzkoa, (carreteras secundarias: red comarcal y local).
Ámbito	Red de carreteras del TH de Gipuzkoa
Horizonte	Año 2.017
Objetivos del plan	Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres, equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades, la protección del Medio Ambiente, incrementar la seguridad vial, considerar el papel de la red de carreteras de Gipuzkoa en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE, coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones y promover la intermodalidad.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	No existe vinculación normativa. En cuanto a las actuaciones previstas en el PTS, no existen propuestas que mejoren la conectividad con Bizkaia.
Observaciones	Documento de planificación de carreteras de territorio limítrofe.

4.3.7.1 Antecedentes

En el año 1.992 comenzó la elaboración de un Plan Territorial de Carreteras para el Territorio Histórico de Gipuzkoa. En junio de 1.994, se presentó un avance de propuestas que fue sometido al trámite de información pública. En julio de 1.998, tras el análisis de las alegaciones recibidas, se dictó una Orden Foral de aprobación de los criterios para elaboración del documento definitivo del plan. Finalmente, ese plan no pudo ser aprobado en las anteriores legislaturas

En la Legislatura 2.003-07, se puso en marcha la elaboración de un proyecto de Plan Territorial Sectorial de Carreteras para Gipuzkoa, y su puesta a disposición de los distintos agentes de la sociedad guipuzcoana, se ha significado como uno de los principales objetivos a alcanzar por el Departamento para las Infraestructuras Viarias.

4.3.7.2 Objetivos generales

El plan es el documento estratégico para la configuración futura de la Red de Carreteras de Gipuzkoa en el 2.017, año horizonte del Plan. En ese cometido, el Plan establece los siguientes principios estratégicos para la consolidación y adecuación de la red de carreteras

- Ofrecer a la ciudadanía una red viaria acorde con el nivel de vida de los próximos años.
- Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, la conectividad del T. H. de Gipuzkoa.
- Equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades, de forma que haya una adecuación entre la inversión en las grandes redes viarias y las redes de rango comarcal o local.
- Compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente.
- Incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para las personas usuarias de las carreteras.

En este sentido, el Plan propone los siguientes objetivos propios:

- Favorecer las condiciones de circulación del conjunto de la ciudadanía a través de la Red de Carreteras, de forma que se avance de forma notoria en la prestación de este servicio público.
- Dotar al Territorio de una red de carreteras acorde con las funciones básicas que deben cumplir los distintos itinerarios.
- Considerar el papel de la red de carreteras de Gipuzkoa en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE: potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes de Gipuzkoa en su globalidad.
- Favorecer la integración de la red viaria de Gipuzkoa en la Red Transeuropea (TEN).
- Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este – Oeste y Norte – Sur) que atraviesan el territorio.
- Mejora de las relaciones externas (conexiones fronterizas) y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).
- Vertebrar el territorio de forma equilibrada, de acuerdo con las directrices generales para su ordenación.
- Alcanzar unos niveles de dotación de infraestructuras similares para cada zona, teniendo en cuenta aspectos determinantes, como la orografía y la densidad de los asentamientos de población.
- Proporcionar un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica.
- Adecuar la red viaria a los condicionantes de cada zona servida, minimizando los impactos medioambientales y urbanísticos.
- Coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.
- Permitir una programación de inversiones, que garantice la máxima eficacia de las mismas.
- Coordinar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Medioambiente, etc. El plan de carreteras de de Gipuzkoa asume el objetivo principal de mejorar la integración de la red de carreteras actuales y futuras en los procesos del medio ambiente. Este objetivo principal ambiental se plantea en función de los siguientes objetivos específicos:

- Mejorar la convivencia de la red de carreteras actuales y futuras con los ríos y otras masas de agua de Gipuzkoa incidiendo en la relación entre régimen de avenidas y calidad de las aguas y la presencia de estas vías
- Reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la de la red de carreteras actuales y futuras, particularmente en aquellos enclaves ecológicos de conectividad de mayor relevancia según los indica el programa de
- Integración en el paisaje de la de la red de carreteras actuales y futuras asumiendo los principios del Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes en Gipuzkoa
- Mejorar los perfiles sonoros de la red de carreteras actuales y futuras en Gipuzkoa en las áreas de mayor sensibilidad al ruido.
- Promover la intermodalidad en la red de carreteras actuales y futuras favoreciendo así una mayor sostenibilidad del sistema de transportes de Gipuzkoa
- Mejorar la habitabilidad de la red de carreteras actuales y futuras de Gipuzkoa y sus márgenes favoreciendo un tratamiento adecuado del tráfico.

4.3.7.3 Grado de vinculación e implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Gipuzkoa avanza un total de 22 propuestas de actuación, en el ámbito de la construcción o remodelación de infraestructuras viarias. De todas ellas no existe ninguna actuación que represente una mejora en la conectividad con Bizkaia.

4.3.8 Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla León

A continuación se adjunta una ficha resumen donde se recogen las principales características del Plan:

Plan	Plan Regional Sectorial de Carreteras
Autor	Junta de Castilla y León
Figura	Plan Regional Sectorial
Estado	Aprobado RD 24/2.009, en marzo de 2.009
Objeto	Coordinar las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma.
Ámbito	Autonómico (Castilla y León)
Horizonte	Año 2.020
Objetivos del plan	Establecer el programa de actuaciones e inversiones en materia viaria en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Consideración de las actuaciones propuestas sobre carreteras con continuidad en la provincia de Bizkaia en tramos próximos al límite de provincia o nuevas actuaciones en dicha zona limítrofe.
Observaciones	La red objeto del Plan Regional Sectorial de Carreteras queda constituida tanto por vías de gran capacidad, como por carreteras convencionales.

4.3.8.1 Objeto y Antecedentes

La Ley de Carreteras de Castilla y León, en su artículo décimo, establece que el Plan Regional de Carreteras es el instrumento básico de ordenación general de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general de la economía y del territorio de la Comunidad.

Asimismo dicha ley indica, que el Plan contendrá las determinaciones necesarias para establecer los objetivos, las medidas para la coordinación de la planificación territorial, la adscripción de tramos a las distintas categorías de la red regional de carreteras y, en su caso, los criterios para su revisión.

Como antecedentes principales del Plan, se deben destacar:

- En octubre de 2.002 se redactó el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2.002-2.007, siendo elaborado por los Servicios de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento.
- Dicho plan se redactó teniendo como base el Plan Director de Transporte en Castilla y León, redactado en 2.001, el cual abarcaba las necesidades de actuación, con independencia de la titularidad, en los distintos modos de transporte, así como las posibles infraestructuras intermodales.
- El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, 2.005-2.020 (PEIT), aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros del 15 de julio de 2.005, define las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2.020).

4.3.8.2 Objetivos generales

El Plan de Carreteras de Castilla y León fija los siguientes objetivos generales:

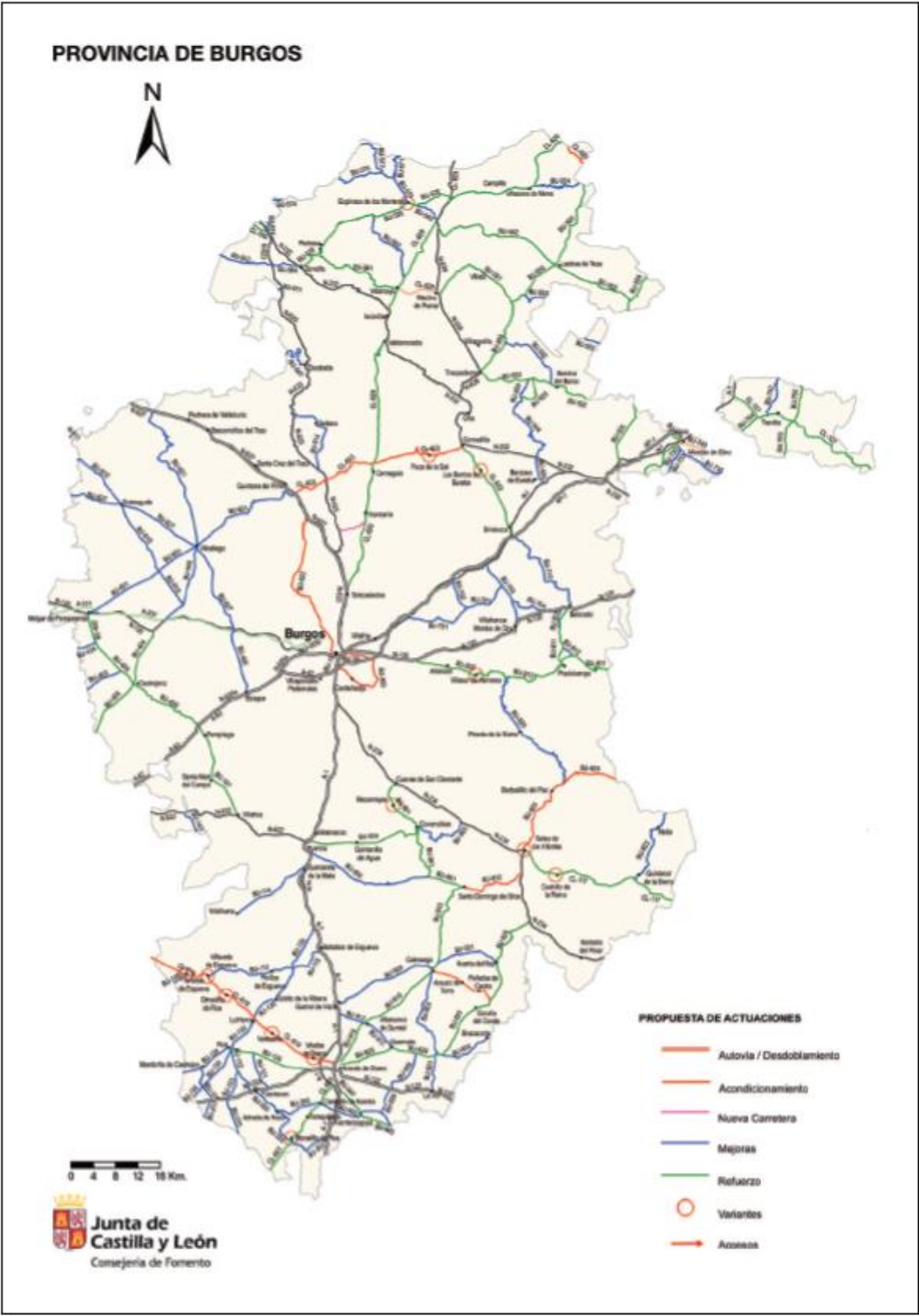
- Completar la modernización de la Red Principal (Red Básica más Red Complementaria Preferente).
- Adecuación de la Red Complementaria Local a estándares mínimos de funcionalidad, lo cual se traduce en un ensanche de la Red Complementaria Local para conseguir un ancho mínimo de plataforma de 6,00 m.
- Adecuación de itinerarios con el carácter complementario a la red de alta capacidad, para reducir los tiempos de acceso desde las localidades de la región, a la citada red de alta capacidad que atraviesa la Comunidad.
- Potenciación de la conservación del patrimonio viario, con objeto de evitar la degradación de la red de carreteras.
- Continuación en la línea de la construcción de variantes de población, para eliminación de conflictos en las travesías más problemáticas.
- Adecuación de los grandes ejes de vertebración del territorio.
- Recuperación de los espacios medioambientales degradados por las diferentes actuaciones en materia de infraestructura viaria.
- Incremento de la accesibilidad en las áreas periféricas de la región.

4.3.8.3 Grado de Vinculación e implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

No existe vinculación normativa. En virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía, artículo 7 a) punto 8 de la Ley 27/83, de 25 de noviembre, la Diputación Foral de Bizkaia dentro del Territorio Histórico de Bizkaia tiene la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos.

Las actuaciones previstas en el Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León son las que lindan con la provincia de Burgos. En este caso, todas las actuaciones que tienen conexión con carreteras de Bizkaia son de refuerzo. Se incluye a continuación extracto de la programación de actuaciones a considerar en el límite de provincia de Burgos con el País Vasco:

CARRETERA	TRAMO	LONG. KM	Ancho Plataforma	IMD	RATIO	INVERSIÓN
CL-629	N-232-L.P. País Vasco	46,7	>8	T31	0,18	8,41
CL-620	L.C. País Vasco - L.C. País Vasco	4,7		<2000	0,36	1,69
BU-556	Límite C.A. País Vasco- Límite C.A. País Vasco por Berberana	7,7	8	T4	0,115	0,89



4.3.9 Directrices Generales de Ordenación del Territorio del País Vasco (DOT)

Las DOT son un reglamento que define la Estrategia Territorial de Euskadi. Mediante las DOT se marcan las principales pautas y planes que gestionan el territorio vasco dando coherencia a las diferentes decisiones sectoriales y locales que se toman sobre él. Las DOT dependen del Gobierno Vasco, ya que son una competencia autonómica.

A continuación se recoge un cuadro con las principales características de este documento:

Plan	Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco (DOT)
Autor	Gobierno Vasco (Dpto. Planificación Territorial y Urbanismo)
Figura	Directrices de Ordenación del Territorio
Estado	Aprobación Definitiva de la Modificación de las DOT como consecuencia de su reestudio. Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las DOT de la CAPV
Objeto	Las DOT establecen los ejes básicos de actuación futura sobre infraestructuras y equipamientos entre otros.
Ámbito	Autonómico (País Vasco)
Horizonte	No se especifica
Objetivos del plan	Impulsar procesos de reequilibrio territorial, protección de la naturaleza, renovación y dinamización de espacios deteriorados, fortalecimiento e integración del Sistema Polinuclear de Capitales, impulso a las ciudades medias y a las áreas funcionales y fomentar las estrategias de movilidad sostenible.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Criterios y objetivos. Las DOT establecen determinaciones, criterios y sugerencias para los Planes Territoriales Parciales, orientaciones y puntos de referencia para las Administraciones Sectoriales, tanto si su actuación es directa como si lo es a través de la redacción de Planes Territoriales Sectoriales.
Observaciones	Documento de Planificación Estratégica

4.3.9.1 Antecedentes

Las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco (DOT) realizadas por iniciativa del Gobierno Vasco, recibieron la aprobación definitiva el 30 de julio de 2019 mediante el DECRETO 128/2019.

Esta última versión surge tras el “Reestudio y modificación de las DOT” de las anteriores DOT aprobadas por el Decreto 28/1997, que fueron el primer instrumento de planificación territorial para toda la comunidad autónoma. Como desarrollo de estas primeras DOT se han redactado y aprobado 14 Planes

Parciales y 10 Planes Territoriales Sectoriales como base del planeamiento territorial de la comunidad autónoma del País Vasco.

4.3.9.2 Principios de las DOT

A continuación se recogen a modo de resumen los principios rectores de las DOT:

1. Incorporar la infraestructura verde y la puesta en valor de los servicios de los ecosistemas a la ordenación del medio físico.
2. Visibilizar de forma específica el hábitat rural en la ordenación territorial.
3. Incorporar al sistema urbano la figura de los ejes de transformación.
4. Optimizar la utilización del suelo ya artificializado promoviendo la regeneración urbana y la mixticidad de usos, así como evitar el crecimiento limitado a través del establecimiento del perímetro de crecimiento urbano.
5. Promover una respuesta ágil y eficaz para las necesidades de suelo para nuevas actividades económicas, propugnando fundamentalmente la regeneración, renovación y redensificación del suelo existente.
6. Incluir la gestión del paisaje a través de los instrumentos de ordenación territorial.
7. Incorporar el concepto de gestión sostenible de los recursos: agua, soberanía energética, economíacircular y autosuficiencia conectada (recursos de las materias primas).
8. Promover la movilidad y logística sostenible concediendo especial atención a la movilidad peatonal y ciclista, al transporte público multimodal y a la optimización de la combinación de los distintos modos de transporte, en un escenario temporal en el que se contará con los servicios del tren de alta velocidad.
9. Incluir cuestiones novedosas en la ordenación del territorio que se consideran de carácter transversal como la accesibilidad universal, la perspectiva de género, el euskera, el cambio climático, la salud y la interrelación territorial
10. Promover una buena gobernanza en la gestión de la política pública de la ordenación del territorio, a través, principalmente, del seguimiento y la evaluación de los planes, de la participación, y de la integración administrativa.

4.3.9.3 Objetivos generales

El modelo territorial que proponen las DOT miran hacia un territorio que sea sostenible, inclusivo, inteligente, equilibrado, interrelacionado y participativo. Se definen objetivos para cada uno de los siguientes elementos:

1. Medio físico e infraestructura verde
2. Hábitat rural
3. Hábitat urbano
4. Paisaje, patrimonio cultural y natural, y recursos turísticos
5. Gestión sostenible de los recursos
6. Movilidad y logística
7. Cuestiones transversales
8. Gobernanza

Siendo los más destacables para la redacción del presente PTS de carreteras de Bizkaia los relacionados con la Movilidad y logística.

4.3.9.4 Grado de vinculación

El grado de vinculación lo establece más claramente la Ley 4/1.990 de 31 de Mayo de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Artículo 17

- 1.- A fin de garantizar desde el primer momento la correcta inserción de los Planes Territoriales Sectoriales en el marco territorial definido por las Directrices de Ordenación y de los Planes Territoriales Parciales que, en su caso, los desarrollen, los órganos de la Administración competentes para su elaboración por razón de la materia consultarán previamente con el Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, sobre las distintas alternativas, soluciones y posibilidades que la ordenación territorial vigente ofrezca para la localización de las obras, actividades o servicios que constituyan el objeto de la planificación sectorial.

2.- La alternativa que en cada caso se elija habrá de justificar su compatibilidad con la ordenación territorial vigente.

3.- Excepcionalmente, cuando no sea posible enmarcar en la ordenación territorial vigente ninguna de las alternativas y soluciones analizadas por el órgano competente para la elaboración del Plan Sectorial y el contenido de este sea de excepcional interés público, dicho órgano podrá proponer al Gobierno Vasco la introducción de las rectificaciones que resulten imprescindibles en los instrumentos de ordenación territorial.

5.- Las contradicciones de los Planes Territoriales Sectoriales con las Directrices de Ordenación Territorial y en su caso, con los Planes Territoriales Parciales, serán causa de nulidad de la parte o partes del Plan Sectorial que las contengan.

4.3.9.5 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

Las implicaciones de las DOT en la redacción del PTS de carreteras se centran en el **establecimiento de criterios y objetivos**, es decir, se circunscribe al ámbito estratégico.

En el ámbito de la movilidad, las DOT fijan los siguientes objetivos:

- 1.-Potenciar los elementos de conexión exterior e interior de personas y mercancías de la CAPV como factor crítico para la calidad de vida, la competitividad y la innovación.
- 2.-Reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, cuidado, ocio y equipamientos.
- 3.-Promover la movilidad no motorizada-peatonal y ciclista, y el transporte público multimodal y energéticamente eficiente, como la principal forma de movilidad de las áreas urbanas, que permita reducir las emisiones de CO2y que tenga en cuenta la movilidad del cuidado.
- 4.-Lograr una densidad adecuada que facilite el papel del transporte público, especialmente en aquellos ejes en los que ya existe ferrocarril como transporte de alta capacidad.
- 5.-Desarrollar ecobulevares, con plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas, como estructuras para articular las diferentes piezas urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad.
- 6.-Aumentar la permeabilidad territorial de las infraestructuras de movilidad tratando de minimizar su efecto barrera sobre el territorio.

Los objetivos que se proponen en materia de movilidad multimodal son:

- 1.-Fomentar la utilización del transporte público a través de una red de transporte accesible, práctica, cómoda, segura y fiable.
- 2.-Promover el sistema de integración tarifaria y el billete único para todo el transporte público.
- 3.-Contribuir a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medios de transporte limpios.
- 4.-Aplicar la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte público y atender debidamente la movilidad del cuidado

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad viaria son:

- 1.-Velar por una movilidad viaria sostenible en las vertientes ambiental, económica y social.
- 2.-Considerar mayormente culminada la planificación de carreteras de la CAPV, al margen de propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o Sectorial además de la gestión acorde que se requiera en su condición de infraestructura de carácter transeuropeo.
- 3.-Dar respuesta integrada a los daños medioambientales generados por el transporte de mercancías por carretera para grandes distancias

4.3.10 Planes Territoriales

Los Planes Territoriales Parciales son el Instrumento de Planificación Territorial que se sitúa inmediatamente por debajo de las Directrices de Ordenación del Territorio y, por lo tanto, son los encargados de efectuar una primera translación al suelo de las determinaciones de aquellas.

Contienen determinaciones concretas en materia de infraestructuras, que habrá que tener en cuenta a la hora de definir las propuestas del PTS, ya que ambos instrumentos deberían estar alineados a este respecto.

Además, contiene previsiones de desarrollo del suelo en diferentes ámbitos (residencial, actividades económicas, servicios) que será necesario considerar por la implicación en forma de incrementos que estos desarrollos pueden suponer en los tráficos que circularán por la Red Viaria en el futuro.

A continuación se analizan cada uno de los PTPs del Territorio Histórico de Bizkaia.

4.3.10.1 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Bilbao-Metropolitano

Plan	Plan Territorial Parcial del área funcional de Bilbao Metropolitano
Autor	Diputación Foral de Bizkaia
Figura	Plan Territorial Parcial
Estado	La aprobación definitiva fue el 26 del 9 de 2.006 por Decreto 179/2.006. En diciembre de 2017 se publicó el avance del nuevo PTP de Bilbao Metropolitano. En junio de 2021 se publicó el documento de aprobación Inicial del nuevo PTP de Bilbao Metropolitano.
Objeto	Instrumento de ordenación territorial que define la estructura y modelo territorial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano, estableciendo un marco de integración para los planeamientos municipales y las políticas sectoriales.
Ámbito	Área Funcional de Bilbao Metropolitano comprendiendo los municipios de Abanto-Zierbena, Alonsotegi, Arrankudiaga, Arrigorriaga, Barakaldo, Barrika, Basauri, Berango, Bilbao, Derio, Erandio, Etxebarri, Galdakao, Getxo, Gorliz, Larrabetzu, Leioa, Lemoiz, Lezama, Loiu, Muskiz, Ortuella, Plentzia, Portugalete, Santurtzi, Trapagaran, Sestao, Sondika, Sopelana, Ugao-Miraballes, Urduliz, Zamudio, Zaratamo, Zeberio y Zierbena.
Horizonte	2.022
Objetivos del plan	Generar y articular el espacio productivo, mejorar transporte, concentrar el espacio residencial, integrar el espacio medioambientalmente valioso, asegurar los servicios y su calidad etc.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Las actuaciones propuestas en el PTP vigente se encuentran desfasadas en general, por lo que en este aspecto se presta atención a las actuaciones propuestas en el avance. Se plantean acciones con claras implicaciones para la red viaria objeto del II PTS y que se centran en actuaciones de distintas variantes de población (como Urduliz, Loiu o Sopelana), nuevos accesos al aeropuerto por el Oeste, finalización de las obras de la Variante Sur Metropolitana, comunicación de ambas márgenes de la ría mediante el Subfluvial de Lamiako o el puente de Axpe, variante Este de Bilbao y actuaciones en el Alto de Santo Domingo y el tramo La Cadena-Loiu.
Observaciones	Documento de referencia para la planificación territorial del Área Metropolitana

4.3.10.1.1 Antecedentes

El Plan Territorial Parcial considerado es el instrumento de ordenación territorial que desarrolla las determinaciones de las Directrices de Ordenación del Territorio en el Área Funcional de Bilbao Metropolitano, definiendo su estructura y modelo territorial . La Aprobación Definitiva de este Plan Territorial tuvo lugar el 26 del 9 de 2006 por Decreto 179/2006, y se publicó en prensa el 13-2-2007.

Dada la desactualización normativa del plan vigente se ha comenzado a desarrollar un nuevo PTP del área funcional de Bilbao Metropolitano. Actualmente este nuevo PTP se encuentra en fase de aprobación inicial.

4.3.10.1.2 Objetivos Generales

El Plan Territorial Parcial es el instrumento de ordenación territorial que define la estructura y modelo territorial del Área Funcional de Bilbao Metropolitano, a la que deberán atenerse tanto los Planes y Normas Urbanísticos Municipales, como los Planes Territoriales Sectoriales y demás actuaciones con incidencia en el Bilbao Metropolitano.

Los objetivos del Plan dan lugar a las líneas de actuación que después se traducen en las propuestas propias y específicas de un Plan Territorial. Esos objetivos/líneas de actuación pueden concretarse en:

- Generar y articular el espacio productivo soporte de la nueva economía.
- Mejorar funcionalmente el conjunto metropolitano en términos de transporte tanto viario, que además cumple otras funciones, como de transporte público (preferentemente ferroviario), en un marco de intermodalidad y de apuesta por una nueva distribución modal, menos dependiente del vehículo privado.
- Equipar el espacio metropolitano en su singularidad diferencial al servicio del conjunto.
- Concentrar el espacio residencial, respondiendo a la escasez de suelo, a nuevas y diversas demandas y contribuyendo a poder contar con una ampliada oferta, a su vez diversificada en localización, tipologías y precios.
- Integrar el espacio medioambientalmente valioso, componente esencial, hoy más que nunca, de una metrópoli moderna y competitiva.
- Asegurar los servicios y su calidad, en una visión amplia y asimismo diversificada de éstos, no restringida a los servicios mínimos y desde una concepción amplia ambiental.

En el PTP de Bilbao Metropolitano se estructuran los objetivos de forma similar a las DOT recién aprobadas en el año 2019. Según se indica, en la situación actual más de dos tercios de los viajes que se realizan en el Área Funcional se realizan por motivo de trabajo, con el uso del vehículo privado como principal modo de transporte y con las consecuentes emisiones de dióxido de carbono y otros factores contaminantes. Por lo tanto, marcan como objetivo invertir la pirámide de la movilidad, tanto en los desplazamientos metropolitanos internos como externos, basándose en la intermodalidad, la accesibilidad al transporte público y los modos no motorizados.

4.3.10.1.3 Grado de Vinculación

La vinculación entre el PTP del área funcional de Bilbao Metropolitano y el PTS de Carreteras de Bizkaia queda regulada por el Artículo 17 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

En el punto 2 del mencionado artículo se establece que “la alternativa que en cada caso se elija habrá de justificar su compatibilidad con la ordenación territorial vigente”.

En el punto 3 del mismo se especifica que “excepcionalmente, cuando no sea posible enmarcar en la ordenación territorial vigente ninguna de las alternativas y soluciones analizadas por el órgano competente para la elaboración del Plan Sectorial y el contenido de éste sea de excepcional interés público, dicho órgano podrá proponer al Gobierno Vasco la introducción de las rectificaciones que resulten imprescindibles en los instrumentos de ordenación territorial. El Gobierno Vasco, oído el parecer de la Comisión de Ordenación del Territorio, y de las Administraciones afectadas, adoptará en cada caso la resolución que proceda.”

4.3.10.1.4 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

Se deberá tener como referencia las **actuaciones propuestas** en el PTP para la redacción del II PTS de carreteras de Bizkaia.

Establecidos los criterios y objetivos generales a considerar para la red de carreteras, se indica brevemente las propuestas más importantes planteadas en el Plan y que vienen recogidas con mayor detalle en las fichas correspondientes a las Acciones Estructurantes.

Actuación	Tipología PTP	Aparece en inversiones
1. EL EJE DE LA RÍA, SUS PUENTES TRANSVERSALES Y VÍAS COMPLEMENTARIAS	Acción estructurante	Sí
2. LOS NUEVOS ACCESOS A BILBAO POR EL OESTE	Acción estructurante	Sí
3. EJE TRANSVERSAL DEL ASUA	Acción estructurante	Sí
4. EJES VIARIOS ARTICULADORES DE LA MARGEN IZQUIERDA	Acción estructurante	Sí
5. CONTINUIDAD DEL CORREDOR URIBE KOSTA	Acción estructurante	Sí
6. VÍA NORTE DEL TXORIERRI	Acción estructurante	Sí
7. VÍA INTERIOR DE LOS POLÍGONOS EN EL TXORIERRI	Acción estructurante	Sí
8. EJES TRANSVERSALES DEL TXORIHERRI	Acción estructurante	Sí
9. CONTINUACIÓN DEL CORREDOR DEL TXORIHERRI	Acción estructurante	Sí
10. SUBFLUVIAL DE LAMIAKO	Acción estructurante	Sí
11. ACCESO AL PUERTO	Acción estructurante	Sí
12. VARIANTE SUPERSUR	Acción estructurante	Sí

El PTP propone avanzar hacia un sistema de movilidad más eficiente en términos energéticos y con menor huella de carbono, mediante la reducción de los impactos ambientales y el consumo de recursos, para lo que será necesario analizar los impactos e incompatibilidades con el medio físico y las infraestructuras de movilidad para el establecimiento de posibles medidas correctoras. La conservación del paisaje y de la biodiversidad en el diseño de las infraestructuras de movilidad, especialmente en el acercamiento al medio natural y al entorno rural se considera un aspecto clave en este sentido.

Plantea como una necesidad primordial incidir en el aumento del nivel de utilización de la Variante Sur Metropolitana de Bilbao (Supersur) para liberar gran parte de los tráficos actuales soportados por la A-8, tanto con la mejora de su conexión al entramado viario entre las capitales de la CAPV y con Cantabria, como por la utilización de criterios de bonificación en peajes para determinados tipos de tráficos.

En la red estructurante se debe completar y mejorar las actuaciones pendientes en el tramo central del área metropolitana, priorizando las que comunican el corredor del Txorierri, aeropuerto y Mungia, con la variante Sur Metropolitana.

Destaca la importancia de las conexiones de la red estructurante del subfluvial de Lamiako así como los puentes de Axpe y Lutxana de la red distribuidora.

Además, en el caso de los ámbitos urbanos, propone impulsar la transformación en vías urbanas de aquellos tramos que anteriormente formaban parte de la red de carreteras pero que han perdido su funcionalidad viaria debido a la entrada en funcionamiento de recorridos alternativos o, simplemente, por haber cambiado su carácter a partir del creciente grado de urbanización de su entorno inmediato.

La siguiente tabla muestra las actuaciones propuestas en su plano de “Infraestructuras viarias”:

Número	Actuación
1	Variante Sur Metropolitana. Fase Ib. Peñascal – Venta Alta
2	Variante Sur Metropolitana. Fase Ic. Ampliación de capacidad en enlace y viaducto La Arena
3	VSM-Fase III. Trapagaran-San Fuentes
4	VSM-Fase II. Conexión Arrigorriaga-Galdakao-Amorebieta
5	Variante Este: Tramo Ibarsusi-Zubialdea-Miraflores
6	Variante Este: túnel entre Txurdinaga y el enlace de Derio
7	Variante de Rekalde y demolición del viaducto A8 sobre el barrio de Rekalde
8	Corredor de Lamiako, con incorporación de carriles TCPE
9	Remodelación de los intercambiadores de Cruces y Kukularra para optimizar la capacidad del puente de Rontegi
10	BI-625. Desdoblamiento entre Zaratamo y Arrigorriaga (enlace entre la A-8, AP-8 y AP-68)
11	N-639. Acceso oeste al Superpuerto: Mejora en tramo San Fuentes-Zierbena
12	Eje Las Carreras-Muskiz-Sopuerta
13	BI-2120 Mungia-Plentzia.Mejora en tramo Gorliz-Maruri
14	Corredor Unbe: Tramo Unbegana-Urduliz-Plentzia
15	Conexión Bolue-UPV con incorporación de carriles TCPE
16	Adecuación del tramo UPV-Akarlanda-Zabaloetxe
17	Variante en Zabaloetxe y nueva conexión con el aeropuerto
18	BI-628 Eje del Ballonti: Duplicación de calzada en el tramo Carmen-Kueto

Número	Actuación
19	BI-625. Túnel de Usila entre Arrigorriaga-Ugao-Miraballes
20	Acceso al Parque Tecnológico de Zamudio desde rotonda de Aldekone

4.3.10.2 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones)

Plan	Plan Territorial Parcial del área funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones)
Autor	Gobierno Vasco
Figura	Plan Territorial Parcial
Estado	Aprobación Definitiva por Decreto 226/2011 del 26-10-2011 Aprobación definitiva de la Modificación relativa a las Determinaciones del Paisaje por Decreto 133/2018, de 18 de septiembre
Objeto	Instrumento de ordenación territorial que tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones), proporcionando un marco de integración para los planeamientos municipales y las políticas sectoriales.
Ámbito	Área Funcional Balmaseda-Zalla (Encartaciones) que afecta a los siguientes términos municipales; Artzentales, Balmaseda, Galdames, Gordexola, Güeñes, Lanestosa, Sopuerta, Turztioz-Trucios, Valle de Carranza y Zalla
Horizonte	2027
Objetivos del plan	• Protección y puesta en valor del Medio Natural y del Patrimonio Cultural • Diversificación de la economía • Mejora de la red viaria • Creación de una oferta adecuada de suelo residencial y para actividades económicas • Potenciar políticas de redensificación y de mezcla de usos
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Las implicaciones a tener en cuenta son en primer lugar la definición de una jerarquía territorial de red viaria para el área funcional y propuestas de actuación como el nuevo enlace de Malabrigo, actuaciones en las carreteras BI-2701, BI-636 o las nuevas variantes de Sopuerta, Trucios-Turtzios, Lanestosa.
Observaciones	Documento de referencia para la planificación territorial del Área funcional de Balmaseda-Zalla

4.3.10.2.1 Antecedentes

El Plan Territorial Parcial considerado tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones), desarrollando las determinaciones establecidas en la Ley 4/1990 de 31 de Mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (o LOT), así como los contenidos de las Directrices de

Ordenación Territorial aprobadas por Decreto 28/1997, de 11 de febrero (DOT) aplicables en dicho ámbito, de acuerdo con lo previsto en la referida Ley.

En julio de 2018 se redacta una modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional Balmaseda-Zalla (Encartaciones), relativa a las Determinaciones del Paisaje.

4.3.10.2.2 Objetivos generales

A grandes rasgos las líneas estratégicas planteadas por el PTP de Balmaseda Zalla son las siguientes:

- Protección y puesta en valor del Medio Natural y del Patrimonio Cultural, como uno de los valores y distintivos del Área Funcional. El patrimonio cultural y natural, configura un paisaje particular de este territorio y debe verse como un recurso de gran importancia para el desarrollo económico y sostenible de todo el conjunto.
- Diversificación de la economía, abriendo ésta a nuevos sectores y preparándose para los cambios y exigencias del nuevo contexto de globalización. A su vez, se debe consolidar el sector agroganadero como elemento de mantenimiento de la población y del paisaje actual.
- Mejora de la red viaria, tanto para el uso cotidiano de sus habitantes como en la búsqueda de una red más efectiva a la hora de atraer población y actividad. En la misma línea, mejora de la oferta de equipamientos, resolviendo los actuales problemas o deficiencias, así como anticipando las necesidades futuras.
- Creación de una oferta adecuada de suelo residencial y para actividades económicas, acorde con las diferentes realidades de movilidad sostenible y capacidad del suelo existente en el Área. Además, se debe aprovechar el potencial y atractivo para la oferta de segunda residencia que esta área puede ofrecer para la población de territorios adyacentes.
- Potenciar políticas de redensificación y de mezcla de usos, compatibilizando los suelos residenciales con los servicios o las actividades terciarias, poniendo en valor lo ya construido revitalizando los núcleos urbanos y la actividad entre municipios. Con esta propuesta, se pretende evitar la artificialización del suelo y evitar la ocupación de los suelos industriales con actividades que son compatibles con el uso residencial.
- Establecer medidas protectoras, correctoras y compensatorias para la zona más occidental de Las Encartaciones (Valle de Carranza, Trucios-Turtzioz y Artzentales), para preservar en su estado actual de conservación este entorno. La riqueza y biodiversidad del espacio y por tanto de su paisaje, vienen conformados por la labor del hombre y su trabajo en el medio rural, por lo que se debe conservar, favorecer y potenciar el sector primario como forma de vida, máximo en estas áreas en las que el envejecimiento y la pérdida de población son tan acuciantes.

4.3.10.2.3 Grado de Vinculación

La vinculación entre el PTP de Balmaseda-Zalla (Encartaciones) y el PTS de Carreteras de Bizkaia queda regulada por el Artículo 17 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

En el punto 2 del mencionado artículo se establece que “la alternativa que en cada caso se elija habrá de justificar su compatibilidad con la ordenación territorial vigente”.

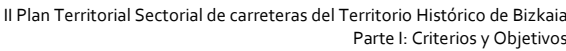
En el punto 3 del mismo se especifica que “excepcionalmente, cuando no sea posible enmarcar en la ordenación territorial vigente ninguna de las alternativas y soluciones analizadas por el órgano competente para la elaboración del Plan Sectorial y el contenido de éste sea de excepcional interés

público, dicho órgano podrá proponer al Gobierno Vasco la introducción de las rectificaciones que resulten imprescindibles en los instrumentos de ordenación territorial. El Gobierno Vasco, oído el parecer de la Comisión de Ordenación del Territorio, y de las Administraciones afectadas, adoptará en cada caso la resolución que proceda.”

4.3.10.2.4 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

El PTP define la jerarquía viaria en el área funcional desde la perspectiva territorial y además realiza propuestas concretas de actuación en la red viaria, como mejora de trazado, nuevas variantes, reconversiones de vías en calles urbanas y mejoras de enlaces. En la tabla siguiente se sintetiza la relación entre las actuaciones propuestas por el PTP.

Actuación	Tipología PTP	Aparece en inversiones	Eje viario
AE-1. "Enlace Malabrigo	Acción estructurante	Sí	BI-636 / BI-630
AE-2. "Eje Norte" / Mejora de trazado y enlaces de la BI-2701	Acción estructurante	Sí	BI-2701
AE-3. "Mejora de la accesibilidad de la zona occidental" / Enlace BI-630 - BI-3614 (Traslaviña)	Acción estructurante	Sí	BI-630
AE-3. "Mejora de la accesibilidad de la zona occidental" / Mejora de trazado BI-630	Acción estructurante	Sí	BI-630
AE-4. "Desdoblamiento del corredor del Cadagua"	Acción estructurante	Sí	BI-636
AE-5. "Variantes urbanas y reconversión de calles urbanas" / Variante de Sopuerta	Acción estructurante	Sí	BI-2701
AE-5. "Variantes urbanas y reconversión de calles urbanas" / Variante de Trucios-Turtzioz	Acción estructurante	Sí	BI-2617
AE-5. "Variantes urbanas y reconversión de calles urbanas" / Variante de Lanestosa	Acción estructurante	Sí	N-629



4.3.10.3 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Durango

Plan	Plan Territorial Parcial del Área Funcional De Durango
Autor	Diputación Foral de Bizkaia
Figura	Plan Territorial Parcial
Estado	Aprobación definitiva mediante Decreto 182/2.011, de 26 de julio de 2.011
Objeto	Instrumento de ordenación territorial que define la estructura y modelo territorial del Área Funcional de Durango, estableciendo así un marco de integración para los planeamientos municipales y las políticas sectoriales.
Ámbito	Área Funcional de Durango, que comprende los términos municipales de Abadiño, Amorebieta-Etxano, Atxondo, Berriz, Durango, Elorrio, Garai, Iurreta, Izurtza, Mañaria y Zaldibar
Horizonte	2.011-2.027
Objetivos del plan	• Fortalecer el Área Funcional de Durango. • Promover un desarrollo urbano basado en la utilización prudente del territorio. • Elementos vertebradores del Área Funcional. • Conservación del medio natural y rural.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Las implicaciones a tener en cuenta son la definición de una jerarquía territorial de red viaria para el área funcional y el planteamiento de diferentes propuestas de actuación : • Nuevos tramos viarios en la N-240, N-636, BI-635. • Nuevas conexiones en la A-8, e con N-240 y el enlace de Lebario. • Nuevos aparcamientos vinculados a la autopista A-8. • Mejora de infraestructuras existentes en la A-8, BI-635, N634, etc. • Implantación de nuevas vías urbanas perimetrales.
Observaciones	Documento de referencia para la planificación territorial del Área funcional de Durango.

4.3.10.3.1 Antecedentes

El Plan Territorial Parcial considerado tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Durango, desarrollando las determinaciones establecidas en la Ley 4/1.990 de 31 de Mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (o LOT), así como los contenidos de las Directrices de Ordenación Territorial aprobadas por Decreto 28/1997, de 11 de febrero (DOT) aplicables en dicho ámbito, de acuerdo con lo previsto en la referida Ley. El plan recibió la aprobación inicial por Acuerdo Foral el 8 de abril de 2.008 y fue aprobado de manera definitiva por Decreto 182/2.011, de 26 de julio de 2.011.

4.3.10.3.2 Objetivos Generales

El PTP considerado tiene por objeto establecer la ordenación territorial sostenible del territorio del Área Funcional, determinando, la estructura y modelo territorial del mismo, a la que deberán atenerse tanto los Planes y Normas Urbanísticos Municipales, como los Planes Territoriales Sectoriales y demás actuaciones con incidencia en el Área Funcional.

Como objetivos generales se destacan:

- Fortalecer el Área Funcional de Durango como pieza clave de la articulación territorial del País Vasco y Bizkaia por su posición estratégica y elevada accesibilidad.
- Salvaguardar la convivencia entre la intensa urbanización del fondo del valle y la preservación de la actividad agraria basada en el caserío.
- Promover un desarrollo urbano basado en la utilización prudente del territorio.
- Fortalecer los elementos de competitividad y recualificación del Corredor del Ibaizabal.
- Elementos vertebradores del Área Funcional.
- Conservación del medio natural y rural. Necesidad de asegurar la protección activa de los recursos naturales y la viabilidad del caserío, garantes de la calidad paisajística.

4.3.10.3.3 Grado de Vinculación

La vinculación entre el PTP del área funcional de Durango y el PTS de Carreteras de Bizkaia queda regulada por el Artículo 17 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

En el punto 2 del mencionado artículo se establece que “la alternativa que en cada caso se elija habrá de justificar su compatibilidad con la ordenación territorial vigente”.

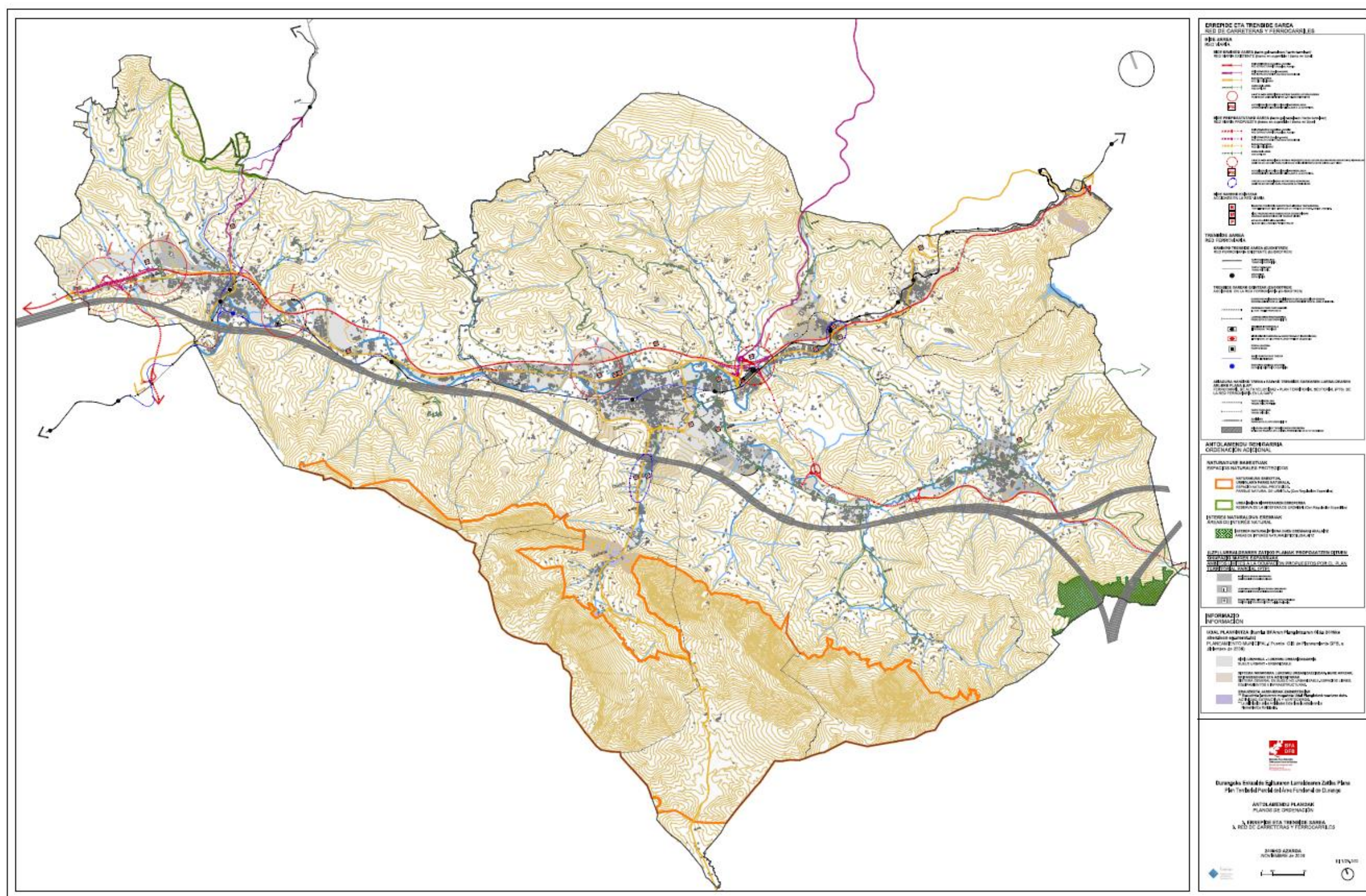
En el punto 3 del mismo se especifica que “excepcionalmente, cuando no sea posible enmarcar en la ordenación territorial vigente ninguna de las alternativas y soluciones analizadas por el órgano competente para la elaboración del Plan Sectorial y el contenido de éste sea de excepcional interés público, dicho órgano podrá proponer al Gobierno Vasco la introducción de las rectificaciones que resulten imprescindibles en los instrumentos de ordenación territorial. El Gobierno Vasco, oído el parecer de la Comisión de Ordenación del Territorio, y de las Administraciones afectadas, adoptará en cada caso la resolución que proceda.”

4.3.10.3.4 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

El Plan Territorial Parcial establece la propuesta de infraestructura de la Red Viaria definiendo el modelo viario del territorio, estableciendo el esquema de dicha infraestructura y la jerarquía viaria en el área funcional desde la perspectiva territorial y realizando propuestas concretas de actuación.

En la tabla siguiente se sintetiza la relación entre las actuaciones propuestas por el PTP:

Actuación	Tipología PTP	Aparece en inversiones	Eje viario
A-8, enlace con N-240.	Nuevas infraestructuras	Sí	A-8
A-8, enlace de Lebario.	Nuevas infraestructuras	Sí	A-8
A-8, aparcamiento en acceso Boroa	Nuevas infraestructuras	Sí	A-8
A-8, aparcamiento en acceso Lebario-Gerediaga	Nuevas infraestructuras	Sí	A-8
N-240, autovía Boroa-Lemoa.	Nuevas infraestructuras	Sí	N-240
Nueva conexión entre Lebario y Apatamonasterio.	Nuevas infraestructuras	Sí	N-636
N-636, nuevo trazado entre Iguria y Kanpazar.	Nuevas infraestructuras	Sí	N-636
BI-635, túnel en Autzagane.	Nuevas infraestructuras	Sí	BI-635
A-8, tercer carril entre Iurreta y Lebario.	Mejora infraestructuras existentes	Sí	A-8
BI-635, mejora de trazado y ampliación de plataforma entre Amorebieta y Autzagane.	Mejora infraestructuras existentes	Sí	BI-635
N-634, transformación de su sección en los tramos Boroa- Iurreta y Matiena- Zaldibar.	Mejora infraestructuras existentes	Sí	N-634
N-634, actuación en la travesía de la N-634 en el municipio de Iurreta.	Mejora infraestructuras existentes	Sí	N-634
N-634, desarrollo de carril para vehículos lentos en Areitio.	Mejora infraestructuras existentes	Sí	N-634
En el resto de la red, acciones puntuales de acondicionamiento y ensanche, entre ellas la mejora de trazado en el puerto de Pagatza (BI-2632).	Mejora infraestructuras existentes	Sí	BI-2632
BI-623, recorrido alternativo en Izurtza	Implantación de nuevas vías urbanas perimetrales	Sí	BI-623
N-634, paso alternativo por Olakueta-Berriz	Implantación de nuevas vías urbanas perimetrales	Sí	N-634
N-634, transformación como vía urbana en Iurreta	Tratamiento de vías liberadas de tráfico de paso	Sí	N-634
N-634, transformación como vía urbana en Olakueta-Berriz	Tratamiento de vías liberadas de tráfico de paso	Sí	N-634
BI-623, transformación como vía urbana en Izurtza	Tratamiento de vías liberadas de tráfico de paso	Sí	BI-623



4.3.10.4 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Gernika-Markina

Plan	Plan Territorial Parcial del área funcional de Gernika -Markina
Autor	Diputación Foral de Bizkaia
Figura	Plan Territorial Parcial
Estado	Aprobación definitiva mediante Decreto 31/2.016, de 1 de marzo de 2.016
Objeto	Instrumento de ordenación territorial que define la estructura y modelo territorial del Área Funcional de Gernika-Markina, estableciendo así un marco de integración para los planeamientos municipales, las políticas sectoriales y demás actuaciones con incidencia en el Área funcional
Ámbito	Área Funcional de Gernika-Markina comprende los siguientes términos municipales: Ajangiz, Amoroto, Arratzu , Aulesti, Bermeo, Berriatua, Busturia, Ea, Elantxobe, Ereño, Errigoiti, Etxebarria, Forua, Gautegiz-Arteaga, Gernika-Lumo, Gizaburuaga, Ibarrangelu, Ispaster , Kortezubi, Lekeitio, Markina-Xemein, Mendata, Mendexa, Morga, Mundaka, Munitibar-Arbatzegi-Gerrikaitz, Murueta, Muxica, Nabarniz, Ondarroa, Sukarrieta y Ziortza-Bolibar.
Horizonte	2016-2032
Objetivos del plan	• Mantenimiento de la población del Área Funcional. • Concentración del espacio residencial. • Potenciar el desarrollo económico, generando y articulando el espacio productivo soporte. • Mantenimiento y potenciación de la singularidad, de los valores naturales y paisajísticos. • Consecución de una intermodalidad cómoda y eficaz entre transportes. • Fomento del uso de la bicicleta y de los itinerarios peatonales. • Fomento del aprovechamiento de energías renovables. • Satisfacción de las necesidades de equipamientos de la población. • Regeneración de los espacios degradados y remodelación de los espacios con uso inadecuado o de oportunidad. • Preservación de elementos edificatorios del patrimonio rural y rehabilitación de los espacios con valor histórico y/o cultural. • Promover la conservación del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico como valor turístico.

Plan	Plan Territorial Parcial del área funcional de Gernika -Markina
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran: • Implantación de nuevas infraestructuras viarias en la BI-631, BI-635 (varias actuaciones), BI-633, BI-2121, BI-2405, BI-2636. • Mejoras geométricas del trazado en la BI-2235, BI-2121, BI-2636, BI-2224, BI-2238, BI-2713, BI-3222/BI-3231/BI-3447, BI-3448. • Transformación de la BI-3223 (Arteaga-Muruetagane) en vía no motorizada. • Creación de recorridos alternativos en los cascos urbanos. • Adecuación de tramos urbanos y travesías en diferentes vías de la red. • Vías paisajísticas. • Aparcamientos.
Observaciones	Documento de referencia para la planificación territorial del Área funcional de Gernika Markina.

4.3.10.4.1 Antecedentes

El Plan Territorial Parcial considerado tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Gernika-Markina, desarrollando las determinaciones establecidas en la Ley 4/1.990 de 31 de Mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (o LOT), así como los contenidos de las Directrices de Ordenación Territorial aprobadas por Decreto 28/1.997, de 11 de febrero (DOT) aplicables en dicho ámbito, de acuerdo con lo previsto en la referida Ley.

El plan recibió la aprobación definitiva mediante Decreto 31/2.016, de 1 de marzo.

4.3.10.4.2 Objetivos generales

El Plan Territorial Parcial, tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Gernika -Markina estableciendo un marco en el que se integran los planeamientos municipales y las políticas sectoriales, todo ello desarrollando los objetivos y criterios generales de las Directrices de Ordenación del Territorio.

El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Gernika-Markina persigue establecer una ordenación sostenible del territorio de dicho área. Su objetivo último es la creación de las condiciones necesarias para alcanzar una mejora de la calidad de vida, en armonía con la conservación y la mejora del medio ambiente. De esta forma y de acuerdo con las DOT, el Plan Territorial Parcial debe determinar los siguientes aspectos:

- Establecer los objetivos de ordenación a partir del análisis del estado actual del territorio, de la situación socioeconómica y de sus posibilidades de evolución.
- La localización de los espacios aptos para servir de soporte a las infraestructuras.
- La ubicación de los equipamientos de interés común.
- Criterios, principios y normas generales a los que ha de atenerse la ordenación urbanística y la cuantificación de suelo para vivienda y actividades económicas.
- Definición de los espacios que hayan de ser objeto de remodelación, regeneración o rehabilitación, así como los programas y medidas a desarrollar a estos efectos.

Dentro del marco de la movilidad sostenible y lo establecido por la administración sectorial competente, el modelo del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Gernika-Markina, considera una determinada especialización de las infraestructuras de cara a optimizar la potencialidad del conjunto de la red viaria, tratando de minimizar la interferencia de los tráficos con los espacios urbanos y recorridos internos de los suelos consolidados y de posible ocupación.

Se plantea, en consecuencia, un modelo en base a los siguientes objetivos de carácter general:

- Mejora en la conexión de los tres ámbitos que, a nivel de accesibilidad, comprende el Área Funcional (Bermeo, Urdaibai y Lea-Artibai) con las infraestructuras de comunicación y transporte de rango superior externas a la misma.
- Adecuación de los corredores de conexión interna del Área Funcional según su papel en el modelo territorial que propone el plan.
- Compatibilización entre el esquema general viario propuesto por el PTP y la vialidad interna de carácter troncal de núcleos existentes y futuros desarrollos.
- Desarrollo coordinado de las políticas municipales de aparcamiento y los planteamientos de infraestructuras y servicios de las administraciones competentes en materia de transportes.

4.3.10.4.3 Grado de Vinculación

La vinculación entre el PTP del área funcional de Gernika-Markina y el PTS de Carreteras de Bizkaia queda regulada por el Artículo 17 de la Ley 4/1.990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

En el punto 2 del mencionado artículo se establece que “la alternativa que en cada caso se elija habrá de justificar su compatibilidad con la ordenación territorial vigente”.

En el punto 3 del mismo se especifica que “excepcionalmente, cuando no sea posible enmarcar en la ordenación territorial vigente ninguna de las alternativas y soluciones analizadas por el órgano competente para la elaboración del Plan Sectorial y el contenido de éste sea de excepcional interés público, dicho órgano podrá proponer al Gobierno Vasco la introducción de las rectificaciones que resulten imprescindibles en los instrumentos de ordenación territorial. El Gobierno Vasco, oído el parecer de la Comisión de Ordenación del Territorio, y de las Administraciones afectadas, adoptará en cada caso la resolución que proceda.”

4.3.10.4.4 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

El PTP de Gernika Markina define la jerarquía viaria en el área funcional desde la perspectiva territorial y además se realiza propuestas concretas en la red viaria, como mejoras de trazado, nuevas variantes, reconversiones de vías en calles urbanas y mejoras de enlaces, tal y como se detalla a continuación.

En la tabla siguiente se sintetiza la relación entre las actuaciones propuestas por el PTP:

Actuación	Tipología PTP	Aparece en inversiones	Eje viario
BI-631 Bilbao-Bermeo, túneles de Sollube y Circunvalación de Bermeo (en proceso).	Nuevas infraestructuras	Sí	BI-631
BI-635 Amorebieta-Gernika-Lumo, túnel del alto de Autzagane(en proceso).	Nuevas infraestructuras	Sí	BI-635
BI-2636 Markina-Límite TH, variante sur de Markina-Xemein.	Nuevas infraestructuras	Sí	BI-2636
BI-633 Berriz-Ondarroa, Variante de Berriatua, incluyendo solución de unión a la BI-2405 que conecta con Lekeitio (en proceso).	Nuevas infraestructuras	Sí	BI-633
Establecimiento de nueva conexión Nabarniz-Aulesti.	Nuevas infraestructuras	Sí	-
BI-2121 Mungia-Gernika. Modificación del Trazado Gerekiz-Muxika y mejora de conexión a BI-635.	Mejoras geométricas del trazado de carreteras	Sí	BI-2121
BI-635 Amorebieta-Gernika-Lumo, Modificación del trazado entre Autzagane y Boane, minimizando afecciones a los núcleos existentes.	Mejoras geométricas del trazado de carreteras	Sí	BI-635
BI-2636 Markina-Límite TH, mejoras puntuales de trazado desde el núcleo urbano de Etxebarria hacia el este.	Mejoras geométricas del trazado de carreteras	Sí	BI-2636
Gautegiz Arteaga. Vía urbana perimetral por el oeste del núcleo.	Creación de recorridos alternativos en los cascos urbanos	Sí	-
Tratamiento de vías liberadas de tráfico de paso en Bermeo, Berriatua y Markina-Xemein, Muxika. Núcleos atravesados actualmente por la BI-635 y la BI-2121	Tratamiento de vías liberadas de tráficos de paso	Sí	-
Gautegiz Arteaga, Etxebarria y los núcleos de la margen izquierda del Oka.	Tratamiento de vías liberadas de tráficos de paso	Sí	-

4.3.10.5 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Igorre

Plan	Plan Territorial Parcial del área funcional de Igorre
Autor	Diputación Foral de Bizkaia
Figura	Plan Territorial Parcial
Estado	La aprobación definitiva fue el 14 del 9 de 2.010 por el decreto 239/2010. Hubo correcciones posteriores que se publicaron en el BOB el 31-01-2.012. La publicación en prensa fue el 28-10-2.012 Aprobación inicial por Acuerdo Foral el 16-04-2019 de la Modificación relativa a las Determinaciones del Paisaje.
Objeto	El Plan Territorial Parcial, tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Igorre definiendo su estructura y modelo territorial y estableciendo un marco de integración para los planeamientos municipales y las políticas sectoriales
Ámbito	Área Funcional de Igorre que se ubica en la zona centro-sur del territorio histórico de Bizkaia comprendiendo los municipios de Arantzazu, Areatza, Artea, Bedia, Dima, Igorre, Lemoa y Zeanuri.
Horizonte	2010-2.026
Objetivos del plan	Los objetivos generales que plantea el Plan Territorial Parcial son los siguientes: • Mantenimiento de la población actual. Uso racional del recurso suelo. • Puesta en valor del Fondo de Valle. • Acercamiento a un transporte sostenible. Protección de los valores naturales. • Uso de recursos renovables. • Incremento de la calidad de vida.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	El Plan Territorial Parcial establece la jerarquía de la red desde la perspectiva territorial y contempla propuestas generales y subsiguientes actuaciones sobre la Red Viaria basados en la implantación de nuevas infraestructuras viarias (como la mejora del trazado de la N-240), la implantación de nuevas vías urbanas perimetrales, el tratamiento de vías liberadas de tráfico de paso o la adecuación de tramos urbanos y travesías
Observaciones	Documento de referencia para la planificación territorial del Área funcional de Igorre

4.3.10.5.1 Antecedentes

El Plan Territorial Parcial considerado tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Igorre, desarrollando las determinaciones establecidas en la Ley 4/1.990 de 31 de Mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (o LOT), así como los contenidos de las Directrices de Ordenación Territorial aprobadas por Decreto 28/1.997, de 11 de febrero (DOT) aplicables en dicho ámbito, de acuerdo con lo previsto en la referida Ley.

El plan recibió la aprobación inicial el 14 del 9 del 2.007 por acuerdo foral y la aprobación definitiva el 14 del 9 de 2.010 por el decreto 239/2.010. Hubo correcciones posteriores que se publicaron en el BOB el 31-01-2.012. La publicación en prensa fue el 28-10-2.012

4.3.10.5.2 Objetivos generales

El Plan Territorial Parcial, tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Igorre estableciendo un marco en el que se integran los planeamientos municipales y las políticas sectoriales, todo ello desarrollando los objetivos y criterios generales de las Directrices de Ordenación del Territorio.

Los objetivos generales que plantea el Plan Territorial Parcial son los siguientes:

- Mantenimiento de la población actual. Para hacer frente a la marcada tendencia de desertización de los núcleos rurales que sufre la CAPV en este momento, se establecen dentro del Plan Territorial Parcial del AF de Igorre, las medidas necesarias.
- Uso racional del recurso suelo. Establecer las condiciones adecuadas que deben poseer las áreas con capacidad de acogida de nuevos desarrollos y regular la ocupación del suelo.
- Puesta en valor del Fondo de Valle.
- Acercamiento a un transporte sostenible. La posibilidad de conseguir un modelo de transporte más sostenible sólo puede convertirse en realidad mediante una adecuada oferta a la población por un lado de un transporte público de calidad y por otro lado de vías de transporte planteadas dentro de los planeamientos urbanísticos y destinadas a modelos de transporte menos contaminantes.
- Protección de los valores naturales. El AF de Igorre posee un gran porcentaje de suelo natural cuyo valor debe ser objeto de salvaguarda.
- Uso de recursos renovables.
- Incremento de la calidad de vida.

4.3.10.5.3 Grado de vinculación

La vinculación entre el PTP del área funcional de Igorre y el PTS de Carreteras de Bizkaia queda regulada por el Artículo 17 de la Ley 4/1.990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

En el punto 2 del mencionado artículo se establece que “la alternativa que en cada caso se elija habrá de justificar su compatibilidad con la ordenación territorial vigente”.

En el punto 3 del mismo se especifica que “excepcionalmente, cuando no sea posible enmarcar en la ordenación territorial vigente ninguna de las alternativas y soluciones analizadas por el órgano competente para la elaboración del Plan Sectorial y el contenido de éste sea de excepcional interés público, dicho órgano podrá proponer al Gobierno Vasco la introducción de las rectificaciones que resulten imprescindibles en los instrumentos de ordenación territorial. El Gobierno Vasco, oído el parecer de la Comisión de Ordenación del Territorio, y de las Administraciones afectadas, adoptará en cada caso la resolución que proceda.”

4.3.10.5.4 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

Se definen la jerarquía viaria en el área funcional desde la perspectiva territorial y además se realizan propuestas concretas en la red viaria con mejoras de trazado, nuevas variantes, reconversiones de vías en calles urbanas y mejoras de enlaces, tal y como se detallan en los subapartados a continuación.

En la tabla siguiente se sintetiza la relación entre las actuaciones propuestas por el PTP:

Actuación	Aparece en inversiones	Eje viario
Implantación de la conexión de Boroa-Lemoa y variante de Lemoa.	Sí	N-240
Implantación de la variante de Igorre.	Sí	N-240
Implantación del carril lento en la subida al puerto de Barazar.	Sí	N-240
Reordenaciones de accesos N-240	Sí	N-240
Eliminación pasos a nivel existentes	Sí	N-240
Aparcamiento disuasorio en Lemoa	Sí	N-240

4.3.10.6 Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Mungia

Plan	Plan Territorial Parcial del área funcional de Mungia
Autor	Diputación Foral de Bizkaia.
Figura	Plan Territorial Parcial.
Estado	Aprobación definitiva mediante Decreto 52/2.016, de 22 de marzo de 2.016.
Objeto	Instrumento de ordenación territorial que define la estructura y modelo territorial del Área Funcional de Mungia, estableciendo así un marco de integración para los planeamientos municipales y las políticas sectoriales.
Ámbito	Área Funcional de Mungia, integrada por los municipios de Arrieta, Bakio, Fuiz, Gamiz-Fika, Gatika, Laukiz, Maruri-Jatabe, Meñaka y Mungia. Todos ellos forman parte de la comarca natural de Uribe.
Horizonte	2016-2032
Objetivos del plan	Los objetivos generales con carácter de condiciones básicas que plantea el Plan Territorial Parcial son los siguientes: • Generar y articular el espacio productivo. • Mejorar la integración funcional del conjunto metropolitano. • Concentrar el espacio residencial, respondiendo a la escasez de suelo, • Integrar el espacio medioambientalmente • Asegurar los servicios y su calidad.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Las actuaciones del PTP respecto a la red viaria con implicaciones para el PTS son propuestas de implantación de nuevas infraestructuras viarias, mejora de infraestructuras existentes e implantación de nuevas vías urbanas perimetrales.
Observaciones	Documento de referencia para la planificación territorial del Área funcional de Mungia.

4.3.10.6.1 Antecedentes

El Plan Territorial Parcial considerado tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Mungia desarrollando las determinaciones establecidas en la Ley 4/1.990 de 31 de Mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (o LOT), así como los contenidos de las Directrices de Ordenación Territorial aprobadas por Decreto 28/1.997, de 11 de febrero (DOT) aplicables en dicho ámbito, de acuerdo con lo previsto en la referida Ley.

El PTP del Área Funcional de Mungia recibió la aprobación definitiva mediante Decreto 52/2.016, de 22 de marzo de 2.016 publicado en el BOPV nº92 el 17-05-2.016.

4.3.10.6.2 Objetivos Generales

El Plan Territorial Parcial, tiene por objeto la ordenación del Área Funcional de Mungia estableciendo un marco en el que se integran los planeamientos municipales y las políticas sectoriales, todo ello desarrollando los objetivos y criterios generales de las Directrices de Ordenación del Territorio.

Los objetivos generales con carácter de condiciones básicas que plantea el Plan Territorial Parcial son los siguientes:

- Generar y articular el espacio productivo soporte de la nueva economía.
- Mejorar la integración funcional del conjunto metropolitano en términos de transporte tanto viario, que además cumple otras funciones, como de transporte público, en un marco de intermodalidad y de apuesta por una nueva distribución modal, menos dependiente del vehículo privado.
- Concentrar el espacio residencial, respondiendo a la escasez de suelo, a nuevas y diversas demandas y contribuyendo a poder contar con una ampliada oferta, a su vez diversificada en localización, tipologías y precios.
- Integrar el espacio medioambientalmente valioso, componente esencial, hoy más que nunca, de una metrópoli moderna y competitiva.
- Asegurar los servicios y su calidad, en una visión amplia y asimismo diversificada de éstos, no restringida a los servicios mínimos y desde una concepción amplia ambiental.

4.3.10.6.3 Grado de Vinculación

La vinculación entre el PTP del área funcional de Mungia y el PTS de Carreteras de Bizkaia queda regulada por el Artículo 17 de la Ley 4/1.990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

En el punto 2 del mencionado artículo se establece que “la alternativa que en cada caso se elija habrá de justificar su compatibilidad con la ordenación territorial vigente”.

En el punto 3 del mismo se especifica que “excepcionalmente, cuando no sea posible enmarcar en la ordenación territorial vigente ninguna de las alternativas y soluciones analizadas por el órgano competente para la elaboración del Plan Sectorial y el contenido de éste sea de excepcional interés público, dicho órgano podrá proponer al Gobierno Vasco la introducción de las rectificaciones que resulten imprescindibles en los instrumentos de ordenación territorial. El Gobierno Vasco, oído el parecer de la Comisión de Ordenación del Territorio, y de las Administraciones afectadas, adoptará en cada caso la resolución que proceda.”

4.3.10.6.4 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

El Plan Territorial Parcial lleva a cabo la clasificación de la red viaria desde la perspectiva territorial y establece una propuesta de actuaciones sobre la infraestructura.

En la tabla siguiente se sintetiza la relación entre las actuaciones propuestas por el PTP:

Actuación	Tipología PTP	Aparece en inversiones	Eje viario
Nuevo trazado BI-631 Mungia - Bermeo	Nuevas infraestructuras	Sí	BI-631
Nueva conexión BI-631 con BI-2101 a Bakio	Nuevas infraestructuras	Sí	BI-631
BI-2120 acondicionamiento	Mejora infraestructuras existentes	Sí	BI-2120
BI-2704 (Corredor de Unbe). Rectificación de trazado.	Mejora infraestructuras existentes	No	BI-2704
BI-634 acondicionamiento	Mejora infraestructuras existentes	Sí	BI-634
BI-2121 acondicionamiento y mejora de acceso a Belako.	Mejora infraestructuras existentes	Sí	BI-2121
BI-2101 acondicionamiento	Mejora infraestructuras existentes	Sí	BI-2101
Vial de servicio en la BI-2121 (polígono de Belako)	Nuevas vías urbanas perimetrales	Sí	BI-2121
Tratamiento de vías liberadas de tráfico: área urbana de Larrauri	Tratamiento de vías liberadas de tráficos de paso	Sí	-
Maruri-Jatabe. En el acceso al núcleo de Ergoien.	Medidas de mejora de convivencia	Sí	-

4.3.11 Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV

Plan	PTS de la Red Ferroviaria en la CAPV
Autor	Gobierno Vasco (Dpto. Desarrollo Económico e Infraestructuras con la colaboración de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco)
Figura	Plan Territorial Sectorial
Estado	Aprobado definitivamente mediante Decreto 41/2.001, de 27 de febrero y con Modificación aprobada relativa a la ordenación ferroviaria en el área del Bilbao Metropolitano y otros municipios, (Decreto 34/2.005, de 22 de febrero)
Objeto	Ordenación de las infraestructuras ferroviarias en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco
Ámbito	Autonómico (País Vasco)
Horizonte	Indefinido
Objetivos del plan	Integración de la Infraestructura ferroviaria en materia de ordenación del transporte y ordenación del territorio
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Consideración de las líneas estratégicas del desarrollo previsto en el ámbito ferroviario en la Comunidad Autónoma y concretamente en Bizkaia, tanto desde el punto de vista de la funcionalidad conjunta del sistema de transportes, como desde el punto de vista de la reserva de suelos para nuevas actuaciones y conveniencia de potenciar ejes viarios como consecuencia de dichas nuevas actuaciones.
Observaciones	Coordinación entre planificaciones.

4.3.11.1 Antecedentes

El Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV ostenta la naturaleza de un instrumento de ordenación, tal y como los mismos quedan configurados en la Ley del Parlamento Vasco 4/1.990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (artículo 2.1).

Previo al documento de Aprobación Inicial se elaboró un Avance, que fue remitido a todos los Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma del país Vasco y Administraciones Públicas, en Marzo de 1.997.

Una vez finalizado dicho plazo, se procedió a la consideración y análisis de las sugerencias presentadas incluyendo aquellas recibidas hasta Septiembre de 1.997, para elaborar así un documento de Plan Territorial Sectorial (PTS), que una vez informado por la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) se sometió a Aprobación Inicial por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

Una vez analizadas las sugerencias presentadas en la fase de Avance y una vez el Ministerio de Fomento acordó la alternativa a desarrollar a nivel de Anteproyecto en las fase final del Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco (Y vasca), el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco lo somete a su Aprobación Inicial y posterior Información Pública.

Mediante Decreto 41/2.001, de 27 de febrero, el Consejo de Gobierno aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Tras la entrada en vigor de la ordenación territorial sectorial se detectó la necesidad de una primera modificación o revisión de la misma para incorporar nuevas actuaciones o variantes de trazado en las redes ferroviarias de la Comunidad Autónoma, particularmente en el área funcional del Bilbao Metropolitano y en diversos municipios de Bizkaia. La modificación fue consecuencia, por una parte, de la revisión de los programas de actuación de las Administraciones competentes sobre las diferentes redes, y por otra, de la necesidad de aumentar el grado de definición y de vinculación de las propuestas y determinaciones de ordenación de suelo.

Mediante Decreto 34/2.005, de 22 de febrero, se aprobó definitivamente la modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco, relativa a la ordenación ferroviaria en el área del Bilbao Metropolitano y otros municipios. (BOPV Nº 66 - viernes, 8 de abril de 2.005)

El 30 de noviembre de 2005, se publica en el BOPV una corrección de errores tipográficos o de impresión del Decreto 34/2005, de 22 de febrero.

4.3.11.2 Objetivos generales

El Plan Territorial Sectorial tiene como objeto la ordenación de las infraestructuras ferroviarias en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y a partir de ello integrar y coordinar todas las actuaciones derivadas del mismo.

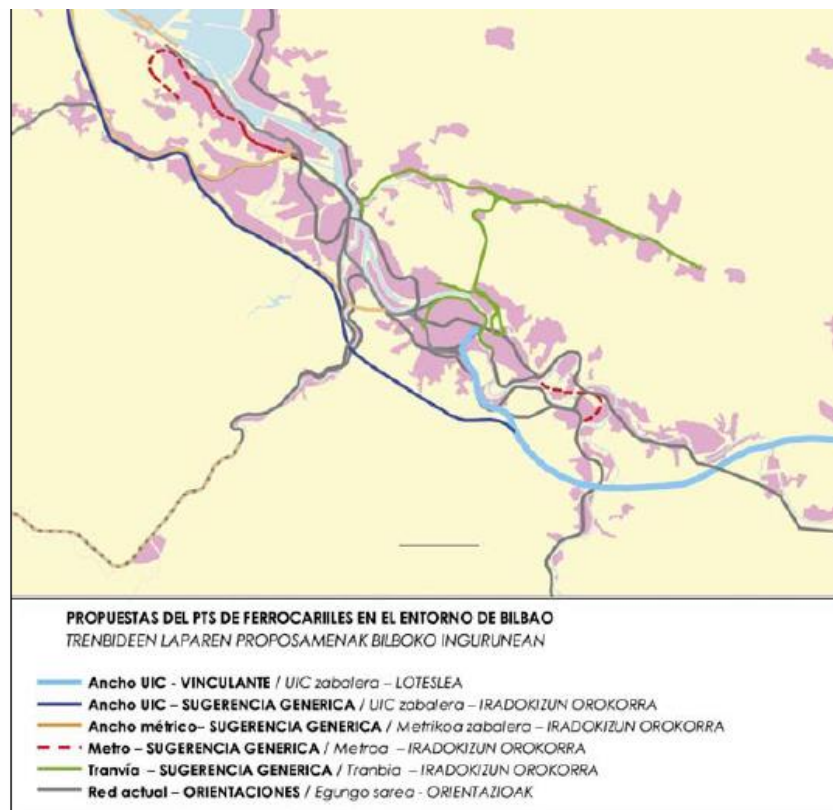
Como consecuencia de esta integración de las actuaciones en el territorio, y por consiguiente en su ordenación urbanística, así como por su misma naturaleza legal, la redacción del Plan Territorial Sectorial tiene igualmente por objeto la acomodación del régimen urbanístico del suelo, a las determinaciones resultantes de la implantación de la nueva traza ferroviaria.

En el PTS de la red ferroviaria se tienen en cuenta las diversas propuestas o planes para las líneas de RENFE, EuskoTren, FEVE, Metro Bilbao, Metros Ligero al objeto de recoger y aglutinar las diversas actuaciones que se plantean, tanto del transporte de viajeros/as como de mercancías, y desde los servicios de largo recorrido hasta los servicios urbanos y comarcales, de manera que pueda manifestarse el carácter integrador y prevalente que desde la exposición de motivos de la vigente ley de Ordenación del Territorio del País Vasco, se establece para la configuración de los Planes Territoriales Sectoriales.

4.3.11.3 Red Ferroviaria Propuesta (PTS 2.001)

El modelo territorial y ambiental, derivado de las figuras de planificación territorial y sectorial de rango superior, que se plantea desde el PTS, tiene como objetivo prioritario la optimización de los recursos existentes en base a una adecuada política de gestión de los transportes y una planificación integral de la infraestructura que permita racionalizar la demanda.

El sistema de transporte que se plantea desde las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) se orienta fundamentalmente a optimizar las posibilidades de conexión del Territorio de la Comunidad Autónoma con el doble objetivo de integrar aquel y el sistema de ciudades vascas en Europa y de interconectar las tres capitales de la Comunidad. Esto con el objeto de conseguir una mejor estructuración interna como mecanismo para lograr, tanto la integración del sistema productivo como una interrelación social y cultural más estrecha.



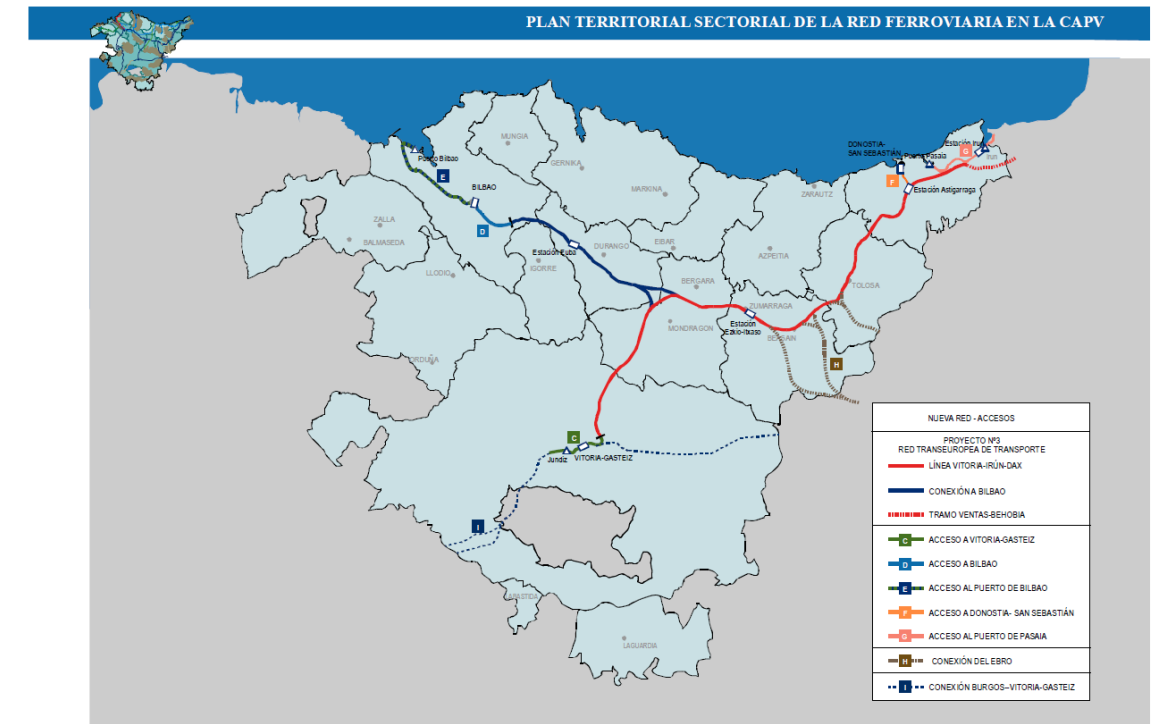
4.3.11.3.1 Red de Largo recorrido

El proyecto de la Nueva Red Ferroviaria obedece a la política de cohesión económica y social de la Comunidad Europea, por lo que se considera a la Red de Largo recorrido con gran valor estratégico no sólo para las conexiones exteriores del País Vasco, sino también para propiciar una sólida interconexión del sistema polinuclear de capitales vascas.

Nueva red Ferroviaria Ancho UIC

La principal propuesta con respecto a la red ferroviaria es la Nueva Red que incorpora el ancho vía internacional, de conexión a la red europea. Esta nueva infraestructura posibilita además la interconexión entre las tres capitales y la normalización del acceso ferroviario a la Meseta. La conexión de Bilbao se divide en dos tramos principales:

- Tramo Aramaio-Bilbao: Este tramo comienza con el inicio de la Variante de trazado de Leze-Txiki/Elorrio, ubicado cerca de los límites de Aramio y Arrasate-Mondragón.
- Tramo Elorrio-Angiozar: Corresponde a la zona de Intercambiador entre las líneas Vitoria-Gasteiz-Bilbao y Aramaio-Irún.



• Accesos a Bilbao

La propuesta para el acceso a la Estación de Abando, como Estación Término se inicia en el Municipio de Zarátamo, en la confluencia de los términos municipales de Basauri, Arrigorriaga y Zarátamo.

Como actuación en la Estación de Abando se considera la previsión que asigna para RENFE seis andenes a cercanías y otros seis a largo recorrido.

Esta propuesta busca un acceso directo a Abando sin conectarse con la línea actual de RENFE hasta pasado Ollargan. La propuesta se complementa con un corto ramal de conexión con la línea actual en Basauri, que puede funcionar con un intercambiador.

• Acceso al Puerto Autónomo y ACB

El Puerto de Bilbao y la Acería Compacta de Bizkaia (ACB) ofrecen importantes potencialidades para el transporte de mercancías. Se plantean dos Fases de Construcción del acceso ferroviario de la Nueva Red al Puerto Autónomo, (así como, acceso a largo plazo para ancho métrico):

- Fase 1: Acceso partiendo del túnel de Cantalojas a la nueva Estación de Ametzola. A partir de aquí, en 3ª vía hasta Olabeaga. Desde Urbinaga, nueva vía hasta Ortuella, duplicando el actual Ramal a Muskiz, y pasado Ortuella, nuevo ramal hasta el Puerto (túnel del Serantes). Se elimina, mediante la construcción del túnel del Serantes y la 3ª vía el tráfico de mercancías del tramo desde Desierto-Barakaldo hasta el Puerto.
- Fase 2: acceso directo al Puerto desde las proximidades de Ollargan, y resuelve la circulación de mercancías por Variante Sur y evita el paso por Zorroza y Barakaldo-Desierto. El punto de inicio se localiza en el límite entre Arrigorriaga y Bilbao, pasando bajo las vías de FEVE y la Autopista.

4.3.11.3.2 Red de Cercanías

La Red de Cercanías adquiere una gran importancia al estimarse como la más adecuada para canalizar grandes volúmenes de viajes en los corredores de conexión de las Áreas Funcionales de la CAPV con el Área Metropolitana de Bilbao.

El planteamiento estratégico recogido en este Plan Territorial Sectorial parte del mantenimiento de la opción ferroviaria como vía irrenunciable de futuro como alternativa clave ante los efectos del aumento de la congestión viaria. Se trata por tanto de preservar sus distintos patrimonios como organización de servicio, y fundamentalmente la continuidad como corredor de su trazado actual. Se configura a través del aumento de la oferta en los mercados suburbanos, a fin de concentrar el servicio en aquellos puntos en los que la demanda es más acusada en razón de la progresiva saturación del entorno de las capitales, y la expansión de su zona de Influencia mediante mejoras de la cuenca de captación y la mejora de la accesibilidad a las estaciones.

El conjunto de actuaciones previstas persigue diversos objetivos:

1. Proceder a la reconstrucción de las infraestructuras e instalaciones existentes, cuestión ya iniciada por EuskoTren para sus líneas.
2. La consecución del adecuado servicio ferroviario a través de la impulsión de las necesarias ampliaciones y mejoras.
3. La resolución de determinados conflictos urbanísticos referidos a otras actuaciones no específicamente ferroviarias.

Los corredores de cercanías que se proponen se basan en las líneas existentes que ofertan en la actualidad estos servicios:

- Bilbao – Balmaseda (Feve): Conecta el Área Funcional de Balmaseda-Zalla con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico. Se plantea en este corredor, el desdoblamiento de los tramos: Aranguren-Balmaseda, Zaramillo- Artxube por la del ferrocarril de la Robla, Artxube-Aranguren, Zalla-final del núcleo urbano y Apeadero Aranguren, ligeramente desplazado del actual. En Balmaseda se plantea una variante ferroviaria que permita una adecuada conexión del Barrio de San Ignacio y Sector UI-1 mediante traslado ferroviario, así como una Estación a la Línea de la Robla, que implica una paso inferior bajo la carretera y el Cadagua.
- Bilbao – Orduña: Conecta el Área Funcional de Llodio con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho ibérico.
- Bilbao – Bermeo (Euskotren): Conecta el Área Funcional de Gernika con el Área Funcional de Durango y con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico. Con respecto al Ramal a Bermeo el Programa de Armonización y Desarrollo de las Actividades Socioeconómicas de Urdaibai (PADAS) de Octubre de 1997 considera como estrategias y líneas de actuación a seguir la "potenciación del transporte por ferrocarril y la intermodalidad, fomentando en particular el transporte colectivo". Se plantea pues, el desdoblamiento de los tramos: Zugastieta-Túnel de Autzagane, Muxika-Inama, San Kristobal-Sukarrieta; la Prolongación de las vías Gernika-Itxasbegi, el Cruzamiento del tramo Instituto-Gernika-Forua, y la Ampliación y remodelación de la Estación de Bermeo. Así mismo se prevé la instalación de una nueva infraestructura, Terminal Multifuncional (Puerto Seco) que permita realizar los trabajos de recepción, carga, descarga y expedición de dichas mercancías, infraestructura que se situaría en Amorebieta, así como su conexión ferroviaria con la Estación de Amorebieta.

- Bilbao – Durango (Euskotren): Conecta el Área Funcional de Durango con el Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico. Las nuevas actuaciones previstas son: Desdoblamiento Amorebieta-Durango, Soterramiento de la línea y la estación en Durango, Estación de Intercambio en la zona de Euba, dada la proximidad con la línea de Ancho UIC, Adecuación de la estación de Ariz, para el tráfico de mercancías y Planteamiento de un Puerto Seco o Teminal Multifuncional en Amorebieta, prolongando una tercera vía desde la estación hasta la nueva playa de vías.
- Durango-Elgoibar (Euskotren): Se contemplan tres actuaciones de desdoblamiento de vía en este tramo Ermua-Eibar-Elgoibar: Tramo Durango-Berriz(San Fausto-Traña), Tramo Durango-Berriz (Traña-Berriz), Tramo Errotaberri-San Lorenzo. Además se prevé la implantación de nuevos Apeaderos en San Fausto y en el polígono de Arriaga en Elgoibar. Para posibilitar el tráfico de mercancías se plantea, además de los desdoblamientos necesarios para el tráfico de viajeros/as, el ampliar éstos a la totalidad del tramo entre Durango y Zaldibar y entre Ermua y Elgoibar, así como la adecuación de la Estación de Elgoibar.
- Bilbao – Lezama (Euskotren): Conexión interna del Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho métrico explotada por EuskoTren. En un futuro se prevé su conversión a sistema de metro ligero.
- Bilbao – Muskiz: Conexión interna del Área Funcional de Bilbao Metropolitano mediante la red de ancho ibérico.

4.3.11.3.3 Red de metro

El sistema de Metro convencional, a través de las líneas 1 y 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, se presenta como el medio más adecuado para las conexiones internas del Área Funcional de Bilbao Metropolitano, entre ambas márgenes de la Ría del Nervión y el centro de Bilbao.

Una vez en servicio el Tramo Bolueta-Plentzia de la Línea 1 del FMB se aborda la construcción de la Línea 2 y la prolongación de la Línea 1 hasta Basauri.

- Línea 2
La Línea 2 se divide en los siguientes tramos: San Ignacio-Urbinaga (Sestao), Urbinaga-Santurtzi, y el resto del trazado, hasta Santurtzi-Kabiez, es subterráneo. Su trazado se deriva de la línea 1 en San Inazio, cruza bajo la Ría en Lutxana, llega a Cruces, y discurre sirviendo a los municipios de Barakaldo, Sestao, Portugalete y Santurtzi.
En conexión con la Línea de RENFE se dispone la Estación de Urbinaga (Sestao) donde se facilita el transbordo en superficie.
- Línea 1:Tramo Bolueta-Basauri: El tramo Bolueta-Basauri fue planteado inicialmente como final de la futura Línea 2. Actualmente se entiende que Línea 1 y Línea 2 comparten el trazado desde San Inazio hasta el final del trayecto. El tramo entre Bolueta y Basauri aprovecha parcialmente el antiguo trazado del ferrocarril Matiko-Azbarren. Se ha previsto el recorrido en superficie y viaducto sobre los términos municipales de Etxebarri y de Basauri, salvo el túnel "Lezama Legizamón" existente y el túnel propuesto bajo el casco urbano de Basauri.
- Variante en Getxo: Se recoge la variante de trazado del FMB en Santa María de Getxo, de acuerdo al planteamiento del planeamiento municipal. Sin embargo, al igual que en el municipio de Santurtzi, se considera necesario el mantenimiento del corredor actual del FMB, posibilitando, además, la construcción de la nueva Estación de Martiturri.

- **Área de Mantenimiento:** Los talleres y cocheras destinadas a la nueva red de Metro Bilbao están previstos en Basauri. Su viabilidad está condicionada a la construcción de un tramo de 0,9 km que cruza tres veces sobre el Nervión.

4.3.11.3.4 Red de metro ligero (tranvía)

Para los nuevos corredores que se proponen en la CAPV, el PTS de la red ferroviaria considera más adecuado el Sistema de Metro Ligero (Tranvía), Corredores de Metro Ligero de conexión interna del Área Metropolitana de Bilbao.

- **Corredor Atxuri-Basurto**

La racionalización de los trazados ferroviarios que incorpora las circulaciones de viajeros/as a la línea de RENFE entre Olabeaga y Abando, a través de la Avenida del Ferrocarril y Amezola, permiten la supresión del sistema ferroviario del corredor Parque - La Naja.

El corredor discurre, entre el Puente de Deusto y Olabeaga, a través de la traza del BPT (junto al Museo Guggenheim y Palacio Euskalduna de Congresos y de la Música) y sobre el nuevo vial (en la zona central) en Abando-Ibarra, prolongándose por el Sagrado Corazón y Luis Briñas hasta Basurto.

Este corredor, que sirve a los nuevos desarrollos del Área de Abandoibarra, se configura como rótula del sistema metropolitano de Metro Ligero en el área central de Bilbao: al posibilitar en margen derecha, en la zona de Matiko, su conexión con el corredor Bidarte-Lezama y con el corredor a Txurdinaga y Otxarkoaga; y en margen izquierda, su conexión, en Olabeaga y Basurto, con los corredores desde Olabeaga hasta Sestao por Zorrozaurre y desde Basurto hasta Minas.

La prolongación del corredor de Abandoibarra hasta Atxuri permitirá la posibilidad de conexión directa Atxuri - Ensanche, recuperar un tramo de la margen de la Ría y entornos urbanos muy degradados, dar servicio al Casco Viejo y la posibilidad de disponer en Atxuri de Talleres y Cocheras para la nueva Línea de Metro Ligero.

Se plantea, inicialmente, un corredor que aproveche el trazado de la Línea BPT en Abandoibarra, como tramo central del nuevo sistema previsto. Discurre en superficie aprovechando parte del trazado actual de la línea Bilbao-Santurtzi desde la Naja. En este tramo, se sitúa la Estación del Museo Guggenheim. Después de ésta, la línea, continúa en superficie bordeando el vial previsto en la ordenación de Abandoibarra, hasta alcanzar la Plaza del Sagrado Corazón. Desde este punto, a través de San Mamés, llega a Basurto, planteándose posteriormente su prolongación hasta Minas.

Este trazado permite los intermodos, con las Líneas 1 y 2 de Metro Bilbao, en la Estación de San Mamés y, con la Estación de Autobuses, en Garellano.

Por la otra parte, desde el Guggenheim, se prolonga por Uribitarte hasta la Naja, para cruzar la Ría y recorrer la ribera derecha, dando servicio al Casco Viejo y llegar hasta la Estación de Atxuri

- **Corredor Margen Izquierda**

La regeneración de las márgenes de la Ría de Bilbao, que se plantea desde la Ordenación de Territorio, está basada en la potenciación de las actividades residenciales, terciarias e industriales a lo largo de la conurbación que recorre el Nervión por las áreas de Zorrozaurre, Lutzana, Galindo y Urbinaga. En este sentido, la eficacia de la propuesta y su posterior consolidación requieren de un sistema de transporte público cuya implantación se articule conjuntamente con el resto de actuaciones.

- **Corredor Txorierri**

Supone la creación de una arteria de comunicación que discurra por la ladera Norte del valle del Txorierri y que configure un sistema de transporte integrado para las cercanías de Bilbao, además de relacionar sus focos de atracción más importantes: Parque Tecnológico, Aeropuerto y Universidad del País Vasco.

Como integración del sistema en la infraestructura del transporte existente en el Área Funcional de Bilbao Metropolitano, se plantean los siguientes intercambios modales:

- Con la Línea 1 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao en la Estación de Leioa.
- Con la Línea Bidarte-Lezama: El intercambio con esta línea se plantea mediante la creación de una nueva Estación en Lezama. En un futuro se plantea su conversión al sistema de metro ligero.

4.3.11.4 Modificación PTS 2.005

Tras la entrada en vigor de la ordenación territorial sectorial, se detectó la necesidad de una primera modificación o revisión de la misma para integrar en la Ordenación del Territorio las nuevas infraestructuras de transporte ferroviario propuestas para el Área del Bilbao Metropolitano avanzando en el grado de vinculación de las propuestas resultantes del Estudio de la Red Ferroviaria del Bilbao Metropolitano realizado.

Las recomendaciones recogidas en las DOT que afectan a la red ferroviaria en el Ámbito del Bilbao Metropolitano pueden resumirse en las siguientes ideas: mejorar el acceso al Puerto Autónomo y Acceso en Ancho UIC al Bilbao Metropolitano, y potenciar los servicios de cercanías ya que constituyen un elemento clave canalizador de los flujos en el Área Metropolitana.

Se incluye a continuación cuadro resumen de actuaciones que integra y concreta la Modificación del PTS.

LÍNEA	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN
LÍNEA FEVE BILBAO-BALMASEDA	MEJORA DE TRAZADO Y DUPLICACIÓN DE VÍA EN TRAMO IRAUREGI-BALMASEDA	Mejora y aumento de accesibilidad a Artxube y Zalla. Incluye puntos de intermodo en Sodupe, Zalla y Balmaseda como estacionamientos disuasorios y puntos de intercambio con sevicios lanzadera de autobuses. Además, la construcción del nuevo acceso A-8 por la Cornisa de Olabeaga requiere el desvío, mediante nuevo túnel, del trazado de la línea entre Basurto y Zorroza, lo que supone una mejora de los tiempos de recorrido y eliminación del paso a nivel de Zorroza.
LÍNEA 1 METRO BILBAO	DUPLICACIÓN DE VÍA Y RECTIFICACIONES DE TRAZADO EN TRAMO URDULIZ-PLENTZIA	Incluye supresión del paso a nivel de Urduliz, así como mejora de punto de intermodo en Plentzia que centraliza los servicios de buses lanzadera hacia los núcleos de población que quedan fuera del radio de influencia directo de la estación. Se considera en esta actuación, la puesta en marcha de Iberberango y la eliminación del paso a nivel de la Calle Maidagan.
NUEVA LÍNEA METRO	LÍNEA 5 DE METRO HASTA GALDAKAO	Prolongación de las líneas 1 y 2 del metro desde Basauri hasta Galdakao, con estaciones en Aperribai y Galdakao. Actualmente se proyecta esta línea de metro con llegada hasta el Hospital de Galdakao y 5 estaciones en Sarratu, Aperribai, Bengoetxe, Galdakao y Hospital.
LÍNEA BILBAO-GERNIKA-DURANGO DE EUSKOTREN	LÍNEA 3 DE METRO DE ACCESO A TXURDINAGA/OTXARKOAGA	Mejora de los accesos a Bilbao de la línea Bilbao-Gernika-Durango de Euskotren, que actualmente tiene su estación de término en Atxuri, al tiempo que se conectan estas líneas con el Txorierri.
TRANVÍA UPV	NUEVA CONEXIÓN MARGEN IZDA-LEIOA-UPV	Conexión del Intercambiador de Urbinaga con el Intercambiador de Leioa y la UPV.
LÍNEA RENFE C2 BILBAO-MUSKIZ	CONVERSIÓN A TRANVÍA DE TRÁPAGA	Corrección de deficiencias de trazado actuales y transformación a tranvía de todo el trazado en doble vía, reubicando estaciones desplazadas de los núcleos urbanos. Contaría con 4 paradas en carretera N-634 duplicando el servicio que ofrece la estación actual en Trapagarán. Contaría con conexiones con margen derecha (Tranvía UPV) y servicios directos Trápaga-Bilbao con tranvía de borde en margen izquierda de la Ría.
LÍNEAS C1 Y C2 RENFE	TRANVÍA MARGEN IZQUIERDA	Tranviarización de las líneas C1 y C2 de Renfe en la margen izda eliminando obstáculo que supone el ferrocarril para la revitalización de las antiguas riberas industriales en la margen izda. Quedaría como servicio complementario al de la línea 2 de metro en suelos urbanos actualmente consolidados y en los nuevos desarrollos urbanos previstos en la ribera de la Ría. Solución necesaria puesto que con la línea 2 de metro, el tramo Sestao-Santurtzi de la línea C1 pierde prácticamente el 60% de sus viajeros/as, y la ejecución de la Var. Sur de Mercancías para acceso al Puerto y ACB libera de esta servidumbre a la actual red de ancho convencional entre Basauri y Santurtzi.
LÍNEA EUSKOTREN BILBAO-DURANGO-BERMEO	MEJORA DEL TRAMO BEDIA-AMOREBIETA-DURANGO	Incluye: Remodelación de la estación de Lemoa, Variante de Amorebieta con nueva estación única soterrada que reunirá las correspondientes a las líneas Bilbao-Durango y Bilbao-Bermeo, (lo que permitirá sumar sus frecuencias aumentando la captación de viajeros/as, así como mejorar el acceso a Autzgane), Desdoblamiento del tramo Amorebieta-Durango y acceso a la futura terminal de mercancías en Amorebieta, (incluyendo la remodelación de la Estación de Euba), el Soterramiento de la estación de Durango mediante variante de trazado en vía doble, Intercambiador de Euba con conexión ancho métrico/UIC y Cocheras de Lebario que reemplazarán a las de Durango.
LÍNEA EUSKOTREN DURANGO-ELGOIBAR	MEJORA DE LÍNEA	Se contemplan tres actuaciones de desdoblamiento de vía en este tramo Ermua-Eibar-Elgoibar: Tramo Durango-Berriz (San Fausto-Traña), Tramo Durango-Berriz (Traña-Berriz), Tramo Errotaberri-San Lorenzo. Además se prevé la implantación de nuevos Apeaderos en San Fausto y en el polígono de Arriaga en Elgoibar. Para posibilitar el tráfico de mercancías se plantea, además de los desdoblamientos necesarios para el tráfico de viajeros/as, el ampliar éstos a la totalidad del tramo entre Durango y Zaldibar y entre Ermua y Elgoibar, así como la adecuación de la Estación de Elgoibar.
LÍNEA EUSKOTREN DEUSTO-LEZAMA	TÚNEL DE ARTXANDA PARA ACCESO AEROPUERTO EN MEJORA DE LÍNEA DEUSTO-LEZAMA	Línea Deusto-Lezama de bajas frecuencias, con vía única y mal estado en túnel actual. Previsto nuevo túnel así como nuevo ramal de conexión del aeropuerto con la línea del Txorierri.
NUEVAS LÍNEAS TRANVÍA	TRANVÍAS DE BILBAO	Previstos dos anillos: uno de cierra de la línea A entre Basurto y Atxuri, y un segundo anillo entre Basurto y Abando.
NUEVO ACCESO MERANCÍAS	NUEVO ACCESO AL PUERTO Y ACB	Por limitaciones actuales de los accesos ferroviarios al Puerto y ACB e interferencias entre servicios de pasajeros/as y mercancías en parte de la red, se prevé nueva conexión con ACB de Sestao y conexión Variante Sur-Triano.
VARIANTE SUR MERCANCÍAS	VARIANTE SUR DE MERCANCÍAS	Incluye: Túnel del serantes (Ortuella) para evitar paso de tráficos por poblaciones de la margen izquierda, By-Pass Sur de Bilbao entre Barakaldo y Basauri con conexión Puerto ACB a través de Alonsotegi, (nuevo túnel de Malmasín en ancho métrico y adecuación del túnel existente para ancho convencional), e Intercambiados AC/UIC en Basauri.
NRFPV	ACCESO A BILBAO DE LA NRFPV	Dos alternativas posibles: Abando o San Mamés.

4.3.11.5 Implicaciones en la redacción del PTS

El PTS de la Red Ferroviaria de la CAPV se tendrá en cuenta durante la redacción del PTS de carreteras a la hora de realizar el diagnóstico de la red. Para el diagnóstico de la red se diseñarán una serie de **escenarios futuros** en los cuales se deberán tener en cuenta las actuaciones previstas en la red ferroviaria en los próximos años, que pueden afectar a la demanda de transporte por carretera, conllevando una reducción de los tráficos en la red viaria en determinados corredores. Algunas de las actuaciones incluidas en el PTS de la Red Ferroviaria ya han sido ejecutadas, como por ejemplo la línea 3 de metro, por lo que formarán parte de la situación de partida.

4.3.12 PTS de Puertos

Plan	PTS de Puertos
Autor	Gobierno Vasco
Figura	Plan Sectorial
Estado	En fase de redacción del avance del Plan
Objeto	
Ámbito	
Horizonte	Desconocido
Objetivos del plan	
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	
Observaciones	

4.3.12.1 Antecedentes

Los puertos que han sido transferidos por la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Euskadi mediante el Real Decreto 2.380/1.982 de 14 de mayo sobre transferencias de Servicios del Estado a la C.A.P.V. en materia de puertos, en virtud de lo establecido en el art. 10.32 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco, Ley Orgánica 3/1.979, de 18 de diciembre son:

- BIZKAIA: Ondarroa, Lekeitio, Ea, Elantxobe, Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia.
- GIPUZKOA: Hondarribia, Donostia-San Sebastián, Orio, Getaria, Zumaia, Deba y Mutriku.

La organización y gestión de los mismos corresponde a la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, dependiente del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras

Estos quince puertos menores, desarrollan actividades en el ámbito del transporte marítimo, pesquero y deportivo, según su envergadura. En la mayoría de ellos se han realizado ampliaciones en cuanto a muelles de atraque y superficies portuarias que permiten que su expansión se ajuste a sus necesidades. Se están reorientando sus actividades, concentrando la práctica totalidad de la actividad pesquera en los cuatro más importantes (Bermeo, Ondarroa, Getaria y Hondarribia), pasando los demás a desarrollar también funciones de abrigo para embarcaciones de recreo, y desarrollando además la actividad comercial el puerto de Bermeo, (el único en Bizkaia que cuenta con Plan Especial de Ordenación).

Por otra parte, se han construido dos modernos puertos deportivos (Zumaia y Hondarribia), que se unen a las instalaciones ya existentes de Getxo y Getaria para dar respuesta a la creciente demanda de este tipo de instalaciones.

Existen en la Comunidad Autónoma del País Vasco, otros puertos que no se han transferido al Gobierno Vasco por ser de interés general, en Bilbao y Pasajes. Son los dos grandes puertos comerciales del País Vasco. Sus instalaciones, importantes centros de entrada y salida de productos petrolíferos, de mercancías generales, vehículos y bienes siderúrgicos, encaran el siglo XXI con profundas transformaciones, tanto físicas como de gestión. El objetivo final de los planes estratégicos que desarrollan sus gestores es incrementar el valor añadido de las operaciones comerciales mediante la ampliación de sus instalaciones y la diversificación de sus tráficos.

4.3.12.2 Implicaciones en la redacción del PTS

Actualmente el PTS de Puertos se encuentra en redacción, por lo que se desconoce su contenido. El PTS de puertos podría afectar en la redacción del PTS de carreteras en la **definición de escenarios** para diagnosticar las carreteras determinando las actuaciones a ejecutar.

4.3.13 Plan Director del Puerto de Bilbao

Plan	Plan Director del Puerto de Bilbao
Autor	Autoridad Portuaria de Bilbao. Año 2.002
Figura	Plan Director
Estado	Aprobado en Agosto de 2.006 (ratificado por el Consejo Rector del Ente Público Puertos del Estado) Actualmente se encuentra en redacción el nuevo Plan Director del Puerto de Bilbao
Objeto	Definición de los usos, ampliaciones e infraestructuras necesarias para el Puerto de Bilbao, en la zona de Santurtzi y Puerto Exterior.
Ámbito	Puerto de Bilbao, en Bizkaia. (Red de Puertos de Interés General del estado)
Horizonte	Año Horizonte 2.020
Objetivos del plan	• Mantenimiento de los tráficos portuarios actuales y captación y generación de otros nuevos. • Adecuación de los espacios portuarios a los planes urbanísticos municipales. • Ordenación de usos portuarios y usos complementarios con la adecuada visión de futuro. • Potenciar los accesos terrestres.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Actuación sobre infraestructuras para la mejora de las comunicaciones interiores y exteriores del Puerto de Bilbao.
Observaciones	El Plan Director se restringe a la zona de Santurtzi y el Puerto Exterior.

4.3.13.1 Antecedentes y Objeto

El Plan Director del Puerto de Bilbao se redactó en 2.002 sin ningún precedente de Anteproyecto, tras realizar los estudios de demanda necesarios para su correcta definición.

Las actuaciones objeto de este Plan Director son las correspondientes a la zona portuaria de Santurtzi-Puerto Exterior.

El gobierno del Puerto de Bilbao es competencia de la “Autoridad Portuaria de Bilbao”, organismo integrante del Organismo Público Puertos del Estado, con las funciones y competencias establecidas por Ley.

Actualmente se encuentra en redacción el nuevo Plan Director del Puerto de Bilbao. No se dispone aún del documento, por lo que a continuación se analiza el Plan Director Vigente hasta 2020.

4.3.13.2 Objetivos Generales

Los objetivos generales del Plan Director del Puerto de Bilbao son :

- Mantenimiento de los tráficos portuarios actuales y captación y generación de otros nuevos: adecuar las instalaciones portuarias y los requerimientos funcionales resultantes, propiciando la generación de nuevos tráficos ligados a nuevas actividades industriales que puedan ubicarse en el entorno (como la regasificadora BBE/BBG). Para ello es imprescindible realizar una oferta de suelo y de servicios atractivos para dichas industrias. La Ampliación del Puerto al Abra Exterior propuesta en el Plan Director permite disponer de espacios portuarios con suficiente calado, longitud de atraque y superficie de depósito como para resultar atractivo a las navieras y optimizar el coste global de transporte.
- Adecuación de los espacios portuarios a los planes urbanísticos municipales.
- Ordenación de usos portuarios y usos complementarios con la adecuada visión de futuro. Incluye la previsión de implantación de una Zona de actividad Logística (ZAL) dedicada a actividades de segunda y tercera línea portuaria; así como un área próxima a los muelles de Zierbana para Zona de Almacenamiento y Depósito (zona ZAD).
- Potenciar los accesos terrestres, especialmente al Puerto Exterior, tanto desde carretera (acceso a la A-8 por Zierbana) como desde el ferrocarril.

4.3.13.3 Ampliación del Puerto Exterior

Dentro del Plan Director, para la implantación de los distintos elementos fundamentales para el desarrollo de la Ampliación del Puerto de Bilbao se proponen dos alternativas, de cuyo análisis y comparación se obtiene la solución adoptada para el desarrollo y ampliación del Puerto Exterior.

La solución adoptada para el desarrollo de la Ampliación del Puerto de Bilbao es la Alternativa 1, que propone la implantación de dos dársenas configuradas en el Abra Exterior en la zona abrigada por el ya existente Dique de Zierbena y el Contradique de Santurtzi. Básicamente está constituida por cuatro alineaciones rectas, con orientaciones NE-SW, SE-NW, S-N y W-E, y por el Espigón que divide ambas dársenas y que surge de la alineación SE-NW.

La ejecución de dicha Alternativa 1 se realizaría en 3 Fases, tal y como se describe a continuación:

- **FASE I:** Esta fase comprende la realización de la infraestructura de abrigo del oleaje (Dique de Zierbena), y la creación de los muelles nº 1 y nº 2, así como la remodelación de los accesos existentes, para poder acceder a dichos muelles, tanto por carretera como por ferrocarril.
- **FASE II:** La fase II comprende básicamente la creación de nuevas superficies portuarias para diversos usos, con un horizonte temporal que finaliza en el año 2.006 (Muelle nº3 y Muelle AZ-1).
- **FASE III:** Tras la ejecución de la fase II, las posibilidades de crecimiento de las explanadas de muelle en la Ampliación del Puerto de Bilbao pasan por continuar la construcción de muelles adosados al Dique de Zierbena y en su caso actuar en la zona central de la dársena entre los muelles nº2 y nº3, mediante la ejecución de un Espigón.

La distribución de los distintos usos portuarios entre las instalaciones del Puerto en su configuración futura, se realiza teniendo en cuenta los resultados obtenidos en el capítulo "Plan de Necesidades", que constituye el Anejo nº 4 del Plan Director, así como la disponibilidad de instalaciones, según un calendario de actuaciones.

Así, en el año 2.020, (desarrollo total), se prevé estén en funcionamiento el Puerto Exterior, Santurtzi, las terminales de particulares del Puerto Interior, Punta Sollana, y todos los muelles de la Ampliación, incluyendo el 4, 5 y 6 que conforman el Espigón.

El destino de cada tipo de mercancía para el año horizonte 2.020, sería el siguiente:

- Graneles líquidos: Puerto Exterior
- Graneles sólidos: ACB y resto Ría del Nervión, Punta Sollana, Zorroza y muelles AZ-1 y AZ-2 de la Ampliación.
- Contenedores: Muelles A1, A2 y Espigón de la Ampliación
- Mercancía general: Terminales de Santurtzi, Zorroza y muelles A3 y AZ-3 de la Ampliación.
- Vehículos: Parcela junto a Rampa Ro-Ro Nº4 en la Ampliación.
- Zona industrial asociada a actividades portuarias: Punta Sollana
- ZAD (Zona de Almacenamiento y Depósito): Zona posterior del Espigón y del Muelle 3 de la Ampliación.

Se incluye un análisis realizado mediante la ejecución del modelo de simulación de operaciones portuarias y se justifica la correcta operatividad de las instalaciones portuarias previstas en el Puerto de Bilbao para las previsiones de tráfico estimadas en el año horizonte 2.020, concluyéndose que con la infraestructura prevista en el Plan Director, se obtiene una operatividad óptima, sin llegar a la saturación de los recursos ni mantener instalaciones infrautilizadas.

Se analiza la viabilidad de las infraestructuras viarias en el momento de la redacción del Plan Director, para satisfacer la demanda futura en el año horizonte 2.020, tanto en lo referente a los accesos al Puerto, como a la distribución de la mercancía en la red nacional de infraestructuras, puesto que estas obras de Ampliación requieren de la previsión de una red de comunicaciones, tanto interiores como exteriores, tal y como se describe a continuación.

4.3.13.3.1 Comunicaciones exteriores al Puerto

En el momento de redacción del Plan Director, el Puerto de Bilbao dispone para sus terminales de Santurtzi, de un enlace directo con la autopista A-8, la denominada Autovía del Puerto N-644, que viene a sustituir al viejo acceso a través del propio municipio de Santurtzi. Se trata de una vía de doble calzada y dos carriles por sentido de circulación, que constituye la vía de acceso para la mayor parte de las mercancías transportadas por carretera.

Los accesos por carretera al Puerto que contempla el Plan Director son: la Autopista A-8, la Autopista A-68, la carretera N-634, la N-240 y la N-625.

Sin embargo, el Plan Director ya prevé que la ejecución de las obras de Ampliación del Puerto y el progresivo cese de actividades portuarias de la Ría del Nervión, provocará en el futuro un aumento de la mercancía transportada por carretera con origen y destino en el Abra Exterior, lo que se traducirá en un apreciable aumento de la intensidad de tráfico en el enlace N-644, ya que el actual acceso a Zierbena por la N-639 no presenta las características idóneas para soportar un gran volumen de tráfico de vehículos pesados.

No obstante, se hace constar que dicho efecto se vería reducido por la previsible ejecución de un nuevo acceso por carretera a través de la ladera NW del Monte Serantes, que discurriría en una trayectoria sensiblemente paralela a la actual de la N-639, y que enlazaría de forma directa con la A-8 a la altura de Sanfuentes. Las características de este nuevo acceso, ejecutado mediante la implantación de túneles, serían muy superiores y equiparables al acceso por la Autovía del Puerto y permitirían prácticamente dividir el tráfico de camiones del Puerto entre ambos accesos.

En lo que respecta al acceso por ferrocarril, en el momento de redacción del Plan Director, se produce a través de la vía que discurre paralela a la Ría del Nervión por su Margen Izquierda, lo que supone una demora en los tiempos de transporte un empeoramiento en la prestación del servicio. Para paliar esta situación, se prevé en el Plan la ejecución de un nuevo acceso de ferrocarril a través del Monte Serantes, que conecte directamente con la estación de formación y la estación TECO, situadas en la zona posterior de la Ampliación.

En 2.002, el tráfico ferroviario del Puerto constituía una reducida fracción del total del transporte terrestre de mercancías, en clara inferioridad respecto al tráfico por carretera, que es el predominante si se exceptúa los graneles sólidos.

Los principales obstáculos al desarrollo de este tipo de tráfico han sido los siguientes:

- Escasez de recursos disponibles en la malla ferroviaria debido a la confluencia del servicio de mercancías con el servicio de pasajeros/as (principalmente en el tramo Bilbao-Santurtzi y Bilbao-Orduña).
- Existencia de una obsoleta infraestructura ferroviaria en el tramo Orduña-Miranda, única conexión del Puerto de Bilbao con la Meseta.
- Poca flexibilidad de la oferta ferroviaria para adaptarse a la demanda con aparente escasez de vagones, reducida potencia de tracción de las locomotoras, lo que impide optimizar los trenes y dificultad para la formación de trenes debido a la congestión de las instalaciones de Santurtzi.
- Falta de anticipación en la petición de servicios ferroviarios.

Frente a estas dificultades, en el estudio "Transporte Ferroviario en el Puerto de Bilbao: Plan de acción", realizado por Uniport Bilbao, se realiza un análisis de las distintas actuaciones conducentes a mejorar la

prestación del servicio ferroviario e impulsar el transporte de las mercancías portuarias a través de él. En concreto se planteaban:

- Para paliar la escasez de capacidad del tramo Orduña-Miranda:
 - Instalación de un sistema de bloqueo automático que permita incrementar el número de circulaciones.
 - Instalación de nuevos puntos de cruzamiento de trenes.
- Para reducir la congestión de las instalaciones ferroviarias de Santurtzi y la escasez de estaciones de apoyo:
 - Creación de vías provisionales en la Ampliación que permitan disponer de un parking para vagones cargados o vacíos y de un punto de carga y descarga.
 - Implantación de una Estación de Clasificación y de otra de Contenedores, actualmente ya construidas.
- Para evitar la confluencia del servicio de mercancías con el de pasajeros/as:
 - Aceleración de la construcción del túnel de San Mamés-Olabeaga para concluir el trazado de la 3ª vía de uso exclusivo para mercancías en el tramo Olabeaga-Amézola.
 - Planteamiento de alegaciones para que se valore la posibilidad de que el túnel del Serantes se construya en vía doble.
 - Construcción de una conexión directa entre el túnel del Serantes y Ollargan que permita evitar el tramo Barakaldo-Bilbao excesivamente congestionado.

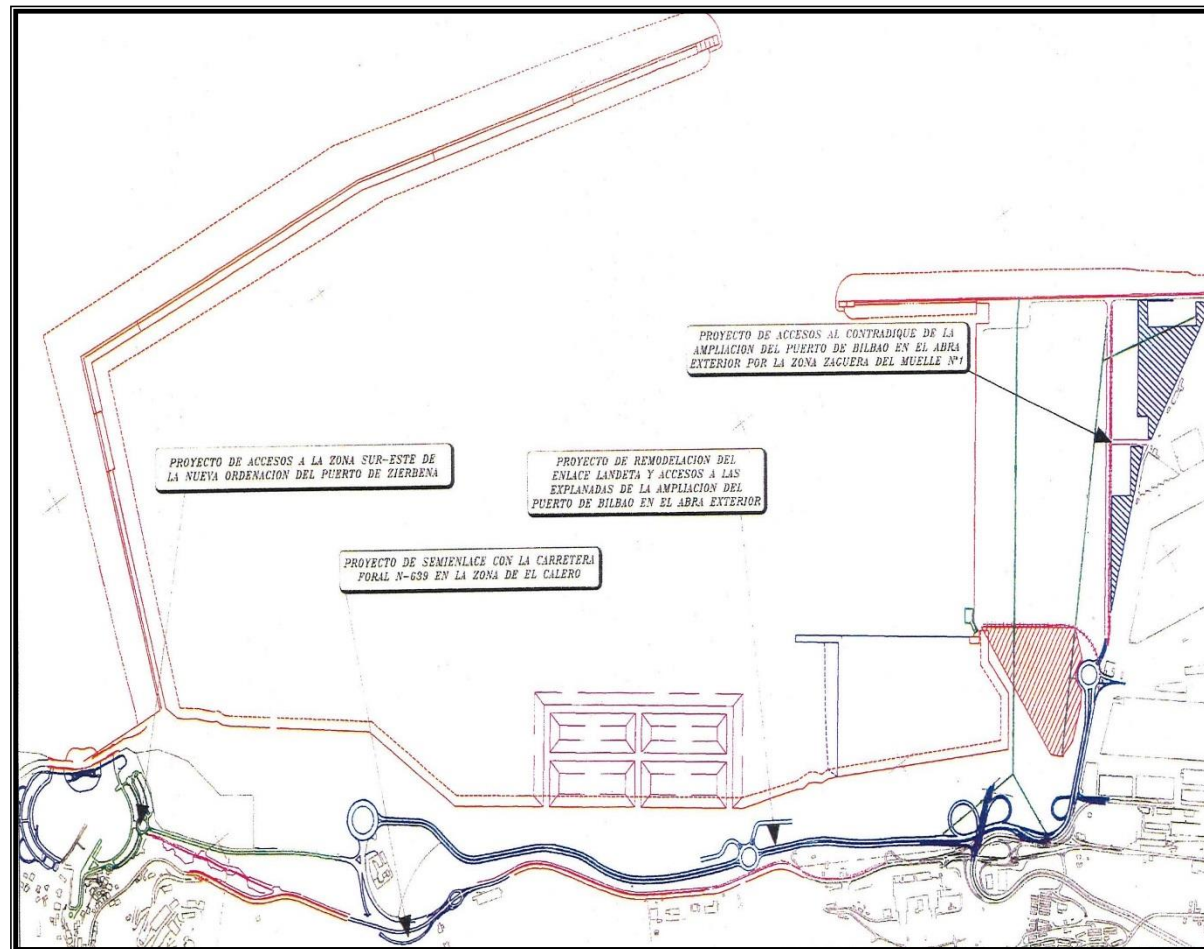
4.3.13.3.2 Comunicaciones interiores del Puerto

Se entiende como comunicaciones interiores, el conjunto de redes de transporte que comunican las distintas áreas portuarias entre sí dentro de los límites del Puerto. A fecha de redacción del Plan, las comunicaciones interiores por carretera son las siguientes:

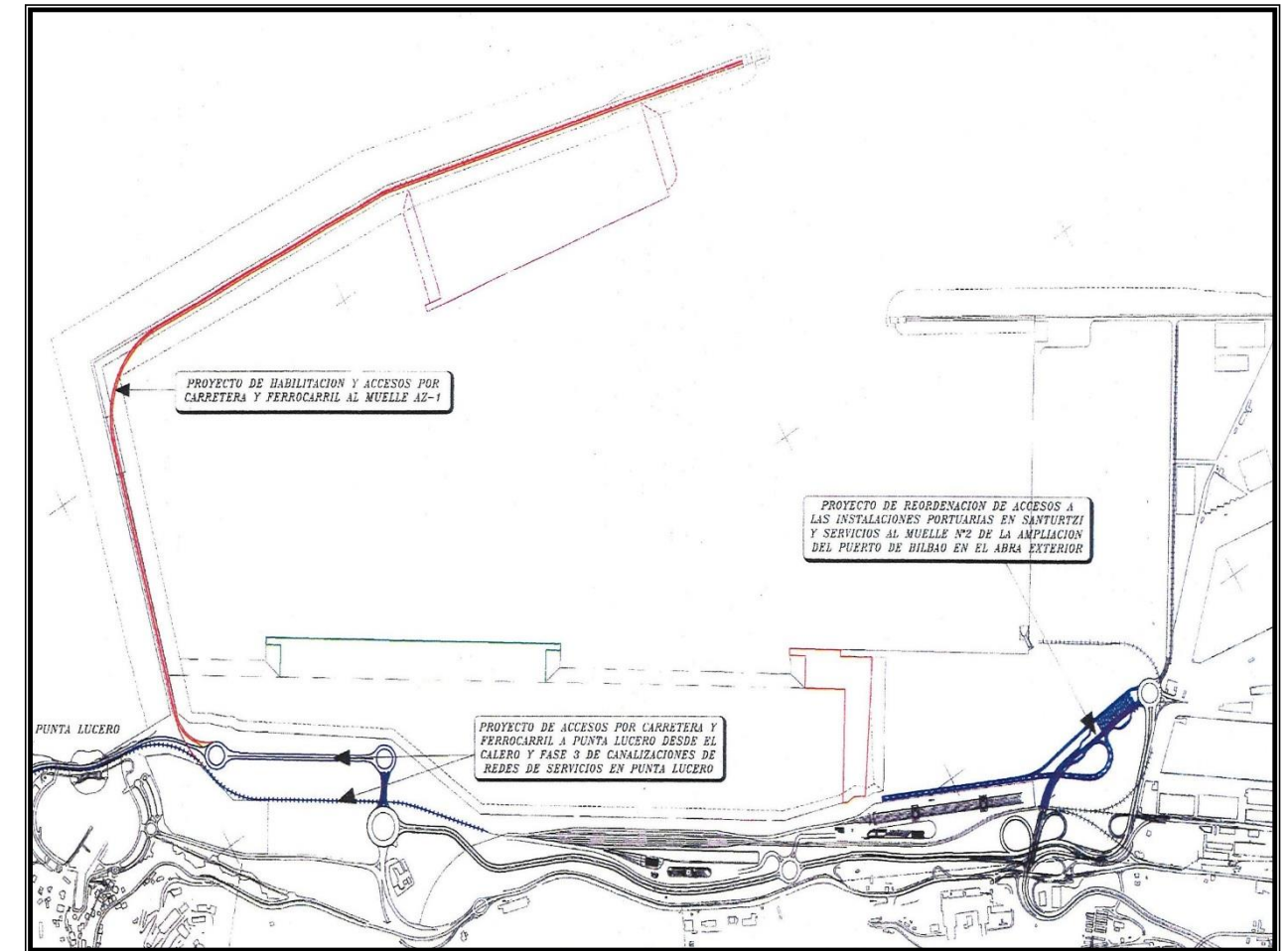
- Muelles del Canal Deusto: Carretera de 8 metros de anchura por ambos márgenes.
- Muelles de Zorroza: Circulación a través de la zona de servicio
- Muelles de Santurtzi: Carretera de servicio de 12 metros de anchura en el Muelle Reina Victoria, y de 8 metros en el Muelle Adosado, y en el Princesa de España, ramal que partiendo de la vía anterior lleva a la Estación Marítima, donde termina en amplió aparcamiento.
- Muelles del Puerto Exterior: Carretera de servicio paralela al dique, de siete metros de ancho.

Para la ampliación del Puerto exterior, se propone el desarrollo de las comunicaciones interiores que articularían el tráfico entre las distintas áreas portuarias descritas, en 3 fases coordinadas con las de desarrollo de dichas infraestructuras, tal y como se describe a continuación:

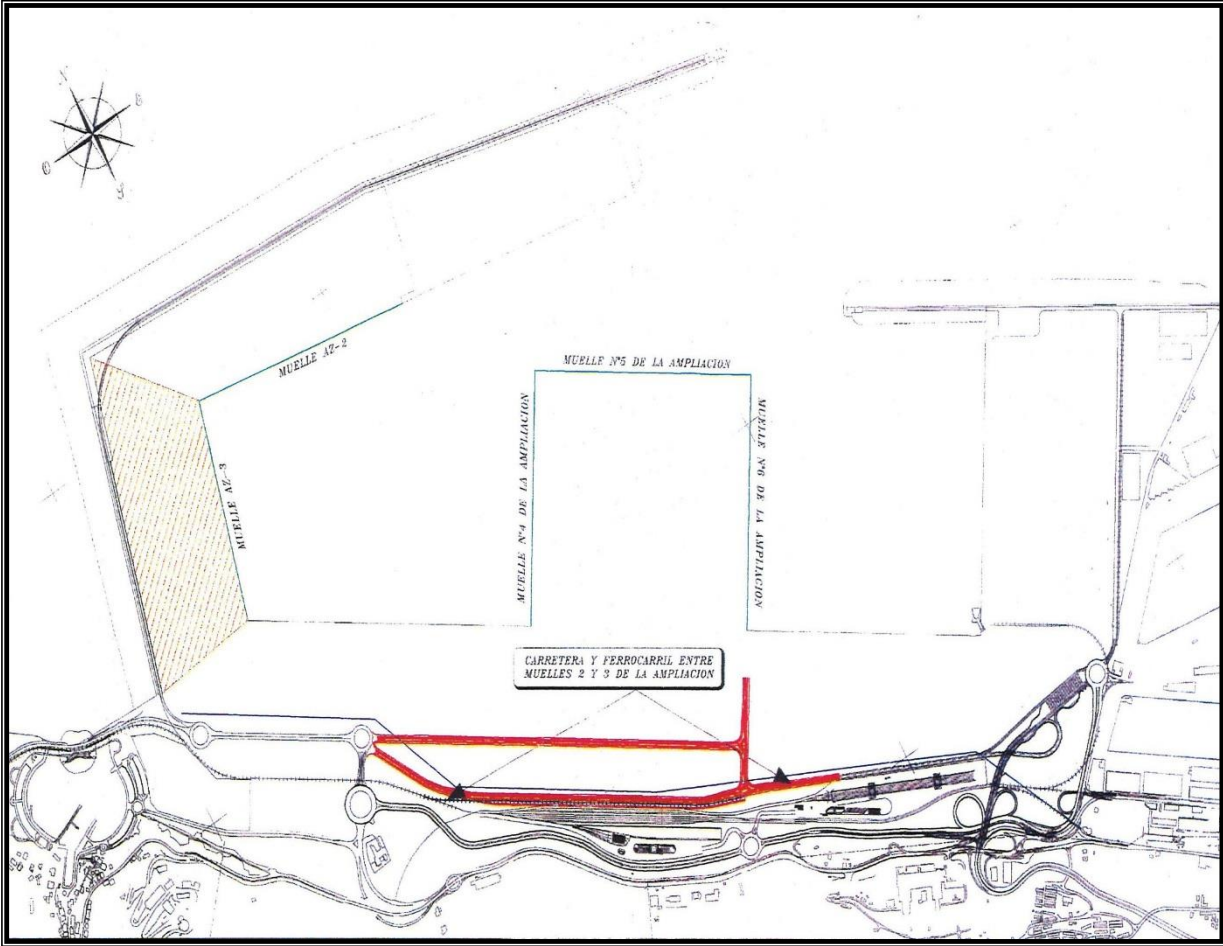
- **FASE 1:** fase de realización de la infraestructura del Dique de Abrigo de Zierbana y la creación de los muelles 1 y 2.
- Proyecto de Semienlace con la Carretera Fopral N-639 en la Zona de El Calero
- Proyecto de Accesos a la Zona Sur-Este de la Nueva Ordenación del Puerto de Zierbana
- Proyecto de Remodelación del Enlace de Landeta y Accesos a las Explanadas de la Ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior.
- Proyecto de Accesos al Contradique de la Ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior por la Zona Zaguera del Muelle N°1



- **FASE 2:** fase de creación de las nuevas infraestructuras portuarias para diversos usos con horizonte temporal en el año 2.006.
- Proyecto de accesos por carretera y Ferrocarril a Punta Lucero desde el Calero y Fase 3 de canalizaciones de la red de servicios en Punta Lucero.
- Proyecto de Reordenación de Accesos a las Instalaciones Portuarias de Santurtzi y servicios al Muelle N°2 de la Ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior.
- Proyecto de habilitación y Accesos por Carretera y Ferrocarril al Muelle AZ1



FASE 3: Se completan las actuaciones con la ejecución del Proyecto de Carretera y ferrocarril en Muelles 3 y 2 de la Ampliación y Red de Servicios.



4.3.13.4 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

Será necesario tener en cuenta las previsiones de crecimiento del tráfico portuario para el **establecimiento y análisis de escenarios futuros de demanda de transporte**.

El Plan Director incluye el análisis de los niveles de servicio de las carreteras de acceso exterior a las infraestructuras portuarias, que se recogen en resumen a continuación. Asimismo incluye un análisis de rentabilidad que incluye previsiones de tráficos para el Puerto hasta el año 2.039.

De acuerdo con lo indicado en el Plan Director, el total de mercancías transportadas en el Puerto de Bilbao se distribuye, según las estadísticas correspondientes al año 2.000, en lo referente al medio de transporte utilizado para la entrada o salida de la zona de servicio del Puerto, de la forma siguiente:

	Totales	Descargadas	Cargadas
Ferrocarril	1.172.200	692.737	479.463
Carretera	9.334.514	6.992.476	2.342.038
Oleoducto	13.605.863	10.117.027	3.488.836
Tráfico interior (barco)	990.807	466.579	524.228
Directo a muelles de particulares	2.450.701	1.280.760	1.169.941
Avituallamiento	129.046	-	129.046
En tránsito	954.670	477.335	477.335
TOTALES	28.637.801	20.026.914	8.610.887

**Sin incluir tráfico por Oleoducto realizado en los atraques 1 y 2 de Punta Lucero.*

De acuerdo con dicha distribución, y teniendo en cuenta que el total de graneles sólidos y mercancía general transportados en el Puerto de Bilbao durante el año 2.000 fue de 12.754.781t, resulta un porcentaje de transporte por carretera y FFCC sobre este tipo de mercancías de 82,37 %. Además, el transporte por carretera es claramente predominante, constituyendo el 88,84 % de ambos tráficos.

Se estima finalmente, que para el total de mercancías correspondientes a graneles sólidos, mercancía general y contenedores, el 73,18 % en todos los casos entra o sale por carretera.

Se supone asimismo que mientras que en el caso de graneles sólidos y mercancía general, por cada camión cargado existe otro vacío, para los contenedores se supone razonable que todos los camiones entren o salgan del Puerto cargados, bien sea con contenedores llenos o vacíos.

Contando con las particularidades de cada tipo de mercancía, se estiman las siguientes cargas medias por camión y tipo de mercancía:

Graneles sólidos:	25 t/camión
Mercancía general no unificada:	22,32 t/camión
Contenedores:	15,28 t/camión

En el Plan Director se concluye, para el año 2.000, (para el que se tiene información de que el número total de camiones entrados al Puerto es de 363.932), que el tráfico generado por el Puerto se traduce en una Intensidad Media Diaria de:

$$IMD \text{ año } 2.000 = \frac{363.932}{260} \times 2 = 2.800 \text{ veh.pesados/día}$$

Dicho tráfico de camiones accede fundamentalmente al Puerto a través del enlace N-644, y se distribuye a la red de carreteras mediante la autopista A-8 que discurre por la Margen Izquierda de la Ría del Nervión. No obstante, parte de ese tráfico de camiones es generado en el Canal de Deusto y en las terminales de Zorroza, y se reparte a través de otras vías diferentes, aunque a modo de simplificación y teniendo en cuenta el previsto cese de actividades del Canal de Deusto en el 2.003, se obvian en el estudio.

Las previsiones para el año horizonte (2.020) del Plan Director, plasmadas en el capítulo 2 del documento, conducen a los siguientes tráficos:

- Graneles sólidos:	6.047.000 t
- Mercancía general no unificada:	7.622.000 t
- Contenedores:	10.568.715 t (1.051.000 TEUs)
- TOTAL:	24.237.715 t

Así, adoptando los mismos porcentajes de mercancías transportadas, tanto por carretera como por ferrocarril obtenidos en el año 2.000, así como la distribución por tipos de mercancía para dicho año resulta:

- Transporte por ferrocarril:	2.228.050 toneladas
- Transporte por carretera:	
+ Graneles sólidos:	4.425.043 toneladas
+ Mercancía general:	5.577.590 toneladas
+ Contenedores:	7.733.923 toneladas
+ Total:	17.736.556 toneladas

Y manteniendo los valores de las cargas medias de transporte obtenidas para el año 2.000:

$$\text{Número de vagones } 2.228.050/24,74 = 90.059$$

Número de camiones:

Graneles sólidos

$= \frac{4.425.043}{25} \approx 177.002$

Mercancía general

$= \frac{5.577.590}{22,32} \approx 249.892$

Contenedores

$= \frac{7.733.923}{15,28} \approx 506.146$

Así, teniendo en cuenta la particularidad del transporte de contenedores, se obtiene un total de 679.967 camiones entrados al Puerto al año, lo que equivale para 260 días laborales anuales e igualdad de camiones cargados y vacíos a una IMD de:

$$IMD \text{ año } 2.020 = \frac{679.967}{260} \times 2 = 5.231 \text{ veh.pesados/día}$$

4.3.13.4.1 Estudio de niveles de servicio en el año horizonte

Para el análisis de la situación futura se estiman los niveles de servicio que se prevén en el año horizonte 2.020. Para ello y para la obtención de la Intensidad Media Diaria de las vías excluyendo el tráfico portuario, se utilizan los resultados del informe "Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia" del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia.

En concreto se tienen en cuenta los valores de la IMD obtenidos para los principales corredores y entre ellos para el corredor 3: L.P. SANTANDER (Muskiz)- BILBAO (Cruces) y el corredor 8: ACCESO AL PUERTO DE SANTURTZI por Zierbena y AUTOVÍA DEL PUERTO.

• Accesos al Puerto:

El estudio de la IMD futura se plantea en dos supuestos:

1) Manteniendo la autovía al Puerto como único acceso.

Suponiendo que el tráfico portuario discurre en su totalidad por dicho acceso, (despreciando el tráfico generado por las terminales de Zorroza), dadas las inadecuadas características de la carretera N-639 por Zierbena y del acceso a través del municipio de Santurtzi, se obtiene un Nivel de Servicio D en el año horizonte, que representa un rango, en el cual la capacidad de maniobra se ve seriamente restringida debido a la congestión de la circulación. Solamente es posible absorber las alteraciones pequeñas sin que se formen largas colas y sin que caiga el servicio hasta los NS E y NS F. Por lo tanto, se estima necesaria la construcción de un nuevo acceso que complemente a la actual Autovía del Puerto.

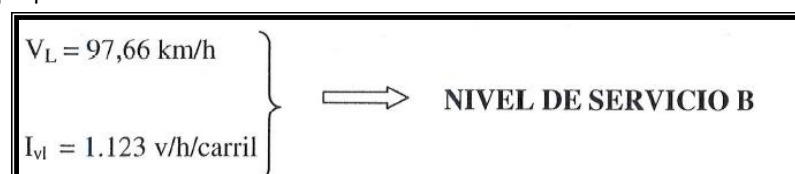
$V_L = 97,66 \text{ km/h}$

$I_{vl} = 1.802 \text{ v/h/carril}$

$\Rightarrow$

NIVEL DE SERVICIO D

Se obtiene en este caso un Nivel de Servicio B, que es indicativo de un flujo libre, aunque empieza a ser perceptible la presencia de otros vehículos. Los/las conductores/as tienen una libertad de maniobra algo reducida si bien la velocidad de recorrido no sufre disminuciones. En este caso las alteraciones pequeñas se absorben fácilmente.



- Autopista A-8 Corredor L.P. Santander(Muskiz)-Bilbao (Cruces)

a) Tramo Enlace San Fuentes-Enlace Puerto:

b) Tramo Enlace Enlace Puerto-Enlace Santurtzi:

En el tramo b), la intensidad $I_v = 2.522$ veh/(hora/carril) supone superar la capacidad máxima de la vía, cifrada en torno a 2.200 veh/h/carril, para la velocidad libre adoptada en la A-8, por lo cual resulta un N.S F, que representa un flujo forzado o en colapso. Aunque las operaciones en este caso parecerían estar en capacidad, se formarían colas detrás de estos puntos de colapso. Las operaciones dentro de las colas serían altamente inestables, sufriendo los vehículos breves períodos de movimiento seguidos por paradas.

Por lo tanto, el Plan Director concluye, que la calidad del servicio de la Autopista A-8 en el año 2.020 en las proximidades del enlace con la Autovía del Puerto se reduciría sensiblemente. No obstante, se entiende que el efecto de la evolución del tráfico de camiones procedentes del Puerto no afecta de manera determinante en el nivel de servicio de estas vías y es claramente el incremento global del tráfico del Gran Bilbao el realmente causante del colapso de la misma.

A tal efecto, el nivel de servicio esperable en esta vía en el 2.020 dependerá en gran medida de las nuevas infraestructuras previstas que supongan alternativas de recorrido a esta autopista, lo que afectará a la tasa de crecimiento de cada tramo pudiendo incluso mantenerse constante la IMD o reducirse de forma que la calidad del servicio no se resienta.

Con los datos de previsiones de tráficos portuarios incluidos en el Análisis de Rentabilidad del Plan Director, y las estimaciones de porcentajes de tráficos por modos y reparto de mercancías en camiones aplicadas en el análisis del tráfico por carretera, se pueden calcular las IMDs previsibles para los horizontes del año 2.039 (fin año estudio rentabilidad económica Plan Director).

Se tiene en consideración la limitación presentada por el estudio de capacidad para el Proyecto de Ampliación, por lo que a partir de alcanzar la misma, los tráficos de contenedores y mercancía general permanecen constantes en el escenario "con proyecto", como se indica en la siguiente tabla:

Tráfico "con proyecto" APB (modificado) x 1.000 t.			
Años	Contenedores	M.General	G.Sólidos
2021	11.487	8.620	5.976
2022	11.947	8.965	6.036
2023	12.425	9.323	6.097
2024	12.922	9.696	6.157
2025	13.439	10.084	6.219
2026	13.976	10.487	6.281
2027	14.535	10.907	6.344
2028	15.117	11.343	6.407
2029	15.721	11.611	6.472
2030	16.350	11.611	6.536
2031	17.004	11.611	6.601
2032	17.684	11.611	6.668
2033	18.392	11.611	6.734
2034	18.812	11.611	6.802
2035	18.812	11.611	6.870
2036	18.812	11.611	6.938
2037	18.812	11.611	7.008
2038	18.812	11.611	7.078
2039	18.812	11.611	7.149

De acuerdo con lo incluido en las Memorias del Puerto al respecto de las actuaciones portuarias llevadas a cabo, en ejecución o finalizada su construcción cada año desde el año 2.002, hasta el 2.011, se destacan las siguientes identificadas como “no definidas” en el Plan Director:

- Terminación de cierre y ampliación y acondicionamiento del Muelle Príncipe de Asturias, donde se trasladarían las actividades portuarias que se desarrollaban en el Canal de Deusto.
- Obras de Regeneración Medioambiental de la Ría de Bilbao. (Proyecto redactado en Marzo de 1.998)
- Proyecto Constructivo y ejecución de las obras correspondientes a la nueva sede de la Autoridad Portuaria de Bilbao en Santurtzi.
- Nuevo puesto de Inspección Fronterizo (FIF).

- Reordenación de Accesos al Muelle de Cruceros: la creciente demanda de cruceros aconseja la mejora de los precarios accesos de que disponía el muelle de cruceros en Getxo, a través de un paseo peatonal en la coronación del dique del Puerto Deportivo.
- Relleno parcial de la margen derecha del Canal de Deusto dentro del acondicionamiento del Canal y de la Península de Zorrozaurre, motivado por la necesidad de dejar las instalaciones portuarias en condiciones aptas para los nuevos usos urbanísticos previstos.
- Protección de la explanada de Punta Sollana por su exposición a los oleajes N-NE, que en caso de producirse podrían causar daños apreciables a esta zona que alberga una planta industrial de molienda de soja.
- Rescate de la Concesión del Muelle de Cruceros.
- Glorieta en la carretera BI-711 para acceso a las antiguas instalaciones portuarias en Axpe, en la actualidad concesión de NAVACEL. La glorieta respeta las previsiones de ordenación de la D.F.B. y del Ayto. de Erandio, e incluye la reordenación de los servicios en la zona.
- Construcción de Estación Marítima modular en el Pantalán de Cruceros adosado al Contradique de Algorta para potenciación del Puerto de Bilbao como puerto cabecera de rutas de cruceros.
- Rehabilitación del Muelle de hierro de Portugalete (Proyecto de rehabilitación).
- Adquisición de terrenos de naturaleza patrimonial en Burgos: La implantación de una terminal ferro portuaria en la meseta, con el objeto de captar tráfico para el Puerto de Bilbao, exige la adquisición de los terrenos de dicha terminal, que serán de naturaleza patrimonial. A finales del año 2.010 se formalizó la adquisición del polígono “El Prado” en Pancorbo (Burgos), que supone una primera fase. Quedan pendientes nuevas adquisiciones de terrenos colindantes en el marco de un convenio urbanístico con el Ayuntamiento de Pancorbo.

4.3.14 Plan Director del Aeropuerto de Bilbao

Plan	Plan Director del Aeropuerto de Bilbao
Autor	Ministerio de Fomento
Figura	Plan Director
Estado	Aprobado el 17 de Julio 2.001. Plan caducado, ya que su vigencia era hasta 2015. En redacción próximo Plan Director del Aeropuerto de Bilbao cuya vigencia será de 15 años.
Objeto	Establecer las directrices de la estructura del Sistema General Aeroportuario
Ámbito	Aeropuerto de Bilbao (Aeropuertos de Interés General del Estado)
Horizonte	-
Objetivos del plan	Instrumento que define las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tiene por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Identificación y análisis de la accesibilidad viaria al aeropuerto, y análisis de la capacidad/ demanda para la misma. Áreas de coordinación.
Observaciones	Los planes de ordenación urbana no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencia estatales sobre los aeropuerto calificados de interés general.

4.3.14.1 Antecedentes

En el Plan Director se establecen las directrices de la estructura del Sistema General Aeroportuario, directrices que se desarrollarán y concretarán en su situación, dimensión y configuración, a través de los distintos subsistemas y zonas, en el Plan Especial o instrumento equivalente que Aena presentará para su aprobación por la administración urbanística competente.

El Plan Director del Aeropuerto de Bilbao es el resultado de un proceso de consultas en el que han participado, junto con Aena, diversas administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, y que tiene como precedente más inmediato el documento del Plan Especial del Aeropuerto de Bilbao aprobado provisionalmente por la Diputación Foral de Bizkaia mediante Acuerdo Foral el 27 de abril de 1999.

La vigencia del Plan era hasta 2015, por lo que una vez cumplida su vigencia, Ministerio de Fomento ha iniciado el proceso para renovar el plan director del aeropuerto de Bilbao, el documento que marcará la hoja de ruta para la próxima década y media del principal aeródromo del norte peninsular. A continuación se analiza el Plan de 2001, ya que es la única información disponible al respecto:

4.3.14.2 Objeto y Contenido

El objeto del Plan Director es el de definir las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, delimitando asimismo la zona de servicio del aeropuerto, en la que se deben incluir todas las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos y gestión del aeropuerto, así como los espacios de reserva que garanticen las posibilidades de desarrollo y expansión del mismo, y también se pueden integrar el desarrollo de otras actividades complementarias comerciales e industriales cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario.

El Plan Director contiene pues, un estudio de antecedentes y situación actual del aeropuerto, de sus necesidades futuras derivadas del análisis del tráfico de pasajeros/as y mercancías y de la evolución previsible de la demanda, la delimitación de la zona de servicio y las actividades de cada una de las áreas previstas en la misma con la justificación de su necesidad o conveniencia y la relación con el planeamiento urbanístico. Incluye asimismo una relación de las infraestructuras terrestres de acceso, con análisis de su situación y de las que se derivan de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como las que se entienden necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre, teniendo en cuenta los tráficos existentes y previsibles, un estudio de incidencia del aeropuerto e infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante, y la estimación de las magnitudes económicas del desarrollo del aeropuerto previsto en el Plan.

4.3.14.3 Accesibilidad viaria

En lo que se refiere a los accesos viarios al Aeropuerto de Bilbao, se distinguen los de rango territorial y los de rango local, que se definen e identifican como se expone a continuación en el Plan Director.

4.3.14.3.1 Accesos de Rango Territorial

Son los accesos que definen la accesibilidad al aeropuerto desde el territorio que se considera dentro de su zona de influencia, que en el caso de Bilbao serían País Vasco y las Comunidades Autónomas de Navarra, Rioja y Cantabria, y la Provincia de Burgos.

- Cantabria: la comunicación se establece satisfactoriamente a través de la autovía costera A-8 hasta Santander y a través de la A-67 hasta Torrelavega.
- Gipuzkoa: las comarcas costeras de Gipuzkoa (Bajo Bidasoa, San Sebastián, Urola Costa y Bajo Deba) y Tolosa tienen buen acceso al aeropuerto de Bilbao con la autopista de peaje A-8 (Bilbao-Behobia). Las comarcas interiores (Alto Deba y Goierri) tienen en la actualidad mala comunicación con la autopista A-8 y, por tanto, accesibilidad deficiente al Aeropuerto. En el futuro esta situación se verá resuelta con la construcción de la autopista Urbina-Maltzaga y la mejora del corredor Durango-Beasain, actuaciones incluidas en el Plan de Carreteras de la CAPV.
- Álava: los accesos desde Vitoria al aeropuerto de Bilbao se realizan por la autovía N-622 (Vitoria-Altube) y la autopista de peaje A-68 (Altube-Bilbao). La capacidad y nivel de servicio se considera satisfactoria.
- Burgos: la autovía A-1 hasta Miranda de Ebro, y el posterior enlace con la autopista A-68 resuelven satisfactoriamente la comunicación.
- Navarra: la comunicación más directa entre Pamplona y Bilbao se materializa a través de la autopista A-15 (Pamplona-Irurzun), la A-1 (Irurzun-Vitoria), la autovía Vitoria-Murguía y la autopista A-68 (Murguía-Bilbao).

- Rioja: la autopista de peaje A-68 constituye una comunicación directa entre Logroño y Bilbao, con muy buenas condiciones en cuanto a nivel de servicio.

Del análisis de los accesos de rango territorial se concluye que, bien con las carreteras actuales, o con actuaciones programadas muy a corto plazo, la accesibilidad desde el aeropuerto a su área de influencia natural está satisfactoriamente resuelta, quedando enlazado mediante autopistas o autovías con las capitales de provincia a las que potencialmente puede dar servicio.

4.3.14.3.2 Accesos de Rango Local

Son los accesos que definen la conexión del Aeropuerto con la Red Viaria de Gran Capacidad del Estado, así como su accesibilidad desde los principales núcleos urbanos del Bilbao Metropolitano.

El acceso a la antigua Terminal del Aeropuerto de Bilbao se realizaba desde la carretera BI-737, que recorre el Valle de Asúa desde Erletxe hasta Erandio-Goikoa, mediante un tramo ascendente unidireccional, de unos 150 m. que se desvía a la derecha de dicha vía para cruzar por encima de ésta y acometer por el extremo suroeste del aeropuerto hacia el Edificio Terminal. Esta carretera, con un carril por sentido, semáforos y pasos a nivel, resulta claramente insuficiente en la actualidad, ya que debe dar servicio, al aeropuerto, a las áreas residenciales y las industriales situadas a lo largo de su trazado.

Tras la inauguración de la Nueva Área Terminal (NAT) el acceso norte a la misma se efectúa desde el Este a través del tramo de la autovía Derio-Loiu (Txorierri).

Dentro del ámbito aeroportuario existen una serie de viales internos y vías de servicio que articulan la circulación de vehículos entre los distintos edificios e instalaciones del aeropuerto.

4.3.14.3.3 Proyectos contemplados en el Plan Director

El acceso viario a la NAT (Nueva Área Terminal) del aeropuerto por el lado Este desde la autovía Derio-Mungia. A largo plazo la Diputación Foral de Bizkaia contempla la posibilidad de un acceso complementario por el Oeste, desde el nudo de Erandio de la Carretera de la Avanzada.

- Autovía Derio-Mungia: en Derio conecta con el corredor del Txorierri y en Mungia se prevé una circunvalación que conecte las carreteras de Urdúliz (BI-3121), Plentzia (BI-2120), Bermeo (BI-631 y Gernika (BI-2121). En Derio se construirá una nueva variante, con el fin de suprimir el obstáculo que supone la carretera actual para el desarrollo urbano de este municipio. Desde esta variante se prevé un acceso directo al Parque Tecnológico de Zamudio.
- Corredor del Txorierri: autovía que discurre por el pie de Artxanda, conectándose en el lado oeste con la bajada de Enékuri, el puente de Rontegi y la carretera de la Avanzada, y por el lado este con la Autopista A-8/E-70 (Bilbao-Behobia) y la carretera nacional N-634. En Derio se conecta con la Bajada de Santo Domingo y con la Autovía Derio-Mungia, y por tanto con el nuevo acceso este al aeropuerto.
- Red de Alta Velocidad: en cuanto a la conexión del aeropuerto con la red de alta velocidad puede considerarse resuelta satisfactoriamente su unión con la autopista A-8 en Erletxe y con la autovía del Norte a través del puente de Rontegi, gracias al Corredor del Txorierri, cuyo remate oeste, está pendiente a largo plazo.

En cuanto a los acceso al aeropuerto desde el Área Metropolitana de Bilbao puede distinguirse las siguientes zonas:

- Bilbao. El acceso se realiza rodeando Artxanda, por Enekuri y el Corredor del Txorierri. La carretera de Santo Domingo no tiene las condiciones de capacidad ni calidad deseables. En este sentido la prolongación de la Variante Este constituiría una mejora muy importante.
- Margen Derecha. El acceso al aeropuerto se realiza por la carretera de la Avanzada y el Corredor del Txorierri, y a largo plazo por la Avanzada y la autovía propuesta por la Diputación Foral entre el aeropuerto y el Nudo de Erandio, en el caso de que se llevase a cabo esta actuación. Los aumentos de tráfico en la Avanzada, que ya en la actualidad están cerca de la saturación, y la imposibilidad de aumentar su capacidad aconsejan la habilitación de una ruta alternativa entre Getxo y Uribe-Costa y el Txorierri. Su trazado podría discurrir desde el nudo de Bolúe, en el corredor Uribe-Kosta, hasta Loiu, prolongándose hasta el aeropuerto y la autovía Derio-Mungía.
- Margen Izquierda. Este margen tiene acceso directo al aeropuerto por Ugaldebieta, Rontegi y el Corredor del Txorierri, sin que quepan mejoras sensibles en este sentido. Los municipios situados al este de Galdakao tienen buen acceso por Erletxe. Basauri, y en general los municipios del Bajo Nervión, son los que tienen una accesibilidad menos directa al aeropuerto, y la solución pasa por una carretera directa que atravesase Artxanda, como sería la propuesta anteriormente de prolongación de la Variante Este, mediante un nuevo túnel en Santo Domingo.

4.3.14.3.4 Análisis de la capacidad/demanda en los accesos al aeropuerto

En el año 1.993, los accesos al Aeropuerto de Bilbao, (entradas+salidas), registraron una IMD de 5.731 vehículos, con un porcentaje del 8% de vehículos pesados, y en días laborables, la intensidad media alcanzó los 6.705 vehículos. Comparando este tráfico con el número de personas pasajeras en el mismo año, (1,3 millones de pasajeros/as), se obtiene una proporción de generación de viajes en día laborable de 5.200 vehículos por cada millón de pasajeros/as anual, (cifra afectada por la entonces escasa participación del transporte público en los accesos al aeropuerto).

Suponiendo un escenario realista para el Nuevo Área Terminal, en el que cabe esperar una mayor participación del transporte público, se estima ésta como similar a la registrada en el aeropuerto Madrid-Barajas, entorno al 15%, con lo que se vería reducida la generación de flujos a 4.450 vehículos en día laborable, por millón de viajeros/as anual, obteniéndose las siguientes previsiones para los distintos horizontes temporales manejados en el Plan Director:

Tráfico Generado por Actividad del NAT (IMD)		
Horizonte Temporal (Año)	PAX/Año (Millones)	IMD (Día laborable)
2.005	3,0	13.300
2.010	3,7	16.400
2.015	4,3	19.060

(De acuerdo con previsiones de tráfico comercial de Pasajeros (Millones)en Escenario Medio de Evolución Previsible de Demanda del Plan Director.)

A estos flujos deben sumarse los generados en el resto de Zonas Funcionales / Líneas de Actividad previstas en el Plan Director. Así, a partir de los empleos generados y utilizando los coeficientes de 9 vehículos diarios por empleo en Comercio y Servicios y de 3 vehículos diarios en actividades logísticas, industriales y de distribución, se obtiene:

Tráfico Generado por el resto de Actividades Aeroportuarias (IMD)				
Horizonte Temporal (Año)	PAX/Año (Millones)	Empleos Sector Terciario inducidos	Empleos Industria inducidos	IMD generada
2.005	3,0	600	900	8.100
2.010	3,7	740	1.110	9.990
2.015	4,3	860	1.290	11.610

Con lo que las IMDs totales esperadas son:

Tráfico Generado Total (IMD)				
Horizonte Temporal (Año)	PAX/Año (Millones)	IMD POR NAT	IMD RESTO ACTIV. AEROPORTUARIAS	IMD TOTAL
2.005	3,0	13.300	8.100	21.400
2.010	3,7	16.400	9.900	26.390
2.015	4,3	19.060	11.610	30.670

De acuerdo con las previsiones obtenidas en el Plan Director, se concluye que no puede mantenerse como único acceso al aeropuerto el del lado Este, a medio/largo plazo, pues aún en el caso de que se aumentara la capacidad de los dos enlaces existentes, la no construcción de los accesos del lado Oeste implica que todo el flujo se cargaría sobre el primer tramo de la autovía Derio-Mungía, y en un alto porcentaje sobre el tramo Enekuri-Derio del corredor del Txorierri.

En el corredor del Txorierri, los flujos del aeropuerto se distribuirían a partir de Derio en dirección Erletxe, y en mayor medida, en dirección Enékuri. El enlace del corredor del Txorierri con la autovía Derio-Mungía presenta también un carril único para las relaciones Enékuri-Mungía y Mungía-Enékuri, que deberían soportar junto al tráfico propio de estos viales un gran porcentaje de los del aeropuerto.

En el horizonte de desarrollo previsible se contempla la finalización de la autovía Derio-Loiu-La Avanzada y la posibilidad de acceso al NAT del aeropuerto desde ambos sentidos, Este y Oeste. La conexión exterior con San Sebastián y la cornisa Cantábrica queda establecida a través de la A-8, y con Vitoria y Logroño-Valle del Ebro a través de la AP-68 y de la BI-625.

En el Anejo del plan Director de “Evolución previsible de la Demanda”, y con el objeto de evaluar el horizonte del máximo desarrollo del aeropuerto, se establece una previsión de tráfico a muy largo plazo. Se indica que la tasa de crecimiento anual de pasajeros/as de los años anteriores a la redacción del Plan, es superior al 10 %, pero considerando factores como la tendencia futura de la previsible evolución del tráfico a largo plazo, se considera una tasa constante e igual al 4,5 % a partir del año 2.015, y hasta el 2.020. A partir del año 2.020 se fija la tasa de crecimiento anual de pasajeros/as en el 4 %.

Así, tomando en consideración dichas previsiones de tráfico de pasajeros/as para los años 2.020 y 2.025, y manteniendo los ratios fijados en el propio Plan para la generación de tráfico en los accesos viarios, se obtendrían las siguientes Intensidades Medias Diarias en los accesos al aeropuerto en dichos horizontes:

Tráfico Generado Total (IMD)					
Horizonte Temporal (Año)	PAX/Año (Millones)	IMD generada por NAT	IMD por empleos inducidos en Sector Terciario	IMD por empleos inducidos Industria	IMD TOTAL
2.020	5,3	23.500	9.540	4.770	37.810
2.025	6,5	28.900	11.700	5.850	46.450

En lo que se refiere a la prognosis del tráfico de mercancías, se ofrece en el plan una tasa de crecimiento anual estimada para la carga, con unos volúmenes previsibles en los horizontes de 2.005 y 2.020, así como un reparto entre mercancías nacionales e internacionales, pero no se relaciona dicho tráfico de mercancías con el transporte por carretera, de lo que se deduce que en su mayoría, dicho transporte continúa su transporte y distribución en el sistema aéreo.

4.3.14.4 Implicaciones en la redacción del PTS

Se deberán tener en cuenta los desarrollos previstos en el aeropuerto para ser incorporados en los *escenarios futuros* a analizar en la redacción del PTS de carreteras.

4.3.15 Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales

Plan	PTS de Creación Pública de Suelo para actividades Económicas y Equipamientos Comerciales
Autor	Gobierno Vasco (Dpto. de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda)
Figura	Plan Sectorial
Estado	Aprobado en 2004 (Decreto 262/2004 de 21 de Diciembre y publicado en BOPV de 28 de Enero de 2005) y vigente indefinidamente, sin perjuicio de su programación temporal y de su revisión o modificación. Existe un Documento de Avance de la Modificación correspondiente a la Revisión Parcial del vigente PTS relativo a grandes centros comerciales en tramitación.
Objeto	Constituir el instrumento planificador y regulador que sirva de referencia para la intervención sectorial y urbanística precisa para el desarrollo de sus determinaciones.
Ámbito	Autonómico (País Vasco)
Horizonte	2004-2020 (16 años)
Objetivos del plan	Identificación sectorial del modelo de ordenación de las D.O.T., coordinación con los Planes Territoriales Parciales, enunciado de criterios generales para la programación de las operaciones de creación pública de suelo para actividades económicas y sistematización de la ordenación territorial de las grandes superficies comerciales.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Consideración de la estrategia, clasificación y jerarquización territorial del plan, así como de la previsión de operaciones de creación pública de suelo que incluye.
Observaciones	Adopta como criterio básico para la definición de la futura red de carreteras, la transposición de las determinaciones contenidas en el Plan General de Carreteras del País Vasco, así como las infraestructuras que las respectivas Direcciones de Carreteras de las Diputaciones Forales han confirmado como proyectos cuya realización está ya prevista a corto o medio plazo. Se consideran la red de carreteras de interés preferente y red básica.

4.3.15.1 Antecedentes y Objeto

En las DOT se prevé expresamente la redacción del PTS de Creación de Suelo para Actividades económicas, y se contemplan de forma genérica unos criterios para la elaboración de un PTS de Equipamientos Comerciales.

La finalidad prevista en las DOT para el PTS de Creación de Suelo para Actividades Económicas es la de establecer las siguientes determinaciones: identificación de los emplazamientos para llevar a cabo operaciones de creación pública de suelo para estos usos, cuantificación de la superficie de suelo y características a las que se ajustarán las actuaciones correspondientes y estudio económico y programa de inversiones que exprese el enfoque y viabilidad de las intervenciones públicas propuestas.

Se consideró pues, oportuno, reunir ambas planificaciones en un único documento, dadas las importantes cuestiones vinculadas y concurrentes sobre la ocupación del suelo y la ordenación urbanística del territorio, y con arreglo a las disposiciones establecidas para este tipo de documentos en la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco.

El documento correspondiente al PTS se aprobó definitivamente mediante el Decreto 262/2004 de 21 de Diciembre, y se publicó dicha aprobación en el BOPV de 28 de Enero de 2005 con una vigencia indefinida y horizonte temporal en principio adaptado al considerado en los planes territoriales parciales, (16 años). El PTS vigente se encuentra a punto de caducar, por lo que se ha comenzado con la redacción del nuevo PTS de Creación de Suelo para Actividades económicas. Este documento se encuentra en fase de avance, habiéndose sometido a información pública el pasado mes de enero de 2018.

4.3.15.2 Criterios fundamentales

Las propuestas básicas y los criterios fundamentales del Plan Territorial Sectorial vigente consisten en la definición de los corredores elementales de desarrollo económico, como marco espacial en el que primordialmente debe desarrollarse el crecimiento empresarial, en la selección de los focos estratégicos que pueden ser objeto de una impulsión preferente por parte de los estamentos públicos y en el establecimiento de políticas de protección y restricción hacia la ocupación industrial de los ámbitos espaciales situados al margen de los corredores principales o que constituyan áreas de potencial uso urbanístico alternativo o zonas naturales de especial interés agropecuario o medio ambiental.

El P.T.S. establece como criterio esencial para la futura ordenación y gestión del suelo de actividades económicas la progresiva superación de la estructura municipal y la adopción de una distribución lógica comarcal para la sistematización de las políticas de promoción y desarrollo de los suelos productivos.

Se establecen como criterios generales para la ordenación del suelo para actividades económicas:

- Los procesos de ocupación de suelo con nuevos desarrollos urbanos para actividades económicas deberán venir precedidos por el análisis ponderado de la capacidad de acogida del territorio en función de sus características ambientales y por la evaluación del impacto sobre el medio natural y el nivel de integración paisajística de los nuevos polígonos industriales y grandes centros comerciales.
- El desarrollo económico debe extenderse de forma ponderada y equilibrada a todas las Áreas Funcionales y Comarcas de la C.A.P.V. en función de las características específicas concurrentes en cada caso.
- Reconsideración de la tendencia de deslocalización de las actividades económicas más cualificadas, reconduciendo las iniciativas de ocupación de las escasas reservas espaciales estratégicas

exteriores hacia la acogida preferente de plataformas logísticas y áreas de servicio al transporte. Complementariamente, debe tratarse de reinsertar las actividades más avanzadas de forma prioritaria en el interior de las áreas urbanas consolidadas, en vez de favorecer su salida sistemática al extrarradio urbano.

- Las reservas de suelo para actividades económicas dispuestas en el planeamiento urbanístico para cada Área Funcional o Comarca deberán ajustarse a las características cualitativas y cuantitativas de las demandas previsibles a corto, medio y largo plazo, conciliando razonablemente el ratio de esponjamiento con las disponibilidades espaciales del territorio y convendrá contemplar en determinadas Áreas Funcionales previsiones urbanísticas específicas que puedan derivarse de posibles demandas puntuales de carácter exógeno, o de circunstancias inducidas por su localización estratégica con respecto a la red general de comunicaciones.

4.3.15.3 Estructuración de la Propuesta

La red básica de transportes y comunicaciones de la C.A.P.V. y las previsiones para su desarrollo constituyen uno de los aspectos fundamentales del soporte estructural del P.T.S, en torno al que se concentra y se canaliza la actividad económica y hacia donde, previsiblemente y con independencia de los modelos teóricos que sobre ordenación territorial puedan establecerse, se dirigirá con preferencia la futura demanda de nuevo suelo para desarrollos empresariales.

La estructura sustancial de los ámbitos estratégicos de actividad económica se organiza sobre la base de la definición de tres grandes "focos" o Zonas de Actividad Logística, que corresponden a los núcleos de mayor concentración demográfica y más intenso desarrollo de las actividades económicas sobre los que confluyen las previsiones de potenciación de las grandes infraestructuras de transportes y comunicaciones y apoyándose en sus corredores de conexión, deben potenciarse las nuevas áreas de desarrollo preferencial, directamente ligadas a su estratégica situación respecto al sistema de transportes y comunicaciones.

Las tres Zonas preferentes de Actividad Logística comprenden los siguientes territorios:

- Bilbao Metropolitano. El ámbito metropolitano que queda comprendido entre los vértices definidos por el Puerto Exterior del Abra, el Valle de Asua y la futura salida del Corredor del Txorierrri hacia el Duranguesado.
- El Corredor Donostialdea-Bajo Bidasoa. Ámbito de confluencia de todos los grandes ejes de comunicaciones de salida desde la península hacia Francia y el Puerto de Pasajes.
- Corredor Vitoria-Gasteiz-Miranda. Eje estratégico dentro de la estructura general del sistema de transportes y comunicaciones (conexión del eje N-S con el corredor del Ebro), que presenta el valor añadido de su magnífica capacidad de acogida espacial para nuevos desarrollos económicos.

Además de estos "focos" centrales se detectan otra serie de áreas estratégicas constituidas por los entornos periféricos de las principales cabeceras urbanas de las Áreas Funcionales y por los pasillos espaciales disponibles a lo largo de los corredores de comunicaciones, "ámbitos prioritarios" para la localización espacial de los nuevos desarrollos de actividad económica y terciaria de carácter urbano, que en el territorio histórico de Bizkaia son:

- La comarca del Gran Bilbao en torno a la reconversión de Ría y al desarrollo y expansión del Puerto Exterior. Ramificaciones más importantes siguiendo los valles del Nervión (Llodio, Amurrio), del Ibaizabal (Amorebieta, Duranguesado), del Asúa (Txorierrri) y de los corredores Derio-Mungía y Leio-Plentzia.

- Nuevas posibles expansiones de reserva en los valles de Barbadun (Somorrostro, Sopuerta), Kadagua (Sodupe, Zalla) y Arratia (Igorre).
- El resto de los núcleos de actividad de Bizkaia constituyen focos comarcales de crecimiento endógeno : Bermeo, Gernika, Markina y Ondarroa.

4.3.15.4 Propuestas del Plan

- Territorialización de la gestión del suelo: propuesta de estructura de división del territorio que, ajustándose mayormente a la delimitación de las Áreas Funcionales aprobadas en las DOT, permita en algunos casos una mayor aproximación a las problemáticas específicas de determinadas subáreas o comarcas en todo lo relativo a la planificación urbanística y a la ordenación, gestión y promoción del suelo para actividades económicas.
- Categorización municipal para la localización prioritaria del suelo con el objetivo de sistematizar las pautas de localización de las implantaciones de actividad económica. Se propone la clasificación de la totalidad de los municipios de la C.A.P.V. en tres categorías en función de la problemática que se presenta para el suelo de actividad económica en cada uno de ellos.
 - Municipios de “interés preferente” para la ordenación, gestión y promoción urbanística de los suelos destinados a la actividad económica.
 - Municipios de “crecimiento moderado” del suelo para actividades económicas.
 - Municipios en los que se prevé un “bajo desarrollo” del suelo para actividades económicas.
- Políticas de incentivación: Se considera conveniente programar una serie de acciones dinamizadoras e incentivadoras de carácter especial en puntos sensibles del territorio que pueden catalogarse como zonas en declive económico y/o demográfico por las condiciones de reconversión de su tejido industrial o por su localización excéntrica con respecto a las vías de comunicaciones. Se propone declarar estas zonas como “Áreas de Incentivación” para la Implantación de Nueva Actividades Económicas y prever en el Plan que se acometan en estas zonas políticas especiales de dinamización económica con su consiguiente dotación presupuestaria. Se proponen tres tipos o niveles de operaciones de incentivación para la implantación de nuevas actividades económicas, que se concretan en Bizkaia en las áreas que se indican a continuación:
 - Incentivación para la recuperación económica y la regeneración urbanística de zonas de reconversión industrial: Margen izquierda y municipios de Bilbao y Erandio en el A.F. de Bilbao Metropolitano y Zona de Llodio en el A.F. de Llodio.
 - Incentivación para la dinamización de cabeceras comarcales con déficit de empleo industrial: Zona de Zalla-Güeñes en el A.F. de Encartaciones, Zona sur de Gernika (Gernika-Mujika-Ajangiz) en la Comarca del Urdaibai en el A.F. de Gernika-Markina y Zona de Markina en la Comarca de Lea-Artibai en el A.F. de Gernika-Markina.
 - Incentivación de la actividad industrial en zonas rurales: no se prevén en Bizkaia.
- Cuantificación global del suelo: dimensionamiento global de la oferta total de suelo para actividades económicas a establecer en los instrumentos de ordenación territorial en cada Área Funcional, o Subárea Comarcal.
- Procesos de revisión y modificación del planeamiento (en relación con el Planeamiento Municipal).

- Sistematización normativa: establecimiento de ratios genéricos de obligado cumplimiento para el desarrollo de los nuevos sectores de suelo urbanizable para actividades económicas en el territorio de la C.A.P.V.
- Operaciones de creación pública de suelo, determinación vinculante del P.T.S., de carácter transitorio hasta la aprobación de los Planes Territoriales Parciales, deberán ser recogidas en las correspondientes dotaciones de suelo por los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal, y se considerarán como polígonos de interés público susceptibles de promoción por el sistema de expropiación. En aquellos casos en los que la definición urbanística de aspectos importantes de localización, dimensionamiento y programación deba condicionarse a la realización de estudios previos de evaluación de alternativas, viabilidad económica y proyecciones de demanda podrá diferirse en el tiempo la incorporación de alguna de estas operaciones al planeamiento urbanístico. En estos casos se mantendrán como reservas especiales de suelo no urbanizable los ámbitos territoriales susceptibles de acoger en el futuro alguna de estas operaciones.
- Regulación urbanística de los grandes equipamientos comerciales.

4.3.15.5 Tipologías de Intervención

El P.T.S. contempla el conjunto de las intervenciones de creación de suelo para actividades económicas que, por sus condiciones funcionales, por su localización territorial o por sus características urbanísticas, deben definirse como actuaciones de Interés Estratégico General para el desarrollo económico de la C.A.P.V., y deben ser consideradas, por tanto, como operaciones de Creación Pública de Suelo por parte de la Administración.

Dentro del conjunto de las operaciones de Interés Estratégico General incluidas en el Plan, se establece una serie de tipologías específicas de polígonos para dar respuesta a las diferentes solicitudes funcionales y demandas espaciales a resolver en cada caso.

Las tipologías específicas de Operaciones de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas consideradas en el Plan son las siguientes :

- “Red de Parques de Actividades Innovadoras”
 - Parques Tecnológicos: Parques Tecnológicos de Zamudio, Miñano y Miramón. Los tres en avanzado proceso de expansión.
 - Parques de Servicios a las Empresas y de Actividades Avanzadas: Polígonos para la acogida de servicios técnicos industriales y actividades empresariales terciarias. En algunos casos se trata de operaciones que ya se encuentran en marcha, como Garaia en Arrasate-Mondragón, y en otros casos de nuevas iniciativas de promoción.
- “Red de Plataformas de Servicio de Transporte”
 - Plataformas Logísticas e Intermodales: Nuevas superficies de servicio al transporte en los principales puntos de intermodalidad de la red general de comunicaciones.
 - Polígonos para Actividades del Transporte y Distribución de Mercancías. Áreas de actividad ligadas al sector del transporte, zonas de almacenaje, stockaje y ruptura de cargas, centros de distribución de mercancías, etc..
 - Centros de Servicio al Transporte: Áreas de menor dimensión espacial especializadas en la acogida seleccionada de instalaciones específicas de servicio al sector del transporte por carretera.

- “Red de Polígonos de Actividad Económica General”
 - Polígonos de Escala Comarcal: Operaciones de generación pública de una oferta de suelo en enclaves estratégicos de las diferentes comarcas de la C.A.P.V. Ámbito comarcal de gestión con independencia de la localización concreta del polígono. Dimensión supramunicipal con el fin de optimizar las sinergias de implantación y de ofertar suelo para el conjunto de los municipios de una determinada área funcional o comarca.
 - Operaciones Puntuales e Industriales de Interés Supramunicipal: En algunas Áreas Funcionales sin disponibilidad de suelo para posibilitar una operación general de gran escala, o en las comarcas con una demanda localizada de suelo, se plantean operaciones puntuales de promoción pública de polígonos industriales de menor dimensión en puntos estratégicos de las cabeceras comarcales.
- “Red de Reservas estratégicas”
 - Ámbitos de Reserva Estratégica. Reservas de patrimonio público de suelo idóneo para la posible implantación de grandes empresas consumidoras de suelo para la acogida de operaciones de oportunidad.

4.3.15.6 Propuestas Específicas en Bizkaia

Se incluye en el PTS la relación actualizada de las principales operaciones de promoción pública de suelo para actividades económicas desarrolladas hasta la fecha de redacción del Plan en el territorio histórico de Bizkaia tal y como se adjunta a continuación :

	ACTUACIÓN	MUNICIPIO	ENTIDAD PROMOTORA	SUP. BRUTA HAS.
1	PARQUE TECNOLÓGICO	ZAMUDIO/DERIO	SPRI/DFB/AYTº	118
2	POL. LANDABASO	BERMEO	SPRI/PROG/AYTº	4
3	INDUSTRIALDEA	ABANTO Y ZIERBENA	SPRI/DFB/AYTº	10
4	INDUSTRIALDEA	IGORRE	SPRI/DFB/AYTº	5
5	INDUSTRIALDEA	GIZABURUAGA	SPRI/DFB/AYTº	6
6	POL. EL CAMPILLO	ABANTO Y ZIERBENA	AYTº	48
7	BELAKO	MUNGIA	DFB	1
8	ELKARTEGI	ALONSOTEGI	DFB	2
9	ELKARTEGI	LARRABETZU	DFB	1
10	ELKARTEGI	TRAPAGA	DFB	2
11	BIC-BEAZ	SONDIKA	DFB	1
12	INDUSTRIALDEA	GERNIKA	SPRI/DFB/AYTº	3
13	POL. EL PARAMO	BALMAEDA	SPRI/PROG/AYTº	5
14	POL. GRANADA	ORTUELLA	SPRI/PROG/AYTº	20
15	SANTELICES-PETRONILA	MUSKIZ	SPRI/PROG/AYTº	13
16	INDUSTRIALDEA	ELORRIO	SPRI/DFB/AYTº	5
17	POL. BASOKOETXE	ISPASTER	DFB	9
18	POL. BOROA	AMOREBIETA	DFB	108
19	POL. ZUBIETA	AMOREBIETA	DFB	35
20	CENTRO EMPRESAS	ERANDIO	SPRI/AYTº	13
21	INDUSTRIALDEA	MUNDAKA	SPRI/AYTº	10
22	INDUSTRIALDEA	MALLABIA	SPRI/AYTº	12
23	ARTXUBE	GÜEÑES	DFB	15
24	PUERTO EXTERIOR	SANTUTZI - ZIERBANA	PUERTO A. DE BILBAO	390
25	INDUSTRIALDEA	PORTUGALETE	SPRI/AYTº	5
26	POL. BILDOSOLA	ARTEA-ARANTZAZU	SPRI/AYTº	27

Se incluye también a continuación, la relación de las operaciones de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas planteadas en el P.T.S., indicando para cada una de ellas sus principales

características de identificación, su ámbito genérico de localización, su posible dimensionamiento y el tipo de intervención que se plantea en cada caso.

Algunas de las operaciones contempladas corresponden a actuaciones públicas que ya se encuentran en fase de desarrollo, o al menos, de promoción inicial, y que se asumen o incorporan dentro del Plan, mientras que otras operaciones planteadas constituyen nuevas propuestas de promoción pública de suelo.

La relación se desagrega por Áreas Funcionales, y por Subáreas o Comarcas en los casos de las Áreas Funcionales que presentan varios ámbitos con una problemática territorial específica.

Se incluye tras la relación indicada, Mapa Resumen de Propuestas que incluye el Plan en todo el territorio del País Vasco.

4.3.15.6.1 Área Funcional de Arratia.

- Nueva Industrialdea Comarcal en el Valle de Arratia: Estudio de localización y viabilidad de alternativas. Una opción puede ser el polígono previsto en Artea.

4.3.15.6.2 Área Funcional de Bilbao Metropolitano.

- Puerto Exterior: Plataformas Logísticas e Intermodales y Polígonos para Actividades del Transporte y Distribución de Mercancías en el Puerto Exterior.
- Ría y Margen Izquierda:
 - Parques de Servicios a las Empresas y de Actividades Avanzadas en Desierto - Barakaldo y Vega de Ansio – Barakaldo. Desarrollo como áreas de actividades económicas terciarias de las operaciones Urban, en Desierto - Barakaldo, Parque Empresarial, en Lutxana-Burceña-Barakaldo, y Feria de Muestras, en Vega de Ansio - Barakaldo.
 - Centro Logístico del Serantes. Plataformas logísticas de Servicio al Transporte por Carretera configuradas como superficie de expansión del Puerto Exterior y situadas entre la A-8 y el monte Serantes (75/100 Has).
 - Polígono para Actividades del Transporte y Distribución de Mercancías en Trapagaran. Consolidación y ampliación del Centro de Transportes de Aparcabisa, (15/30 Has).
 - Nuevos Polígonos de Escala Comarcal en la Margen Izquierda. Consolidación de las nuevas instalaciones y polígonos en curso de desarrollo en Sestao, Abanto y Ortuella (Acería Compacta, El Campillo, Abra Industrial, Granada), y Creación pública de nuevas zonas de implantación sobre las áreas de reconversión industrial de Sestao (Altos Hornos, Aurrerá y La Naval), Barakaldo (Sefanitro), Trapagaran (Babcock Wilcox, General Eléctrica y Ballonti) y Portugalete-Ortuella (Ballonti).
 - Parque de Servicios a las Empresas y Actividades Avanzadas en Erandio. Acciones de transformación de las zonas industriales obsoletas de la Margen Derecha de la Ría mediante la creación de polígonos de actividades productivas terciarias: Vega de Udondo, Riberas de Axpe, Vega de Altzaga, San José de Lutxana y Corta de Asua, (10/25 Has).
 - Nueva Industrialdea Comarcal en Muskiz. Desarrollo del sector Santelices-Petronila. (10/15 Has).
- Bilbao: Parque de Servicios a las Empresas y de Actividades Avanzadas en Zorroza. Implantación de actividades económicas terciarias en la Península de Zorroza, (25/50 Has).
- Corredor Plentzia - Leioa

- Parque de Servicios a las Empresas y de Actividades Avanzadas en Getxo-Berango. Estudio de localización y viabilidad de alternativas. 25 Has.
- Nueva Industrialdea Comarcal en Sopelana - Urduliz. Creación de nuevos polígonos de actividades industriales ligeras con baja ocupación espacial por puesto de trabajo. Estudios de localización y viabilidad de alternativas. 25/50 Has.
- Txorierrri
 - Parque Tecnológico de Zamudio. Consolidación, desarrollo y ampliación del Parque Tecnológico. Zamudio y Derio. Ante la situación próxima al Aeropuerto del Parque Tecnológico no se considera prioritario, desde la óptica del interés general, la creación de nuevas superficies de actividad económica terciaria en el área de influencia del Aeropuerto, salvo, lógicamente, las correspondientes instalaciones complementarias de apoyo inherentes a la dotación de la propia terminal e inscritas, por tanto, dentro del ámbito de su sistema general aeroportuario. En todo caso, como posibles desarrollos urbanísticos sinérgicos para la zona, se proponen operaciones residenciales que permitan incentivar la diversificación funcional del ámbito del Txorierrri.
 - Nuevo Polígono para Actividades del Transporte y Distribución de Mercancías en el Corredor del Txorierrri. Estudio de localización y viabilidad de alternativas ligadas a la 2ª Fase del Corredor de Txorierrri. Lezama /Larrabetzu. 25/50 Has.
- Bajo Nervión: Nueva Industrialdea Comarcal del Bajo Nervión. Estudios de localización y viabilidad de nuevas alternativas. Posibles operaciones ligadas al desalojo de instalaciones industriales obsoletas. 25/50 Has.

4.3.15.6.3 Área Funcional del Duranguesado

- Nuevo Polígono para Actividades del Transporte y Distribución de Mercancías en la zona de Durango. Estudio de localización y viabilidad de alternativas de un polígono de servicio al transporte apoyado en torno al área de encuentro entre la A-8, la N-634 y el eje Beasain - Durango. 25/50 Has.
- Nuevo Polígono de Escala Comarcal en la zona de Durango. Estudio de localización y viabilidad de alternativas. 25/50 Has.
- Nuevo Polígono de Escala Comarcal en la zona de Amorebieta. Estudio de localización y viabilidad de alternativas. 25/50 Has.
- Reserva Estratégica de Boroa Consideración del Polígono de Boroa como Ámbito de Reserva Estratégica.

4.3.15.6.4 Área Funcional de las Encartaciones

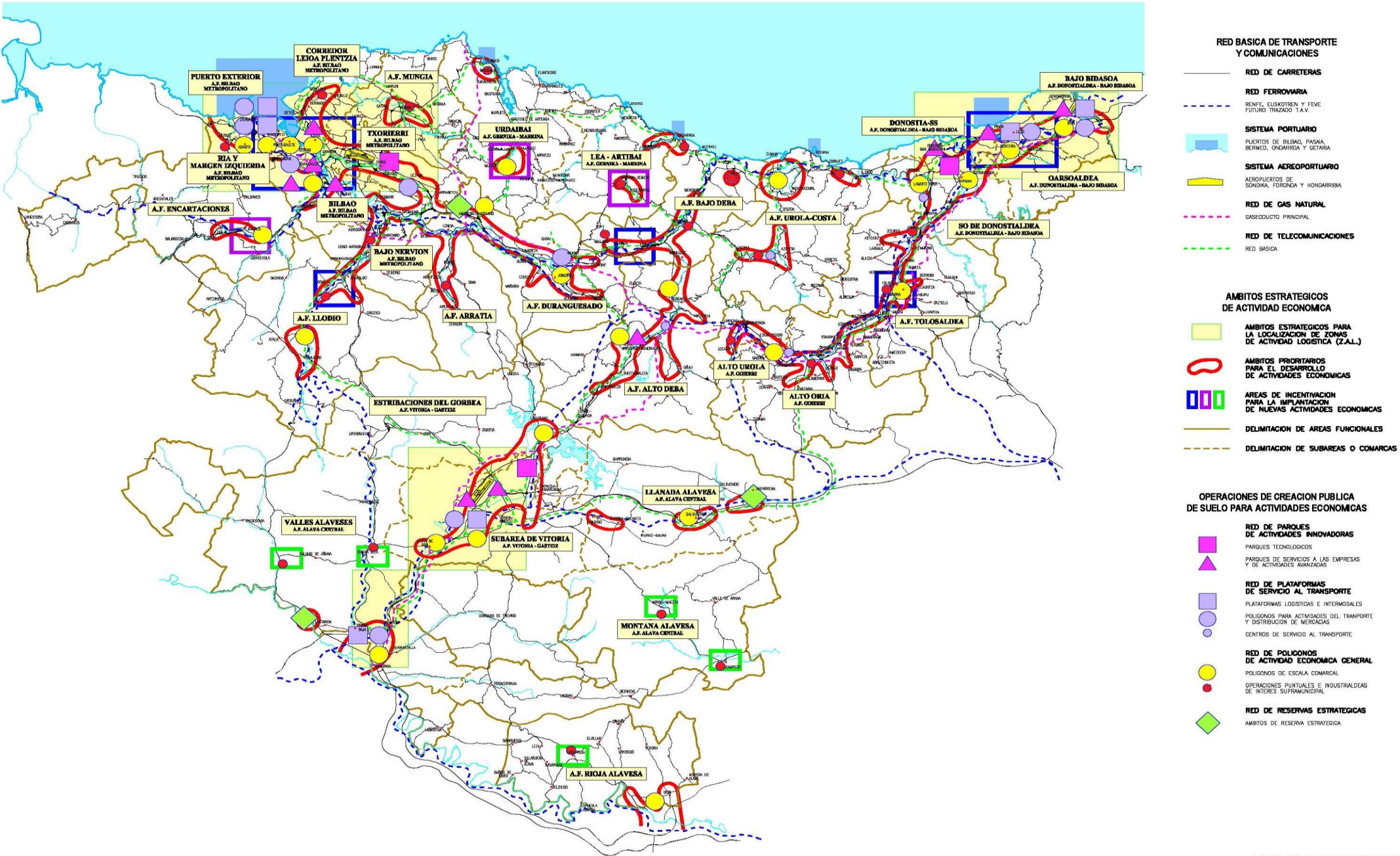
- Nuevo Polígono de Escala Comarcal en Güeñes. Estudio de localización y viabilidad de alternativas. 25/50 Has. Se plantea como emplazamiento estratégico el tramo de valle entre Sodupe y Güeñes.

4.3.15.6.5 Área Funcional de Gernika - Markina

- Urdaibai:
 - Nuevo Polígono de Escala Comarcal del Urdaibai. Estudio de localización y viabilidad de alternativas. Se recomienda emplazamiento al Sur de Gernika con acceso directo desde la BI-638 en los términos de Ajangizo o Mujika. 25/50 Has.
 - Nueva Industrialdea Comarcal del Puerto de Bermeo. Estudio de localización y viabilidad de nuevas alternativas en el entorno de Bermeo-Mundaka. 5/10 Has.
- Lea – Artibai:
 - Nueva Industrialdea Comarcal del Artibai. Estudios de localización y viabilidad de alternativas. 10/15 Has.

4.3.15.6.6 Área Funcional de Mungia

- Nueva Industrialdea Comarcal de Mungia. Estudio de localización y viabilidad de alternativas. 10/25 Has.



8.3
RESUMEN DE PROPUESTAS

4.3.15.7 Avance de la Modificación correspondiente a la Revisión Parcial del vigente PTS relativo a grandes centros comerciales.

Dando respuesta al mandato de proceder a la Revisión Parcial del PTS de creación pública de suelo para actividades económicas y de equipamientos comerciales de la CAPV, desde la perspectiva estrictamente territorial, se formula el documento de Avance de la Modificación correspondiente a la Revisión Parcial del vigente PTS relativo a grandes centros comerciales.

Se promueve al efecto por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco, tras la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de septiembre de 2015 en relación con el recurso 3408/2014, motivado por el acuerdo del Consejo del Gobierno Vasco de 22 de marzo de 2016, que resuelve precisamente iniciar el proceso de revisión del referido Plan Territorial Sectorial, en lo relativo a los equipamientos comerciales.

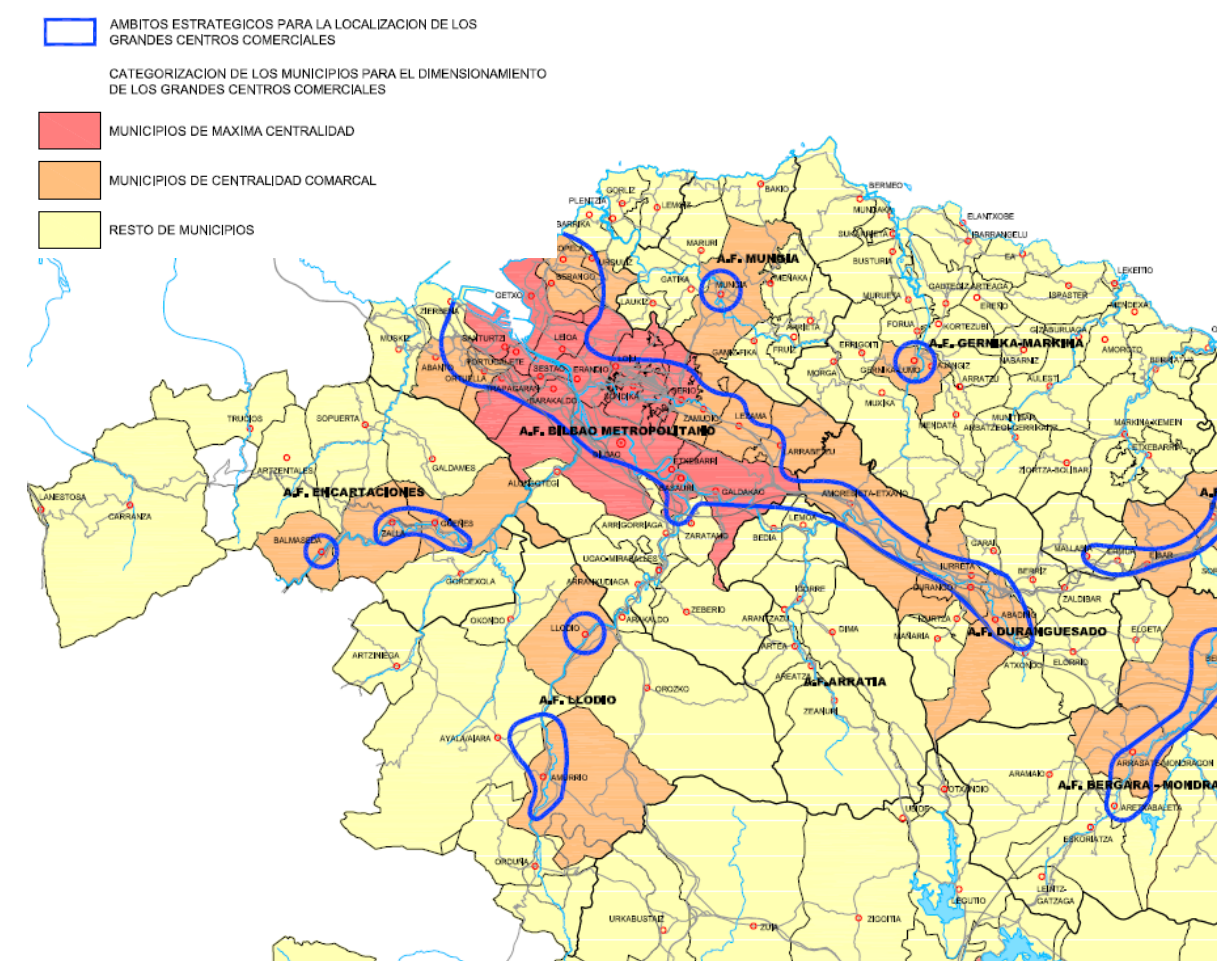
Mediante la citada sentencia, el Tribunal Supremo acordó declarar nulas de pleno derecho, por ser contrarias a la Directiva 2006/123/CE (...) del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, y a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre (...), las determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales, aprobado por Decreto 262/2004, de 21 de diciembre (...), del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que imponen limitaciones a la superficie máxima para equipamientos comerciales.

En atención a lo indicado en esa misma sentencia, algunas de las razones de la anulación son las siguientes:

** Las auténticas razones para imponer las limitaciones de emplazamiento y tamaño de equipamientos comerciales establecidas en el citado PTSAEEC son exclusivamente económicas y mercantiles, y, por ello, proscritas tanto por la Directiva 2006/123/CE (...) como por la Ley 17/2009 (...), que sólo autorizan limitaciones por razones justificadas e imperiosas de interés general, entre las que (...) se encuentran las relativas a la protección del medio ambiente y a la ordenación del territorio, incluida la planificación urbana y rural.*

El 23 de enero de 2018 se publica en el BOPV el anuncio por el que se somete a información pública el citado documento de Avance. Este documento no propone actuaciones concretas en los distintos territorios históricos, sino que plantea 3 alternativas para responder a la ordenación territorial de los grandes centros comerciales en el contexto global de la planificación territorial.

Se incluye el mapa adjunto donde se muestra con un contorno azul lo ámbitos estratégicos para la localización de los grandes centros comerciales.



4.3.15.8 Implicaciones en la redacción del PTS

Al igual que en los PTSs anteriores, el PTS de Creación Pública de Suelo para actividades Económicas y Equipamientos Comerciales afectará a la redacción del PTS de carreteras en la **definición de escenarios**, ya que la ejecución de un nuevo centro comercial o la ampliación de alguno existente, supondría una modificación importante en el patrón de tráfico existente.

4.3.16 Plan Territorial Sectorial de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas

Plan	Plan Territorial Sectorial de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas
Autor	Gobierno Vasco (Dpto. de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda)
Figura	Plan Territorial Sectorial
Estado	Publicado documento de Avance
Objeto	Establecer unos criterios de localización, distribución y dimensionamiento de los suelos reservados para la promoción de vivienda protegida, así como unas pautas territoriales para las nuevas actuaciones públicas a desarrollar en los próximos años que permitan engarzar la política de vivienda con los trabajos de ordenación territorial que, como desarrollo de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), se vienen realizando.
Ámbito	Autonómico (País Vasco)
Horizonte	16 años (desde su publicación)
Objetivos del plan	Establecer unos criterios de localización, distribución y dimensionamiento de los suelos reservados para la promoción de vivienda protegida, así como unas pautas territoriales para las nuevas actuaciones públicas.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Consideración de la estrategia, clasificación y jerarquización territorial del plan, así como de la previsión de operaciones de promoción pública de viviendas que incluye.
Observaciones	Como referencia para establecer los objetivos globales del Plan Territorial Sectorial de Suelo para la Promoción Pública de Vivienda, se ha utilizado el Plan Director de Vivienda 2000-2003.

4.3.16.1 Antecedentes

En las DOT se establecen las orientaciones para la política de suelo residencial y se señala la necesidad de redactar un "Plan Territorial Sectorial de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas" con el fin de orientar las inversiones públicas en materia de vivienda, especificándose los siguientes aspectos a contemplar por el mismo:

- Cuantificación de las necesidades de viviendas de protección oficial en las diferentes áreas funcionales.
- Establecimiento de los criterios de localización de dichas viviendas y de los parámetros a tener en cuenta por el planeamiento municipal, a efectos de asegurar la disponibilidad del suelo necesario a tal fin.
- Programación de las inversiones necesarias, y estudio económico que exprese el enfoque y viabilidad de las intervenciones propuestas.

Dado que algunos de estos aspectos son asimismo abordados por los Planes Territoriales Parciales de cada Área Funcional, parece razonable disponer, de cara a garantizar la homogeneidad y

complementariedad de los mismos, de un análisis, valoración y diagnóstico global, a nivel de Comunidad Autónoma, tanto sobre aspectos cuantitativos y cualitativos de la oferta y demanda de suelo para vivienda sometida a algún régimen de protección como sobre otros relativos a la necesaria coordinación y coherencia territorial de las mismas.

4.3.16.2 Objetivos

El objetivo general del PTS se centra en proponer unos criterios de localización, distribución y dimensionamiento de los suelos reservados para la promoción de vivienda protegida, así como unas pautas territoriales para las nuevas actuaciones públicas a desarrollar en los próximos años que permitan engarzar la política de vivienda con los trabajos de ordenación territorial que, como desarrollo de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), se vienen realizando.

4.3.16.3 Escenarios Futuros

El PTS de Suelo para la Promoción Pública de Vivienda prevé un futuro próximo caracterizado por la casi estabilidad total de la población de la CAPV y un escenario en el que las necesidades de vivienda, tanto libre como la sometida a algún tipo de protección, vendrán determinadas en su práctica totalidad por las expectativas de disminución del tamaño familiar a nivel global y, en cuanto a su distribución por Áreas Funcionales, en ausencia de movimientos migratorios externos, por los desplazamientos internos que previsiblemente se mantendrán con una tendencia similar a la actual.

El Sistema de Ciudades de la CAPV y su entorno periférico, así como los elementos que componen la futura red básica de transportes y comunicaciones, constituyen el otro soporte básico territorial, ya que es previsible que los futuros desarrollos de carácter urbano intensivo se apoyen en las principales infraestructuras viarias.

Las tendencias de desarrollo urbano a nivel general vienen caracterizadas por la recomposición de las distribuciones territoriales en las dos conurbaciones más importantes de los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa y la expansión del núcleo urbano de Gasteiz.

En Bizkaia, como consecuencia de la recomposición del Bilbao Metropolitano es previsible que continúe el desplazamiento poblacional y de desarrollos urbanos hacia La Avanzada (prosiguiendo la expansión de Leioa y Erandio en las proximidades del mencionado eje viario), hacia el corredor Uribe Costa entre Getxo y Gorliz, hacia Mungia en dirección norte y, en dirección este, hacia Amorebieta, Durango-Iurreta-Abadiño.

Cabe significar, sin embargo, la existencia de otros ámbitos territoriales internos, como el Valle de Asúa, o externos, tales como las Áreas Funcionales limítrofes de Encartaciones, Igorre e incluso el Área Funcional de Llodio que, previa mejora de sus conexiones y estructura viaria que permita una mayor relación funcional con el Área del Bilbao Metropolitano y/o una adecuada oferta de suelo, podrían participar o verse afectadas por este proceso de reequilibrio territorial con implicaciones sobre las tendencias que hoy en día se producen en los actuales ámbitos receptores.

En el caso concreto del Área Funcional de las Encartaciones parece claro que, para favorecer este proceso de reequilibrio territorial, que podría abrirse con la construcción del corredor del Kadagua, se hace preciso que el mismo venga acompañado de una mayor oferta de suelo para actividades económicas así como de medidas efectivas para hacer realidad dicha oferta.

4.3.16.4 Programas

Los programas previstos en el PTS son:

- Programa de actuación sobre vivienda vacía, mediante subvención a los actuales propietarios.
- Programa de edificación: Con respecto a las actuaciones de nueva construcción la propuesta del Plan Territorial Sectorial se centra en garantizar la formación de un parque de alquiler del propio Departamento y Operadoras asociadas, por lo que se distingue entre “Construcción para alquiler del Gobierno Vasco” y “Construcción para venta del Gobierno Vasco”.
- Programa de gestión de suelo: Para llevar a cabo el referido programa de edificación que, tal y como se ha señalado en el epígrafe anterior, en lo que concierne al Gobierno Vasco se basa en la construcción de 26.600 viviendas, será preciso proceder a la gestión del suelo correspondiente a dichas viviendas.

4.3.16.5 Propuesta sobre Ordenación Urbanística del suelo para la Promoción Pública de viviendas por Áreas Funcionales

4.3.16.5.1 Área funcional de Llodio (Kantaurialdea)

El nuevo trazado del ferrocarril, plantea, en cuanto a suelo residencial, diversas operaciones de nuevos desarrollos en Orduña, además del Casco Histórico como receptor de usos residenciales y se propone la denominada “Ciudad Lineal”, localizada junto al acceso al Valle, como acogida de la mayor parte del crecimiento residencial.

Diversas operaciones de vivienda de baja densidad en Amurrio y Orduña completan la propuesta de Suelo Residencial del PTP de Llodio.

En Orduña se atendería a la consecución de dos posibles nuevos desarrollos en sus bordes, el primero en el cierre de la actual variante, al Este, y el segundo al Sur del núcleo, en la bolsa existente entre éste y el suelo industrial.

4.3.16.5.2 Área funcional de Balmaseda-Zalla (Enkarterriak)

Este área funcional busca la creación de hábitats alternativos de Bilbao Metropolitano, principalmente en los municipios de Gordexola, Sopuerta y oeste del municipio de Galdames, en correspondencia estructural con los núcleos de población de estos municipios.

El corredor del Kadagua se propone como ámbito principal de desarrollo urbano, mediante estrategias de recualificación y ordenación de espacios urbanos existentes, y propuestas de nuevos desarrollos en las áreas de oportunidad existentes.

El tramo Zalla-Güeñes es el área con mayor capacidad de acogida residencial mediante actuaciones de ordenación de los desarrollos existentes y proponiendo nuevos crecimientos en:

- Zalla: Espacio que aparece entre el río Kadagua y el trazado ferroviario.
- Güeñes: Área situada entre Aranguren y el núcleo de Güeñes en la margen izquierda del Río Kadagua. Se plantea como actuación de crecimiento de media densidad (ciudad bioclimática).
- Sodupe: El meandro del Río Kadagua y la confluencia del río Herrerías crean una gran extensión de topografía plana con gran potencial de crecimiento situado en una posición estratégica. Se

propone esta área para constituir una rótula del Kadagua, desarrollando una ambiciosa operación de crecimiento tanto residencial, de media y alta densidad, como terciario.

- Balmaseda: Liberación del área situada en la margen derecha del río Kadagua, al reubicar las cocheras ferroviarias y trasladar el trazado ferroviario y los emplazamientos industriales a medio o largo plazo. Se propone generar una oferta residencial de vivienda unifamiliar. También se propone la posibilidad de crear asentamientos residenciales al sur del Casco Histórico, pudiendo actuar como un ensanche urbano.

Se plantean los siguientes criterios de actuación:

- Ubicar los desarrollos de vivienda protegida de carácter intensivo preferentemente en los municipios de Balmaseda, Zalla y Güeñes.
- Relocalizar parte de la industria urbana de Balmaseda (cocheras y talleres del ferrocarril además de pequeñas instalaciones del casco urbano).
- Desarrollar programas de rehabilitación integral en los cascos históricos de Balmaseda y Lanestosa.
- Procurar satisfacer las necesidades de vivienda protegida en los ámbitos donde éstos se generan.
- Por motivos de reequilibrios territoriales, el Área Funcional deberá acoger una oferta adicional de 720 viviendas protegidas para cuya ubicación se propone el entorno de Zalla y el núcleo de Sodupe, en el municipio de Güeñes, dada su situación estratégica.

4.3.16.5.3 Área funcional Bilbao Metropolitano

- Ámbito Territorial de Bilbao: redefinición de las zonas de Olabeaga, Zorrozaurre y Zorroza-Burceña mediante actuaciones residenciales.
- Ámbito de Eskerraldea: desarrollos residenciales en Galindo, Barakaldo y los Valles de los ríos Galindo y Kadagua, desarrollos residenciales alternativos de primera a segunda residencia a lo largo del Corredor N-634, zona apoyada en el casco de Pobeña y Valle de Kardeo, y, por último, desarrollos residenciales alternativos de baja densidad en la Arboleda.
- Ámbito Territorial de Eskuinaldea: se definen desarrollos residenciales en la ladera del Monte Urizar en Lemoiz, alrededor de la conurbación Plentzia-Gorliz, Armintza, en la banda costera de Getxo a Barrika, Berango, Urduliz, zona de Ansio-Lutxana-Asua y en el Valle de Bolue, una intervención de baja densidad integrada con el entorno.
- Ámbito del Valle de Asúa: Se propone en el tramo final de la zona de Txorrierri un desarrollo en forma de ciudad lineal, y grandes desarrollos residenciales de baja densidad en el Valle de Asúa y en la falda sur del Cordón Unbe-Berriaga.
- Comarca de Ibaizabal: recomponer la trama urbana mediante desarrollos residenciales y tramas verdes entre el núcleo de Arrigorriaga y S. Miguel de Basauri; cascos de Basauri, Aperibai-Olabarrieta, en Galdakao y núcleos de Etxebari y Basauri; y en Zeberio y Zollo un desarrollo de segunda residencia.

Los criterios de actuación en estos ámbitos contemplan operaciones de recuperación y transformación a ambos márgenes de la Ría (concretamente en los municipios de Sestao y Barakaldo en la Margen izquierda, Erandio y Leioa en la Margen Derecha y Olabeaga, Zorrozaurre, Zorroza en el municipio de Bilbao), mientras que los crecimientos de mayor intensidad se prevén en la Margen Derecha y el valle de Asua. En los municipios del ámbito Nervión-Ibaizabal se prevén actuaciones que, mediante operaciones de relleno de los vacíos urbanos, ayuden a recomponer y formalizar las respectivas tramas urbanas integrando el aparato productivo con los nuevos desarrollos residenciales.

4.3.16.5.4 Área funcional de Mungia (Mungialdea)

Se plantea como criterio de actuación el canalizar el desarrollo de VPO del Area, básicamente hacia el municipio de Mungia, y subsidiaria o complementariamente hacía los núcleos de Bakio, Gatika y Gamiz-Fika. En todos ellos se localizará dicho crecimiento en sus núcleos urbanos.

4.3.16.5.5 Área Funcional de Igorre (Arratia)

Se propone canalizar el desarrollo de VPO del área hacia los municipios de Igorre, Lemoa y Bedia.
La satisfacción de necesidades que se traslada a este Área Funcional de otras áreas, es de 320 viviendas, que se ubicarán principalmente en el municipio de Igorre.
Se deben desarrollar programas de rehabilitación integral en el casco histórico de Areatza.

4.3.16.5.6 Área Funcional de Durango (Durangoaldea)

Se propone canalizar el crecimiento residencial del Área hacia los municipios de Durango y Abadiño, transformar las instalaciones industriales en los espacios de conexión entre los núcleos de Durango e Izurtza y rehabilitar los cascos de Durango y Elorrio.
Las necesidades de VPO consideradas en cada municipio deberían ser resueltas en el mismo.
Como parte del Programa de reequilibrio territorial propuesto por el PTS, el Área Funcional deberá acoger otras 1600 nuevas viviendas protegidas, las cuales se distribuirán entre los municipios y, preferiblemente, en el entorno de Durango, por recibir los crecimientos selectivos del Área Funcional.

4.3.16.5.7 Área Funcional de Gernika-Markina (Busturialdea y Lea-Artibai)

Se proponen actuaciones diferenciadas según la división por comarcas del territorio, centrando la mayor actuación residencial en el entorno de Gernika-Bermeo y fundamentalmente en dichas cabeceras.
Se deben centrar las necesidades de vivienda en los municipios principales de cada comarca: Gernika, Bermeo y subsidiariamente Muxika, Mundaka, Forua y Busturia para la comarca de Busturialdea; Lekeitio, Markina, Ondarroa y subsidiariamente Berriatua para la comarca de Lea-Artibai.
Los municipios cuyas necesidades no sean de entidad relevante, deberán agrupar las mismas por comarcas, para resolverlas de forma común y coordinada.
Por cuestiones de reequilibrio territorial, este Área Funcional acogerá otras 320 viviendas protegidas, que se ubicarán en la comarca de Busturialdea, en el entorno de Gernika.
Desarrollar programas estratégicos de rehabilitación integral en los Cascos Históricos de Lekeitio, Markina, Mundaka, Bermeo y Ondarroa.

4.3.16.6 Implicaciones en la redacción del PTS

El PTS de Plan Territorial Sectorial de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas deberá tenerse en cuenta a la hora de **definir los escenarios** implicados en el PTS de carreteras. Dada la fecha del documento de avance (octubre de 2003), varias de las actuaciones previstas en el PTS ya han sido ejecutadas, por lo que formarán parte de la situación de partida.

4.3.17 Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de la CAPV

Plan	Plan Territorial Sectorial Red Intermodal Y Logística de la CAPV
Autor	Gobierno Vasco (Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras)
Figura	Plan Territorial Sectorial
Estado	a)Avance del Plan (redactado) b)Aprobación Inicial (pendiente)
Objeto	Definición de la Plataforma Logística de Euskadi y la Red de centros de intercambio modal.
Ámbito	Autonómico (País Vasco), pero de conexión con la red exterior.
Horizonte	El Plan se establece con una vigencia indefinida, y un horizonte temporal de 24 años. El Plan se desarrolla en tres periodos de ocho (8) años, pudiéndose alterar los tiempos en función del grado de desarrollo. En concreto puede ser adelantado un periodo si se ha agotado en un 70% las previsiones existentes. Por el contrario no se desarrollará el siguiente periodo si no se ha alcanzado un 40% del desarrollo previsto. Si las previsiones son agotadas parcialmente, es decir solo afecta a un área o varias, pero no a la totalidad del Plan, se podrán modificar puntualmente las previsiones en una o dos Áreas. Cada 8 años se llevará a cabo, preceptivamente, una revisión y la incorporación, en su caso, de nuevo suelo de la bolsa de reserva del Plan.
Objetivos del plan	Articular la malla de conexión y relación entre los nodos de la red de ciudades, centros productivos y logísticos y de éstos con el exterior.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Propuesta de reservas de suelo para actividades logísticas (implantación de los centros logísticos, los nodos de la plataforma logística, y los centros de intercambio modal)
Observaciones	--

4.3.17.1 Objeto del Plan

El avance de Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene por objeto desarrollar además de las directrices emanadas del Plan Director de Transporte Sostenible y del Acuerdo de Coalición, aquellas que se derivan de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres cuanto a la potestad de la CAPV de planificar los transportes intracomunitarios así como los que resulten de competencia del País Vasco en ejecución de la normativa del Estado en lo referente a la planificación de una red intermodal y logística ambientalmente sostenible, económicamente eficiente socialmente equilibrada.
En concreto el planeamiento territorial de transporte pretende articular la malla de conexión y relación entre los nodos de la red de ciudades, centros productivos y logísticos y de

éstos con el exterior, en función de los intereses de la comunidad y de la problemática específica de su desarrollo e incardinación en el sistema económico general.

Así pues, las alternativas y determinaciones contenidas en el AVANCE tienen un doble objetivo:

- El fomento de la intermodalidad (tanto en mercancías como con viajeros/as), como instrumento de reequilibrio modal para prevenir y reducir la congestión en cuellos de botella de las infraestructuras, la interconexión eficiente sin pérdida de valor en el transporte de mercancías y la utilización de cadenas de transporte multimodal.
- La localización de una estructura logística potente que minimice los costes a productores y distribuidores radicados en la CAPV y que desarrolle las oportunidades de la actividad logística y de transporte.

Complementariamente a este documento se han desarrollado una serie de monografías destacando las siguientes:

- Tendencias de la logística europea.
- Situación de la logística en Euskadi.
- Tendencias del transporte de viajeros/as en Europa.
- Situación del transporte de viajeros/as en Euskadi.
- Alternativas y propuestas de desarrollo de una Plataforma Logística en Euskadi.
- Bases jurídicas del Avance del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la CAPV.

4.3.17.2 Estado de tramitación del Plan

- En la fase de Avance se presenta una Propuesta Genérica de prospectiva logística u horizonte temporal a 24 años, donde se señala:
 - Tipo de Ámbito, Infraestructura y Espacio logístico.
 - Localización Territorial
 - Dimensionado para el horizonte temporal del Plan.
 - Propuestas de gestión
- En la fase de Aprobación Inicial, se deberá determinar y concretar la localización y dimensionado de la 1ª oferta (para el periodo de los 8 años primeros) del sistema Logístico Vasco, concretándose en:
 - Identificación de los Ámbitos, Infraestructuras y Espacios Físicos.
 - Identificación Territorial.- Dimensionado para el 1er Periodo.
 - Definición de Reserva de suelo logístico.

4.3.17.3 Estructura del Plan

El Plan establece en su sistema logístico una estructura jerarquizada de infraestructuras, ámbitos físicos de servicios y de áreas físicas logísticas. Así, distingue:

- Infraestructuras Portuarias, aeroportuarias, viarias y ferroviarias.
- Sistemas de comunicación logística:
 - Red de distribución logística.

- Corredor Logístico (nivel continental-intercontinental).

• Ámbitos de Servicio:

Constituidos por las Áreas Geográficas y de Producción y Consumo que deben ser servidas por el Sistema logístico así como las infraestructuras nodales.

Se distinguen:

- Infraestructuras nodales: Puerto de Bilbao, Puerto de Bermeo, Puerto de Pasajes, Aeropuerto de Loiu y Aeropuerto de Foronda.
- Áreas Geográficas y de Producción y Consumo: Área Metropolitana de Bilbao, Área Duranguesado, Área Alto Deba, Área Urola y Área Oria.

Se definen las siguientes tipologías:

- Centros de Soporte Logístico (CSL) de servicio a las áreas geográficas y de producción y consumo e infraestructuras nodales: Área Metropolitana de Bilbao, (Duranguesado, Gasteiz – Deba, Urola, Oria y Donostialdea), Aeropuerto de Loiu y Puerto de Bermeo.
- Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) de servicio a las infraestructuras nodales: Zal de Puerto de Bilbao, Zal de Puerto de Pasajes, Zal de Aeropuerto de Foronda.
- Plataforma Intermodales. Espacios Logísticos ligados a Corredores Logísticos: Área Logística del Ebro, Área Logística del Bidasoa.
- Gran Centro Logístico: Espacio Logístico de gestión de transporte Continental e Internacional: Plataforma Logística Aquitania-Euskadi.

La jerarquización de Infraestructuras se produce en la distinción de pertenencia a la Red o Corredor y es la siguiente:

- De 1er Orden: Las que constituyen o forman parte del Corredor Logístico: La Plataforma Logística Aquitania-Euskadi.
- De 2º Orden: Las Plataformas Intermodales del Corredor Logístico:
 - Área del Ebro
 - Área del Bidasoa
- De 3er Orden: Las Zonas de Actividad Logística (ZAL) de:
 - Puerto de Bilbao
 - Puerto de Pasajes
 - Aeropuerto de Foronda
- De 4º Orden: Los centros Soportes Logísticos de:
 - Área Metropolitana de Bilbao
 - Aeropuerto de Loiu
 - Puerto de Bermeo
 - Duranguesado
 - Gasteiz-.Deba
 - Urola
 - Oria
 - Donostialdea

4.3.17.4 Directrices territoriales y de desarrollo de infraestructuras y suelo recogidas en el Plan en materia de infraestructuras

En cuanto a la red de carreteras, la propuesta más importante que realiza el PTS considerado consiste en introducir la variante de autopista a la solución sur o “solución súper-sur” que lógicamente alivia el grave problema de la congestión en los accesos a Bilbao por el sur al separar los flujos de largo recorrido de los tráficos de agitación. Aunque esta propuesta supone una disminución de tiempos de viaje, es de prever que no genere una cantidad apreciable de viajes inducidos. Tampoco están proyectadas conexiones intermodales o logísticas en las inmediaciones de la mencionada autopista. El resto de actuaciones en carretera se corresponden con las recogidas en los planes definitivamente aprobados, destacando de entre ellas el Corredor del Ballonti, que discurre por los términos municipales de Santurtzi, Sestao, Portugalete y Barakaldo, generando unos suelos entre la autopista A-8 y el propio corredor bien comunicados con el Puerto de Bilbao así como con el conjunto de municipios de la margen izquierda, susceptibles de usos industriales y logísticos. En cuanto a los ferrocarriles el plan propone la instalación de una nueva estación pasante en San Mamés como terminal de pasajeros de la alta velocidad en Bilbao. Este emplazamiento tiene muy buenos enlaces intermodales con la red de transporte urbana y metropolitana y permite la prolongación de la red de alta velocidad en dirección Cantábrica, como parte del ferrocarril transcantábrico. Otras propuestas consisten en la tranviarización de los servicios de cercanías que actualmente presta Renfe en margen izquierda y del tramo Atxuri – Etxebarri de EUSKOTREN.

4.3.17.5 Análisis de necesidades de suelo en CAPV para actividades logísticas:

Los criterios de localización de las diferentes tipologías de operadores logísticos, permiten establecer cuatro tipologías de zonas logísticas en cuanto a dotación de instalaciones:

- En primer lugar, aparecen las zonas en las que se puedan situar grandes centros logísticos,
- Zona de Actividades Logísticas (ZAL) asociadas a puertos y aeropuertos. Este punto, es importante la mención de que el Puerto de Bilbao, gracias a las inversiones que se están realizando, va a experimentar crecimientos importantes.
- En un tercer nivel aparecen los centros de soporte a la logística.
- Adicionalmente aparecen las zonas para la implantación de una plataforma intermodal, que garanticen la intermodalidad tren-carretera y tren-tren (cambio de ancho de vía).

Evaluación de las necesidades de suelo

Las potencialidades de la CAPV como plataforma logística así como las oportunidades que se derivan de la disposición y desarrollo de las grandes infraestructuras modales deben traducirse en unas necesidades de suelo a desarrollar según las diferentes tipologías de centro que se han descrito en el punto anterior.

Oferta de suelo para actividades logísticas en Bizkaia:

La localización del suelo para actividades logísticas responde a los siguientes criterios:

La ubicación respecto a los centros de demanda potencial de servicios logísticos: centros de población (consumo) y centros industriales (producción). La capacidad de atracción de una plataforma logística depende de su distancia respecto a los clientes potenciales.

Un segundo factor crítico en la implantación de una plataforma logística es el acceso a las infraestructuras nodales y lineales: red de autopistas y autovías, a la red de ferrocarril, puertos, aeropuertos e instalaciones logísticas ya existentes en el territorio.

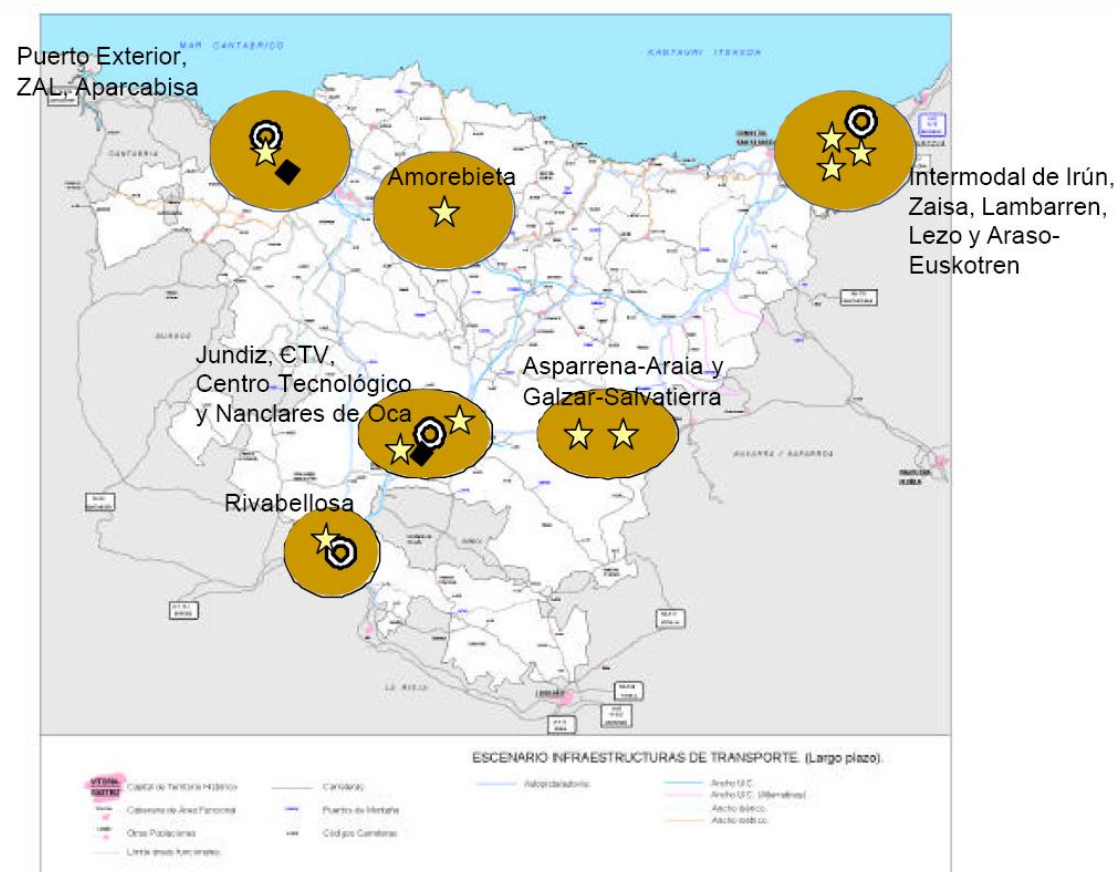
En tercer lugar la disponibilidad de suelo en cantidad, precio y características físicas suficientes es también determinante en el proceso de localización del suelo para actividades logísticas.

Basándose en estos criterios y en las necesidades de suelo logístico en cada uno de los Territorios Históricos se identifican las principales oportunidades para el desarrollo o ampliación de nuevas plataformas logísticas en el Territorio Histórico de Bizkaia:

Bizkaia presenta algunas complicaciones mayores para la implantación de plata-formas logísticas de ciertas dimensiones.

- Gran Bilbao:
 - ZAL de Serantes: Plataforma configurada como superficie de expansión del Puerto Exterior entre la A-8 y el monte Serantes.
 - Aparcabisa: Ampliación de las actuales instalaciones.
 - Puerto exterior: Plataformas Logísticas e Intermodales y Polígonos para Actividades del Transporte y Distribución de Mercancías en el Puerto Exterior. Plataformas de apoyo a las Estaciones de Clasificación y de Contenedores. Terminales de Contenedores y de Vehículos. Plataformas para Muelles de Contenedores y de Multipropósitos. Plantas Industriales. Ex-planadas de Almacenaje, Ciudad del Transporte en el Calero, etc.
- Duranguesado:
 - Boroa – Amorebieta
 - Durango – Irreta.
- Valle de Asua: Corredor de Txorrieri.

Principales enclaves para el desarrollo de suelo logístico



- Urola, con una superficie total de 30 Ha y siendo el área de influencia todo el Urola además de los municipios de Zumárraga, Urretxu, Legazpia, Ormaiztegui y Ezkio-Itxaso.
- Orio, 50 Ha, con influencia en los municipios de: Idiazabal, Beasain, Legorreta, Villabona, Itxasondo, Lazkao y Andoain.
- Donostialdea, 50 Ha con extensión de su influencia a municipios como Usurbil, Lasarte e Irún. Aeropuerto de Loiu, 50 Ha, área de influencia del Txorierrri y los municipios de Leioa. Loiu, Sondika, Derio, Zamudio, Lezama, Larrabetxu y Erandio.
- Puerto de Bermeo, 20 Ha, con extensión de su influencia hacia el Duranguesado y municipios de Zornotza y Durango.
- Zonas de Actividades Logísticas
 - ZAL Puerto de Bilbao: El crecimiento del Puerto de Bilbao es uno de los pilares fundamentales sobre los que se debe sustentar el desarrollo logístico de la CAPV. Para facilitar este desarrollo resulta necesaria la implantación de una ZAL en las proximidades del Puerto, una ZAL que además de estar en las proximidades del espacio portuario tenga una buena conexión ferroviaria. La superficie de esta ZAL debería estar en torno a las 100 Ha y su localización estaría en los municipios de Ortuella, Trafagarán o Santurzi.
 - ZAL Aeropuerto de Foronda
 - ZAL Puerto de Pasajes
- Plataformas Intermodales: Se plantean dos Plataformas Intermodales:
 - Plataforma Intermodal del Ebro (Próxima a la interconexión del corredor Ebro / Meseta y localizado en los municipios de Ribera Baja, Lantarón, Berantevilla, Armiñón y Zambrana.
 - Plataforma Intermodal del Bidasoa Localizada en la proximidad a Biriato y en los municipios de Oiartzun, Irún y Hondarribia.

4.3.17.6 Análisis Planteamiento del desarrollo de Nodos de la Plataforma Logística

En función de varios criterios, las principales opciones para el desarrollo de nodos de la plataforma logística son las siguientes:

- Centros de soporte a la logística de distribución o agregación
Las zonas en las que dichos centros deben ser proyectados corresponden a las siguientes áreas:
 - El Área del Gran Bilbao aunque concentra la mayor parte del consumo de la CAPV está colmatada por lo que se plantean sólo un total de 50 Ha, cuya área de influencia se extiende aguas arriba del Nervión y del Ibaizabal, por tanto incluye los municipios de Galdako, Basauri, Arrigoriaga, Zaratamo, Amurrio y Orduña.
 - Duranguesado, con una superficie total de 50 Ha, el área de influencia se extienden las cuencas del Ibaizabal y el Arratia siendo los municipios en los que se podría localizar Elorrio, Berriz, Abadiño. Durango, Bedia, Leomoa, Igorre y Zornotza.
 - Álava Central – Deba, se plantea 150 Ha en el área de influencia de la Comarca del Deba y la Llanada Alavesa, por tanto incluyendo los municipios de Arzua –Barrundia, Legutiano, Zigoitia, Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca.

Plataformas Intermodales



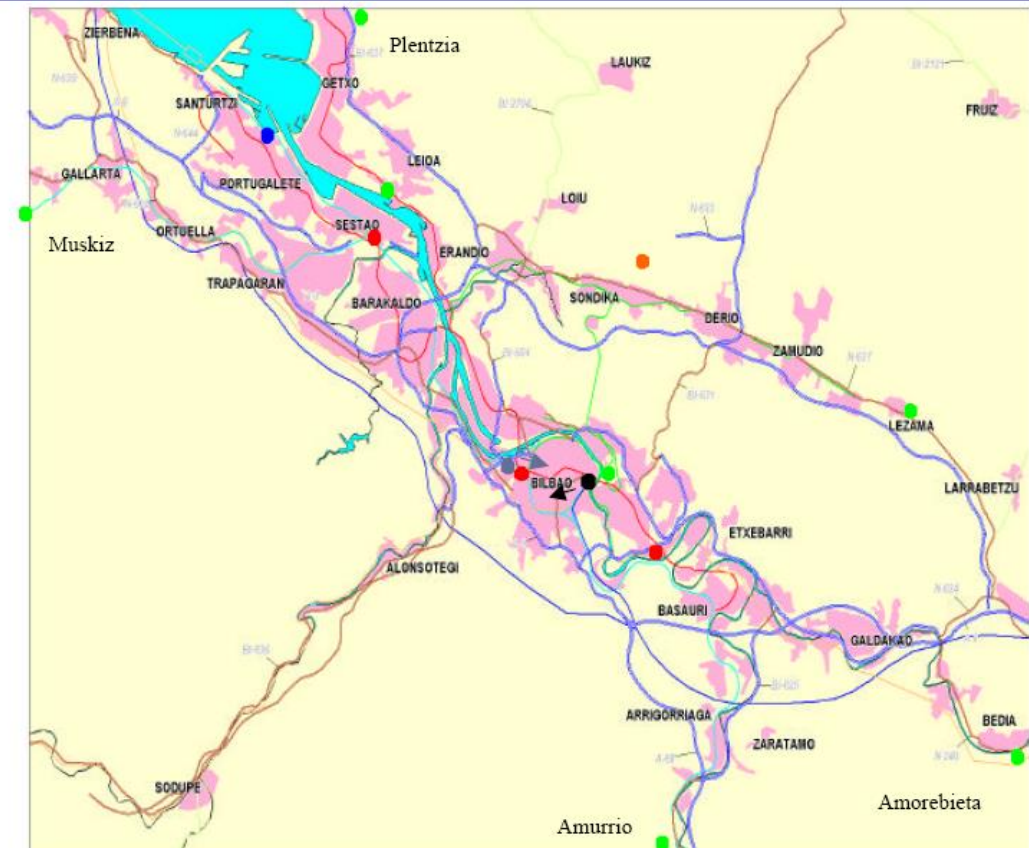
- Autopistas de peaje
- Autopistas libres de peaje
- Red de interés preferente. Autovía y vías de dos calzadas
- Ancho ibérico
- Ancho UIC
- ▲ Áreas de producción y consumo
- Centro Intermodal

- Gran centro logístico: Se plantea un Gran Centro Logístico con alrededor de 1.500 Ha que tendrían que estar concentrado en la zona de Llanada Alavesa.

4.3.17.7 Análisis del Sistema de Transporte de Pasajeros/as en el Plan

El plan estudia todo el transporte de pasajeros/as en la CAPV, pero se extrae a continuación los apartados de dicho estudio que afectan a Bizkaia en cuanto a la Localización y clasificación de Centros de Intercambio Modal dentro de Bizkaia

Propuesta de Centros Intermodales en Bizkaia



- Aeropuerto
- Puerto
- Terminal AV
- Terminal Bus
- Metro Principal
- Metro Secundaria

Se analizan las diferentes estaciones de intercambio de viajeros/as (metro, tranvía, Renfe, Euskotren...), así como el Aeropuerto de Loiu, el Puerto de Bilbao, la Estación terminal de Alta Velocidad prevista en Abando, la estación de autobuses de Termibús, los centros principales y secundarios de Estaciones de Metro.

4.3.17.8 Implicación del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística de la CAPV para el II PTS

Este Plan tiene como principal implicación para el II PTS de Carreteras de Bizkaia aquellos aspectos relacionados con la generación de escenarios y nuevas actuaciones a desarrollar en la infraestructura viaria. Además, será necesario tenerlo en cuenta para analizar la conveniencia de mejorar el acceso a zonas o terminales logísticas y de intermodalidad.

El Plan hace especial hincapié en conseguir una distribución modal más sostenible, con un menor peso de la utilización del vehículo privado, objetivo compartido con el Plan Director de Transporte Sostenible.

Dada la fecha de redacción del Plan, varias de las infraestructuras y desarrollos propuestos ya se encuentran ejecutados (como pueden ser el Eje del Ballonti o la Supersur), por lo que formarán parte del escenario de situación actual punto de partida.

4.3.18 Plan Director de Movilidad Sostenible del País

Plan	Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030
Autor	Gobierno Vasco (Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras).
Figura	Documento estratégico de planeamiento
Estado	Aprobado por el Consejo de Gobierno el 13 de junio de 2017.
Objeto	Lograr un modelo de transporte sostenible e integrado como instrumento de cohesión social y de desarrollo socio-económico de Euskadi.
Ámbito	Comunidad Autónoma del País Vasco
Horizonte	2030
Objetivos del plan	Desarrollar un transporte sostenible en términos sociales, económicos y medioambientales, de calidad, que contribuya al desarrollo socio económico, y que dé respuesta a las necesidades de movilidad de las personas y bienes, al mismo tiempo que fomente la integración de Euskadi en Europa
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Consideración de aquellos objetivos a alcanzar en materia de movilidad sostenible a cuya consecución puedan contribuir las actuaciones propias del PTS de Carreteras.
Observaciones	Documento estratégico.

4.3.18.1 Antecedentes

El Plan Director de Movilidad Sostenible del País Vasco 2.020 nació de la necesidad de avanzar en materia de movilidad sostenible al finalizar el Plan 2.002-2.012, cuya vigencia terminó en 2.012. Con respecto al plan anterior, se planteaba la necesidad de redefinir los objetivos a alcanzar en coordinación

con los retos para el 2.020 del resto de planes y estrategias que tiene en esta fecha su año horizonte. La tramitación de dicho Plan Director, decayó a causa del final de la IX Legislatura del Gobierno Vasco.

El nuevo Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030, da continuidad al mencionado Plan del año 2002-2012, y está alineado con el cumplimiento de las directrices europeas definidas en el Libro Blanco de Transporte que fue elaborado por la Comisión Europea en 2011, así como con la Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador-Europa 2020. Igualmente, se complementa con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada por Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015.

4.3.18.2 Objetivos generales y líneas de actuación

El Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 nace de la voluntad del Gobierno Vasco de avanzar en el camino de la sostenibilidad económica, social y medioambiental.

El objetivo estratégico es desarrollar un sistema de movilidad económica, social, energética y medioambientalmente más eficiente, de calidad y que a la vez se constituya en motor económico del país. Para alcanzar este objetivo estratégico, es necesario previamente conseguir la consecución de los siguientes objetivos operativos:

- OBJETIVO 1: Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable.
La consecución de este objetivo se realizará mediante las siguientes líneas de actuación:
 - Impulsar, a través de la Autoridad del Transporte en Euskadi, la planificación, ordenación y coordinación en el desarrollo de la Política Común del Transporte y en la consecución de un Transporte Sostenible.
 - Elaborar la normativa correspondiente para la ordenación y coordinación de los servicios de transporte terrestre, de carretera y ferrocarril, marítimo, aéreo y por cable.
 - Poner a disposición de las empresas del sector una red de comunicaciones que favorezca su competitividad y que potencie la conectividad de Euskadi, desde su posición estratégica.
 - Elaborar programas para el establecimiento de las garantías suficientes de un desempeño de los servicios en base a la libre y leal competencia, con acciones formativas, divulgativas y de inspección.
 - Potenciar los Programas de Modernización del Transporte que posibiliten hacer frente al proceso de globalización y al incremento de la competencia en el sector.
 - Identificar e implantar medidas para la internalización de costes, en coordinación con las autoridades competentes.
 - Propiciar junto a las Autoridades competentes una política fiscal que motive e incentive las diferentes y necesarias estrategias, tanto públicas como privadas, encaminadas a la incorporación de la Sostenibilidad en el Transporte.
- OBJETIVO 2: Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada.
Cuya logro se materializará a través de las siguientes líneas de actuación:
 - Integrar el desarrollo urbano sostenible, y en consecuencia el transporte sostenible, en los criterios territoriales.
 - Impulsar una planificación integrada de los usos del suelo y la movilidad bajo criterios de sostenibilidad económica, medioambiental y social.

- Promocionar acciones dirigidas a mejorar las condiciones socio-sanitarias de la sociedad y los profesionales del transporte.
- Avanzar hacia un modelo de transporte más sostenible en términos económicos, sociales y medioambientales, y que promuevan una mejor calidad de vida.
- Elaborar propuestas de acciones preventivas de conformidad con los diagnósticos del Observatorio del Transporte de Euskadi. La elección de acciones y su programación corresponderá a la Autoridad del Transporte de Euskadi.
- Tender hacia un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica
- Realizar un seguimiento anual de los costes y tarifas del transporte con simulación de resultados por el uso de diferentes alternativas.
- Potenciar la implantación de medidas disuasorias que permitan reducir la presión del tráfico de vehículos privados en el acceso a los principales núcleos urbanos.
- Establecer medidas disuasorias sobre la utilización individualizada del vehículo privado, entre otras.
- Fomentar la utilización de carriles, vías y rutas especiales y/o exclusivas, para la gestión del tráfico tanto permanente como temporal, y especialmente en los accesos a las ciudades.
- Fomentar Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) en el desarrollo de la actividad del Transporte y para la ordenación y gestión de tráfico en los ámbitos regional, comarcal,
- metropolitano y urbano. Utilización de las infraestructuras de forma más racional y eficiente.
- Promover un Sistema de Información de Transporte Público de viajeros/as en la CAV mediante el que se pueda obtener información actualizada de itinerarios, operadores y tarifas entre cualquier origen y destino dentro de la CAV.
- Apoyar la liberación de espacios urbanos en las ciudades del tráfico rodado, reservándolos para el uso peatonal, la bicicleta y los servicios públicos de transporte en circunstancias económicas favorables.
- Garantizar la accesibilidad del entorno rural proporcionando un sistema de transportes eficiente y de calidad, y que contribuya al desarrollo rural.
- Propiciar la adecuación y homogeneización de criterios municipales sobre los servicios de distribución urbana.
- Fomentar el desarrollo de Planes de Transporte en los diferentes centros de actividad de Euskadi.
- Definir e implantar planes para la mejora de la accesibilidad en las estaciones y nodos de transporte prioritarios.
- OBJETIVO 3: Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte. Cuya línea de actuación será la de impulsar programas de apoyo a la incorporación del concepto “intermodal” en el Transporte, tanto a nivel de Empresa como de la Sociedad en general.
- OBJETIVO 4: Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa.
- OBJETIVO 5: Fomentar un uso eficiente y responsable del transporte.
- OBJETIVO 6: Desarrollar un sistema de transporte público integrado.

4.3.18.3 Grado de vinculación e implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

La vinculación entre el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 y el PTS de Carreteras de Bizkaia, se encuentra condicionada en la actualidad por la tramitación del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, que ha sido trasladado al Parlamento Vasco para su aprobación.

En el mencionado Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, referido al Plan de Movilidad del País Vasco, se encuentran los siguientes puntos de interés de aplicación durante la redacción del II PTS de carreteras de Bizkaia:

Artículo 8: Instrumentos de planificación de la Movilidad Sostenible.

*1.– Los planes de Movilidad Sostenible son los instrumentos que **concretan para un ámbito territorial los principios y objetivos establecidos** en los artículos 3 y 4 de la presente Ley, en complementariedad a lo establecido al respecto en la ley 4/2019, de 21 de febrero, incluyendo la planificación de estrategias, directrices, acciones o, según las exigencias de la distribución competencial entre los diversos niveles institucionales, propuestas o alternativas de actuación a otras administraciones, a fin de lograr un modelo de movilidad sostenible, equilibrado y tendente a la creciente prestación de los servicios públicos de transporte mediante medios con menor coste social, ambiental y económico.*

2.– La planificación de la Movilidad Sostenible tiene lugar mediante los siguientes instrumentos:

- a) Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi.*
- b) Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos.*
- c) Planes de Movilidad Urbana Sostenible.*
- d) Plan Director de Vías Ciclables.*

3.– Las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación de la Movilidad Sostenible relacionados en el párrafo anterior serán tenidas en cuenta en la elaboración y formulación de los instrumentos de ordenación y planificación ambiental, urbanísticos y de infraestructuras del territorio a fin de garantizar la ordenación y planificación de la actividad económica general. Para ello, la concreta determinación a incorporar en la planificación ambiental, territorial, urbanística o de infraestructuras deberá estar contenida en un plan de Movilidad Sostenible y corresponderse con un título competencial de la administración autora de este plan que resulte suficiente, conforme a la distribución competencial entre administraciones, de forma que implique su vinculación o necesidad de inclusión en alguno de los planes señalados en los apartados a), b) o c) del apartado 2 anterior.

Artículo 17: Infraestructuras de Transporte

1.– En el procedimiento de planificación de las infraestructuras que incidan en la Movilidad Sostenible se evaluará por la administración promotora el impacto de las mismas, en el conjunto de su vida útil, desde la perspectiva de la oferta y demanda social de nuevos servicios de transporte, su incidencia y aportaciones a la Movilidad Sostenible, su estudio económico-financiero y su integración funcional en el conjunto del sistema de transporte público existente en Euskadi.

Así, de acuerdo con el compromiso de la Diputación Foral de Bizkaia al respecto de la planificación de infraestructuras tomando como premisa el fomento de una movilidad más sostenible, se toman en consideración y se adoptan aquellos **objetivos** a alcanzar en materia de movilidad sostenible a cuya consecución puedan contribuir las actuaciones propias del PTS de Carreteras, entre los que se encuentran, de los anteriormente indicados:

- **Una distribución modal más sostenible**, con un menor peso de la utilización del vehículo privado.
- **Mejora de la accesibilidad territorial**, disminuyendo el tiempo de desplazamiento entre las diferentes partes del territorio, **principalmente en transporte público**.
- **Aumento ocupación vehículos, tanto de los privados como de los públicos**, siendo necesario, por ello, una optimización de la oferta de transporte público.
- Utilización fuentes de energía menos contaminantes, con una **apuesta decidida por el tren tanto para la movilidad de las personas como de las mercancías**.
- **Mejora de la Información**. La mejora de la información permite al ciudadano optimizar y aumentar la calidad de su desplazamiento. La **introducción de los ITS** abre nuevas posibilidades en este campo.
- **Aumento seguridad vial**. En este caso, aun siendo la CAPV en Europa un referente en cuanto a seguridad vial, el plan plantea seguir avanzando en la misma dirección.

En resumen, el Proyecto de Ley de movilidad sostenible tiene influencia en distintos apartados durante la redacción del II PTS de carreteras: por un lado, se tendrá en cuenta en la **definición de criterios y objetivos** del plan, mientras que por otro, lado se prestará especial atención a estos criterios de movilidad sostenible en la **definición de escenarios**. Además, es un elemento de especial importancia en la **Evaluación Ambiental**.

4.3.19 Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. KLIMA 2050

Plan	Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. KLIMA 2050
Autor	Gobierno Vasco (Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda).
Figura	Estrategia/Plan
Estado	Aprobado por el Gobierno Vasco en junio de 2015.
Objeto	Marcar una hoja de ruta tanto para la mitigación de las emisiones como para la adaptación al cambio climático, alineado con las políticas europeas en el País Vasco
Ámbito	Comunidad Autónoma del País Vasco
Horizonte	2050
Objetivos del plan	Reducir las emisiones de GEI de Euskadi en al menos un 40% a 2030 y en al menos un 80% a 2050, respecto al año 2005 y alcanzar en el año 2050 un consumo de energía renovable de 40% sobre el consumo final. Asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Consideración de aquellos objetivos a alcanzar de mitigación de efectos y adaptación al cambio climático, a cuya consecución puedan contribuir las actuaciones propias del PTS de Carreteras.
Observaciones	Documento de referencia.

4.3.19.1 Antecedentes

La Unión Europea (UE) lleva liderando la política internacional de cambio climático desde hace más de 10 años. En el año 2005 entró en vigor el sistema de comercio europeo de derechos de emisión de GEI (EU ETS, por sus siglas en ingles) y en el año 2010 se aprobó el paquete de medidas sobre energía y clima hasta el año 2020, comprometiéndose a un triple objetivo que se recoge a continuación:

- Reducción de un 20 % las emisiones de GEI en 2020 respecto a las emisiones de 1990;
- Alcanzar un 20 % de energías renovables para 2020;
- Alcanzar un 20 % de eficiencia energética para 2020.

Por lo tanto, la actuación frente al cambio climático se estructura en dos vertientes: reducción de las emisiones GEI o mitigación, y la adaptación a sus efectos.

A la vista de las directrices europeas, en el año 2013, tras la finalización y evaluación del Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático 2008- 2012, se comenzó la elaboración del documento Estrategia de Cambio Climático Klima 2050 con el objetivo de marcar una hoja de ruta tanto para la mitigación de las emisiones como para la adaptación al cambio climático, alineando su periodo temporal a Europa.

La Estrategia de Cambio Climático del País Vasco 2050 está en sintonía con los esfuerzos y horizontes que maneja la Unión Europea en la materia pero teniendo en cuenta la realidad de la sociedad vasca. Se ha concebido también como una herramienta del Gobierno Vasco, transversal y coordinada por todos sus Departamentos, y enlazada con las políticas que se están impulsando en los tres Territorios Históricos y sus municipios.

4.3.19.2 Objetivos generales y líneas de actuación

Tal y como se ha comentado en el apartado anterior, la actuación frente al cambio climático se estructura en dos vertientes. La reducción de emisiones de GEI o mitigación por un lado, y la adaptación a sus efectos. Ambas están íntimamente ligadas debido a la complementariedad y sinergias existentes. Las políticas de mitigación contribuyen a reducir la concentración de GEI en la atmósfera, lo que supondría menores impactos derivados del cambio climático y, por consiguiente, una menor necesidad de adaptación a los mismos.

En cuanto a la mitigación de sus efectos , se plantean los siguientes hitos:

- Reducir las emisiones de GEI de Euskadi en al menos un 40% a 2030 y en al menos un 80% a 2050, respecto al año 2005.
- Alcanzar en el año 2050 un consumo de energía renovable del 40% sobre el consumo final.

Respecto a la segunda vertiente, siguiendo la línea de la Estrategia Europea de Adaptación y los impactos del cambio climático previsibles en Euskadi, la presente Estrategia tiene como objetivo asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático.

Para la consecución de ambos objetivos, mitigación y adaptación, se plantean 9 metas y 24 líneas de actuación específicas, que tendrán que tomarse tanto a nivel local como regional, siendo necesario una mejora del conocimiento de los impactos, así como importantes esfuerzos para la integración de la adaptación al cambio climático en las políticas sectoriales.

Así, las metas establecidas para el año 2050, y sus líneas de actuación correspondientes, son:

- Apostar por un modelo energético bajo en carbono.
 - Mejorar la eficiencia energética y gestionar la demanda energética.
 - Impulsar las energías renovables.
 - Potenciar criterios de eficiencia energética y energías renovables en el medio urbano, hacia "edificación cero emisiones".
- Caminar hacia un transporte sin emisiones.
 - Potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de GEI.
 - Sustituir el consumo de derivados del petróleo.
 - Integrar criterios de vulnerabilidad y de adaptación en infraestructuras de transporte.
- Incrementar la eficiencia y la resiliencia del territorio.
 - Impulsar una estructura urbana resiliente al cambio climático, compacta y mixta en usos.
 - Integrar el análisis de vulnerabilidad y la adaptación al cambio climático en la estrategia territorial.
- Aumentar la resiliencia del medio natural.
 - Fomentar la multifuncionalidad de los ecosistemas como reguladores de procesos biológicos y geológicos, restaurando especies y hábitats vulnerables.
 - Integrar la variable de cambio climático en la gestión de las zonas costeras.
- Aumentar la resiliencia del sector primario y reducir sus emisiones.
 - Fomentar una producción agraria integrada, ecológica, local y con menores emisiones de GEI.
 - Aumentar el potencial como sumidero de carbono de Euskadi.
 - Adaptar las prácticas y la gestión del sector primario (agrario y pesquero) a las nuevas condiciones climáticas.
- Reducir la generación de residuos urbanos y lograr el vertido cero sin tratamiento.
 - Reducir la generación de residuos urbanos.
 - Aumentar los ratios de recogida y separación selectiva y su posterior reutilización, reciclaje y valorización.
- Anticiparse a los riesgos.
 - Garantizar a largo plazo el abastecimiento de agua para los diferentes usos
 - Asegurar la resiliencia del medio construido y de las infraestructuras críticas (energía, agua, alimentación, salud y TICs) ante eventos extremos.
- Impulsar la innovación, mejora y transferencia de conocimiento.
 - Promover la innovación, mejorar y transferir el conocimiento científico.
 - Implantar un sistema de monitoreo y seguimiento de los efectos del cambio climático.
- Administración pública vasca responsable, ejemplar y referente en cambio climático.
 - Desarrollar actuaciones formativas para adquirir capacidades y competencias en cambio climático.
 - Sensibilizar, formar e informar a la ciudadanía en materia de cambio climático.
 - Administración pública cero emisiones.
 - Consolidar mecanismos de coordinación interinstitucional para la acción climática.
 - Posicionar a Euskadi en la esfera internacional en materia de cambio climático.

4.3.19.3 Propuesta de Actuaciones

La Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco ha sido concebida como una herramienta del Gobierno Vasco, transversal y coordinada por todos sus Departamentos, y enlazada con las políticas que se están impulsando en los tres Territorios Históricos y sus municipios.

Las conclusiones obtenidas durante el desarrollo del documento, cuya elaboración ha contado entre otras, con la contribución de la Diputación Foral de Bizkaia, revelan que uno de los principales sectores donde es necesario realizar esfuerzos para la reducción de las emisiones de GEI, es el del transporte.

En materia de planificación del Transporte, es el Plan Director de Transporte Sostenible 2002-2012 el que por vez primera explicita el reto de avanzar hacia un transporte ambientalmente sostenible, asumiendo el reto compartido con la Unión Europea de desvincular la demanda de transporte y el crecimiento económico, además de mejorar y promover una mayor utilización del transporte público y fomentar la utilización más racional del vehículo privado.

Como punto de partida, se ha logrado el impulso de modos de transporte menos intensivos en emisiones con la implantación de redes ferroviarias urbanas, como el metro y tranvía que, junto con las líneas de autobuses públicos, han contribuido a mejorar la movilidad en los centros urbanos. Durante el periodo 2000-2013, los servicios públicos de transporte colectivo por carretera y ferrocarril han logrado un crecimiento de casi el 10%. En la misma línea, el transporte de mercancías marítimo y por ferrocarril ha experimentado un incremento de casi el 7% para el mismo periodo. Además, se han construido 16 km de tranvía, que han supuesto una alternativa a la movilidad urbana en dos de las tres capitales vascas.

Alineado con el primer horizonte de compromiso establecido a nivel europeo, se concreta un conjunto de acciones para el año 2020, que suponen los primeros pasos hacia los objetivos establecidos a 2050. Entre dichas acciones, se encuentran las siguientes:

- Desarrollo de la nueva Red Ferroviaria del País Vasco para el transporte de pasajeros/as y mercancías.
- Potenciación del corredor atlántico de mercancías (Red Trans-European Transport Networks – TENT-T). Implantación de plataformas logísticas que fomenten el uso del ferrocarril y el transporte marítimo de mercancías (comenzando por Jundiz, Pasaia-Irun y Arasur).
- Creación y/o ampliación de redes de metro, tren, tranvía y autobús logrando la consecución del billete único para el transporte público municipal e interurbano de toda Euskadi.
- Fomentar el desarrollo de planes de movilidad sostenible a nivel comarcal, urbano y en los diferentes centros de actividad.
- Identificar y monitorizar las infraestructuras de transporte vulnerables para detectar necesidades de redimensionamiento y mantenimiento.
- Impulsar la innovación en el diseño de soluciones para aumentar la resiliencia de las infraestructuras de transporte.
- Promover infraestructuras verdes y soluciones basadas en la naturaleza como medidas de adaptación al cambio climático y sostenibilidad urbana.

Este primer conjunto de acciones deberá ser revisado y actualizado cada diez años, en los sucesivos periodos de desarrollo de la Estrategia a 2050.

4.3.19.4 Implicaciones en la redacción del II PTS de Carreteras de Bizkaia

Las implicaciones de la Estrategia de Cambio Climático Klima 2050 en la redacción del PTS de carreteras se centran en el **establecimiento de criterios y objetivos**, es decir, se circunscribe al ámbito estratégico.

La Estrategia de Cambio Climático del País Vasco 2050 se ha definido y construido como paraguas y referencia para el resto de políticas y planes sectoriales del Gobierno que tienen incidencia en el cambio climático. Se trata de un instrumento compartido por todos los departamentos del gobierno Vasco para reforzar las medidas implementadas hasta el momento y adoptar otras nuevas que permitan diseñar un futuro de desarrollo humano sostenible. Por lo tanto, según se establece en el anexo III del documento, los Planes Territoriales Sectoriales se engloban dentro de los instrumentos de planificación con un alto grado de relación con la política de cambio climático, por lo que se propone tener en cuenta los objetivos y líneas de actuación marcadas en el documento como antecedente al PTS de carreteras de Bizkaia.

4.3.20 Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas

En paralelo a la redacción del presente PTS de carreteras de Bizkaia, la Diputación Foral de Bizkaia está llevando a cabo la redacción del primer PTS de Vías ciclistas de Bizkaia.

Ambos planes comparten un **enfoque disruptivo que persigue modificar el actual reparto modal en favor de una movilidad más sostenible**, caracterizada por una pérdida de peso relativo de los desplazamientos en vehículo privado de baja ocupación, especialmente en la movilidad de tipo obligado (es decir, aquella asociada a motivos laborales o de estudios) en el ámbito metropolitano, por su importante contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). La reducción en la emisión de GEI es un objetivo clave recogido en todos los documentos estratégicos y herramientas legales impulsados por todas las administraciones con competencias en la materia y glosado en el apartado 2.4.1 del presente documento en la descripción del documento “Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. KLIMA 2050” y el “Anteproyecto de Ley de Cambio Climático”.

Esta reducción de los desplazamientos en vehículo privado no trata de contener la movilidad, sino de conseguir que dicha movilidad se produzca de la forma más sostenible posible, siendo este un objetivo ya marcado por otros instrumentos legales y de planificación como El Libro Blanco del Transporte, el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático, El Proyecto de Ley de movilidad sostenible o la Estrategia KLIMA 2050.

Tanto el PTSVC como el PTSCB, son por tanto **instrumentos complementarios al servicio de una estrategia común**. Son dos caras de una misma moneda en la apuesta decidida de la DFB por **contribuir a la contención del Cambio Climático, e impulsar su reversión en la medida de lo posible**.

Por lo tanto, **ambos planes compartirán algunos de sus objetivos, aquellos relacionados con la movilidad sostenible**, mientras que otros serán distintivos de cada Plan, aquellos directamente relacionados con las infraestructuras a las que están dirigidos.

El PTSVCB se configurará y responderá, fundamentalmente, a 5 **objetivos básicos**:

1. “Mejorar las condiciones de conectividad, seguridad y comodidad de los desplazamientos ciclistas interurbanos (a la vez que se da apoyo a otros modos activos preferentes como el peatonal), que permitan e incentiven, a su vez, reforzar las redes ciclistas locales y comarcales, y su funcionalidad en

la movilidad obligada, ampliando así la posibilidad de elección de la bicicleta como modo de desplazamiento entre la población.

2. Incidir sobre la actual distribución de los modos de transporte, favoreciendo el uso cotidiano de la bicicleta y contribuyendo, en el mayor grado posible, a la captación para este modo de otros usos menos sostenibles como el del vehículo motorizado privado.
3. Contribuir a la disminución de impactos ambientales generados por el tráfico del transporte motorizado privado (emisiones de gases de efecto invernadero –GEI-, ruido ambiental) y del consumo energético asociado, a la vez que se mejora la urbanidad, el entorno y la calidad de vida de su población (individual y colectiva).
4. Disponer de la planificación de una Red básica de Vías Ciclistas estructurante (red objeto del plan-ROP), apoyada de forma prioritaria sobre infraestructura preexistente, suelos previamente alterados, e integrada en el paisaje y con un bajo coste ambiental y la máxima rentabilidad social posible. En este sentido, habremos de considerar que la infraestructura ciclista no sólo actúe como un recurso más para la movilidad sino una vía para el desarrollo económico y la sostenibilidad del territorio y de su población (atractivo para incentivar el turismo responsable y el desarrollo local, el progreso y la digitalización del territorio...)
5. Establecer en torno al desarrollo del PTSVCB un nivel de acuerdo, compromiso y colaboración interinstitucional para la puesta en servicio de la ROP, en el marco del espíritu de corresponsabilidad compartida que suma esfuerzos con la visión y el objetivo de desarrollo sostenible que encarnan las vías ciclistas y su instrumento sectorial regulador. Capaz de superar la mera adscripción competencial, y con arreglo al compromiso compartido de la búsqueda de la máxima competencia y factibilidad para su puesta en servicio.”

Estos objetivos perfilarán el contenido en el PTSVC a partir del cumplimiento de **10 criterios básicos objetivables**:

1. “Que permita la articulación territorial de Bizkaia mediante una red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad interurbana en bicicleta (así como su relación, llegado el caso, con el modo peatonal en función de la configuración de cada vía ciclable).
2. Que habilite el trazado de una red de vías ciclistas segura, continua, cómoda, direccional, integrada en el medio y conectiva o accesible, capaz de potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte (tal y como determina el art. 7 de la NF 10/2014 de Vías Ciclistas forales de Bizkaia)
3. Que perfile su trazado y caracterización en términos de ordenación territorial de la citada red de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad interurbana en bicicleta, asegurando su continuidad por las tramas urbanas municipales por las que discurra.
4. Que permita la actualización continuada y adecuación definitiva, en términos de ordenación del territorio, de la propuesta inicial de red objeto resultante (y tras su aprobación por las JJGG).
5. Que el trazado de la ROP, además de responder a los criterios establecidos en la Norma Foral 10/2014, tenga en consideración el cuerpo de recomendaciones técnicas establecidas, a tal efecto, por la DFB y recogidas en su Manual-Guía práctica sobre el diseño de rutas ciclables – La bicicleta como medio de transporte. Directrices para su implantación” (DFB, 2003), así como cuantas otras normas se acuerden durante el procedimiento de elaboración del PTSVC y en su desarrollo posterior, que garanticen unas mejores soluciones técnicas de las vías ciclistas a habilitar.
6. Que faculte la constitución de un Sistema General de Comunicación Ciclista para Bizkaia y la definición de criterios para asegurar el paso de la red por las principales poblaciones, para el deslinde de las redes urbana e interurbana, de cara a su futura ordenación en términos de funcionalidad y

- gestión, así como para su adecuada conexión con el resto de las redes ciclistas forales y locales existentes o en previsión.
7. Que se articule en coherencia y coordinación con el planeamiento urbanístico municipal y territorial, y con arreglo a su capacidad de respuesta ante la demanda de movilidad (conectividad con los principales centros de generación de movilidad y máxima eficiencia y funcionalidad) y la estructuración territorial.
 8. Que permita, a partir de las infraestructuras viales ciclables habilitadas y/o planificadas hoy día, establecer una red objeto que se beneficie de aquéllas, a la vez que las complementa, y que bajo el parámetro de máxima operatividad (de todas ellas) sea capaz de establecer su priorización y programación en el tiempo, así como la estimación económica de las actuaciones y la disposición de los instrumentos de desarrollo del Plan.
 9. Que garantice la determinación de su impacto medioambiental y el establecimiento de los criterios para su adecuado encaje en términos ambientales, así como para sustanciar adecuadamente el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica-EAE.
 10. Que normalice y normativice la asunción a cargo de las infraestructuras viarias de carreteras de nueva construcción o sujetas a una reforma de entidad de la incorporación de medidas y procedimientos compensatorios, desde criterios de sostenibilidad, que conlleven determinadas garantías de incremento en los niveles de seguridad de la movilidad ciclista autorizada por ellas y/o la habilitación misma de infraestructuras ciclistas específicas adscritas o relacionadas con dichas carreteras y asignadas a ellas en el marco de este PTSVCB, en aplicación al principio de corresponsabilidad de las grandes infraestructuras con la movilidad activa ciclista)."

Como resultado de la estrategia común subyacente a ambos planes, **los escenarios de movilidad a considerar para los horizontes temporales correspondientes deberán ser también coincidentes en ambos documentos**, de manera que haya una coherencia en los respectivos diagnósticos.

4.3.20.1 Implicaciones en la redacción del II PTS de carreteras de Bizkaia

Dado que ambos planes se están redactando en paralelo, y que debido a su relación las actuaciones propuestas en el PTS de vías ciclistas afectan a las actuaciones a proponer en el PTS de carreteras, es necesario que ambos planes presenten unos **criterios y objetivos** encaminados en la misma línea.

Además, para mantener la coherencia entre planes se coordinarán **los escenarios** a plantear en cada uno de ellos.

Una consecuencia del PTS de vías ciclistas es que parte de los movimientos que a día de hoy se realizan en vehículo privado pasarían a realizarse en bicicleta. Este trasvase de la movilidad se tendrá en cuenta en la definición de escenarios afectando directamente al diagnóstico de la red, ya que la carga de tráfico será menor en ciertos tramos donde los desplazamientos de movilidad obligada sean menores una cierta distancia.

4.3.21 V Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia 2.016 – 2.019

Plan	V Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia 2.016-2.019
Autor	Diputación Foral de Bizkaia
Figura	Plan Estratégico
Estado	Aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno el 26 de julio de 2016
Objeto	Recoger las estrategias y actuaciones diseñadas en materia de igualdad para el horizonte temporal 2.016 – 2.019.
Ámbito	Bizkaia
Horizonte	2.016-2.019
Objetivos del plan	Cambio de valores y empoderamiento de las mujeres, organización social corresponsable y erradicación de la violencia contra las mujeres.
Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia	Medidas o acciones vinculadas al Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la D.F.B: Uso no sexista del lenguaje y consideración de la perspectiva de género en estadísticas y estudios, (Estudio de Movilidad Sostenible con perspectiva de género).
Observaciones	Documento de referencia.

4.3.21.1 Antecedentes

La Diputación Foral de Bizkaia, plenamente concienciada y sensibilizada, lleva numerosos años trabajando en materia de igualdad. El punto de inflexión de dicho trabajo se produjo en el año 2.000 con la creación de la Unidad de Igualdad y la elaboración del I Plan Foral de Igualdad 2.000-2.003, (aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno de 30 de mayo de 2.000). Se creó asimismo en este periodo: la Comisión Interdepartamental según Orden Foral número 3.548/2.000 de 30 de junio, el Manual de recomendaciones para incorporar la perspectiva de género, y se puso en marcha un programa piloto en el Departamento de Agricultura.

El II Plan Foral, para el periodo 2.004-2.007, fue aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno el 30 de diciembre de 2.003. En este periodo destacan, en materia de igualdad, la creación de Berdintasuna Taldea, iniciativas pioneras de transversalidad de género en la Diputación Foral de Bizkaia, protocolos de actuación en clave de género en los procesos de la Diputación Foral de Bizkaia, así como la creación de la Dirección General de Igualdad y Derechos Ciudadanos.

El III Plan Foral para la igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia 2.009-2.011, quedó aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno de 13 de octubre de 2.009, y con él se puso en marcha la regulación y desarrollo de la Comisión Interdepartamental para la Igualdad de Mujeres y Hombres, Berdintasuna Taldea e Intradepartamentales (Decreto Foral 13/2008).

El IV Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia fue aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno el 17 de julio de 2012.

En el año 2013 hubo, a nivel interno, un hito relevante, puesto que se aprobó el «Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 141/2013, 19 de noviembre, por el que se fijan las Directrices en las que se recogen las pautas a seguir para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género prevista en la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres» lo cual ha influido en la manera de elaborar las disposiciones.

Finalmente, en julio de 2016 se aprueba el V Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia, donde la Diputación Foral de Bizkaia continúa con el trabajo desarrollado hasta la fecha, en el que se ha avanzado en la transversalización de género en las políticas de la Diputación Foral de Bizkaia. Por eso, el nuevo Plan servirá para establecer los objetivos para los siguientes 4 años, siendo conscientes de la necesidad de continuar trabajando en la integración de la perspectiva de género.

Toda esta trayectoria se ha apoyado tanto en los agentes públicos y privados que trabajan con este mismo fin, como en la participación ciudadana, que es un eje clave a la hora de conseguir la igualdad real y efectiva en todo el Territorio Histórico de Bizkaia, enfoque de colaboración y participación que se mantiene y refuerza en el V Plan.

4.3.21.2 Objeto

Este plan estratégico marca la estrategia, los principios, los ejes de actuación y las acciones a aplicar durante el periodo 2.016-2.019, así como el modelo de gestión del Plan.

A su vez, el V Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Bizkaia se estructura en planes de actuación para cada año de vigencia del plan estratégico, en los que las medidas a aplicar en cada ejercicio se concretan en acciones con objetivos cuantitativos.

4.3.21.3 Objetivos y Principios

El objetivo principal que se quiere obtener mediante el V Plan Foral para la Igualdad de Mujeres y Hombres es el de incidir en los micromachismos, las nuevas masculinidades y la coeducación como medio para la obtención de la Igualdad de Mujeres y Hombres y la erradicación de la violencia contra las Mujeres

A este objetivo general, se deben añadir los siguientes objetivos específicos:

- Fijación de la transversalización de género en la Diputación Foral de Bizkaia.
- Consolidación de la implicación de los Servicios en la integración de la perspectiva de género.
- Orientación del Plan hacia la ciudadanía y terceras entidades

Al igual que ocurría en el IV Plan Foral, las acciones se organizan en dos grandes conceptos: medidas para mejorar la gobernanza a favor de la Igualdad y medidas correspondientes a los 3 ejes de intervención en materia de Igualdad:

- Cambio de valores y empoderamiento de las mujeres: El empoderamiento consiste en el aumento de la autoridad y poder de la persona sobre los recursos y las decisiones que le afectan en la vida. Es un proceso necesario para alcanzar la igualdad para mujeres y hombres.
- Organización social corresponsable: Es necesario dar un paso más allá de la conciliación y fijar la corresponsabilidad como principio de las políticas de igualdad. La clave estratégica en este eje supone, no sólo la corresponsabilidad de los hombres, sino también del Estado, del mercado y de la sociedad en general.

- Erradicación de la violencia contra las mujeres: Para avanzar en su reducción hasta lograr su total erradicación las actuaciones a desarrollar serán: la protección y atención integral a las víctimas, la sensibilización y la prevención.

4.3.21.4 Implicaciones para el II PTS de Carreteras de Bizkaia

Diputación Foral de Bizkaia se ha marcado como objetivo para el horizonte temporal 2016-2019 llevar a cabo un total de 123 acciones, de las cuales son de especial aplicación al PTS las siguientes:

- G1. Incrementar y mejorar la planificación para la igualdad.
- G4. Integrar la perspectiva de género en las estadísticas y estudios.
- G5. Incorporar la perspectiva de género en las actividades formativas.
- G7. Hacer un uso no sexista del lenguaje y/u otros elementos comunicativos.
- G8. Integrar el principio de igualdad en la normativa.
- G9. Integrar la perspectiva de género en los presupuestos.
- G10. Incorporar la perspectiva de género en planes sectoriales y transversales.
- G11. Incluir cláusulas para la igualdad en contratos, subvenciones y convenios.

Estas acciones se deberán ver reflejadas principalmente en los **críterios y objetivos** del PTS en redacción.

4.3.22 Ponencia 2.017-2.018

A lo largo de los años 2.017 y 2.018, se desarrolló en el seno de la Comisión de Desarrollo Económico y Territorial de las Juntas Generales una Ponencia Técnica sobre el Plan Territorial Sectorial de Carreteras, con el objetivo de definir los criterios y directrices generales que deben regir la elaboración del nuevo PTS. Este documento es de importancia fundamental para el desarrollo del PTS de carreteras, ya que en él se establecen las directrices a seguir para la elaboración del mismo y además, tal y como se describe en los epígrafes siguientes, se recoge un listado concreto de actuaciones que deberán estar incluidas en el Plan, ya que es un documento que ha sido aprobado en Juntas Generales.

El desarrollo de esta Ponencia ha comprendido sucesivas fases, que se resumen a continuación:

- **Documento Inicial del Departamento:** documento Inicial que contempla los siguientes aspectos:
 - Introducción y Antecedentes.
 - Situación Departamental 2.020.
 - Visión de futuro.
 - Sostenibilidad.
 - PTS instrumento.
 - Conclusiones y propuestas.
- **Fase de comparecencia de personas expertas:** Una vez presentado el documento inicial por parte del Departamento, a lo largo de la segunda mitad del año 2.017 se desarrolló la fase en la que las diferentes personas expertas propuestas por los grupos políticos comparecían ante la comisión para explicar sus aportaciones y propuestas al desarrollo de la Ponencia. En esta fase, en los turnos de preguntas de los grupos políticos a las diferentes personas expertas, se fue poniendo de manifiesto las posiciones que iban adoptando dichos grupos ante las propuestas del Departamento y de las personas expertas.

- **Elaboración del documento final de la propuesta:** A la vista de las aportaciones de las personas expertas comparecientes en la fase previa, teniendo en cuenta también las diferentes sensibilidades expresadas por los grupos políticos, y partiendo de la base del documento inicial preparado por el Departamento, se procedió en la fase final a elaborar un documento final que trataba de aunar todas las posiciones y sensibilidades. Posteriormente, este documento fue negociado en algunos aspectos puntuales, con diferentes grupos políticos, con el fin de matizar cuestiones concretas y conseguir una propuesta que gozara de los apoyos suficientes para ser aprobado en las Juntas Generales

Finalmente, el "**Documento de directrices y criterios generales para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia**" fue aprobado en la última reunión del grupo de trabajo celebrada el 28 de diciembre de 2.018, y, como su propio título indica, es el **principal referente a tener en cuenta para la redacción del PTS**. El documento se estructura en los siguientes capítulos:

- **Antecedentes normativos**, donde se recogen y describen las diferentes normas forales que a lo largo de los últimos 20 años se han aprobado en materia de carreteras:
 - Norma Foral 8/99: aprobación del primer PTS.
 - Norma Foral 11/02: establecimiento del pago de un canon por el uso de determinadas infraestructuras. Creación de Interbiak.
 - Norma Foral 4/03: Plan Especial de Accesibilidad Bizkaia 2003.
 - Norma Foral 3/2010: régimen jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras.
 - Norma Foral 2/2011: regulación de la planificación, proyección, modificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras.
- **Coyuntura actual y tendencias**, donde se recogen los principales acontecimientos acaecidos en los últimos años, que han contribuido a configurar el escenario actual en el que nos encontramos:
 - Importancia de la crisis financiera.
 - Situación del Departamento.
 - Incremento de los costes de regeneración de las infraestructuras.
 - Publicación del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea.
 - Puesta en marcha de la VSM.
 - Necesidad de mallado de la red metropolitana en cuanto al cruce de la Ría.
 - Aprobación de la Norma Foral 2/2011.
 - Puesta en servicio del eje Gerediaga-Elorrio.
 - Decreto Foral 166/2016.
 - Uso inadecuado de la red por parte de determinados tráficos de vehículos pesados.
 - Posibilidad de transferencia de la AP-68.
 - Preocupación de la sociedad por los aspectos medioambientales.
 - Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial.
 - Aprobación de la Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco.
 - Tendencias futuras:

- Reto demográfico: cambios en pautas de movilidad, índices de motorización, interacción persona usuaria-infraestructura
- Reto tecnológico: con avances en el campo de la automoción (a corto-medio plazo, aumento significativo de la implantación del vehículo eléctrico y del vehículo conectado, a medio-largo plazo, desarrollo e implantación del vehículo autónomo) y cambios en las formas de movilidad privada (carpooling, carsharing), que van a requerir la adaptación de las infraestructuras a nuevas necesidades de equipamiento, conectividad y sensorización, que van a suponer un cambio en la forma de realizar la gestión de la demanda y que pueden repercutir a corto plazo en un aumento de la seguridad vial y, a largo plazo, en un aumento de la capacidad potencial de la vía
- Reto medioambiental: necesidad de impulsar la generalización de modos de transporte con menos emisiones de GEI (vehículo eléctrico, vehículos a gas natural, bicicleta, etc.) a través de infraestructuras que desarrollen la red foral de vías ciclistas y de apoyo económico y de medidas de discriminación positiva hacia modos de transporte medioambientalmente sostenibles
- **Problemática existente:** como resultado de los cambios de tendencia, modificaciones del marco socioeconómico e incorporaciones a la Red de Infraestructuras (ya producidas o previstas para los próximos años) acaecidos a lo largo de los últimos años se ha configurado una situación actual que presenta una problemática caracterizada por:
 - Rigidez del modelo de pago por disposición en situaciones de crisis económica como la sufrida a lo largo del período 2.010-2.016.
 - La constatación del potencial del Decreto Foral 166/2.016 para la equiparación de la percepción del coste de transporte entre los/las contribuyentes bizkainos y bizkainas.
 - Falta de madurez de la red viaria debido a su actual configuración incompleta, a la inadecuada conectividad entre la N-634 y la AP-8, y a la falta de infraestructuras de desarrollo adecuadas.
 - Falta de desarrollo de una gestión integral en el corredor del Nerbioi (AP-68/BI-625).
 - Falta de gestión de vehículos pesados en corredores comarcales y en el acceso al Puerto de Bilbao, lo cual introduce una distorsión en el uso de la Red por parte de ese tráfico, de manera que se generan impactos no deseados en el territorio y se hace un uso inadecuado de las infraestructuras disponibles, transvasando de forma ineficiente tráficos de vehículos pesados de largo recorrido desde la red de alta capacidad a la red convencional.
 - La constatación de que los cambios socioeconómicos y de desarrollo territorial en el Bilbao Metropolitano aconsejan priorizar la solución más adecuada al mallado de la ría.
 - La identificación en la Red de cuellos de botella que suponen puntos de vulnerabilidad del funcionamiento del sistema viario (tramos que disponen de capacidad limitada y que suponen el bloqueo de la Red en caso de incidente: Larraskitu-Buia en la A-8, Puente de Rontegi, Tramo Universidad-Kukularra en la BI-637, deficiencias de capacidad en la A-8/AP-8)

En definitiva, se visualizan algunas disfunciones del sistema actualmente vigente y que parece necesario analizar y corregir en este momento.

Para resolver esta problemática percibida, parece conveniente acometer en este momento los necesarios ajustes para que el sistema responda en el futuro de manera más eficiente al nuevo escenario planteado y a los retos que se vislumbran, de manera que resulte una solución sostenible desde todos los puntos de vista: social, técnico, medioambiental y financiero.

Aprovechando la potencialidad derivada de la existencia de dos modelos de provisión de infraestructura según su fuente de financiación:

- **DETERMINISTA**, soportada por una financiación basada en los fondos obtenidos de las personas usuarias de determinadas infraestructuras de altas prestaciones, con unos horizontes temporales (Plan DETERMINISTA) para los cuales se debe garantizar la consecución del objetivo de que Bizkaia sea un Territorio COMPETITIVO, gracias a la provisión de un sistema suficiente de infraestructuras de calidad para los flujos de largo recorrido, adecuadamente alimentados por las infraestructuras de desarrollo que favorezcan su accesibilidad a todo el ámbito territorial.
- **POSIBILISTA**, soportada por una financiación basada en las disponibilidades presupuestarias, derivadas por tanto de los impuestos de todas las personas contribuyentes, que incluya una priorización temporal de las infraestructuras (Plan POSIBILISTA) de manera que en función de la coyuntura presupuestaria se pueda elegir en cada legislatura el modelo de financiación (ordinaria/diferida) y el número de infraestructuras a ejecutar siguiendo la prioridad establecida, pero sin determinar a priori objetivos temporales concretos para su consecución.
- **Propuestas.** Se proponen actuaciones concretas repartidas entre los dos tipos de planificación asociados a los mecanismos de financiación (Determinista y Posibilista), estableciendo prioridades dentro de cada uno de ellos (siempre entendiendo que el hito que determina la inclusión de una infraestructura en uno u otro sexenio es el inicio del proceso de licitación de las obras).
- **Actuaciones a incluir en el Plan Determinista**
 - **Prioridad 1. Sexenio 1 (2020-2026)**
 - Nuevo enlace de Euba
 - Mallado de la ría desde el corredor Uribe Kosta
 - Tercer carril de Barazar en la N-240
 - Desdoblamiento Aranguren-Zalla en la BI-636
 - Nueva infraestructura Kadagua-Malabrigo en la BI-630
 - Variante de Ermua Oeste (Fase 1, Urtia)
 - Eliminación de cuellos de botella entre Kukularra y Sestao
 - **Prioridad 1. Sexenio 2 (2026-2032)**
 - Tercer carril en la AP-8, tramo Larrea-Etxano
 - Nuevo semienlace de Zaldibar
 - Conexión del eje del Arratia (N-240) con la AP-8 en Boroa (tramo Boroa-Igorre)
 - Variante de Ermua Oeste (Fase 2, Goitondo)
 - Ampliación de capacidad en la A-8, tramo Gallarta-El Haya, redefiniendo la antigua VSM tramo Ic, pendiente del PEAB 2003
 - **Prioridad 2 (2032-2044)**
 - Nueva infraestructura Túnel de Kanpazar en la N-636
 - Nueva infraestructura Bentakoereka (Arrigorriaga)-Bakiola (Arrankudiaga)
 - Desdoblamiento BI-625, tramo enlace de acceso a AP-68-Enlace de Zaratamo
- **Medidas de gestión.** Adicionalmente a las actuaciones en infraestructura, se incluyen también tres medidas de gestión:

- Interconectividad vehículo-infraestructura (para dar servicio en el futuro a vehículos conectados y autónomos)
- Modelo de gestión de vehículos pesados para mitigar las disfuncionalidades existentes en la actualidad
- Ampliación a la AP-68 del Decreto Foral 166/2016 de limitación de gasto por uso de las autopistas a las personas físicas contribuyentes en Bizkaia, desde el momento en que dicha autopista sea transferida por parte del Estado
- **Actuaciones a incluir en el Plan Posibilista.** Las actuaciones a incluir en este Plan se estructuran en tres líneas de actuación diferenciadas:
 - **Línea de actuación I**, destinada a la eliminación de barreras e impactos urbanísticos. Dentro de esta línea se incluyen:
 - Variante de Rekalde
 - Cubrición de la Avanzada
 - **Línea de actuación II** destinada a garantizar la Integración territorial de las comarcas periféricas. Dentro de esta línea se incluyen:
 - Lea-Artibai (BI-633/BI-2405): tramo Urberuaga-Berriatua-Ondarroa
 - Urdaibai (BI-635): tramo Gorozika-Gernika
 - Mungia-Bermeo (BI-631): tramos I (Mungia-Bidebietas) y II (Bidebietas-Bermeo)
 - Margen derecha (N-633/BI-2704/BI-2731): Unbe + Alternativa Norte a La Avanzada: Bolue-Universidad-Parque Tecnológico
 - Zona minera (BI-2701/N-634): tramo Sopuerta-Muskiz-Gallarta
 - Enkarterri (BI-630): tramo Truzios-Karranza
 - Eje transversal (BI-2120/BI-2121/BI-2636): tramos Plentzia-Maruri + Fruiz-Muxika + Markina-Etxebarria (Variante de Markina)
 - **Línea de actuación III** destinada a garantizar la redundancia en la red viaria metropolitana. Dentro de esta línea se incluyen:
 - Segundo mallado de la Ría: Enlace Universidad-Puente de Axpe y Kueto-Carmen
 - Variante Este de Bilbao: Miraflores-Ibarsusi
 - Túnel de Santo Domingo
 - Segundo acceso al Puerto

Respecto a la posibilidad de acometer la financiación de alguna de estas infraestructuras por concesión administrativa mediante pago por disponibilidad, se establece la condición de contar con el acuerdo previo de las Juntas Generales.

A la vista de las sensibilidades transmitidas de forma inequívoca por el grupo de trabajo, se considera que dentro del Plan POSIBILISTA la realización de la Variante de Rekalde debe ser una actuación prioritaria. La actuación en La Avanzada ha de tener también un carácter prioritario.

4.3.22.1 Implicaciones en la redacción del II PTS

Este documento es fundamental para el desarrollo del Plan, desde varios puntos de vista:

- Es necesario dar cumplida respuesta con el Plan a las cuestiones que se destacan como principales ***problemas y tendencias a considerar***:
 - Cambios en pautas de movilidad, índices de motorización, interacción persona usuaria-infraestructura debidos a la evolución demográfica.
 - Cambios derivados de los avances tecnológicos.
 - Necesidad de impulsar la generalización de modos de transporte con menos emisiones de GEI, dando respuesta a la preocupación de la sociedad por los aspectos medioambientales.
 - Falta de madurez de la red viaria debido a su actual configuración incompleta, a la inadecuada conectividad entre la N-634 y la AP-8, y a la falta de infraestructuras de desarrollo adecuadas.
 - Falta de desarrollo de una gestión integral en el corredor del Nerbioi (AP-68/BI-625).
 - Falta de gestión de vehículos pesados en corredores comarcales y en el acceso al Puerto de Bilbao.
 - La constatación de que los cambios socioeconómicos y de desarrollo territorial en el Bilbao Metropolitano aconsejan priorizar la solución más adecuada al mallado de la ría.
 - La identificación en la Red de cuellos de botella que suponen puntos de vulnerabilidad del funcionamiento del sistema viario (tramos que disponen de capacidad limitada y que suponen el bloqueo de la Red en caso de incidente: Larraskitu-Buia en la A-8, Puente de Rontegi, Tramo Universidad-Kukularra en la BI-637, deficiencias de capacidad en la A-8/AP-8).
- En el documento se incluyen y priorizan ***propuestas concretas*** que será necesario recoger en el Plan.
- También se establece una ***asignación de esas actuaciones a los diferentes modelos de financiación*** posibles (Plan Determinista-Plan Posibilista) y se establece una limitación muy clara a la utilización de la modalidad de pago por disposición (obligatoriedad de contar con el aval previo de las Juntas Generales para su aplicación).
- En el documento se establecen ***medidas de gestión*** que habrá que incluir en el Plan.

5 Retos del Futuro

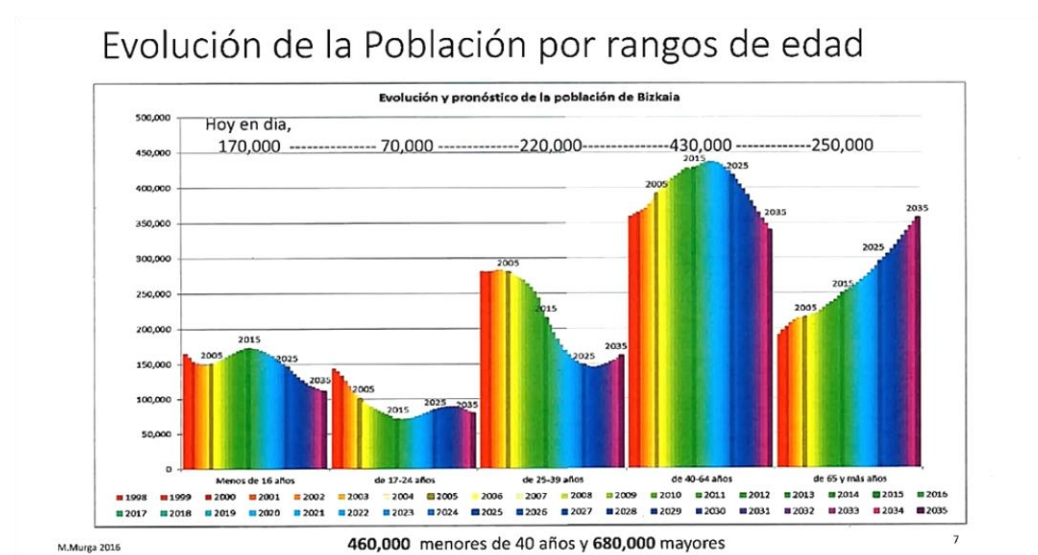
Dado que las grandes inversiones en infraestructuras de transporte tienen una vida útil que se extiende a lo largo de varias generaciones, es necesario que la toma de decisiones a este respecto tenga en cuenta las tendencias futuras que ya en la actualidad se vislumbran y que pueden suponer variaciones notables en los criterios de determinación de las necesidades de infraestructuras de transporte o incluso en las propias necesidades de la sociedad a este respecto.

Es por ello que se considera especialmente conveniente el analizar cuatro aspectos que se antojan claves para el devenir futuro de las necesidades de inversión en infraestructuras de transporte, y que se detallan en los apartados siguientes:

- Reto Demográfico
- Reto Tecnológico
- Reto del Cambio Climático
- Sostenibilidad

5.1 Reto Demográfico

Es comúnmente sabido que la evolución demográfica de los últimos años está llevando a un envejecimiento de la población, con un aumento significativo del número de personas comprendido en el segmento de edad de mayores de 65 años, tal y como se puede apreciar en el siguiente gráfico:



Además, nada hace pensar que esa tendencia se vaya a invertir en los próximos años sino más bien al contrario, lo más probable es que sea aún más acusada como consecuencia de los avances en sanidad y la mejora de las condiciones de vida.

Por ello, de acuerdo con el gráfico anterior, la población mayor de 65 años pasará de 250.000 en el año 2.015 a 350.000 en el 2.035.

A su vez, entre el 2.011 y el 2.026 se producirá una variación muy significativa del ratio entre personas ocupadas y personas potencialmente jubiladas, que pasará de 2,1 a 1,2. En consecuencia, será necesario hacer frente al doble reto que supone:

- Por un lado la pérdida de 150.000 personas trabajadoras potenciales
- Por otro, el aumento en 100.000 personas del grupo de edad receptor de pensiones

Esta situación tendrá indudablemente un impacto socioeconómico importante y supondrá que deban replantearse muchas cuestiones que en la actualidad damos por supuestas pero que en un futuro pudieran no ser sostenibles, siendo necesario buscar soluciones a la problemática que se va a plantear.

En lo que respecta al impacto sobre la futura inversión en infraestructuras, será necesario tener en cuenta las siguientes aspectos:

- Impacto en la venta de automóviles y por lo tanto en el índice de motorización.
- Evolución de la movilidad
- Posibles cambios en las pautas de movilidad, su influencia en la movilidad casa-trabajo y en la movilidad asociada al ocio, la repercusión en la importancia de las puntas de tráfico que en la actualidad son muy acusadas en las horas de entrada y salida de los centros productivos...
- Posible aumento en el grado de utilización del transporte público y consecuente reducción de uso del vehículo privado
- Cambio en la forma en la que las personas usuarias interactúan con las infraestructuras.

5.1.1 Implicaciones en la redacción del PTS

El hecho de que la población esté envejeciendo tiene una repercusión directa sobre los patrones de movilidad en la sociedad, y por lo tanto un impacto sobre temas como el índice de motorización o el uso de los transportes públicos y/o alternativos al vehículo privado. Esta modificación de la movilidad se deberá tener en cuenta en la redacción del PTS de carreteras afectando directamente al **establecimiento de los objetivos, y con ello a los indicadores y diagnóstico de la red.**

La sociedad demanda unas infraestructuras acordes con el crecimiento demográfico, estas infraestructuras deben cumplir unos **requisitos de calidad mínimos en la oferta viaria**, estando este aspecto directamente relacionado con la **seguridad en las carreteras, la competitividad y el medio ambiente**, entendiendo como competitividad la accesibilidad a todos los puntos del Territorio Histórico.

Además, otra de las demandas de la sociedad es la ejecución de **infraestructuras sostenibles**. Se puede considerar que una inversión en infraestructuras es sostenible si:

- Da respuesta a las demandas de accesibilidad de las sociedad.
- Es técnicamente factible.
- Respeta el Medio Ambiente y sus valores fundamentales.
- Se puede financiar sin hipotecar el futuro de las generaciones presentes y venideras.

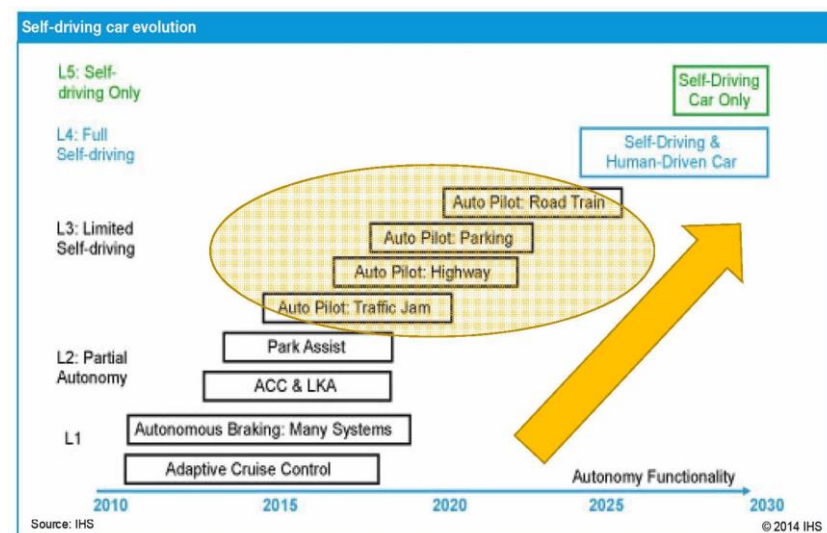
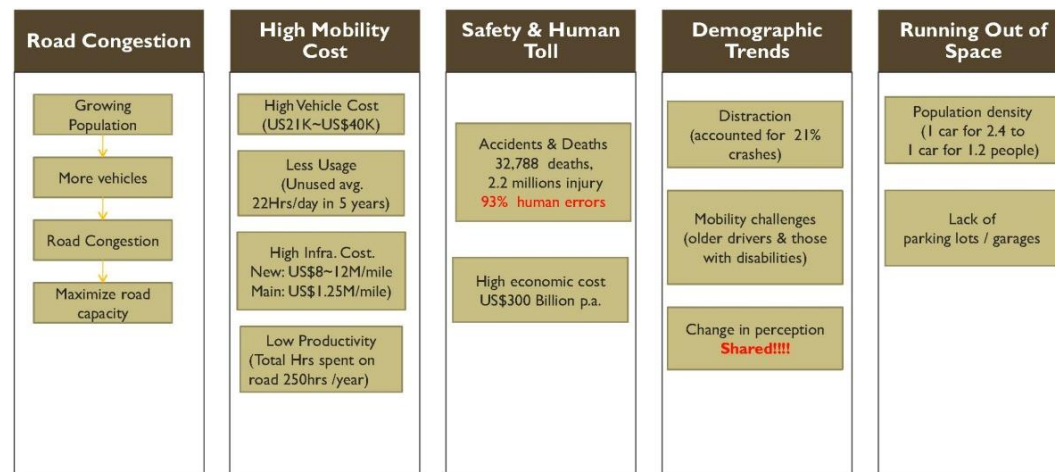
Todos ellos son aspectos a valorar en el establecimiento de objetivos del PTS de carreteras para dar respuesta al reto demográfico al que se enfrenta la sociedad actual.

5.2 Reto Tecnológico

Los avances tecnológicos llegan a todos los ámbitos de la ingeniería aunque en algunos casos pueda resultar un poco más lento, como el transporte y las carreteras. Sin embargo, en los próximos años la evolución de las tecnologías aplicadas al vehículo, a la sensorización y a la gestión de la demanda va a suponer una revolución en muchos aspectos.

Muchos de estos avances serán sin duda una mejora en la calidad de vida y de la movilidad, y además van a suponer un cambio en la forma en la que se planifican, construyen, mantienen y explotan las carreteras actuales.

La aparición del **vehículo autónomo** y su convivencia con vehículos conducidos por personas, las exigencias del vehículo autónomo referentes a la señalización y balizamiento de la carretera, el uso del **vehículo como un sensor móvil**, la gestión dinámica de la demanda, el pago por uso de la vía, etc., van a suponer cambios profundos en todo el ciclo de vida de las carreteras y en la Seguridad Vial.



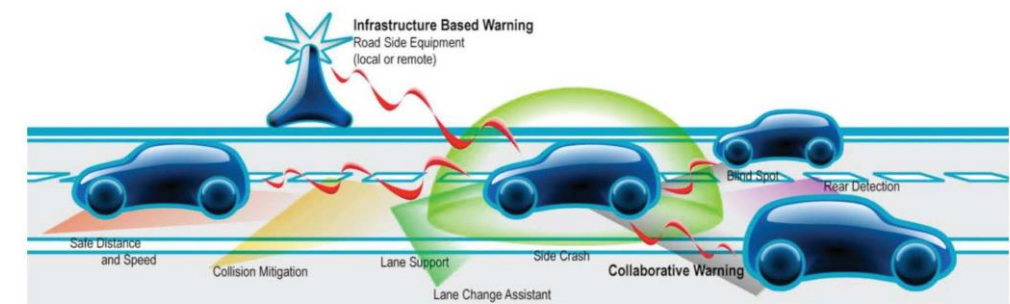
5.2.1 Factores clave a tener en cuenta

Los principales factores que influirán en la planificación de carreteras y sus consecuencias potenciales son:

El vehículo conectado

Desde hace unos años la necesidad de estar conectado en todo momento ha llevado a que el vehículo sea un medio más de conexión y colaboración con el entorno. Actualmente ya no son solamente las personas ocupantes del vehículo los que requieren esa conexión sino el propio vehículo para sus tareas más cotidianas. Por lo tanto el vehículo conectado principalmente requerirá de la infraestructura servicios de comunicaciones e información de la vía. Este vehículo conectado funcionará a su vez como sensor, facilitando información en tiempo real al gestor de la carretera (V2I.) y a otros vehículos (V2V) y permitiendo desarrollar una gestión de la demanda en tiempo real más eficaz. Entre la información de la carretera que se espera obtener de los vehículos actuando como sensores, relacionada con el mantenimiento de carreteras y la gestión de tráfico, cabe destacar la siguiente:

- Tiempos de recorrido
- Situaciones de congestión
- Presencia de baches
- Fenómenos meteorológicos (lluvia, niebla, formación de hielo)
- Balsas de agua
- Coeficientes de rozamiento deficientes
- Estado de las marcas viales horizontales



V2V : Vehicle to Vehicle

V2I : Vehicle to Infrastructure

El vehículo autónomo

La implantación del vehículo autónomo, entendiendo como tal aquel que se desplaza sin ninguna intervención humana, supondrá un nuevo paradigma en cuanto a la gestión de la infraestructura. Una de las características básicas de estos vehículos autónomos es que siempre cumplen con los modelos de “comportamiento” para los que han sido diseñados. Esos modelos de comportamiento se basan en el cumplimiento estricto de las normas y en que prevalezcan criterios de seguridad para los pasajeros/as y el entorno.

En el estado actual de las cosas, esos modelos de comportamiento están muy condicionados por un motivo: la necesidad de interactuar con vehículos conducidos por personas. El vehículo autónomo debe responder a comportamientos inesperados de otros vehículos y reaccionar de manera eficiente y sobre todo segura. Este motivo provoca que aspectos como la mejora de la capacidad y gestión de la movilidad no sean los más importantes en este momento inicial, no en el periodo de coexistencia de vehículos autónomos y vehículos conducidos por personas.

La progresiva implantación del vehículo autónomo capaz de desplazarse de forma automática sin que sea imprescindible una persona conductora, exigirá a su vez determinadas características o prestaciones de la carretera. Muchos de los sistemas necesarios para el correcto funcionamiento de estos vehículos precisarán una adecuada coordinación con la infraestructura de carretera, tanto fija como dinámica. Y esta colaboración requerirá infraestructuras y/o mantenimiento específicos.

Un aspecto de este tipo de vehículos que permitirá optimizar mejor las carreteras es la posibilidad de formar trenes de vehículos y por lo tanto homogeneizar sus velocidades y reducir la distancia entre ellos. Esto permitirá optimizar la capacidad de la vía, reduciendo así la necesidad de aumentar la oferta de la red de carreteras.

Los ITS (sistema de transporte inteligente) colaborativos y las carreteras conectadas

El vehículo conectado es independiente del vehículo autónomo. Sin embargo, el desarrollo de ambos ha coincidido en el tiempo. Como combinación de ambos, surge el que con toda probabilidad será el concepto más extendido, que es el vehículo que además de conducirse de forma autónoma está conectado con la infraestructura y con el resto de vehículos del entorno.

Los ITS colaborativos (C-ITS o sistemas cooperativos) abarcan un grupo de tecnologías y aplicaciones que permiten un intercambio de datos eficaz a través de tecnologías de comunicación inalámbrica entre componentes y actores del sistema de transporte, entre vehículos (V2V) o entre vehículos e infraestructura (V2I). La implantación de estos C-ITS será un proceso evolutivo que irá avanzando a medida que se desarrolla la tecnología.

El vehículo eléctrico

Se trata en este caso de una tecnología ya existente, pero que sin duda en el futuro experimentará un gran desarrollo. Los cambios más significativos que la introducción de este tipo de vehículos ha supuesto para la infraestructura en aquellos países donde su implantación es mayor, son:

- La aparición de sistemas que permitan una carga rápida de los vehículos eléctricos.
- La necesidad de infraestructura que permita la conexión de los puntos de carga a la red eléctrica.
- La aparición de carriles, zonas reservadas o con prioridad para los vehículos eléctricos.
- Carriles de carga de batería con vehículos en movimiento.
- La reserva de zonas exclusivas de aparcamiento

Nuevos conceptos de movilidad privada

Una de las prioridades de la Administración en la gestión de la movilidad es la de fomentar la implantación de modos de pago más eficientes y facilitar la elección modal por parte de las personas usuarias. Es por ello que, en un futuro cercano, las plataformas de gestión de la movilidad, donde los desplazamientos se entiendan como “servicios”, serán indispensables.

“Mobility as a Service” (MaaS) se describe como un *“Modelo de movilidad en el que las necesidades de transporte principales de un usuario/a se satisfacen a través de una interfaz y se ofrecen por un único proveedor de servicios a través de una única plataforma digital”*.

Los objetivos principales de este nuevo concepto de la movilidad son los siguientes:

1. Posicionarse en la tendencia de concebir la movilidad como servicio
2. Agregar la información actualmente dispersa
3. Enfocar diferentes perfiles según necesidades (Turista vs. Persona usuaria habitual)
4. Vincular y cooperar entre sectores: tráfico, turismo, tiempo etc.
5. Sumar y no rivalizar entre administraciones
6. Fomentar la cooperación público-privada
7. Generar canales bidireccionales con la persona usuaria a través de las aplicaciones

Para la creación de estas plataformas de gestión, será necesario crear un ecosistema de negocio, donde múltiples organizaciones actúen en colaboración, mezclando fronteras tradicionales de los sectores públicos y las compañías, e involucrando a las personas usuarias en la co-creación.

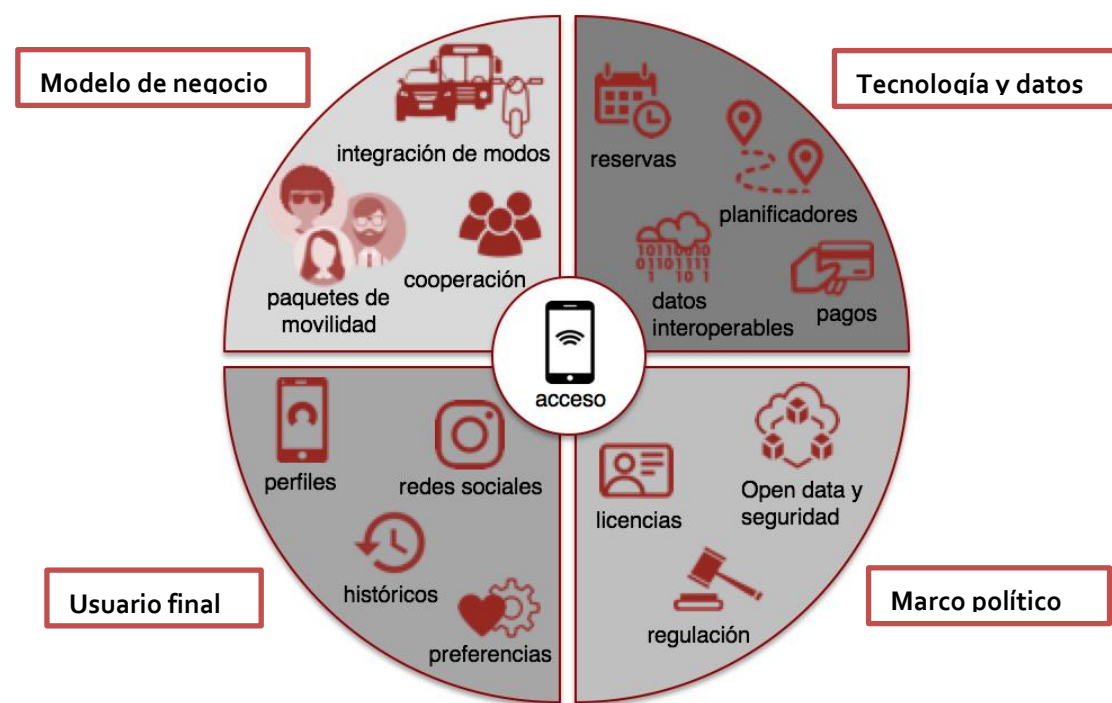


Figura nº1. Ecosistema de negocio de las plataformas MaaS

Conseguir una plataforma plenamente integrada es todavía un objetivo a largo plazo, pero en la actualidad los territorios ya están trabajando en unificar la tecnología y los datos que se les ofrecen a las personas usuarias finales, lo que hará modificar el reparto modal de los/las usuarios/as, debido a la facilidad de acceso a los distintos medios de transporte. El tratamiento y análisis de toda esta información agregada supondría un adelanto importante para la planificación de la red de transporte y tener un conocimiento exhaustivo de la demanda.

Junto con este concepto de Mobility as a service, están apareciendo otras tendencias como el Carpooling (compartir coche) o el Carsharing (alquiler de coche por periodos limitados) que se prevé que en un futuro cercano modificarán los patrones de conducta de las personas usuarias de las infraestructuras viarias, pudiendo pasar el vehículo privado o en propiedad a un segundo plano en las grandes urbes.

Estas nuevas tendencias, permitirá tener vehículos más ocupados, pudiendo optimizar la capacidad de las vías existentes. La implicación en la planificación de carreteras se puede orientar en dos sentidos:

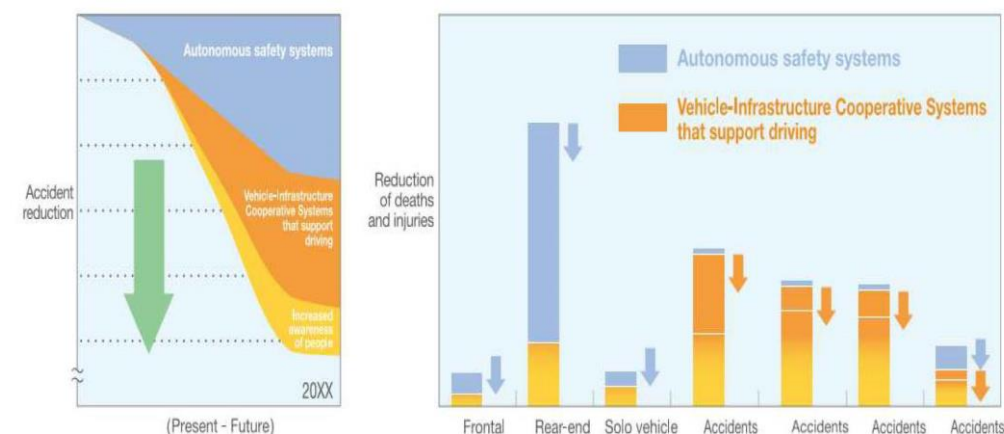
- Posibilidad de crear en determinados corredores carriles reservados o con prioridad para este tipo de vehículos.
- Dejar de crecer en oferta viaria en base a un mejor aprovechamiento de la red existente, adecuándola a las necesidades de estos nuevos sistemas.

5.2.2 Implicaciones en la Red de carreteras

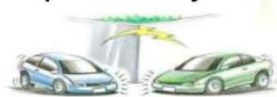
Las infraestructuras, equipamientos y sistemas que se verán afectados por todos estos cambios tecnológicos serán:

- Señalización horizontal y vertical
- Infraestructura de comunicación: de capital importancia para la transmisión de datos al vehículo y recogida de datos procedentes del mismo
- Iluminación
- Carriles exclusivos (vehículos eléctricos, vehículos autónomos, trenes de camiones, vehículos compartidos)
- Sistemas de sensorización de la carretera y el tráfico: vehículos como sensores en tiempo real del estado de la carretera y el tráfico
- Gestión de la demanda en base a los datos transmitidos por los propios vehículos actuando como sensores. El objetivo final consiste en que las carreteras se conviertan en plataformas en las que la infraestructura y los vehículos se comuniquen y compartan información esencial. De esta manera, un/a conductor/a puede conocer con anticipación si se registró un accidente o si las condiciones climáticas están dificultando el paso por cierto punto para que así, con la ayuda de sistemas de navegación, reciba recomendaciones de rutas alternativas y pueda reducir los tiempos de recorrido. A través de este tipo de soluciones se persigue hacer más eficientes los desplazamientos de principio a fin.

Effects of Vehicle-Infrastructure Cooperative Systems that support driving



Vehicle-to-Vehicle Cooperative System



- Vehicles exchange information to determine location, speed and heading
- Forward collision warning
- Emergency electronic brake light
- Blind spot / Lane change warning
- Do not pass warning
- Intersection movement assist
- Left turn assist

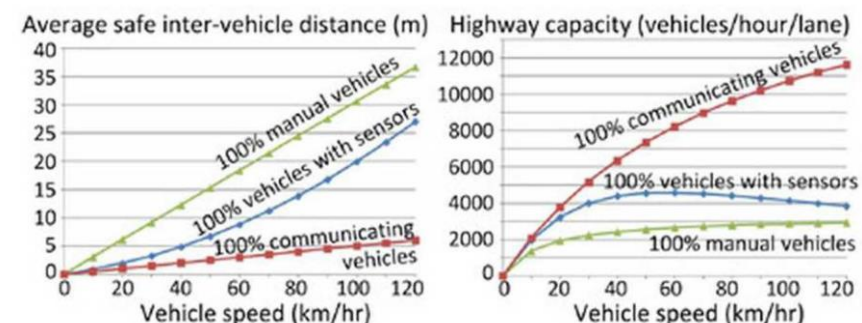
Vehicle-to-Infrastructure Cooperative System



- Infrastructure sends situation to vehicles to allow mapping of intersection, signal phase and signal change timing
- Curve speed warning
- Red light violation warning
- Transit pedestrian detection



con los que se podrán diseñar nuevas infraestructuras más baratas o con menos impacto y que mantengan un alto nivel de servicio.



5.2.3 Implicaciones en el PTS

Las nuevas tecnologías, ya en marcha, descritas en los apartados anteriores van a influir de forma significativa en algunos aspectos clave en la redacción del PTS de carreteras, suponiendo sin lugar a dudas una mejora en la calidad de vida y de la movilidad, además de suponer un cambio en la forma en la que se planifican, construyen, mantienen y explotan las carreteras actuales.

Estas nuevas tecnologías plantean las siguientes implicaciones en las infraestructuras viarias:

Mayor capacidad de las infraestructuras viarias

En un escenario en el que la totalidad de los vehículos sean autónomos será posible revisar e introducir nuevos criterios que sirvan para dimensionar la infraestructura y gestionar la demanda de forma activa. La norma deberá cambiar y los parámetros de seguridad también serán revisados. Los modelos actuales, más conservadores y restrictivos, darán paso a otros más optimizados.

Existen modelos de conducción en la actualidad basados en la gestión de los pelotones, analogías con comportamientos de la naturaleza (wavedriving ®), etc. que pueden llegar a mejorar la capacidad actual de la infraestructura en hasta un 50%. Estos modelos de conducción no son viables en la actualidad por el propio "factor humano" de la conducción, pero en un escenario de implantación generalizada de vehículos autónomos sí que se podrán aplicar.

Adicionalmente, la generalización de las nuevas tendencias de movilidad destinadas a facilitar el uso compartido del vehículo también redundará en un mejor aprovechamiento de la infraestructura a través del aumento de los vehículos de alta ocupación.

En definitiva, una mayor capacidad potencial de la vía implicará:

- Aumento de capacidad de las carreteras existentes. La misma infraestructura será capaz de absorber mayor cantidad de tráfico sin llegar a niveles de servicio inaceptables.
- Mayor margen en el diseño de nuevas infraestructuras, teniendo en cuenta que los parámetros de diseño actual, basados en teorías y estándares de los años sesenta, dejarán paso a otros diferentes

Optimización de la gestión de la demanda

Por otra parte, aprovechando la cada vez mayor conectividad de los vehículos, tanto entre sí como con la infraestructura, se podrá llegar a un nuevo concepto de la gestión de la movilidad, con modelos de regulación de demanda, basados en sistemas v2i, y control de la capacidad. Para ello se puede pensar en que, en determinados momentos, se puede autorizar desde los centros de control la entrada a un número máximo de vehículos a la red para garantizar un nivel de servicio aceptable, gestionar las horas punta de demanda mediante tarificación, optimizar el conjunto de la red al disponer de una matriz O/D en tiempo real, etc.

La aplicación generalizada de estos sistemas será posible únicamente cuando la casi totalidad de vehículos que circulan sean autónomos y no haya vehículos guiados por personas con quienes interactuar. Las previsiones son que para el año 2030 haya un 25-30% de vehículos autónomos y no sea hasta los años 2050-60 donde se conseguirá que la mayoría de vehículos sean autónomos.

Estas ventajas se podrían alcanzar antes de estas fechas si se aplicasen en **corredores creados exclusivamente para este tipo de vehículos**.

Conclusión final

En definitiva, parece que los avances tecnológicos pueden llevar a un cambio en las necesidades de inversión, de forma que si bien será necesario invertir en tener la red monitorizada e intercomunicada con los vehículos, por el contrario se necesitará crecer menos en Oferta de infraestructura viaria con respecto al crecimiento global de movilidad, pudiendo distinguir dos horizontes:

- 1) Más allá del 2035, a partir del cual el vehículo autónomo tendrá una presencia total y con seguridad jurídica para su funcionamiento.
- 2) Hasta el 2035, en el que convivirán vehículos autónomos y no autónomos. Durante este período las personas responsables de las administraciones de carreteras deberán:
 - a. Prepararse para el escenario final de vehículo autónomo

- b. Favorecer la interoperatividad vehículo-carretera (v2i) y vehículo-vehículo (v2v) de manera que se aproveche el sensor en movimiento que será el vehículo que emite datos para su funcionamiento y el de otros vehículos así como la mejor gestión de las infraestructuras, de manera que se laminen puntas y se mejore el rendimiento de las carreteras. Suponiendo con ello unas reducciones significativas de la ACCIDENTALIDAD.

Con el propósito de afrontar este Reto Tecnológico, el PTS de carreteras incluirá entre sus **objetivos** aspectos encaminados a optimizar la **eficiencia** de la infraestructura, apoyándose en

la **innovación** tecnológica disponible en la actualidad o en desarrollo. Estos objetivos se verán **reflejados en los indicadores y por lo tanto en el diagnóstico de la red**.

5.3 Reto del Cambio Climático

El cambio climático y los impactos derivados es uno de los retos globales más importante y complejo a afrontar en la sociedad actual. El calentamiento global no es únicamente un problema medioambiental, sino que incide en otros ámbitos, siendo una cuestión primordial en la conservación del patrimonio natural y los recursos naturales, la economía, el acceso al agua, la alimentación, la salud, los aspectos sociales, el comercio, **la planificación territorial, las infraestructuras y la movilidad**.

Afrontar este reto requiere una transformación profunda del modelo energético, productivo y de consumo y, a su vez, es necesario prevenir y adaptarse a las transformaciones que actualmente ya se están percibiendo. La acción en materia de cambio climático es una política necesariamente transversal que requiere de la acción concertada de todas las administraciones, agentes sociales y económicos y la propia ciudadanía y desde todas las esferas: local, regional y mundial.

El Panel Intergubernamental de Cambio Climático de la ONU (IPCC) ha afirmado con rotundidad que el calentamiento registrado desde mediados del siglo XX esta causado por las **emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) provocados por la actividad del ser humano**. En los 150 últimos años la temperatura mundial ha aumentado aproximadamente 0,8 °C, y está previsto que siga haciéndolo. Los efectos de estos cambios en el clima se están percibiendo en sectores como la agricultura, la silvicultura, la producción energética, el turismo o las infraestructuras en general.

Como se puede observar en el mapa adjunto, el País Vasco se encuentra en dos zonas climáticas : Europa Noroccidental y Región del Mediterráneo:



Publicado por Agencia Europea de Medio Ambiente AEMA (año 2015)

Según esta publicación de AEMA del año 2015, los efectos del cambio climático en estas zonas son:

Europa Noroccidental:

- Aumentan las precipitaciones invernales.
- Aumenta el caudal de los ríos.
- Desplazamiento de las especies hacia el norte.
- Disminución de la demanda de energía para calefacción.
- Aumenta el riesgo de inundación de ríos y costas.

Región del Mediterráneo:

- Aumentos de temperatura superiores a la media europea.
- Reducción de las precipitaciones anuales.
- Disminución del caudal anual de los ríos.
- Aumento del riesgo de desertificación.
- Aumento de la demanda de agua para la agricultura.
- Disminuye la productividad de los cultivos.
- Aumento del riesgo de incendios forestales.
- Aumento de la mortalidad por olas de calor.
- Expansión del hábitat de los vectores de enfermedades propios de latitudes meridionales.
- Disminución del potencial hidroeléctrico.
- Reducción del turismo de verano, que podría aumentar en otras estaciones.

En la búsqueda hacia una solución y mitigación de los efectos del cambio climático, la Comisión Europea publicó en el año 2011 su “Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050” en la que se recomienda adoptar un compromiso de reducción de emisiones de GEI del 80 % respecto al año 1990, con objetivos intermedios del 40 % para el año 2030 y del 60 % para el año 2040.

Esta hoja de ruta, identifica como motores del cambio hacia una economía hipocarbónica la innovación y el desarrollo en los siguientes ámbitos:

- Las **energías renovables**: Se prevé un abaratamiento futuro de sus tecnologías pero con una necesidad de inversión elevada para asegurar el suministro y una red inteligente de distribución, ligado a una progresiva electrificación de los sectores demandantes de energía.
- La **ordenación del territorio y una planificación urbanística**, que permitan una óptima **gestión de la demanda y oferta de movilidad**.
- La transición a un **sistema europeo de transporte más eficiente y sostenible**, basándose en tres factores principales: la eficiencia de los vehículos mediante nuevos motores, materiales y diseño; una energía más limpia mediante nuevos combustibles y sistemas de propulsión; una **mejor utilización de las redes y un funcionamiento más seguro mediante los sistemas de información y comunicación**.
- **Edificios con emisiones de GEI prácticamente nulas** gracias al ahorro y la eficiencia energética y las energías renovables.
- Consolidación de **nuevas tecnologías** como la captura y almacenamiento de carbono.

Tal y como se refleja en el documento “Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. KLIMA 2050”, los objetivos de la estrategia vasca frente al cambio climático son:

- **OBJETIVO 1:** Reducir las emisiones de GEI de Euskadi en al menos un 40 % a 2030 y en al menos un 80 % a 2050, respecto al año 2005.
Alcanzar en el año 2050 un consumo de energía renovable del 40 % sobre el consumo final.
- **OBJETIVO 2:** Asegurar la resiliencia del territorio vasco al cambio climático.

5.3.1 Implicaciones en la redacción del PTS

Como se ha descrito, las implicaciones del cambio climático en la sociedad actual son reales, ya se están materializando y se prevé un crecimiento a futuro. Los nuevos instrumentos legales (Anteproyecto de Ley de Cambio Climático) y de planificación territorial (Directrices de Ordenación Territorial) contemplan acciones para mitigar estos efectos, todas ellas encaminadas a reducir las emisiones de GEI.

Un alto porcentaje de la demanda energética del País Vasco está asociada a la movilidad. El transporte consume principalmente derivados del petróleo (93 % de su consumo energético final), siendo el sector más demandante de este tipo de fuente energética (más del 85 % de los derivados de petróleo consumidos en el País Vasco son debidos al transporte). Dentro del conjunto de la movilidad, el 95 % del consumo energético se debe al transporte por carretera. Por lo tanto, el transporte es un punto clave sobre el que actuar para conseguir el objetivo de reducción de emisiones marcado por el País Vasco en línea con las Directrices Europeas.

La Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco marca como una de sus metas “**caminar hacia un transporte sin emisiones**”, para lo cual propone 3 líneas de actuación:

- Potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de GEI.
- Sustituir el consumo de derivados del petróleo.
- Integrar criterios de vulnerabilidad y criterios de adaptación en infraestructuras de transporte.

Igualmente, las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV incorporan “Directrices en materia de mitigación y adaptación al cambio climático” (art. 31), indicando concretamente que se deben **considerar en la planificación territorial y urbanística las causas y efectos del cambio climático, contribuyendo a través de sus propuestas a reducir el balance neto de emisiones de gases de efecto invernadero y a mejorar la resiliencia**.

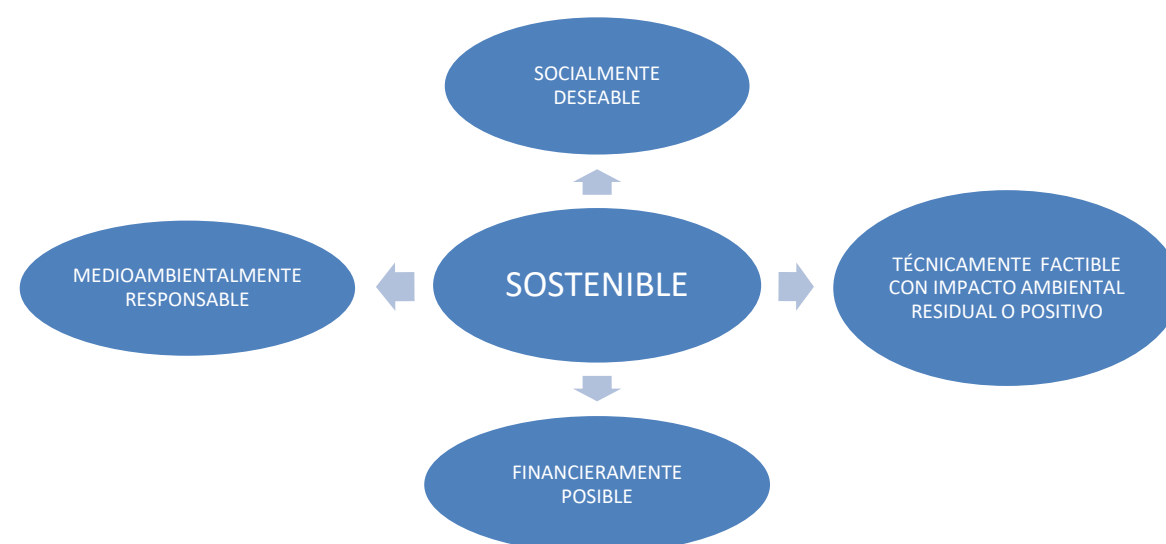
Bajo estas premisas, el reto del cambio climático se deberá incorporar en la redacción del PTS en distintos aspectos:

- Por un lado, formará parte de los **criterios y objetivos** del Plan, buscando objetivos para alcanzar una mejora en la gestión de la demanda y oferta de movilidad que se traduciría directamente en una reducción de las emisiones de GEI.
Los objetivos a alcanzar para hacer frente al reto del Cambio Climático están muy relacionados con los mencionados anteriormente en el reto tecnológico, ya que la utilización de vehículos con energía más limpia y el funcionamiento más seguro de las redes mediante los sistemas de información y comunicación, contribuyen a conseguir un sistema de transporte más eficiente y sostenible.
- Dado que es un objetivo del Plan, será un indicador clave en el **diagnóstico de la red de carreteras** de cara a identificar tramos susceptibles de mejora en la reducción de emisiones de GEI, bien sea potenciando la intermodalidad o mediante el uso de medios de transporte más sostenibles.
- **Propuesta de actuaciones**, lo cual debe ir orientado a la consecución de los objetivos propuestos en el Plan.

5.4 Sostenibilidad

El criterio determinante que debe presidir las decisiones a adoptar en la planificación de las futuras infraestructuras de transporte es la SOSTENIBILIDAD.

El concepto de sostenibilidad debe entenderse hoy en día como un concepto pluridisciplinar que abarca los **ámbitos social, técnico, medioambiental y económico**:



Es decir, se puede considerar que **una inversión en infraestructura de Transportes es sostenible si responde a una demanda de la Sociedad, es técnicamente factible generando un impacto ambiental sinérgico residual o positivo, resulta medioambientalmente responsable y se puede financiar de manera que sea posible para las generaciones presentes y futuras.**

5.4.1 Socialmente deseable

Tal y como se ha señalado, las infraestructuras de transporte deben responder a la demanda de la Sociedad de disponer de unas infraestructuras adecuadas que garanticen una accesibilidad con tiempos de recorrido razonables, en condiciones de una máxima seguridad posible y que favorezcan la implantación de un Sistema de Transporte Público de calidad.

A este respecto hay que resaltar que la accesibilidad es un derecho de las personas a nivel individual, pero además es un elemento determinante para la competitividad de la actividad económica en el ámbito geográfico servido por la infraestructura y, por tanto, resulta ser una condición necesaria, aunque no suficiente, para el empleo, que es otro derecho fundamental de las personas.

Teniendo en cuenta lo anterior, de que este objetivo deba dar respuesta a las demandas de la Sociedad, es por ello que ha de garantizarse de manera muy especial la accesibilidad a las comarcas periféricas del Territorio Histórico.

En la situación actual, existen diferencias de accesibilidad (medida como tiempos de recorrido desde la cabecera comarcal hasta el área metropolitana de Bilbao) entre las diferentes comarcas, de manera que

no existe en la actualidad un equilibrio a este respecto, ya que hay algunas comarcas para las que los tiempos de recorrido hasta el área metropolitana son mayores de los que les debieran corresponder de acuerdo a su situación geográfica real.

A esta desigualdad en la accesibilidad se suma las deficiencias en el uso de las infraestructuras existentes. Teniendo en cuenta que de partida la infraestructura, en sí misma no es buena ni mala, es necesario que el gestor de dicha infraestructura adopte las medidas necesarias para, en la medida de lo posible, se garantice un uso adecuado de ella, ya que en muchos casos es un uso inadecuado de las infraestructuras el que provoca una negativa percepción de las mismas por parte de la Sociedad.

Por lo tanto, es necesario establecer un modelo viario en el que la accesibilidad a las comarcas periféricas quedaría configurado y gestionado principalmente por dos infraestructuras:

- Antigua carretera que sirva para dar acceso al suelo y que da cabida a los tráficos peatonales y a la ciclabilidad de los itinerarios.
- Nueva carretera o mejora de la existente, que conecta las comarcas con el Eje vertebrador Este-Oeste formado por la Autopista A-8 y que sirve de soporte para que el transporte público pueda ofertar unos tiempos de recorrido atractivos, fomentando una **movilidad sostenible a través de un uso adecuado de la nueva infraestructura**.

5.4.2 Técnicamente factible con impacto ambiental sinérgico residual o positivo

La segunda idea que sustenta el concepto de sostenibilidad de las inversiones en infraestructuras es que la materialización de las mismas sea técnicamente factible con un impacto ambiental sinérgico residual o positivo, en consonancia con la lógica sensibilidad de la sociedad actual a este respecto.

Para garantizar esta cuestión, la legislación vigente contempla un procedimiento reglado y garantista de evaluación del impacto ambiental de las infraestructuras de transporte, a través del cual se fomenta la participación de los agentes sociales en diferentes fases del proceso, desde las más iniciales de concepción de la actuación (Consultas Previas) hasta la fase final de definición de la misma (Información Pública).

Este procedimiento de evaluación, como es por otra parte lógico, varía en función de la magnitud de la actuación a desarrollar, siendo necesario tener en cuenta a este respecto que el PTS de carreteras contempla actuaciones de muy diverso alcance, las cuales, en función de la profundidad o magnitud de la actuación requieren diferentes tramitaciones para viabilizarlas medioambientalmente.

Así, actuaciones de pequeño calado, que se apoyan de forma prácticamente exclusiva sobre la plataforma existente no requieren de tramitación ambiental para su viabilización, dado que su impacto sobre el entorno es evidentemente muy reducido por su escasa o nula ocupación de suelo fuera de la carretera actual.

En un segundo nivel se encuentran actuaciones de mayor envergadura, como desdoblamientos de calzada o actuaciones de acondicionamiento y ensanche que aprovechen parcialmente la plataforma existente, en las que se produce ya una cierta ocupación de suelo adyacente a la carretera actual, mayoritariamente en zona de dominio público. Estas actuaciones requieren una viabilización que incluye

el trámite de información pública, la redacción de un Estudio de Impacto Ambiental y la emisión de una Declaración de Impacto Ambiental por parte del Órgano Ambiental.

Finalmente se encuentran las actuaciones de mayor calado, que suponen la ocupación de nuevos suelos y un impacto medioambiental mayor, para las cuales se hace necesaria una viabilización ambiental estratégica que exige la realización en primer lugar de un Plan Especial Viario que justifique y consolide la necesidad de ocupación de nuevos suelos, un planeamiento de desarrollo de la actuación, el trámite de información pública, la redacción de un Estudio de Impacto Ambiental y la emisión de una Declaración de Impacto Ambiental por parte del Órgano Ambiental.

5.4.3 Medioambientalmente responsable

La construcción de nuevas infraestructuras de transporte debe tener entre sus objetivos y prioridades la preservación para las generaciones futuras de los valores climáticos y medioambientales existentes en el territorio, de manera que se garantice para dichas generaciones la conservación de la biodiversidad existente en la actualidad y la viabilidad de las especies amenazadas.

La preservación de las condiciones climáticas exige una apuesta decidida por la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, principales responsables del cambio climático. La planificación de nuevas infraestructuras de transporte deberá incluir de manera prioritaria estrategias destinadas a impulsar esa reducción, contribuyendo de forma activa a los objetivos establecidos por las diferentes administraciones, en particular por el Gobierno Vasco y las Juntas Generales de Bizkaia, a este respecto.

Por otra parte, las nuevas infraestructuras deben contemplar también la necesidad de evitar la creación de barreras que supongan un obstáculo para la necesaria permeabilidad del territorio a los desplazamientos de la fauna, de manera que no se incremente la fragmentación de hábitats existente en la actualidad en diversas áreas del Territorio Histórico.

Además, teniendo en cuenta las repercusiones negativas que las ocupaciones de suelo por parte de infraestructuras suponen para la biodiversidad, se debería priorizar el aprovechamiento de infraestructuras existentes frente al aumento de la oferta viaria y la ocupación de nuevos suelos.

Todo ello con el objetivo decidido de preservar para las generaciones futuras la biodiversidad y las especies amenazadas.

Asimismo parece necesario, en la medida de lo posible, revertir los impactos más significativos generados en el pasado por la ejecución de actuaciones en un contexto en el que la sensibilidad a este respecto era diferente, especialmente en lo que concierne a la fragmentación de hábitats y a los impactos sobre la población en forma de ruidos y emisiones y que han dejado en el territorio profundas cicatrices en ámbitos naturalísticos de alto valor y en entornos urbanos densamente poblados. Será necesario acometer actuaciones de corrección de las situaciones más graves existentes.

5.4.4 Financieramente posible

El cuarto aspecto clave a considerar para garantizar la sostenibilidad de una inversión es que esté soportada por un sistema de financiación adecuado a la Normativa reguladora vigente que determine los fondos necesarios para su ejecución y que no comprometa la capacidad de decisión de generaciones futuras.

Previo a la ejecución de cualquier actuación o nueva infraestructura, es preciso realizar un análisis de las fuentes de financiación disponibles, adecuando las mismas según la funcionalidad asignada a cada infraestructura, de conformidad con lo que evolutivamente se ha venido adecuando en los Instrumentos Normativos (Normas y Decretos Forales).

Por lo tanto, es necesario en primer lugar clasificar las carreteras actuales y futuras previstas en función de esa funcionalidad, pudiendo distinguirse dos tipos claramente diferenciados en la Red Foral:

- Carreteras con una funcionalidad asociada a dar servicio de forma prioritaria a la **movilidad de largo recorrido**. La evolución del tráfico correspondiente a esta movilidad está ligada a la evolución **de la actividad económica**, correlacionada con el PIB. Sería el caso del tráfico de las autopistas AP-8 y AP-68 y sus alimentadores (Infraestructuras de Desarrollo). Ver gráfico 1.

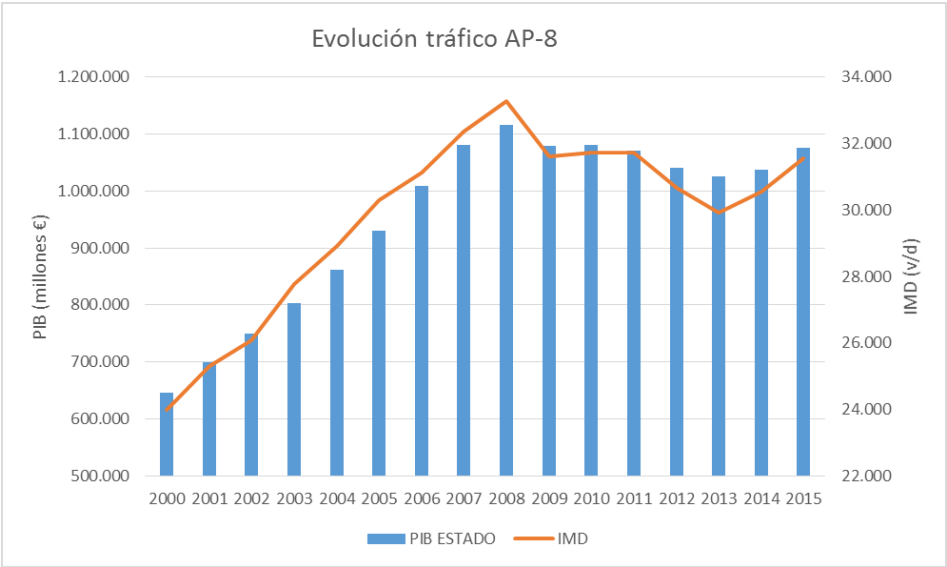


Gráfico 1. Evolución del tráfico de la AP-8

- Carreteras con una funcionalidad asociada a dar servicio a **la movilidad obligada (casa-trabajo/estudios/cuidado)** y acceso al territorio (equilibrio territorial). En este caso la evolución del tráfico está ligada fundamentalmente a **la evolución del empleo**. Sería el caso de las carreteras que conectan zonas periféricas del Territorio Histórico con el eje vertebrador que supone la A-8. Ver gráficos 2 y 3.

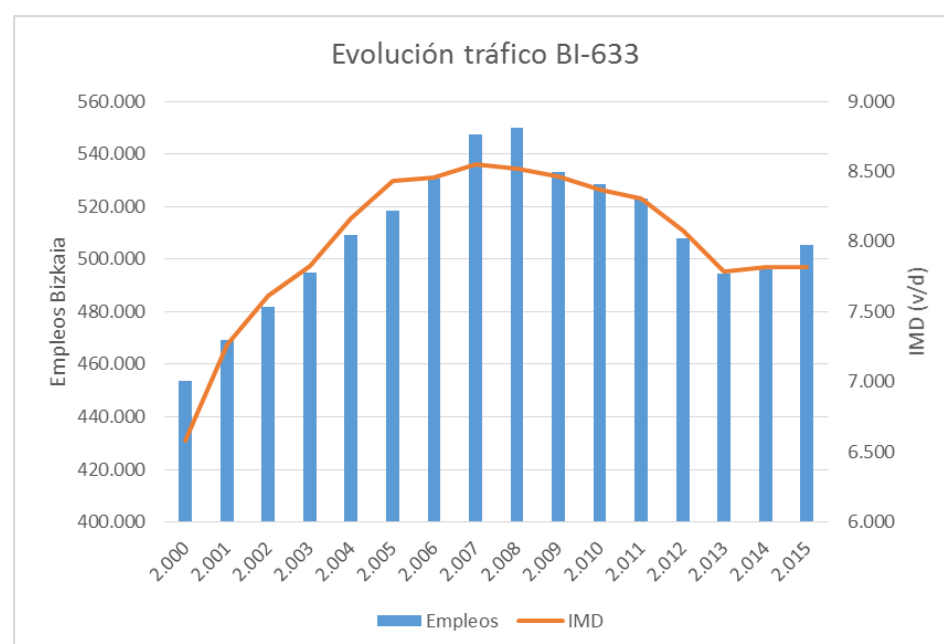


Gráfico 2. Evolución del tráfico en la BI-633

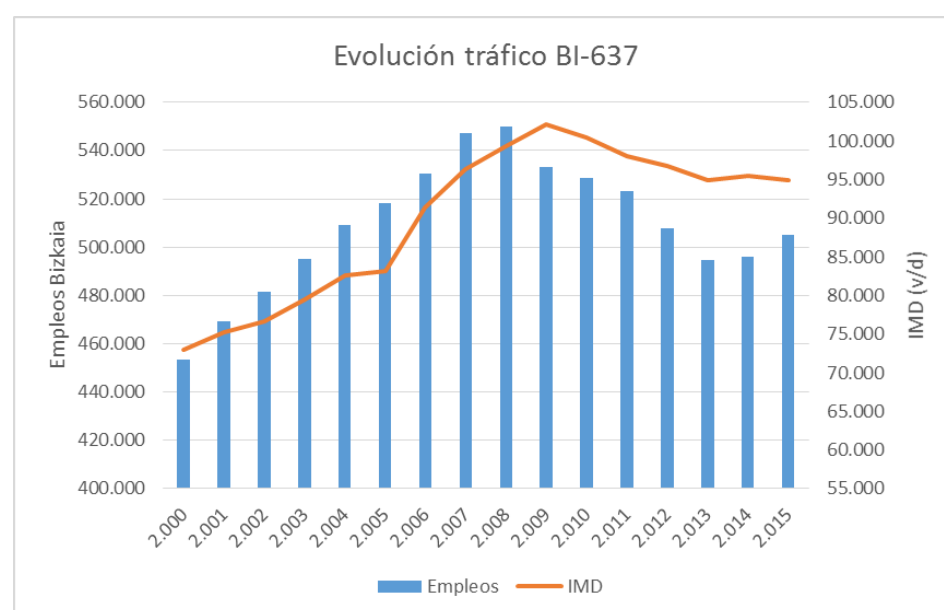


Gráfico 3. Evolución del tráfico en la BI-637

La tipificación de las infraestructuras viarias según su funcionalidad preponderante: desarrollo económico o casa-trabajo, conlleva la asignación de los mecanismos de financiación previstos según la Normativa vigente.

- Financiación USUARIO/A--> Infraestructuras de soporte a tráficos de largo recorrido y sus alimentadores (infraestructuras de desarrollo), cuya evolución está ligada a la de la actividad económica.
- Financiación CONTRIBUYENTE--> Infraestructuras de soporte a movilidad obligada (casa-trabajo/estudios/cuidado) y acceso al territorio (equilibrio territorial)
 - Corto plazo: Presupuestos ordinarios
 - Medio/Largo plazo: Pago por disposición

En el primero de los casos (financiación USUARIO/A), el resultado facilita un modelo de planificación de tipo determinista, ya que depende únicamente de una fuente de ingresos concreta (peajes). En función de los costes de las infraestructuras a financiar por este modelo y el plazo que se defina para disponer de dichas infraestructuras en servicio, es posible realizar un Plan económico-financiero concreto que permita cumplir con los objetivos que se establezcan, para estas infraestructuras de peaje y aquellas infraestructuras de desarrollo (necesarias para su óptimo funcionamiento pero no sometidas a peaje).

En el segundo de los casos (financiación CONTRIBUYENTE), el resultado favorece a un modelo de planificación de carácter Posibilista, dado que las disponibilidades de recursos van a depender de una cantidad inicial de carácter variable (Presupuesto del Departamento) de la que previamente habrá que detraer las cantidades necesarias para garantizar el servicio (gastos de operación: conservación integral, energía), regeneración, así como las partidas ya comprometidas con anterioridad y los recursos destinados para la gestión de la demanda (ayudas a límite de gasto mensual), quedando el resto a repartir entre los diferentes planes de inversión, de acuerdo al esquema ya explicado anteriormente. Por consiguiente, en este modelo las disponibilidades económicas no se pueden fijar previamente (de ahí su denominación) y por tanto la fecha de entrada en servicio de las infraestructuras cuya financiación depende del mismo tampoco se pueden establecer de forma precisa a priori.

Especial mención merecen las infraestructuras incluidas en este segundo mecanismo de financiación cuyo presupuesto es muy importante como consecuencia de los condicionantes orográficos y medioambientales del entorno en el que se implantarán, lo cual hace que, teniendo en cuenta las limitadas disponibilidades presupuestarias previsibles en los próximos años, su ejecución deba demorarse en espera de mayores recursos. En este caso, resulta necesario diseñar para los corredores afectados soluciones técnicas escalables en el tiempo que permitan resolver en una primera fase, sin condicionar la solución final, de forma prioritaria la problemática de seguridad vial con un coste reducido, dejando para más adelante, cuando se disponga de los recursos necesarios, la ejecución de dicha solución final definitiva que da respuesta a los aspectos relacionados con la funcionalidad.

5.4.5 Implicaciones en la redacción del PTS

Tal y como se ha comentado, una inversión es sostenible si se cumplen las siguientes condiciones:

1. Dar respuesta a las necesidades de la Sociedad.
2. Ser técnicamente factible con impacto ambiental sinérgico residual o positivo.
3. Ser medioambientalmente responsable, dando respuesta a los retos ambientales de contención del cambio climático y conservación de la biodiversidad.
4. Ser posible su financiación sin hipotecar las generaciones presentes y futuras.

Para dar respuesta a estos condicionantes, en la redacción del PTS se establecerán una serie de **criterios y objetivos a aplicar en el diagnóstico de las carreteras de la red**, para finalmente obtener unas **actuaciones** a ejecutar que deberán cumplir estos tres condicionantes de sostenibilidad.

Desde el **punto de vista social**, se establecerán criterios que busquen la igualdad a distintos niveles: territorial, económica y de género. La igualdad territorial, se tratará de garantizar con criterios de accesibilidad al territorio, de forma que los particulares y las empresas no se vean penalizados en su actividad económica por unos tiempos de recorrido elevados que incrementen sus costes posicionándoles de manera desfavorable en comparación con su competencia en el mercado nacional y europeo.

La consecución de la igualdad de género es una política transversal que debe involucrar a todas las herramientas de planificación, sin que el sistema de transportes sea una excepción en este sentido.

Una de las opciones para conseguir esta accesibilidad al territorio, pasa por fomentar la movilidad sostenible a través de un uso adecuado de las infraestructuras, lo que está directamente relacionado con la gestión de los vehículos pesados, buscando la máxima eficiencia de las infraestructuras.

Desde el **punto de vista técnico**, se tratará de minimizar los impactos del sistema de transporte en el Medio Ambiente, considerando todas las facetas que ello supone.

Por último, el PTS propondrá una **planificación de las actuaciones** en función de las disponibilidades presupuestarias. Se valorará la solución del usuario/a pagador que ya indica el Libro Blanco del transporte, proponiendo medidas de tarificación destinadas a la internalización de los costes externos.

6 Ámbito de Actuación

La red objeto del II Plan Territorial Sectorial de carreteras de Bizkaia queda constituida por las carreteras que configuran la **Red Funcional en el Territorio Histórico de Bizkaia**, y que de acuerdo con la Norma Foral de carreteras, son aquellas correspondientes a las redes forales de Interés Preferente, Básica, Complementaria y Comarcal.

En dicha Norma Foral, en su artículo 5, se recogen los criterios de adscripción de las carreteras a las diferentes redes según su funcionalidad predominante y su situación en el territorio. Se diferencia entre las carreteras incluidas en el Bilbao Metropolitano y las carreteras que se ubican en el resto del territorio.

Ahora bien, dada la evolución creciente del alcance geográfico de la movilidad diaria pendular asociada al motivo trabajo/estudios/cuidado en el entorno de Bilbao a lo largo de los últimos años, parece lógico cuestionarse la extensión actual del ámbito relacionado con Bilbao en cuanto a la movilidad diaria. Analizando en primer lugar si es conveniente ampliar el mismo atendiendo a la extensión actual de los desplazamientos asociados a ese tipo de movilidad. Es esta una cuestión de suma importancia dentro del Plan, porque cuando más adelante se analice la posibilidad de proponer medidas de gestión de la movilidad, este segmento de la demanda, por su importancia en cuanto a número de viajes realizados en vehículo privado de baja ocupación, será uno de los destinatarios preferentes de las mismas y por tanto es de vital importancia tener identificada la parte de la Red de la que hace uso.

Una vez redefinido el ámbito alrededor de Bilbao en el que se desarrolla una movilidad diaria de carácter pendular, se analiza el catálogo de carreteras con el objetivo de determinar si es necesario modificar la clasificación de alguna de las carreteras debido a su funcionalidad real.

Finalmente, se establece la red objeto de estudio en el II PTS de carreteras de Bizkaia, realizando en el apartado 6.3 del presente documento la tramitación propuesta para realizar el diagnóstico de la red.

6.1 Ámbitos Territoriales

Analizando distintas publicaciones a nivel nacional e internacional, un área metropolitana se podría definir de la siguiente manera:

- Un área metropolitana, a veces denominada zona metropolitana o cinturón de cercanías, es una región que consiste en un núcleo urbano densamente poblado y sus territorios circundantes menos poblados, compartiendo la industria, la infraestructura y la vivienda.
- Un área metropolitana, generalmente comprende múltiples jurisdicciones y municipios: barrios, distritos, municipios, ciudades, pueblos, suburbios, condados, estados e incluso naciones como los eurodistritos.
- Las áreas metropolitanas pueden incluir una o más áreas urbanas, así como ciudades satélites, ciudades y áreas rurales intermedias que están socioeconómicamente ligadas al núcleo urbano, típicamente medido por los patrones de desplazamiento.
- Un área metropolitana combina una aglomeración urbana (la zona contigua construida) con zonas no necesariamente de carácter urbano, pero estrechamente ligadas al centro por el empleo o el comercio.

- La Oficina de Planeamiento y Presupuesto de los Estados Unidos define un Área de Estadística Metropolitana como uno o más condados o condados-equivalentes que tienen al menos un núcleo urbano de al menos 50.000 personas, más un territorio adyacente que tiene un alto grado de integración social y económico con el núcleo medido por los lazos de conmutar.
- Para los fines del proyecto Urban Audit se definen, para las principales ciudades europeas, sus áreas metropolitanas de influencia, conocidas como Áreas Urbanas Funcionales (AUF). Cada AUF consiste en una ciudad y los municipios que forman su entorno funcional, concretamente de influencia laboral. El objetivo es disponer de un área con una parte significativa de población ocupada residente que se desplaza a trabajar a la ciudad objeto de estudio. Un municipio pertenece al AUF de una ciudad si el 15% o más de su población ocupada se desplaza a esa ciudad por motivos de trabajo.

A la hora de analizar la demanda de transporte en un ámbito urbano y periurbano, y plantear las medidas a desarrollar como respuesta a esa demanda (nuevos conceptos de movilidad, redes de transporte público, mejora de la gestión de la demanda, aumento de la oferta viaria), es necesario definir en primer lugar cuál es el perímetro más pertinente respecto a la movilidad diaria (que responderá de manera mayoritaria a una movilidad obligada por razones de trabajo, estudios o cuidado).

Los estudios desarrollados en los últimos años, muestran el alargamiento cada vez mayor de esos desplazamientos, como consecuencia de un fenómeno global consistente en una creciente desconexión entre el domicilio y el lugar de trabajo. Además, una parte muy importante de esos desplazamientos se realiza en vehículo privado de ocupación baja o media, especialmente en el rango intermedio de distancias (entre 10 y 100 kilómetros).

Por otra parte, a diferencia de lo que sucedía anteriormente, en donde este tipo de viajes tenía un carácter predominantemente radial, entre la periferia de las áreas metropolitanas y el núcleo central (downtown) de dichas áreas, desde hace ya algunos años esos movimientos se han diversificado en cuanto a sus orígenes/destinos, de manera que han ganado peso relativo los movimientos de periferia a periferia, como resultado de un proceso de multipolarización de las grandes aglomeraciones urbanas.

Resulta necesario por lo tanto redefinir el "ámbito de movilidad diaria relacionada con Bilbao", superando la tradicional delimitación del "Bilbao Metropolitano" con el fin de adaptarlo a la nueva realidad derivada de:

- **El alargamiento de los desplazamientos por razones de movilidad obligada, con la consiguiente ampliación de dicho ámbito.**
- **La cada vez mayor multipolaridad de la estructura de dicho ámbito.**

Todo ello con la finalidad de aplicar a ese nuevo ámbito ampliado las soluciones de movilidad sostenible que a día de hoy es imprescindible implementar para conseguir los objetivos del Plan.

Por consiguiente, la propuesta de "Ámbito de movilidad diaria relacionada con Bilbao" o, abreviadamente, "AMDB", para el PTS de carreteras consistiría en una **definición basada de forma prioritaria en la movilidad**.

Este ámbito de movilidad estaría constituido por aquellos municipios situados alrededor del núcleo urbano de Bilbao, que presentan una estrecha relación con dicho núcleo o entre sí en lo que atañe a la

movilidad por razones obligadas (casa-trabajo/estudios/cuidado) o de ocio, como consecuencia de su vinculación socioeconómica y en los que se implantan elementos o equipamientos estructurales fundamentales de alguno de los tipos siguientes:

- Grandes espacios de empleo:
 - Polígonos industriales importantes
 - Parques tecnológicos y empresariales
- Grandes equipamientos educativos, asistenciales, deportivos o administrativos:
 - Universidades
 - Colegios de gran tamaño
 - Feria de muestras
 - Hospitales
 - Estadios
- Grandes terminales de transporte: aeropuerto, puerto, estación de autobuses,...
- Grandes superficies comerciales y de ocio

Es decir estaría constituida por todos aquellos municipios en los que una parte importante de su población se desplaza hacia otros municipios del área de forma frecuente y recurrente como consecuencia de la elevada interdependencia social y económica que presentan entre sí y entre los que en general funciona una red de transporte público masivo para dar respuesta a esas demandas de movilidad.

Por lo tanto, los criterios para identificar a un municipio como perteneciente al “ámbito de movilidad diaria” serían de varios tipos:

- Presencia de equipamiento estructural de carácter supramunicipal
- Conexión hacia las zonas centrales del Área mediante red de transporte masivo
- Elevado volumen de población que se desplaza diariamente por motivos laborales hacia los polos de empleo del Área.

Para posibilitar esa identificación se ha recopilado y procesado información relativa a empleos, calificación del suelo y movilidad, preparando un mapa temático en los que se ha incluido la siguiente información:

- Situación de grandes generadores de empleo: grandes polígonos industriales, parques tecnológicos y empresariales
- Situación de terminales de transporte (Aparkabisa, Termibús, aeropuerto, puerto)
- Situación de equipamientos de carácter supramunicipal (universidades, hospitales, feria de muestras, equipamientos deportivos)
- Situación de grandes superficies comerciales
- Redes de transporte público ferroviario

En dicho mapa se han destacado además dos tipos de municipios:

- **Municipios generadores de movilidad:** es decir, aquellos municipios que son predominantemente residenciales y por lo tanto la población parte de ellos a su lugar de trabajo. Para identificarlos, se han analizado los desequilibrios entre población residente ocupada y empleos activos en el municipio. Para ello se han obtenido de Eustat esas dos variables desagregadas por municipios, se han eliminado aquellos municipios en donde ambos valores son inferiores a 1.500 personas y se ha obtenido el ratio “empleos/población ocupada”. Los municipios donde este valor es menor de 0,6 se han considerado como eminentemente residenciales.
- **Municipios atractores de movilidad,** es decir, aquellos municipios que son predominantemente industriales o generadores de empleo. Para identificar estos municipios se ha partido de la relación anterior “empleos/población ocupada”, y en aquellos donde la relación es superior a 1,5, se han considerado como municipios eminentemente empleadores. A estos municipios, se han añadido aquellos que disponen de una gran cantidad o proporción de suelo calificado como “actividades económicas”. En concreto, se han resaltado aquellos en los que la superficie de ese tipo de suelo supera las 100 hectáreas o es mayor de un 4% de la superficie municipal (destacar que la media en Bizkaia es el 2,38 % y en País Vasco el 1,93 %) siempre que además sea superior a 50 hectáreas.

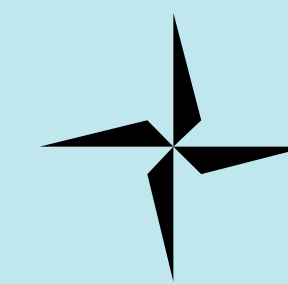
Finalmente, se han obtenido a partir de las matrices origen/destino del modelo de transporte las principales relaciones de viajes entre municipios, con el fin de poder establecer las relaciones socioeconómicas de interdependencia entre ellos. Se han representado en el mapa aquellas relaciones superiores a 2.000 viajes/día por sentido (suma de viajes tanto en vehículo privado como en transporte público).

A la vista de esta imagen, se propone la nueva delimitación de **Ámbito de movilidad diaria relacionada con Bilbao o AMDB**, que se recoge en el mapa adjunto.

Este Ámbito está conformado por una zona central, constituida por el núcleo urbano de Bilbao y delimitado por el anillo formado por la A-8 (Solución Sur), la BI-30 (corredor del Txorierri) y la BI-20 (variante este de Bilbao), un eje metropolitano conformado por los centros urbanos que se desarrollan a lo largo del eje Este-Oeste articulado por la autopista AP-8/A-8 entre Durango y Muskiz y unas áreas orbitales más alejadas que se extienden a lo largo de los principales corredores de transporte radiales desde dicho eje, en forma de espina de pez, los cuales canalizan la movilidad entre dichas áreas y el núcleo central y el eje metropolitano.

Es importante destacar que este Ámbito de movilidad diaria de Bilbao, cuya delimitación responde, tal y como se ha explicado, exclusivamente a criterios de movilidad diaria pendular, no se corresponde con la delimitación tradicional del Área Funcional del Bilbao Metropolitano contenida en la Planificación Territorial (DOT, PTP) la cual responde a otro tipo de criterios de carácter urbanístico y funcional.

MAR
CANTÁBRICO



CANTABRIA

CANTABRIA

BURGOS

ARABA / ÁLAVA

GIPUZKOA

Leyenda

- Carreteras de Interés Preferente
- Carretera Básica
- Carretera Complementaria
- Carretera Comarcal
- Carretera Local
- Red Ferroviaria (vía doble)
- Red Ferroviaria (vía única)
- Generadores de movilidad
- Atractores de movilidad
- Ámbito de movilidad diaria relacionada con Bilbao (AMDB)
- Área Bilbao metropolitana del PTS 1999
- Desplazamientos de población

6.2 Red Objeto del Plan

6.2.1 Introducción y Antecedentes

Tras la delimitación del nuevo “Ámbito de movilidad de Bilbao”, se procede a definir en este apartado la Red Objeto del II PTS de Carreteras de Bizkaia.

Tal y como se ha comentado con anterioridad, dicha red queda constituida por las carreteras que configuran la **Red Funcional en el Territorio Histórico de Bizkaia** (redes forales de Interés Preferente, Básica, Complementaria y Comarcal).

Según se indica en la Norma Foral, las carreteras se adscriben a las diferentes redes según su funcionalidad predominante y su situación en el territorio. A efectos de la clasificación funcional de las carreteras se distinguen dos zonas:

- El ámbito de movilidad diaria de Bilbao, que está constituido por aquellos municipios que presentan una estrecha relación y comunicación entre sí por razones de vivienda, laborales o de ocio y cuyas necesidades de transporte pueden ser resueltas mediante una red de transporte público masivo. En ellos se implantan elementos estructurales de gran impacto en ocupación de espacio, tales como actividades económicas con alta capacidad de generación de empleo; equipamientos educativos, asistenciales, deportivos o administrativos; terminales de transporte y superficies comerciales y de ocio. Dentro del ámbito de movilidad diaria de Bilbao se distinguen las siguientes redes:
 - La red de interés preferente, que canaliza viajes de largo recorrido (de paso o de penetración) y sirve de acceso a grandes terminales de transporte (Puerto, aeropuerto).
 - La red básica, que canaliza los flujos de transporte público y privado entre las zonas periféricas, el eje metropolitano y el núcleo central y sirve de soporte del mallado de la red de interés preferente.
 - La red complementaria, que da acceso a espacios con gran generación de movilidad, sirve de alternativa viaria a la red básica, contribuye a la integración de equipamientos y núcleos urbanos facilitando la conexión entre tales espacios y el aprovechamiento del suelo, sirve de conexión entre las redes de Interés Preferente y Básica y las arterias urbanas, conecta diferentes áreas orbitales del AMDB y sirve de cauce de forma preferente al transporte público viario de proximidad, al poder albergar paradas de autobús.
 - La red comarcal, aunque por su idiosincrasia es más propia del resto del territorio, puede desarrollarse parcialmente dentro del AMDB, contribuyendo al mallado viario.
 - La red local, que está integrada por las carreteras forales que no pertenezcan a ninguna de las redes anteriores y sirve de apoyo al tráfico intermunicipal, proporcionando accesibilidad.
- El resto del territorio, donde se distinguen las siguientes redes:
 - La red de interés preferente, que canaliza los viajes de largo recorrido de paso o con origen o destino en el Territorio Histórico y destino u origen fuera del Territorio Histórico.
 - La red básica, que favorece la accesibilidad de las comarcas hacia la red de interés preferente, contribuye a la vertebración del territorio y proporciona soporte al transporte público entre las cabeceras comarcales y el núcleo central del AMDB.
 - La red comarcal, que conecta comarcas limítrofes, da acceso a la red de puertos pesqueros del Gobierno Vasco y contribuye al mallado viario.

- La red local, que está integrada por las carreteras forales que no pertenezcan a ninguna de las redes anteriores y sirve de apoyo al tráfico intermunicipal, proporcionando accesibilidad.

Como base de partida para el establecimiento de la Red Objeto del PTS se toma el **Catálogo de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Bizkaia**, actualizado en 2021, que contiene la relación completa de carreteras forales diferenciadas por su categoría o red a la que pertenecen.

Por otro lado, el **Plan General de Carreteras del País Vasco** debe ser igualmente tenido en cuenta dado su carácter vinculante para el PTS, considerando que la red objeto del PGCPV no incluye las carreteras comprendidas en las redes de las categorías complementaria, comarcal o local, sino únicamente aquellas pertenecientes a las redes de interés preferente y básica.

A este respecto, cabe señalar que en noviembre de 2018 se publicó en el BOE la Ley 5/2018, de 29 de noviembre, de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco en la cual se incluía, en el anexo A, la nomenclatura y catálogo de la red objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco.

El catálogo de la Red de Carreteras de la Diputación vigente ya recoge las modificaciones planteadas en el Plan General de Carreteras del País Vasco, por lo que para establecer la red objeto del Plan se partirá del catálogo vigente de DFB.

6.2.2 Red Objeto del Plan

La situación de partida la constituye el Catálogo de carreteras de Bizkaia actualizado a fecha de 2021. En dicha actualización, la Red de Carreteras del territorio histórico de Bizkaia queda integrada por un total de 1.279 Km de carreteras categorizadas de acuerdo con la Norma Foral en las redes de Interés Preferente, Básica, Complementaria, Comarcal y Local, con el siguiente desglose:

- 225,880 km de Red de Interés Preferente (Roja) constituida por autopistas de peaje o libres, autovías y carreteras convencionales.
- 188,930 km de Red Básica (Naranja), constituida por autovías y carreteras convencionales.
- 47,440 Km de Red Complementaria, que se compone de carreteras de doble calzada y convencionales.
- 177,380 km de red Comarcal, constituida únicamente por carreteras clasificadas como convencionales.
- 628,235 km de red Local, constituida también exclusivamente por carreteras convencionales.

De acuerdo a las disposiciones de la Norma Foral de Carreteras, la red objeto del II Plan Territorial de Carreteras de Bizkaia estará constituida por la suma de las redes de Interés Preferente, Básica, Complementaria y Comarcal.

Por lo tanto, en base al catálogo vigente, la Red Objeto del II PTS será la que se recoge en la tabla y mapa que se adjuntan a continuación.

Red Roja - Red de Interés Preferente					
RED	Símbol o	Denominación	Localización del tramo	Puntos kilométricos	Longitud Km
R	AP-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO (Peaje)	L.T.H. GIPUZKOA - PK 106+040	74,900 - 106,040	31,050
R	AP-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO (Peaje)	VARIANTE SUR METROPOLITANA (Larraskitu-Acc. Pto. Bilbao)	115,090 - 126,500	12,550
R	AP-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO (Peaje)	VSM. ENLACE TRAPAGA - ENLACE PUERTO (Compartido con A-8)	126,500 - 129,500	2,920
R	A-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO	ENLACE URGOITI (El Gallo) - ENLACE LARRASKITU	106,040 - 115,090	9,070
R	A-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO	ENLACE TRAPAGA - L.P. CANTABRIA (Compartida con AP-8)	129,500 - 139,220	9,630
R	AP-68	AUTOPISTA BILBAO - ZARAGOZA	A-8 - L.T.H. ARABA	0,000 - 22,370	22,340
R	BI-10	AUTOPISTA DE CIRCUNVALACION DE BILBAO POR EL SUR	ENLACE LARRASKITU - ENLACE TRAPAGA	115,090 - 126,500	11,310
R	BI-30	CIRCUNVALACION NORTE DE BILBAO	ENLACE CRUCES - ERLETXES	8,000 - 28,180	20,150
R	N-240	TARRAGONA - BILBAO (Por Barazar)	L. T. H. ARABA - EL GALLO (N-634)	23,050 - 55,770	32,920
R	N-629	BURGOS A SANTOÑA	L.P. CANTABRIA - L.P. CANTABRIA	60,810 - 64,675	3,870
R	N-633	ACCESO AL AEROPUERTO DE LOIU (Por Aldekone)	ENLACE DERIO (BI-30) - AEROPUERTO	9,215 - 13,730	4,520
R	N-634	DONOSTIA/S. SEBASTIAN A SANTANDER Y A CORUÑA	L.T.H. (Gipuzkoa) - BILBAO (Ibarsusi)	65,630 - 107,780	42,290
R	N-636	BEASAIN A DURANGO (Por Kanpazar)	L.T.H. GIPUZKOA - DURANGO (Gerediaga)	34,980 - 49,350	14,420
R	N-639	ACCESO AL PUERTO POR ZIERBENA	PUERTO DE BILBAO - BI-734	17,880 - 24,170	6,110
R	N-644	AUTOVIA DEL PUERTO	A-8 - PUERTO DE BILBAO	129,510 - 132,220	2,730
TOTAL KM.					225,880

Red Naranja - Red Básica					
RED	Símbolo	Denominación	Localización del tramo	Puntos kilométricos	Longitud Km
N	BI-11	ACCESO A BILBAO POR EL NORTE (Enekuri - Asua)	IBARREKOLANDA - LA CADENA (BI-704)	3,510 - 7,450	3,990
N	BI-20	CIRCUNVALACION ESTE DE BILBAO	ENLACE LARRASKITU (BI-10) - ENLACE DERIO (BI-30)	0,000 - 9,215	7,280
N	BI-623	VITORIA/GASTEIZ A DURANGO	L.T.H. ARABA (Gomilaz) - N-634	22,420 - 43,210	20,860
N	BI-624	ALTUBE A BALMASEDA	L.P. BURGOS - BALMASEDA (BI-636)	64,440 - 67,070	2,580
N	BI-625	ORDUÑA A BILBAO	ORDUÑA - L. T. H. ARABA	351,370 - 354,210	2,960
N	BI-625	ORDUÑA A BILBAO	L.T.H. ARABA - CRUCE N-634	372,560 - 387,310	14,770
N	BI-626	TUNEL DE ARTXANDA S/LA SALVE (Peaje)	PUENTE LA SALVE - N-637	1,760 - 3,720	1,960
N	BI-627	TUNEL DE ARTXANDA S/UGAZKO (Peaje)	UGAZKO - BI-626	2,110 - 3,620	1,510
N	BI-629	TUNEL DE ARTXANDA (Antigua BI-625)	LA SALVE - UGAZKO	395,000 - 396,110	1,080

Red Naranja - Red Básica					
RED	Símbolo	Denominación	Localización del tramo	Puntos kilométricos	Longitud Km
N	BI-630	BALMASEDA A CARRANZA	BALMASEDA - L.P. CANTABRIA	30,270 - 42,420	12,350
N	BI-630	BALMASEDA A CARRANZA	L. P. CANTABRIA (La Escrita) - L. P. CANTABRIA	48,970 - 60,190	10,990
N	BI-631	N-633 A BERMEO	ENLACE ALDEKONE (N-633) - BERMEO (BI-2235)	11,820 - 37,340	25,930
N	BI-633	DURANGO A ONDARROA (Por Trabakua)	MATIENA (N-634) - ONDARROA	31,450 - 59,545	27,670
N	BI-635	AMOREBIETA A GERNIKA	AMOREBIETA - GERNIKA (BI-2238)	23,960 - 37,450	13,700
N	BI-636	CORREDOR DEL CADAGUA	ENLACE KASTREXANA (BI-10) - L.P. BURGOS	4,170 - 34,440	29,950
N	BI-637	KUKULARRA A SOPELA	ENLACE KUKULARRA (BI-30) - SOPELA	7,970 - 18,690	10,450
N	BI-638	DEBA A ONDARROA	L.T.H. GIPUZKOA - ONDARROA	8,000 - 8,900	0,900
TOTAL KM.					188,930

Red Azul - Red Complementaria					
RED	Símbolo	Denominación	Localización del tramo	Puntos kilométricos	Longitud Km
AZ	BI-704	ASUA A LOIU	LA CADENA (BI-11) - LOIU	8,000 - 9,340	1,340
AZ	BI-707	UPV A DERIO	CAMPUS UPV LEIOA - AKARLANDA (BI-2704)	14,930 - 18,120	3,090
AZ	BI-707	UPV A DERIO	LOIU - DERIO	19,900 - 23,520	3,670
AZ	BI-712	BASAURI A BOLUETA	BASAURI - PUENTE S/NERVION	387,675 - 388,550	0,800
AZ	BI-725	LEMOA A AMOREBIETA	LEMOA - AMOREBIETA	18,000 - 21,000	2,890
AZ	BI-728	EJE DEL BALLONTI	CARMEN - PORTUGALETE	9,790 - 14,210	4,670
AZ	BI-728	EJE DEL BALLONTI	BALPARDA - NOCEDAL	15,830 - 17,430	1,590
AZ	BI-732	MONTEFUERTE A SAN FAUSTO	N-636 - N-634	49,130 - 51,390	2,260
AZ	BI-734	ANTIGUA N-634 (El Bao - L.P. Cantabria)	EL BAO (N-639) - L.P. CANTABRIA	128,120 - 136,140	7,860
AZ	BI-735	LUTXANA A ASUA	RIBERA DE ERANDIO - ROTONDA ASUA (BI-11)	8,520 - 11,220	2,740
AZ	BI-735	LUTXANA A ASUA	ROTONDA ASUA (BI-11) - SANGRONIZ	11,220 - 11,880	0,660
AZ	BI-738	ENLACE DE ERANDIO A ARTAZA	ENLACE N-637 (Vias de Servicio) - ENLACE UDONDO	8,900 - 11,308	2,280
AZ	BI-744	KAREAGA A SESTAO (Vega Vieja)	BI-3724 - BI-728	9,480 - 11,550	2,180
AZ	BI-747	ACCESO A LA UNIVERSIDAD	AXPE - BI-707	0,000 - 4,560	4,590
AZ	BI-757	GALLARTA A LA ARBOLEDA	VARIANTE DE GALLARTA	0,000 - 1,120	1,120
AZ	BI-757	GALLARTA A LA ARBOLEDA	EL CAMPILLO - LA ARBOLEDA	2,825 - 6,830	3,990
AZ	BI-794	ENLACE A-8 - LA ARENA	ENLACE A-8 - LA ARENA	23,050 - 24,790	1,710
TOTAL KM.					47,440

RED	Red Verde - Red Comarcal				
	Símbolo	Denominación	Localización del tramo	Puntos kilométricos	Longitud Km
V	BI-2101	LARRAURI A BAKIO	BI-631 - BAKIO	20,540 - 25,340	4,650
V	BI-2120	MUNGIA A PLENTZIA	MUNGIA - PLENTZIA	15,550 - 26,560	11,030
V	BI-2121	MUNGIA A GERNIKA	MUNGIA (BI-631) - FRUNIZ	16,130 - 22,000	5,700
V	BI-2121	MUNGIA A GERNIKA	P.K. 22+880 - OLABARRI (BI-3213)	22,880 - 25,080	2,270
V	BI-2121	MUNGIA A GERNIKA	P.K. 25+660 - VISTA ALEGRE (BI-635)	25,660 - 34,360	8,370
V	BI-2124	LARRABASTERRA A ASTIENZA (Maruri)	PK 20+440 - BI-2704	20,440 - 23,300	2,860
V	BI-2124	LARRABASTERRA A ASTIENTZA (Maruri)	URDULIZ - IGARTUA (BI-3144)	24,970 - 30,020	5,080
V	BI-2124	LARRABASTERRA A ASTIENZA (Maruri)	IGARTUA (BI-3144) - ASTIENTZA (Maruri)	30,020 - 31,460	1,470
V	BI-2153	ANDRAKA A ARMINTZA	ANDRAKA - P.K. 24+770	23,380 - 24,770	1,380
V	BI-2153	ANDRAKA A ARMINTZA	P.K. 25+720 - ARMINTZA	25,720 - 27,000	1,450
V	BI-2224	GERNIKA A MARKINA	GERNIKA (BI-635) - LOIOLA	33,830 - 37,200	3,340
V	BI-2224	GERNIKA A MARKINA	ARRATZU - P.K. 45+100	37,800 - 45,100	7,400
V	BI-2224	GERNIKA A MARKINA	MUNITIBAR - BOLIBAR	47,230 - 52,520	5,230
V	BI-2224	GERNIKA A MARKINA	BOLIBAR - IRUZUBIETA (BI-633)	53,020 - 54,610	1,580
V	BI-2235	MUNDAKA A BERMEO	MUNDAKA (BI-3215) - BERMEO	47,530 - 50,000	2,370
V	BI-2238	GERNIKA A PUERTO DE ELANTXOBE	GERNIKA - MURUETAGANE	32,740 - 39,782	7,090
V	BI-2238	GERNIKA A PUERTO DE ELANTXOBE	MURUETAGANE - PUERTO ELANTXOBE	39,782 - 45,200	4,850
V	BI-2239	ARRIEDERRA A EA	BI-2238 - BI-3238 (Natxitua)	41,970 - 43,920	1,900
V	BI-2239	ARRIEDERRA A EA	NATXITUA (BI-3238) - EA	43,920 - 46,610	2,650
V	BI-2301	ERMUA A ARRANGIZGANA	ERMUA - BI-633	41,640 - 48,030	6,230
V	BI-2405	PLAZAKOLA A LEKEITIO	PLAZAKOLA - OLETA	55,120 - 63,350	7,880
V	BI-2405	PLAZAKOLA A LEKEITIO	OLETA - LEKEITIO (BI-2238)	64,000 - 67,090	3,040
V	BI-2521	ORDUÑA A ALTUBE	ORDUÑA (BI-625) - L.T.H. ARABA	40,060 - 44,520	4,420
V	BI-2522	ARETA A ZIORROGA (Por Orozko)	ARETA - L.T.H. ARABA	20,320 - 30,030	9,520
V	BI-2524	UGAO-MIRABALLES A ARTEA	BI-625 - PK 16+360	12,690 - 16,360	3,690
V	BI-2524	UGAO-MIRABALLES A ARTEA	PK 17+000 - PK 18+700 (Zeberio)	17,000 - 18,700	1,690
V	BI-2524	UGAO-MIRABALLES A ARTEA	PK 20+000 (Zeberio) - PK 26+110	20,000 - 26,110	6,070
V	BI-2617	VILLASVERDE DE TRUCIOS A TRUCIOS	LA IGLESIA - L.P. CANTABRIA	43,000 - 45,530	2,500
V	BI-2625	PTO. ORDUÑA A ORDUÑA	L.T.H. ARABA - ORDUÑA	350,580 - 351,370	0,810
V	BI-2632	ELORRIO A BERGARA	ELORRIO - L.T.H. GIPUZKOA	39,450 - 43,230	3,780
V	BI-2636	MARKINA A ELGOIBAR	P.K. 50+860 - L.T.H. GIPUZKOA	50,860 - 58,070	6,390
V	BI-2701	MUSKIZ A MALABRIGO (Por Sopuerta)	MUSKIZ (BI-734) - MALABRIGO (BI-630)	20,120 - 35,710	15,550
V	BI-2704	LOIU A PLENTZIA	LOIU - PLENTZIA (BI-2120)	9,340 - 24,190	12,450
V	BI-2713	ERLETXES A ALTO DE GEREKIZ	ERLETXES - LARRABETZU SUR	10,690 - 12,120	1,420
V	BI-2713	ERLETXES A ALTO DE GEREKIZ	LARRABETZU SUR - BI-2121	12,180 - 24,080	11,270
				TOTAL KM.	177,380



6.3 Tramificación de la Red

Una vez establecida la Red Objeto del Plan, se procede a realizar la tramificación de la misma, con el objetivo de disponer de unos tramos homogéneos en cuanto a características geométricas y de tráfico.

Los criterios seguidos para realizar división en tramos homogéneos para su posterior diagnóstico han sido los siguientes:

- 1. Puntos de intersección entre carreteras forales.
- 2. En carreteras pertenecientes a la red de interés preferente, básica o complementaria, se tienen en cuenta para establecer tramos la existencia de enlaces.
- 3. Tramos de IMD homogénea, tomando como base los datos contenidos en el libro de aforos de 2018.
- 4. Existencia de doble calzada o única.

Siguiendo estos criterios básicos, se obtienen los siguientes tramos en cada una de las redes a analizar:

RED DE INTERÉS PREFERENTE

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LONG	IMD (2018)	% PES (2018)
1	A-8	Erletxe-Basauri	E. Galdakao - E. Irubide	106+040	109+380	3.391	60.313,00	9,14
2	A-8	Erletxe-Basauri	E. Irubide - E. Basauri	109+380	110+395	1.024	49.875,00	9,12
3	A-8	E. Basauri-Buia	E. Basauri-Buia	110+395	114+106	3.655	62.401,00	5,10
4	A-8	Buia-Cruces	Buia-Miribilla/Miraflores	114+106	115+090	1.000	90.028,00	7,25
5	A-8	Cruces-Santurtzi	E. Trapagaran - E. Portugalete	126+500	127+550	1.035	100.481,50	6,68
6	A-8	Cruces-Santurtzi	E. Portugalete-E. Santurtzi	127+550	129+470	1.842	93.222,50	7,29
7	A-8	Santurtzi-Cantabria	E. Santurtzi-E. S. Fuentes	129+470	132+310	2.736	73.515,50	8,42
8	A-8	Santurtzi-Cantabria	E. San Fuentes-E. La Arena	132+310	136+270	3.968	55.757,50	8,24
9	A-8	Santurtzi-Cantabria	E. La Arena-E. El Haya (L.P.)	136+270	139+220	2.941	49.697,00	8,41
10	AP-68	Buia-Llodio	Buia-E. Arrigorriaga	0+000	4+790	4.799	27.627,00	12,10
12	AP-68	Buia-Llodio	E. Areta Norte - Llodio	11+300	13+480	2.137	29.334,00	12,20
13	AP-68	Llodio - Límite Araba	Llodio - Límite Araba	13+480	22+480	8.881	25.651,00	13,60
11	AP-68	Buia-Llodio	E. Arrigorriaga - E. Areta Norte	4+790	11+300	6.514	32.527,00	11,90
20	AP-8	Erletxe-Gerediaga	E. Boroa-E. Erletxe	100+480	103+840	3.364	46.793,00	9,29
21	AP-8	Erletxe-Basauri	E. Erletxe-E. El Gallo	103+840	105+530	1.718	35.921,00	9,45
22	AP-8	Erletxe-Basauri	E. El Gallo-E. Galdakao	105+530	106+040	536	47.523,00	9,39
23	AP-8	E. Larraskitu - E. Kadagua	E. Larraskitu - E. Kadagua	115+090	119+560	5.175	13.546,00	26,09
24	AP-8	Kadagua-Santurtzi	E. Kadagua - E. Trapagaran	119+560	126+500	7.383	12.853,00	22,43
25	AP-8	Kadagua-Santurtzi	E. Trapagaran - E. Santurtzi	126+500	128+260	1.730	10.951,00	23,37
26	AP-8	Kadagua-Santurtzi	E. Santurtzi - Cantabria	128+260	129+500	1.192	9.708,00	25,32
14	AP-8	Gerediaga-Gipuzkoa	LTH Gipuzkoa - E. Ermua	74+905	77+450	2.452	23.449,00	16,15
15	AP-8	Gerediaga-Gipuzkoa	E. Ermua - E. Gerediaga	77+450	84+475	7.108	26.962,40	14,20
16	AP-8	Erletxe-Gerediaga	E. Gerediaga- E. Durango	84+475	88+500	4.022	34.605,00	11,82
17	AP-8	Erletxe-Gerediaga	E. Durango-E. Amorebieta E.	88+500	97+110	8.588	38.456,00	9,75
18	AP-8	Erletxe-Gerediaga	E. Amorebieta E.-E. Amorebieta N.	97+110	98+940	1.716	35.738,00	9,74
19	AP-8	Erletxe-Gerediaga	E. Amorebieta N.-E. Boroa	98+940	100+480	1.540	34.610,00	9,73
27	BI-10	Buia-Cruces	Miribilla/Miraflores-E.San Mames	115+090	118+800	3.695	92.788,00	3,00
28	BI-10	Buia-Cruces	E. San Mames. - E. Kastrexana	118+800	119+510	714	109.958,00	3,07
29	BI-10	Buia-Cruces	E. Kastrexana-E. Cruces	119+510	121+190	1.672	113.991,00	3,63
30	BI-10	Cruces-Santurtzi	E. Cruces-E. Sestao	121+190	124+240	2.975	129.465,50	6,68

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LONG	IMD (2018)	% PES (2018)
31	BI-10	Cruces-Santurtzi	E. Sestao-E. Trapagaran	124+240	126+500	2.241	104.231,50	6,60
133	BI-30	Kukularra-Derio	E. Kukularra- E. Asua (BI-604)	11+005	12+090	1.065	99.908,00	8,22
134	BI-30	Kukularra-Derio	E. Asua (BI-604) - TT. Artxanda	12+090	14+100	2.012	82.974,00	8,38
135	BI-30	Kukularra-Derio	Túneles Artxanda - E. Larrondo	14+100	15+800	1.705	86.047,00	8,35
136	BI-30	Kukularra-Derio	E. Larrondo-E. Derio	15+800	18+190	2.372	84.312,00	8,25
137	BI-30	Derio-Erletxe	E. Derio-E. Zamudio	18+190	21+220	3.048	52.849,40	11,62
138	BI-30	Derio-Erletxe	E. Zamudio-E. Lezama	21+220	25+060	3.825	47.100,40	12,18
139	BI-30	Derio-Erletxe	E. Lezama-E. Larrabetzu	25+060	26+670	1.600	48.415,00	12,23
140	BI-30	Derio-Erletxe	E. Larrabetzu - E. Erletxe	26+670	28+180	1.507	34.612,00	10,01
131	BI-30	Cruces-Kukularra	E. Cruces-E. Barakaldo	8+000	9+080	1.162	141.110,00	6,93
132	BI-30	Cruces-Kukularra	E. Barakaldo-E. Kukularra	9+080	11+005	1.828	139.989,00	6,93
275	N-240	Zeanuri-Alava	Zubizabal-L.P.(Ubidea)	23+050	26+690	3.570	4.519,50	32,90
276	N-240	Zeanuri-Alava	Barazar-Zubizabal	26+690	34+385	7.258	4.910,00	33,01
277	N-240	Zeanuri-Alava	Zeanuri-Barazar	34+385	36+560	2.200	5.363,00	32,11
278	N-240	Lemoa-Zeanuri	Areatza-Zeanuri	36+560	41+440	4.890	6.066,00	29,54
279	N-240	Lemoa-Zeanuri	Artea-Areatza	41+440	42+982	1.542	7.141,00	26,75
280	N-240	Lemoa-Zeanuri	E. Arantzazu-Artea	42+982	43+380	406	10.497,50	18,00
281	N-240	Lemoa-Zeanuri	Bilbao Metropolitano-E. Arantzazu	43+380	44+050	758	7.906,00	21,82
282	N-240	Lemoa-Zeanuri	E. Solaguren-Bilbao Metropolitano-	44+050	45+015	1.058	7.906,00	21,82
283	N-240	Lemoa-Zeanuri	E. Igorre N. - E. Solaguren	45+015	46+070	1.145	11.516,00	16,23
284	N-240	Lemoa-Zeanuri	Lemoa-Igorre	46+070	50+410	4.647	15.370,50	12,57
285	N-240	Lemoa-El Gallo	Bedia-Lemoa	50+410	52+395	2.037	15.612,50	13,55
286	N-240	Lemoa-El Gallo	El Gallo-Bedia	52+395	55+755	3.393	29.533,00	9,06
287	N-629	Cantabria-Cantabria	Lanestosa-L.P. Cantabria	60+810	62+059	1.321	1.128,00	15,51
288	N-629	Cantabria-Cantabria	Travesía Lanestosa	62+059	62+423	731	1.128,00	15,51
289	N-629	Cantabria-Cantabria	Lanestosa-L.P. Cantabria	62+423	64+675	1.798	1.207,00	12,92
291	N-633	Derio-Aldekone	E. Ugaldeguren- E. Aldekone(Aeropuerto)	10+115	12+063	2.029	50.739,00	3,94
292	N-633	E. Aldekone(Aeropuerto)- Aeropuerto	E. Aldekone(Aeropuerto)- Aeropuerto	12+063	13+730	1.581	15.948,00	3,71
290	N-633	Derio-Aldekone	E. Derio-E. Ugaldeguren	9+340	10+115	765	50.739,00	3,94
314	N-634	El Gallo-Ibarsusi	Galdakao-Travesía Galdakao	101+1015	102+082	295	10.916,00	8,57
315	N-634	El Gallo-Ibarsusi	Travesía Galdakao	102+082	102+194	112	10.916,00	8,57
316	N-634	El Gallo-Ibarsusi	Travesía Galdakao-Irubide	102+194	103+570	1.367	10.916,00	8,57
317	N-634	El Gallo-Ibarsusi	Irubide-Etxebarri	103+570	105+590	2.015	29.431,00	6,34
318	N-634	El Gallo-Ibarsusi	Etxebarri-Ibarsusi	105+590	107+620	2.011	33.784,00	5,67
293	N-634	Gipuzkoa-Matiena	L.P. Gipuzkoa-Vte Ermua	65+630	66+040	448	13.322,00	8,35
294	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Vte Ermua	66+040	67+530	1.460	7.282,00	6,77
295	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Vte Ermua-BI-3334	67+530	68+270	745	4.822,00	12,50
296	N-634	Gipuzkoa-Matiena	BI-3344-BI-3342	68+270	70+040	1.778	4.822,00	12,50
297	N-634	Gipuzkoa-Matiena	BI-3342-Bilbao Metropolitano	70+040	70+490	450	4.607,00	9,57
298	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Bilbao Metropolitano-Zaldibar	70+490	72+130	1.651	4.607,00	9,57
299	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Zaldibar-Travesía Zaldibar	72+130	72+734	604	7.027,40	7,50
300	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Travesía Zaldibar	72+734	73+158	428	7.027,40	7,50
301	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Travesía Zaldibar-Travesía Olakueta	73+158	75+275	2.086	7.027,40	7,50
302	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Travesía Olakueta	75+275	75+549	274	9.215,00	6,89
303	N-634	Gipuzkoa-Matiena	T. Olakueta-Matiena	75+549	78+280	2.885	9.215,00	6,89
304	N-634	Matiena-Erletxe	Matiena-Durango	78+280	79+650	1.487	16.832,00	8,29
305	N-634	Matiena-Erletxe	Durango-E. Iurreta	79+650	81+775	2.170	22.955,00	7,77

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LONG	IMD (2018)	% PES (2018)
306	N-634	Matiena-Erletxe	E. Iurreta-La Pilastra	81+775	83+210	1.421	22.343,00	11,97
307	N-634	Matiena-Erletxe	La Pilastra-BI-4337	83+210	87+290	3.576	20.633,00	13,42
308	N-634	Matiena-Erletxe	BI-4337-E. Amorebieta E.	87+290	90+115	2.808	20.633,00	13,42
309	N-634	Matiena-Erletxe	E. Amorebieta E.-E. Amorebieta N.	90+115	91+330	1.168	17.657,00	17,62
310	N-634	Matiena-Erletxe	E. Amorebieta N. -E. Boroa	91+330	92+905	1.613	26.077,00	12,80
311	N-634	Matiena-Erletxe	E. Boroa-Erletxe	92+905	97+600	5.069	22.473,00	12,23
312	N-634	Erletxe-El Gallo	Erletxe-El Gallo	97+600	99+210	1.667	18.775,00	8,70
313	N-634	El Gallo-Ibarsusi	El Gallo-Galdakao	99+210	101+1015	2.811	17.871,00	7,17
324	N-636	Elorrio-Gipuzkoa	E. Elorrio E. - L.P. Gipuzkoa	34+980	40+682	5.769	6.242,00	17,01
325	N-636	Elorrio-Gipuzkoa	E. Elorrio - E. Elorrio E.	40+682	41+1008	1.307	5.611,40	18,82
326	N-636	Gerediaga-Elorrio	E. Elorrio O. - E. Elorrio	41+1008	44+100	2.091	7.057,40	16,75
333	N-636	Gerediaga-Elorrio	Muntzaratz - E. Elorrio O.	44+100	46+220	2.108	10.884,00	12,80
334	N-636	Gerediaga-Elorrio	E. Gerediaga - Muntzaratz	46+220	49+350	3.146	10.994,00	12,66
328	N-639	Santurtzi-A-8	E. Puerto Santurtzi-Zierbena(La Cuesta)	18+720	21+300	2.547	2.442,00	14,25
329	N-639	Santurtzi-A-8	Zierbena(La Cuesta)-A8	21+300	23+086	1.841	4.535,00	7,01
330	N-639	Santurtzi-A-8	A8-El Casal	23+086	24+170	989	4.535,00	7,01
331	N-644	A-8-Puerto Santurtzi	A-8-Puerto Santurtzi	129+510	132+220	2.715	18.781,40	24,82

RED BÁSICA

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LON G	IMD (2018)	% PES (2018)
32	BI-11	Deusto-Kukularra	Deusto-Enekuri	3+510	5+380	1.894	55.371,00	2,90
33	BI-11	Deusto-Kukularra	Enekuri-Kukularra/Txorierr	5+380	6+444	1.082	54.546,00	3,10
34	BI-11	Kukularra/Txorierr-Asua	Kukularra/Txorierr-Asua	6+444	7+436	985	14.841,00	7,40
35	BI-20	Miribilla-Bolueta	Miribilla-Miraflores	0+000	1+400	1.414	41.327,00	2,69
36	BI-20	Miribilla-Bolueta	Miraflores-Bolueta	1+400	2+170	481	29.712,00	4,57
37	BI-20	Ibarsusi-Derio	Ibarsusi-Orueta	3+245	5+600	2.339	21.428,00	3,26
38	BI-20	Ibarsusi-Derio	Orueta-Santo Domingo	5+600	6+560	912	35.407,00	2,95
39	BI-20	Ibarsusi-Derio	Santo Domingo - Galbarriatu	6+560	9+340	2.734	30.768,00	2,90
151	BI-623	Iurreta-Mañaria	Iurreta-Arriluzea kalea	27+086	30+040	2.286	12.414,00	5,49
152	BI-623	Iurreta-Mañaria	Arriluzea kalea-Izurtza	30+040	30+838	798	12.414,00	5,49
153	BI-623	Iurreta-Mañaria	Travesía Izurtza	30+838	31+674	861	6.540,00	6,62
154	BI-623	Iurreta-Mañaria	Travesía Izurtza-Bilbao Metropolitano	31+674	32+635	967	6.540,00	6,62
155	BI-623	Iurreta-Mañaria	Bilbao Metropolitano-Mañaria	32+635	33+427	817	6.540,00	6,62
156	BI-623	Iurreta-Mañaria	Travesía Mañaria	33+427	33+950	523	4.016,00	10,26
157	BI-623	Mañaria-Otxandio	Mañaria-Urkiola	33+950	37+800	3.799	3.895,00	9,63
158	BI-623	Mañaria-Otxandio	Urkiola-Andaparaluzeta	37+800	43+930	6.046	3.895,00	9,63
159	BI-623	Mañaria-Otxandio	Andaparaluzeta-Int. BI-3542	43+930	45+930	1.997	3.895,00	9,63
160	BI-623	Otxandio-Alava	Int.BI-3542 - Vte.Otxandio S.	45+930	48+050	2.022	3.752,40	8,93
161	BI-623	Otxandio-Alava	Vte. Otxandio S.-L.P. (Alava)	48+050	48+830	780	4.173,00	8,75
162	BI-624	La Pinilla-Artziniega	La Pinilla-Artziniega	64+440	66+900	2.400	749,00	7,88
163	BI-625	Orduña-Alava	BI-2625-BI-2521	351+370	352+055	652	4.632,00	7,08
164	BI-625	Orduña-Alava	BI-2521-L.T.H Alava	352+055	354+210	2.347	4.632,00	7,08
165	BI-625	Alava-Arrigorriaga	L.T.H. Alava-E. Areta Norte	372+560	374+160	1.488	13.965,00	9,55
166	BI-625	Alava-Arrigorriaga	E. Areta Norte-Arrankudiaga	374+160	376+438	2.250	11.586,00	7,29
167	BI-625	Alava-Arrigorriaga	Travesía Arrankugiaga	376+438	376+967	529	12.793,00	7,68
168	BI-625	Alava-Arrigorriaga	Arrankudiaga-BI-3524	376+967	378+440	1.532	12.793,00	7,68
169	BI-625	Alava-Arrigorriaga	BI-3524-Ugao-Miraballes	378+440	378+600	160	12.793,00	7,68
170	BI-625	Alava-Arrigorriaga	Ugao-Miraballes-Travesía Ugao-Miraballes	378+600	378+918	318	12.793,00	7,68
171	BI-625	Alava-Arrigorriaga	Travesía Ugao-Miraballes	378+918	379+650	662	17.655,00	6,80
172	BI-625	Alava-Arrigorriaga	Ugao-Miraballes-Bentakoeerka	379+650	380+930	1.339	17.655,00	6,80
173	BI-625	Alava-Arrigorriaga	Bentakoeerka-E. Arrigorriaga (AP-68)	380+930	382+290	1.268	19.711,50	7,89
174	BI-625	Arrigorriaga-Irubide	E. Arrigorriaga (AP-68)-Moyordin	382+290	383+010	902	21.849,00	12,02
175	BI-625	Arrigorriaga-Irubide	Moyordin-E. Arrigorriaga N	383+010	384+395	1.405	21.849,00	12,02
176	BI-625	Arrigorriaga-Irubide	E. Arrigorriaga N-E. Basauri	384+395	386+500	2.080	32.763,00	9,25
177	BI-625	Arrigorriaga-Irubide	Enlace Basauri-Irubide	386+500	387+310	812	15.835,40	6,38
179	BI-626	Túnel La Salve - Txorierr	Túnel La Salve - Txorierr	1+760	3+720	1.972	13.618,50	3,20
180	BI-627	Túnel Ugasko - Txorierr	Túnel Ugasko - Txorierr	2+120	3+620	1.212	4.970,00	3,20

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LON G	IMD (2018)	% PES (2018)
178	BI-629	Túnel La Salve - Ugasko	Túnel La Salve - Ugasko	395+000	396+110	1.077	11.394,00	3,10
188	BI-630	Balmaseda-Villaverde Trucíos	Balmaseda-Malabrigo	30+270	32+390	2.106	1.666,00	11,64
189	BI-630	Balmaseda-Villaverde Trucíos	Malabrigo-Herbosa	32+390	34+460	2.233	2.476,00	7,92
190	BI-630	Balmaseda-Villaverde Trucíos	Herbosa-Traslaviña	34+460	37+495	3.049	2.337,00	5,22
191	BI-630	Balmaseda-Villaverde Trucíos	Travesía Traslaviña	37+495	37+911	416	2.142,00	10,41
192	BI-630	Balmaseda-Villaverde Trucíos	Traslaviña-Villaverde Trucíos	37+911	42+420	4.502	2.142,00	10,41
193	BI-630	Villaverde Trucios-L.P. Cantabria	Villaverde de Trucíos-Bl4671	48+970	50+580	1.533	1.980,00	10,15
194	BI-630	Villaverde Trucios-L.P. Cantabria	Bl4671-Bl4675	50+580	55+740	5.001	1.980,00	10,15
195	BI-630	Villaverde Trucios-L.P. Cantabria	Bl4675-Ambasaguas	55+740	56+520	785	1.980,00	10,15
196	BI-630	Villaverde Trucios-L.P. Cantabria	Ambasaguas-Bl4678	56+520	58+600	2.124	1.607,00	12,07
197	BI-630	Villaverde Trucios-L.P. Cantabria	Bl4678-L.P. Cantabria	58+600	60+190	1.579	1.607,00	12,07
198	BI-631	Aldekone-Mungia	N-633 (Aldekone) - Zabalondo	11+820	14+930	3.107	38.153,00	3,92
199	BI-631	Aldekone-Mungia	Zabalondo-E. BI-634	14+930	17+990	3.091	32.630,00	3,98
200	BI-631	Aldekone-Mungia	E. BI-634 - E. BI-2120	17+990	19+190	1.183	30.679,00	4,05
201	BI-631	Aldekone-Mungia	E. BI-2120 - Int. BI-2121	19+190	19+831	641	24.527,00	3,69
202	BI-631	Mungia-Larrauri	Int. BI-2121-BI-3108	19+831	21+051	1.681	13.006,00	3,29
203	BI-631	Mungia-Larrauri	BI-3108-BI-4105	21+051	22+570	1.428	13.006,00	3,29
204	BI-631	Mungia-Larrauri	BI-4105-BI-2101	22+570	23+490	944	10.799,00	3,06
205	BI-631	Larrauri-Bermeo	BI-2101-BI-3174	23+490	24+770	1.256	5.514,00	5,79
206	BI-631	Larrauri-Bermeo	BI-3174-Sollube	24+770	31+030	6.210	5.514,00	5,79
207	BI-631	Larrauri-Bermeo	Sollube-Bermeo	31+030	35+310	4.300	5.633,00	5,54
208	BI-631	Variante Bermeo	Variante Bermeo	35+310	37+340	1.993	3.537,00	6,11
209	BI-633	Matiena-Markina	Matiena-Gerediaga	31+450	32+000	433	16.620,00	7,79
210	BI-633	Matiena-Markina	Gerediaga-Ormaiztegi	32+000	33+800	1.838	11.618,00	6,30
211	BI-633	Matiena-Markina	Ormaiztegi-Bilbao Metropolitano	33+800	36+300	2.483	9.121,50	8,18
212	BI-633	Matiena-Markina	Bilbao Metropolitano-Gomezeaga	36+300	37+510	1.215	9.121,50	8,18
213	BI-633	Matiena-Markina	Gomezeaga-Trabakua	37+510	39+920	2.409	7.725,40	14,42
214	BI-633	Matiena-Markina	Trabakua-Iruzubieta	39+920	44+1074	5.122	7.770,00	12,52
215	BI-633	Matiena-Markina	Iruzubieta-Erdotza	44+1074	46+270	1.279	9.124,00	11,41
216	BI-633	Matiena-Markina	Erdotza-Vte. Markina	46+270	47+345	1.099	10.612,40	6,85
217	BI-633	Matiena-Markina	Variante Markina	47+345	48+955	1.329	7.191,40	12,26
218	BI-633	Markina-Ondarroa	Vte. Markina-Urberuaga	48+955	50+940	1.954	8.565,40	6,42
219	BI-633	Markina-Ondarroa	Urberuaga- Bl4403	50+940	51+560	635	7.667,00	10,76
220	BI-633	Markina-Ondarroa	Bl4403- Plazakola	51+560	52+940	1.414	7.667,00	10,76
221	BI-633	Markina-Ondarroa	Plazakola-Travesía Berriatua	52+940	54+261	1.300	6.431,00	9,11
222	BI-633	Markina-Ondarroa	Travesía Berriatua	54+261	54+566	305	6.431,00	9,11
223	BI-633	Markina-Ondarroa	Travesía Berriatua-Vte. Ondarroa	54+566	57+115	2.343	6.958,50	8,94
224	BI-633	Vte. Ondarroa	Vte. Ondarroa	57+115	59+545	2.425	5.943,00	7,98

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LON G	IMD (2018)	% PES (2018)
228	BI-635	Amorebieta-Muxika	Amorebieta-Inicio túnel Autzagane	23+960	25+300	1.400	16.376,00	7,00
229	BI-635	Amorebieta-Muxika	Inicio túnel-Bilbao Metropolitano	25+300	26+500	1.200	16.376,00	7,00
230	BI-635	Amorebieta-Muxika	Bilbao Metropolitano-fin túnel Autzagane	26+500	27+220	736	16.376,00	7,00
231	BI-635	Amorebieta-Muxika	Fin túnel Autzgane-Gorozika	27+220	28+000	759	16.134,00	6,47
232	BI-635	Amorebieta-Muxika	Gorozika-Zugastiet	28+000	281+801	1.080	16.134,00	6,47
233	BI-635	Amorebieta-Muxika	Zugastiet-Vista Alegre	28+000	33+120	4.171	15.137,00	6,15
234	BI-635	Muxika-Gernika	Vista Alegre - E. Gernika S.	33+120	34+270	1.149	18.797,00	5,03
235	BI-635	Muxika-Gernika	E. Gernika S. - E. Barrutia	34+270	37+460	3.191	12.009,00	4,20
240	BI-636	A-8-Aranguren	Arbuio-Sodupe	10+360	14+175	3.775	24.427,00	4,24
241	BI-636	A-8-Aranguren	Sodupe-Bl3641	14+175	17+627	3.337	17.214,00	3,98
242	BI-636	A-8-Aranguren	Bl3641-Artxube	17+627	19+070	1.351	17.214,00	3,98
243	BI-636	A-8-Aranguren	Artxube-Aranguren	19+070	22+110	2.958	17.844,00	4,01
244	BI-636	Aranguren-La Herrera	Aranguren - Llantada	22+110	23+450	1.312	17.844,00	4,01
245	BI-636	Aranguren-La Herrera	Llantada-La Herrera	23+450	28+984	5.569	12.628,00	4,67
246	BI-636	La Herrera-Burgos	La Herrera-E. Balmaseda N	28+984	29+765	799	10.134,00	4,93
247	BI-636	La Herrera-Burgos	E. BalmasedaN.-E. Balmaseda C	29+765	30+780	911	10.134,00	4,93
248	BI-636	La Herrera-Burgos	E. Balmaseda C-La Pinilla	30+780	31+1060	1.249	10.134,00	4,93
249	BI-636	La Herrera-Burgos	La Pinilla-L.P. Burgos	31+1060	34+440	2.396	8.961,00	5,21
236	BI-636	A-8-Aranguren	E. A-8 - Kastrexana	4+170	4+947	777	34.673,00	5,27
237	BI-636	A-8-Aranguren	Kastrexana - E. VSM	4+947	6+010	1.176	28.926,00	5,96
238	BI-636	A-8-Aranguren	Kastrexana-Alonsotegi	6+010	7+840	1.797	22.807,00	4,94
239	BI-636	A-8-Aranguren	Alonsotegi-Arbuio	7+840	10+360	2.549	25.045,00	4,77
253	BI-637	Universidad-Artaza	Leioa-Artatza	11+970	13+460	1.321	94.650,00	3,03
254	BI-637	Artaza-Larrabasterra	Artatza-Bolue	13+460	14+580	1.168	72.718,00	3,00
255	BI-637	Artaza-Larrabasterra	Bolue-Berango	14+580	16+995	2.419	47.377,00	2,50
256	BI-637	Artaza-Larrabasterra	Berango-Larrabasterra	16+995	18+690	1.687	35.126,00	2,32
250	BI-637	Kukularra-Universidad	E. Kukularra- La Campa	7+970	8+900	928	113.057,00	3,47
251	BI-637	Kukularra-Universidad	La Campa-E. Universidad	8+900	9+800	890	121.644,00	3,48
252	BI-637	Universidad-Artaza	E. Universidad-Leioa	9+800	11+970	2.023	115.523,00	3,40
257	BI-638	Ondarroa-L.P. Gipuzkoa	Ondarroa-L.P. Gipuzkoa	8+000	8+900	898	6.775,00	7,50

RED COMPLEMENTARIA

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LONG	IMD (2018)	% PES (2018)
111	Bl-704	Asua-Loiu	Asua-Loiu	8+000	9+310	1.304	12.010,00	4,07
150	Bl-707	Loiu-Derio	Larraoetxe-Derio	10+900	13+520	2.666	5.659,00	5,65
124	Bl-707	Universidad-Loiu	Universidad-Arostegi	12+180	15+940	1.027	4.880,00	5,00
125	Bl-707	Universidad-Loiu	Arostegi-Unbe	15+940	18+120	1.983	4.880,00	5,00
149	Bl-707	Loiu-Derio	Loiu-Larraoetxe	9+900	10+900	1.009	7.268,00	5,20
258	Bl-712	Bolueteta-Basauri	El Bokete-Basauri	387+675	388+250	506	7.787,00	4,24
259	Bl-712	Bolueteta-Basauri	Bolueteta-El Bokete	388+250	388+550	296	10.184,00	3,30
227	Bl-725	Lemoa-Amorebieta	Lemoa-Amorebieta	18+000	21+000	2.909	7.479,00	11,11
182	Bl-728	Ría-Kueto	El Carmen - Kueto	10+610	11+450	1.297	7.951,00	9,46
183	Bl-728	Kueto-A-8	Kueto - Markonzaga	11+450	12+100	619	19.786,00	3,34
184	Bl-728	Kueto-A-8	Markonzaga - Rotonda Galindo	12+100	14+210	1.965	18.668,00	3,50
341	Bl-728	Kueto-A-8	Rotonda Galindo - Portugalete	12+835	14+210	1.375	18668	3,50
185	Bl-728	Kueto-A-8	Balparda -E. Puerto (A-8)	15+830	16+460	636	10.403,50	4,70
186	Bl-728	A-8-Nocedal	E. Puerto (A-8)-E. N-634	16+460	17+020	558	10.409,00	6,76
187	Bl-728	A-8-Nocedal	E. N-634-Nocedal	17+020	17+430	409	10.409,00	6,76
181	Bl-728	Ría-Kueto	Rotonda Kaiku-El Carmen	9+790	10+610	823	7.951,00	9,46
260	Bl-732	Durango- Abadiño	Durango- Abadiño	49+130	50+940	1.807	9.325,00	6,62
332	Bl-732	Durango- Abadiño	N-634-Bl-3333	50+940	51+390	458	16.118,00	5,70
319	Bl-734	El Casal-Cantabria	El Casal-Travesía Las Carreras	128+200	129+310	1.135	14.209,00	6,19
320	Bl-734	El Casal-Cantabria	Travesía Las Carreras	129+310	130+083	734	11.519,00	6,90
321	Bl-734	El Casal-Cantabria	Travesía Las Carreras-Travesía Muskiz	130+083	131+300	1.172	11.519,00	6,90
322	Bl-734	El Casal-Cantabria	Travesía Muskiz	131+300	132+130	824	11.519,00	6,90
323	Bl-734	El Casal-Cantabria	Travesía Muskiz-L. P. Cantabria	132+130	136+140	3.949	4.333,00	4,87
264	Bl-735	Lutxana-Sangroniz	Asua-Sangroniz	13+475	14+100	64	9.794,00	7,47
263	Bl-735	Lutxana-Sangroniz	Rotonda Plaiabarri-Asua	9+640	11+220	1.641	14.793,00	6,39
261	Bl-737	Lutxana-Sangroniz	Lutxana(Erandio)-Bl4736	8+520	8+890	371	14.793,00	6,39
262	Bl-737	Lutxana-Sangroniz	Bl4736-Rotonda Plaiabarri	8+890	9+640	749	14.793,00	6,39
268	Bl-738	E. Universidad-E. Udondo (Sentido Getxo)	E. Universidad-E. Udondo (Sentido Getxo)	10+020	11+308	1.414	0,00	0,00
267	Bl-738	Vías de servicio E. N-637-E. Universidad (Sentido Getxo)	Vías de servicio E. N-637-E. Universidad (Sentido Getxo)	8+900	10+020	857	0,00	0,00
266	Bl-738	Vías de servicio E. N-637-E. Udondo (Sentido Bilbao)	Vías de servicio E. N-637-E. Udondo (Sentido Bilbao)	9+800	11+420	1.448	0,00	0,00
271	Bl-744	Ugarte-Kueto	Rot. Aparcarbisarot. Carrefour	10+040	10+720	680	19.097,00	4,42
335	Bl-744	Ugarte-Kueto	Rot. Carrefour - Kueto	10+720	11+550	944	19.097,00	4,42
269	Bl-744	Ugarte-Kueto	Ugarte-E.Sestao	9+480	9+670	190	30.740,40	6,00
270	Bl-744	Ugarte-Kueto	E. Sestao-Rot. Aparcabisa	9+670	10+040	339	52.819,00	6,50
272	Bl-747	Axpe-Bl-637	Axpe - E. Universidad	0+000	2+250	2.272	14.486,00	3,90
273	Bl-747	Axpe-Bl-637	E. Universidad	2+250	2+605	355	14.486,00	3,90
274	Bl-747	Bl-637-Universidad	E. Universidad-Universidad	2+605	4+550	1.962	10.476,00	8,16
126	Bl-757	Sta Juliana-Triano	Sta Juliana - Gallarta	0+000	1+120	1.115	3.600,00	15,83
127	Bl-757	Sta Juliana-Triano	Gallarta - Bl-3755	2+825	6+370	3.546	2.411,00	5,31
128	Bl-757	Sta Juliana-Triano	Bl-3755 - Triano	6+370	6+840	470	2.411,00	5,31
129	Bl-794	A-8-La Arena	Enlace A-8 - Bl-3794	23+050	23+890	840	3.959,00	19,15
130	Bl-794	A-8-La Arena	Bl-3794 -La Arena	23+890	24+790	888	3.959,00	19,15

RED COMARCAL

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LONG	IMD (2018)	% PES (2018)
40	Bl-2101	Larrauri-Bakio	Larrauri-Bl3174	20+560	20+750	190	4.727,00	5,86
41	Bl-2101	Larrauri-Bakio	Bl3174-Bilbao Metropolitano	20+750	24+455	3.555	4.727,00	5,86
42	Bl-2101	Larrauri-Bakio	Bilbao Metropolitano - Bakio	24+455	25+340	871	4.727,00	5,86
43	Bl-2120	Mungia-Gandia	Mungia-Bl3103	15+550	17+160	1.626	7.831,00	6,47
44	Bl-2120	Mungia-Gandia	Bl3103-Bl4104	17+160	17+420	260	7.831,00	6,47
45	Bl-2120	Mungia-Gandia	Bl4104-Maruri	17+420	18+480	1.057	7.831,00	6,47
46	Bl-2120	Mungia-Gandia	Maruri-Bl3111	18+480	19+720	1.200	7.831,00	6,47
47	Bl-2120	Mungia-Gandia	Bl-3111-Andraka	19+720	23+070	3.457	5.574,00	5,74
48	Bl-2120	Mungia-Gandia	Andraka-Bilbao Metropolitano	23+070	24+050	985	4.844,00	5,39
49	Bl-2120	Mungia-Gandia	Bilbao Metropolitano-Krutzeta	24+050	25+610	1.547	4.844,00	5,39
50	Bl-2120	Mungia-Gandia	Krutzeta-Gandia	25+610	26+510	936	12.112,00	3,32
51	Bl-2121	Mungia-Muxika	Mungia-Bl3122	16+130	16+870	740	7.954,00	8,03
52	Bl-2121	Mungia-Muxika	Bl3122-Llona	16+870	18+520	1.617	7.954,00	8,03
53	Bl-2121	Mungia-Muxika	Llona - Bilbao Metropolitano	18+520	19+290	764	5.389,00	8,70
54	Bl-2121	Mungia-Muxika	Bilbao Metropolitano - Soietxe	19+290	20+090	749	5.389,00	8,70
55	Bl-2121	Mungia-Muxika	Soietxe-Fruiz	20+090	22+000	1.848	3.125,00	7,97
56	Bl-2121	Mungia-Muxika	Fruiz- Errigoitiolea	22+880	25+060	2.247	1.914,00	8,99
57	Bl-2121	Mungia-Muxika	Errigoitiolea-Morga	25+660	27+410	1.740	1.594,50	7,90
58	Bl-2121	Mungia-Muxika	Morga-Alto de Morga	27+410	28+790	1.377	1.434,40	7,25
59	Bl-2121	Mungia-Muxika	Alto de Morga-Muxika	28+790	32+640	3.549	1.931,00	8,75
60	Bl-2121	Mungia-Muxika	Muxika-Vista Alegre	32+640	34+360	1.707	2.970,00	11,08
142	Bl-2124	Asteizna-Larrabasterra	Larrabasterra-Bl-2704 (Casarreina)	20+440	23+300	2.856	5.364,00	4,72
141	Bl-2124	Asteizna-Larrabasterra	Asteizna - Igartua	20+500	22+010	1.472	1.435,00	8,78
225	Bl-2124	Asteizna-Larrabasterra	Elortza-Bl-3105	24+970	27+170	2.174	5.814,00	6,23
226	Bl-2124	Asteizna-Larrabasterra	Bl-3105-Bl-3134	27+170	29+990	2.766	5.337,00	6,48
61	Bl-2153	Andraka-Armintza	Andraka-Lemoiz	23+380	24+770	1.376	1.783,00	6,95
62	Bl-2153	Andraka-Armintza	Lemoiz-Goikoerota	25+720	26+140	376	1.238,00	9,85
63	Bl-2153	Andraka-Armintza	Goikoerota-Armintza	26+140	27+000	1.095	1.944,00	7,10
64	Bl-2224	Gernika-Iruzubietar	Gernika-Uharka	33+830	35+180	1.354	2.461,50	7,03
65	Bl-2224	Gernika-Iruzubietar	Uharka-Loiola	35+180	37+200	2.002	828,50	8,81
66	Bl-2224	Gernika-Iruzubietar	Loiola-Bl3224	37+800	41+470	3.547	828,50	8,81
67	Bl-2224	Gernika-Iruzubietar	Bl3224-Munitibar	41+470	45+100	3.827	828,50	8,81
68	Bl-2224	Gernika-Iruzubietar	Munitibar-Bolibar	47+230	52+520	5.207	698,40	8,73
69	Bl-2224	Gernika-Iruzubietar	Bolibar- Iruzubietar	53+020	54+610	1.599	1.541,40	6,62
70	Bl-2235	Mundaka-Bermeo	Mundaka-Bermeo	48+390	49+1050	1.522	1.660,00	7,51
74	Bl-2238	Gernika-Zelaieta	Gernika-Bl-4244	32+800	34+821	2.056	8.672,00	3,01
75	Bl-2238	Gernika-Zelaieta	Bl-4244-Kortezubi	34+821	35+112	291	9.280,00	2,16
76	Bl-2238	Gernika-Zelaieta	Travesía Kortezubi	35+112	35+285	173	9.280,00	2,72
77	Bl-2238	Gernika-Zelaieta	Kortezubi-Zelaieta	35+285	35+900	615	9.280,00	2,72
78	Bl-2238	Gernika-Zelaieta	Travesía Zelaieta	35+900	36+760	902	9.280,00	2,72
79	Bl-2238	Zelaieta-Elantxobe	Zelaieta-Muruetagana	36+760	39+742	2.991	603,00	9,95
71	Bl-2238	Zelaieta-Elantxobe	Muruetagana-Basetxeta	39+600	41+1040	2.343	2.557,00	5,24
72	Bl-2238	Zelaieta-Elantxobe	Basetxeta-Ibarrangelu	41+1040	43+120	1.087	1.476,00	7,25
73	Bl-2238	Zelaieta-Elantxobe	Ibarrangelu-Elantxobe	43+120	45+200	1.384	752,00	3,19
144	Bl-2239	Ibarrengelu-Ea	Bl-2238 - Natxitua(Bl-3238)	41+970	43+900	1.866	1.166,50	4,37
143	Bl-2239	Ibarrengelu-Ea	Natxitua-Ea	46+040	48+610	2.613	638,00	7,37
80	Bl-2301	Ermua-Trabakua	Travesía Ermua	41+640	42+090	454	4.507,00	14,47
81	Bl-2301	Ermua-Trabakua	Ermua-Bilbao Metropolitano	42+090	43+030	1.025	4.507,00	14,47
82	Bl-2301	Ermua-Trabakua	Bilbao Metropolitano-Gomezaga	43+030	45+150	2.128	4.507,00	14,47
83	Bl-2301	Ermua-Trabakua	Gomezaga-Trabakua	45+150	48+010	2.566	2.052,00	17,64
84	Bl-2405	Plazakola-Lekeitio	Plazakola-Int. Bl-4406	55+120	63+000	7.542	4.078,00	9,69
85	Bl-2405	Plazakola-Lekeitio	Int. Bl-4406-Oleta	63+000	63+350	338	4.460,50	10,63
86	Bl-2405	Plazakola-Lekeitio	Oleta-Ugaran	64+000	64+560	560	5.029,00	8,15
87	Bl-2405	Plazakola-Lekeitio	Ugaran-Lekeitio	64+560	65+540	949	5.042,00	8,41

IDGIS	CRTA	SUPERTRAMO	TRAMO	PKINI	PKFIN	LONG	IMD (2018)	% PES (2018)
88	BI-2405	Variante de Lekeitio	Variante de Lekeitio	65+540	67+080	1.534	3.500,00	8,20
89	BI-2521	Orduña-Alava	Orduña (BI-625) - BI-4907	40+070	41+570	1.477	1.181,00	7,20
90	BI-2521	Orduña-Alava	BI-4907 - L.T.H. Araba	41+570	44+520	2.906	1.181,00	7,20
91	BI-2522	Orozko-Alava	E. Llodio-Int.BI-4511	20+320	21+700	1.388	5.930,00	11,23
92	BI-2522	Orozko-Alava	Int. BI-4511-Orozko	21+700	23+840	2.006	5.373,00	9,60
93	BI-2522	Orozko-Alava	Orozko-L.P. (Ziorroga)	23+840	30+030	6.126	1.692,40	11,70
145	BI-2524	Miraballes-Artea	Travesía Ugao-Miraballes	12+690	13+110	409	2.099,00	9,48
146	BI-2524	Miraballes-Artea	Ugao-Miraballes - Arkulanda	13+110	16+360	3.267	2.099,00	9,48
147	BI-2524	Miraballes-Artea	Arkulanda-Zeberio	17+000	18+690	1.687	2.099,00	9,48
148	BI-2524	Miraballes-Artea	Zeberio-Artea	20+000	26+120	6.030	684,00	8,92
94	BI-2617	Villaverde Trucíos-L.P. Cantabria	Villaverde Trucíos-L.P. Cantabria	43+000	45+530	2.500	1.174,00	6,75
95	BI-2625	Orduña - L.P. (Burgos)	Orduña - L.P. (Burgos)	350+580	351+370	807	1.479,00	8,32
96	BI-2632	Elorrio - L.P. (Alto Elgeta)	Elorrio - L.P. (Alto Elgeta)	39+450	43+230	3.777	1.858,50	7,69
97	BI-2636	Markina-Gipuzkoa	Markina-Etxebarria	50+860	52+300	1.445	3.830,40	7,23
98	BI-2636	Markina-Gipuzkoa	Etxebarria-L.P. Gipuzkoa	53+000	58+070	4.952	713,00	7,71
99	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Travesía Muskiz	20+125	20+558	433	5.428,00	8,10
100	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Muskiz-Bilbao Metropolitano	20+558	23+730	3.240	5.428,00	8,10
101	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Bilbao Metropolitano-El Arenao	23+730	25+840	2.133	4.765,00	10,22
102	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	El Arenao-BI-3631	25+840	27+595	1.787	4.261,00	10,56
103	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	BI-3631-Mercadillo	27+595	28+230	691	2.573,00	10,07
104	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Travesía Mercadillo	28+230	29+457	752	2.573,00	10,07
105	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	T. Mercadillo-T. S. Martín de Carral	29+457	30+373	1.039	2.573,00	10,07
106	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Travesía S. Martín de Carral	30+373	30+584	211	2.573,00	10,07
107	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	S. Martín de Carral-Bilbao Metropolitano	30+584	32+965	2.306	2.108,00	8,40
108	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Bilbao Metropolitano-Retola	32+965	34+655	1.688	2.215,00	6,95
109	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Retola-Malabrigo	34+655	35+360	905	3.293,00	8,29
110	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Malabrigo-Basoaga	35+360	35+710	350	3.293,00	8,29
113	BI-2704	Loiu-Plentzia	Unbe-Alto Unbe	11+290	14+000	2.328	5.133,00	2,49
114	BI-2704	Loiu-Plentzia	Alto Unbe-BI-3124 (Casareina)	14+000	18+900	4.878	3.275,00	3,42
115	BI-2704	Loiu-Plentzia	BI-3124-Elortza(Urduliz)	18+900	19+800	881	5.959,00	3,37
116	BI-2704	Loiu-Plentzia	Elortza-Plentzia	21+430	23+590	2.191	5.321,00	5,06
117	BI-2704	Loiu-Plentzia	Plentzia-Gandia	23+590	24+760	625	12.112,00	3,32
112	BI-2704	Loiu-Plentzia	Loiu-Unbe	9+310	11+290	1.599	6.887,00	3,02
118	BI-2713	Erletxe-Morga	Vte. Larrabetzu	12+180	15+460	3.307	2.562,00	9,84
119	BI-2713	Erletxe-Morga	Larrabetzu-Astoreka	15+460	16+840	1.394	1.942,00	7,88
120	BI-2713	Erletxe-Morga	Astoreka-Bilbao Metropolitano	16+840	19+055	2.153	1.054,00	7,31
121	BI-2713	Erletxe-Morga	Bilbao Metropolitano-BI-3148	19+055	20+980	1.906	1.054,00	7,31
122	BI-2713	Erletxe-Morga	BI-3148-Alto de Morga	20+980	21+500	537	1.054,00	7,31
123	BI-2713	Erletxe-Morga	Alto de Morga-BI-2121	22+120	24+080	1.971	1.054,00	7,31
265	BI-2713	Erletxe-Morga	Erletxe-Larrabetzu	27+910	29+300	1.381	15.787,00	14,70

7 Criterios y Objetivos

7.1 Introducción y marco de referencia

El establecimiento de los criterios de intervención y objetivos que van a regir la elaboración del II Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia viene condicionado por una serie de aspectos que conforman el escenario actual en el que debe enmarcarse la planificación de la Red de Carreteras y que por lo tanto de manera ineludible deben ser tenidos en cuenta:

- El antecedente inmediato constituido por el **I Plan Territorial Sectorial de Carreteras**, y sus sucesivas modificaciones y actualizaciones, que debe ser analizado críticamente de cara a determinar si los criterios y objetivos que en él se establecieron siguen siendo vigentes en la actualidad, o si por el contrario, deben ser modificados para adaptarlos a la nueva situación configurada en el período transcurrido desde su aprobación en el año 1.999 y su posterior actualización en el año 2.009.
- El **marco de referencia legal** vigente en la actualidad o en fase de aprobación, en donde se recogen las líneas estratégicas a tener en cuenta en los instrumentos de planificación relacionados con la movilidad y el transporte. Entre ellos son de especial importancia el Anteproyecto de Ley vasca de Cambio climático, el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi y la Norma Foral de Carreteras.
- Los criterios, principios, estrategias y objetivos recogidos en los **instrumentos de planificación territorial y sectorial** de rango superior o con implicaciones sobre la movilidad, con los que el presente Plan debe estar alineado para garantizar una adecuada coordinación interinstitucional. Se deberán tener en cuenta los criterios y objetivos de los siguientes documentos:
 - Libro Blanco del Transporte.
 - Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.
 - Plan General de Carreteras del País Vasco.
 - Directrices de Ordenación del Territorio.
 - Plan Director de Transporte Sostenible del País Vasco.
 - Estrategia de cambio climático, Klima 2050.
 - Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.
 - V Plan Foral de Igualdad de mujeres y hombres en Bizkaia 2.016-2.019.
- La **coyuntura actual** derivada de la nueva configuración del sistema de transportes, las tendencias aparecidas y desarrolladas en los últimos años, las modificaciones del marco socioeconómico y las incorporaciones a la Red de Infraestructuras acaecidas a lo largo de los últimos años, y en la que adquiere una especial importancia la declaración de emergencia climática emitida por el gobierno del Estado el 21 de enero de 2.020.
- Los **retos de futuro** que ya se vislumbran y que pueden modificar el escenario en el ámbito de la movilidad y el transporte, cambiando los principios que hasta ahora han gobernado y configurado dicho escenario.
- La aprobación por parte de las Juntas Generales de Bizkaia del documento titulado "**Documento de directrices y criterios generales para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de carreteras de Bizkaia**" (Ponencia Técnica de 2.018) en el que se establecen las líneas maestras a tener en cuenta

para la redacción del Plan y que obligatoriamente debe ser tenido en cuenta por el mismo, dado su carácter vinculante, derivado de su aprobación por las Juntas, máximo órgano legislativo del Territorio e institución encargada de controlar la acción de la Diputación Foral, tras un largo período de debate y análisis por parte de los representantes políticos de la ciudadanía en el que participaron también numerosas personas expertas de reconocido prestigio y que por consiguiente recoge las diferentes sensibilidades y demandas existentes en la sociedad bizkaína al respecto de la movilidad y el transporte en general y de las carreteras en particular.

A continuación se analiza con mayor detalle la repercusión de cada uno de los aspectos anteriores en la propuesta de Criterios y Objetivos del Plan, que se recoge más adelante.

7.1.1 El I PTS de carreteras

El I PTS de Carreteras de Bizkaia aprobado en el año 1.999 contemplaba los siguientes Criterios de Intervención:

- *Establecer unas pautas de intervención asentadas en unos criterios funcionales que permitan:*
 - *Dar respuesta a la demanda de desplazamiento de personas y de mercancías por carretera integrando los diferentes medios de transporte, abordando los problemas de movilidad con una visión global de conjunto donde se fomente y favorezca un servicio público de calidad.*
 - *Mejorar los niveles de accesibilidad del Territorio, aumentar los niveles de servicio ofreciendo, a su vez, mayor comodidad a las personas usuarias.*
 - *Proporcionar una mayor seguridad disminuyendo el riesgo de accidentes siguiendo las actuaciones oportunas recogidas en el programa de Seguridad Vial (E.P.A.S., Evaluación y Proyectos para el Aumento de la Seguridad Vial).*
 - *Minimizar en lo posible los impactos sobre el medio ambiente estableciendo una política de control sobre la movilidad motorizada, particularmente en lo que concierne la reducción del uso del vehículo privado en Áreas Metropolitanas, favoreciendo el uso de modos de transporte no motorizados, y en el caso de que éstos se tengan que producir que sea en modos de transporte medioambientalmente más eficientes (Transporte Público).*
 - *Marcar una nueva política de gestión de la demanda, como solución añadida a la fórmula de construir nuevas carreteras que satisfagan las necesidades demandadas, definiendo para ello actuaciones que permitan que el patrimonio viario existente sea utilizado de la mejor manera posible.*
- *Favorecer la utilización de la tecnología de la información promoviendo el conocimiento general de la Red Viaria para fomentar su mejor uso y alcanzar por tanto un mayor nivel de funcionamiento.*
- *Realizar un esfuerzo de comunicación con las personas usuarias mediante medidas incentivadoras que permitan educar a la población en la necesidad de adoptar un comportamiento que asegure el uso compartido de los diferentes medios de transporte coexistentes.*
- *Establecer una colaboración y un sistema de trabajo conjunto con otras instituciones públicas o privadas que intervengan directamente en la implementación de medidas para la mejora de la problemática viaria.*

Y como resultado de la aplicación de esos criterios, se establecían los siguientes Objetivos:

OBJETIVOS INSTITUCIONALES:

- *Coordinar las actuaciones competenciales con otras Instituciones y otras disciplinas horizontales pertenecientes a la Ordenación del Territorio en lo referente a los campos de Urbanismo, Vivienda, Transportes y Comunicaciones y Medio Ambiente.*

OBJETIVOS FUNCIONALES:

- *Favorecer la competitividad del Territorio reforzando, potenciando e integrando Bizkaia, y particularmente el Área Metropolitana de Bilbao, en el mercado Europeo, mejorando la articulación de los grandes ejes de Comunicación que atraviesan el Territorio como son los Corredores Este-Oeste y Norte-Sur de conexión con la Meseta y Valle del Ebro.*
- *Reequilibrar la accesibilidad Comarcal completando y mejorando las infraestructuras de la Red Funcional de Carreteras de Bizkaia con el fin de vertebrar y estructurar las Comarcas del Territorio Histórico, y contribuir de esta manera en disminuir los desequilibrios, desigualdades territoriales y situaciones de aislamiento histórico de alguna de ellas.*
- *Optimizar el funcionamiento de la Red Viaria Metropolitana mejorando la eficacia del sistema global de transporte mediante actuaciones combinadas orientadas a:*
 - *Jerarquizar la Red, diversificando y separando los flujos de tráfico, haciendo especial distinción entre los tráficos de paso de largo recorrido y los tráficos internos generados en los núcleos urbanos, mediante la adecuación de nuevas vías que estructuren y completen la Red existente, fomentando además itinerarios para ciclistas y peatones.*
 - *Formalizar una Red Mallada, potenciando un viario soporte de una Red conjunta de transporte público, que consolide un mallado metropolitano con una diversidad de rutas alternativas que permitan la gestión en tiempo real de la Red.*
 - *Conformar una Metrópoli, mediante puesta a disposición de los suelos de oportunidad resultantes de la transformación de la actividad económica y el traslado del Puerto de la Ría al Abra Exterior y la intercomunicación de las aglomeraciones actualmente inconexas.*
 - *Aumentar la eficacia de la demanda, mediante el conocimiento de la Red en tiempo real, informando al usuario/a en "viaje" y "previaje" además de priorizar el transporte público (establecimiento de rutas óptimas mediante operadores de transporte y mayor información sobre la intermodalidad, frecuencias y retrasos de los viajes) y, por último, implementando estrategias de control de tráfico como el redireccionamiento de flujos, el ramp metering, control lineal de velocidad, etc....*
- *Respetar el medio ambiente y los valores naturalísticos en unos niveles que aseguren la mejora de la calidad de vida disminuyendo los tiempos de congestión, el índice de contaminación y de ruido.*
- *Reducir la siniestralidad de las carreteras Bizkainas mediante una política orientada a eliminar los tramos de concentración de accidentes.*
- *Proporcionar una nueva fórmula que permita abordar la problemática viaria de la Red desde una perspectiva global de gestión de la demanda y de control de tráfico.*

Del análisis de los criterios y objetivos del IPTS se concluye que algunas de las cuestiones que allí se planteaban siguen siendo plenamente vigentes en la situación actual, como por ejemplo la necesidad de seguir profundizando en la reducción de la siniestralidad en la Red, en la mejora de la competitividad y de la accesibilidad del territorio.

Otras en cambio deben ser reformuladas o potenciadas teniendo en cuenta los procesos acaecidos y avances tecnológicos desarrollados en los últimos años. Entre estas, habría que citar la conformación de la metrópoli, el uso de la tecnología de la información y, especialmente, la necesidad del respeto por el Medio Ambiente, que en la situación de emergencia climática actual debe ser complementada por la necesidad prioritaria de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través de un uso más racional y sostenible de las infraestructuras y modos de transporte disponibles.

7.1.2 Marco de referencia legal

En los últimos años han sido varias las iniciativas legislativas con implicaciones en el campo de la movilidad y el transporte impulsadas por las diferentes instituciones. En concreto, para el establecimiento de los criterios y objetivos del Plan será necesario tener en cuenta:

• **Anteproyecto de ley vasca de cambio climático. Los objetivos de esta ley son:**

- *Impulsar el desarrollo económico, social sostenible y neutro en carbono al tiempo que proteger el territorio y las personas frente a las consecuencias del cambio climático.*
- *Definir un marco de gobernanza climática dirigido a garantizar la eficacia de las estrategias de cambio climático del País Vasco y de sus planes de acción.*
- *Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, adoptar las medidas de mitigación e incrementar la capacidad de los sumideros de CO₂.*
- *Promover la eficiencia energética y la implantación progresiva de las energías renovables que impulsen la transición a un modelo energético sostenible.*
- *Avanzar en la adaptación al cambio climático en Euskadi, desde la gestión del riesgo y la mejora de la resiliencia, integrando la adaptación en la planificación sectorial y territorial.*
- *Incorporar el cambio climático en las principales políticas públicas afectadas y en las actuaciones del conjunto de la sociedad.*
- *Apoyar la innovación y el desarrollo tecnológico, que permitan la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores y mejorar la resiliencia del territorio al cambio climático.*
- *Establecer mecanismos y herramientas que provean de información de calidad sobre el cambio climático, sus escenarios e impactos.*

• **Proyecto de ley de movilidad sostenible de Euskadi. Los objetivos de esta ley son:**

- *Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias causadas por la diversidad de administraciones con capacidad de intervención según los modos de transporte, de manera que el transporte en Euskadi resulte para la persona usuaria como un sistema único.*
- *Articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural que incorpore los criterios de actuación de las administraciones con responsabilidad en materia de movilidad y sus objetivos, así como los servicios y medios de transporte, las infraestructuras precisas para su implantación y desarrollo y los costes sociales, ambientales y económicos asociados a los mismos, comprendiendo el análisis integral del territorio de Euskadi.*
- *Priorizar el transporte público y colectivo, optando por medios que no consuman combustibles fósiles.*
- *Promover y proteger los medios de transporte más ecológicos de tracción no mecánica, como ir a pie o en bicicleta en especial en el medio urbano y desincentivar los medios de transporte menos ecológicos o de mayor coste social.*

- Promover un sistema de transporte público cercano y óptimo desde el punto de vista de las personas usuarias y económicamente sostenible.
- Incorporar las redes ferroviarias como el eje estructurante de la oferta de transporte público. Este objetivo supone considerar el transporte por carretera complementario del ferroviario y no establecer servicios por carretera en áreas geográficas con oferta suficiente de servicio ferroviario.
- Fomentar un sistema de transporte innovador, avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.
- Disminuir mediante la oferta pública de servicios la necesidad de transporte privado, permitiendo liberar espacios destinados a tal finalidad y la descongestión de las ciudades.
- Impulsar el equilibrio territorial de Euskadi y la competitividad de su tejido económico, mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad interior y exterior.
- Proporcionar una oferta de transporte público atractiva, accesible, eficiente, sostenible y adaptada a las necesidades de las personas usuarias, promoviendo el diseño e implantación de un sistema de tarificación equilibrado y que atienda a los diversos colectivos de personas usuarias mediante un billete único en el conjunto del transporte público de Euskadi.
- Potenciar la intermodalidad en el transporte de personas y de mercancías, a partir de una red de transporte público integrada y coordinada y de centros logísticos que reduzcan las necesidades del transporte tradicional.

Ambas leyes se encuentran en fase de tramitación, pero están lo suficientemente avanzadas como para ser tenidas en cuenta para el establecimiento de los criterios y objetivos del Plan.

Por otra parte, en lo que respecta a los objetivos en el campo de la igualdad de género será necesario además tener en cuenta la Norma Foral 4/2018 para la igualdad de hombres y mujeres.

7.1.3 Otros instrumentos de planificación

Para el establecimiento de los Criterios y Objetivos del Plan será necesario considerar las directrices contenidas en los siguientes instrumentos de planificación, por su carácter prevalente sobre el PTS:

- **Libro Blanco del Transporte** de la Unión Europea relativo a la política común en materia de Transportes, cuyo título es: “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible” publicado en 2.011 y cuya Revisión Intermedia se realizó en el año 2.016, en donde se marcan los objetivos estratégicos que deben regir dicha política, así como los aspectos clave sobre los que se deberá actuar en los próximos años. Este documento constituye el marco de referencia general en el que deben inscribirse todos los instrumentos de planificación en esa materia de los estados miembros. Las ideas clave recogidas en este documento son:
 - Necesidad de reducir el impacto negativo del transporte sobre el medio ambiente y sus valores naturales esenciales
 - Integración de redes modales
 - Fomento del uso del transporte público
 - Tarificación de las infraestructuras
 - Gravamen a los vehículos pesados por el uso de las infraestructuras
 - Implantación de medidas de gestión

- Aproximarse al objetivo de “cero muertes” en la carretera
- Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del “usuario/a pagador” y de “quien contamina paga”
- Innovación tecnológica: infraestructura inteligente
- Sistemas integrados de gestión
- Fomento del conocimiento de alternativas de transporte
- Reto del cambio climático
- Uso eficiente de las infraestructuras
- Combinaciones multimodales eficientes
- Internalización de las externalidades
- Recuperación de los costes de mantenimiento a través de la tarificación
- **Resolución del Parlamento Europeo del 14 de Diciembre de 2.017 sobre la Estrategia Europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.** Es un documento en el que se recogen las líneas maestras estratégicas destinadas a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte del sector del transporte y a acelerar el ritmo de implantación de la movilidad de bajas emisiones sin dejar de satisfacer las necesidades de movilidad de la sociedad y la economía de la Unión. Las ideas claves contenidas en este documento son:
 - Mejora de la eficiencia
 - Principios de “quien contamina paga” y “usuario/a pagador”
 - Cada modo de transporte debe cubrir sus costes marginales de desgaste de las infraestructuras y de los costes externos
 - Promoción de la multimodalidad y el transporte público
 - Los vehículos conectados como activo importante en la mejora de la eficiencia
 - Estímulo de la economía de la innovación
 - Uso más eficiente de la infraestructura actual
 - Fomento de la gestión de la movilidad
 - Importancia del mantenimiento de la red en buen estado y con altos niveles de calidad
 - Incentivos al tránsito y prioridad de circulación de los vehículos con emisiones bajas o nulas
- **Plan General de Carreteras del País Vasco**, que es el instrumento de planificación en materia de carreteras de carácter inmediatamente superior al PTS, por lo que es obligado estar alineado con él en cuanto a los criterios y objetivos.

Los objetivos estratégicos establecidos en el Plan General son:

- Ofrecer a la ciudadanía una red viaria acorde con el nivel de vida de los próximos años.
- Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, la conectividad del País Vasco.
- Equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades.
- Compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente.
- Incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para las personas usuarias de las carreteras.

Como Objetivos propios del Plan se establecen:

- *Dotar al Territorio de una red de carreteras acorde con las funciones básicas que deben cumplir los distintos itinerarios.*
- *Considerar el papel de la red de carreteras en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE: potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes del País Vasco en su globalidad.*
- *Favorecer la integración de la red viaria de la CAPV en la Red Transeuropea (TEN).*
- *Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este – Oeste y Norte – Sur) que atraviesan el territorio.*
- *Mejora de las relaciones externas (conexiones fronterizas) y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).*
- *Vertebrar el territorio de forma equilibrada, de acuerdo con las directrices generales para su ordenación.*
- *Alcanzar unos niveles de dotación de infraestructuras similares para cada zona, teniendo en cuenta aspectos determinantes, como la orografía y la densidad de los asentamientos de población.*
- *Proporcionar un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica.*
- *Adecuar la red viaria a los condicionantes de cada zona servida, minimizando los impactos medioambientales y urbanísticos.*
- *Coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.*
- *Permitir una programación de inversiones, que garantice la máxima eficacia de las mismas.*
- *Coordinar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Medioambiente, etc.*
- **Directrices de Ordenación del Territorio.** Las DOT son el instrumento que define la Estrategia Territorial de Euskadi. Constituyen actualmente el marco de referencia para la planificación territorial, tanto a nivel sectorial como a nivel territorial parcial (la planificación de las distintas áreas funcionales). Mediante las DOT se marcan las principales pautas y estrategias que gestionan el territorio vasco dando coherencia a las diferentes decisiones sectoriales y locales que se toman sobre él. Por lo tanto los criterios y objetivos del Plan deben estar alineados con los objetivos de las DOT.

En el ámbito de la movilidad, las DOT fijan los siguientes objetivos:

- 1.-Potenciar los elementos de conexión exterior e interior de personas y mercancías de la CAPV como factor crítico para la calidad de vida, la competitividad y la innovación.
- 2.-Reducir las necesidades de movilidad mediante una relación más adecuada entre espacios de residencia, trabajo, cuidado, ocio y equipamientos.
- 3.-Promover la movilidad no motorizada -peatonal y ciclista-, y el transporte público multimodal y energéticamente eficiente, como la principal forma de movilidad de las áreas urbanas, que permita reducir las emisiones de CO₂ y que tenga en cuenta la movilidad del cuidado.
- 4.-Lograr una densidad adecuada que facilite el papel del transporte público, especialmente en aquellos ejes en los que ya existe ferrocarril como transporte de alta capacidad.

5.-Desarrollar ecobulevares, con plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas, como estructuras para articular las diferentes piezas urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad.

6.-Aumentar la permeabilidad territorial de las infraestructuras de movilidad tratando de minimizar su efecto barrera sobre el territorio.

Los objetivos que se proponen en materia de movilidad multimodal son:

- 1.-Fomentar la utilización del transporte público a través de una red de transporte accesible, práctica, cómoda, segura y fiable.
- 2.-Promover el sistema de integración tarifaria y el billete único para todo el transporte público.
- 3.-Contribuir a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero a través de la utilización de medios de transporte limpios.
- 4.-Aplicar la perspectiva de género en la planificación y gestión del transporte público y atender debidamente la movilidad del cuidado

Los objetivos que se proponen para la revisión del modelo territorial en materia de movilidad viaria son:

- 1.-Velar por una movilidad viaria sostenible en las vertientes ambiental, económica y social.
- 2.-Considerar mayormente culminada la planificación de carreteras de la CAPV, al margen de propuestas concretas a contemplar en el Planeamiento Territorial Parcial o Sectorial además de la gestión acorde que se requiera en su condición de infraestructura de carácter transeuropeo.
- 3.-Dar respuesta integrada a los daños medioambientales generados por el transporte de mercancías por carretera para grandes distancias

- **Plan Director de Transporte Sostenible del País Vasco**, que recoge la voluntad del gobierno vasco de apostar por la movilidad sostenible y que es el documento que canaliza los compromisos programáticos a ese respecto, siempre teniendo en cuenta que constituye más un plan estratégico de impulso de las políticas de movilidad que un plan de infraestructuras, las cuales se desarrollan a través de los diferentes planes sectoriales.

El Plan tiene 6 objetivos definidos, incluyendo cada uno de ellos las estrategias que se van a seguir para su consecución:

1. *Fomentar un desarrollo económico, sostenible, inteligente y responsable.*
 - *Impulsar una cultura de desarrollo socioeconómico sostenible, mediante una planificación y ordenación del transporte de forma coordinada desde las administraciones, empresas y la sociedad*
 - *Impulsar la competitividad del transporte de Euskadi.*
 - *Fomentar un sistema de transporte avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.*
2. *Promover una accesibilidad universal, en correspondencia con una planificación territorial adecuada.*
 - *Impulsar un transporte sostenible garantizando la accesibilidad, en coordinación con una planificación territorial sostenible*
 - *Gestionar la demanda de movilidad con alternativas de transporte sostenible*
 - *Avanzar hacia una accesibilidad y movilidad sostenible en los principales centros generadores de actividad*

3. *Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte.*

- *Potenciar el desarrollo de la intermodalidad tanto en el transporte de personas como de mercancías, desarrollando una red de transporte público de viajeros/as coordinada e integrada y una red de infraestructuras logísticas multimodal*
- *Fomentar el uso de los modos de transporte más sostenibles, especialmente el sistema ferroviario*
- *Impulsar la sustitución del petróleo en el transporte por energías alternativas, reduciendo el impacto ambiental y la vulnerabilidad ante una futura escasez de esta energía*

4. *Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa.*

- *Poner en valor la posición estratégica de Euskadi en Europa no solo como gestores de flujos de tránsito, sino también como gestores de nodo logístico intermodal de las comunicaciones continentales*
- *Implantación del modelo Basque Country Logistics para que, desde la colaboración público-privada, nuestras empresas puedan competir en un mercado cada vez más globalizado*
- *Hacia un transporte aeroportuario más accesible, integrado y competitivo*

5. *Fomentar un uso eficiente y responsable del transporte.*

- *Concienciar a la sociedad, instituciones y empresas sobre la necesidad de un transporte sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental*
- *Promover un sistema de transportes sostenible construyendo, garantizando y manteniendo los servicios de transporte, las infraestructuras y sus conexiones desde la búsqueda de su eficiencia*
- *Diseñar un sistema de financiación del transporte público que garantice su sostenibilidad y maximice su eficiencia*
- *6. Desarrollar un sistema de transporte público integrado.*
- *Potenciar el uso del transporte público*
- *Desarrollo de un modelo integrado de transporte público económicamente sostenible*
- *Unificación de tarifas y zonificación común.*
- **Estrategia de cambio climático, Klima 2050**, que como su propia denominación indica, recoge las líneas estratégicas del gobierno vasco para combatir el cambio climático y que por lo tanto será necesario tener en cuenta en la propuesta de objetivos en lo que se refiera a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, cuestión clave en la actualidad dada la situación de emergencia climática decretada, que exige la adopción de medidas urgentes. A este respecto será necesario tener en cuenta también los recientes posicionamientos del Gobierno Vasco y las Juntas Generales de Bizkaia al respecto de alcanzar la neutralidad de emisiones en el año 2.050.

Además de estos instrumentos de planificación de carácter prevalente, es necesario tener en cuenta también otros instrumentos de planificación, que sin tener un carácter prevalente sobre el PTS, si suponen implicaciones en el campo de la movilidad, y con los que por lo tanto es necesario estar coordinado.

A este respecto cabe destacar especialmente el **Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia**, actualmente en fase de redacción, con el que se comparte una estrategia común en determinados aspectos relacionados con la movilidad sostenible en el ámbito metropolitano (necesidad de incidir en la actual distribución modal de los viajes asociados a la movilidad obligada propiciando un cambio de paradigma en esa movilidad a favor del modo bicicleta, especialmente en los viajes de corto recorrido), así como en los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y en los escenarios

futuros de movilidad a tener en cuenta de cara al diagnóstico de las necesidades en materia de carreteras.

Finalmente, será necesario considerar el **V Plan Foral de Igualdad de mujeres y hombres en Bizkaia 2.016-2.019** para los objetivos en esa materia.

7.1.4 Escenario actual

En los últimos años se ha modificado de manera sustancial el marco socioeconómico, se han alterado algunas tendencias y se han producido nuevas incorporaciones de importantes infraestructuras a la Red, todo lo cual hace que el escenario actual del Sistema de Transportes difiera notablemente del que existía en el año 2.009, cuando se realizó la última revisión del I PTS de Carreteras de Bizkaia.

Los principales cuestiones a considerar a este respecto son:

- La importancia de la crisis económica y financiera iniciada en 2.008/2.009 que ha conllevado un cuestionamiento de las políticas de inversión e impulsado medidas de austeridad presupuestaria para el control del excesivo déficit público.
- El incremento paulatino de los costes de regeneración de los firmes de las infraestructuras existentes al objeto de mantener la calidad del servicio tanto en el ámbito de la seguridad como en el de la comodidad.
- La puesta en marcha de diversas infraestructuras que han modificado de manera sustancial la configuración y funcionalidad de la red de carreteras:
 - En primer lugar, en el año 2.011 se pone en funcionamiento la Variante Sur Metropolitana, que ha supuesto un cambio muy importante en la configuración de la Red Viaria Metropolitana con la introducción de una vía de alta capacidad alternativa a la congestionada A-8 a su paso por Bilbao y regulada por un canon por uso que permite plantear una gestión de la demanda en el corredor evitando que las mercancías peligrosas circulen por las proximidades de Bilbao.
 - Por otro lado, en el año 2.016 se pone en marcha la Nueva Infraestructura Gerediaga-Elorrio, financiada mediante el nuevo modelo de canon por disposición en el que el pago por parte de la administración se realiza en función de unos indicadores de estado y servicio de la carretera, que ha permitido adelantar la puesta en servicio de una infraestructura de altas prestaciones y coste elevado, pero que a la vez impone unas obligaciones financieras para los próximos ejercicios.
- El agudizamiento de la problemática derivada del elevado volumen de tráfico pesado que registra una buena parte de los segmentos de la red convencional (no perteneciente a la Red de Alta Capacidad: Autovías y autopistas). que se combina con una ineficiente distribución del mismo entre las rutas opcionales.
- La puesta en marcha de nuevos modelos de tarificación para vehículos pesados en las vías de alta capacidad por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que será necesario tener en cuenta para garantizar una adecuada coordinación en esta materia entre ambos territorios.
- La transferencia de la titularidad de la autopista AP-68 por parte de la Administración Central del Estado, que posibilitará en el futuro la puesta en marcha de una gestión de la demanda a lo largo del corredor por el que discurre.

Estas cuestiones deberán ser tenidas en cuenta a la hora del planteamiento de los criterios y objetivos del Plan, de manera que los mismos den una adecuada respuesta al escenario actual configurado y su problemática asociada.

7.1.5 Tendencias futuras

Además de las características que definen el nuevo escenario, dado el marco temporal de desarrollo y vigencia del Plan es necesario tener en cuenta también las tendencias futuras que ya en la actualidad se vislumbran y que pueden suponer variaciones notables en los criterios de determinación de las necesidades de infraestructuras de transporte o incluso en las propias necesidades de la Sociedad. A este respecto, resulta especialmente conveniente tener en cuenta cuatro retos que ya se han identificado y descrito con detalle en un capítulo anterior del Plan:

- Reto Demográfico: la evolución demográfica de los últimos años está llevando a un envejecimiento de la población, con un aumento significativo del número de personas comprendido en el segmento de edad de mayores de 65 años. Esta situación tendrá indudablemente un impacto socioeconómico importante y supondrá que deban replantearse algunas cuestiones que en la actualidad se dan por supuestas pero que en un futuro pudieran no ser sostenibles, siendo necesario buscar soluciones a la problemática que se va a plantear (cambios en pautas de movilidad, índices de motorización, interacción persona usuaria-infraestructura) y considerar el establecimiento de criterios y objetivos que tengan en cuenta ese escenario futuro.
- Reto Tecnológico: con avances en el campo de la automoción (a corto-medio plazo, aumento significativo de la implantación del vehículo eléctrico y del vehículo conectado, a medio-largo plazo, desarrollo e implantación del vehículo autónomo) y cambios en las formas de movilidad privada (carpooling, carsharing), que van a requerir la adaptación de las infraestructuras a nuevas necesidades de equipamiento, conectividad y sensorización y que van a suponer un cambio en la forma de realizar la gestión de la demanda. Por lo tanto, será necesario establecer criterios y objetivos relacionados con el ámbito de las nuevas tecnologías y su aplicación a los sistemas de transporte por carretera.
- Reto del cambio climático: el cambio climático y los impactos derivados es uno de los retos globales más importante y complejo que se deberá afrontar por parte de la sociedad en los próximos años. Afrontar este reto requerirá una transformación profunda del modelo energético, productivo y de consumo. La acción en materia de cambio climático es una política necesariamente transversal que requiere de la acción concertada de todas las administraciones, agentes sociales y económicos y la propia ciudadanía y desde todas las esferas: local, regional y mundial. Por lo tanto, será necesario establecer criterios y objetivos relacionados con la reducción de emisiones de GEI.
- Reto de la sostenibilidad: teniendo en cuenta que en la actualidad se puede considerar que una inversión en infraestructura de Transportes es sostenible si responde a una demanda de la Sociedad, es técnicamente factible generando un impacto ambiental sinérgico residual o positivo, resulta medioambientalmente responsable y se puede financiar de manera que sea posible, será necesario establecer criterios y objetivos que abarquen las facetas anteriores (social, medioambiental, financiera), de forma que las soluciones que proponga el Plan resulten sostenibles para las generaciones futuras.

7.1.6 Documento de directrices y criterios generales para la elaboración del PTS de carreteras de Bizkaia aprobado por las JJ GG de Bizkaia

Tal y como su propio nombre indica, este documento establece las directrices a tener en cuenta para la elaboración del II PTS de Carreteras de Bizkaia, por lo que constituye una referencia ineludible a la hora de establecer las criterios que deben regir la redacción del Plan.

Estas directrices se recogen a lo largo de todo el documento, pero especialmente en el epígrafe donde se concluye el análisis de la situación actual:

*... parece necesario revisar en este momento los modelos desarrollados anteriormente y recogidos en la Norma Foral 3/2010, con el fin de determinar si resultan plenamente vigentes y necesitan la oportuna adaptación a la realidad del escenario presente y tendencias actuales, de manera que podamos indicar a la ciudadanía que las actuales y futuras generaciones dispondrán de una herramienta que incluya las infraestructuras necesarias para conseguir una ACCESIBILIDAD SOSTENIBLE, entendiendo como tal aquella que resulta **socialmente deseable, técnicamente factible minimizando afecciones medioambientales y financieramente posible**. Para ello hay que reforzar la acción gubernamental en **la priorización del transporte público**, implantación del billete único, **actuaciones que faciliten la intermodalidad** vehículo privado-transporte público, establecimiento de parking disuasorios que tiendan a retirar cada vez más el vehículo privado de las carreteras y el impulso al uso de la bicicleta. Es decir, una **accesibilidad que favorezca la COMPETITIVIDAD** del Territorio Histórico de Bizkaia, con unas **comarcas SIN DESEQUILIBRIOS** territoriales **respetando el MEDIOAMBIENTE** y, todo ello, garantizado por un **sistema de financiación justo** socialmente, conforme con las directrices europeas y buscando un equilibrio entre PERSONA USUARIA y CONTRIBUYENTE.*

Asimismo, en el apartado destinado a las medidas de gestión que se deben implementar se recoge:

*El reto tecnológico asociado a la cada vez mayor presencia de los vehículos autónomos e interconectados, **exigirá la interconexión e interoperatividad de los vehículos con la infraestructura**, en la totalidad de la Red de Alta Capacidad y en aquellas vías que, sin ser parte de dicha Red, dispongan de medidas de gestión de flotas.*

.....

*Con el fin de resolver las **disfuncionalidades relacionadas con el transporte de vehículos pesados** identificadas en los corredores de Arratia y Durangaldea y en el acceso al Puerto de Bilbao,... habrá que analizar un **modelo de gestión** que permita:*

- Garantizar la **igualdad de oportunidades** independientemente del origen/destino de las mercancías que utilicen el Puerto
- **Internalizar los costes externos** derivados de la contaminación ambiental, accidentalidad y congestión ocasionados **por el uso indebido por parte del tráfico de vehículos pesados de largo recorrido** de infraestructuras concebidas para dar servicio a un tráfico de agitación o recorridos con origen y destino en su entorno, en línea con lo establecido por las Directivas Europeas.
- Promover una **utilización más racional de la red** compuesta por las autopistas de largo recorrido, con reserva de capacidad para absorber tráfico y actualmente infrautilizadas
- **Recuperar los importantes costes de conservación** y gestión que requieren las carreteras

....

*La aplicación del Decreto Foral 166/2016 de limitación de gasto por uso de las autopistas a las personas físicas, contribuyentes en Bizkaia, en el que el límite de gasto se equipara con el gasto necesario en transporte público mensual del que lo empleara para viajes pendulares, casa-trabajo, y que en la actualidad ampara al conjunto de infraestructuras del PEAB 2003, con las adaptaciones derivadas de la NF 3/2010 (VSM/AP-8/Túneles de Artxanda), se deberá ampliar a la AP-68 en el momento en que se reciba su transferencia, finalice la concesión y empiece a gestionarse por la DFB, con el fin de **evitar desigualdades para los/las usuarios/as residentes***

en el ámbito geográfico servido por dicha infraestructura y cautivos de su utilización para los viajes casa-trabajo.

Y en el epígrafe donde se desgranar las líneas de actuación en las que se deben agrupar las actuaciones a incluir en las infraestructuras a financiar con cargo a los presupuestos de la Diputación Foral (Plan Posibilista):

- **Línea de Actuación I: Eliminación de barreras e impactos urbanísticos** asociados a la proximidad a núcleos importantes de población de infraestructuras de alta capacidad, con elevados volúmenes de tráfico.
- **Línea de Actuación II: Integración territorial de las comarcas periféricas mediante infraestructuras** destinadas a garantizar una **igualdad de oportunidades en cuanto a accesibilidad** de las comarcas situadas fuera del Eje de comunicación Este-Oeste.
- **Línea de Actuación III: Consecución de redundancia** en la red viaria metropolitana, con el fin de mejorar su funcionalidad

7.2 Criterios de Intervención del Plan

A continuación se recogen los **criterios de intervención** que regirán la elaboración del II PTS de Carreteras de Bizkaia. La propuesta de estos criterios nace de la necesidad de articular todos los aspectos citados en la introducción y que configuran un escenario complejo y con múltiples facetas que es necesario abordar desde diferentes perspectivas, teniendo en cuenta la problemática actual existente en la Red de carreteras y en el conjunto del sistema de transporte, de manera que se puedan ofrecer soluciones que den una adecuada respuesta a dicha problemática y al escenario futuro previsible.

Para ello, **se propone articular el Plan alrededor de diez criterios de intervención que constituyen las líneas maestras o estrategias de las que se derivarán los objetivos del Plan y consecuentemente el diagnóstico de la situación actual y futura de la Red y las soluciones destinadas a resolver los problemas que se identifiquen como resultado de dicho diagnóstico.**

7.2.1 Criterio 1: Calidad

Entendiendo el transporte de viajeros/as y mercancías como un Servicio Público y no como un objetivo en sí mismo, este criterio se relaciona con la necesidad de **proporcionar una oferta viaria de calidad**, de manera que satisfaga las exigencias de las personas usuarias, que son los que de forma directa o indirecta financian las infraestructuras y que por lo tanto, como contrapartida, demandan un nivel de servicio adecuado en cuanto a la funcionalidad y la seguridad.

A este respecto cabe destacar la aseveración contenida en el Libro Blanco del Transporte al respecto de que “*la opción de restringir la movilidad no se plantea*”. Se trata por tanto de conseguir que la movilidad se realice de la forma más adecuada, eficiente y racional posible.

Además, un buen nivel de calidad de la oferta viaria no debe ser entendido únicamente como una mejora de la comodidad de las personas usuarias, sino que es una cuestión que tiene repercusiones sobre otros aspectos importantes como son la **seguridad, la competitividad, la accesibilidad y el medio ambiente**.

Al respecto de la seguridad, la relación se establece a través de mejoras en las condiciones de la conducción, en la visibilidad, en la homogeneidad del trazado, disminución de la fatiga, etc...A este respecto conviene tener en cuenta uno de los retos de futuro de la sociedad como es el envejecimiento

de la población, que exigirá disponer de unas infraestructuras de mayor calidad en cuanto a geometría, visibilidad, señalización, que den un servicio más seguro al segmento de personas usuarias de mayor edad.

En cuanto a la competitividad, la relación se establece a través de las reducciones de los tiempos de recorrido, con el consiguiente ahorro económico para particulares y empresas, potenciando, en línea con lo señalado por las DOT, los elementos de conexión exterior e interior de personas y mercancías de la CAPV como factor crítico para la competitividad.

Por lo que respecta a la accesibilidad la relación es evidente, puesto que una oferta viaria inadecuada o deficiente contribuye de manera incuestionable al aislamiento y falta de oportunidades para las comarcas que la padecen. Por otra parte, hay que destacar también que, tal y como se pone de manifiesto en el Libro Blanco del Transporte, la congestión en las carreteras pone en peligro la accesibilidad territorial. Por lo tanto se deberá realizar un esfuerzo también para minimizar los niveles de congestión dotando a las carreteras de una capacidad adecuada que garantice un nivel de servicio (relación oferta/demanda) suficiente.

Finalmente en cuanto a la relación con el Medio Ambiente, es necesario tener presente lo señalado en la Resolución del Parlamento Europeo del 14 de Diciembre de 2017 sobre la Estrategia Europea a favor de la movilidad de bajas emisiones, que, en su recomendación nº68, recuerda la importancia de mantener la red con altos niveles de calidad, lo que facilita el flujo del tráfico y permite reducir la congestión y, por tanto, los niveles de emisiones de CO₂ y otros contaminantes.

7.2.2 Criterio 2: Seguridad

Si bien el número de víctimas mortales en accidentes de circulación ha ido descendiendo en los últimos años como consecuencia de diferentes iniciativas y mejoras (entrada en vigor del carnet por puntos, mejora de la infraestructura, aumento del número de carreteras con calzadas separadas, incremento de las políticas de concienciación,...) es necesario seguir profundizando en este aspecto a través de todas las herramientas disponibles, entre las que ocupa un lugar destacado la **mejora de las carreteras, tanto en lo que respecta a sus estándares geométricos** (trazado, anchura), **como a su equipamiento** (señalización, balizamiento, barreras).

Este aspecto está alineado con la iniciativa “*Hacia una visión cero en la seguridad vial*” recogida en el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, en la que se plantea una estrategia multidisciplinar destinada a la consecución del objetivo final de cero víctimas y en la que juega un papel importante la consecución de unas infraestructuras más seguras, con unas características geométricas de mayor calidad, prestando especial atención a los/las usuarios/as más vulnerables de la carretera, para los que se deberán prever espacios adecuados para su circulación en condiciones de seguridad, aunque ello pueda exigir en determinadas circunstancias la ampliación de las ocupaciones de suelo.

7.2.3 Criterio 3: Competitividad

Tal y como se recoge en los objetivos del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, es necesario “*Impulsar el equilibrio territorial de País Vasco y la competitividad de su tejido económico, mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad interior y exterior*”, de manera que los particulares y las empresas no se vean penalizados en su actividad económica por unos tiempos de recorrido elevados que incrementen sus costes posicionándoles de manera desfavorable en comparación con su competencia en el mercado nacional y europeo.

En el Libro Blanco se establece también la importante contribución de las infraestructuras al desarrollo económico territorial: *"A nivel global, las inversiones en infraestructura de transportes tienen un impacto positivo en el crecimiento económico, crean riqueza y puestos de trabajo y aumentan los intercambios comerciales, la accesibilidad geográfica y la movilidad de las personas"*, posibilitando el acceso a los equipamientos esenciales educativos y asistenciales en condiciones de seguridad. La clave en este caso es planificar esas inversiones de manera que se maximice el impacto positivo en el crecimiento económico y se minimice el impacto negativo en el medio ambiente.

Este criterio está por lo tanto muy relacionado con la **accesibilidad del territorio**. En el caso de Bizkaia esa accesibilidad viene determinada especialmente por el tiempo de acceso desde las comarcas periféricas al gran eje de comunicación Este-Oeste constituido por la Autopista A-8/AP-8, que representa la principal vía de comunicación del Territorio Histórico con el exterior y el principal nexo de unión del Área Metropolitana de Bilbao y sus equipamientos estratégicos (incluyendo el Puerto y el Aeropuerto) con el resto del Territorio.

7.2.4 Criterio 4: Equidad

Entendida desde diferentes puntos de vista como la búsqueda de **igualdad a todos los niveles**:

- **Territorial**
- **Económico**
- **De género**

Reduciendo o eliminando las desigualdades existentes en la actualidad relacionadas con el transporte y la movilidad de personas y mercancías.

La igualdad o equilibrio a nivel territorial es una cuestión recogida entre los objetivos de la Ley de Movilidad Sostenible, donde se habla de *"impulsar el equilibrio territorial de País Vasco"*, así como en el Documento de Directrices aprobado por las Juntas Generales de Bizkaia. Por lo tanto, la equidad territorial de Bizkaia pasa por disponer de unas infraestructuras que potencialmente no creen desigualdades entre las diferentes comarcas en lo que respecta a su acceso a la Red de Alta Capacidad.

Respecto a la igualdad de los particulares y empresas, es un derecho fundamental que debe ser preservado y garantizado por las administraciones públicas y está alineado con el principio de Cohesión Social incluido en el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático. También se recoge en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, en donde se hace énfasis en la necesidad de que el sistema de transporte garantice la igualdad de oportunidades de las personas en el acceso a las actividades formativas y económicas. Por lo tanto, es necesario identificar aquellos ámbitos en los que se produzcan desigualdades como resultado de una falta de infraestructuras o gestión adecuadas y adoptar las medidas oportunas para corregir esas situaciones.

También relacionado con esta cuestión está la necesidad de internalizar las externalidades, de manera que se pueda ejercer una competencia libre y equitativa no sólo entre particulares y empresas, sino también entre diferentes modos de transporte que puedan estar en competencia directa, como parte del empeño por reequilibrar las elecciones de mercado con las necesidades de la sostenibilidad, de manera que ningún modo resulte penalizado por una inadecuada política de imputación de costes, especialmente aquellos que se caracterizan por una mayor sostenibilidad, como puede ser el ferrocarril.

Finalmente, la consecución de una igualdad de género es una política transversal que debe involucrar a todas las herramientas de planificación, sin que el sistema de transportes sea una excepción en este sentido.

7.2.5 Criterio 5: Sostenibilidad

El sistema de transporte tal y como se ha venido desarrollando en las últimas décadas no es sostenible y por tanto, no puede seguir evolucionando por la misma vía en un planteamiento del tipo *"business as usual"* (BaU), dado que los síntomas de agotamiento en forma de emisiones, congestión, consumo de suelo, ruido, y accidentes son ya en la actualidad claramente perceptibles e innegables.

Es ineludible un cambio de paradigma al respecto de la movilidad, que permita reconducir determinadas conductas inapropiadas promoviendo un **uso más racional de las infraestructuras y modos de transporte disponibles**, lo cual permitirá contener las necesidades de inversión con la consiguiente reducción de la presión sobre el medio social y ambiental. Las medidas no pueden esperar. Planificar, construir y equipar las infraestructuras lleva muchos años y las elecciones que se hagan ahora serán determinantes para el transporte de 2.050.

Evidentemente este cambio no puede realizarse de manera abrupta sino que debe acometerse de manera gradual, dado que es necesario evaluar cuidadosamente los impactos de las medidas que se adopten. Pero en cualquier caso hay que comenzar a dar pasos en la dirección correcta con cierta urgencia, dada la situación de emergencia climática decretada.

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, define ese concepto como *"la movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonable mejorando la calidad de vida de las personas y minimizando los efectos negativos sobre las personas y el medio ambiente, relacionando los desplazamientos con sus consecuencias sociales y ecológicas."*

Por su parte, el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático define este concepto como *"un sistema de transporte que permite a individuos y sociedades moverse libremente, acceder, comunicar o establecer relaciones, satisfacer sus necesidades de acceso a áreas de actividad con total seguridad de manera compatible con la salud de los seres humanos y los ecosistemas. Además de reducir la contaminación de los vehículos, la movilidad sostenible también busca proteger a los colectivos más vulnerables, dar valor al tiempo de los desplazamientos, internalizar los costes socioeconómicos de cada medio de transporte y garantizar el acceso universal de la ciudadanía a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados."*

A la vista de ambas definiciones, y teniendo en cuenta también las tendencias desarrolladas en los últimos años, así como las ideas recogidas en el *"Documento de directrices y criterios para la elaboración del PTS de carreteras de Bizkaia"* cabe concluir que la idea **de sostenibilidad debe ser considerada en la actualidad como un concepto pluridisciplinar que abarca los ámbitos social, técnico, medioambiental y económico**.

Es decir, se puede considerar que una inversión en infraestructura de Transportes es sostenible si da respuesta a las demandas de accesibilidad de la Sociedad, es técnicamente factible, respeta el Medio Ambiente y sus valores fundamentales minimizando su impacto y contribuyendo a una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, y se puede financiar de manera que sea posible para las generaciones presentes y futuras.

Por lo tanto, dando por supuesta la factibilidad técnica, esta definición pluridisciplinar exige considerar a su vez tres vertientes diferenciadas, aunque interrelacionadas, y requerirá el establecimiento de objetivos que abarquen las tres facetas.

7.2.5.1 Sostenibilidad social

La vertiente social, incluye conceptos como la mejora de la calidad de vida, los efectos de los sistemas de transporte sobre las personas, la satisfacción de las demandas de movilidad, las posibilidades de desarrollo urbano y de acceso de la sociedad y la salud de la población. A algunos de esos conceptos se da cumplimiento a través de otros criterios ya expresados con anterioridad (por ejemplo las demandas de movilidad y acceso se garantizan a través de los criterios de CALIDAD y COMPETITIVIDAD), pero es necesario dar respuesta también a los posibles efectos nocivos del tráfico sobre la calidad de vida y la salud, siendo necesario proponer objetivos en este sentido, de forma que la presencia de las carreteras y el tráfico que por ellas circula no suponga una carga significativa para las comunidades más próximas, prestando especial atención a aquellos corredores en los que, por su ubicación geográfica, se ven obligados a soportar el paso de un importante volumen de vehículos pesados de largo recorrido, con el consiguiente impacto en forma de contaminación ambiental y acústica, de accidentalidad y de nivel de servicio y disponibilidad en la red de carreteras.

7.2.5.2 Sostenibilidad medioambiental

La vertiente medioambiental, expresa la necesidad de minimizar los impactos del sistema de transportes sobre el Medio Ambiente, considerando todas las facetas que ello supone. A este respecto se deberá hacer especial énfasis en los siguientes aspectos, atendiendo a lo recogido en el marco legal y la planificación de rango superior:

- Internalización de las externalidades, profundizando en el concepto de “quien contamina paga” emanado de la legislación europea (Libro Blanco del Transporte, Estrategia Europea a favor de la movilidad de bajas emisiones) de manera que cada modo de transporte cubra sus costes marginales, como un instrumento más para reequilibrar la distribución entre los diferentes modos de transporte, para desvincular la movilidad de los efectos adversos del sistema de transporte actual como la congestión, la contaminación atmosférica, el ruido, los accidentes, el cambio climático y la reducción de la biodiversidad y modificando la competencia desleal actualmente existente en perjuicio de modos de transporte más sostenibles como el ferrocarril. El Libro Blanco establece de forma clara la necesidad de estudiar la introducción gradual de un sistema de internalización armonizado y obligatorio para los vehículos comerciales en toda la red de carreteras interurbanas.
- Impulsar las medidas necesarias para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, considerando que el transporte genera más del 25% de este tipo de emisiones en la Unión Europea, de las cuales el transporte por carretera representa más del 70%, siendo la principal causa de contaminación atmosférica en las zonas urbanas, con el consiguiente coste en términos de salud para la población (más de 400.000 muertes prematuras al año en el conjunto de la Unión). Y teniendo en cuenta que el sector del transporte es el que menos ha reducido las emisiones de carbono. Para reducir estas emisiones será necesario actuar a través de varios mecanismos, muchos de los cuales están recogidos en el marco legislativo y en los instrumentos de planificación de rango superior:

- Fomento del transporte público, como parte del concepto de movilidad como servicio dado su enorme potencial para reducir el volumen de tráfico y sus correspondientes emisiones. A este respecto recordar que la transición hacia un sector del transporte más sostenible requiere una modificación del comportamiento de las personas usuarias para lo cual es imprescindible a su vez un sistema de transporte público multimodal, eficaz, asequible y bien desarrollado, que garantice un servicio de calidad, lo que requiere dotarle de las correspondientes infraestructuras (aparcamientos de intercambio modal, carriles dedicados).
- Impulso de la intermodalidad, mediante infraestructuras que faciliten el intercambio modal, la promoción de la intermodalidad sincronizada, la información en tiempo real y la interoperabilidad de los sistemas
- Reducción de la congestión (y su impacto en las emisiones de contaminantes), que es un problema persistente, especialmente en las zonas urbanas. Según un estudio de la Unión Europea los costes sociales derivados de la congestión ascienden a un 1 % del PIB de la UE.
- Impulso del transvase hacia modos de transporte no motorizados y por tanto más sostenibles que el vehículo privado, especialmente de aquellos viajes que por su escasa distancia de recorrido, son más susceptibles de ser realizados mediante modos no motorizados. En este transvase deberá adquirir un importante protagonismo el modo bicicleta, cuya utilización en la movilidad obligada está en la actualidad en niveles muy inferiores a otros territorios de la Unión Europea y donde, por lo tanto, existe un margen de mejora importante. Para ello se deberá actuar en coordinación con las estrategias impulsadas desde el Plan Territorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (PTSVCB), instrumento de referencia en la promoción e impulso de la movilidad ciclable, actualmente en redacción, complementando las actuaciones de impulso a la red de vías ciclistas que se recojan en dicho documento con otras actuaciones desde la carretera alineadas con el objetivo común de aumentar la cuota de participación de la bicicleta en la movilidad obligada recurrente, como pueden ser:
 - No aumento de la oferta viaria en aquellos corredores aquejados de congestiones recurrentes, en los que se identifique un porcentaje significativo de desplazamientos de corto recorrido en vehículo privado, buscando de esta forma la desincentivación de su uso y el consiguiente transvase a la bicicleta
 - Incorporación de espacios destinados a la circulación de bicicletas en las nuevas infraestructuras viarias que se propongan en aquellos itinerarios en los que el PTSVCB haya identificado una necesidad a ese respecto, por haber una demanda de movilidad susceptible de ser captada por el modo ciclable. El objetivo sería disponer de infraestructuras susceptibles de albergar dicho modo en condiciones adecuadas de seguridad y configurando itinerarios que puedan resultar competitivos en cuanto a tiempo de recorrido para favorecer ese transvase desde el vehículo privado.

Especial atención deberá prestarse a este respecto al ámbito metropolitano, ya que el transporte urbano es responsable de casi una cuarta parte de las emisiones de CO₂ originadas por el transporte. Este ámbito presenta además unas peculiaridades que ayudan al impulso de medidas destinadas a la reducción de las emisiones antes citadas:

- Distancias de recorrido reducidas: lo cual favorece el impulso de la movilidad mediante modos no motorizados como la bicicleta, para lo cual será necesario disponer de las correspondientes infraestructuras dedicadas (itinerarios peatonales y ciclistas) que, aunque no forman parte del objeto del presente Plan, será necesario considerar en adecuada coordinación con el PTS de Vías

Ciclistas. Para ello será necesario además identificar aquellos corredores en los que en la actualidad se hace un uso especialmente inadecuado del vehículo privado en desplazamientos con distancias de viaje muy pequeñas.

- Mayor disponibilidad de redes de transporte público, a las que será necesario dotar de infraestructuras adecuadas de acceso para el intercambio modal, aumentando de esta forma su cuota de participación en la movilidad
- Mejorar la integración del sistema de transportes en el medio natural desde todos los puntos de vista, revirtiendo situaciones inadecuadas de interferencia con espacios de interés naturalístico y prestando una especial atención a todo lo relativo a la fragmentación de hábitats, aspecto éste de gran importancia para la conservación de la fauna y la biodiversidad

7.2.5.3 Sostenibilidad financiera

Finalmente, la vertiente económico-financiera, que implica la necesidad de aprovechar al máximo los mecanismos de financiación que los instrumentos legales vigentes permiten, pero garantizando a la vez la viabilidad futura del sistema, de manera que se tengan en cuenta las limitaciones e incertidumbres que, como consecuencia de los incrementos de costes de regeneración y de los importantes esfuerzos inversores realizados en el pasado, va a tener el mecanismo de financiación directa procedente del Presupuesto Ordinario de la Diputación Foral.

Asimismo, en la búsqueda de la sostenibilidad financiera, parece imprescindible maximizar la eficacia de las inversiones, priorizando aquellas que presenten una mayor rentabilidad desde los diferentes puntos de vista posibles y relegando aquellas que demuestren una menor rentabilidad.

Además, siguiendo las directrices emanadas de las Directivas europeas, parece recomendable explorar las posibilidades de implantación de medidas que permitan recuperar al menos una parte de los importantes costes de regeneración a través de fórmulas del tipo “usuario/a pagador”, especialmente en el caso del tráfico de vehículos pesados que es el que mayor desgaste produce en la infraestructura. Es necesario por tanto que cada modo de transporte cubra sus costes marginales de manera que se establezca una competencia entre modos sin distorsiones y se alivie al menos en parte la importante carga financiera que para la administración supone el mantenimiento y regeneración de la Red, de forma que puedan dedicarse los recursos disponibles a otras necesidades.

A este respecto cabe recordar que el gasto público en mantenimiento de las carreteras asciende a aproximadamente el 0,5% del PIB de la Unión Europea, habiendo experimentado una trayectoria descendente en los últimos años como consecuencia de la crisis financiera y las medias de austeridad decretadas. Esta reducción tiene diversas repercusiones negativas a nivel económico, social y medioambiental, incluido un aumento de los costes operativos de los vehículos y las emisiones contaminantes y sonoras, así como de los tiempos de viaje y de la siniestralidad. Un incremento de los recursos en base a una adecuada tarificación permitiría revertir, al menos en parte, esa situación.

7.2.6 Criterio 6: Eficiencia

Entendiendo como tal la **relación entre los objetivos conseguidos con un proyecto o inversión y los recursos utilizados en el mismo**. Se entiende que la eficiencia se maximiza cuando se utilizan menos recursos para lograr un mismo objetivo.

En el campo de las infraestructuras de transporte, la eficiencia implica un uso racional de las infraestructuras disponibles en función del tipo de viaje, buscando un reparto modal adecuado a las necesidades de movilidad (distancia, motivo), desincentivando el uso inadecuado de la carretera por parte de las personas usuarias, a los que se debe orientar hacia una correcta elección modal. Este uso racional y aprovechamiento de las infraestructuras disponibles permitiría retrasar la necesidad de nuevas inversiones en infraestructura, con la consiguiente reducción del impacto sobre el Medio Ambiente, y la dedicación de los recursos a otras necesidades.

Esta correcta elección modal se puede favorecer a través de una mayor integración de las diferentes redes modales, mediante infraestructuras que permitan el intercambio modal de manera sencilla, cómoda y segura.

Una mejora de la eficiencia de las infraestructuras de transporte se puede conseguir también en base a una gestión adecuada de los recursos existentes, de manera que se minimicen las necesidades de nuevas infraestructuras con el consiguiente ahorro de recursos financieros y contención del impacto sobre el Medio Ambiente inherente a la ocupación de suelo por parte de dichas infraestructuras. Especial atención a este respecto merece el tratamiento que se le dé al tráfico de vehículos pesados de largo recorrido, por su elevado impacto en términos de contaminación, ruido, siniestralidad y desgaste de la infraestructura, explorando las posibilidades de su derivación hacia infraestructuras especialmente concebidas para ese tipo de tráfico (red de alta capacidad) y evitando su tránsito a través de la red convencional, que no presenta un diseño adecuado para esa función.

7.2.7 Criterio 7: Innovación

En los próximos años la evolución de las **tecnologías aplicadas al vehículo, a la sensorización y a la gestión de la demanda** va a suponer una revolución en muchos aspectos relacionados con la planificación de carreteras. Muchos de estos avances supondrán sin duda una mejora en la calidad de vida y de la movilidad y además van a suponer un cambio en la forma en la que se planifican, construyen, mantienen y explotan las carreteras actuales.

Tal y como se recoge en el Libro Blanco, las nuevas tecnologías para los vehículos y la gestión del tráfico serán esenciales para reducir las emisiones de transporte y conseguir una movilidad más sostenible. La evolución futura debe contemplar la utilización más eficiente de las infraestructuras mediante sistemas mejorados de gestión e información del tráfico.

Los principales avances tecnológicos que influirán en la planificación de carreteras y sus consecuencias potenciales son:

El vehículo conectado

Desde hace unos años la necesidad de estar conectado en todo momento ha llevado a que el vehículo sea un medio más de conexión y colaboración con el entorno. Este vehículo conectado funcionará a su vez como sensor, facilitando información en tiempo real al gestor de la carretera (v.2.i.) y a otros vehículos (v.2.v) y permitiendo desarrollar una gestión de la demanda en tiempo real más eficaz.

El vehículo autónomo

La implantación del vehículo autónomo, entendiendo como tal aquel que se desplaza sin ninguna intervención humana, supondrá un nuevo paradigma en cuanto a la gestión de la infraestructura. Una de las características básicas de estos vehículos autónomos es que siempre cumplen con los modelos de

“comportamiento” para los que han sido diseñados. Esos modelos de comportamiento se basan en el cumplimiento estricto de las normas y en que prevalezcan criterios de seguridad para los pasajeros/as y el entorno.

El desarrollo de esta tecnología puede tener implicaciones en la capacidad de la carretera como consecuencia de la disminución de la distancia entre vehículos o la agrupación o “platooning”.

Asimismo tendrá una repercusión indudable en la seguridad como resultado del cumplimiento estricto de las normas de circulación y la reducción del tiempo de percepción y reacción.

La progresiva implantación del vehículo autónomo capaz de desplazarse de forma automática sin que sea imprescindible un/a conductor/a exigirá a su vez determinadas características o prestaciones de la carretera. Muchos de los sistemas necesarios para el correcto funcionamiento de estos vehículos precisarán una adecuada coordinación con la infraestructura de carretera, tanto fija como dinámica. Y esta colaboración requerirá infraestructuras y/o mantenimiento específicos.

El vehículo eléctrico

Se trata en este caso de una tecnología ya existente, pero que sin duda en el futuro experimentará un gran desarrollo, especialmente en el ámbito metropolitano, en donde su implantación se ve facilitada por una menor necesidad de autonomía de los vehículos. Los cambios más significativos que la introducción de este tipo de vehículos ha supuesto para la infraestructura en aquellos países donde su implantación es mayor, son:

- La aparición de sistemas que permitan una carga rápida de los vehículos eléctricos.
- La necesidad de infraestructura que permita la conexión de los puntos de carga a la red eléctrica.
- La aparición de carriles, zonas reservadas o con prioridad para los vehículos eléctricos.
- Carriles de carga de batería con vehículos en movimiento.
- La reserva de zonas exclusivas de aparcamiento

Nuevos conceptos de movilidad privada

Asociadas a las nuevas tecnologías de comunicación e información ya se está produciendo un auge de nuevas tendencias relacionadas con el coche compartido como son:

- Carpooling (compartir coche).
- Carsharing (alquiler de coche por periodos limitados).
- Movilidad como Servicio (MaaS – Mobility as a Service). Se ofrecen servicios de movilidad personalizados que incluyen coche privado y transporte público.

Como consecuencia de estos avances tecnológicos, la carretera deberá adaptarse para dar respuesta a las nuevas necesidades, conformando lo que se ha venido en llamar “infraestructura inteligente”, para asegurar el máximo seguimiento e interoperabilidad de las diferentes formas de transporte. Para ello será necesario dotarla de los equipamientos precisos en cuanto a comunicaciones, sensorización y energía, de manera que se posibilite la interconexión vehículo-infraestructura (v2i) y se facilite el desarrollo de las nuevas tecnologías y formas de movilidad, que a su vez supondrán implicaciones beneficiosas en el campo de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Las nuevas tecnologías también deberán desempeñar una función preponderante para favorecer los intercambios modales, mediante el desarrollo de sistemas de información on line y de reserva y pago electrónicos que abarquen todos los medios de transporte.

7.2.8 Criterio 8: Coordinación

Tal y como se recoge en los objetivos del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y del Plan General de Carreteras del País Vasco, es necesario ***asegurar una respuesta coordinada e integrada de las diferentes instituciones a la problemática de la movilidad***, minimizando las disfunciones causadas por la diversidad de administraciones con capacidad de intervención según los modos de transporte y evitando la aparición de discontinuidades en los límites del Territorio Histórico. Ofertando de esta manera un sistema integrado, coordinado y sin duplicidades tanto desde el punto de vista administrativo-territorial como competencial, de manera que el transporte en Bizkaia y en País Vasco resulte para el usuario/a como un sistema único, teniendo en cuenta para ello:

- las actuaciones previstas por las administraciones competentes en los territorios limítrofes, de manera que haya una continuidad y una lógica común, tanto en lo que concierne a las infraestructuras, como a las medidas de gestión que puedan suponer una distorsión en la elección de rutas por parte de las personas usuarias.
- las estrategias, desarrollos y actuaciones previstos por el resto de administraciones sectoriales con implicaciones en el ámbito de la movilidad en el Territorio Histórico de Bizkaia, para evitar duplicidades y asegurar la convergencia de objetivos. Es necesario destacar a este respecto la necesaria coordinación que deberá articularse con el PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia, dadas las implicaciones que para la movilidad, especialmente en el ámbito metropolitano, pueden tener las actuaciones contempladas en dicho Plan, en términos de reducción de la movilidad en modos motorizados, con la consecuente reducción de los tráfico en determinados segmentos de la red de carreteras. También será necesario considerar actuaciones en marcha o planificadas en las redes ferroviarias, que también pueden suponer modificaciones en los tráfico. Se tratará de evitar en ambos casos que la carretera haga una competencia innecesaria a modos de movilidad más sostenibles como el ferrocarril y, especialmente, la bicicleta, limitando las inversiones en carreteras en aquellos corredores con potencial de mejora de cuota de reparto modal en modos de transporte más sostenibles.

7.2.9 Criterio 9: Resiliencia

De acuerdo a la definición recogida en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, se entiende por Resiliencia “la capacidad de un sistema para resistir, absorber y recuperarse de los efectos del peligro de manera oportuna y eficiente, conservando o restableciendo sus estructuras, funciones e identidad básicas esenciales.”

En el caso concreto de la red de carreteras, consistirá por lo tanto en su ***capacidad para reaccionar de manera adecuada ante cualquier incidente*** (accidente, circunstancias climáticas extremas,...), ***manteniendo una calidad de servicio acorde a la demanda de movilidad existente en ese momento y, en el caso de verse afectada, recuperando la normalidad de su funcionamiento en el menor tiempo posible.***

Esa respuesta adecuada a nivel de Red ante cualquier incidencia requerirá de un adecuado mallado de la misma, de manera que sea posible redireccionar los flujos de tráfico afectados de forma sencilla hacia arcos de la Red ajenos a dicha incidencia, reduciendo de esta forma la vulnerabilidad del sistema.

7.2.10 Criterio 10: Escalabilidad

Con el objetivo de maximizar la utilidad marginal de las inversiones y habida cuenta de las limitadas disponibilidades presupuestarias previsibles en los próximos años y del elevado coste de algunas de las actuaciones a ejecutar como consecuencia de los condicionantes orográficos y medioambientales, será necesario realizar un análisis de escalabilidad de las actuaciones más costosas, de manera que si existe una solución de bajo coste que resuelva provisionalmente la problemática de seguridad vial y nivel de servicio del corredor sin condicionar la solución final, esa actuación de bajo coste se impondría a corto plazo, desplazando a la actuación más ambiciosa a un escenario temporal a largo plazo.

7.3 Objetivos del Plan

A partir de los Criterios de Intervención definidos en el apartado anterior, se deducen los objetivos del Plan, como los elementos destinados a traducir esos criterios en acciones concretas susceptibles de ser diagnosticadas y evaluadas mediante los correspondientes indicadores.

7.3.1 Objetivos relacionados con el criterio CALIDAD

Se establecen dos objetivos relacionados con el criterio de CALIDAD:

- Proporcionar una **oferta viaria de calidad con un nivel de servicio adecuado a la demanda** de las personas usuarias, como forma de mejorar la seguridad, la competitividad y de favorecer la fluidez del tráfico y la reducción de la congestión y por tanto de las emisiones asociadas.
- **Mejorar las conexiones viarias** con el exterior del Territorio y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas), para impulsar la competitividad de la economía.

7.3.2 Objetivos relacionados con el criterio SEGURIDAD

En este ámbito se establece un objetivo único:

- **Reducción de la accidentalidad** en la Red Foral de Carreteras, como parte de la estrategia europea hacia la visión cero accidentes.

7.3.3 Objetivos relacionados con el criterio COMPETITIVIDAD

Relacionado con el criterio de COMPETITIVIDAD, se establecen dos objetivos:

- **Mejora de la accesibilidad absoluta** al territorio a través de la reducción de los tiempos de recorrido y por tanto de los costes asociados al transporte, de manera que se satisfagan las expectativas de las personas usuarias en cuanto al acceso desde las comarcas periféricas a la Red de Alta Capacidad del Ámbito de Movilidad Diaria de Bilbao, (encargada de articular la comunicación entre las diferentes zonas que configuran dicho ámbito y con el exterior del Territorio), adecuando el tiempo de recorrido real a un tiempo que se fije como objetivo.

7.3.4 Objetivos relacionados con el criterio EQUIDAD

En el ámbito de la EQUIDAD, se establecen tres objetivos:

- Consecución de una **adecuada vertebración territorial** en base a un equilibrio entre las diferentes comarcas en cuanto a su **accesibilidad relativa**, de manera que se garantice la igualdad de oportunidades en el acceso a los equipamientos asistenciales, educativos y de ocio, reduciendo las desigualdades existentes entre comarcas en cuanto a los tiempos de recorrido hasta el acceso a la Red de Alta Capacidad del Ámbito de Movilidad Diaria de Bilbao.
- Garantizar la **igualdad real y efectiva** de hombres y mujeres
- Garantizar la **igualdad de oportunidades** para particulares, empresas y modos de transporte, eliminando las desigualdades del sistema en cuanto a costes de operación de los vehículos y al tratamiento de los costes externos

7.3.5 Objetivos relacionados con el criterio SOSTENIBILIDAD

En el ámbito de la sostenibilidad, se establecen objetivos relacionados con las tres vertientes que incluye el concepto, siempre tenido en cuenta el ámbito competencial y territorial en el que se enmarca el Plan.

Así, en lo que respecta a la vertiente social del término, se establecen dos objetivos:

- **Reducción de los impactos urbanísticos** derivados de las infraestructuras viarias y del tráfico que las utiliza en forma de ruido y contaminación
- **Reducción del impacto** derivado del paso del **tráfico de vehículos pesados** a través de núcleos urbanos, por su considerable afección en términos de ruido, contaminación y siniestralidad.

En lo que respecta a la vertiente medioambiental, se establecen siete objetivos:

- **Impulso de la internalización de costes externos** derivados de las afecciones medioambientales del transporte de mercancías por carretera, con el fin de impulsar una elección modal más transparente y que contemple todos los costes asociados al transporte.
- **Impulso del transporte multimodal**, como forma de reducir el uso del vehículo privado y las emisiones contaminantes .
- **Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero** en el conjunto de la Red como respuesta a la emergencia climática decretada y las innegables consecuencias negativas derivadas del cambio climático
- **Fomento del transporte público**, como elemento indispensable en la estrategia de reducción de las emisiones contaminantes.
- **Impulso al transvase modal** desde el vehículo privado hacia modos de transporte más sostenibles, especialmente al modo bicicleta en el caso de viajes de corto recorrido en el Ámbito de Movilidad Diaria de Bilbao, en donde, en coordinación con las estrategias impulsadas desde el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, dicho modo ciclable debe asumir una mayor cuota de participación en el reparto modal, como forma de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- **Mejora de la integración de la Red de carreteras en el Medio Natural**, resolviendo situaciones no deseables y favoreciendo la puesta en valor de los valores naturalísticos.
- **Reducción de la fragmentación de hábitats** atribuible a la Red de carreteras, como forma de contribuir a la biodiversidad y conservación de las especies.

Finalmente, por lo que respecta a la vertiente económico-financiera, se establecen tres objetivos:

- **Recuperación de costes de conservación** como parte de la estrategia de “usuario/a pagador”, de manera que cada modo de transporte asuma, al menos parcialmente, los costes para la sociedad derivados de su actividad
- **Maximización de la eficacia de las inversiones**, priorizando la rentabilidad social de aquellas actuaciones que presenten mejores estándares a este respecto.
- **Aprovechamiento de todas las fuentes de financiación** disponibles en el marco legislativo vigente para posibilitar una programación de las actuaciones realista y adaptada a las disponibilidades.

7.3.6 Objetivos relacionados con el criterio EFICIENCIA

En el ámbito de la EFICIENCIA se proponen tres objetivos:

- **Racionalizar el uso de las diferentes infraestructuras** disponibles mediante un reparto modal adecuado a las características del viaje
- Realizar una **adecuada gestión del tráfico de vehículos pesados**, de manera que se impulse un uso eficiente de las infraestructuras disponibles por parte de dicho tráfico, minimizando el impacto de este tipo de tráfico sobre las poblaciones próximas a los principales ejes viarios.
- Impulsar las **medidas de gestión de la movilidad**, para fomentar un uso adecuado de las infraestructuras disponibles a lo largo de un corredor

7.3.7 Objetivos relacionados con el criterio INNOVACIÓN

Se propone un objetivo relacionado con el criterio de INNOVACIÓN:

- **Fomentar el desarrollo tecnológico**, adaptando la infraestructura a las nuevas necesidades de equipamiento para dar respuesta a los avances tecnológicos en el campo de la automoción y cambios en las formas de movilidad y posibilitar una gestión de la demanda en tiempo real y facilitando una adecuada elección del modo más sostenible por parte de las personas usuarias

7.3.8 Objetivos relacionados con el criterio COORDINACIÓN

En el ámbito de la COORDINACIÓN se establece un único objetivo:

- **Coordinación con administraciones de territorios limítrofes y con administraciones** con competencias en ordenación del territorio, transporte y medio ambiente en Bizkaia, de forma que se eviten situaciones de inseguridad para los/las usuarios/as y de ineficiencia del sistema y se favorezca el uso del modo de transporte más sostenible en cada corredor.

7.3.9 Objetivos relacionados con el criterio RESILIENCIA

En este ámbito se establece un único objetivo:

- **Reducción de la vulnerabilidad** de la red en base a una adecuada identificación de los cuellos de botella y su eliminación selectiva así como con la consecución de la redundancia que permita redireccionar los flujos de tráfico en caso de incidencia, mejorando de esta forma el comportamiento de la red y reduciendo la congestión y las emisiones asociadas a la misma

7.3.10 Objetivos relacionados con el criterio ESCALABILIDAD

En este ámbito se establece un objetivo:

- **Optimización de los recursos financieros** disponibles a corto plazo, de manera que se puedan resolver los problemas de seguridad de forma urgente y sin condicionarse a la solución de los problemas de funcionalidad que requieran de una mayor inversión y supongan un mayor impacto sobre el medio ambiente.

7.4 Cuadro resumen de Criterios y Objetivos

Como resumen de todo lo expuesto en los apartados anteriores, a continuación se adjunta un cuadro en el que se recogen los Criterios y Objetivos del Plan y su relación con los diferentes instrumentos de planificación de rango superior, textos legales, antecedentes y tendencias futuras de los que proceden, de manera que queda claramente reflejada la trazabilidad de los mismos.

CRITERIOS	OBJETIVOS	JUSTIFICACIÓN			
		LEGISLACIÓN	ANTECEDENTES	OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	COYUNTURA Y TENDENCIAS
1. CALIDAD	Proporcionar una oferta viaria de calidad con un nivel de servicio adecuado a la demanda de personas usuarias		I PTS	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO	
	Mejorar las conexiones viarias con el exterior del Territorio y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas)	PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE		PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	
2. SEGURIDAD	Reducción de la accidentalidad en la Red Foral de Carreteras		I PTS	PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE	
3. COMPETITIVIDAD	Mejora de la accesibilidad absoluta al territorio a través de la reducción de los tiempos de recorrido	PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	I PTS	PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE	
			PONENCIA TÉCNICA 2.018		
4. EQUIDAD	Consecución de una adecuada vertebración territorial en base a un equilibrio en cuanto a la accesibilidad relativa entre las diferentes comarcas	PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PONENCIA TÉCNICA 2.018 I PTS	PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO	
	Garantizar la igualdad real y efectiva de hombres y mujeres	NORMA FORAL 4/2018		V PLAN FORAL DE IGUALDAD DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	
	Garantizar la igualdad de oportunidades entre particulares, empresas y modos de transporte	ANTEPROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PONENCIA TÉCNICA 2.018	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	
5. SOSTENIBILIDAD	Social: Reducción de los impactos urbanísticos derivados de las infraestructuras viarias		PONENCIA TÉCNICA 2.018	PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE	
	Social: Reducción del impacto del paso del tráfico pesado a través de núcleos urbanos		PONENCIA TÉCNICA 2.018		
	Financiera: Recuperación de costes de conservación como parte de la estrategia de “usuario/a pagador”		PONENCIA TÉCNICA 2.018	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE	INEFICIENTE DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO PESADO DISPONIBILIDADES PRESUPUESTARIAS
	Financiera: Maximización de la eficacia de las inversiones			PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE	DISPONIBILIDADES PRESUPUESTARIAS
	Financiera: Aprovechamiento de todas las fuentes de financiación disponibles en el marco legislativo vigente		PONENCIA TÉCNICA 2.018		DISPONIBILIDADES PRESUPUESTARIAS
			I PTS	PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE	PREOCUPACIÓN POR EL MEDIOAMBIENTE

CRITERIOS	OBJETIVOS	JUSTIFICACIÓN			
		LEGISLACIÓN	ANTECEDENTES	OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	COYUNTURA Y TENDENCIAS
5. SOSTENIBILIDAD	Medioambiental: mejora de la integración de la Red en el medio natural			DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE	
	Medioambiental: reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	ANTEPROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO	PONENCIA TÉCNICA 2.018	ESTRATEGIA KLIMA 2050 DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL PTS DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA	RETO MEDIOAMBIENTAL EMERGENCIA CLIMÁTICA
	Medioambiental: Reducción de la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras			PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	PREOCUPACIÓN POR EL MEDIOAMBIENTE
	Medioambiental: Impulso de la internalización de costes externos derivados de las afecciones medioambientales del transporte de mercancías por carretera	PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PONENCIA TÉCNICA 2.018	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE	INEFICIENTE DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO PESADO
	Medioambiental: Impulso del transporte multimodal	ANTEPROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PONENCIA TÉCNICA 2.018	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE ESTRATEGIA KLIMA 2050 LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	RETO MEDIOAMBIENTAL
	Medioambiental: Impulso al transvase modal hacia modos de transporte sostenibles	PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE		LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES PTS DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA	RETO MEDIOAMBIENTAL
	Medioambiental: Fomento del transporte público	ANTEPROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	PONENCIA TÉCNICA 2.018 I PTS	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	RETO MEDIOAMBIENTAL EMERGENCIA CLIMÁTICA
	Racionalizar el uso de las diferentes infraestructuras disponibles mediante un reparto modal adecuado a las características del viaje	ANTEPROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO	PONENCIA TÉCNICA 2.018	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE PTS DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE	RETO MEDIOAMBIENTAL
	Realizar una adecuada gestión del tráfico de vehículos pesados		PONENCIA TÉCNICA 2.018	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES	INEFICIENTE DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO PESADO
	Impulsar las medidas de gestión de la movilidad		I PTS	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE	TRANSFERENCIA AP-68 DISPONIBILIDADES PRESUPUESTARIAS

CRITERIOS	OBJETIVOS	JUSTIFICACIÓN			
		LEGISLACIÓN	ANTECEDENTES	OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	COYUNTURA Y TENDENCIAS
7. INNOVACIÓN	Fomentar el desarrollo tecnológico, adaptando la infraestructura a nuevas necesidades de equipamiento para dar respuesta a los avances de la automoción y cambios en las formas de movilidad	ANTEPROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO	PONENCIA TÉCNICA 2.018	ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES	RETO TECNOLÓGICO
		PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE		ESTRATEGIA KLIMA 2050	
				LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE	
				ESTRATEGIA EUROPEA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES	
8. COORDINACIÓN	Coordinación con administraciones de territorios limítrofes y con administraciones con competencias en ordenación del territorio, transporte y medio ambiente en Bizkaia	PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE		PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO	
				PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE SOSTENIBLE	
9. RESILIENCIA	Reducción de la vulnerabilidad de la red en base a una redundancia que permita redireccionar los flujos de tráfico en caso de incidencia	ANTEPROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO	PONENCIA TÉCNICA 2.018	ESTRATEGIA KLIMA 2050	
				DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	
10. ESCALABILIDAD	Optimización de los recursos financieros disponibles a corto plazo				DISPONIBILIDADES PRESUPUESTARIAS