

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

Hitzaurrea: Neutraltasuna bide-azpiegituretan zeharreko mugikortasunean

Bizkaiko Errepideen lehen Lurralde Plan Sektoriala 1999. urtean onartu zen (8/1999 Foru Araua, apirilaren 15ekoa). Handik 11 urtera berrikusi zen, eta berrikuspen hori urriaren 26ko 3/2010 Foru Arauaren bidez onartu zen. Igaro diren urteetan, aldaketa sakonak gertatu dira maila guztietan: gizartean, ekonomian, legerian, maila teknikoan, ingurumenean eta abar. Hori dela eta, ezinbestekoa da azken urteotan gertatu diren eraldaketa horiek guztiak kontuan hartuko dituen eta sortu den egoera berrira egokitutako erantzun bat emango duen Plan berri bat lantzea.

Egoera berri horretan, bereziki nabarmentzen da, duen garrantzi handiagatik, giza jarduerak eragindako berotegi-efektuko gasen (BEG) emisioaren ondorioz azken urteotan agerian geratzen ari den klima-aldaketaren erronka. Kontuan hartuta Europar Batasunean garraioak mota horretako emisioen % 25 baino gehiago sortzen dituela eta garraioaren barruan errepidean zeharreko garraioa % 70 baino gehiago dela, agerikoa da administrazioek beharrezkoak diren neurriak hartu beharko dituztela egoera horri aurre egiteko eta karbonoaren neutraltasun-helburua beranduenez 2050ean betetzeko, Eusko Legebiltzarrak eta Bizkaiko Batzar Nagusiek 2019ko irailean adostutakoari jarraikiz.

Alderdi hori jasotzen da, halaber, 2019. urtean behin betiko onartutako Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan (uztailaren 30eko 128/2019 Dekretua). Gidalerro horien arauen 31. artikulua hau ezartzen du: *“Lurralde- eta hirigintza-plangintzan klima-aldaketaren kausak eta eraginak aintzat hartzea, eta proposamenen bidez berotegi-efektuko gasen isurpenaren balantze garbia murrizten eta erresilientzia handitzen laguntzea”*.

Era berean, Europako zuzentarauek (Garraioaren Liburu Zuriak, emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako Estrategiak) alderdi hori nabarmentzen dute datozen urteetan garatu beharreko garraio-politikaren lehentasuneko ardatzen artean.

Bestalde, COVID-19ak eragindako pandemiari lotutako osasun-larrialdiak erakutsi duenez, salbuespen-egoeretan aldatu egin daitezke mugikortasunaren esparruan inplikazio adierazgarriak dituzten joera eta portaera jakin batzuk. Horren erakusgarri ditugu telelanaren ezarpena eta lan-ordutegiaren malgutasuna.

Beraz, klima-larrialdiko egungo egoeran, ezinbestekoa da mugikortasunaren inguruko paradigma-aldaketa bat. Aldaketa horrek aukera emango du gizartean oso errotuta dauden joera jakin batzuk bideratzeko —izatez, azken hamarkadetan erabat errotu da ibilgailu pribatuaren erabilera— eta eskuragarri dauden garraio-azpiegituren eta garraio moduen erabilera arrazionalagoa sustatzeko. Era horretan, emisioak murriztu eta inbertsio-beharrei eutsi ahal izango zaie. Gainera, azpiegiturak planifikatu, bideragarri egin, proiektatu, eraiki eta hornitzeko behar diren epeak kontuan hartuta, premiaz sustatu beharko da paradigma-aldaketa hori, orain egingo diren hautuak erabakigarriak izango baitira 2050eko garraiorako. Jakina, aldaketa hori pixkanaka egin behar da, hartzen diren neurrien eraginak arreta handiz ebaluatu behar baitira. Edonola ere, ezarrita dagoen klima-larrialdiko egoera dela eta, premiazkoa da urratsak norabide egokian ematen hastea.

Asmo horrekin sortu da Errepideen bigarren Lurralde Plan Sektoriala. Plan hori Bizkaiko Foru Aldundiaren mugikortasun jasangarriaren aldeko estrategia orokorraren barruko pieza bat da, gaur egun idazten ari den Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala bezalaxe.

Mugikortasunaren paradigma aldatzeko garaian eta emisioak murrizteko garaian, Planaren oinarri izango diren estrategiak goragoko mailako plangintza-tresnetan ezartzen dira (Lurralde Antolamendu Gidalerroek eta Garraioaren Liburu Zuriak), baita gaur egun tramitazio fasean dauden eta Planaren lege-esparrua osatuko duten legeetan ere (Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektuak eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuak).

Hona hemen estrategia horiek, labor-labor:

- Teknologia berriak mugikortasun adimendunaren zerbitzura erabiltzea
- Eskaria kudeatzea
- Auto-ilarak murriztea
- Garraio publikoa bultzatzea
- Intermodalitatea sustatzea
- Ibilgailu pribatutik mugikortasun modu jasangarriagoetarako modalitate-aldaketa bultzatzea, batez ere motorrik gabekoetara, haiek egiten baitute ekarpenik handiena emisioak murrizten laguntzeko

Aurreko jarduketa-ildo guztietatik, bereziki garrantzitsutzat hartzen da herritarren garraio moduen aukeraketa motorrik gabeko garraiobideen erabilera bideratzeko beharra. Aldaketa horretan, bizikletak protagonismo berezia hartu beharko du. Izan ere, nahitaezko mugikortasunean (lana/ikasketak/zaintza), bizikletaren egungo erabilera-maila modu adierazgarrian hobetu daiteke, eta, horregatik, bizikletak orain arte nagusiki izan duen aisia-erabilera gainditu eta banaketa modalean duen proportzio erlatiboa handitu beharra dago.

Izan ere, aditzera eman behar da gaur egun Bizkaian egunero 685.000 bidaia inguru egiten direla ibilgailu pribatuan 8 kilometrotik beherako distantziak egiteko —hau da, distantzia horretan egiten diren joan-etorri guztien % 25—, eta 220.000 bidaia inguru egiten direla 8 eta 13 kilometro arteko distantziak egiteko —hau da, tarte horretako joan-etorri guztien % 67—. Bizikletaren erabilera sustatzeko estrategiei esker eta ibilgailu pribatuari pizgarriak kentzeko politikei esker, modalitatez aldatuko dira 8 kilometrotik beherako distantzietarako 135.000 bidaia eta 8 eta 13 kilometro arteko distantzietarako 20.000 bidaia.

Banaketa modalean aldaketa hori lortze aldera, koordinatuta jardun beharko da Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean bultzatutako estrategiekin, tresna hori baita bizikleta bidezko mugikortasuna sustatu eta bultzatzeko erreferentzia nagusia.

Estrategia horren azken helburua da Planaren mugako urtean (2035. urtean) Bizkaiko bide-sareko ibilgailu motordun bidezko mugikortasunaren eskaria gaur egun dagoenaren antzekoa izatea.

Ibilgailu motordun bidezko mugikortasunak hazkunde nulua izateko xede horrekin, Planaren horizontean, eta erabiltzaileen gaineko kudeaketa-neurriak ezarri ondoren —bai erabiltzaileen izaeragatik, bai erabilera gertatzen den eremu espazialagatik—, erabakiko da une horretan bidezkoa ote den bide-sarean jardutea, bide-segurtasun egokia berma dadin eta, era berean, natura-ingurunearen gainean eragindako kalteak konpon daitezen —bereziki, azpiegiturek eragindako habitaten zatikatzearen ondoriozko problematika konpon dadin—.

Azken batean, Europar Batasuneko Garraioaren Liburu Zurian ezartzen denez, helburua ez da herritarren mugikortasuna murriztea, ezta Lurralde Historikoko produkzio-sareko salgaien garraio-beharrak murriztea ere, mugikortasun eta garraio horiek modu jasangarriagoan garatzea baizik, iraganean garatu diren bezalaxe. Modurik jasangarrienak lehenetsiko dira, emisioak murrizteko helburuak lor daitezen ekonomiaren lehiakortasunean eta herritarren funtsezko eskubideetan eraginik izan gabe.

Aurkibidea

Hitzaurrea: Neutraltasuna bide-azpiegituretan zeharreko mugikortasunean

1 Sarrera eta xedea

2 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren edukia eta abiapuntuko informazioa

2.1 Lurralde Plan Sektorialaren edukia

2.2 Abiapuntuko informazioa

3 Aurrekariak

3.1 Errepideen I. Lurralde Plan Sektoriala (8/1999 Foru Araua)

3.1.1 Irizpideak eta helburuak

3.1.2 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

3.2 Bizkaia 2003 Ailegaerraztasun Plan Berezia (4/2003 Foru Araua)

3.2.1 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

3.3 2008-2009ko Batzar Nagusien txosten teknikoa, Errepideen Lurralde Plan Sektoriala aztertze eta berrikusteko (3/2010 Foru Araua)

3.3.1 Helburuak

3.3.2 Jarduketa-proposamena

3.3.3 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

3.4 2009-2020 aldiko beste aurrekari batzuk

3.4.1 Plangintzako lege eta tresna berrien idazketa eta tramitazioa

3.4.2 Azpiegitura berriak abian jartzea

3.4.3 Ibilgailu astunentzako tarifikazio eredu berriak

3.4.4 AP-68 autobidearen titulartasuna

3.4.5 Parametro sozioekonomikoen eta mugikortasuneko bilakaera

4 Egungo egoera

4.1 Lege-esparrua

4.1.1 Errepideen Foru Araua

4.1.2 Erabileraren Araberako Ordainketari buruzko Foru Araua

4.1.3 Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektua

4.1.4 Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua

4.1.5 4/1990 Legea, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzkoa.

4.1.6 Bizkaiko Foru Aldundiaren 166/2016 eta 164/2017 Foru Dekretuak

4.1.7 Bizkaiko Foru Aldundiaren 66/2019 Foru Dekretua, Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen Foru Katalogoa aldatzekoa

4.1.8 80/2014 Foru Dekretua, bide-azpiegituren segurtasuna kudeatzeari buruzkoa

4.1.9 2/2017 Foru Dekretua, Bizkaiko Foru Aldundian xedapen orokorrak egiteko prozedura arautzen duena

4.1.10 Ingurumen-ebaluazioari buruzko 21/2013 Legea eta 9/2018 Legea.

4.1.11 4/2019 Legea, otsailaren 21ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko jasangarritasun energetikoari buruzkoa

4.1.12 FOM/273/2016 Agindua, Errepideen Jarraibideko trazadurari buruzko 3.1-IC araua onartzen duena.

4.1.13 6/2018 Foru Araua, azaroaren 12koa, Gipuzkoako A-15 eta N-1 gaitasun handiko errepideetan merkantzia-garraioan arituko diren ibilgailu astunek zati jakin batzuk erabiltzeagatik

ordainduko duten kanona arautzen duena

4.1.14 4/2018 Foru Araua, Emakumeen eta Gizonen berdintasunerakoa.

4.1.15 46/2020 Dekretua, martxoaren 24koa, lurralde-antolamenduko planak eta hirigintza-antolamenduko tresnak onartzeko prozedurak arautzen dituen

4.2 Mugikortasunaren arloan Sailak garatutako ekintza

4.2.1 Mugikortasun jasangarria bultzatzea

4.2.2 Bide-azpiegituretan jardutea

4.3 Bestelako plangintza-tresnak

4.3.1 Garraioaren Liburu Zuria

4.3.2 Emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako estrategia

4.3.3 Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Plana, 2012-2024

4.3.4 EAE-KO errepideen plan orokorra

4.3.5 Arabako Errepideen Plan Integrala

4.3.6 Kantabriako Autonomia Erkidegoko Errepideen IV. Plana 2009-2012

4.3.7 Gipuzkoako Errepideen Plana

4.3.8 Gaztela eta Leongo Errepideen Eskualde Plan Sektoriala

4.3.9 Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerro Orokorrak (LAG)

4.3.10 Lurralde Planak

4.3.11 EAEko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektoriala

4.3.12 Portuak Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala

4.3.13 Bilboko Portuko Gida Plana

4.3.14 Bilboko Aireportuko Gida Plana

4.3.15 Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala

4.3.16 Etxebizitzaren Sustapen Publikorako Lurzorua Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala

4.3.17 EAEko Garraio Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurralde Plan Sektoriala

4.3.18 Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Gida Plana

4.3.19 2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia. KLIMA 2050

4.3.20 Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala

4.3.21 Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako V. Foru Plana 2016-2019

4.3.22 2017-2018ko txostena

5 Etorkizuneko erronkak

5.1 Erronka demografikoa

5.1.1 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

5.2 Erronka teknologikoa

5.2.1 Kontuan izan beharreko funtsezko faktoreak

5.2.2 Errepide-sarearen gaineko ondorioak

5.2.3 Lurralde Plan Sektorialaren gaineko ondorioak

5.3 Klima-alaketaren erronka

5.3.1 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

5.4 Jasangarritasuna

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

5.4.1 Maila sozialean desiragarria	119
5.4.2 Teknikoki egingarria eta ingurumen-inpaktu sinergiko positiboa edo hondarrekoa	119
5.4.3 Ingurumenaren arloan arduratsua	120
5.4.4 Finantzen aldetik posiblea	120
5.4.5 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan	122
6 Jarduketa-esparrua	123
6.1 Lurralde-esparruak	123
6.2 Planaren xede-sarea	126
6.2.1 Sarrera eta aurrekariak	126
6.2.2 Planaren xede-sarea	126
6.3 Sarearen tarte-zatiketa	130
7 Irizpideak eta helburuak	135
7.1 Sarrera eta erreferentzia-esparrua	135
7.1.1 Errepideen I. Lurralde Plan Sektoriala	135
7.1.2 Legezko erreferentzia-esparrua	136
7.1.3 Bestelako plangintza-tresnak	137
7.1.4 Egungo egoera	139
7.1.5 Etorkizuneko joerak	139
7.1.6 Bizkaiko errepideen Lurralde Plan Sektoriala lantzeko jarraibide eta irizpide orokorren dokumentua, Bizkaiko Batzar Nagusiek onartua	140
7.2 Planaren esku hartzeko irizpideak	140
7.2.1 1. irizpidea: kalitatea	140
7.2.2 2. irizpidea: segurtasuna	141
7.2.3 3. irizpidea: lehiakortasuna	141
7.2.4 4. irizpidea: ekitatea	141
7.2.5 5. irizpidea: jasagarritasuna	142
7.2.6 6. irizpidea: efizientzia	144
7.2.7 7. irizpidea: berrikuntza	144
7.2.8 8. irizpidea: koordinazioa	145
7.2.9 9. irizpidea: erresilientzia	145
7.2.10 10. irizpidea: eskalagarritasuna	145
7.3 Planaren helburuak	145
7.3.1 Kalitatea irizpidearekin lotzen diren helburuak	145
7.3.2 Segurtasuna irizpidearekin lotzen diren helburuak	145
7.3.3 Lehiakortasuna irizpidearekin lotzen diren helburuak	145
7.3.4 Ekitatea irizpidearekin lotzen diren helburuak	146
7.3.5 Irisgarritasuna irizpidearekin lotzen diren helburuak	146
7.3.6 Efizientzia irizpidearekin lotzen diren helburuak	146
7.3.7 Berrikuntza irizpidearekin lotzen diren helburuak	146
7.3.8 Koordinazioa irizpidearekin lotzen diren helburuak	146
7.3.9 Erresilientzia irizpidearekin lotzen diren helburuak	146
7.3.10 Eskalagarritasuna irizpidearekin lotzen diren helburuak	147
7.4 Irizpideen eta helburuen laburpen-taula	147

1 Sarrera eta xedea

Bizkaiko Errepideen Foru Arauak honela definitzen du Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren **xedea**:

"Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektoriala arlo jakin bateko plangintza-tresna bat da, Bizkaiko Lurralde Historikoko Batzar Nagusiek onartua. Haren bidez, Bizkaiko errepideen sare funtzional osoan sartu beharreko xedapen, helburu, lehentasun eta hobekuntzak ezartzen dira, eta, era berean, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Egitamu Nagusiaren aurreikuspenak jasotzen ditu, hura aplikatu beharreko arloetan."

Era berean, Arau horretan honako zehaztapen hauek finkatzen dira, izaera lotesleari eta koordinazioari dagokionez:

1. *"Herri Administrazioa zein partikularrak behartuta daude Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektorialean jasotako xedapen eta aurreikuspenak betetzera.*
2. *Udal hirigintza-plangintzak eta beheragoko maila duten plangintza-tresnak, halakorik sortuz gero, ezinbestez egokitu behar dira Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektorialean egindako plangintzan xedatutakora.*
Aurrekoa gora-behera, Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektorialeko aurreikuspenak betearazi ahal izango dira, indarreko hirigintza-plangintzarekin bat ez badatoz ere.

...

Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektoriala eta lurralde historikoko beste erakunde publikoek sortutako planak koordinatuta egon behar dira beren artean, planen arteko eraginei dagokienez; hala, komunikazio-sistemaren batasuna eta jarraipena bermatu ahal izango dira eta ukitutako interes publikoak harmonizatu, legeak ezarritako prozedurak erabilita."

2 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren edukia eta abiapuntuko informazioa

2.1 Lurralde Plan Sektorialaren edukia

Errepideen Foru Arauaren arabera, Errepideen Lurralde Plan Sektoriala bi tresna hauen bidez artikulatzen da:

- I: Plangintza
- II: Garapen-plangintzak

Plangintza arduratuko da: Xede Sarearen analisia eta diagnostikoa egiteaz; jarduketa-proposamena gidatu behar duten irizpideak eta helburuak ezartzeaz; diagnostikoaren ondorioz Sarean antzemandako beharrak ebazteko jarduketak zehazteaz; jarduketa horiek ingurumeneari, hirigintzan eta bide-segurtasunean dituzten eraginak identifikatzeaz; jarduketa horiek indarrean dagoen legerian aurreikusitako finantzaketa-mekanismoen arabera programatzeaz; eta proposatutako jarduketa guztiak lurraldean duten kokapena 1:20.000 eskalan modu grafikoan irudikatzeaz.

Bestalde, garapen-plangintzek xehetasun handiagoz zehazten dituzte plangintzan proposatutako soluzioen ezaugarriak. Jarduketaren arabera edukia izango du tresna horrek eta, era berean, tramitazio zehatzen bat ere eskatuko du.

Dokumentu hau da, hain zuzen ere, Lurralde Plan Sektorialaren plangintzaren aurreproiektua, eta atal nagusi hauetan antolatuta dago:

1. **Aurrekarien analisia.**

Lehenik eta behin, Bizkaiko Lurralde Historikoan errepideen plangintzaren arloan azken urteetan izan diren aurrekari nagusien azterketa jasotzen du Planak, aurrez jarraitu diren eta gaur egungo egoerara eraman duten dinamikak ulertzeko modu gisa.

2. **Egungo egoeraren aurkezpena.** Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren abiapuntua ezagutzeko balio du. Plana hein handi batean baldintzatzen duten zenbait elementuk osatzen dute:

- Lehenik, indarrean dagoen lege-esparrua, Plana zenbait alderditan zer baldintzatan garatu behar den ezartzen duena:
 - Tramitazioa
 - Edukia
 - Aintzat hartu beharreko irizpideak eta helburuakKontuan izan beharreko legegintzako tresna nagusien artean nabarmendu behar dira:
 - Errepideen Foru Araua
 - Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua
 - Klima Aldaketari buruzko Legearen Aurreproiektua
- Bigarrenik, azken urteotan garatu diren edo gaur egun idazten ari diren beste plangintza-tresna batzuen ondoriozko eraginak kontuan hartu behar dira Lurralde Plan Sektoriala idazteko garaian, bereziki lehentasuna duten tresnak direnean edo

mugikortasunean eraginak izan ditzaketen tresnak direnean. Tresna horien artean hauek nabarmendu behar dira: Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra; Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala egiteko jarraibide eta irizpide orokorren dokumentua, Batzar Nagusietako Azpiegituretarako eta Lurralde Garapenerako Batzordean egina eta 2018.urtearen amaieran onartu zena; eta Bizkaiko Lurralde Historikoko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala, gaur egun idazten ari dena.

- Hirugarrenik, Azpiegituretarako eta Lurralde Garapenerako Sailak mugikortasunaren arloan egiten duen lana, Lurralde Plan Sektorial honen eskumen-esparrua kontuan hartzeko ulertu behar dena, sailean bertan parte hartzen duten gainerako eragileekin koordinazio egokia ziurtatze aldera. Horretarako, gainjartzeak saihestuko dira, baina, aldi berean, Planeari proposatutako ekintzen emaitzak ahalbidetzen dituzten sinergiak baliatuko dira.

3. **Etorkizuneko erronkak.** Planaren hirugarren zati honetan, errepide-sarearen etorkizuneko garapenerako eragin handia izan dezaketen alderdiak zehazten dira, planak, ahal den heinean, aurrea har diezaien gaur egun ikusten diren eta etorkizunean aldaketa handiak ekar ditzaketen joerei, betiere mugikortasuna ulertzeko moduari dagokionez, eskaeraren kudeaketari dagokionez, errepideen ahalmenari dagokionez eta sarerako kontuan hartzeko eskakizunei dagokienez. Hortaz, etorkizunera begira, lau erronka nagusiri egiten zaie aurre:

- Biztanleriaren etengabeko zahartzearen ondoriozko erronka demografikoari.
- Erronka teknologikoari, automozioaren arloko teknologia berriak hedatzearen ondorioz eta mugikortasunaren arloko joera berriak hedatzearen ondorioz.
- Klima-aldaketaaren erronkari, zeinari berotegi-efektuko gasen emisioa murriztearen aldeko apustu erabakigarrien bidez aurre egin behar zaion.
- Jasangarritasunaren erronkari, egungo eta etorkizuneko belaunaldientzako garraio-sistema egokia bermatzeko beharra dakarrenari.

4. **Jarduketa-esparrua.** Planaren laugarren zatia planaren jarduketa-esparrua mugatzera zuzentzen da.

Bizkaiko errepideen sare funtzionalak osatzen du Planaren Xede Sarea, eta errepideen sare horretan sartzen dira lehentasunezko intereseko sarea, oinarritzako sarea, sare osagarria eta eskualde-sarea.

Sare horiei lotutako funtzionaltasunak lurralde-azarpenaren arabera (metropoli eremua versus lurraldearen gainerakoa) aldatzen direnez gero, aldeztu aurretik mugatuko dira lurralde-esparru horiek. Horretarako, pertsonen eta salgaien mugikortasunarekin lotutako irizpideei jarraituko zaie batez ere, eta ohiko muga administratiboak gaindituko dira.

Planaren zati honetan, halaber, aztertu egiten da errepideek, haien funtzionaltasunaren arabera, sareetan duten esleipena egokia den. Izan ere, funtzionaltasun hori aldatu egiten da denborarekin; esate baterako, zenbait errepidek hasieran sarearen osotasunean betetzen zuten zeregina baino zeregin garrantzitsuagoa betetzen dute gaur egun, eta beste batzuek, berriz, protagonismoa galtzen dute mugikortasun-fluxuetan izandako aldaketen ondorioz edo hiriguneetan integratu izanaren ondorioz. Horrenbestez, esleipen hori egungo errealitateari egokitu beharko zaio, eta beharrezkoak diren esleipen-aldaketak proposatu beharko dira. Planaren Xede Sarea ezarri ondoren, sarearen tarte-zatiketa egiten da, ezaugarri geometrikoei eta trafikoari erreparatuta homogeneoak diren tarteak lor daitezen eta ondoren horien diagnosia egin dadin.

5. **Irizpideak eta helburuak ezartzea.** Bosgarren kapitulu horretan, Plana idazteko garaian bete behar diren esku-hartzeko irizpideak ezartzen dira, baita irizpide horien ondoriozko helburuak ere.
- Irizpide horietan oinarrituta eraikiko dira Planaren proposamenak, eta proposamen horiek erantzun egokia eman behar diete irizpide horiei, irizpideak betetzen direla berma dadin.
6. **Sarearen diagnostikoa.** Sarearen diagnostikoan zenbait etapa bereiz daiteke:
- **Abiapuntuko egoera.** Azalpen-alderdiak.
Sarearen diagnostiko-prozesuaren hasierako urrats gisa, Planaren Xede Sarea ezaugarritzen duten alderdi nagusiak aztertuko dira, baita alderdi horiek azken urteotan izan duten bilakaera ere, sare horren egungo egoeraren ikuspegi ahalik eta zehatzena izan dadin.
Analisi horretan alderdi hauek izango dira kontuan:
 - Mugikortasun-eskaera ezaugarritzen duten alderdiak.
 - Bide-azpiegituren eskaintza ezaugarritzen duten alderdiak.
 - Eskaintza/eskaria erlazioa ezaugarritzen duten alderdiak.
 - Hiri-garapenen gaineko eragina ezaugarritzen duten alderdiak.
 - Ingurumen-integrazioa ezaugarritzen duten alderdiak.
 - **Korridoreak ezartzea.** Errepide baten banako ikuspegitik aintzat hartu ezin diren alderdien diagnostikoa egin ahal izateko (adibidez, eskariaren kudeaketa), korridore jakin bateko bide-azpiegitura guztiak aintzat hartuko dituen azterketa zabalagoa egin behar da. Horretarako, alde zehatzetik Lurralde Historikoko korridore funtzional guztiak definitu beharko dira, eta Xede Sareko errepideak korridore horietako bati esleitu beharko zaizkio, lurraldearen ikuspegi zabalagoa izan dadin.
 - **Egoerak ezartzea.** Sarearen diagnostikoa alde zehatzetik zehaztu beharreko egoera jakin batzuetarako egiten da.
Egoera horiek zenbait baliabideren konbinazioaren emaitzazkoak dira —denbora, parametro sozioekonomikoen bilakaera, mugikortasunaren bilakaera eta bide-azpiegiturak—.
 - **Diagnostikatu beharreko alderdiak ezartzea.** Planaren Xede Sarea ezaugarrituko da Lurralde Plan Sektorialerako ezarritako irizpideetara eta helburuetara egokitzen den moduaren arabera. Horretarako, lehenik eta behin, irizpide horiek errepide-sarearen errealitatera eramateko aukera ematen duten alderdiak ezarri behar dira, ahalik eta modurik fidagarrienean identifikatu ahal izateko sare hori nola egokitzen den irizpide horietara, bai egungo egoeran, bai bilakaera izan dezaketen aldagaietarako definitzen diren etorkizuneko egoeretan.
 - **Adierazleak ezartzea.** Sarearen diagnostikoa egingo bada, alde zehatzetik ezarri beharko dira errepide-sarea planaren irizpide eta helburuetara zenbateraino egokitzen den neurtzeko adierazleak.
 - **Atalaseak ezartzea.** Irizpideak eta helburuak betetzen diren ezaugarritzeko adierazleak finkatu ondoren, adierazle horietako bakoitzerako kontuan hartu beharreko atalaseak ezarri beharko dira. Onargarritasun-atalase horiek zehaztuko dute, lehenik eta behin, diagnostikatu beharreko errepide-tartean jardun behar den ala ez. Hori dela eta, muga horiek ezartzea oso garrantzitsua da plana garatzeko.
 - **Sarean esku hartzeko beharrak zehaztea.** Aurreko etapan finkatutako adierazleak eta atalaseak abiapuntu izanik, zehazten dira sarean esku hartzeko beharrak; horretarako, atalase horiek alderatuko dira diagnostikatu beharreko alderdien egungo eta

etorkizuneko egoerari buruzko datuekin, betiere alde zehatzetik zehaztutako egoeren arabera.

7. **Soluzioak. Jarduketak zehaztea.** Beharrak dituen errepide-tarte bakoitzerako soluzioak esleitzean, urrats hauek egingo dira:
- Lehenik eta behin, jarduketa horiek barnean hartzea saihestu daitekeen zehaztutako duen azterketa egingo da, eta, horretarako, kontuan hartuko da ibilgailu pribatuaren ordezkariak beste garraiobide batzuk erabil daitezkeen.
 - Ondoren, **eskaria kudeatzeko neurriak** —neurri berriak edo korridorean aurretik dauden neurrien osagarriak— ezartzea aintzat hartuko duen analisia egin beharko da, diagnostikatutako problematika ebazte aldera edo, gutxienez, eskaintzaren eremuan jarduteko beharra atzeratze aldera.
 - Trafikoak garraiobide jasangarriagoetara eramatearen bidez, edo korridorean dauden bide-azpiegiturak modu eraginkorragoan erabiltzeko aukera emango duten eskariaren kudeaketa hobetzeko neurrien bidez, konpondu ezin diren Sareko beharrak ebazteko planteatutako **Errepideen Foru Arauan jasotako motaren bateko jarduketak**, diagnostikatutako problematikaren arabera.
 - Zehaztutako jarduketa motak kontuan hartuta, jarduketa mota horietako bat **esleitu** zaio diagnostikatu diren beharretako bakoitzari, baldin eta aurretik egindako gogoeten arabera konpondu ezin izan badira —zehazki, beste garraiobide batzuetan (trena, bizikleta) egindako jarduketei buruzko gogoeten arabera edo eskariaren kudeaketa hobetzeari edo sustatzeari buruzko gogoeten arabera konpondu ezin badira—. Horretarako, dagozkien algoritmoak definituko dira.
 - Diagnostikoan atzemandako urritasunak dituzten errepide-sareko tarte guztietarako beharrezkoak diren jarduketak zerrenda ezarri ondoren, bide-segurtasunaren eta zerbitzu-mailaren **problematika behin-behinean konponduko duen kostu txikiko soluziorik ba ote dagoen zehaztutako** duen azterketa egin behar da, munta handiagoko azken soluzioa baldintzatu gabe.
Aukera hori posible izanez gero, kostu txikiko jarduketa hori epe laburrean ezarriko litzateke, eta asmo handiagoko jarduketa epe luzearen egoera baterako utziko litzateke, Planaren indarralditik kanpo.
 - Aurreko epigrafeetan azaldutako prozesua kontuan izanik, eta indarrean dagoen Errepideen buruzko Foru Arauaren arabera, honela osatuko litzateke plangintza-tresnaren azken edukia:
 - Eskaria kudeatzeko neurriak, posible eta eraginkorra izan daitekeen korridoreetan.
 - Sarearen gaineko jarduketak zerrenda, zehaztutako jarduketa motetan sailkatuta.
 - 1:20.000 eskalako planoak, planteatutako jarduketak kokalekuarekin.Eduki hori Ingurumen Ebaluazio Estrategikoaren mende egongo litzateke.
 - **Inplikazioak.** Jarduketak zehaztu ostean, jarduketa horiek gauzatzearen ondoriozko inplikazioak identifikatu dira. Lau multzo nagusitan bildu daitezke:
 - Mugikortasunerako inplikazioak
 - Bide-segurtasunerako inplikazioak
 - Hirigintza-inplikazioak
 - Ingurumen-inplikazioak

8. **Plan operatiboa.** Plana osatzen duten jarduketan behin betiko zerrenda ezarri ondoren, plangintza-prozesuaren azken urratsari ekin behar zaio, hau da, jarduketa horietan lehentasunak ezarri behar dira eta jarduketak programatu beharko dira, plana indarrean dagoen bitartean gauza daitezen. Horretarako, lehenik eta behin, jarduketa-programak zehaztuko dira, eta, gero, ekonomikoki baloratuko da Plana —jarduketak indarrean dagoen legerian aurreikusitako finantzaketa-ereduei atxikiko zaizkie—. Azkenik, seiurtekoen arabera zehaztuko dira Planaren lehentasunak eta programazioa.
9. **Eranskinak.** Planak zenbait azterketa osagarri barnean hartu ditu eranskinetan; izatez, azterketa horien hedapenagatik ez da egokitzen jo dokumentuaren edukiaren parte izatea. Hauek dira:
- 1. eranskina. Mugikortasun-azterketa
 - 2. eranskina. Bide-segurtasunaren inpaktuaren ebaluazioa
 - 3. eranskina. Faunarentzako iragazkortasunaren azterketa
 - 4. eranskina. Ekipamendu teknologikoko neurrien proposamena
 - 5. eranskina. Hirigintza-inplikazioak
 - 6. eranskina. Ingurumen-inplikazioak
 - 7. eranskina. Bide-segurtasunerako inplikazioak
 - 8. eranskina. Mugikortasun-inplikazioak
 - 9. eranskina. Lurralde-antolamenduko beste eremu batzuen ondorioak
 - 10. eranskina. Herriarren parte-hartzea
 - 11. eranskina. Generoari buruzko txostena
- Dokumentu horien artean garrantzi berezia duten bi dokumentu nabarmendu behar dira:
- 2020. urteko azken hiruhilekoan herritarrek parte hartzeko egin den prozesuaren garapena eta ondorioak jasotzen dituen txostena, funtsezko tresna baita Bizkaiko gizarteak Plana lantzeko prozesuari begira egiten dituen ekarpenak jasotzeko, betiere lurralde-antolamenduko planak eta hirigintza-antolamenduko tresnak onartzeko prozedurak arautzen dituen martxoaren 24ko 46/2020, Dekretuari jarraituz.
 - Bizkaiko errepide-sarearen faunarentzako iragazkortasunari buruzko azterketa, sareak habitaten zatikatzeari dagokionez dituen tarterik gatazkatsuenak identifikatzeko egindakoa, dauden arazoak konpontzea ahalbidetuko duten jarduketa zehatzak eta espezifikoak planteatzeari begira.
10. **Ingurumen Azterketa Estrategikoa.** Dokumentu horrek jaso eta ebaluatu behar ditu Planak ingurumenaren gainean dituen ondorioak. Horretarako, aldeztu behar du eragiketaren aurreko egoera, planteatu eta ebaluatu behar ditu maila estrategikoan jarduteko egon daitezkeen aukerak, zehaztu behar ditu Planean jasotako jarduketak gauzatzearen ondorioz espero diren inpaktuak, eta proposatu behar ditu inpaktu horiei dagozkien neurri prebentiboak eta zuzentzaileak, baita helburuak betetzen direla gainbegiratzeko programa ere.

2.2 Abiapuntuko informazioa

Lurralde Plan Sektorialaren edukia haren dokumentuetan nola garatu den ulertuko bada, garrantzi handikoa da erabilitako denbora-mugarriak adieraztea. Errepideen Lurralde Plana idaztea prozesu luzea da, eta administrazio-bidean tarteko mugarri batzuk bete behar ditu, Batzar Nagusietan behin betiko onartu aurretik.

Gaur egun, hauek dira Lurralde Plan Sektorialaren tramitazioan mugarri nagusietarako finkatutako datak:

- Hasierako onarpena 2021. urtean
- Behin betiko onarpena 2023. urtean

Bi daten artean dagoen urte-desfase horrek esanahi du erabilitako datu-baseetatik 2021. urterako emaitzak lortuko direla, eta beharrezkoa dela 2023. urterako datuak estrapolatzea, Planaren hasierako urte gisa.

Planerako beharrezkoak diren analisiak garatzeko erabiliko den oinarrizko informazioa da:

- Bizkaiko Foru Aldundiaren errepideen azken inbentarioa (2016). Sarearen geometriari buruzko datuak berrikusi beharko dira 2016. urtetik aurrera egindako obrekin, eta aldatu diren parametroak eguneratu beharko dira (plataformaren zabalera, erradioak, aurretiko bistako geometria, eta abar).
- 2018. urteko eguneko batez besteko intentsitatearen datuak (EBBI), horietan oinarrituta zenbatesten baitira 2023ko datuak eta hurrenez hurreneko egoerak.
- Bide Segurtasuneko Zerbitzuak helarazitako zenbait alditako istripuen datuak —azken datuak 2015-2019 aldiari dagozkio—.
- Trafiko-ereduaren aldagai sozioekonomikoak, 2021. urtean —Plana hasiera batean onartu zen urtean— indarrean dauden Lurralde Plan Partzialetan oinarrituak.
- Errepideen inbentarioa egin zen egunetik egindako obrei buruz eskura dagoen informazioa.

3 Aurrekariak

Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala 1999. urtean sortu zen, Bizkaiko Errepideen Sare Funtzionalaren barruko plangintza sektorialerako tresna gisa. **Bizkaiko Lurralde Historikoak azken 20 urteetan maila demografiko eta ekonomikoan izan duen garapena dela eta, beharrezkoa izan da aldi horretan zenbait plangintza-tresna idaztea, eta haien helburua Errepideen I. Lurralde Plan Sektoriala berrikusi, eguneratu eta osatzea eta Plana euskal gizartean izandako aldaketetara egokitzea baino ez da izan.**

Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala garatu aurretik, ezinbestekotzat jotzen da Bizkaiko Lurralde Historikoan azken bi hamarkadetan errepideen plangintzak izan dituen mugarri nagusiak berrikustea, prozesu dinamikoa dela uler dadin. Prozesu horretan, egoera bakoitzeko joerek eta inguruabarrek etorkizuneko soluzioen analisia eta tresnak zehazten dituzte.

8/1999 FA, apirilaren 15koa	Bizkaiko Errepideen I. Lurralde Plan Sektorialaren onarpena
11/2002 FA, abenduaren 12koa	Bide-azpiegiturak erabiltzeko kanonaren sorkuntza
4/2003 FA, martxoaren 26koa	2003ko Bizkaiko Ailegaerraztasun Plan Bereziaren (BIPB) onarpena
3/2010 FA, urriaren 26koa	Bidesariei eta Errepideen Lurralde Plan Sektoriala ALDATZEKO finantzaketa-irizpideei buruzkoa – 2008-2009ko Txosten Teknikoa

Ondoren, dokumentu horietako bakoitza aztertuko da, eta, hartara, haien edukia, bilakaera eta helburuak deskribatuko dira eta Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan izan ditzaketen ondorioak laburtuko dira. Ondorio horiek zenbait motatakoak izan daitezke, taula honetan ikus daitekeenez:

	Irizpideak eta helburuak	Koordinazioa	Etorkizuneko egoerak	Finantzaketa	Planaren tramitazioa	Ingurumen-ebaluazioa	Aintzat hartu beharreko jarduketak
I. Lurralde Plan Sektoriala	X						
Bizkaia 2003 Ailegaerraztasun Plan Berezia	X						
Txosten teknikoa 2008-2009							X

Azken urteotako beste egoera batzuk ere aurrekari gisa barne hartu dira, II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan izan ditzaketen eraginak direla eta. Egoera horien artean daude: sarean erregistratutako trafiko-hazkundera; Gipuzkoako Foru Aldundiak ahalmen handiko bideetan ibilgailu astunentzat tarifak ezartzeko eredu berriak abian jartzea; edo “4.3. Bestelako plangintza-tresnak” atalean xehetasunez aztertzen diren beste plangintza-tresna batzuk egitea, berrikustea eta tramitatzea.

3.1 Errepideen I. Lurralde Plan Sektoriala (8/1999 Foru Araua)

Bizkaiko Errepideen I. Lurralde Plan Sektoriala apirilaren 15eko **8/1999 Foru Arau** bidez onartu zen. Hasiera batean, Plan hori 18 urteko indarraldiarekin planteatu zen, baina Lurralde Historikoaren gizarte- eta ekonomia-inguruabarren bilakaera ikusita, zenbait plangintza-tresna eguneratu eta osatu behar izan zen. I. Lurralde Plan Sektoriala orain idazten ari den Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren aurrekari nagusia denez gero, I. Lurralde Plan Sektorial hori abiapuntutzat hartu behar den arren, haren irizpideak eta helburuak berrikusi behar dira, eta haren betetze-maila ebaluatu behar da.

Indarrean egon den urteetan, Plan horrek hiru aldaketa arrunt izan ditu, baita funtsezko aldaketa bat ere, eta, aldaketa horiei esker, Bilbo Metropoliaren esparruan Plana onartu ondoren sortu ziren hirigintza- eta irisgarritasun-premia berrietara egokitu ahal izan zen Plana.

1. Lehenengo aldaketa arrunta, "Urban Galindo" esparruari dagokiona.
2. Bigarren aldaketa arrunta, Zorrotzaurre penintsulari dagokiona.
3. Hirugarren aldaketa puntuala, Sakoniko antenaren esparruari dagokiona.
4. Funtsezko aldaketa, Metropoli Hegoaldeko Saihesbidea barnean hartzeari dagokiona.

1999ko Errepideen Lurralde Plan Sektorialak ezaugarri hauek zituen:

- Behar FUNTZIONALEI erantzungo dien **soluzio teknikoa** ematea.
Funtzionaltasunak honela antolatzen ziren:
 - 2 jarduketa-esparru; Metropolialdea eta lurraldearen gainerakoa
 - 3 funtzionaltasun mota;
 - Ibilbide luzea
 - Eskualde-egituraketa
 - Kapilarra edo tokikoa
- **Soluzio posibilista** izatea, EZ baitzuen bermatzen plana gauzatzeko finantza-baliabideen ekarpena, baliabide horiek AURREKONTUKOAK izan beharko lukete-eta. Horrenbestez, aurreikusitako obrak ohiko aurrekontu-aukeren mende zeuden eta, hartara, Planaren indarraldiko inguruabar ekonomikoen bilakaeraren mende, horri lotutako ziurgabetasunarekin. Egoera hori 2008. eta 2015. urteen artean txarra izan zenez gero, eskura genituen baliabideak espero zirenak baino apalagoak izan ziren, eta, ondorioz, ezin izan ziren gauzatu Plan horretan aurreikusitako jarduketa asko, eta oraindik gauzatzeke daude.

3.1.1 Irizpideak eta helburuak

Bizkaiko Errepideen I. Lurralde Plan Sektorialak honako **esku-hartzeko irizpide** hauek hartzen zituen aintzat:

- “*Irizpide funtzionaletan oinarrituko diren esku hartzeko jarraibideak ezartzea, honako alderdi hauek lortzeko:*
 - *Pertsonen eta salgaien errepidean zeharreko garraio-eskariari erantzutea eta garraiobideak integratzea, eta mugikortasun-arazoei ikuspegi orokor batekin ekitea, kalitatezko zerbitzu publikoa susta eta bultzatzea dadin.*
 - *Lurraldearen irisgarritasun-maila hobetzea, zerbitzu-maila handitzea eta, aldi berean, erabiltzaileei erosotasun handiagoa eskaintzea.*

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

- *Istripu-arriskua murriztu eta segurtasun handiagoa ematea, Bide Segurtasuneko programan jasotako neurri egokien arabera (Ebaluazioa eta Bide Segurtasuna Areagotzeko Proiektuak).*
- *Ingurumenaren gaineko inpaktuak ahal den heinean minimizatzea eta, horretarako, ibilgailu motordun bidezko mugikortasuna kontrolatzeko politika ezartzea —bereziki, metropoli-esparruetan ibilgailu pribatuaren erabilera murrizteari dagokionez—, eta motorrik gabeko garraiobideak erabil daitezen bultzatzea —garraiobide motordunak erabili behar badira, ingurumenaren arloan efizienteagoak diren garraiobideak erabiliko dira (garraio publikoa)—.*
- *Eskaria kudeatzeko politika berria ezartzea —eskatutako beharrak aseko dituzten errepide berriak eraikitzekeko formulari erantsitako irtenbide gisa— eta, horretarako, egungo bide-ondarea ahalik eta modurik onenean erabil dadin ahalbidetuko duten jarduerak definitzea.*
- *Informazioaren teknologiaren erabilera bultzatzea eta bide-sarearen ezagutza orokorra sustatzea, hobe erabil dadin eta, hartara, hobe funtziona dezan.*
- *Erabiltzaileekin komunikatzeko ahalegina egitea, garraiobideen erabilera partekatua ziurtatuko duen portaeraren beharrea herritarrek hezte ahalbidetuko duten neurri pizgarrien bidez.*
- *Lankidetzeta eta lan-sistema bateratua ezartzea beste erakunde publiko edo pribatu batzuekin, baldin eta zuzenean esku hartzen badute bideen arazoa hobetzeko neurriak ezartzean.”*

Irizpide horiek aplikatzearen emaitza gisa, honako **helburu** hauek ezarriko dira:

"HELBURU INSTITUZIONALAK:

- *Lurraldearen Antolamenduari dagozkion beste erakunde batzuekin eta beste diziplina horizontal batzuekin eskumenen arloko jarduketak koordinatzea, hirigintza, etxebizitza, garraio, komunikazio eta ingurumenaren arloan.*

HELBURU FUNTZIONALAK:

- *Lurraldearen lehiakortasuna bultzatzea, eta, horretarako, Bizkaia eta, bereziki, Bilboko metropolia Europako merkatuan indartzea, sendotzea eta integratzea, eta lurraldea zeharkatzen duten komunikazio-ardatz nagusien artikulazioa hobetzea —hala nola ekialde/mendebalde korridorea eta mesetarekin eta Ebroko haranarekin konektatzen duen iparralde/hegoalde korridorea—.*
- *Eskualdeko irisgarritasuna orekatzea, Bizkaiko Errepideen Sare Funtzionaleko azpiegiturak osatuz eta hobetuz, Lurralde Historikoko eskualdeak egitura daitezen, eta, hala, eskualde horietako batzuen desorekak, lurralde-desberdintasunak eta isolamendu historikoko egoerak murriz daitezen.*
- *Metropoliko bide-sarearen funtzionamendua optimizatzea eta garraio-sistema orokorraren eraginkortasuna hobetzea, helburu hauek dituzten jarduera konbinatuen bidez:*
 - *Sarea hierarkizatzea eta trafiko-fluxuak dibertsifikatzea eta bereiztea —arreta berezia jarriko zaio ibilbide luzeko zirkulazioa eta hiriguneetan sortutako barne-zirkulazioa bereizteari—. Horretarako, egungo sarea egituratu eta osatuko duten bide berriak egokituko dira, eta bizikleten eta oinezkoen ibilbideak sustatuko dira.*
 - *Sarea formalizatzea, garraio publikoko sare bateratu baten euskarri den bide-sarea indartuz. Sare horrek askotariko ibilbide alternatiboak izango dituen sare metropolitarr bat finkatuko du, sarea denbora errealean kudeatu ahal izateko.*
 - *Metropoli bat eratzea, eta, horretarako, jarduera ekonomikoa eraldatzearen eta Portua Itsasadarreko Kanpoko Abrara eramatearen ondorioz sortutako aukerako lurzoruak erabili ahal izatea eta egun loturarik ez duten aglomerazioak elkarrekin komunikatzea.*

- *Eskariaren eraginkortasuna kontrolatzea —sarea denbora errealean ezagutuko da eta erabiltzaileari "bidaian" eta "bidaia aurretik" jakinaraziko zaio sarearen egoera—, garraio publikoari lehentasuna ematea —ibilbiderik onenak ezarriko dira garraio-operadoreen bidez, eta bidaietako intermodalitateari, maiztasunari eta atzerapenei buruzko informazio gehiago eskainiko da—, eta, azkenik, trafiko-estrategiak ezartzea —hala nola fluxuak birbideratzea, ramp metering edota abiadura-linea kontrolatzea—.*
- *Ingurumena eta natura-balioak errespetatzea, bizi-kalitatearen hobekuntza ziurtatuko duten mailetan, eta pilaketa-denborak, kutsadura-indizea eta zarata-indizea murriztea.*
- *Bizkaiko errepideetako ezbehar kopurua murriztea, istripuak pilatzen diren tarteak kentzeko politikaren bidez.*
- *Sareko bide-arazoak eskariaren kudeaketaren eta trafikoaren kontrolaren ikuspegi globaletik aztertzeke formula berri bat eskaintzea.”*

3.1.2 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala idazteko garaian, lehen Plan Sektoriala erreferentziazko dokumentua izango da alderdi hauetan:

- **Irizpideen eta helburuen** planteamenduan
- Diagnostikatutako problematikan (**diagnostikatu beharreko alderdiak**)

Lehenengo Lurralde Plan Sektoriala abiapuntua da alderdi horietan, eta berrikusi, eguneratu eta osatu egin beharko da, betiere horren ondoren onartutako lurralde-plangintzako eta plangintza sektorialeko beste tresna batzuen zehaztapenen arabera. Horretarako, azken urteetan gizarteak izandako bilakaera hartuko da kontuan, funtsezko aldaketak izan baitira mugikortasunarekin zuzenean edo zeharka lotutako zenbait alderditan —dokumentu honetan aurrerago jorratuko dira aldaketa horiek—.

Jarduketa-proposamen zehatzei dagokienez, I. Lurralde Plan Sektoriala jada ez da aintzat hartu beharreko erreferentzia, 2008-2009ko txosten teknikoan eguneratu baitzen.

3.2 Bizkaia 2003 Ailegaerraztasun Plan Berezia (4/2003 Foru Araua)

Bizkaiko Foru Aldundiak 2001eko irailean aurkeztu zuen *Bizkaia 2003 Ailegaerraztasun Plan Berezia*, eta martxoaren 26ko **4/2003 Foru Arauaren** bidez onartu zen Batzar Nagusietan, 11/2002 Arauarekin batera (azpiegituren erabileraren ondoriozko kanonari eta Interbiak sortzeari buruzkoa).

Plan horren xedea zen, batetik, A-8 autobidearen metropoli-tarteko trafikoa handitzearen problematikari eta pilaketen arazoari bestelako soluzioak ematea —arazo horiek aise gainditu zituzten bere garaian Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren barruan egin ziren aurreikuspen guztiak—, eta, bestetik, N-634 errepideak eta autobide horren Erletxe eta Ermua arteko tarteak osatzen duten korridorea kudeatzeko sistema diseinatzea, betiere kontuan hartuta 2001. urtean Estatuko Administrazio Zentralak azpiegitura hori (AP-8 Basauri-Behobia) Euskal Autonomia Erkidegoari eskualdatu ziola eta, 2002. urtean Lurralde Historikoen Legearen ondorioz, Euskal Autonomia Erkidegoak Bizkaiko eta Gipuzkoako lurralde historikoei eskualdatu ziela eta emakida 2003. urtean amaitzen zela.

I. Lurralde Plan Sektorialak jada diagnostikatu zuen Metropolialdeko sarearen saturazio-problematika, eta problematika jada kritikoa zen A-8 autobidearen Basauri eta Gurutzeta arteko tartean. Edonola ere, errealitateak Planaren aurreikuspenak gainditu zituen, eta orduko sareak ez zien erantzun funtzional egokia ematen Bilbo Metropoliararen inguruko eremuen arteko ibilbide luzeko trafiko-eskaerei eta metropolira sartzeko trafiko-eskaerei; hortaz, soluzioak bilatu behar izan ziren Basauri eta Gurutzeta arteko arkuko eskaerei erantzuteko.

Tarte horretarako soluzio alternatiboa ezin zen lortu A-8 autobidearen edukiera handituta, handitze hori eragotzen zuten baldintzapen geometrikoak eta hirigintzakoak baitzeuden. Hartara, alternatiba bideragarritzat jo zen A-8 autobidearekin Trapagaranen eta Usansolon bat egingo zuen azpiegitura berri bat eraikitzea: Metropoli Hegoaldeko Saihesbidea. Azpiegitura horrek, lehentasunez, AP-8 eta AP-68 autobideetatik zirkulatzen zuten ibilbide luzeko trafikoei erantzungo zien.

Bestalde, beste bide alternatibo bat egoteak eta Europar Batasunak azpiegituren tarifikazioari buruz emandako jarraibideen arabera filosofia arian-arian ezartzeak (erabiltzaileak ordaindu behar duela eta kutsatzen duenak ordaindu behar duela aintzat hartzen duten printzipioetan oinarritzen dena), eragin zuen azpiegitura hori erabiltzeagatik kanon bat ezartzea.

Era berean, Erletxe eta Ermua arteko tartean, bidesariari eutsi zitzaion, N-634 errepideak eta A-8 autobideak osatutako multzoaren erabilera ezin hobea ahalbidetze aldera. Horrela, A-8 autobidean ez litzateke pilaketarik sortuko eta, gainera, baliagarria izango litzateke Basauri eta Gerediaga artean hirugarren errei bat egiteko eta Metropoli Hegoaldeko Saihesbideari dagozkion lanei ekiteko.

Azken batean, beste finantzaketa-mekanismo bat planteatu zen: ibilbide luzeko trafikoei zerbitzua egiteko azpiegiturak ustiatzea eta, hartara, azpiegitura horien erabiltzaileei (zergadunei eta zergadun ez direnei) kanon edo bidesari bat kobratzea. Bide horretatik lortutako funtsak erabiliko ziren azpiegitura horiek hobetu eta handitzeko edo horiekin lotutako azpiegitura berriak eraikitzeke (elikatzaileak): Ballonti ardatza, Portugalete-Sestao-Santurtzi lotunea eta Kadaguako korridorea, bidesaririk gabeak.

Aurreko guztiaren ondorioz, Bizkaiko Foru Aldundiak 2002ko maiatzaren 28an hartutako erabakiaren bidez, sortu zen Interbiak Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea SA sozietatea. Foru Aldundiaren aginduz, sozietate hori arduratzen da Bizkaia 2003ko Ailegaerraztasun Plan Berezia kudeatzeaz, baita beharrezkoak diren obrak zehaztu eta proiektatzeaz eta horien gauzatze-maila gainbegiratzeko eta ustiapena kudeatzeaz.

3.2.1 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Haren zehaztapenak I. Lurralde Plan Sektorialean txertatu ziren, funtsezko aldaketa baten bidez, eta 2008. eta 2009. urteetako Txosten Teknikoan barnean hartu ziren —bi dokumentu horien bidez, aintzat hartzen dira jada—.

3.3 2008-2009ko Batzar Nagusien txosten tekniko, Errepideen Lurralde Plan Sektoriala aztertzeke eta berrikusteko (3/2010 Foru Araua)

2008an, Batzar Nagusietan txosten tekniko bat eratu zen Errepideen Lurralde Plan Sektoriala aztertu eta berrikusteko. Txosten tekniko horrek, hain zuzen ere, eragin zituen Bizkaia 2003 Ailegaerraztasun Plan Bereziaren aldaketak. Horren ondorioak 2009ko irailaren 28ko txostenean jaso ziren.

Urriaren 26ko 3/2010 Foru Arauak (Bizkaiko errepideetako bidesarien araubide juridikoari eta errepideen Lurralde Plan Sektoriala aldatzeko finantzaketa-irizpideei buruzkoa) lege-estaldura ematen dio, foru-antolamenduan, txosten honetan jasotako ondorioen edukiari.

3.3.1 Helburuak

4/2003 Foru Arauak definitutako ereduak ibilbide luzeko irisgarritasuna ebatzi zuen, hau da, Bizkaiko jarduera ekonomikoarekin lotutako irisgarritasuna, eta, bide horien erabiltzaileek azpiegituren erabileraetik ordaindutako KANONAREN (BIDESARIA) bidez lortutako finantzaketari esker, jarduera ekonomikoaren lehiakortasuna bultzatu zuen. Horren ondoren, Bizkaiko Lurralde Historikoko eskualdeen garapenean koherentzia eta oreka bermatu behar zen. Helburua zen irisgarritasunaren arloan berdintasuna lortzea lurraldeen artean, Bizkaiko Lurralde Historikoa osatzen duten eskualdeetako biztanle guztientzako aukera-berdintasuna berma zedin.

1999an idatzitako Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren eguneraketa aztertu nahi zen, eta, horretarako, 2011. urtea hartu zen abiapuntutzat; izan ere, proiektuak garatzeko epe normalen ondorioz, data horretatik aurrera has daitezke 2008an erabakiko ziren jarduketak gauzatzen.

Planaren *helburu nagusiak* ziren:

- Bizkaiko eskualdeen garapenerako beharrezkoak diren azpiegiturak denboran aurreratzea.
- Bizkaiko ekonomia bultzatzea krisialdi betean.
- Komunikazio-bide berriak irekitzea, inbertsio jasangarrien bidez.
- Bizi-kalitatea hobetzeko belaunaldi arteko konpromisoa lortzea.
- Bizkaia harmoniaz garatzea, eta lurraldearen osotasuna sustatzea.

Helburu espezifiko gisa hauek planteatzen ziren:

- Bizkaiko eskualde guztiei ahalmen eta kalitate handiko bide-komunikaziorako azpiegiturak zuzkitzea.
- Bizkaiko barne-komunikazioak egituratzea, ahalmen eta kalitate handiko bide-komunikazioen bidez.
- Bizkaiko ekonomia- eta gizarte-jardueraren errentagarritasuna areagotzea (bidaia-denbora aurrezte; ibilbidean segurtasuna areagotzea; poluzioa murriztea).

Era berean, Planak gizarte eta ekonomiaren arloko beste onura batzuk ere bazituen Bizkaia-erentzatzat, hala nola istripu-tasa murriztea, emisio kutsatzaileak murriztea eta enplegua sortzea (zuzeneko eta zeharkakoa).

Gainera, hori BEREHALA eta ALDI BEREAN bideragarri egingo zuten formula administratiboak eta ekonomiko-finantzarioak bilatu nahi ziren.

Kontuan izanik, batetik, ardatz egituratzaileen eraikuntzak eskatzen zuen inbertsio handia eta, bestetik, desberdintasunak saiheste aldera, ardatz horiek guztiak ahalik eta azkarren eta aldi berean zerbitzuan jartzeko helburua, beharrezkotzat jo zen finantzaketa-mekanismo gisa erabilgarritasunagatiko ordainketa bidezko edo itzalpeko bidesari bidezko administrazio-emakida ezartzea. Bizkaian aurrez inoiz planteatu ez zen sistema hori datza ekimen pribatuari proiektuaren, eraikuntzaren, mantentze-lanen eta finantzaketaren arriskua transferitzean eta, horren truke, administrazioak emakida-aldiaren barruan ordainketa batzuk egitean, betiere zerbitzu-mailaren arabera eta azpiegituraren egoeraren arabera (erabilgarritasunagatiko ordainketa). Hartara, oso inbertsio handiak berehala eta aldi berean egitea lortuko litzateke.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

Horrela, finantzaketa AURREKONTU bidezkoa izan arren, azpiegituraz gozatzen duten belaunaldiak egiten dute finantzaketa-ahalegina, 25-30 urteko aldietan egiten baitzaio aurre.

3.3.2 Jarduketa-proposamena

Txosten teknikoak honako jarduketa hauek proposatzen ditu Bizkaiko foru-errepideen sarean:

Jarduketa berriak

Txostenean jarduketa berri hauek barnean hartu ziren —I. Lurralde Plan Sektorialean jada barnean hartutako jarduketei gehitzekoak—:

- A-8 autobiderako sarbide berriak Euban eta Ermuan.
- Las Carreras saihebidia (N-634 errepidea, Muskiz inguruan).
- Hirugarren erreia Txorierriko korridorean.
- Erregulazio-tartea Areatzan (N-240).
- Muxikako saihebidia Gernika-Lumo korridorean.
- Izurtzako saihebidia C-6211 errepidean (Durango-Urkiola errepidea).
- Muskizko saihebidia Muskiz-Otxaran ardatzean.
- Markinako hegoaldeko saihebidia Markina-Xemein eta Gipuzkoa arteko ardatzean.
- Avanzada estaltzea.

Ezabatutako jarduketak:

Hauek dira I. Lurralde Plan Sektorialean jaso ziren baina txostenean ezabatu ziren jarduketak:

- Arrontegi eta Loiu arteko azpiegitura berria, Aireportura mendebaldetik iristeko.
- Zabalburuko azpiegitura berria, geltoki intermodalerako sarbidea.
- Trapagaran hiriguneko saihebidia.
- Zorrotza - San Inazio azpiegitura berria.
- Galtzada bikoiztea tarte hauetan: Zorrotzaurre, Zorrotzaurre-Burtzeña, Burtzeña-Barakaldo eta Barakaldo-Axpe.
- Zorrotzako saihebidiko azpiegitura berria.
- Barrika – Txipio hiriguneko saihebidia.
- Urberuaga 1 – Urberuaga 2 hiriguneko saihebidia.
- Gatika 1 – Gatika 2 hiriguneko saihebidia.
- Dima hiriguneko saihebidia.
- Dima – Barazar azpiegitura berria.
- Forua 1 – Forua 2 hiriguneko saihebidia.

Jarduketa aldatuak:

Bestalde, eta irisgarritasunaren arloan lurralde-berdintasuna lortzeko beharrari erantzuteko xedez, eskualdeetako biztanle guztientzako aukera-berdintasuna bermatu nahi da, eta, horretarako, berriz definitu ziren I. Lurralde Plan Sektorialean jasotako zenbait jarduketaren funtzionaltasuna eta finantzaketa. Aldaketa horrek ardatz erradial deiturikoetan izan zuen eragina:

- Lea-Artibai ardatza. Markina (Urberuaga-Plazakola), Ondarroa eta Lekeitio arteko bide lasterra.
- Durangaldeko ardatza. AP-8 autobidea, Gerediagan eta Elorrion, bitan banatzea.
- Urdaibaiko ardatza. Autzagane eta Muxika artean bide lasterra eraikitzea.
- Arratiako ardatza. AP-8 (Boroa) eta Igorre artean bitan banatzea.
- Mungia-Bermeo ardatza. Mungiako autobia Bidebietaraino luzatzeko aukera emango duen bitan banatutako tartea, eta Bidebieta eta Bermeo arteko bide lasterra eraikitzeko bigarren tarte bat.
- Ermuko saihebidia. Bi tarte, hegoaldea eta mendebaldea, dituen hiri-ingurabidea.

3.3.3 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Aditzera eman denez, 2008. eta 2009. urteetako Txosten Teknikoak I. Lurralde Plan Sektorialean hasiera batean jasotako jarduketak eguneratu zituen (jarduketa batzuk kendu zituen, eta beste batzuk sartu eta aldatu). Hori dela eta, ***aintzat hartu beharreko jarduketei buruzko erreferentziatzat hartu beharreko dokumentua*** da gaur egun. Hala ere, aurrerago azalduko den bezalaxe, 2017-2018ko Txosten Teknikoak jarduketen zerrenda hori eguneratu eta aldatzen du, baina ez du sakon egiten, jarduketarik garrantzitsuenetara mugatzen den heinean.

Beraz, aipatutako jarduketak beste erreferentzia baten modura hartu beharko dira II. Lurralde Plan Sektorialaren jarduketen koadroak egiten direnean, eta proposatzen diren aldaketak behar bezala aztertu beharko dira, egungo egoera kontuan izanik, hau da, azken urteotan ekonomia, gizarte eta ingurumeneko prozesuen emaitza den egungo egoera kontuan izanik.

Ondoren gauzatzeke dauden I. Lurralde Plan Sektorialeko eta 2008ko Txosten Teknikoko jarduketak islatzen dituen laburpen-taula eta plano txertatu da:

I. LURRALDE PLAN SEKTORIALAREN METROPOLIALDEKO INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTE AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
N-639	R	SUPERPORTURAKO MENDEBALDEKO SARBIDEA	1	LA CUESTA-PORTUA	GALTZADA BIKOIZTEA	2014	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
		AIREPORTURAKO MENDEBALDEKO SARBIDEA	2	LOIU-LARRAKOETXE	AZPIEGITURA BERRIA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE. AURREIKUSIA AIREPORTUA - N-633 LOTUNEA HANDITZEA (LOTUNEA + HIRUGARREN ERREIAK)	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			3	LARRAKOETXE-AIREPORTUA	AZPIEGITURA BERRIA	2016		GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
		AIREPORTURAKO EKIALDEKO SARBIDEA	4	DERIO-AIREPORTURAKO SARBIDEA	GALTZADA BIKOIZTEA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			5	AIREPORTUKO LOTUNEA	AHALMENA HANDITZEA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
BI-625		A8/A68 AUTOBIDEAK KONEXIOA	8	ZARATAMO-ARRIGORRIAGA	GALTZADA BITAN BANATZEA	2007	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
A -8		A-8 AUTOBIDEA	9	EKIALD. SAIH. ERREKALDE, A-8	SAIHESBIDEA - A	---	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			15	MENDEB. SAIH. ARENA – EL HAYA (3. erreia)	AHALMENA HANDITZEA	2007	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			16	SARBIDE BERRIA A-8/EUBA	AZPIEGITURA BERRIA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
		METROPOLI HEGOALDEKO SAIHESBIDEA	20	II FASEA, VENTA ALTA - KORTEDERRA	AZPIEGITURA BERRIA	---	GAUZATZEKE	JARDUKETA ALDATUAK
			21	Ic FASEA, ARENAKO LOTUNEA ETA ZUBIBIDEA	AHALMENA HANDITZEA	---	GAUZATZEKE	JARDUKETA ALDATUAK
			22	III. FASEA, SANFUENTES-TRAPAGARAN	AZPIEGITURA BERRIA	---	GAUZATZEKE	JARDUKETA ALDATUAK
N-634		N-634 ERREPIDE NAZIONALA	23	NOCEDAL-MUSKIZ	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			24	MUSKIZ-EL HAYA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			26	LAS CARRERAS SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
			27	ETXEBARRIRAKO SARBIDEAK		---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA

I. LURRALDE PLAN SEKTORIALAREN METROPOLIALDEKO INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTE AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
	N	LAMIAKOKO KORRIDOREA	33	URIBEKOSTA- BALLONTI ARDATZA	AZPIEGITURA BERRIA	2005	AZTERTZEKO	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-637		URIBE-KOSTAKO KORRIDOREA	38	UNBEKO KONEXIOA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
N-634		* EKIALDEKO SAIHESBIDEA	40	IBARSUSI-ZUBIALDEA	GALTZADAREN BIKOIZKETA	2010	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			41	ZUBIALDEA-MIRAFLORES	GALTZADAREN BIKOIZKETA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
		OLABEAGAKO ERLAITZA	44	ERREKALDEKO ZUBIBIDEA ERAISTEA	HIRI-INTEGRAZIOA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
		ARTXANDAKO ERLAITZA	45	UGASKO-IBARREKOLANDA (1. fasea)	AZPIEGITURA BERRIA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE – HODI 1 SOILIK	JARDUKETA ALDATUAK

I. LURRALDE PLAN SEKTORIALAREN METROPOLIALDEKO INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTEA AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
	A	ITSASADARRAREN ARDATZA	51	LUTXANA ZUBIA	AZPIEGITURA BERRIA	2009	AZTERTZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			52	AXPE ZUBIA	AZPIEGITURA BERRIA	2013	AZTERTZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
		ZORROTZA-ANSIO ANTENA	53	ANSIOKO SARPENA	AZPIEGITURA BERRIA	2001	GAUZATZEKE (PROIEKTUAN)	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
		BALLONTI ANTENA	55	URBINAGA *	AHALMENA HANDITZEA	2008	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			56	URBINAGA-MARKONZAGA *	GALTZADA BITAN BANATZEA	2014	GAUZATUA CUETO-MARKONZAGA. URBINAGA-CUETO FALTA DA	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			59	PORTUGALETE-BALPARDA *	AZPIEGITURA BERRIA	2005	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
		SAKONI ANTENA	63	SAKONI-LUTXANA	GALTZADA BIKOIZTEA	2016 ONDOREN	ALDATUAK. HIRUGARREN ALDAKETA. ALDAKETA PUNTUALA I.LPS (SAKONI ANTENA)	JARDUKETA ALDATUAK
			64	SAKONIKO INTERKOMUNIKATZAILEA	AZPIEGITURA BERRIA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	JARDUKETA ALDATUAK
			65	LA CAMPA-SAKONI	GALTZADA BIKOIZTEA	2016 ONDOREN		JARDUKETA ALDATUAK
			66	BEHEA – ERANDIO GOIKOA SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2013		JARDUKETA ALDATUAK
			67	LA CADENA-LOIU	GALTZADA BIKOIZTEA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
		ESKUINALDEKO ANTENA	68	AXPE ZUBIA -ASTRABUDUA	GALTZADA BITAN BANATZEA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			69	ASTRABUDUA-AREETA	GALTZADA BITAN BANATZEA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			70	ASTRABUDUA-MENDIBILE	AZPIEGITURA BERRIA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
		DURANGOKO METROPOLIALDEA	76	MONTORRETA - ZELAIETA	GALTZADA BITAN BANATZEA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK

I. LURRALDE PLAN SEKTORIALAREN METROPOLIALDEKO INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTEA AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
BI-2704	V		77	UNBEGANE-MENDIONDO	TRAZADURA ZUZENTZEA	2002	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			78	URDULIZKO SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2014	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			79	URDULIZ-PLENTZIA: 1. FASEA	TRAZADURA ZUZENTZEA	2008	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			80	URDULIZ-PLENTZIA: 2. FASEA	TRAZADURA ZUZENTZEA	2014	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
	SARBIDE OSAGARRIAK		81	BERANGO - EGUSKITZA	AZPIEGITURA BERRIA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			82	EGUSKITZA - POZOZABALE	TRAZADURA ZUZENTZEA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			83	BOLUE-UNIBERTSITATEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	--	GAUZATZEKE EHU-REN INGURUNEA GAUZATUA	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK

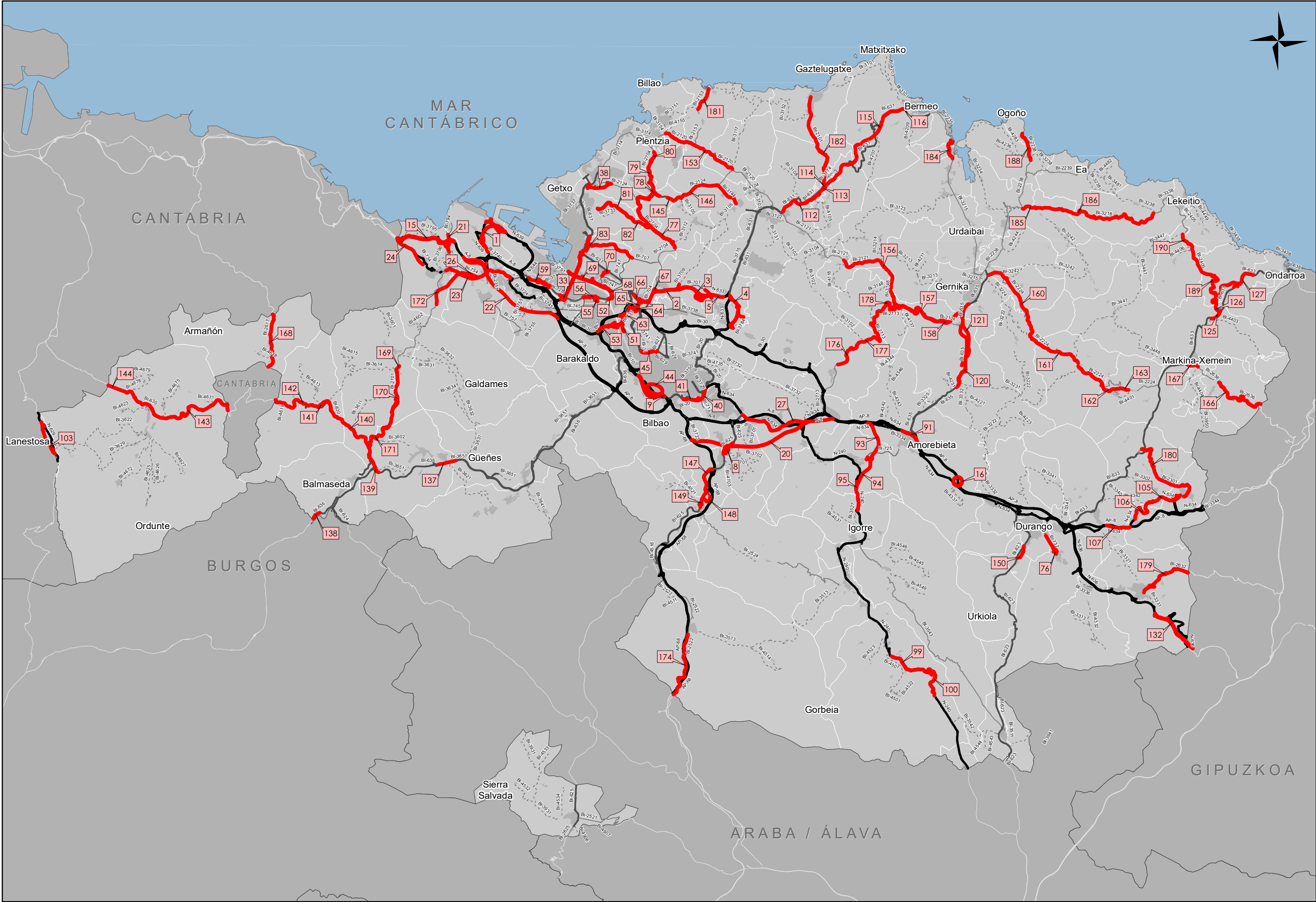
INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA LURRALDEAREN GAINERAKOAN, I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTE AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
A -8		A-8 AUTOBIDEA	91	ZORNOTZA - DURANGO (3. erreia)	AHALMENA HANDITZEA	2011	LARREA-ETXANO FALTA DA	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
N-240		N-240 ERREPIDE NAZIONALA	93	BOROA-SAN PEDRO - LEMOA	GALTZADA BIKOIZTEA	2010	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			94	LEMOAKO SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2010	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			95	LEMOA-IGORRE1	GALTZADA BITAN BANATZEA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			99	ZEANURI-ELEXONDO2-BARAZAR (1. fasea)	ZIRKULAZIO MOTELERAKO ERREIA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			100	ZEANURI-ELEXONDO2-BARAZAR (2. fasea)	ZIRKULAZIO MOTELERAKO ERREIA	2008	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
N-629		N-629 ERREPIDE NAZIONALA	103	LANESTOSA1-LANESTOSA2	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2008	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
N-634		N-634 ERREPIDE NAZIONALA	105	ERMUA-AREITIO	ZIRKULAZIO MOTELERAKO ERREIA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			106	AREITIO-ZALDIBAR	ZIRKULAZIO MOTELERAKO ERREIA	2008	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			107	ZALDIBAR-BERRIZ	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK

INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA LURRALDEAREN GAINERAKOAN, I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTE AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
BI-631		MUNGIA-BERMEO KORRIDOREA	112	MUNGIA ¹ -LARRAURI	TRAZADURA ZUZENTZEA	2013	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			113	LARRAURIKO SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2014	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			114	LARRAURI - SOLLUBEKO TUNELA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			115	SOLLUBEKO TUNELA	TRAZADURA ZUZENTZEA	2016 ONDOREN	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			116	SOLLUBEKO TUNELA - BERMEO ¹	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-635		GERNIKA-LUMOKO KORRIDOREA	120	ZUGASTIETA-MUXIKA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	2014	GAUZATZEKE: ARAZOAK URDAIBAIKO TARTEAREKIN. MUXIKAKO SAIHESBIDEA GAUZATU NAHI DA (SOLUZIO BIDERAGARRIA BILATZEN DA BI-2121 ERREPIDEAREKIKO BIDEGURUTZERAKO)	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			121	MUXIKA-GERNIKA-LUMO ¹	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2014		GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-633		LEA-ARTIBAIIKO KORRIDOREA	125	URBERUAGA ² -PLAZAKOLA	TRAZADURA ZUZENTZEA	2015	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			126	BERRIATUA ¹ -BERRIATUA ²	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2013	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			127	BERRIATUA ² -GARDOTZA	TRAZADURA ZUZENTZEA	2015	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-632		DURANGO-KANPAZAR KORRIDOREA	132	IGURIA-KANPAZAR (1. fasea)	TRAZADURA ZUZENTZEA	2010	2. FASE FALTA DA (AURREKONTU-ALDIAZ KANPO)	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-636		KADAGUAREN KORRIDOREA	137	ARTXUBE-ZALLA	GALTZADA BIKOIZTEA	---	GAUZATUA ARTXUBE-ARANGUREN.	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
							ARANGUREN-ZALLA FALTA DA	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			138	BALMASEDA-EL BERRON	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA

INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA LURRALDEAREN GAINERAKOAN, I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTE AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
BI-630		KARRANTZAREN KORRIDOREA	139	BALMASEDA-MALABRIGO	AZPIEGITURA BERRIA	2013	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			140	MALABRIGO-TRASLAVIÑA	TRAZADURA ZUZENTZEA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			141	TRASLAVIÑA1-TRASLAVIÑA2	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			142	TRASLAVIÑA2-VILLAVERDE TURTZIOZ	TRAZADURA ZUZENTZEA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			143	LA ESCRITA-AMBASAGUAS	TRAZADURA ZUZENTZEA	2013	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			144	AMBASAGUAS – KANTABRIAKO MUGA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	2015	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-634		SOPELA – MUNGIA ARDATZA	145	URDULIZ-BUTROE	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	2014	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			146	BUTROE-GATIKA1	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	2015	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-625		LAUDIO- ARRIGORRIAGA ERREPIDEA	147	UGAO-ARRIGORRIAGA	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA	2009	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			148	UGAO 1. FASEA	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
			149	UGAOKO SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
BI-623	DURANGO-URKIOLA ERREPIDEA	150	IZURTZAKO SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	---	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA	

INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA LURRALDEAREN GAINERAKOAN, I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTE AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
BI-2120	V	PLENTZIA-MUNGIA ARDATZA	153	GORLIZ-MARURI	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	2012	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2121		MUNGIA-GERNIKA- LUMO ARDATZA	156	FRUIZ – MORGAKO GAINA	TRAZADURA ZUZENTZEA	2011	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			157	MORGAKO GAINA -MUXIKA ₁	TRAZADURA ZUZENTZEA	2008	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			158	MUXIKA ₁ -MUXIKA ₂	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2015	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2224		GERNIKA-LUMO- MARKINA-XEMEIN ARDATZA	160	ARRATZUA - IBARTXU	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	TARTE BAT GAUZATZEN ARI DA	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			161	IBARTXU - MUNITIBAR	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			162	MUNITIBAR – GONTZUGARAI GAINA	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			163	GONTZUGARAI GAINA - BOLIBAR	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2636		MARKINA-XEMEIN- GIPUZKOA ARDATZA	166	ETXEBARRIA - S.MIGUEL GAINA	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			167	MARKINAKO SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	--	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
BI-2617		TURTZIOSKO ARDATZA	168	TURTZIOZ - KANTABRIA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2701		SOPUERTA- OTXARAN ARDATZA	169	SOPUERTA-MERCADILLO	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			170	MERCADILLO-AVELLANEDA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			171	AVELLANEDA-OTXARAN	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			172	MUSKIZKO SAIHESBIDEA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	--	GAUZATZEKE	SARTUTAKO JARDUKETAK, BERRIKUSTEN / 2008 LPS EGUNERAKETA
BI-2522		LAUDIO-BARANBIO ARDATZA	174	OROZKO-BARANBIO	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK

INBERTSIOEN PROGRAMAZIOA LURRALDEAREN GAINERAKOAN, I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA								
ERREPIDEA	CR	BIDE-ARDATZA	ZENBAKIA	TARTEA/KOKALEKUA	JARDUKETA MOTA	LPS-EAN OBRAK HASTE AURREIKUSTEN DEN URTEA (ORIENTAGARRIA)	OHARRAK	
BI-2713		LARRABETZU- MORGAKO GAINA ARDATZA	176	LARRABETZU-ASTOREKA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			177	ASTOREKA-ANDRA MARI	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			178	ANDRA MARI- MORGAKO GAINA	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2632		ELORRIO-GIPUZKOA ARDATZA	179	ELORRIO-ELGETA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--		GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2301		ERMUA-TRABAKUA ARDATZA	180	ERMUA-ZUBERRI	TRAZADURA ZUZENTZEA	--		GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2153		ARMINTZAKO PORTURAKO SARBIDEA	181	GOIKOERROTA-ARMINTZA	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--		GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2101		BAKIOKO PORTURAKO SARBIDEA	182	LARRAURI-BAKIO	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--		GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2235		BERMEORAKO SARBIDEA GERNIKA- LUMOTIK	184	BUSTURIA-SUKARRIETA	HIRIGUNEKO SAIHESBIDEA	2015	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2238		LEKEITIORAKO SARBIDEA GERNIKA- LUMOTIK	185	MURUETAGANE - EREÑO	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			186	EREÑO-IPAZTER	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2237		ELANTXOBEKO PORTURAKO SARBIDEA	188	IBARRENGELU-ELANTXOBE	TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
BI-2405		LEKEITIOKO PORTURAKO SARBIDEA	189	PLAZAKOLA-MILLOI	EGOKITZEA ETA ZABALTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK
			190		TRAZADURA ZUZENTZEA	--	GAUZATZEKE	GAUZATU GABEKO JARDUKETAK EDO GAUZATZEKE DAUDENAK



3.4 2009-2020 aldiko beste aurrekari batzuk

Bizkaiko errepideen plangintzarekin lotzen diren aurreko epigrafeetan deskribatutako eta aztertutako aurrekari guztiez gain, askotariko prozesuak garatu dira eta gaur egungo egoera eratzen lagundu duten zenbait gertaera izan dira.

3.4.1 Plangintzako lege eta tresna berrien idazketa eta tramitazioa

Azken urteotan gizartean izan diren aldaketekin batera, administrazioek errepideen plangintzan ondorioak dituzten zenbait legezko plangintza-tresna tramitatu eta onartu dituzte. Beraz, plangintza-tresna horiek kontuan hartu beharko dira Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorial berria idazteko garaian. Tresna horien artean daude:

- Garraioaren Liburu Zuria
- Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak
- 5/2021 Foru Araua, urriaren 20koa, Bizkaiko errepideei buruzkoa
- Bizkaiko Foru Aldundiaren 166/2016 eta 164/2017 Foru Dekretuak
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen III. Plan Orokorra
- 2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia. KLIMA 2050
- Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektua
- Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua
- Txosten Teknikoa, 2017-2018
- Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala

Lege eta plangintza-tresna horiek xehetasunez aztertzen dira dokumentu honen 4.1 eta 4.3 ataletan, haien tipologiaren arabera.

3.4.2 Azpiegitura berriak abian jartzea

2009-20018 aldian zenbait azpiegitura jarri da martxan, eta aldaketa handiak eragin dituzte foru-errepideetako mugimenduetan.

Lehenik eta behin, 2011. urtean, abian jarri zen **Metropoli Hegoaldeko Saihesbidea**. Azpiegitura berri horrek aldaketa handia ekarri du Metropoliko Bide Sarearen konfigurazioan; izatez, Bilbo zeharkatzean pilaketak izaten dituen A-8 autobidearen alternatiba izango den ahalmen handiko beste bide bat sortu da —erabilera-kanon baten bidez arautua—, eta errepide horrek korridoreko eskaria kudeatzeko aukera ematen du, baita salgai arriskutsuak Bilbotik hurbil ez zirkulatzeko aukera ere.

Bestalde, 2016. urtean, **Gerediaga-Elorrio azpiegitura berria** jarri zen abian, erabilera-kanonaren eredu berriaren bidez finantzatua. Eredu horren bidez, administrazioak errepidearen egoerari eta zerbitzuari buruzko adierazle batzuen arabera egiten du ordainketa. Horri esker, prestazio eta kostu handiko azpiegitura hori abian jarri ahal izan den arren, horrek hurrengo ekitaldietarako finantza-betebeharrak ezartzen ditu.

3.4.3 Ibilgailu astunentzako tarifikazio eredu berriak

Oro har, eskariaren kudeaketa behar bezala koordinatzen dela bermatuko bada, kontuan hartu behar da **Gipuzkoako Foru Aldundiak ahalmen handiko bideetan ibilgailu astunentzako tarifikazio-eredu berriak** abian jarri dituela.

Gipuzkoako Foru Aldundiak 2018ko azaroaren 12an onartutako 6/2018 Foru Arauaren bidez, arautzen da salgaien garraiorako ibilgailu astunek kanona ordaindu behar izatea Gipuzkoako ahalmen handiko A-15 eta N-1 errepideetako tarte batzuk erabiltzeagatik.

Foru Dekretu horren arabera, erabilera-kanon bat aplikatzen zaie ibilgailu motordunei edo ibilgailu artikulatuko multzoei, baldin eta salgaiak errepide bidez garraiatzeko soilik erabiltzen badira eta baimendutako gehieneko pisua 3,5 tonatik gorakoa badute. Kanon hori errepide-tarte hauetan aplikatzen da:

- A-15 Nafarroa-Gipuzkoa autobia, Andoaingo Bazkardoko lotunearen (158,930 kilometro puntua) eta Urnietako lotunearen artean (162,100 kilometro puntua).
- A-15 Nafarroa-Gipuzkoa autobia, Hernaniko Zikuñagako lotunearen (166,130 kilometro puntua) eta AP-8 eta GI-41 errepidearen lotunearen artean Astigarragan (169,320 kilometro puntua).
- N-I Madril-Irun errepidea, Andoaingo hegoaldeko lotunearen (445,500 kilometro puntua) eta Lasarte-Oriako hegoaldeko lotunearen artean (450,870 kilometro puntua).
- N-I Madril-Irun errepidea, Etzegarate (405,450 kilometro puntua) eta Idiazabalgo hegoaldeko lotunearen artean (412,900 kilometro puntua).

3.4.4 AP-68 autobidearen titulartasuna

AP-68 autobidearen titulartasuna Bizkaiko Foru Aldundiari transferitu zitzaion abenduaren 17ko 197/2019 Dekretu bidez (Dekretu horrek onartzen du Eusko Jaurlaritzaren eta Bizkaiko Lurralde Historikoaren Transferentzien Batzorde Mistoak 2019ko abenduaren 5ean errepideen arloko funtzioak eta zerbitzuak eskualdatzeari buruz hartutako erabakia). Egungo emakida 2026an amaituko da, eta horrek aukera emango luke, batetik, Nerbioiko korridoreko garraio-eskariaren kudeaketa integrala egiteko (AP-68/BI-625/Metropoli Hegoaldeko Saihesbidearen 1b fasea), eta, bestetik, autobidearen erabiltzaileei jasanaraz dakiekeen kanonarekin inbertsioak egiteko.

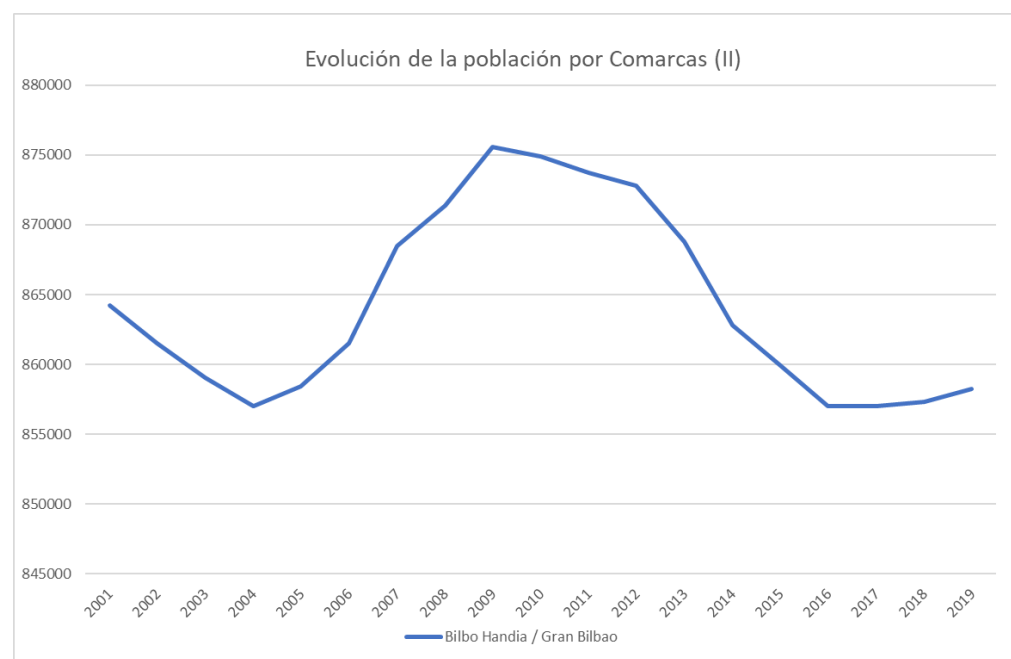
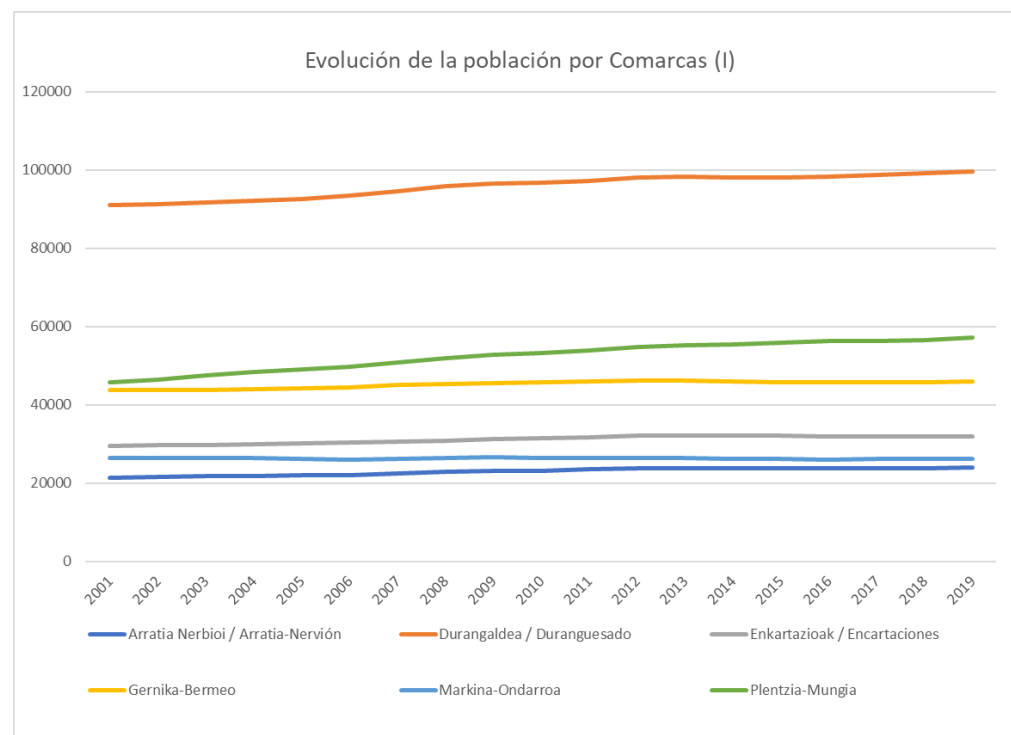
3.4.5 Parametro sozioekonomikoen eta mugikortasuneko bilakaera

Azken urteotan Bizkaian izan diren aldaketen nondik norakoak argi eta garbi azaltzeko asmoz, ondoren Bizkaiko Errepideen I. Lurralde Plan Sektoriala onartu zenetik lurralde historikoan izan diren parametro sozioekonomiko eta mugikortasun-parametro nagusien bilakaera aztertuko dugu.

3.4.5.1 Parametro sozioekonomikoak

Lehenik, parametro sozioekonomiko nagusien bilakaera jasotzen da, eskualdeen arabera banakatuta.

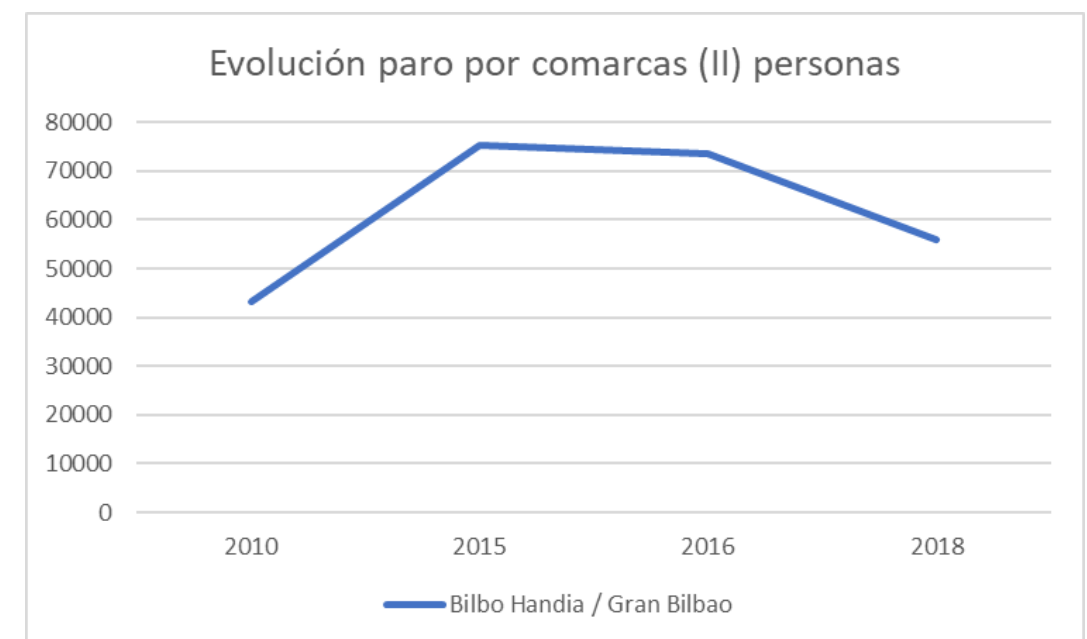
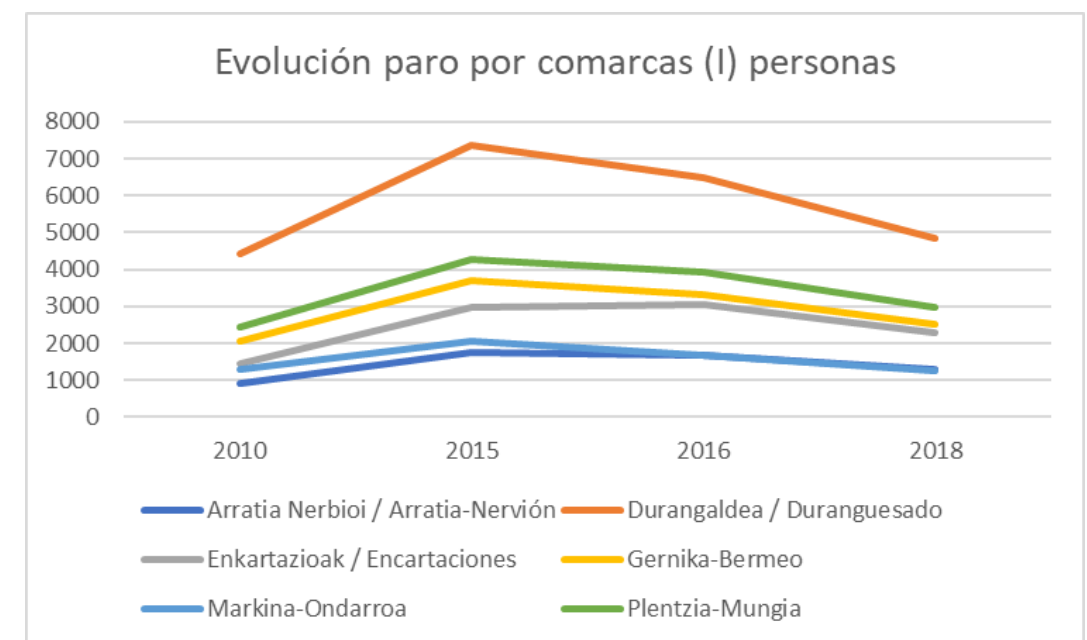
Biztanleriari dagokionez, hurrengo bi grafikoetan irudikatzen da azken 20 urteetako bilakaera. Lehenengoan, Arratia-Nerbioi, Durangaldea, Enkarterri, Gernika-Bermeo, Markina-Ondarroa eta Plentzia-Mungia eskualdeak ageri dira, eta bigarrenean, Bilbo Handia, aurrekoen aldean izaera berezia duen aldetik.



Aurreko grafikoetan ikus daitekeenez, Durangaldea eta Plentzia-Mungia eskualdeetan soilik igo da biztanleria; gainerako eskualdeek, aitzitik, biztanleria-geldialdia izan dute, edo beheranzko dinamika nabarmena izan dute azken 10 urteotan —Bilbo Handiak esate baterako—.

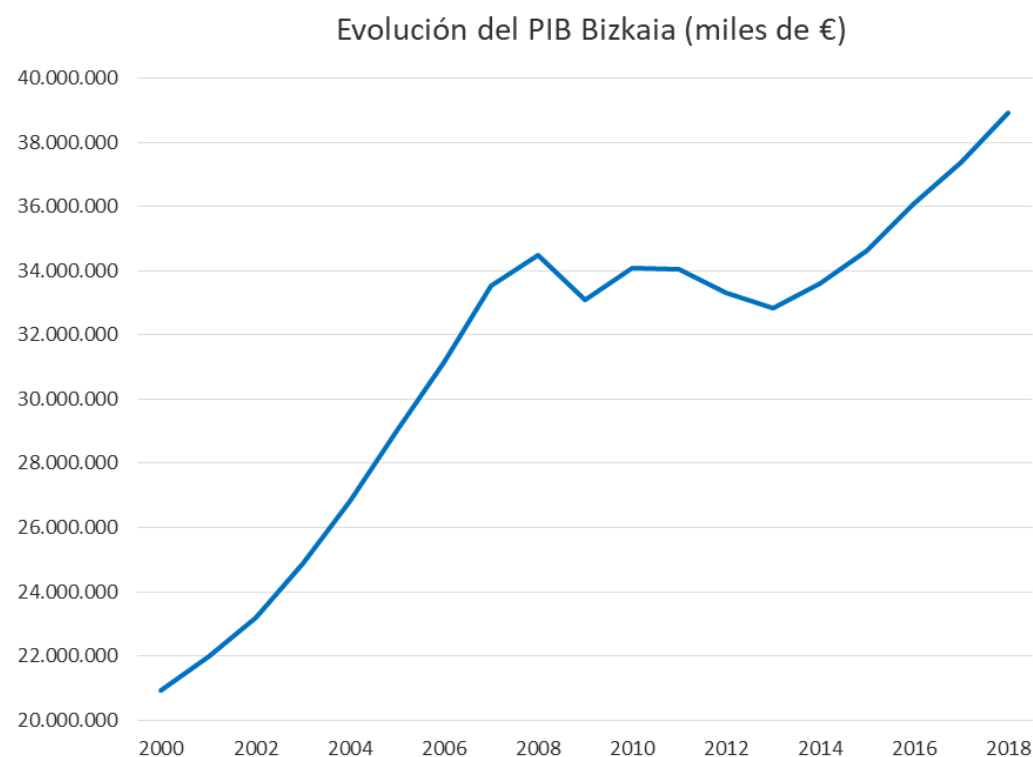
2009. urteaz geroztik gertatu den biztanleriaren beherakada horretan erabakigarria izan da, batez ere, Espainian izan den krisialdi ekonomikoa. 2013. urteaz geroztik susperraldi bat ikusten da.

Enpleguaren bilakaera biztanleriaren bilakaeraren antzekoa da, logikoa denez. Ondoren, 2010-2018 artean langabeen kopuruaren bilakaera ikus daiteke, eskualdeen arabera.



Aurreko grafikoetan, agerikoa da 2007. urtean hasi zen krisialdi ekonomikoaren eragina, eskualde guztietan langabeen kopuruak nabarmen egin baitu gora. Ikus daitekeenez, langabeen kopuruak oso azkar egin zuen gora 2015. urtera arte, eta hortik aurrera langabeen kopurua jaisten hasi da, ez ordea aurreko urteetan igo bezain azkar.

Barne Produktu Gordinaren bilakaerak ere aurreko ondorio berak erakusten ditu. Ondoren, Bizkaiko bilakaera ikus daiteke:



Aurreko parametroekin gertatzen den bezalaxe, 2008az geroztik bilakaera etenik dago, nahiz eta azken ekitaldietan goranzko joera nabarmen samarra izan den. 2013. urtetik aurrera, 2000. eta 2006. urteen artean izandako hazkundearen antzeko hazkundera izan da.

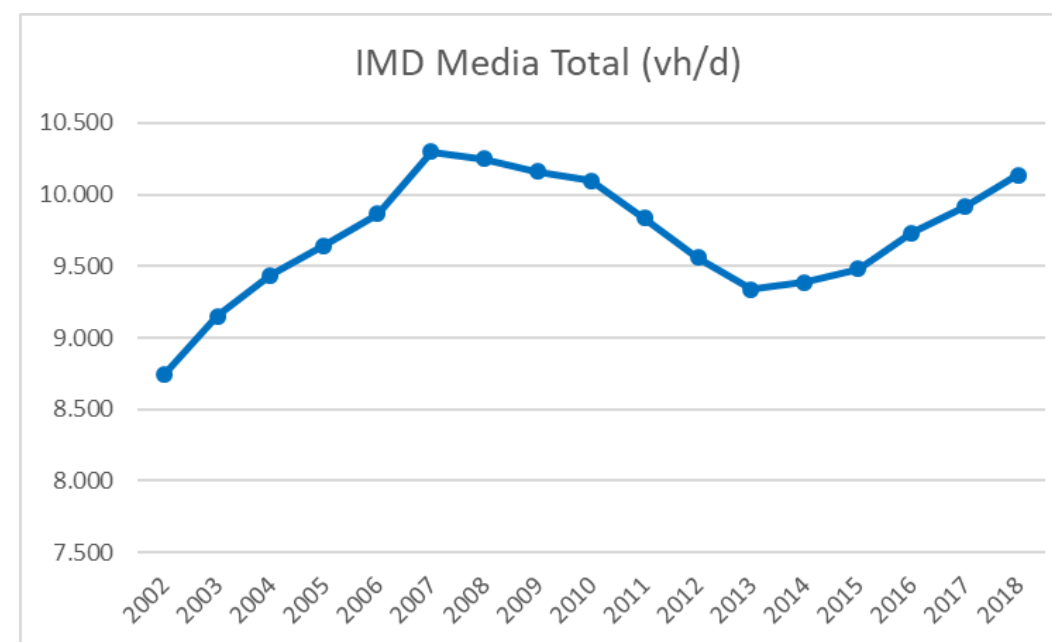
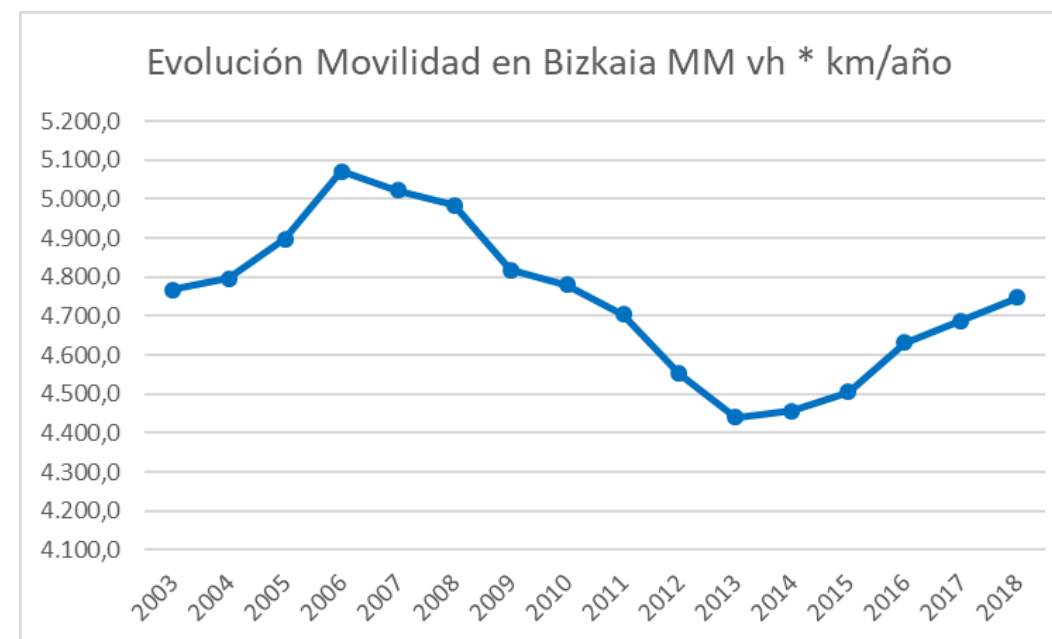
3.4.5.2 Mugikortasun-parametroak

2008an/2009an hasitako ekonomia- eta finantza-krisiak hasieran uste zena baino gehiago iraun zuen eta uste zena baino sakonagoa izan zen; hortaz, eragin handia izan zuen Bizkaiko Lurralde Historikoko jarduera ekonomikoan eta, jakina, errepide bidezko garraioaren eskarian. 2007. eta 2013. urteen artean, trafikoa jaitsi egin zen, baita obra publiko berriak egiteko finantzaketa-aukerak ere, batik bat Europako erakundearen eta Estatuko Gobernuaren austeritate-politikaren eta defizita kontrolatzeko politika berrien ondorioz. Krisialdi horrek zenbait ondorio izan zituen:

- Metropoli Hegoaldeko Saihesbideko eta AP-8 autobideko bidesarietako diru-sarrerak murriztu ziren, aurreikuspenekin alderatuta, trafikoa murriztearen eta erabiltzaile izan daitezkeen ordaintzeko prestasun txikiagoren ondorioz.

- Zuhurtasunez aplikatu zen erabilgarritasunagatiko ordainketa bidezko finantzaketa-mekanismoa, ardatz erradial guztiei aplikatu beharreko mekanismo gisa; izatez, datozen urteetako aurrekontuetan karga handiak eragiten ditu eta finantza-ziurgabetasuna handia da.

Hurrengo urteetan, ekonomiak susperraldia izan du estatuan eta nazioartean. Lurralde Historiko osorako mugikortasun osoari erreparatuta, trafikoa hazi egin da berriro, Sareko kilometroko ibilgailuen bilakaerari eta eguneko batez besteko intentsitateari buruzko grafiko erantsi hauetan ikus daitekeenez:



Aurreko grafikoetan argi ikusten da 2007. eta 2010. urteen artean izandako atzerakada eta 2013. urteaz geroztik izandako susperraldia; hala ere, gaur egun batez besteko intentsitatea 2006. urteko intentsitateen antzekoa den bitartean, oraindik ez da leheneratu kilometroko ibilgailu kopuruaren balioa.

3.4.5.3 Ondorioak

Parametro sozioekonomikoek zein mugikortasunekoek behera egin zuten 2007. eta 2013. urteen artean, eta 2013. urtetik aurrera leheneratzen hasi ziren, nahiz eta 2007. urtearen aurreko balioak oraindik lortu ez diren. Estatistikako Institutu Nazionalaren datuen arabera, 2008 eta 2014 arteko krisi ekonomiko larriaren ondorioz Espainian bizi izandako egoeraren isla da egoera hori.

4 Egungo egoera

Bizkaiko Lurralde Historikoko errepideei buruzko plangintzaren arloko aurrekarien mugarririk garrantzitsuenak azkar batean berrikusi ondoren, gaur egungo egoera aurkeztuko da. Egungo egoera azken urteotan egindako prozesuen, plangintzaren eta jarduketaren emaitza da, eta parametro hauen arabera ezaugarritu daiteke:

- 1. Erreferentziazko lege-esparrua. Esparru horretan bereziki garrantzitsuak dira Errepideei buruzko Foru Araua eta tramitatzen ari diren Klima Aldaketari eta Mugikortasun Jasangarriari buruzko lege berriak, eragina baitute Errepideen Lurralde Plan Sektorial berriaren garapeneko zenbait esparrutan.
- 2. Azpiegitura Sailaren ekintza, mugikortasunarekin lotzen diren alderdietan.
- 3. Errepideen Lurralde Plan Sektorialean zuzeneko ondorioak dituzten beste plangintza-tresna batzuk, idazten ari direnak edo berriki onartu direnak, hala nola Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen III. Plan Orokorra, Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala eta 2017-2018ko Txosten Teknikoa.

4.1 Lege-esparrua

Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala egiteko, ezinbestekoa da zenbait lege-testutan jasotako xedapenak kontuan hartzea, planaren zehaztapenetan edo jarduketa-programazioan eragina duten alderdi administratibo, tekniko edo finantzarioak arautzen baitituzte, eta, beraz, Planaren lege-esparrua osatzen baitute.

Honako xedapen hauek osatzen dute lege-esparrua:

- Bizkaiko Errepideen Foru Araua.
- 4/1990 Legea, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzkoa.
- Bizkaiko Foru Aldundiaren 166/2016 eta 164/2017 Foru Dekretuak, zeinaren bidez onartzen baitira Ekonomia eta Lurralde Garapena Sustatzeko Foru Sailak norgehiagokarik gabeko araubidean emango dituen diru-laguntza batzuetarako oinarri arautzaileak eta deialdia, laguntzon jasotzaile izango direlarik beren zerga-egoitza Bizkaiko Lurralde Historikoan duten eta Bizkaiko Foru Aldundiaren bidesaridun azpiegituren erabiltzen diren pertsona fisikoak.
- Bizkaiko Foru Aldundiaren 66/2019 Foru Dekretua, maiatzaren 28koa, Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen Foru Katalogoa aldatzekoa —Bizkaiko Errepideen martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauan barnean hartzen dena—.
- Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektua. 2019ko ekaineko zirriborroa.
- 80/2014 Foru Dekretua, ekainaren 24koa, Bizkaiko Lurralde Historikoko errepide sareko bide azpiegituren segurtasuna kudeatzeari buruzkoa.
- 2/2017 Foru Dekretua, urtarrilaren 17koa, Bizkaiko Foru Aldundian xedapen orokorrak egiteko prozedura arautzen duena.
- Mugikortasun jasangarriari buruzko lege-proiektua, Eusko Legebiltzarrari 2019ko abenduaren 3an bidali zitzaiona, onar zezan.
- 21/2013 Legea, Ingurumen Ebaluazioari buruzkoa.

- 9/2018 Legea, abenduaren 5koa, honako hauek aldatzen dituen: 21/2013 Legea, abenduaren 9koa, ingurumen-ebaluazioari buruzkoa; 21/2015 Legea, uztailaren 20koa, mendien azaroaren 21eko 43/2003 Legea aldatzen duena; eta 1/2005 Legea, martxoaren 9koa, berotegi-efektuko gasak isurtzeko eskubideen salerosketa-erregimena arautzen duena.
- FOM/273/2016 Agindua, otsailaren 19koa, Errepideen Jarraibideko trazadurari buruzko 3.1-IC Araua onartzen duena.
- 4/2018 Foru Araua, ekainaren 20koa, Emakumeen eta Gizonen berdintasunerakoa.
- 6/2018 Foru Araua, azaroaren 12koa, Gipuzkoako A-15 eta N-1 ahalmen handiko errepideetan merkantzia-garraioan arituko diren ibilgailu astunek zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko duten kanona arautzen duena.
- 46/2020 Dekretua, martxoaren 24koa, lurralde-antolamenduko planak eta hirigintza-antolamenduko tresnak onartzeko prozedurak arautzen dituen.

	Irizpideak eta helburuak	Koordinazioa	Etorkizuneko egoerak	Finantzaketa	Planaren tramitazioa	Ingurumen-ebaluazioa	Aintzat hartu beharreko jarduketak
Errepideen Foru Araua				X	X	X	X
Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektua	X				X	X	
Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua	X				X	X	
4/1990 Legea					X		
166/2016 Foru Dekretua				X			
66/2019 Foru Dekretua			X	X			
80/2014 Foru Dekretua	X				X		
2/2017 Foru Dekretua					X		
21/2013 Legea					X	X	
9/2018 Legea						X	
FOM/273/2016 Agindua							X
Gipuzkoako 6/2018 Foru Araua		X		X			
4/2018 Foru Araua	X						
46/2020 Dekretua					X		

4.1.1 Errepideen Foru Araua

Konstituzioan eta Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuari buruzko 3/1979 Lege Organikoaren 10.34 artikuluan xedatutakoaren babesean, eskualdatu zizkion Estatuak Euskal Autonomia Erkidegoari —abenduaren 30eko 2769/1980 Errege Dekretuaren bidez— errepide eta bideen arloko zerbitzuak. Lege horren artikulua horretan, Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde komun eta Lurralde Historikoetako foru-organoen arteko harremanei dagokienez, eta Lege horren garapenean egin zen martxoaren 5eko 17/1985 Foru Dekretuan, jasotzen denez, **"Bizkaiko Lurralde Historikoko foru erakundeek bakarreko eskumena dute Bizkaiko errepide eta bideen arloko plangintza egiteko, haien proiektuak egiteko, errepide-bideok eraiki, kontserbatu, aldatu, finantzatzeko, zein errepide-bideon erabilera kudeatzeko eta haiek ustiatzeko, Euskal Autonomia Erkidegoak lurralde historiko bakoitzeko errepide-sareak koordinatzeko dituen eskumenak gorabehera. Bada, eskumen horren banaketaren**

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

babesean, Eusko Legebiltzarrak maiatzaren 30eko 2/1989 Legea eman zuen; lege horren bidez, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Egitamu Nagusia arautzen da”.

Otsailaren 18ko **2/1993 Foru Arauak** “Bizkaiko foru-errepideen planifikazioa, proiektzioa, aldaketa, eraikuntza, kontserbazioa, finantzaketa, erabilera eta ustiapena arautu zituen, baita inguruko lurzorua erabiltzeko baldintzak eta mugak ere; horretarako, Bizkaiko Lurralde Historikoari aitortzen zaizkion eskumenak erabat gauzatzeko garrantzi handieneko tresna juridikoa eman zitzaion”.

Urte hauetan guztietan, Foru Araua eguneratu da eta zenbait bertsio egin dira, haren edukia hobetzeko eta izandako arau-aldaketetara eta lurraldearen eta herritarren beharretara egokitzeko.

2010eko urriaren 26an onartu zen **3/2010 Foru Araua**, Bizkaiko errepideetako bidesarien araubide juridikoari eta errepideen Lurralde Plan Sektoriala aldatzeko finantzaketa-irizpideei buruzkoa. Dokumentu honen aurrekarien atalean azaldu denez, Foru Arau horren xedea eta helburua zen Batzar Nagusietako Azpiegituren Batzordearen barruan garatutako Errepideen Lurralde Plan Sektorialari buruzko azterketa-ponentziaren 2009ko irailaren 28ko txostenean jasotako ondorioei foru-ordenamenduko lege-lerrunik handienaren estaldura ematea.

Bizkaiko errepideen Foru Arauak (martxoaren 24ko **2/2011 Foru Arauak**) eguneratu zuen otsailaren 18ko 2/1993 Foru Araua, Bizkaiko foru errepideen plangintza, proiektzioa, aldaketa, eraikuntza, kontserbazioa, finantzaketa, erabilera eta ustiapena arautu zituen, baita alboko lurzoruen erabileraren baldintzak eta mugak ere.

Hain zuzen ere, Foru Arau horrek Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren nagusitasuna finkatzen zuen, hirigintza-plangintzaren zehaztapenen gainetik; horrez gain, errepide-proiektuak onartzeko prozedura zehazten zuen, errepideak babesteko zonen erabilera-erregimena berrikusten zuen, sarbideetarako araubide juridiko berria ezartzen zuen, baimenak eta legeztapenak administrazio-prozeduraren araudian egindako aldaketetara egokitzen zituen, eta, hartara, arau-hausteen eta zigorren araubidea eta errepideen titulartasuna eskualdatzeko prozedura eguneratzen zituen.

2021eko urriaren 25ean argitaratu zen Bizkaiko Aldizkari Ofizialean urriaren 20ko 5/2021 Foru Araua, Bizkaiko errepideei buruzkoa, eta dokumentu hori izan zen Lurralde Plan Sektoriala idazteko oinarritzko dokumentua.

Foru Arau horren 10. artikulua ezartzen duenez, Errepideen Lurralde Plan Sektoriala “***errepideen arloko plangintza-tresna da, Bizkaiko Lurralde Historikoko Batzar Nagusiek onartutakoa. Haren bidez, Bizkaiko errepideen sare funtzional osoan jaso beharreko xedapen, helburu, lehentasun eta hobekuntzak ezartzen dira***”

5/2021 Foru Arauaren arabera, Errepideen Lurralde Plan Sektoriala bi tresna hauen bidez artikulatzen da:

“I.- Plangintza. Plangintza-dokumentua honako prozedura honen arabera izapidetu eta onartuko da:

- a) Planaren zirriborroa eta hasierako dokumentu estrategikoa prestatuko dira.
- b) Erakundeei, administrazioei eta herritar interesdunei kontsultak egiteko aldia bideratuko da.
- c) Planaren aurreproiektua eta ingurumen-azterketa estrategikoa gertatuko dira.
- d) Proiektua jendaurrean jartzeko eta interesa duten toki-erakundeei entzuteko aldia bideratuko da, bi hilabetez.
- e) Planaren proiektua gertatuko da, aurreko aldiko ekarpenak txertatuta, eta ingurumen-alderdiak jasotzeko dokumentua idatziko da.
- f) Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearen ingurumen-adierazpen estrategikoa eta nahitaezko txostena eskatuko dira.
- g) Ingurumen-adierazpen estrategikoa planaren proiektuan eta ingurumen-azterketa estrategikoan txertatuko da.
- h) Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordeari, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordeari eta Euskadiko Garraio Agintaritzari nahitaezko txostenak eskatuko zaizkie.
- i) Aldundiaren Gobernu Kontseiluak planaren proiektua onartuko du.
- j) Bizkaiko Batzar Nagusiek behin betiko onartuko dute, eta gero «Bizkaiko Aldizkari Ofizialean eta Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian» argitaratuko da”.

“II.- Plangintza.

Plangintzarako baliabideek (edo garapen-plangintzak) Plangintza-tresnan proposatutako irtenbideak zehaztasun handiagoz definitzen dituzte, irtenbide horiei lotutako lurralde-afektazioak xehe-xehe zehaztu ahal izateko, bai eta beharrezko aterabide teknikoak zehaztasun-maila doi-doi definitzeko ere, dokumentu-mota zein den. Garapen-plangintzan proposaturiko aukeren irudikapen grafikoaren eskala 1:1.000 eta 1:5.000 artekoa izango da, lekutzen diren ingurunearen eta aurreikusitako obra-motaren arabera.

Aurrekoez gain, udalaren hirigintza-plangintzan emandako xedapenak ere garapen-plangintzaren barruan jasotzen dira, betiere Bizkaiko Lurraldeko Plan Sektorialaren plangintza-tresnan jasotako zehaztapenekin bat badatoz”.

Errepideei buruzko Foru Arauaren arabera, Lurralde Plan Sektoriala 6 urtean behin berrikusi eta eguneratuko da, eta, hartara, izaera dinamiko nabarmena duen plangintza-tresna da.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Arau horrek zehazten du Planak zer eduki izan behar duen, nola tramitatuko den eta zer prozedurari jarraituko zaion hura onartzeko eta eguneratzeko. Horrenbestez, ***Planak bete beharreko lege-esparrua zehazten du.***

4.1.2 Erabileraren Araberako Ordainketari buruzko Foru Araua

Gaur egun Bizkaiko Foru Aldundia Foru Arau berri bat tramitatzen ari da Bizkaiko Lurralde Historikoko ahalmen handiko errepideetan salgaien garraiorako mugikortasun-eredua ezartzeko. Lurralde Plan Sektorial honetan Erabileraren Araberako Ordainketari buruzko Foru Araua deituko zaio.

Foru Arau berri horren xedea da erabilera-kanon bat ezartzea eta, horren bidez, Lurralde Historikoko azpiegitura nagusien kontserbazioaren, eragiketaren, kudeaketaren eta aldian behingo hobekuntzaren kostuak ordaintzea, garraio-sistema jasangarriagoa eta bidezkoagoa bilatze aldera.

Prestazio handiko sareak —Ahalmen Handiko Sarea eta beste lurralde batzuekin, portuekin eta aireportuekin konektatzen duen kategoria gorriko/laranjako sare konbentzionala— trafiko astunaren zati handi bati egiten dio zerbitzua. Trafiko hori, nagusiki, jarduera ekonomikoarekin lotuta dago, eta, bestalde, berotegi-efektuko gasen emisio gehien sortzen dituen trafikoa da. Horrez gain, trafiko horrek eragiten du higadura eta degradaziorik handiena azpiegiturretan, ardatzeko karga handiak direla eta.

Sare hori mantentzeko eta hobetzeko lanek gero eta kostu handiagoak eragiten dizkiote Administrazioari, trafiko astuna pixkanaka hazten ari baita eta azpiegiturak arian-arian zahartzen ari baitira. Izan ere, sare horren zati handi bat 80ko eta goeko hamarkadetan eraiki zen, eta jada bete du bere bizitza baliagarriaren zati handi bat. Gainera, zenbait tartek ezaugarri geometriko desegokiak dituzte eta ez dira egokiak agindutako funtzionaltasunerako.

Europako zuzentarauen filosofiarekin bat etorritik, Erabileraren Araberako Ordainketaren Foru Arau berriak “erabiltzaile ordaintzailearen” printzipioa aplikatzaren alde egiten du, eta karga ahalik eta modu proportzionatuenean eta bidezkoenean banatzaren alde, hau da, azpiegitura gehien degradatzen duenak eta gehien baliatzen duenak gehiago ordaintzaren alde.

Bizkaiko Batzar Nagusiek 2019ko urtarrilaren 11n onartutako Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala egiteko jarraibide eta irizpide orokorren dokumentuan jasotzen da salgaien garraioa kudeatzeko eredua aztertzearen beharra. Azterketa horrek ahalbidetuko du:

- Agitazio-trafikoari zerbitzu egiteko edo abiapuntua eta helmuga inguruan duten ibilbideei zerbitzu egiteko sortutako azpiegiturretan zirkulatzen duten ibilbide luzeko ibilgailu astunen trafiko desegokiak eragindako kanpoko kostuak barneratzea, Europako Zuzentzauek ezarritakoaren ildotik.
- Errepideek eskatzen dituzten kontserbazio- eta kudeaketa-kostu handiak berreskuratzea.
- Aukera-berdintasuna bermatzea, salgaien abiapuntua/helmuga edozein izanik ere.

Esparru horretan, Bizkaiko Foru Aldundiak, Bizkairako mugikortasun jasangarriko eta eraginkorreko eredu berri horrekin helburu hauek lortu nahi ditu: CO₂ emisioak murriztea; eta trafiko astunak gure errepide-sarean birbanatzea eta, horretarako, ingurumenaren gaineko kalteak minimizatzea, istripu-tasa mugatzea eta ereduari aurrekontu-oreka egokia ematea, azpiegiturak behar bezala mantentzen eta zaintzen direla bermatzearen.

Europako 2011/76/EE Zuzentzauek sustatutako «erabiltzen duenak ordaintzen du» printzipioari jarraikiz, Foru Arau berriak proposatzen du zenbait tartetan erabileraren arabera ordaintzeko sistema ezartzea. Kanona aplikatuko litzaieke ardatzeko pisurik handiena duten ibilgailu astunei, ibilgailu astunek degradatzen baitute hein handiagoan azpiegitura eta sortzen baitituzte berotegi-efektuko gasen emisiorik handienak.

Kanona sistema ireki bidez ezartzen da, *free flow* teknologiari esker. Kanonaren mende dauden tarteetatik zirkulatzen duten ibilgailuak ibilbidean giltzarri diren ordainketa-puntuetatik pasako dira. Errepidearen gainean kokatutako arku batean dago sistema hori, eta arku horietatik igarotzean dagokien zenbatekoa egotziko zaie.

Kanonaren zenbatekoak azpiegituraren kostuak berreskuratzearen printzipioaren arabera zehaztuko dira. Zehazki, kanona kalkulatzeko kontuan hartuko dira, batetik, azpiegitura eraikitzeak eta, bestetik, azpiegitura ustiatzearen, kanona kudeatzearen, sarea garatu eta hobetzearen eta mantentze-lanak egitearen kostuak, egiturazko konponketak barne. Horrela, erabilerak eragindako narriadura arindu nahi da eta zerbitzu-maila egokiari eutsi nahi zaio.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Erabileraren Araberako Ordainketaren Foru Arau berri hori Planaren indarraldiko lehen seiurtekoan onartzea aurreikusita dagoenez gero, ***diagnostikorako*** erabilitako trafiko-ereduetan aintzat hartu da, bai 2029. urteko egoerarako, bai 2035. urteko egoerarako.

Bidesari horiek aplikatzaren ondorioz, trafikoaren zati bat beste errepide batzuetarantz birbideratuko da eta hori kontuan hartu beharko da sarearen diagnostikoa egitean.

4.1.3 Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektua

Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saileko Natur Ondare eta Klima Aldaketaren Zuzendaritzak sustatutako lege-testua da Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektua.

Aurreproiektua jendaurreko informazioaren tramitearen mende izan da 2019ko ekainean eta uztaillean.

Legearen xedea da “***Klima aldaketa eztitzera eta klima aldaketara egokitzen bideratutako neurriak hartu ahal izateko arau esparrua ezartzea da..., horrela, garapen iraunkorrari esker, 2050 urterako ekonomia erresilientziadun eta karbonorako neutro baterantz aurrera eginez.***”

Legea sei kapitulutan, hamar xedapen gehigarritan, xedapen iragankor batean eta bi azken xedapenetan egituratzen da.

Lehen kapituluak zehazten ditu Lege horren xedea, aplikazio-esparrua eta printzipioak. Legeak aldaketa sustatu behar du Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publiko guztietan, enpresetan eta herritarren artean, berotegi-efektuko gasen emisioak murriz daitezen eta 2050erako horizontean karbonoan neutroa izango den ekonomia baterako bidea egin dadin, baita klima-arriskuak kudea daitezen ere, gure lurraldea erresiliente bihurtuko duten egokitzapen-neurrien bidez. Horretarako, ekintza itundua eta efizientea bermatuko duen klima-gobernantzako esparrua definituko da.

Bigarren kapituluak euskal administrazio publikoen klima-gobernantzaren mekanismoak ezartzen ditu, eta Euskal administrazio publikoek arlo horretako beren funtzioak beteko dituzte erregelamendu bidez ezarritako eskumen-banaketaren arabera.

Lege honetan xedatutakoa aplikatu eta jarraitzea helburu duen Eusko Jaurlaritzako sailen arteko koordinaziorako eta lankidetzarako kide anitzeko organo gisa sortu zen Klima Aldaketari buruzko Sailarteko Batzordea.

Euskal Autonomia Erkidegoko Ingurumeneko Aholku Batzordean garatuko diren klima-al daketaren arloko funtzioak ezartzen dira, eta klima-al daketari buruzko batzorde espezializatuak sortzeko aukera zabaltzen da.

Ihobe Sozietate Publikoari atxikitako Klima Aldaketaren Euskal Bulegoa sortu da —Sozietate Publiko hori atxikitzen zaio ingurumenaren eta klima-al daketaren arloko eskumenak dituen eta klima-al daketaren arloan garatu beharreko funtzioak betetzen dituen Eusko Jaurlaritzaren Sailari—.

Hirugarren kapituluak klima-al daketaren arloko plangintza-tresnak sortu eta arautzen ditu. Tresna horiek klima-al daketaren inpaktuei eraginkortasunez aurre egiteko beharrezkoak diren neurriak garatu behar dituzte, Europar Batasunaren helburu eta estrategiekin bat etorritik.

2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia, bestalde, klima-al daketako ekintza-planen bidez eguneratuko da. Ekintza-plan bakoitzak jasoko du zer jarduketa bideratuko diren emisioak murriztearen helburuak lortzera eta klima-al daketaren arriskuen prebentzioa kudeatzearen helburuak lortzera.

Eusko Jaurlaritzak onartuko ditu ekintza-planak, betiere ingurumenaren eta klima-al daketaren arloan eskumena duen sailak hala proposatuta.

Laugarren kapituluak garatzen du klima-al daketa nola txertatzen den politika sektorialetan eta lurralde-politiketan. Kapitulu horretan ezartzen denez, politika publiko guztiak diseinatzean eta aplikatzean, karbonoan neutroa den ekonomiaranzko trantsizioa kontuan hartu beharko da, baita klima-al daketarekiko erresilientea den lurralderanzko trantsizioa ere. Horrez gain, kapitulu horretan jasotzen da politika publikoek emisioak murrizteko eta egokitze beharrezkoak diren neurriak hartu beharko dituztela.

Bosgarren kapituluak berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko eta klima-al daketara egokitze tresnak identifikatzen ditu.

Administrazioaren ereduak ekintzak garrantzia hartzen du energiaren, mugikortasunaren, erosketaren, kontratazioaren, eraikuntzaren, birgaitzearen, ekitaldien kudeaketaren edo emisioen konpentsazioaren arloan, betiere horien inpaktua murriztu dadin eta lege horren helburuak lor daitezzen.

Euskal administrazio publikoek —bakoitzak bere eskumenen barruan— emisioak murriztea eta klima-al daketara egokitzea sustatzen duten neurri fiskalak aztertuko dituzte, eta neurri pizgarriak hartuko dituzte, lege horren helburuak benetan bete daitezzen.

Klima Aldaketako Ekimenen Euskal Erregistroaren sorrera jasotzen da, eragile pribatuek beren gain har ditzaten emisioak murrizteko, klima-al daketara egokitze beharrezkoak eta emisioak xurgatzeko eta konpentsatzeko borondatezko konpromisoak.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek sustatuko dituzten teknika eta teknologiak jardura ekonomikoaren produkzio-prozesuetan sartzen badira, berotegi-efektuko gasen emisioak modu kuantifikagarrian murriztu ahal izango dira, produktuaren edo prozesuaren bizi-ziklo osoan.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek —bakoitzak bere eskumenen barruan— jasangarritasunaren ezagutza eta hezkuntza sustatzeko ekintzak bultzatuko dituzte, baita berotegi-efektuko gasen emisioak murriztea eta klima-al daketara egokitzea ahalbidetuko duten ikerketa, garapena eta berrikuntza garatzeko ekintzak ere.

Ekonomia zirkularrak ingurumena babesten laguntzeaz gain —beste baliabide natural batzuk erauzte saihestuko da—, potentzial handia du klima-al daketari aurre egiteko eta CO₂ emisioak murrizteko. Hori dela eta, lege horren helburua da Euskal Autonomia Erkidegoko baliabideak errespetuz eta modu jasangarrian kudeatzeko beharrezkoak diren politikak ezartzea.

Azkenik, **seigarren kapituluak** klima-al daketaren arloko diziplina arautzen du eta arau-hausteen eta zigorren araubidea ezartzen du.

4.1.3.1 Helburuak eta printzipioak

Legearen **helburuak** dira:

- *Garapen ekonomiko, sozial, iraunkor eta karbonorako neutroa bultzatzea, lurraldea eta pertsonak klima al daketaren ondorioetatik babestearekin batera.*
- *Euskal Herriaren klima al daketako estrategien eta ekintza planen eraginkortasuna bermatzera zuzendutako klimaren gobernantza esparru bat zehaztea.*
- *Berotegi gasen emisioak gutxitzea, ezvitze neurriak hartzea eta CO₂ hustulekuen ahalmena handitzea.*
- *Efizientzia energetikoa suspertzea eta energia berriztagarriak progresiboki ezartzea, energia eredu iraunkor baterako trantsizioa bultzatzeko.*
- *Euskadin klima al daketara egokitzen aurrera egitea, arriskua kudeatuz eta erresilientzia hobetuz, eta egokitzapena sektore eta lurralde plangintzan integratzea.*
- *Eragiten dien politika publiko nagusietan eta gizarte guztiaren jardueretan klima al daketa txertatzea.*
- *Berrikuntza eta garapen teknologikoa babestea, berotegi gasen emisioak sektore guztietan gutxitzeko eta lurraldeak klima al daketarekiko duen erresilientzia hobetzeko.*
- *Klima al daketari, honen agertokiei eta inpaktuei buruz kalitatezko informazioa emango duten mekanismoak eta tresnak ezartzea.*

Honako **printzipio** hauek zuzentzen dute legea:

- *Zeharretarako ekintza. Klima al daketa ezvitze eta klima al daketara egokitzea politika sektorial guztien plangintza publikoan integratzea.*
- *Administrazio eredugarria. Administrazioaren ekintza eredu-emaila eta koordinatua bultzatzea, Euskadi karbono gutxiko eta klima al daketara egokitutako gizarte baterantz eraldatzea lortzeko.*
- *Garapen iraunkorra. Klima al daketaren aurrean maila lokalean ekitea konpromiso global batekin giza garapen iraunkor baten aldeko euskal ekimenaren bitartez, oinarri hartuta ingurumenaren babesa, ezagutza sortzea eta sozializatzea eta iraunkortasunaren mugekin bat datorren ekonomia garapena bultzatzea.*
- *Ikerketa, garapena eta berrikuntza. Ikerketa, berrikuntza eta garapen teknologikoa babestea, klima al daketa nola sortzen den eta bere ondorioak eta arriskuak zein diren jakiteko eta sektore guztietan berotegi gasen emisioak gutxitzea lortu eta lurraldearen klimaren arriskua gutxitzeko.*

- Zero igorpenen kultura baterako elkarlan publiko-pribatua. Gizarteko eragile guztien erantzukidetasuna hobetzea klima aldaketa ezitzeko eta klima aldaketara egokitzeko ekintzetan.
- Eraldatzeko jakitea. Tokiko ezagutza gehitzea klima aldaketaren arloan erabakitzeko irizpide gisa.
- Kautelaren eta arrisku kudeaketaren printzipioa. Prebentzioz jardutea, pertsonen, ondasunen, baliabideen eta izadiaren ondareari klimaren arriskua gutxitzeko.
- Gizarte kohesioa. Klima aldaketan, pertsona guztientzako justizia egoera bermatuko duen benetako ekitatearen suspertzaile jardutea.
- Nazioarteko lankidetzak. Euskadik presentzia izatea klima eta ingurumen eztabaidaguneetan, karbono gutxiko eta klima aldaketara egokitutako ekonomia baterantz trantsizioa egitea suspertzeko.
- Jendearen partaidetza eta herritarren informazioa. Gizartea sartzeko klima aldaketari buruz erabakitzerakoan eta eskura dagoen ezagutza gizarteari helaraztea interpretazioaren, trebakuntzaren eta iraunkortasunerako heziketaren bidez.

4.1.3.2 Interesgarriak diren beste artikuluko batzuk

Ondoren, Lurralde Plan Sektoriala idaztean kontuan hartu beharreko Lege Aurreproiektu horren zenbait artikuluko nabarmenak dira:

- 6. artikulua. Klima Aldaketaren Sailarteko Batzordea
Legeak Klima Aldaketaren Sailarteko Batzordea sortzea hartzen du aintzat. 6. artikuluan ezartzen duenez, Batzorde horren funtzioen artean dago "Ingurumen eta klima aldaketa arloan eskumena duen sailaren eskariz, lege honen helburuekin zerikusia duten arautegi eta planen proiektu proposamenak aztertu eta eztabaidatzea."
- 15. artikulua. Emisioak gutxitzearen helburuak
Emisioak gutxitzeko gutxieneko helburuak ezartzen dira: "2030ean gutxienez emisio eskubideen merkataritza erregimenean sartuta ez dauden sektoreen berotegi gasen emisioak, behintzat, % 30 gutxitzea lortzeko".
- 18. artikulua. Klimaren ikuspegia
"Euskal administrazio publikoek suspertzen edo onartzen dituzten legeak eta xedapen orokorrak prestatzeko prozeduretan, eta lurralde eta sektore plangintzarako tresnetan, klimaren ikuspegia gehitu beharko da,..."
"Horretarako, arauz, klima inpaktuaren ebaluazio txosten bat erantsi beharko da..."
- 21. artikulua. Plan, programa eta proiektuen ingurumen ebaluazioa
"Euskal Autonomia Erkidegoan garatzen diren plan, programa eta proiektuen ingurumen ebaluazioko prozeduretan, kliman dituzten efektuen identifikazioa, deskripzioa eta ebaluazioa horri aplikatu beharreko araudian xedatutakoaren arabera egingo da, eta une bakoitzean eskura dauden klima aldaketa arloko informazioa eta teknika eguneratuenak erabili behar dira. Haiek betetzeak bizi ziklo guztian sor ditzaketen berotegi gasen emisioak edukiko dira bereziki kontuan, eta horiek gutxitzeko eta/edo konpentsatzeko sartzen diren neurriak ere bai."
- 31. artikulua. Lurralde antolamendua
Lurralde-plangintzari dagokionez, hau dio 31. artikulua:
"Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde antolamenduko eta hirigintzako tresnek klima aldaketarekin zerikusia duten zertzeladak erantsiko dituzte arriskuak gutxitzearen eta karbonoan neutroa den lurralde baterantz aldatzearen ikuspegitik."
"Besteak beste, zertzelada hauek hartuko dira kontuan:

...

d) Lurralde plan sektorial eta partzialetan klimaren ikuspegia gehitzea.

..."

- 37. artikulua: Garraioa eta mugikortasuna
"Euskal administrazio publikoek garraio modu efizienteenak eta karbono intentsitate txikiak dutenak sustatuko dituzte, kudeaketa sistemak hobetuko dituzte eta garraio publikoaren erabilera bultzatuko dute. Horretarako, gidaera efizienteak, teknologia berrien erabilera, ibilgailu elektrikoetako baterien karga adimentsua, garraio multimodalaren sustapena, garraio sektorean emisio gutxiko energien (besteak beste, argindarra eta bioerregai aurreratuak) bultzada, zero igorpeneko ibilgailuen erabilera, bizikletaren erabilaren sustapena eta motorrik gabeko joan-etorriak suspertzeko dituzte."
"Garraioaren plangintzak Euskadin hauek jasoko ditu:
a) Europaren Estrategian emisio gutxiko mugikortasunaren alde jarritako gidalerroak
b) klima aldaketaren arrisku analisi bat, eta bai azpiegiturretan bai sistemaren operatibotasunean eragina gutxitzeko behar diren neurrien identifikazioa"
- Eranskina. Definizioak
Ondoren Legearen Eranskinean biltzen diren intereseko definizio batzuk jasotzen dira:
"Mugikortasun iraunkorra. Gizabanakoei eta gizarteei askatasunez mugitzeko, iristeko, komunikatzeko edo harremanak egiteko eta jarduera eremuetara heldu beharrik gabea aukera izatea eta ekosistemen osasunarekin elkargarria den eran segurtasun osoz ematen den garraio sistema. Ibilgailuen kutsadura gutxitzeaz gain, mugikortasun iraunkorrak egoera ahulenean dauden gizataldeak babestea, joan-etorrietako denborari balioa ematea, garraiobide bakoitzaren kostu sozioekonomikoak barneratzea eta leku publikoetara eta ekipamenduetara garraio publiko kolektiboak edo motorrik gabeko baliabideak erabiliz joateko herritarren irispide unibertsala bermatzea bilatzen du.
Erresilientzia. Sistema baten gaitasuna, oinarritzeko eta funtsezko egiturak, funtzioak eta identitatea gordez edo berrezarritik, arriskuaren eraginak erresistitu, xurgatu eta horietatik egoki eta efizientziaz bizkortzeko.
Klimaren arriskua. Klima gertaeren inpaktuarekiko esposizioak, egoera ahularekin eta ondorioak gutxitzeko edo horiei erantzuteko ahalmen urriarekin elkartuta, galera sozioekonomiko eta ekosistema galtze larriak eragiteko probabilitatea. Klimaren arriskua kudeatzea giza segurtasuna, ongizatea, bizi kalitatea eta garapen iraunkorra bermatu eta areagotzeko giltzarri den faktorea da.
Egoera ahula. Klima aldaketak sistema bati min edo kalte egin diezaikeen gradua, bai kaltearen sentikortasun edo kaltegarritasunagatik bai erantzuteko edo egoera berrietara egokitzeko ahalmenagatik."

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Klima Aldaketari buruzko Legea aplikatzekoa izango da Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala idaztean, batik bat Lurralde Plan Sektorial berriaren **irizpideak eta helburuak** zehazteko garaian; horrenbestez, bereziki erabilgarria izango da sarearen diagnostikoan erabili beharreko **adierazleak** zehazteko eta aplikatzeko.

4.1.4 Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua

Mugikortasun jasangarriaren kontzeptua sortu da ibilgailu pribatuaren erabilera masiboak eragindako eta petrolioaren deribatuen errekuntzaren erabilerak bultzatutako gizarte- eta ingurumen-arazoei erantzun beharraren ondorioz. Euskal Autonomia Erkidegoa ez da hutsetik abiatzen, baina egungo ereduaren kostu sozialak, ingurumenekoak eta ekonomikoak arintzen lagunduko duten alternatibak aurkitu behar ditu, eta jasangarritasunak definituko duen mugikortasunerantz aurrera egin behar du.

2019. urtean idatzi zen Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektua —Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Agintaritzaren koordinaziopean—, eta 2020ko urtarrilaren 17an bidali zitzaion Eusko Legebiltzarrari, horrek onar zezan. Lege-proiektu horren tramitazioa bertan behera geratu da, eta Eusko Jaurlaritzako Garraio Plangintzaren Zuzendaritza lege-proiektu horren ordezkoko beste testu baten idazketa sustatzen ari da. Testu alternatibo hori aurretiazko jendaurreko informazioaren mende jarri zen 2020ko azaroaren 12an.

Garraioak eta mugikortasunak ekonomiaren, gizartearen, ingurumenaren eta osasun publikoaren arloan dituzten erronkei erantzun nahi die lege-aurreproiektu horrek, zeharkako politika gisa ulertuta. Aurre egin beharreko askotariko erronken artean, hauek nabarmendu behar dira:

- Klimaren premia eta emisioak murrizteko beharra, herritarren eta enpresen ingurumen-kontzientziazio handiagoarekin bat datorrena.
- Eraldaketa digitala, garraioan “iraultza disruptiboa” dakarrena giza ikuspuntutik zein gizartearen eta teknologikoaren ikuspuntutik.
- Koordinazioaren eta lankidetzaren beharra, garraioaren gaineko eskumenak dituzten maila askotariko administrazioak baitaude: Europakoak, estatukoak, eskualdekoak eta tokikoak.
- Gero eta urbanizazio handiagoak eta horrek hiri- eta metropoli-mugikortasunaren jasangarritasunean dituen ondorioak, baita landa-munduaren despopulazioaren ondoriozko erronkak ere.
- Eskariaren aldaketa eta mugikortasunaren arloko joeren eraldaketa (telelanaren gorakada, merkataritza elektronikoa, etxeko aisialdia...).
- Garraio-azpiegituren ingurumenean eta aurrekontuetan duten inpaktu handia, egungo zuzkidura zabaltzeko garaian oso selektiboak izatera behartzen duena.
- Garraio-azpiegituren arloko plangintza zorrotza eta inbertsio-lehentasunak ezarri beharra, funtsak gizarte-itzulera handiena sortzen duten proiektuetara bideratzeko.
- Finantzaketa-mekanismo egokiak bermatu beharra, gure herrialdeak dituen azpiegituren stocka kontserbatzeko eta mantentzeko.
- Politika sektorialen arteko elkarreragin handiagoa: garraioa, energia, industria, telekomunikazioak, ingurumena edo osasuna.
- Eraginpean dauden eragile guztiak erabakiak hartzeko prozesuan inplikatu dituen partaidetzarako eta lankidetzarako esparrua ezarri beharra.

Proiektu arau-emailearen **xedea** da ordenamendu juridikoan sartzeko segurtasunaren, jasangarritasunaren eta digitalizazioaren printzipioetan oinarritutako pertsonen eta salgaien mugikortasuna bultzatuko duten baldintzak sortzeko beharrezkoak diren egiturazko erreformak, baita garraio publikoa finantzaketari aplikatzekoak zaizkion printzipioak ezartzea ere.

Era berean, mugikortasunaren arloko zenbait alderdi arautzea planteatzen da, betiere Mugikortasun Jasangarriaren, Seguruaren eta Konektatuaren Estrategiak ezarritako helburuak lortzeko aukera emango duen tresna lor dadin —lege-lerruneko arauzko xedapen baten bidez arautu behar diren arloetan—. Ikuspegi horren eta aipatutako erronken arteko elkarrekintza bateratuaren ondorioz, sortzen dira politika publikoko esparru espezifikoak eta bereiziak, eta horiek arautzea, sustatzea eta defendatzea da lege honen helburu nagusia. Hauek dira arautu beharreko arloak:

- Garraioaren fiskalitatea.
- Garraioaren finantzaketa.
- Garraiorako diru-laguntzak eta bestelako laguntzak.
- Garraio-azpiegituren plangintza eta finantzaketa.
- Mugikortasun jasangarria sustatzeko erregulazioa.
- Mugikortasun jasangarriaren arloko sentsibilizazioaren eta prestakuntzaren erregulazioa.
- Garraioaren eta mugikortasunaren arloko berrikuntza eta ikerkuntza.
- Logistikaren erregulazioa eta salgaien hiri-banaketa.
- Garraioaren digitalizazioa eta automatizazioa, eta datu irekiak.
- Garraioaren lehiakortasunaren hobekuntza eta bestelako neurri sektorialak.
- Mugikortasunaren gobernantzarako eta parte-hartze publikorako tresnak.

4.1.4.1 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Aldez aurretik egindako azterketa ikusita, esan behar da lege-aurreproiektu hau kontuan hartu beharko dela Lurralde Plan Sektorialaren **irizpideak eta helburuak** ezartzeko garaian, baita Planean analisi espezifiko jakin batzuk sartu behar direnean ere (azpiegituren eta garraio publikoaren arteko lotura, motorrik gabeko garraio moduak, ibilgailu elektrikoak).

4.1.5 4/1990 Legea, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzkoa.

4/1990 Legearen xedea da Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde-antolamendurako tresnak definitzea eta arautzea, baita herri-administrazioek —bakoitzak bere eskumenen barruan— lurralde-intzidentzia duten ekintzen koordinazioa ziurtatzeko beharrezkoak diren irizpideak eta prozedurak ezartzea ere.

Lurralde-antolamenduaren kontzeptuaren barruan sartzen dira lurzoruaren eta haren baliabideen zentzuzko erabilera lortzeko diseinatzen diren eta egin daitezkeen jarduketak. Jarduketa horien artean dago lurralde-espazioen gainean eragina duten jarduerak egiten dituzten erakundeen arteko harremanen definizioa.

Legeak Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde-antolamendurako tresna hauek definitzen ditu:

- a) Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak.
- b) Lurralde Plan Partzialak.
- c) Lurralde Plan Sektorialak.

Lurralde Plan Sektorialak izenarekin arautzen dira lurralde-intzidentzia duten antolamendu sektorialeko tresnak —Eusko Jaurlaritzako sailek eta lurralde historikoetako foru-organismoek egindakoak—. Era berean, autonomia-erkidegoaren lurraldean Estatuko Administrazioak eta haren mendeko erakundeak eta

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

organismoek sustatu behar dituzten planetan eta proiektuetan, lurralde-antolamenduaren izaera integratzailea eta lurralde-antolamenduaren errespetua nagusituko dira.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Lurralde-antolakuntzari buruzko 4/1990 Legeak ezartzen du lurralde-plangintzako tresnen hierarkia, eta aditzera ematen du nola koordinatu behar diren tartean dauden erakunde ofizialak. Hori dela eta, Lege hori kontuan hartu beharko da ***Plana tramitatzeko eta onartzeko egin behar diren tramiteetan***.

4.1.6 Bizkaiko Foru Aldundiaren 166/2016 eta 164/2017 Foru Dekretuak

Probintziaren orografia dela eta, ehun ekonomikoa geografikoki sakabanatuta dago; hori dela eta, garraio-sare publikoak ez du zerbitzu unibertsalik egiten, ez du biztanleria eta lurralde osoa estaltzen. Herritarrek, modu osagarrian, garraiobide pribatuetara jo behar dute jarduera horietarako joan-etorriak egingo dituztela ziurtatzeko; horretarako, lehenetsiko da ahalmen handieneko azpiegiturak erabiltzea, eta horien artean daude ordaindu behar diren azpiegiturak. Hartara, ondorio ekonomiko nabarmenak dituen desberdintasun bat dago banakako mugikortasun-aukeretan, bidesariak ordaintzearen ondoriozko kostuak direla-eta. Sustapen-neurri orok honako interes soziala bete behar du programa honetan: kostu ekonomiko horiek hein batean konpentsatzea eta mugikortasun-politika publikoa emateko baldintza berdinagoak sustatzea.

Foru Dekretuaren xedea da, 2017an, Bizkaiko Foru Aldundiaren titulartasunpekoak diren eta bidesaria duten bide-azpiegituretako erabiltzaileei zuzendutako diru-laguntzak arautzea, betiere egoitza fiskala Bizkaian duten pertsona fisikoak badira.

Ondoren, 164/2017 Foru Dekretua argitaratzearekin, onartu ziren, 2018an, Bizkaiko Foru Aldundiaren titulartasunpekoak diren eta bidesaria duten bide-azpiegituretako erabiltzaileei zuzendutako diru-laguntzak diren —diru-laguntza horiek egoitza fiskala Bizkaian duten pertsona fisikoei laguntzekoak dira—.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Erreferentziazko dokumentu bat da, eta arreta jarri behar zaio jarduketan ***finantzaketa-sistemak*** definitzeko garaian.

4.1.7 Bizkaiko Foru Aldundiaren 66/2019 Foru Dekretua, Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen Foru Katalogoa aldatzekoa

66/2019 Foru Dekretuaren xedea da Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen Foru Katalogoa aldatzea eta egungo egoerara egokitzea. Katalogo hori eranskin gisa txertatu zitzaion martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauari. Ondoren, katalogo hori onartu da Bizkaiko Errepideei buruzko 5/2021 Foru Arauarekin batera.

Lehenik eta behin, katalogoa azaroaren 29ko 5/2018 Legean xedatutakora egokitzen da. Izatez, Lege horren xedea da, batetik, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra definitzea eta arautzea, eta, bestetik, harekin lotutako eskuduntzak koordinatzea, erakunde erkideen eskumenen barruan. Zehazki, egungo legerian indarrean dagoen errepide-sareko izendapenen printzipio orokorretako batzuk aldatzen dira, Plana mugakide diren probintzietako errepideen izenarekin eta Estatuko legeriarekin koordinatze aldera —Estatuko legeriak Estatuko errepide-sareko autobideen eta autobien nomenklatura eta katalogoa aldatu ditu—. Era berean, hiri-tarteetan sarea kudeatzeko tresna

osagarri gisa baliagarria izatea du helburu. Horregatik, Bizkaiko Errepideen Katalogoa eguneratu behar da, 5/2018 Legeak Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Xede Sarearen Katalogoan sartutako aldaketak jaso ditzan.

Bigarrenik, Konstituzio Auzitegiak, uztailaren 9ko 168/2009 Epaian, Konstituzioaren aurkakotzat eta deuseztat jo zuen A-68 autobidea —A-8 lotunean hasi (hegoaldeko soluzioa) eta Errioxako mugan amaitzen dena— Eusko Legebiltzarraren urriaren 4ko 5/2002 Legearen I. eranskinean sartzeari (5/2002 Legea, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Egitamu Nagusia araupetzen duena bigarren aldiz aldatzekoa). Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Xede Sarearen Katalogoa, 5/2018 Legean eranskin gisa jaso dena, epai horren edukia jasotzeko egokitu zen, eta katalogotik kendu zuen A-68 autobidea. Ondoren, apirilaren 26ko 314/2019 Errege Dekretuan (errepideen arloko irailaren 26ko 2769/1980 Errege Dekretuaren bidez Euskal Autonomia Erkidegoari eskualdatutako Estatuko Administrazioaren eginkizunak eta zerbitzuak gehitzeko) eta apirilaren 30eko 71/2019 Dekretuan (Estatuaren eta Euskal Autonomia Erkidegoaren arteko Transferentzien Batzorde Mistoaren Akordioa onartzen duena, 2769/1980 Errege Dekretuaren bidez), erabaki zen 0+000 kilometro puntutik Araba eta Burgos probintzien arteko mugara doan AP-68 errepide-tartearen titulartasuna Euskal Autonomia Erkidegoari eskualdatzea. AP-68 autobidearen Bizkaiko tartea Bizkaiko Lurralde Historikoari eskualdatzen zaionean, Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepide Sarearen Katalogoan sartuko da automatikoki.

Komeni da nabarmentzea 2019ko abenduaren 20an EHAA-n argitaratu zela abenduaren 17ko 197/2019 Dekretua, zeinaren bidez onartzen baita Eusko Jaurlaritzaren eta Bizkaiko Lurralde Historikoaren arteko Transferentzien Bitariko Batzordearen 2019ko abenduaren 5eko akordioa, errepideen arloko eginkizunak eta zerbitzuak eskualdatzeari buruzkoa. Bertan adierazten denez, ***Bizkaiko Lurralde Historikoaren esku geratzen da 1. zerrendan zehaztutako AP-68 Bilbo-Zaragoza autobidearen zatiaren titulartasuna (zeinaren ibilbidea Bizkaiko Lurralde Historikotik pasatzen baita), eginkizunak eta zerbitzuak ere, akordio honetan zehazten den moduan***.

Hirugarrenik, BI-711 errepidea Katalogotik kendu da, ez baita foru-titulartasunekoa.

Azkenik, katalogoa eguneratu da Bizkaiko Errepide Sarean izan diren aldaketak barnean hartzeko, bai errepide berriak eraiki direlako, bai errepide zati batzuk udalei eskualdatu zaizkielako. Gainera, Foru sareko loturen zerrenda gehitu zaio katalogoari.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

66/2019 Foru Dekretuak ***Bizkaiko Errepide Sarean indarrean dagoen errepideen katalogoa*** onartzen du, eta hori da II. Lurralde Plan Sektorial hau idatzeko abiapuntuko oinarria.

4.1.8 80/2014 Foru Dekretua, bide-azpiegituren segurtasuna kudeatzeari buruzkoa

Segurtasuna hobetzea da Bizkaiko Foru Aldundiak garatzen duen Bizkaiko Lurralde Historikoko errepide-sareko bide-azpiegituren kudeaketaren helburu nagusietako bat, eta haren azken helburua da zirkulazio-istripuak eta horien ondorioak ahalik eta gehien murriztea. Helburu horri begira, Bizkaiko Foru Aldundiak jarduketa ugari egin ditu azken urteotan bide-sarea modernizatzeko eta Bizkaiko errepideetako segurtasun-ekipamenduak hobetzeko eta indartzeko. Ildo beretik, bide-segurtasuneko irizpideak txertatu dira errepide berriak planifikatzeko, proiektatzeko eta eraikitzeko, baita lehendik dauden errepideak hobetzeko ere.

Bide-azpiegituren hobekuntza da Europako Batzordearen bide-segurtasunaren oinarritzko zutabeetako bat. Europa Barneko Errepide Sarean, eta pixkanaka gainerako sareetan, segurtasun-maila handitzea da Politika horren funtsezko helburu bat, Europaren integrazioarako eta kohesiorako duen garrantziagatik. Xede horrekin onartu ziren Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008ko azaroaren 19ko 2008/96/EE Zuzentaraua eta martxoaren 11ko 345/2011 Errege Dekretua, bide-azpiegituren segurtasuna kudeatzeari buruzkoa —sare horretan segurtasun-maila handia eta homogeneoa lortzeko zenbait prozedura ezartzen ditu—.

Prozedura horiek ezartzea funtsezko tresna da bide-azpiegituren segurtasuna hobetzeko Europa Barneko Errepide Sarean eta Foru Sareko gainerako sareetan.

80/2014 Foru Dekretuaren xedea da Bizkaiko Foru Aldundiaren sareko bide-segurtasunaren gaineko inpaktua ebaluatzeko beharrezkoak diren eta bide-segurtasuneko auditoretzak, kudeaketa eta ikuskapenak egiteko beharrezkoak diren prozedurak ezartzea eta zehaztea, 2008/96/EE Zuzentaruaren eta 345/2011 Errege Dekretuaren arabera. Xedapen hori aplikatzekoa zaie Bizkaiko Foru Aldundiak administratutako Europa Barneko Errepide Sareko errepide guztiei, diseinu fasean, eraikuntza fasean edo ustiapien fasean egonik ere: A-8 Kantauriko Autobideari, bidesaria duen AP-8 Kantauriko autobideari, AP-8 Metropoli Hegoaldeko Saihesbideari, N-633 aireporturako sarbideari, N-644 porturako sarbide den autobideari eta N-637 Txorierriko korridoreari.

Pixkanaka, Foru Dekretuaren xedapenak, lehen zehaztutako Europa Barneko Errepide Sarean ez ezik, sarea osatzen duten gainerako errepideetara ere zabaltzen ari dira, eta 2020. urtea da horretarako epemuga. Data horretatik aurrera, Bizkaiko Foru Sareko errepide guztiek oso-osorik bete beharko dute 80/2014 Foru Dekretua, baita Bizkaiko Foru Aldundiak arlo horretan ondoren onartzen dituen garapen-dokumentuak ere.

Foru Dekretuaren 4. artikuluan aditzera ematen denez, *Foru Dekretu honen ezarpen-esparruaren baitan dauden errepide-azpiegituren plangintza-azterketetan bide-segurtasunaren ebaluazioa egin behar da hasierako fasean.*

Ebaluazio horretan analisi estrategikoa, konparatiboa, kualitatiboa eta kuantitatiboa egingo da eta segurtasun-maila bakoitzean proposatzen diren aukeren ondorioen kostua-etekinaren azterketa egingo da.

Lehentxeago aditzera eman denez, 80/2014 Foru Dekretua oinarritzen da 2008/96/EE Zuzentaruaren eta 345/2011 Foru Dekretuaren jasotako zehaztapenetan. Hala ere, 2019. urtean, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren urriaren 30eko 2019/1936 Zuzentaraua onartu zen eta Zuzentaru horren bidez aldatu zen bide-azpiegituren segurtasuna kudeatzeari buruzko 2008/96/EE zuzentaraua. Zuzentaru horrek zenbait alderditan aldatzen du aurreko zuzentaraua, eta aldaketa horien artean nabarmentzekoa da zuzentaruaren beraren aplikazio-esparrua, beste errepide nagusi batzuk barne hartzen baititu. Izatez, gaur egun Europa barneko sareari eta autobideei soilik zaie aplikatzekoa.

Euskal Autonomia Erkidegoak Zuzentaru hori Foru Dekretu batera eraman beharko du, horrek indarrean dagoen 80/2014 Foru Dekretuaren izango dituen ondorioekin.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Planaren ***irizpideak eta helburuak*** idaztean 80/2014 Foru Dekretua izan beharko da kontuan, baita Lurralde Plan Sektorialari aplikatuko zaion ***Bide Segurtasuneko ikuskapenaren prozedura eta tramitazioan*** ere.

4.1.9 2/2017 Foru Dekretua, Bizkaiko Foru Aldundian xedapen orokorrak egiteko prozedura arautzen duena

2/2017 Foru Dekretuaren xedea da Bizkaiko Foru Aldundiak foru arauen aurreproiektuak eta arau horien maila eta indar bera duten xedapen arauemaileak egiteko prozedura arautzea, baita Bizkaiko Foru Aldundiak erregelamenduzko xedapen arauemaileak egiteko prozedura arautzea ere.

Foru Dekretu hori Bizkaiko Foru Aldundiko sailek sustatutako xedapen orokorrak egiteko prozeduretan aplikatuko da, xedapen horiek forma juridiko hauetako bat hartzen dutenean: Foru Araua, Foru Dekretu Arauemaile, Foru Dekretua, Foru Agindua edo Ebazpena. Baldin eta, forma juridiko horien bitartez antolamendu juridikoan berrikuntzak sartzen badira —alderdi materialetan zein antolakuntzari buruzkoetan— eta administrazio-egintzak —orokorrak edo indibidualizatuak— onartzera mugatzen ez badira.

Araugintza-xedapena sei kapitulutan, lau xedapen gehigarritan, bi xedapen iragankorretan, xedapen indargabetzaile batean eta bi azken xedapenetan egituratzen da. Kontzeptu orokorrenetatik abiatuta (hala nola Dekretuaren xedea eta irismena), foru-arauen proiektuak edo erregelamenduzko beste araugintza-xedapen batzuk onartzeko kontzeptu partikularragoetara hartzen du.

4. artikuluan aditzera ematen denez, Bizkaiko Foru Aldundiak urteko araugintza-plana argitaratu beharko du —hurrengo ekitaldian onartzeko proposatuko diren foru-araugintzako ekimenak eta arauzko ekimenak bilduko dituen—, eta ekainaren 30a baino lehen ebaluatuko da plan horren betetze-maila.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

2/2017 Foru Dekretuaren irismenean ezartzen denez, aplikatzekoa izango zaio Errepideen Lurralde Plan Sektorialari, dokumentu hori Foru Arau bidez onartuko baita. Horrenbestez, Foru Dekretu hori kontuan izan beharko ***Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala onartzeko bete behar den prozeduran.***

4.1.10 Ingurumen-ebaluazioari buruzko 21/2013 Legea eta 9/2018 Legea.

Ingurumen-ebaluazioaren esparruan lege hauek dira aplikatzekoak:

- 21/2013 Legea, abenduaren 9koa, ingurumen-ebaluazioari buruzkoa.
- 9/2018 Legea, abenduaren 5koa, honako hauek aldatzen dituen: 21/2013 Legea, abenduaren 9koa, ingurumen-ebaluazioari buruzkoa; 21/2015 Legea, uztailaren 20koa, mendien azaroaren 21eko 43/2003 Legea aldatzen duena; eta 1/2005 Legea, martxoaren 9koa, Berotegi-efektuko gasak isurtzeko eskubideen salerosketa-erregimena arautzen duena.

Ingurumen-ebaluazioa ezinbestekoa da ingurumena babesteko. Erabaki estrategikoetan jasagarritasun-irizpideak txerta daitezten errazten du, planen eta programen ebaluazioaren bidez. Bestalde, proiektuen ebaluazioari esker, sor daitezkeen ingurumen-inpaktu zehatzen prebentzio egokia bermatzen du eta, aldi berean, inpaktuak zuzentzeko edo konpentsatzeko mekanismo eraginkorrak ezartzen ditu.

21/2013 Legeak *ingurumenean ondorio adierazgarriak eragin ditzaketen plan, programa eta proiektuen ingurumen-ebaluazioa arautu behar duten oinarriak ezartzen ditu. Horrenbestez, Estatuaren lurralde osoan ingurumenaren babes-maila handia bermatzen du, garapen jasagarria sustatzea helburu hartuta. Horretarako, bitarteko hauek baliatzen ditu:*

- Planak, programak eta proiektuak prestatzean, abian jartzean, onestean edo baimentzean, ingurumen-alderdiak integratzea;*
- ingurumenaren aldetik bideragarriak diren aukerak aztertzea eta hautatzea;*
- ingurumen-ondorio kaltegarrien prebentzioa, zuzenketa eta, hala badagokie, konpentsazioa bideratuko duten neurriak ezartzea;*
- lege honen xedeak betetzeko beharrezkoak diren zaintza-, jarraipen- eta zehapen-neurriak ezartzea.*

Ingurumenean ondorio adierazgarriak eragin ditzaketen plan, programa eta proiektuen ingurumen-ebaluazioaren prozedura zuzenduko duten printzipioak ere ezartzen ditu legeak. Halaber, Estatuko Administrazio Orokorraren eta autonomia-erkidegoen arteko lankidetzara araubidea xedatzen du, Ingurumenari buruzko Arloko Biltzarraren bidez.

II. Tituluko I. Kapituluak ezartzen ditu Ingurumen Ebaluazio Estrategikoko prozedurak (ebaluazio arrunta izan edo ebaluazio sinplifikatua izan), eta Ingurumen Inpaktuaren Ebaluazioaren mende egon behar duten proiektuak zehazten ditu.

Abenduaren 9ko 21/2013 Legeak Europar Batasuneko bi zuzentarau Espainiako ordenamendu juridikoan txertatu zituzten legeak jasotzen ditu. Hauek dira bi zuzentarau horiek: 2011/92/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2011ko abenduaren 13koa, proiektu publiko eta pribatu jakin batzuek ingurumenaren gainean dituzten eraginaren ebaluazioari buruzkoa; eta 2001/42/EE Zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2001eko ekainaren 27koa, plan eta programa jakin batzuen ingurumen-ondorioen ebaluazioari buruzkoa. 2014. urtean, 2014ko apirilaren 16ko 2014/52/EE Zuzentarauak, Europako Parlamentuarenak eta Kontseiluarenak, aurreko 2011/92/EE Zuzentaraua aldatu zuen.

Azken aldaketa horren bidez, honako helburu hauek lortu nahi dira: lehenik eta behin, ingurumen-inpaktuaren ebaluazio-prozesuaren erregulazio eraginkorragoa lortzea, prozesu horren etapak Europar Batasuneko printzipioetara egokitzearen bidetik («legeria hobe» eta herritarrentzako administrazio-kargak murriztea); bigarrenik, koherentzia eta sinergiak areagotzea Europar Batasuneko beste legeria eta politika batzuekin, baita estatu kideek eskumen nazionalako arloetan ezarritako estrategiekin eta politikekin ere; eta, azkenik, ingurumenaren, giza osasunaren eta ondare nazionalaren babesaren hobekuntza bermatzea, espezieen aniztasunari eusten zaiola zaintzea, ekosistemak bizitzaren funtsezko baliabide gisa ugaltzeko ahalmenari eustea eta baliabide naturalen erabileraren efizientzia areagotzea, epe luzera aurreikusgarriagoak eta jasangarriagoak izango diren inbertsio publikoei zein pribatuei buruzko erabakiak hartzeko sistema baten bidez.

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren apirilaren 16ko 2014/52/EE Zuzentarauaren printzipio, helburu eta agindu gehienak jada txertatu ziren abenduaren 9ko 21/2013 Legean, ia aldi berean tramitatu baitziren bi arauak, Europar Batasuneko eta Estatuko. Dena dela, zenbait alderdi bertako araudian jasotzeke geratu ziren, eta horretarako onartu zen abenduaren 5eko 9/2018 Legea.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

21/2013 Legeak eta 9/2018 Legeak eragina dute Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean, zehazki **plana tramitatzeko prozeduran** eta, bereziki, planaren **ingurumen-ebaluazio estrategikoaren** garapenean; horrela, Lurralde Plan Sektorialaren ingurumen-ebaluazio estrategikoaren edukia eta tramitazioa finkatzen du.

4.1.11 4/2019 Legea, otsailaren 21ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko jasangarritasun energetikoari buruzkoa

Euskal Autonomia Erkidegoko jasangarritasun energetikoari buruzko Legearen (otsailaren 11ko 4/2019 Legearen) xedea da *Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoetan eta sektore pribatuan jasangarritasun energetikoaren arau-oinarriak ezartzea, eta batzuek eta besteek zer egin behar eta bete behar dituzten antolatzea. Batez ere, energia-aurrezpeneko eta efizientzia energetikoa izateko neurriak bultzatzera bideratuko dira egin behar eta bete behar horiek, bai eta energia berriztagarriak sustatzera eta ezartzera ere.*

Lurralde-antolamenduari eta hirigintzari buruzko 7. artikuluan adierazten denez, *lurraldearen antolamenduko, hirigintza-plangintzako eta garraio-azpiegituretako baliabideetan jasangarritasun energetikoari buruzko azterketak egin beharko dira.*

Azterketa horrek alderdi hauek hartu beharko ditu barnean:

- *Jasangarritasun energetikoko eskakizunetara egokitu den jakiteko ebaluazioa.*
- *Eraikinetan eta azpiegiturretan energia berriztagarriak ezartzearen ebaluazioa.*
- *Mugikortasun-azterketa, energia-kontsumoaren ondorioetarako, garraio pribatuaren erabileraren ordezkari aukerak ere sartuta, eta mugikortasun ez-motorizatua eta mugikortasunik eza sustatzeko politikak.*
- *Kanpoko argiteria publikoaren azterketa, espazio publiko bakoitzerako argiztapen maila eta -denbora egokienak ebaluatzeko.*

Legearen 3. sekzioan mugikortasunari eta garraioari buruzko zenbait irizpen ezartzen dira, Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala idaztean interes berezia dutenak. Horien artean honako neurri hauek nabarmendu behar dira:

- *Ordezko erregaien karga-puntuak eta ordezkari erregaez hornitzeko guneak jartzea jendearen eskura.*
- *Garraio publikoa sustatzea.*
- *Erabilera partekatuko ibilgailuak (car-sharing delakoa) sustatzea.*
- *Garraio pribatua pixkanaka gutxituz joateko ordezkari beste aukera batzuk ematea.*
- *Salgaiak banatzeko logistika hobetzea.*
- *Bizikleten erabilera eta, oro har, joan-etorri ez-motorizatuak bultzatzea.*
- *Oinezkoentzako bakarrik diren eremu gehiago jartzea.*
- *Ordezko erregaiak darabiltzaten ibilgailuak erabil daitezela sustatzea.*

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Jasangarritasun energetikoari buruzko Legea aplikatzeko izango da Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala idaztean, batik bat Lurralde Plan Sektorial berriaren **irizpideak eta helburuak** zehazteko garaian; horrenbestez, bereziki erabilgarria izango da sarearen diagnostikoan erabili beharreko **adierazleak** zehazteko eta aplikatzeko.

Era berean, 7. artikuluen arabera, ingurumen-ebaluazioko prozeduraren parte gisa txertatuko da **jasangarritasun energetikoari buruzko azterketa**.

4.1.12 FOM/273/2016 Agindua, Errepideen Jarraibideko trazadurari buruzko 3.1-IC araua onartzen duena.

FOM/273/2019 Agindu bidez onartu zen Errepideen Jarraibideko trazadurari buruzko 3.1-IC Araua. Agindu horrek baliorik gabe utzi zituen Errepideen Jarraibideko trazadurari buruzko aurreko Agindua (Sustapen Ministerioaren 1999ko abenduaren 27ko Agindua) eta 1997ko abenduaren 16ko Aginduaren xedapenak —azken Agindu horrek arautzen ditu Estatuko errepideetarako sarbideak, zerbitzu-bideak eta zerbitzu-instalazioen eraikuntza—, baita oraingo agindu honek ezarritakoaren aurka doazen azken agindu horren ondorengo aldaketak ere.

Arauaren xedea da Estatuko Errepide Sareko errepideen azterketetan eta proiektuetan aplikatzekoak diren trazaduraren arloko irizpideak zehaztea. Irizpide horiek funtzionaltasun-ezaugarri egokiak eman beharko dituzte, zirkulazioaren erosotasuna eta segurtasuna oinarri hartuta, eta ekonomia- eta ingurumen-irizpideekin bateragarriak izan beharko dute.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Errepideen Instrukzioa aplikatzekoa izango da Lurralde Plan Sektorialean *sarearen egoeraren diagnosia egiteko adierazleak zehazteko* garaian, eta aztergai diren errepideen kategoriaren arabera lortu beharreko gutxienezko estandarrak finkatuko dituzte.

4.1.13 6/2018 Foru Araua, azaroaren 12koa, Gipuzkoako A-15 eta N-1 gaitasun handiko errepideetan merkantzia-garraioan arituko diren ibilgailu astunek zati jakin batzuk erabiltzeagatik ordainduko duten kanona arautzen duena

Azaroaren 12ko 6/2018 Foru Arauaren xedea da Gipuzkoako Foru Aldundiaren titulartasuneko N-I eta A-15 ahalmen handiko errepideen zenbait tartetan erabilera-kanona arautzea.

Kanon hori soilik aplikatuko zaie Gipuzkoako Errepideen eta Bideen Foru Arauaren Testu Bateginean ibilgailu astun gisa definitutako ibilgailuei, hau da, salgaiak errepidez garraiatzeko soilik erabiltzen diren eta 3,5 tonatik gorako baimendutako gehieneko pisua duten ibilgailu motordunei edo ibilgailu artikulatuen multzoei.

Foru Arauak kanona kobratzeko erregulazioari buruzko alderdiak ez ezik, sistemak lortutako datuen tratamenduari buruzko alderdiak ere jorratzen ditu.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Azaroaren 12ko 6/2018 Foru Araua kontuan izan beharreko erreferentziazko elementua da diagnostikoan antzemandako urritasunei —batez ere eskariaren kudeaketaren arloko urritasunei— erantzuteko soluzioak planteatzeko garaian.

4.1.14 4/2018 Foru Araua, Emakumeen eta Gizonen berdintasunerakoa.

Emakumeen eta gizonen berdintasunaren printzipioa eta sexu-diskriminazioaren eza printzipio juridiko unibertzala dira, zenbait arau-testutan onartzen dena. Gaur egun emakumeen eta gizonen arteko berdintasunari buruzko araudi zabala dagoen arren, oraindik ez da lortu benetako berdintasunik eta, era berean, ez dira amaitu emakumeek, emakume izateagatik, sufritzen dituzten bidegabekeriak, ezta haien oinarritzko eskubideen urraketa ere.

4/2018 Foru Arauaren xedea da: emakumeen eta gizonen berdintasunaren arloan Bizkaiko Lurralde Historikoko foru-sektore publikoaren jarduna zuzenduko duten printzipio orokorrak ezartzea, eta neurri batzuk arautzea bizitzaren esparru guztietan emakumeen eta gizonen berdintasuna sustatu eta bermatzeko eta, bereziki, emakumeen autonomia bultzatzeko eta haien posizio sozial, ekonomiko zein politikoa indartzeko. Halaber, emakumeak emakume izate hutsagatik jasaten dituzten bazterkeria- eta desparekotasun-forma guztiak, zuzenekoak nahiz zeharkakoak, desagerrarazteko neurriak hartzea, beren eskubideak gauzatzeko oztopo guztiak ezabatuz.

Foru Arau honen helburu nagusia da Bizkaiko Lurralde Historikoan emakumeen eta gizonen berdintasun benetako eta eraginkorra lortzeko beharrezko diren baldintzak bermatzea.

Foru Arauaren 61. artikulua hau ezartzen du:

61. artikulua. Hiri-plangintza eta azpiegiturak

Foru-arau honen helburuak lortzeko, hiri-plangintzaren eta azpiegituren arloko eskumena duten Bizkaiko foru-sektore publikoko sailek neurri hauek hartuko dituzte, besteak beste:

- Genero-ikuspegia txertatuko dute hiri-plangintza egitean eta azpiegiturak diseinatu eta egitean, betiere ikuspegi intersektionala oinarri.*
- Hirigintzari esanahi berria emango diote, udalerrri humanoagoak eta hurbilagoak lortzeko emakumeen beharrian pribatu eta publikoak txerta daitezen.*
- Hiri-plangintzarako mekanismo eta prozesu berriak egingo dituzte bizi-kalitatea eta ongizatea lortzeko berdintasuna bermatzen dutenak.*
- Hiri-plangintzan, alderdi hauek sartuko dituzte: segurtasuna, hurbiltasuna, denbora eta haren erabilera eta zerbitzuen antolamendua.*
- Intersektionalitate-printzipioa kontuan hartuz, genero-ikuspegia txertatuko dute udal erakundeekin batera egiten diren hirigintzako plan eta proiektuen memorietan.*
- Emakume anitzen partaidetza sustatuko dute Bizkaiko udalerrien hirigintza-plangintzan.*
- Emakumeen eta gizonen partaidetza orekatua sustatuko dute hirigintza-plangintza idazten duten taldeetan.*
- Pertsonen zaintzaren beharrian erantzuteko, bizitzaren arloak bateragarri egiteko eta erantzunkidetasuna sustatzeko beharrezkoak diren beste ekipamendu publikoak diseinatu eta egingo dituzte.*
- Hirigintzan eta generoan espezializatutako prestakuntza sustatuko dute hirigintzaren eta ingurumen-iraunkortasunaren arloko eskumena duten toki-eragileen artean; halaber sustatuko dute hirigintzako planetan emakume anitzen ikuspegia eta partaidetza txertatzeko egiten diren proposamenak eztabaidatzeko foroak antolatzea.*
- Hiri-espazio guztiek erabilera eta sarbide seguruak bermatzen dituzten irizpideak sartuko dituzte azpiegituren diseinuan.*
- Emakumeentzat seguru ez diren gune eta sareak ezabatuko dituzte, eta indarkeria matxistarik gabeko bizimodua ziurtatzen dituzten espazioak eta ekipamenduak eraikiko dituzte.*
- Genero-ikuspegia eta intersektionalitatea kontuan hartuta, ibilgailu nahiz oinezkoentzako bide-sarearen azpiegituren plangintza, arrazionalizazioa, irisgarritasuna eta oztopo arkitektonikoen ezabatzea aztertuko dituzte.*

Ondoren, Foru Arauaren 62. artikulua hau dio:

62. artikulua. Garraioa eta mugikortasuna

Foru-arau honen helburuak lortzeko, garraioaren eta mugikortasunaren arloko eskumena duten Bizkaiko foru-sektore publikoko sailek neurri hauek hartuko dituzte, besteak beste:

- a. Genero-ikuspegia txertatu eta ikuspegi intersektzionala kontuan hartzen duen mugikortasuna sustatuko dute.
- b. Genero-ikuspegia txertatuko dute mugikortasunari edo garraio publikoari buruzko programa, ekintza eta plangintza guztietan.
- c. Emakumeen eta gizonen beharizanetara egokituko dute garraio publikoa.
- d. Genero-ikuspegia aintzat hartuta, Intersektzionalitate-printzipioa kontuan hartuta, aztertuko dute emakumeek eta gizonen nola erabiltzen duten garraio publikoa.
- e. Emakumeen eta gizonen partaidetza orekatua sustatuko dute garraio publikoaren espazioak diseinatzean, plangintza egitean eta kudeaketa egitean.
- f. Irisgarritasuna sustatu eta hobetuko dute garraio publikoan; horretarako:
 1. Oztopo fisikoak ezabatuko dituzte ibilgailuetan eta sarbideetan.
 2. Espazioak egokituko dituzte haur-kotxeak, aulkiak eta fardelak uzteko.
 3. Ibilgailuak eta sarbideak diseinatzean, kontuan hartuko dituzte emakumeen eta gizonen ezaugarri fisikoak eta beharizanak.
- g. Garraio publikoko zerbitzuak diseinatzean, emakumeen eta gizonen beharizanak kontuan hartuko dituzte alderdi hauek zehazteko: espazioak, ordutegiak, maiztasunak, konexioak, segurtasuna eta helmugak.
- h. Garraio publikoa diseinatzean, kontuan hartuko dituzte pertsonak zaintzeko lanen ondoriozko erabilerak.
- i. Emakumeen segurtasun bermatuko dute garraio publikoko zerbitzuetan, eta emakumeen kontrako indarkeriaren edozein adierazpen prebenituko dute.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

4/2018 Foru Araua zenbait alderditan hartu beharko da kontuan errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala idazteko garaian; batetik, kontuan hartu behar da **Planaren irizpideak eta helburuak** ezartzeko garaian, eta, bestetik, Foru Arauan xedatutakoa bete beharko da Lurralde Plan Sektoriala **tramitatze** **prozesuan**.

Foru Araua onartzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuaren 37.3.a) artikulua Lurralde Historikoetako foru-organismoen esleitzen dien eskumenen arabera, eta Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen eta hura garatzen duen araudiaren ondoriozko emakumeen eta gizonen berdintasunaren arloko arauen arabera. 4/2005 Legearen 19. artikulua adierazten duenez, Arau bati ekin aurretik, berau sustatzen duen organismoak genero-inpaktuari buruzko ebaluazioa egin beharko du. Horrenbestez, 4/2005 Legeak zein 4/2018 Foru Arauak eragina izango dute Errepideen Lurralde Plan Sektorialean.

4.1.15 46/2020 Dekretua, martxoaren 24koa, lurralde-antolamenduko planak eta hirigintza-antolamenduko tresnak onartzeko prozedurak arautzen dituen

46/2020 Dekretuaren xedea da Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek egiten edo onartzen duten lurralde- eta hirigintza-plangintza onartzeko prozedura arau bidez erregulatzea, Euskal

Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legea eta Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legea gara daitezzen.

Dekretuaren 17. artikulua adierazten duenez, Eusko Jaurlaritzaren eta lurralde historikoetako foru-organismoen ekimenez formulatu eta tramitatuko dira lurralde-intzidentzia duten lurralde-plan sektorialak; hortaz, dekretu hau aplikatzekoa zaio Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialari.

Lurralde-plan sektorialak formulatu eta tramitatuko dira aplikatu beharreko legeria sektorialean ezarritako prozeduraren arabera, eta, halakorik ezean, lurralde-plan partzialetarako ezarritako prozeduraren arabera. Horrenbestez, Planaren aurrerapena, hasierako onarpena, behin-behineko onarpena eta behin betiko onarpena tramitatzeko 14., 15. eta 16. artikuluetan adierazitako urratsei jarraituko zaie.

Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

2020ko martxoaren 31n jarri zen indarrean 46/2020 Dekretua, eta Dekretu horrek ordura arte aurreikusitako **II Lurralde Plan Sektorialaren tramitazioa** aldatu zuen. Aldaketa nagusia da herritarrek parte hartzeko prozesua sartu izana —prozesu hori garatu beharko da planaren zirriborro edo aurrerapen-dokumentuarekin eta hasierako dokumentu estrategikoarekin—.

Gainera, tramitazio horretan Eusko Jaurlaritzan lurralde-antolamenduaren arloan eskumena duen organismoari zuzendutako beste bi kontsulta sartu dira: lehena, planaren zirriborro edo aurrerapenari eta hasierako dokumentu estrategikoari lotzen zaion herritarren parte-hartzearekin batera sartu zen, eta bigarrena, II. Lurralde Plan Sektorialaren behin-behineko onarpeneko dokumentuarekin eta Ingurumen Adierazpen Estrategikoaren eskaerarekin batera.

4.2 Mugikortasunaren arloan Sailak garatutako ekintza

Bizkaiko Foru Aldundiak zenbait modutan esku hartzen du Garraio Sistemaren konfigurazioan eta zerbitzuan, bai azpiegiturako inbertsioaren ikuspuntutik, bai kudeaketaren ikuspuntutik, eta modu aktiboan laguntzen du mugikortasun jasangarriaren garapenean, egungo egoera sozioekonomikora egokituta.

Foru Aldundiaren ekarpen hori zenbait mekanismoren bidetik artikulatzen da, eta batez ere mugikortasunaren bi arlotan du eragina:

- Mugikortasun jasangarrien aldeko politikak bultzatzea.
- Bide-azpiegiturretan jardutea.

Ondoren bi alderdi horiek zehazten dira:

4.2.1 Mugikortasun jasangarria bultzatzea

Foru Aldundiak Lurralde Historikoan mugikortasun jasangarria bultzatzeko egiten duen ekarpena bidaiarien eta salgaien garraio publikoari eta motorrik gabeko mugikortasunari laguntzeko mekanismo hauen bidez egituratzen da:

- Lehenik, Bilboko metropoli-trenaren 1. eta 2. lineen eraikuntza finantzatzea, jada martxan daudenak, Bizkaiko Garraio Partzuergoan parte hartzearen bidetik.
- Bigarrenik, Bilboko metroaren 3. linea finantzatzea, Eusko Jaurlaritzarekin lankidetzan.

- Datozen urteetan, bizikleta sustatzeko tresna hauei batuko zaie Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala, Foru Arauak ezartzen duen moduan. 2018ko maiatzean ekin zitzaion plan sektorial horri (2020rako aurrerapen-dokumentua izatea aurreikusten zen). Hala, Lurralde Plan Sektorial horrek Bizkaiko Bizikleta Bideen Sare Funtzionala zehaztuko du eta Lurralde Historikoa artikulatuko du, egitura-ardatzez osatutako oinarrizko sare batetik abiatuta.

- #### 4.2.2 Bide-azpiegituretan jardutea

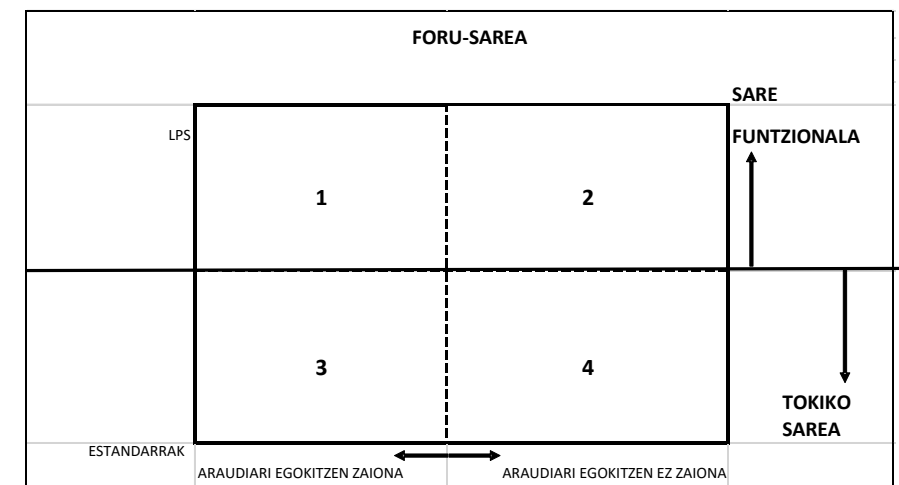
Aldundiaren jabetzakoa den errepide-sarea argi eta garbi bereizten diren bi zatitan banatzen da:

- Errepideen Sare Funtzionalaren xedea da Bizkaiko Lurralde Historikoa lurraldeaz gaindiko beste komunikazio-sare batzuekin lotzen dela bermatzea, eta, horretarako, lehiakortasun ekonomikoari laguntzen dion garraio-sarearekiko lotura bermatzea eta garraio-terminal handiekiko (portua eta aireportua) konexioa bermatzea.

Tokiko sareak, berriz, xede kapilarragoa du, hau da, lurraldeko espazio guztietarako sarbidea ahalbidetzeaz arduratzen da.

Azken 30 urteotako inbertsio-ahalegina handia izan den arren, sareak osatzen dituzten azpiegiturek ez dute, osotara, ezaugarri geometrikorik, trazadurarik eta erantzun funtzionalik, diseinuari buruzko araudiak zehazten duen bezalaxe. Zenbait parametrok zehazten dute tarte jakin batzuk araudi horretara egokitzen diren ala ez; esate baterako, parametro hauek: plataformaren zabalerak; gutxieneko erradioek; gehieneko maldek; behar adinako abiadurak; trafikoaren arintasuna bermatuko duten errei kopuruak eta aurreratzeko eremuek; eta bidegurutze seguruak diseinuak.

Indarrean dagoen araudira egokitzen den ala ez kontuan izanik azpibana dezakegu Sarearen osotasuna lau koadrantetan, honako eskemaren arabera:



Eskema horretan, goiko bi koadranteak Sare Funtzionalari dagozkio, hau da, Lurralde Plan Sektorialaren Xede Sareari, eta beheko bi koadranteak Sare Horiari edo Sare Lokalari, Lurralde Plan Sektorialaz kanpo geratzen denari.

Era berean, ezkerretako koadranteak indarrean dagoen Araudi Teknikoan jasotako xedapenak betetzen dituzten estandarrak dituzten bi sareetako (sare funtzionaleko eta tokiko sareko) zatiari dagozkio. Eskuinaldeko koadranteak, berriz, Araudiaren aginduak betetzen ez dituzten estandarrak dituzten bi sareen zatiari dagozkio.

Hortaz, Sarearen osotasuna honako lau koadrante hauetan azpibanatzen da:

- Araudiari egokitzen zaion Sare Funtzionala (1. koadrantea)
- Araudiari egokitzen ez zaion Sare Funtzionala (2. koadrantea)
- Araudiari egokitzen zaion Tokiko Sarea (3. koadrantea)
- Araudiari egokitzen ez zaion Tokiko Sarea (4. koadrantea)

Bestalde, Sailak bide-azpiegituretan egiten duen ekintza funtsezko hiru ildoren bidez egituratzen da, hurrengo epigrafeetan xehetasunez azaltzen direnak:

1. Sarearen jarduna
2. Azpiegituretako inbertsio-planak
3. Eskariaren kudeaketa

4.2.2.1 Sarearen jarduna

Lehenik eta behin, aurrez dauden azpiegituren jardun efizienterako beharrezkoak diren lanak egongo lirateke (eguneko 24 orduko zerbitzua, urteko 365 egunetan). Horien kostua Aurrekontuaren II.

Kapituluan zehazten da, eta funtsezko bi kontzeptu biltzen ditu:

- Kontserbazio integrala; kontserbazio horren helburua da sare osoa (funtzionala eta ez-funtzionala) egunez egun funtzionamendu-baldintza egokietan mantentzea eta sortzen diren ustekabeko intzidentziak konpontzea.
- Sarean dauden instalazioetarako energia hornidura.

Jardun horiek sare osoa hartzen dute, bai sare funtzionala bai tokikoa, eta, beraz, haren esparruak aurreko eskemako lau koadranteak hartuko lituzke.

4.2.2.2 Azpiegituretako inbertsio-planak

Gero, azpiegituretako inbertsioaren arloa egongo litzateke. Inbertsio hori zenbait planetan egituratzen da eta plan horiek lau motatakoak izan daitezke.

1. Estatuko Agenda
2. Bide-segurtasuna eta modernizazioa
3. Errepideen Lurralde Plan Sektoriala
4. Sare Funtzionalaren arrazionalizazioa

4.2.2.2.1 Egoera Agenda

Lehenik eta behin, Estatuko Agenda da errepideen administratzaileak errepideak kudeatzeko duen oinarritzko tresna, batez ere errepideak kontserbatu eta berroneratzeko egin beharreko jardueri eta erabaki beharreko lehentasunei buruzko erabakiak hartzeko garaian.

Errepidea eraiki eta zerbitzuan jarri zenean bezala uzteko egin behar den inbertsioa zehazten du.

Trafikoaren joan-etorriak, klimatologiak eta azpiegituretako materialen zahartzeak, baita urteetan izan diren arau-aldaketek ere, zehazten dituzte zerbitzuan diren azpiegituren defizitak: Egoera Agenda.

Hortaz, bi motatako jarduketak hartzen ditu barnean:

- Errepidearen berroneratze funtzionalerako (zerbitzua) Egoera Agenda: ziklo laburreko jarduketak dira (<4 urte), Kontserbazio Integralaren barruan sartzen direnak. Bide-segurtasunean dute eragina eta errepidearen gainazaleko elementuen gainean jarduten du.
- Errepidearen egitura berroneratzeko (egoera) Egoera Agenda: munta handiagoko jarduketak dira (egiturak, ezpondak, drainatzea; eta abar...), beren muntagatik kontserbazio-aurrekontuek bere gain hartu ezin dituztenak eta, hartara, ad-hoc programa bereziak behar dituztenak.

Beraz, errepide-sarea Araudira egokitzeko Administrazioak egin beharreko inbertsioaren irudi zehatza izango da Agenda, baita bide-segurtasuna eta ingurunearen araberako funtzionaltasuna hobetzeko egin beharreko inbertsioaren irudi zehatza ere.

Egoera Agendak, azken batean:

- Azterketen eta inbentarioen emaitzak DIAGNOSTIKATZEN DITU

- Jarduteko alternatibak ZEHAZTEN DITU, baita horien eraginkortasuna ere, eta SOLUZIO bat proposatzen du
- Proposatutako soluzioa EBALUATZEN DU
- Eraginpean dauden parametroen bilakaera neurtzeko aukera ematen duten ADIERAZLEAK PROPOSATZEN DITU

Egoera Agendaren jarduketa-esparruak sare osoa hartzen du, bai sare funtzionala bai tokikoa, hau da, aurreko eskemako lau koadranteak.

Estatuko Agenda zeroan jarri ondoren, denboraren eta trafikoaren eraginpean dauden elementuen urteko birjartze-balioa finkatu beharko litzateke urtero. Horiek izango lirateke zaharkitzearen ondoriozko BERRONERATZE-kostuak.

4.2.2.2.2 Modernizazioaren eta bide-segurtasunaren arloko inbertsioa

Azpiegitura batzuek beren proiektuan edo ingurunean aurreikusi ez ziren bestelako trafikoak jasaten dituztenez gero, behar-beharrezkoa da azpiegitura horietan modernizazio-inbertsio zehatzak egitea (bidegurutze-tipologiak aldatzea, trazaduran aldaketa puntualak egitea...), azpiegitura horietan dauden zerbitzu-arazoak eta/edo bide-segurtasuneko arazoak konpon daitezke.

Inbertsio puntual horiek epe laburreko problematika konpontzen dute, etorkizunean munta handiagoko konponbide bat baldintzatu gabe eta ibilbide osoan jardun gabe.

Inbertsio horien jarduketa-esparrua Sare Funtzionala da batik bat (nahiz eta salbuespenez tokiko sareko errepide jakin batzuetan ere egin daitezkeen jarduketak), eta, bereziki, Lurralde Plan Sektorialaren aurreikuspenetara egokitzen ez den zatian. Hau da, Sarearen eskeman, inbertsio hori 1. eta 2. koadranteetan oinarrituko litzateke.

Jarduketa horiek, halaber, lagungarriak dira Egoera Agendaren beharrak murrizteko.

4.2.2.2.3 Errepideen Lurralde Plan Sektorialak aurreikusitako inbertsioa

Errepideen Lurralde Plan Sektoriala da Errepideen Sare Funtzionalaren egungo eta etorkizuneko egoera diagnostikatzen duen plangintza-tresna. Behar diren jarduketak proposatu, eta bere indarraldiaren barruan programatzen ditu, sare horretan diagnostikatutako defizitak (oraingoak edo etorkizunekoak) arintze aldera. Diagnostikatu diren gabezia horiek ez dira soilik mugatzen alderdi funtzionala (zerbitzu-maila) edo geometrikoetara (zabalerak, kurbadura-erradioak); beste alderdi batzuk ere barnean har ditzakete, hala nola errepideen ingurumen-integrazioa, erabiltzaileek azpiegiturez egiten duten erabilera edo mugikortasunaren garraibideen araberako banaketa (ibilgailu pribatua/garraio publikoa/bizikleta). Hortaz, proposatutako jarduketak ez dira soilik bide-azpiegitura hobetzeko izango; beste ekintza batzuk ere barnean har ditzakete, hala nola, korridore edo esparru jakin batzuetako eskariaren kudeaketa bultzatzea edo garraio publikoaren lehiakortasuna edo intermodalitatea sustatzen duten errepide-sarearen edo azpiegituren ingurumen-integrazioa hobetzea.

Hori dela eta, Diagnostikoko prozesuaren ondorioz Sarearen premiak ezagutu ondoren, soluzio-proposamena hurrenez hurreneko zenbait etapatan egituratzen da:

- Beste garraibide batzuetan aurreikusitako jarduketak kontuan hartzea. Ibilgailu pribatuak korridorearen mugikortasunean duen partaidetza-kuota murriztea eta, beraz, errepidearen gaineko eskaera murriztea ekar dezakete.

- Ibilgailu pribatua gehiegi erabiltzearen ondorioz, mugikortasunaren banaketa modal ez oso jasangarria ezaugarri duten korridoreak identifikatzea. Korridore horietan lehenetsiko da gutxienez joan-etorri horietako batzuk bizikletaz egiteko neurriak ezartzea —Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialarekin koordinatuta— eta ibilgailu motordun bidezko zirkulaziorako bide-eskaintza handitzeko beharra atzeratzea edo ezeztatzea.
- Eskaria kudeatzeko neurriak proposatzea eta, hartara, diagnostikatutako problematika ebaztea edo, gutxienez, bide-eskaintzaren arloan jarduteko beharra denboran atzeratzea, eskura dauden baliabideak hobeto erabil daitezten. Jarduketa-ildo hori agortutakoan, bide-eskaintza hobetzeko jarduketak planteatuko dira, betiere ildo horretatik urritasunak konpondu ezin izan diren korridoreetan.
- Sarearen gainean proposa daitezkeen jarduketaren tipifikazioa.
- Jarduketaren esleipena. Zehaztutako jarduketa motak kontuan hartuta, jarduketa mota horietako bat esleitu zaio diagnostikatu diren beharretako bakoitzari, baldin eta aurrez egindako gogoeten arabera ebatzi ezin izan badira —beste garraibide batzuetan egindako jarduketei buruzko gogoeten arabera ebatzi ezin badira edota eskariaren kudeaketa hobetzeari edo sustatzeari buruzko gogoeten arabera ebatzi ezin badira—.
- Eskalagarritasunaren analisia. Diagnostikoan urritasunak antzeman zaizkien errepide-sareko tarte guztietarako beharrezkoak diren jarduketaren zerrenda ezarri ondoren, munta handiagoko jarduketetarako eskalagarritasun-azterketa egin behar da, jakiteko bide-segurtasunaren eta zerbitzu-mailaren problematika behin-behinean ebartzeko duen kostu txikiko konponbiderik ba ote dagoen, munta handiagoko azken soluzioa baldintzatu gabe. Aukera hori posible izanez gero, kostu txikiko jarduketa hori epe laburrean ezarriko litzateke, eta asmo handiagoko jarduketa epe luzerako egoera baterako utziko litzateke, Planaren indarralditik kanpo.

Deskribatutako prozesua kontuan izanik, honako hauek osatzen dute Planaren azken edukia:

- Eskaria kudeatzeko neurriak, posible eta eraginkorra izan daitezkeen korridoreetan.
- Sarearen gaineko jarduketaren zerrenda, aurrez ezarritako motetan sailkatuta.
- 1:20.000 eskalako planoak, planteatutako jarduketaren kokalekuarekin.

Sarean diagnostikatutako problematika konpontzeko beharrezkoak diren jarduketak ezarri direnean, jarduketa horiek denboran nola gauzatuko diren programatzen da, etorkizuneko beharren eta finantzabideen aurreikuspenen arabera.

Planean jasotako jarduketak gauzatzeko egin behar diren inbertsioak bi finantzaketa iturritatik etor daitezke, eta egindako plangintza bi zatitan bana daiteke:

- Zergadun guztiek finantzatzea, Foru Aldundiaren aurrekontu arruntaren bidez. Kasu horretan, erabilgarritasunak nolabait zehaztu gabeak dira, egoera ekonomikoan izan daitezkeen aldaketen ondoriozko **aukeren** mende baitaude, baita administrazioak eskura dituen baliabideak zertarako erabiliko diren lehenestearen ondoriozko aukeren mende ere. Hori dela eta, finantzaketa bide horretatik finantzatzen den Planaren zatiari **Plan Posibilista** deritza.
- Erabiltzaileek bidesariak ordaindu behar diren sarearen zatia finantzatzea, 3/2010 Foru Arauan jasotako jarraibideen arabera. Kasu horretan, baliabide ekonomikoak nahiko zehatz zehaztuta daude, azpiegitura horiek erabiltzen dituzten trafikoaren mende baitaude eta trafiko horiek ezagutzen baitira. Hori dela eta, finantzaketa bide horretatik finantzatzen den Planaren zatiari **Plan Determinista** deritza.

Planean jasotako jarduketak finantzaketa-iturri bati edo besteari esleitzeko garaian, 3/2010 Foru Arauan horretarako jasotako jarraibideei jarraituko zaie, eta kontuan hartuko da jarduketa horiek garatzen diren errepideek zer funtzionaltasun duten.

Plan Deterministari esleitzen zaizkio ibilbide luzeko zirkulazioa, batez ere, jasaten duten errepideetan eta horien elikatzaileetan (garapen-azpiegiturretan) egiten diren jarduketak, eta Plan Posibilistari esleitzen zaizkio nahitaezko mugikortasuna (etxea/ lantokia edo ikastetxea edo zaintza-lekua) eta lurralderako sarbidea (lurralde-oreka) jasaten duten errepideetan egiten diren jarduketak.

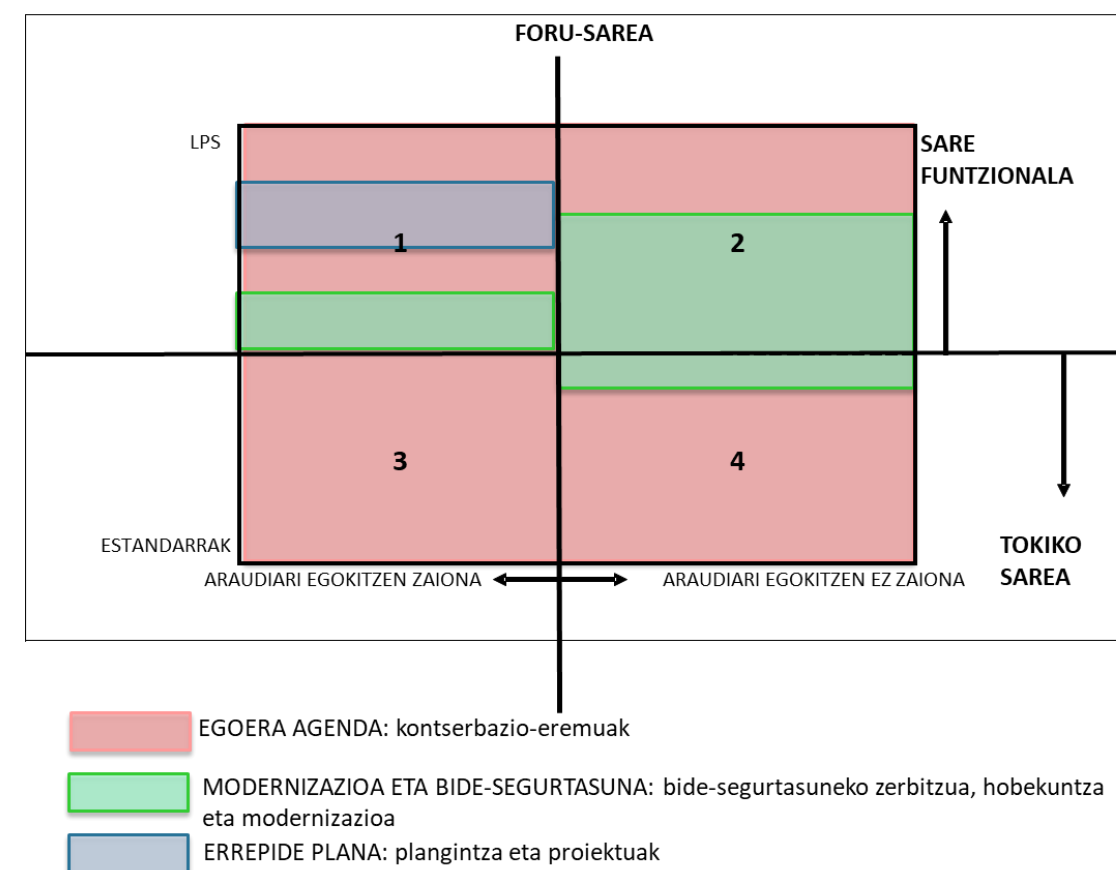
Azken batean, Plan honen jarduketa-esparru nagusia araudira egokitzen ez den Sare Funtzionala da, hau da, eskemaren 2. koadrantea. Nolanahi ere, 1. koadrantean ere izan ditzake jarduketak, araudi teknikoak betetzearekin zuzenean lotuta ez dauden arrazoiengatik (adibidez, eskaera kudeatzeko neurriak edo ingurumen-integrazioarako neurriak).

4.2.2.2.4 Foru-sarearen arrazionalizazioa

Errepideak kale bihurtzeko eta horiek hiri-bilbean integratzeko jarduketak dira, udalek LANKIDETZA HITZARMENEN bidez laga ditzaketen errepideetan hain zuzen ere.

4.2.2.2.5 Planen jarduketa-esparruaren laburpena

Laburpen gisa, inbertsio-planen esparruak irudikatzen dira Foru Sarearen azpibanaketa islatzen duten koadranteen eskema honetan:

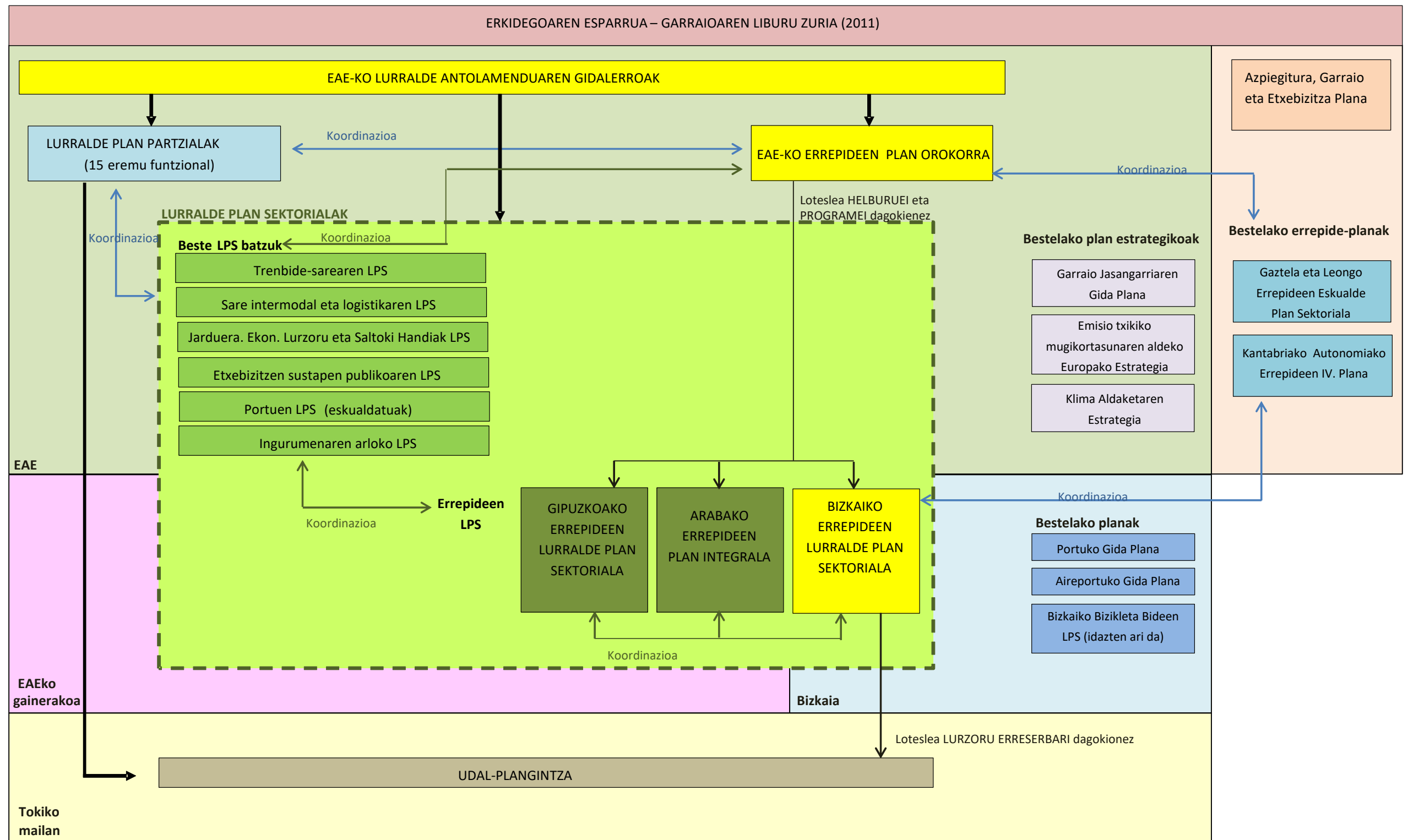


4.2.2.3 Eskariaren kudeaketa

Hirugarrenik, Bizkaiko zergadunen hileko gastu-mugarako laguntzaren bidez egiten den eskariaren kudeaketa dago. Izan ere, zergadun horiek Bizkaiko Foru Aldundiaren jabetzakoak diren eta bidesariaren mende dauden bide-azpiegiturak erabili behar dituzte etxearen eta lantokiaren arteko joan-etorrietarako. Azaroaren 30eko 166/2016 Foru Dekretuaren eta 162017/2018 Foru Dekretuaren arabera arautu da.

4.3 Bestelako plangintza-tresnak

Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala plangintza-esparru global baten barruan biltzen da, eta esparru global horren barruan kontuan izan beharreko zenbait lehentasun-erlazio eta koordinazio-behar daude. Hurrengo taulan irudikatzen da erreferentziazko esparru hori, eta, gero, xehetasunez definituko dira kontuan izan beharreko irudi nagusiak eta horiek Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean dituzten ondorioak.



Hurrengo taulan islatzen dira aztertutako dokumentuetako bakoitzak Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan dituen ondorioak:

	IRIZPIDEAK ETA HELBURUAK	KOORDINAZIOA	ETORKIZUNeko EGOERAK	FINANTZAKETA	PLANAREN TRAMITAZIOA	INGURUMEN- EBALUAZIOA	AINTZAT HARTU BEHARREKO JARDUKETAK
GARRAIOAREN LIBURU ZURIA	X						
EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN ALDEKO EUROPAKO ESTRATEGIA	X						
AZPIEGITURA, GARRAIO ETA ETXEBIZITZA PLANA		X					
EAE-KO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA	X					X	X
ARABAKO ERREPIDEEN PLAN INTEGRALA		X					
KANTABRIAKO ERREPIDEEN IV. PLANA		X					
GIPUZKOAKO ERREPIDEEN PLANA		X					
GAZTELA ETA LEONGO ERREPIDEEN ESKUALDE PLAN SEKTORIALA		X					
LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK	X						
BILBO METROPOLITARREKO LURRALDE PLAN PARTZIALA			X				X
BALMASEDA-ZALLAKO LURRALDE PLAN PARTZIALA			X				X
DURANGALDEKO LURRALDE PLAN PARTZIALA			X				X
BUSTURIALDEA-ARTIBAIKO LURRALDE PLAN PARTZIALA			X				X
ARRATIAKO LURRALDE PLAN PARTZIALA			X				X
MUNGIALDEKO LURRALDE PLAN PARTZIALA			X				X
EAE-KO TRENBIDE-SAREAREN LURRALDE PLAN SEKTORIALA			X				
PORTUEN LURRALDE PLAN SEKTORIALA			X				X
BILBOKO PORTUKO GIDA PLANA			X				X
BILBOKO AIREPORTUKO GIDA PLANA			X				X
JARDUERA EKONOMIKOETARAKO LURZORUA SORTZEKO ETA SALTOKI HANDIAK ANTOLATZEKO LURRALDE PLAN SEKTORIALA			X				
ETXEBIZITZEN SUSTAPEN PUBLIKORAKO LURZORUAREN LURRALDE PLAN SEKTORIALA			X				
EAE-KO SARE INTERMODALAREN ETA LOGISTIKAREN LURRALDE PLAN SEKTORIALA			X				X
EUSKADIKO GARRAIO JASANGARRIAREN 2030 GIDA PLANA	X		X			X	
2050erako KLIMA ALDAKETAREN EUSKADIKO ESTRATEGIA	X					X	
BIZIKLETA BIDEEN LURRALDE PLAN SEKTORIALA	X		X				
BIZKAIKO EMAKUMEEN ETA GIZONEN BERDINTASUNERAKO V. FORU PLANA, 2016- 2019	X				X		
BIZKAIKO FORU ALDUNDIAREN JARDUERAN GENERO-IKUSPEGIA SARTZEKO GOMENDIOEN ESKULIBURUA	X				X		

4.3.1 Garraioaren Liburu Zuria

Garraioaren Liburu Zuriak Europar Batasuneko garraio-politikaren jarraibideak finkatzen ditu, eta, beraz, estatu kideen arlo horretako plangintza-tresna guztiek jarraitu beharko duten erreferentzia-esparru orokorra da.

Liburu Zuriaren azken edizioa 2011koa da eta izenburu hau du: “*Europako garraio-eremu bakarrerako bide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baten alde*”. 2015ean berrikusi da dokumentu horretan jasotako helburuen betetze-maila.

Hurrengo taulan jasotzen dira dokumentu horren ezaugarri nagusiak:

Plana	Garraioaren Liburu Zuria
Egilea	Europako Batzordea
Irudia	Europako Batzordearen Komunikazioa
Egoera	2011n argitaratua (Brusela, 11/03/28) Aurrerapenen berrikuspena 2015ean
Xedea	Europar Batasuneko garraio-politikaren gidalerroak finkatzea
Esparrua	Nazioartekoa (Europa)
Horizontea	2050
Planaren helburuak	Azpiegituren kudeaketa hobetzea, ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea, bide-segurtasuna hobetzea eta hiri-mugikortasuna hobetzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Errepideen Lurralde Plan Sektorial berriaren irizpideak eta helburuak berrikustea.
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua

4.3.1.1 Aurrekariak

1957an Erromako Ituna berretsi zenetik, Europako Erkidegoak garraio-politika erkidea finkatu zuen, lurreko, ibaiko eta itsasoko garraioaren arloko neurriak ezartzeko. 70eko hamarkadan aireko garraioa gehitu zitzaien.

Hasiera batean ez zen bere potentzial osoan ezarri, baina, ondoren, garraio-politika erkideak beste bultzada bat jaso zuen Maastrichteko Europar Batasunaren ituna sinatu zenean (1992), itun horrek sendotu baitzituen haren oinarri politikoak, instituzionalak eta aurrekontukoak.

Orduan, garraio-politika erkidearen helburu orokorra gaur egungo bertsioan zehaztu zen: Europako barne-merkatuan pertsonen eta salgaien mugikortasuna bermatzea —baita hirugarren herrialdeetatik eta hirugarren herrialdeetara ere— eta gailu teknikoak eta antolamendukoak ahalik eta gehien baliatzea, pertsonen eta salgaien garraioa erraz dadin eta ingurumena errespetat dadin. Helburu horiek lortzeko, segurtasuna hobetu behar da, zarata eta kutsadura murriztu behar da, eta ingurumena babestu behar da.

Orduan sartu zen Europa Barneko Garraio Sarearen (TEN-T) kontzeptua, Europar Batasun osoan pertsonen eta salgaien komunikazioa errazteko pentsatutako lehentasunezko garraio-sareen multzo planifikatu gisa.

Europako Batzordeak hurrenez hurrenko Liburu Zuriak argitaratu ditu, garraio-politika erkidea bultzat dadin eta esparru horretan Europar Batasunaren berariazko ekintza-proposamenak defini daitezzen.

Hala, 1992an argitaratu zen garraio-politika erkidearen etorkizunari buruzko Batzordearen lehen Liburu Zuria, garraio-merkatuaren irekiera azpimarratzen zuena. Ondoren, 2001ean, bigarren Liburu Zuri bat egin zen, “2010erako Europako garraio-politika: une erabakigarria” izenburupean. Bigarren Liburu Zuri horrek 2000-2010 bitarteko garraio-politika erkiderako lege-ekimenak eta -proposamenak biltzen zituen. Eta, azkenik, ekonomiaren, gizartearen, baliabideen, ingurumenaren eta teknologiaren egoera berriak Liburu Zuri berri bat egitea eragin zuen (2011). Izenburu hau du: “Europako garraio-eremu bakar baterako bide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baten alde”.

4.3.1.2 Helburu orokorrak

Europar Batasuneko garraioak helburu hauek bete beharko ditu:

- Energia gutxiago eta garbiagoa kontsumitu
- Azpiegiturak hobeto ustiatu
- Ingurumenaren gaineko inpaktua murriztu

4.3.1.3 Landu beharreko funtsezko alderdiak

- Ingurumenaren gaineko inpaktua murriztea, honetan oinarrituta:
 - Energia garbiagoak (erregaiak) bultzatzea
 - Funtsezko natura-balioen (ura, lurra eta ekosistemak) gaineko inpaktua murriztea.
 - Material birziklagarriak hautatzea.
 - Garraio publikoa indartzea.
 - Tarifakazioa.
- Azpiegituren kudeaketa bi norabidetan hobetzea:
 - Sektorearen osotasunean, kasuan kasuko garraiobiderik egokiena hauta dadin.
 - Garraiobide bakoitzean, egungo azpiegituren erabilera efizienteagoa izan dadin.
- Bide-segurtasunaren arloan, zero istripuen helburua betetzea, alderdi hauetan oinarrituta:
 - Teknologia berrien erabilera (ITS)
 - Erabiltzaile zaurgarrientzako arreta
- Hiri-mugikortasunaren arloan, hiri handien garraioa hobetzea, honetan oinarrituta:
 - Propultsio konbentzionala ezabatzea
 - Garraio publikoa sustatzea
 - Oinezko eta bizikleta bidezko joan-etorriak sustatzea
 - Hiriguneetarako sarbideak arautzeko tarifakazioa
 - Intermodalitatea
- Tresnak. Lau tresna nagusi erabiliko dira:
 - Teknologia berrien erabilera (ITS).
 - Intermodalitatearen sustapena: kasuan-kasuan garraiobiderik egokiena hautatzea.

- Tarifikazioa (modalitatea hautatzean duen eragina kontuan izanik): kanpo-efektuak barneratzea (airearen eta zarataren kutsadura, auto-pilaketa, istripuak) eta azpiegituren mantentze-lana barne hartu beharko ditu.
- Garraio publikoaren erabilera sustatzea.

Alderdi horietako batzuek ez dute zerikusirik Lurralde Plan Sektorialaren xedearekin (materialekin edo erregaiekin zerikusia duten gaiak), baina beste batzuek argi eta garbi bai (teknologia berriak, intermodalitatea, tarifikazioa, kanpoko kostuak barneratzea).

4.3.1.4 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Liburu Zuriaren ikuspegi estrategikoa hartu beharko da kontuan Planaren *irizpideak eta helburuak definitzeko* garaian.

Planean sar daitezkeen funtsezko alderdi horiek txertatzeko modua aztertu beharko da:

- Teknologia berrietan oinarritutako kudeaketa-neurriak
- Kanpoko kostuak barneratzera zuzendutako tarifikazio-neurriak
- Intermodalitatea sustatzea
- Motorrik gabeko joan-etorriak sustatzea
- Garraio publikoa sustatzea

4.3.2 Emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako estrategia

Plana	Emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako estrategia
Egilea	Europako Batzordea
Irudia	Plan Estrategikoa
Egoera	Europako Parlamentuaren Ebazpena, 2017ko abenduaren 14koa, emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako estrategiari buruzkoa. Prozedura amaitua
Xedea	Emisio txikiko mugikortasunerako trantsizio-erritmoa bizkortuko duten legegintzako ekimenak eta legegintzakoak ez direnak proposatzea eta neurriak biltzea
Esparrua	Europar Batasuna
Horizontea	---
Planaren helburuak	Garraio-sektoreak berotegi-efektuko gasen emisioa murriztea, eta emisio txikiko mugikortasuna ezartzeko erritmoa bizkortzea, Batasuneko gizartearen eta ekonomiaren mugikortasun-beharrak asetzeari utzi gabe
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Irizpideak eta helburuak zehazteko garaian aintzat hartu beharrekoa
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua.

4.3.2.1 Aurrekariak

Emisio txikiko mugikortasuna funtsezko elementua da Europak, lehiakortasunari eusteko eta pertsonen eta salgaien mugikortasun-beharrak asetzeko, behar duen ekonomia zirkular hipokarbonikorako trantsizio globalagoan.

Garraioari dagokio Europako berotegi-efektuko gasen emisioen laurdena, gutxienez, eta garraioa da hirietako kutsadura-eragile nagusia. Erronka horiei aurre egingo bazaie, Europak behin betiko aldaketa egin behar du karbono eta kutsatzaile atmosferikoen emisio txikiko mugikortasunerantz.

Ildo horretatik, 2016ko uztailaren 20an, Europako Batzordeak jakinarazpen bat bidali zien Europako Parlamentuari, Kontseiluari, Europako Ekonomia eta Gizarte Komiteari eta Eskualdeetako Komiteari, «Emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako estrategia» izenburupean. Horren helburuak jada jaso ziren 2011ko Liburu Zurian.

Ondoren, 2017ko abenduaren 14an, Europako Parlamentuak strategiari buruzko ebazpena onartu zuen, uztailaren 20ko Komunikazioari erantzunez, eta prozesua amaitutzat eman zuen.

4.3.2.2 Helburuak eta jarduketa-ildoak

Emisio txikiko mugikortasuneranzko trantsizioari hasiera eman zaio mundu osoan, eta gero eta erritmo biziagoan zabaltzen ari da. Estrategiak erritmo hori bizkortu beharko du, eta, aldi berean, barne-merkatu efiziente baten mugikortasun-beharrak eta munduko konektagarritasunaren beharrak ase behar ditu.

Horretarako, Europako Parlamentuak onartutako dokumentuak neurri hauek proposatzen ditu:

- Garraio-sistema optimizatzea eta efizientzia hobetzea.
 - Mugikortasunaren arloko soluzio digitalak.

Teknologia digitalei esker garraioa seguruagoa, efizienteagoa eta inklusiboagoa izan daiteke. Era berean, atez ateko mugikortasun arineko, logistika integratuko eta balio erantsiko zerbitzuak eskaintzen ditu. Potentzial hori ahalik eta gehien baliatuko bada, teknologia horiek behar bezala integratu beharko dira mugikortasun jasangarriaren kontzeptuetan. Horregatik, garraibide guztietan garraio-sistema adimendunak ezartzea Europa barneko garraio multimodaleko sarearen garapenaren parte bihurtu da.

- Garraioaren prezio zuzenak eta efizienteak.

Ekonomiaren ikuspegitik, prezio-seinale egokiak eskaintzea eta kanpo-efektuak kontuan hartzea da energetikoki efizienteagoak diren garraio-jarduerak sustatzeko modurik arrazionalenetako bat, baita emisio txikiko energia-iturriak sustatzeko eta ibilgailuak azkarrago berritzeko modu arrazionalenetako bat ere.

Europar Batasun osoan, aurrera egin behar da benetan egindako kilometroetan oinarritutako tarifikazio-sistemen alde, hobe isla daitezen «kutsatzen duenak ordaintzen du» printzipioa eta «erabiltzaile ordaintzaile» printzipioa.

- Multimodalitatea sustatzea.

Integrazio multimodalari laguntzeko neurriak garrantzi handikoak dira emisio txikiko mugikortasuna lortzeko, emisio txikiko garraibideetarako trantsizioa sustatzen baitute, hala nola bide nabigagarri kontinentaletarako trantsizioa, distantzia laburreko itsas garraiorako trantsizioa edo trenbiderako trantsizioa.

Trenbidearen sektorerako berrikusitako esparru arautzailea diseinatuta dago, adibidez, trenak bidaiarientzat zein salgaientzat erakargarriagoak eta lehiakorragoak izan daitezen. Intermodalitatea sustatzen jarrai dadin, Batzordeak garraio konbinaturako pizgarriak

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

modernizatuko ditu, eta salgaietarako trenbide-korridoreen ahalmena eta efizientzia indartzeko neurriak prestatzen ari da. Batzordeak sare nagusiko korridore multimodalen garapena babesten du, lan-planen bigarren txanda baten bidez eta Europa barneko garraio-sarea ezartzeko neurrien bidez.

Garraio publikoa indartzen jarraitze aldera, eta garraiotik datozen karbono dioxidoaren emisioak murrizte aldera, Batzordeak autobus eta autokar zerbitzu nazionalen garapen handiagoa ahalbidetzeko neurriak prestatzen ditu.

- Emisio txikiko energia alternatiboen erabilera areagotzea.
Aukera ona da Europak produktu berrien arloan, hala nola bioerregai aurreratuen arloan, duen lidergoa garatzeko. Bidezko azpiegitura garatu beharko da.
- Zero emisioko ibilgailuetarantz aurrera egitea.
Garraio publikoa indartzen jarraitze aldera eta garraiotik datozen karbono dioxidoaren emisioak murrizte aldera, Batzordeak autobus eta autokar zerbitzu nazionalen garapen handiagoa ahalbidetzeko neurriak prestatzen ditu.
- Sarea egoera onean eta kalitate-maila handiarekin mantentzea.

4.3.2.3 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako estrategia erreferentziazko dokumentua da, eta kontuan hartuko da Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren *irizpideak eta helburuak* zehazteko garaian.

4.3.3 Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Plana, 2012-2024

Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Plana da Estatuko garraio-azpiegiturak planifikatzeko esparru-dokumentua, eta Azpiegitura eta Garraioko Plan Estrategikoaren zehaztapenak ordezkatzeko ditu. Plan hori da gaur egun Estatuan dagoen azpiegituren arloko aurreikuspenei buruzko erreferentzia ofizial bakarra, eta politika berriaren bide-orria ezartzen du gai horietan 2024ra arte.

Hurrengo taulan jasotzen dira dokumentu horren ezaugarri nagusiak:

Plana	Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Plana, 2012-2024
Egilea	Sustapen Ministerioa, Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitzako Estatu Idazkaritza
Irudia	Sustapen Ministerioaren Plan Estrategikoa
Egoera	Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Planaren ildo nagusien hasierako aurkezpena, 2012ko irailaren 26an Kongresuan
Xedea	Azpiegitura, garraio eta etxebizitzaren arloko politika berriaren bide-orria ezartzen du
Esparrua	Espainia
Horizontea	2024. urtea
Planaren helburuak	Garraio-sistemaren osotasuna hartuko duen ikuspegi integratua finkatzea
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Ez dago arauzko lotespenik
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua

4.3.3.1 Helburu orokorrak

Planaren garapena aurrekontu-ahaleginekin bat etorriko da, eta koherentea izango da Gobernuaren politika ekonomikoarekin eta zerga-kontsolidazioarekin. Plana ez da mugatuko azpiegiturak garatzeko proiektuak edo jarduketak zerrendatzera eta garatzera; haratago doa, Ministerioak garraiobideen erregulazio, kudeaketa eta funtzionamenduaren arloan egin beharreko ekintzak zehazten baititu.

Azpiegitura, Garraio eta Etxebizitza Planaren oinarritzko printzipioak dira garraio-sistema osoa hartuko duen ikuspegi integratua sustatzea, eta oinarritzko printzipio horiek honako helburu hauetan zehazten dira:

- Garraio-sistema globalaren efizientzia eta lehiakortasuna hobetzea, eta, horretarako, egungo ahalmenen erabilera optimizatzea.
- Garapen ekonomiko orekatua sustatzea, krisialdia gainditzearen zerbitzura dagoen tresna gisa.
- Mugikortasun jasangarria sustatzea eta haren ondorio ekonomikoak eta sozialak ingurumenarekiko errespetuarekin bateragarri egitea.
- Garraio-sistemaren bidez Estatuko lurralde guztien irisgarritasuna eta lurralde-kohesioa indartzea.
- Garraio-sistemaren osotasunaren integrazio funtzionala sustatzea, ikuspegi intermodalaren bidez.

4.3.3.2 Lotespen-maila eta Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Ez dago Lurralde Plan Sektorialarekin arauzko lotespenik; izan ere, Autonomia Estatutuaren 10.34 artikulua indarrez, eta azaroaren 25eko 27/83 Legearen 7 a) artikulua 8. puntuan xedatutakoaren arabera, Bizkaiko Foru Aldundiak Bizkaiko Lurralde Historikoaren barruan errepideak eta bideak planifikatzeko, proiektatzeko, eraikitze, kontserbatzeko, aldatzeko, finantzatzeko, erabiltzeko eta ustiatzeko eskumen eskusiboa du.

Nolanahi ere, komeni da kontuan izatea, *probintzia mugakideetan aintzat har daitezkeen jarduketekin behar bezala koordinatze aldera* (Kantabria, Burgos).

4.3.4 EAE-KO errepideen plan orokorra

Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra Lurralde Plan Sektorialari nagusitzen zaionez gero, bi dokumentuek bat etorri beharko dute irizpideetan eta helburuetan, eta, are garrantzitsuagoa dena, Plan Orokorrean jasota dauden jarduketak nahita ez hartu beharko dira aintzat Errepideen Lurralde Plan Sektorialean.

Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen III. Plan Orokorra *maiatzaren 19ko 63/2020 Dekretuaren bidez onartu zen —63/2020 Dekretua, maiatzaren 19koa, 2017-2028 aldirako Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorra onartzen duena—*.

Bestalde, plan horren mende dagoen sarea behin betiko onartu zen azaroaren 29ko 5/2018 Legearen bidez (lege horrek hirugarren aldiz aldatzen du Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra arautzen duen Legea).

Hurrengo taulan jasotzen dira dokumentu horren ezaugarri nagusiak:

Plana	Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra
Egilea	Eusko Jaurlaritza (Garraio eta Herri Lan Saila, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen lankidetzarekin)
Irudia	Plan Orokorra
Egoera	Behin betiko onartua maiatzaren 19ko 63/2020 Dekretu bidez
Xedea	Euskal Autonomia Erkidegoko errepide-sareak eta haien aplikazio-esparruak koordinatzea
Esparrua	Euskal Autonomia Erkidegoa
Horizontea	2017 - 2028
Planaren helburuak	Euskal Autonomia Erkidegoko errepideen arloko jarduketan eta inbertsioen programa ezartzea
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Errepideen Plan Orokorraren helburuei eta programei buruzko kapituluak lotesleak dira Lurralde Historikoetako foru-organoetarako
Oharrak	Errepideen Plan Orokorraren xede-sarea osatzen dute lehentasunezko intereseko sareko errepide guztiek eta oinarritzko sareko errepide gehienek

4.3.4.1 Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren xede-sarea

Kontuan izan behar da Plan Orokorraren xede-sarea Lehentasunezko Intereseko Sareko errepideek eta Oinarritzko Sareko ia errepide guztiek osatzen dutela, kanpoan direla Sare Funtzionala osatzen duten Eskualde Sareko errepide guztiak. Horrenbestez, ez dator bat Lurralde Plan Sektorialaren xede-sarearekin —sare funtzional osoa hartzen baitu—.

Dena dela, Plan Orokorrean barnean hartzen dira Plan Orokorraren xede-sarearen katalogoa eta Sare Funtzionalaren osotasunaren katalogoa; hori dela eta, Plan horretan proposatzen diren aldaketak kontuan hartu beharko dira Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren Xede Sarearen konfigurazioan.

Hirugarren Plan Orokorrean honako aldaketa hauek proposatzen dira Bizkaiko Sare Funtzionalean:

- BI-634 errepidea Eskualdeko Sarean birsailkatzeko proposamena, ez baititu oinarritzko sareari lotutako funtzioak metropoli-esparrutik kanpo betetzen — ez du fluxurik bideratzen Lehentasunezko Intereseko Sarera eta lurraldea egituratzeko egiten duen ekarpena bazterrekoa da—.
Lehenengo tarte Sopela udalerrian dago oso-osorik, BI-637 errepidearen amaieraren (Uribe-Kostako korridorea) eta BI-2122 errepidearen (Sopela-Plentzia) hasieraren artean, eta proposatzen da hura birsailkatzea eta Plentziara sartzeko BI-2122 errepidearen parte izatera pasatzea, ibilbide horrekin jarraitutasuna baitu.
Elortza (Urduliz) eta Mungia arteko tartearentzako beste izendapen bat proposatzen da Eskualde Sarearen barruan, eta BI-2123 errepidea izatera pasako da (barnean hartuko ditu, halaber, tokiko sareko BI-3124 errepidea, Larrabasterra eta Urduliz arteko hasierako tartean, eta BI-3111 errepidea, Gatika eta Maruri arteko amaierako tartean —BI-2123 errepidea BI-2120 errepidearekin lotuko den gunean—).
- Sare Funtzionaletik Otxandio eta Igorre arteko BI-2543 errepidea kentzea —N-240 errepidearekiko eta Bi-623 errepidearekiko paralelo doa, eta errepide horiek betetzen dute eskualde arteko konexio-funtzioa—.
- Bizkaiko Oinarritzko Sareko BI-626 eta BI-627 errepideak (Artxandako tunelak) sare funtzionalean txertatzea planteatzen da, Bilbora iparraldetik sartzeko bideen konfigurazioa egituratzen duten heinean.

Horrenbestez, Bizkaiko Sare Funtzionalaren proposamena honako errepide hauek osatuko dute:

PROPOSATUTAKO NOMENKLATURA	EGUNGO NOMENKLATURA	IZENA	HASIERA	AMAIERA	LUZERA (KM)	OHARRAK
LEHENTASUNEZKO INTERESEKO SAREA						
AP-68	AP-68	Burgos – Kantauriko autobidea	A-8 lotunea (Hegoaldeko Soluzioa)	Arabako muga	22,35	Emakida
AP-8	AP-8	Kantauriko autobidea	Gipuzkoako muga	El Gallo	31,05	
AP-8	AP-8	Kantauriko autobidea (A-8 autobidearen hegoaldeko saihe s bidea – Metropoli Hegoaldeko Saihe s bidea)	Larraskituko lotunea	Portuaren lotunea (Bizkaia)	15,48	A-8 autobidearekin partekatzen den tarte a barne hartzen du, Trapagako lotunearen eta Portuko lotunearen artean.
A-8	A-8	Kantauriko autobidea	El Gallo	Larraskituko lotunea	9,07	--
BI-10	A-8	Bilboko hegoalde t etik inguratzeko autobidea	Larraskituko lotunea	Trapagako lotunea	11,31	Bilbo hegoaldeko soluzioa
A-8	A-8	Kantauriko autobidea	Trapagako lotunea	Kantabriako muga, El Haya	9,63	Ugaldebi e tako soluzioa
N-240	N-240	Tarragonatik Bilbora Barazar mendatetik barrena	Arabako muga, Ubidea	Galdakao (El Gallo)	32,92	
N-629	N-629	Burgosetik Santoña	Kantabriako muga	Kantabriako muga	3,87	
N-633	N-633	Loiuko aireporturako sarbidea, Aldekonetik	BI-30 (Derioko lotunea)	Aireportua	4,42	
N-634	N-634	Donostiatik Santander eta A Coruña	Gipuzkoako muga	Bilbo (Ibarsusi)	42,28	Ibarsusi-Miraflores tarte a ezabatzen da, oinarritzko sarera pasatzen da eta BI-631 ekialdeko saihe s bidearen partetzat jotzen da
N-634	N-634	Donostiatik Santander eta A Coruña	Nocedal BI-628 (Ortuella)	Kantabriako muga	9,67	
N-636	N-636	Beasaindik Durangora, Kanpanzar barrena	Gipuzkoako muga	Durango (Gederiaga)	14,42	
BI-30	N-637	Bilboko iparraldeko ingurabidea	Gurutzetako lotunea	Erletxe	20,15	
N-639	N-639	Porturako sarbidea Zierbena	Santurtziko portua (kanpoaldeko Abra)	N-634	8,19	
N-644	N-644	Portuko autobia	A-8	Santurtziko portua	2,73	
OINARRIZKO SAREA						
BI-11	BI-604	Bilborako sarbidea iparraldetik (Asua- Enekuri)	Bilbo	La Cadena (BI-2704)	4,78	
BI-623	BI-623	Gasteizetik Durangora	Durango (N-634)	Arabako muga, Gomilaz	20,86	
BI-624	BI-624	Altubetik Balmasedara	Burgosko muga	Balmaseda (BI-636)	2,58	
BI-625	BI-625	Urduñatik Bilbora	Urduñako saihe s bidea	Arabako muga	2,96	
BI-625	BI-625	Urduñatik Bilbora	Arabako muga	N-634 errepidearekiko bidegurutzea	14,77	
BI-626	BI-626	Artxandako tunela (Salbeko irteera)	Bilbo	N-637	1,96	
BI-627	BI-627	Artxandako tunela (Ugasko irteera)	Bilbo	N-637	1,51	
BI-628	BI-628	Ballontiko ardatza	Axpe (Karmen)	Portugalete	4,67	Barnean hartzen du Galindo eta Kueto arteko 1,33 km-ko tarte a
BI-628	BI-628	Ballontiko ardatza	Balparda	Nocedal	1,62	
BI-630	BI-630	Balmasedatik Karrantzara	Balmaseda	Kantabriako muga	23,34	Salbu Turtziozko enklabean (Kantabria) zeharreko tarte a
BI-20	BI-631	Bilboko ekialdeko ingurabidea	BI-10 (Larraskituko lotunea)	BI-30 (Derioko lotunea)	8,26	Ezabatutako Ibasusi-Miraflores tart e an barnean hartzen da
BI-631	BI-631	N-633 errepidetik Bermeora	N-633 (Derio)	Bermeo (BI-2235)	25,93	
BI-633	BI-633	Durangotik Ondarroara, Trabakuan barrena	Matiena	Ondarroa	27,67	
BI-635	BI-635	Lemoatik Gernikara	Lemoa	Zornotza	2,89	
BI-635	BI-635	Lemoatik Gernikara	Zornotza	Gernika (BI-2238)	14,16	
BI-636	BI-636	Kadaguaren korridorea	BI-10 (Kastresanako lotunea)	Burgosko muga	29,95	
BI-637	BI-637	Kukularratik Sopelara	BI-30 (Kukularrako lotunea)	Sopela	10,45	
BI-638	BI-638	Debatik Ondarroara	Gipuzkoako muga	Ondarroa (BI-633)	0,90	

PROPOSATUTAKO NOMENKLATURA	EGUNGO NOMENKLATURA	IZENA	HASIERA	AMAIERA	LUZERA (KM)	OHARRAK
ESKUALDE SAREA						
BI-2121	BI-2121	Mungia (BI-631) – Fruniz- Muxika	Mungia (BI-631)	Muxika HTA amaiera (BI-635)	16,75	
BI-2122	BI-2122	Sopela (BI-637)- Plentzia (BI-2704)	BI-634 errepidearekiko bidegurutzea	Plentzia (BI-2704)	5,87	
BI-2123	BI-634	Larrabasterratik Mungiara Marurin barrena	Larrabasterra (Sopela)	Asteinza (Maruri)	9,46	
BI-2224	BI-2224	Gernika (BI-635) - Ibartxu - Arbatzegil-Iruzubieta (BI-633)	Tarte hasiera (Gernika)	Iruzubieta HTA amaiera (BI-633R)	17,51	
BI-2235	BI-2235	BI-2238 - Bermeo	Gernikako HTA hasiera	Tarte amaiera (BERMEO)	13,30	
BI-2238	BI-2238	BI-2235 – Lekeitioko biribilgunea	BI-2235 errepidearekiko bidegurutzea	Lekeitioko glorieta (BI-2405)	21,45	
BI-2405	BI-2405	Plazakola - Oleta	Plazakola (BI-633)	Tarte amaiera (Oleta)	8,23	
BI-2405	BI-2405	Oleta - Lekeitio (BI-2238)	Tarte hasiera (Oleta)	Lekeitio (BI-3228)	3,10	
BI-2521	BI-2521	Urduña (BI-625) - Arabako muga	Urduña (BI-625)	Arabako muga	4,46	
BI-2522	BI-2522	Areta – Arabako muga	Tarte hasiera (Areta)	Arabako muga	9,71	
BI-2625	BI-2625	Arabako muga - Urduña	Arabako muga	Urduña (BI-625/BI-4906)	0,79	
BI-2636	BI-2636	50+860 PK – Gipuzkoako muga	Tarte hasiera, Markina	Tarte amaiera, Etxebarria	1,43	
BI-2636	BI-2636	50+860 PK – Gipuzkoako muga	Tarte hasiera, Etxebarria	Gipuzkoako muga	4,97	
BI-2701	BI-2701	Muskiz (N-634) – Merkadillo- Malabrigo (BI-630)	Muskizko HTA hasiera (N-634)	Malabrigo (BI-630)	15,59	
BI-2704	BI-2704	La Cadena (BI-604) – Plentzia (BI-2120)	La Cadena (BI-604/BI-737)	Tarte amaiera (Mendiondo)	11,82	
BI-2704	BI-2704	La Cadena (BI-604) – Plentzia (BI-2120)	Tarte hasiera	Plentzia (BI-2120)	0,94	
BI-2713	BI-2713	Larrabetzu (Hegoaldea) - BI-2121	Larrabetzu (N-637)	Andra Mari	9,32	
BI-2713	BI-2713	Larrabetzu (Hegoaldea) - BI-2121	Andra Mari	BI-2121 errepidearekiko bidegurutzea	1,36	

4.3.4.2 Helburuak ezartzea

Errepideen Hirugarren Plan Orokorrean jasotako helburuak hartu beharko dira aintzat Lurralde Plan Sektorialean, eta azken honen helburuek bat etorri beharko dute Plan Orokorrearen helburuekin.

Plan Orokorrean ezarritako **helburu estrategikoak** dira:

- "Herriarrei datozen urteetako bizi-mailaren arabera bide-sarea eskaintzea.
- Enpresa-ehunari etengabe egokitzen den lurreko komunikazio-sarea erraztea, Euskal Autonomia Erkidegoko konektagarritasuna mantentzeko eta hobetzeko, ahal den heinean bederen.
- Lurraldea eta herrien arteko komunikazioa orekatzea.
- Bide-sarearen hobekuntza eta ingurumenaren errespetua eta babesa bateragarri egitea.
- Bide-segurtasuna areagotzea eta istripu-arriskua murriztea, errepideen erabiltzaileentzat."

Eta **Planaren berezko helburu** gisa ezartzen dira:

- "Ibilbideek bete beharreko oinarrizko funtzioen arabera errepide-sarea zuzkitzea lurraldeari.
- Errepide-sareak Euskal Autonomia Erkidegoko eta Europar Batasuneko garraio-politikan betetzen duen egitekoa aintzat hartzea: Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-sistema osoaren jasangarritasun ekonomikoa, soziala eta ingurumenekoa indartzea.
- Euskal Autonomia Erkidegoko bide-sarea Europar zeharreko sarean (TEN) integra dadin erraztea.
- Bide-sarearen eta lurraldea zeharkatzen duten konexioko korridore handien (ekialde-mendebalde eta iparralde-hegoalde) arteko artikulazioa hobetzea.
- Kanpo-erlazioak (mugako konexioak) eta nodo nagusiak (portuak, aireportuak, plataforma logistikoak) hobetzea.
- Lurraldea modu orekatuan egituratzea, lurralde-antolamendurako gidalerro orokorren arabera.
- Zona bakoitzerako antzeko azpiegituren zuzkidura-maila lortzea, alderdi determinatzaileak kontuan izanik, hala nola orografia eta populazio-kokalekuen dentsitatea.
- Lurraldeko zona guztiei irisgarritasun-maila egokia eskaintzea —lehentasunez jardungo da okerren zuzkituta dauden zonetan edo hedapen ekonomiko adierazgarriko zonetan—.
- Zerbitzatzen den zona bakoitzaren baldintzatzaileetara egokitzea bide-sarea, ingurumenaren eta hirigintzaren gaineko inpaktuak minimizatuta.
- Euskal Autonomia Erkidegoan eta autonomia-erkidego mugakideetan errepideen arloko eskumena duten beste erakunde eta organismo batzuekin koordinatzea eta jardunak lehenestea.
- Inbertsioen eraginkortasun maximoa bermatuko duen inbertsio-programazioa ahalbidetzea.
- Lurralde-antolamenduan, hirigintzan, ingurumenean eta antzeko beste arlo batzuetan eskumena duten erakundeekin eta organismoekin jardunak koordinatzea.

Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Hirugarren Plan Orokorrearen helburu nagusia da egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen eta ingurumen-prozesuen arteko integrazioa hobetzea. Ingurumen-helburu nagusi hori honako helburu espezifiko hauen arabera planteatzen da: **Ingurumen-helburu nagusi** hori honako helburu espezifiko hauen arabera planteatzen da:

- Egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen eta Euskal Autonomia Erkidegoko ibaien eta bestelako ur-masen arteko bizikidetza hobetzea, uraldi-erregimenaren eta uren kalitatearen eta errepideen presentziaren arteko erlazioa nabarmenduta.
- Egungo eta etorkizuneko errepide-sareari atxiki dakiokkeen habitaten zatiketa murriztea, batik bat garrantzi handieneko konektagarritasuneko enklabe ekologikoetan.
- Egungo eta etorkizuneko errepide-sarea paisaia integratzea.
- Euskal Autonomia Erkidegoko egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen soinu-profilak hobetzea zarata-sentikortasun handieneko eremuetan.
- Egungo eta etorkizuneko errepide-sarean intermodalitatea sustatzea, Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-sistemaren jasangarritasun handiagoa lortzeko.
- Euskal Autonomia Erkidegoko egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen eta haren ertzen bizigarritasuna hobetzea, trafikoaren tratamendu egokia erraztuz.

Azkenik, Hirugarren Planaren helburu estrategikoak izango dira: agertoki ekonomiko berrira egokitzea; errepide-sarea ekonomiarako funtsezko garraiabide gisa finkatu eta egokituko bada, erabilgarri dauden baliabide ekonomikoak kontuan hartzea; eta errepide-sarearen koordinaziorako eskumena duten administrazioek errepide-sarearen bestelako kudeaketa planteatzea, garraio-sistema osagarri eta efiziente baten barruan."

Era berean, ingurumen-tramitazioari begira garrantzitsua da azpimarratzea Hirugarren Planak ezartzen duela **bide-azpiegituren esparruan zorrotz jardungo duela, bere izaera sektorialagatik dagokion moduan**, nahiz eta garraio-sistema globala kontuan hartuko duen, lurralde-antolamenduko eta lurralde-plangintzako gidalerroen eta Europako Batzordearen garraiorako helburu orokorren esparruan. Horrek garraioan, oro har, eragina duten alderdietan eragiten du: ibilgailuen energia-efizientzia, logistikan, garraiobide jasangarriagoetan eta kudeaketan, betiere kutsadura akustikoa, auto-pilaketak, istripu-tasa eta ingurumen-inpaktua murriz daitezten.

4.3.4.3 Plan Orokorrean barnean hartzen diren jarduketak

Ondoren, Plan Orokorra Bizkaiko Lurralde Historikori dagokionez jasotako jarduketak biltzen dira:

ERREPIDEA	Jarduna	Luzera (km)	HELBURU TEKNIKOAK		INBERTSIOA ETA PROGRAMAZIOA		
			Proiektuaren abiadura (km/h)	Zeharkako sekzioa (m)	Programan duen lehentasuna	Definizio-maila	Aurrekontu eguneratua (milioi €)
PROGRAMA: OBRA NAGUSIA							
AZPIPROGRAMA: AZPIEGITURA BERRIAK							
ESKUINALDERAKO SARBIDE OSAGARRIA	BOLUE-UNIBERTSITATEA	3,47	80	2x7/10	2026-2028	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	50,00
AP-8/METROPOLI HEGOALDEKO SAIHESBIDEA	Ib FASEA PEÑASCAL-VENTA ALTA	3,7	100	2x7/10,5	2020-2022	GAUZATZEN	196,50
A-8	ERREKALDEKO SAIHESBIDEA ETA ERREKALDEKO ZUBIBIDEA ERAISTEA	2,4	80	2x9,9/12,9	2020-2022	HIRIGINTZA TRAMITAZIOA BILBOKO UDALAREN ESKU	153,50
LAMIAKOKO ITSASADAR AZPIKO TUNELA	URIBE KOSTA - BALLONTI ARDATZA	3,86	100	2x7/10,5	2023-2025	INFORMAZIO-AZTERKETA	380,00
BI-630	BI-636-MALABRIGO	2,1	60	7/10	2020-2022	ERAIKUNTZA-PROIEKTUA	20,00
BI-631 (EKIALDEKO SAIHESBIDEA)	IBARSUSI-MIRAFLORES	3,0	80	2x7/10,5	2026-2028	BIDEEN PLAN BEREZIA HASI AURREKOA	126,70
BI-631	MEÑAKA-BERMEO	6,6	80	7/10	2026-2028	EGUNERATU EGUNA, TUNELEN FORU ARAUA ETA BIDE-SEGURTASUNEO IKUSKAPENA	114,73
BI-633	URBERUAGA-BERRIATUA	7,5	80	7/10	2017-2019	EGUNERATU EGUNA, TUNELEN FORU ARAUA ETA BIDE-SEGURTASUNEO IKUSKAPENA	155,45
N-240	BOROA-APARIO	6,0	80	2x7/10,5	2026-2028	EGUNERATU EGUNA, TUNELEN FORU ARAUA ETA BIDE-SEGURTASUNEO IKUSKAPENA	112,03
N-240	APARIO-IGORRE	1,5	80	7/12	2026-2028	EGUNERATU EGUNA, TUNELEN FORU ARAUA ETA BIDE-SEGURTASUNEO IKUSKAPENA	14,22
N-636	ELORRIO-KANPAZAR	5,2	80	7/10	2026-2028	BIDEEN PLAN BEREZIA TRAMITATU BEHAR DA	96,50
BI-635	GOROZIKA-ARIATZA	3,7	80	2x7/10,5	2026-2028	BIDEEN PLAN BEREZIA HASI AURREKOA	139,92
AZPIPROGRAMA: GALTZADA BIKOIZTEA							
BI-628	KUETO-GALINDO	0,83	80	2x7/10	2026-2028	PLANGINTZA	23,52
AZPIPROGRAMA: AHALMENA HANDITZEA							
AP-8	LARREA-ETXANO (3. erreia)	1,5	100	2x10,5/14	2020-2022	EGUNERATU EGUNA ETA BIDE-SEGURTASUNEO IKUSKAPENA	35,01
AP-8/METROPOLI HEGOALDEKO SAIHESBIDEA	Ic FASEA ARENAKO LOTUNEA ETA ZUBIBIDEA	3,0	100	2x10,5/14	2020-2022	BIDEEN PLAN BEREZIA HASI AURREKOA	60,12
N-637	KUKULARRA-ENEKURI (TXIRIKORDA EZABATZEA)	1,0	-	-	2020-2022	GAUZATZEN	15,00
N-637	GURUTZETAKO LOTUNEA	1,5	0	0	2020-2022	ERAIKUNTZA-PROIEKTUA	5,00
N-637	ARRONTEGIKO AHALMENA HANDITZEA				2026-2028	PLANGINTZA	40,00
AZPIPROGRAMA: LOTUNEAK ERAKITZEA ETA/EDO BERRANTOLATZEA							
AP-8	AP-8 SARBIDE BERRIA / EUBAKO LOTUNEA				2026-2028	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	8,70
AP-8	OKANGOKO ERDILOTUNEA				2020-2022	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	23,40
N-634	BOROA POLIGONOKO LOTUNEA				2020-2022	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	2,00
N-240	USANSOLO-BEDIA LOTUNEA				2017-2019	GAUZATZEN	3,67

PROGRAMA: EGOKITZAPENA							
AZPIPROGRAMA: TRAZADURA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA							
BI-630	MALABRIGO-TRASLAVIÑA	5,3	60	7/10	2020-2022	ERAIKUNTZA-PROIEKTUA	10,00
BI-630	TRASLAVIÑA-TURTZIOZ	4,7	60	7/10	2020-2022	ERAIKUNTZA-PROIEKTUA	10,00
BI-630	LA ESCRITA-AMBASAGUAS	3,57	60	7/10	2023-2025	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	15,00
N-634	EL CASAL-LAS CARRERAS	1,38	60	7/10	2020-2022	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	2,49
AZPIPROGRAMA: BIDEGURUTZEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA							
N-634	ZORNOTZA-IURRETA	9,01			2017-2019	PLANGINTZA / GAUZATZEN	8,14
N-634	IURRETA-GEREDIAGA				2017-2019	LEGEINTZALDIKO PROGRAMAREN BARRUAN	5,00
N-634	EL GALLO-IRUBIDE				2017-2019	LEGEINTZALDIKO PROGRAMAREN BARRUAN	6,44
N-634	ETXEBARRIRAKO SARBIDEAK	0,7	-	-	2026-2028	EGUNERATU EGUNA ETA BIDE-SEGURTASUNeko IKUSKAPENA	12,81
AZPIPROGRAMA: ZIRKULAZIO MOTELERAKO BIDEEN ERAIKUNTZA							
BI-633	ZUBIBARRI-IRUZUBIETA	2,91	80	10,5/14	2023-2025	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	9,38
BI-636	BALMASEDA	0,3	80	10,5/14	2017-2019	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	1,97
N-240	ELEXONDO-BARAZAR	3,34	60	10,5/14	2017-2019	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	10,77
N-636	ELORRIO-KANPANZAR (hirugarren erreia)				2020-2022	HAUTABIDEEN PLANTEAMENDUA	5,40
PROGRAMA: HIRI-SAIHESBIDEAK							
AZPIPROGRAMA: HIRI-SAIHESBIDEAK							
BI-635	MUXIKAKO SAIHESBIDEA	6,0	80	7/10	2026-2028	BIDEEN PLAN BEREZIA HASI AURREKOA	66,25
N-629	LANESTOSAKO SAIHESBIDEA	2,4			2026-2028	BIDEEN PLAN BEREZIA HASI AURREKOA	12,00
N-634	LAS CARRERASKO SAIHESBIDEA	2	60	7/10	2026-2028	BIDEEN PLAN BEREZIA HASI AURREKOA	15,26

Lurralde Plan Sektorialak aurreko jarduketa guztiak hartu beharko ditu aintzat, Plan Orokorraren izaera loteslea dela-eta.

4.3.4.4 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Deskribatutako guztiaren laburpen gisa, Plan Orokorrak Lurralde Plan Sektorialaren idazketan izan ditzakeen ondorioak alderdi hauen inguruan bil daitezke:

- *Planaren xede-sarea*
- *Helburuak ezartzea*
- *Barnean hartu beharreko jarduketak*

4.3.5 Arabako Errepideen Plan Integrala

2019ko urtarrilean barnean hartu da Arabako Errepideen Plan Integralaren berrikuspena eta eguneratzea.

Hurrengo taulan jasotzen dira dokumentu horren ezaugarri nagusiak:

Plana	Arabako Errepideen Plan Integrala
Egilea	Arabako Foru Aldundia
Irudia	Lurralde Plan Sektoriala
Egoera	Arabako Batzar Nagusiek martxoaren 20ko 11/2008 Foru Arauaren bidez behin betiko onartua
Xedea	Arabako Errepideen Plan Integrala 2004-2015 dokumentua eguneratzea eta aldatzea edo, hala badagokio, berrikustea, Arabako Lurralde Historikoko Errepideen Sarean 2016-2018, 2019-2021, 2022-2024 eta 2025-2027 aldietan egin beharreko eguneratze guztiak jaso daitezen
Esparrua	Arabako Lurralde Historikoko Errepide Sarea
Horizontea	2016-2027
Planaren helburuak	• Estatuko eta Europako sareekiko konexioak hobetzea. • Lurralde mugakideekin komunikatzeko sareak sustatzea eta hobetzea. • Lurralde-garapen orekatua, irisgarritasun egokia bermatuz. • Errepide-sare arinagoa eta seguruagoa. • Hiri-tarteen eta zeharbideen gatazkak ebaztea. • Bide-sareko zirkulazioaren kalitatea hobetzea. • Sortutako bide-azpiegitura hobeto baliatzea. • Errepideen Foru Sareko jarduketak eta natura intereseko guneen eta katalogatutako paisaien balioak bateragarri egitea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Arabako Errepideen Plan Integralak II. Lurralde Plan Sektorialean dituen inplikazioak honako jarduketa hauekin koordinatzearen ondoriozkoak dira: • Jarduketak N-240 errepidean • Jarduketak A-625 errepidean (Bizkaian jarraipena duena BI-625 errepidean) • Jarduketak A-623 errepidean (Bizkaian jarraipena duena BI-623 errepidean) • Jarduketak A-2522 errepidean (Bizkaian jarraipena duena BI-2522 errepidean)
Oharrak	Lurralde mugakideko errepideen plangintza-dokumentua

4.3.5.1 Helburu orokorrak

Errepideak dira jarduera ekonomiko eta sozialen fluxuak ahalbidetzen dituzten komunikazio-bide nagusiak, bai Arabako lurraldearen barruan, bai Arabaren eta kanpokoaren artean; gainera, Arabako errealitatearen bilakaera eta eraldaketa ekonomikoa, soziala eta lurraldekoa baldintzatzen dute.

Horregatik, Arabako Errepideen Plan Integralak apustu argia egiten du, lehenik, lurraldea egituratuko duten eta irisgarritasun osoa eta komunikazioen segurtasuna eta erosotasuna erraztuko duten Ahalmen Handiko Ardatz Estrategikoen sare garrantzitsua hobetzearen alde, eta, bigarrenik, Arabako lurralde osoko errepide-sare orekatu eta homogeneoaren alde —sare horrek biztanleria osoarentzako eta jarduera ekonomikoetarako kalitateko zerbitzu publikoa bermatuko du, Arabako Lurralde Historikoko aurrerapen-faktore erabakigarria izan dadin—.

Horretarako, 2004-2015 aldiko Arabako Errepideen Plan Integralaren berrikuspenak helburu nagusi hauek finkatu ditu 2016-2027 aldirako:

- Estatuko eta Europako sareekiko konexioak hobetzea.
- Lurralde mugakideekin komunikatzeko sareak sustatzea eta hobetzea, eta horretarako bidezkoak diren jarduketak koordinatzea.
- Lurralde-garapen orekatua egitea, irisgarritasun egokia bermatuz.
- Errepide-sarea arinagoa eta seguruagoa egitea, eta istripuak metatzen diren tarteak eta puntuak ebaztea.
- Hiri-tarteen eta zeharbideen gatazkak ebaztea.
- Bide-sareko zirkulazioaren kalitatea hobetzea, eta, horretarako, inguruko paisaia eta ingurumena errespetatzea eta, ahal denean, errepidearen eta zeharkatzen duen natura-ingurunearen arteko integrazio hobea bultzatzea.
- Sortutako bide-azpiegitura hobeto baliatzea, kontserbazio eta ustiapen egokiaren bidez eta azpiegitura hori une bakoitzean mugikortasun-eskariaren beharretara egokituz —horrek bide-segurtasuna eta -arintasuna hobetzea ekarriko du, eta, hartara, bide-ustiapena hobetuko dela bermatuko da, natura-baliabideak eta ingurumena babesteko modurik egokiena baita—.
- Errepideen Foru Sareko jarduketak bateragarri egitea natura-intereseko guneen eta katalogatutako paisaien balioen kontserbazioarekin, eta Arabako eta inguruko biodibertsitatea mantentzeko beharrezkoak diren konektagarritasun ekologikoko prozesuetan eragin nabarmenik sortzen ez dela bermatzea.

4.3.5.2 Lotespen-maila eta Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Autonomia Estatutuaren 10.34 artikulua indarrez, eta azaroaren 25eko 27/83 Legearen 7.a) artikulua 8. puntuan xedatutakoaren arabera, Bizkaiko Foru Aldundiak Bizkaiko Lurralde Historikoaren barruan errepideak eta bideak planifikatu, proiektatu, eraiki, kontserbatu, aldatu, finantzatu, erabili eta ustiatzeko eskumen eskusiboa duen arren, hitzarmen hauek ere aipatu behar dira:

- Luiaondoko Malatu zuhaitzean 1986ko maiatzean egindako hitzarmena. Hitzarmen horren bidez, Arabako eta Bizkaiko Foru Aldundiek zenbait konpromiso adostu zituzten, Aretaren eta Burgosko mugaren artean N-625 errepidea hobetzeko zenbait jarduketa egitean lurraldetasun-printzipioa aplika zedin. Hitzarmen horren edukia ikusita, eraginpean dauden foru-administrazioek 1986ko

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

maiatzean itundutako betebeharrak baloratu zituzten, eta eraginkortasunaren printzipioarekin gehiago bat datorren irizpideari jarraitu zioten, Foru Aldundi bakoitza bere lurralde historikoko jarduketa-esparrura muga zedin. Bi alderdiek, foru-organoen arteko harremanetan nagusi izan behar duten lankidetzaren, elkartasunaren eta koordinazioaren printzipioei jarraikiz, beste lankidetzahitzarmen bat formalizatu zuten 1996ko maiatzean, bertan zehaztutako bide-trazadura osoa finantzatzeko eta gauzatzeko —bi administrazioek 1986ko maiatzean sinatu zuten Hitzarmenean jada jaso zen bide-trazadura hori—.

Hitzarmen berri horrek bide-trazaduraren mugaketa finkatzen du, eta bat dator A-625 errepideak (lehengo N-625 errepideak) Burgosko mugaren eta Laudioko zeharbidearen amaieraren artean jarraitzen duen ibilbidearekin. Halaber, lurraldetasun-irizpidea ezartzen du, eta, obrak egiteko erantzukizuna mugatzeaz gain, zehaztutako errepide-tarteak kontserbatzeko, mantentzeko eta hobetzeko erantzukizuna ere mugatzen du —barnean direla neguko bideragarritasuna eta ustiapena—. Azkenik, horren finantzaketan Bizkaiko Foru Aldundiaren laguntza zehazten du, betiere aurrekontuen kargura.

Arabako Batzar Nagusiek onartutako Arabako Errepideen Plan Integralean (2016-2027), hauek dira hitzarmen horri dagokionez A-625 errepidean jasotako jarduketak, gaur egungo betetze-maila adierazita:

- Galtzada bikoiztea Laudio-Amurrio tartean, 358,85 eta 361,22 kilometro-puntuen artean.
- A-625 errepidea egokitzea eta hobetzea, 358,31 eta 354,22 kilometro puntuen artean (Bizkaiko mugaren eta Amurrioko saihebidetaren artean). Gauzatzeke dago.
- Kadaguaren korridorerako hitzarmena Bizkaiarekin: 2005eko martxoaren 8an, Bizkaiko eta Arabako Foru Aldundiek Kadaguako Autobidea (Arbuio-Sodupe tarteak) eraikitzekeko proiektuari buruzko hitzarmena sinatzea onartu zuten. Sinatutako Hitzarmenaren arabera, Bizkaiko Foru Aldundiaren esku egongo lirateke beharrezkoak diren kontratazio-espedienteen tramitazioa eta identifikatutako obrak osorik gauzatzea, eta Interbiak sozietatearen bitartez egingo lituzke, Bizkaiko Foru Aldundiaren aurrekontuen kontura. Xede horrekin, Arabako Foru Aldundiak Bizkaiko Foru Aldundiari egin beharreko kudeaketak egiteko eskatzen zion, eta aipatutako proiektuan zehaztutako Arabako tarteko obrak gauzatzeko baimena ematen zion.

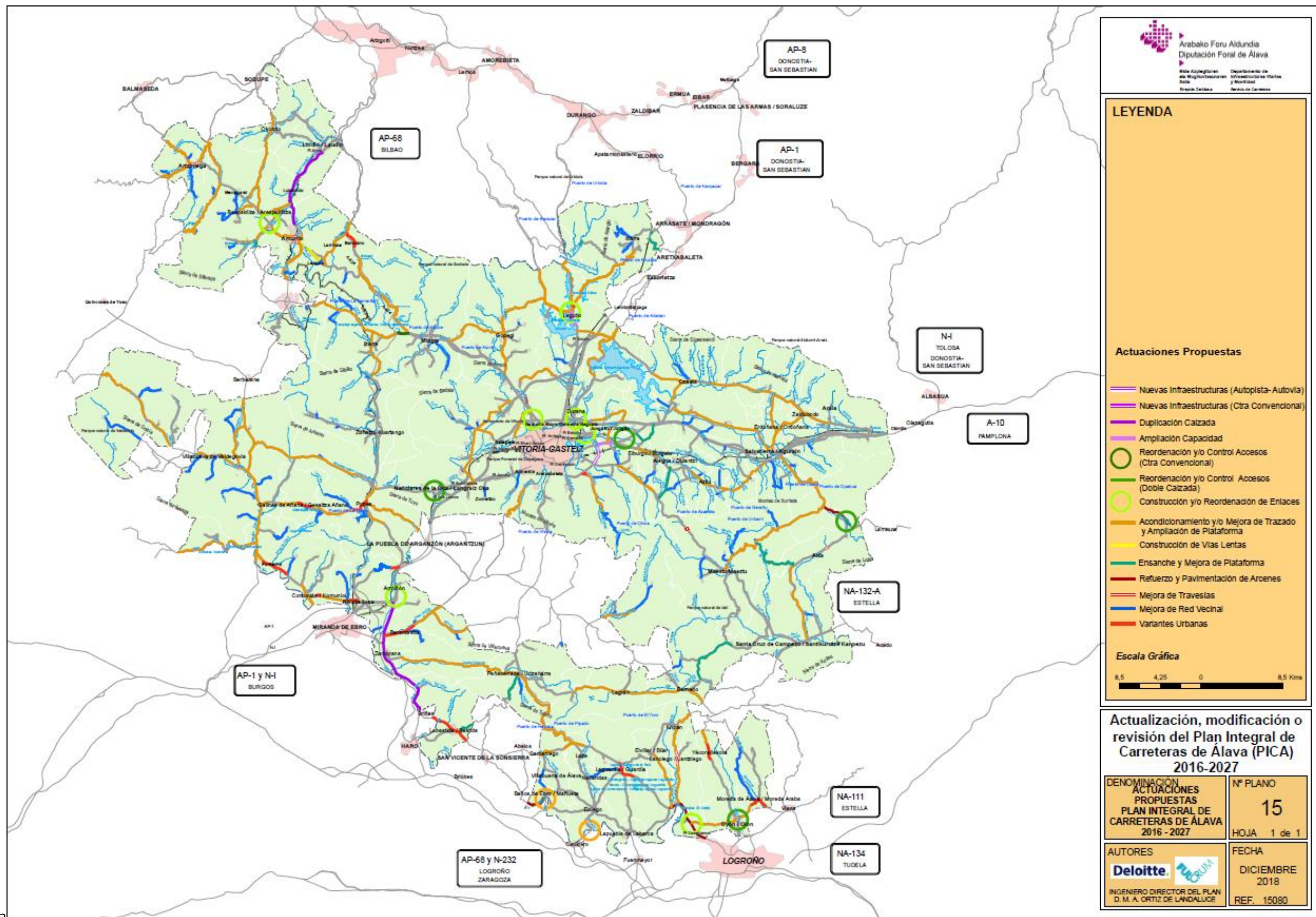
Obrak hauek egin dira:

- Alonsotegiko saihebidetia; zerbitzuan jarri zen 2007ko martxoaren 24an.
- Arbuio-Sodupe tarteak; zerbitzuan jarri zen 2008ko martxoaren 13an.
- Padura-Aranguren tarteak; zerbitzuan jarri zen 2006ko abenduaren 5ean.

Hauek dira Arabako Errepideen Plan Integralak Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean dituen inplikazioak, betiere bi lurralde historikoen artean sinatutako hitzarmenetan —arauzko ikuspegitik— lotesletzat jotzen direnez gain:

- Jarduketak N-240 errepidean
 - Lotuneak eraikitzea eta berrantolatzea: A-623 errepidearekiko lotune berria
 - A-3006 errepidearekiko bidegurutzetaren eta A-623 errepidearen arteko tartean ahalmena handitzea
 - Legutioren eta Bizkaiarekiko mugaren arteko tarteak egokitzea (7/12 sekzioa)

- Jarduketak A-625 errepidean (Bizkaian jarraipena duena BI-625 errepidean)
 - Bizkaiarekiko mugaren eta Amurrioko ekialdeko saihebidetaren arteko tartetaren trazadura egokitzea eta hobetzea (7/10 sekzioa Saratxoraino eta 7/11 sekzioa Saratxotik Amurrio ekialdeko saihebidetaino).
 - Galtzada bikoiztea Laudio-Amurrio tartean
- Jarduketak A-623 errepidean (Bizkaian jarraipena duena BI-623 errepidean)
 - Legutioren eta Bizkaiarekiko mugaren arteko tarteak egokitzea (7/9 sekzioa)
- Jarduketak A-2522 errepidean (Bizkaian jarraipena duena BI-2522 errepidean)
 - Urkillo eta Ziorraga arteko tarteak egokitzea eta hobetzea (7/9 sekzioa)
 - A-3616 errepidearekiko bidegurutzetaren eta Bizkaiarekiko mugaren arteko tarteak egokitzea eta hobetzea (7/9 sekzioa)
 - Baranbioko saihebidetia (7/9 sekzioa)



32

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

4.3.6 Kantabriako Autonomia Erkidegoko Errepideen IV. Plana 2009-2012

Ondoren Planaren ezaugarri nagusiak biltzen dituen laburpen-fitxa txertatu da.

Plana	Kantabriako Autonomia Erkidegoko Errepideen IV. Plana 2009-2012
Egilea	Kantabriako Gobernua
Irudia	Gida Plan Sektoriala
Egoera	Idatzia
Xedea	Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen esparruan errepide-sistema antolatzeke oinarrizko tresna da
Esparrua	Kantabriako Autonomia Erkidegoko Errepideen Sarea
Horizontea	2009 - 2012
Planaren helburuak	Kantabriako Errepideen III. Planean onartutako Jarduketa Programen arabera, 2008. urtera arte egindako obren balantzea egitea, eta obra horien betetze-maila aztertzea, konprometitutako inbertsioei eta obrei dagokienez, betiere IV. Planaren aldian (2009-2012) aurreikusitako obrak berriro programatu ahal izateko eta behar berriak gehitzeko.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Kantabriako Errepideen IV. Planean barnean hartzen diren jarduketa hauek dute eragina Bizkaia-erako konexio-sarean: - CA-250 Santullán-Otañes errepideko plataforma egokitzea. - CA-152 errepidearen trazadura egokitzea eta hobetzea.
Oharrak	Lurralde mugakideko errepideen plangintza-dokumentua

4.3.6.1 Helburu orokorrak

Kantabriako Errepideen III. Planean onartutako Jarduketa Programen arabera egindako obren balantzea egitea —2008. urtera arte egindako obrena—, eta obra horien betetze-maila aztertzea, konprometitutako inbertsioei eta obrei dagokienez. Hartara, IV. Planaren aldian (2.009-2.012) aurreikusitako obrak berriro programatu ahal izango dira eta antzemandako premia berriak gehitu ahal izango dira, baita, hala badagokio, aurreko laurtekoan gauzatu ez ziren proiektuak ere, horien beharra berriro antzematen denean, errepide-sarearen hobekuntza orokorraren ondorioz eta azken urteotan mugikortasuna handitzearen ondorioz.

4.3.6.2 Lotespen-maila eta Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

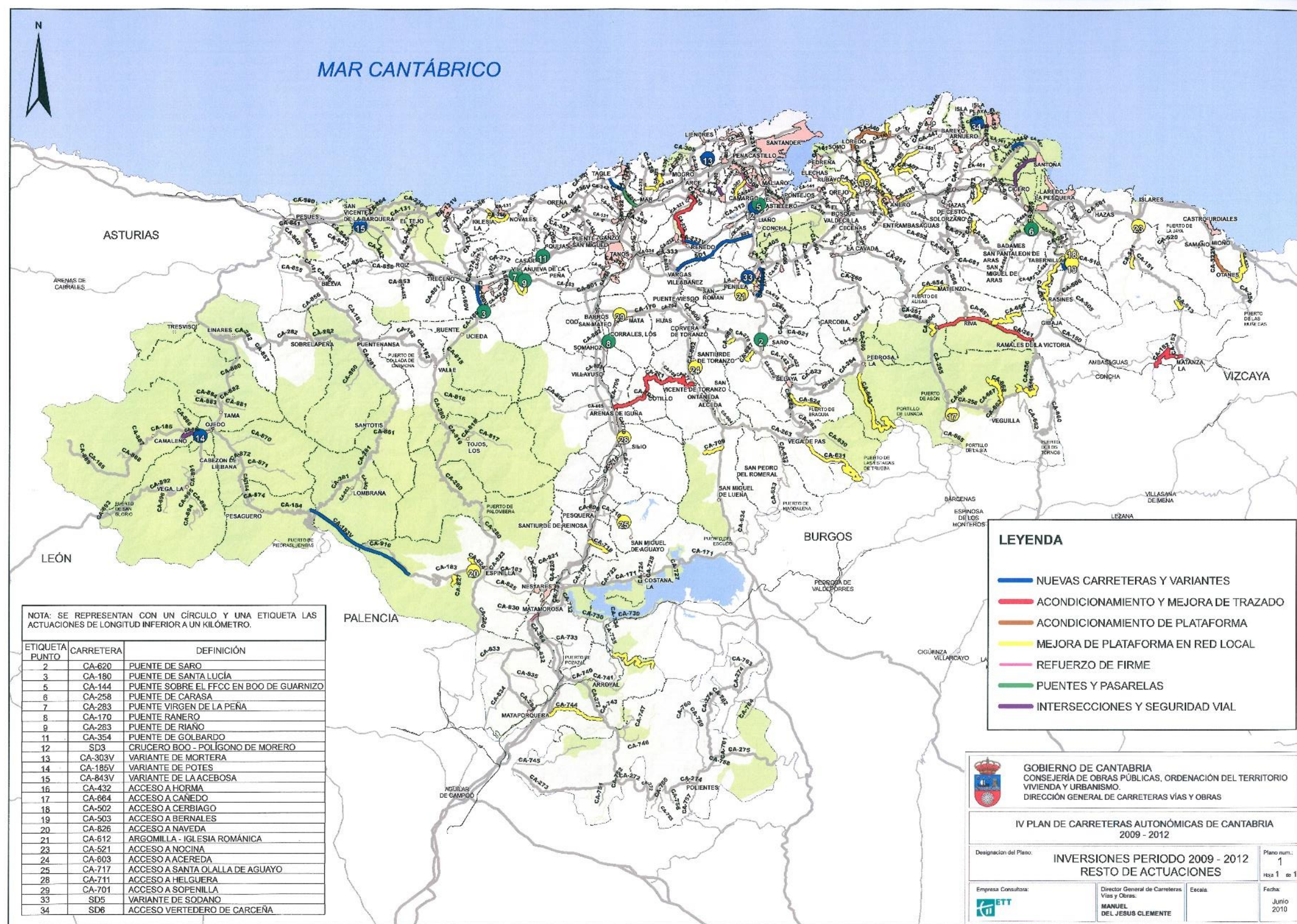
Ez dago arauzko lotespenik. Autonomia Estatutuaren 10.34 artikulua indarrez, eta azaroaren 25eko 27/83 Legearen 7 a) artikulua 8. puntuan xedatutakoaren arabera, Bizkaiko Foru Aldundiak Bizkaiko Lurralde Historikoaren barruan errepideak eta bideak planifikatu, proiektatu, eraiki, kontserbatu, aldatu, finantzatu, erabili eta ustiatzeko eskumen eskusiboa du.

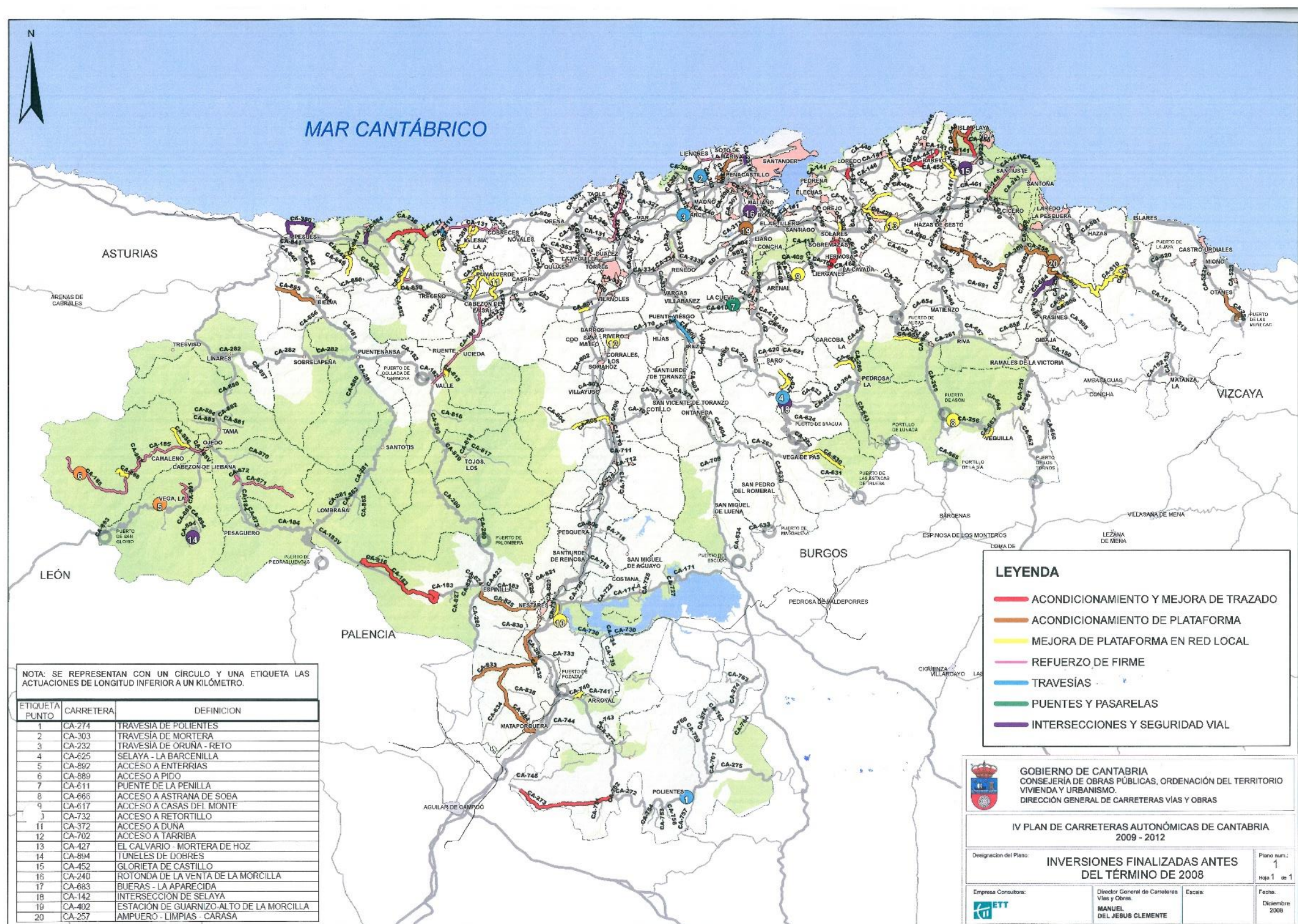
Gaur egun, Bizkaiko Foru Sarearen eta Kantabriako Autonomia Sarearen arteko konexioak honako errepide hauen bidez ezartzen dira:

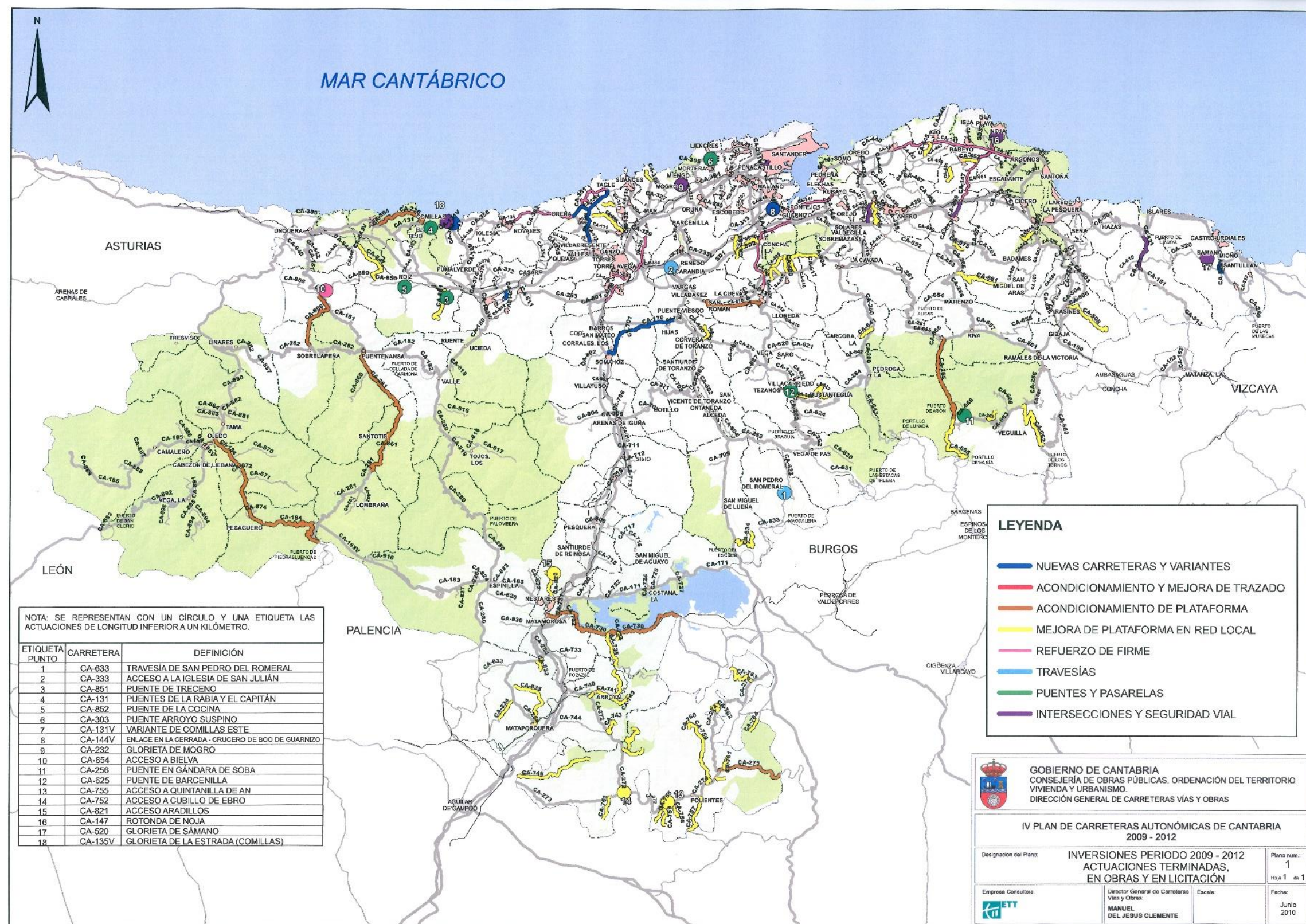
- BI-630 errepidea, CA-152 errepidearekin lotzen dena
- BI-2617 errepidea Turtzioz eta Kantabria artean, CA-151 errepidearekin lotzen dena
- BI-3601 errepidea, CA-250 errepidearekin lotzen dena Las Muñecas mendatean barrena
- BI-3622 errepidea, Lanestosan Sustapen Ministerioaren N-629 errepidearekin lotzen dena, Kantabria eta Bizkaia arteko bigarren mailako konexioak osatuz.

Kantabriako Errepideen IV. Planean barnean hartzen diren jarduketa hauek dihardute Bizkaia-erako konexio-sarean:

- CA-250 Santullán-Otañes errepideko plataforma egokitzea.
- CA-152 errepidearen trazadura egokitzea eta hobetzea.







4.3.7 Gipuzkoako Errepideen Plana

Ondoren Planaren ezaugarri nagusiak biltzen dituen laburpen-fitxa txertatu da.

Plana	Gipuzkoako Errepideen Lurralde Plan Sektoriala (2007-2017)
Egilea	Gipuzkoako Foru Aldundia
Irudia	Errepideen Lurralde Plan Sektoriala
Egoera	Idazten
Xedea	Gipuzkoako errepide-sarearen plangintza eta garapena, bi esparru-dokumentu nagusik arautzen dutena: Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen 2. Plan Orokorrak, gaur egun 2005-2016 aldirako berrikuspen-prozesuan dagoenak (lehentasunezko intereseko sarea eta oinarritzko sarea), eta Gipuzkoako Errepideen Lurralde Plan Sektorialak (bigarren mailako errepideak: eskualdeko eta tokiko sarea).
Esparrua	Gipuzkoako Lurralde Historikoko Errepide Sarea
Horizontea	2017. urtea
Planaren helburuak	Enpresa-ehunari errepidean zeharreko komunikazio-sarea eskaintzea, lurraldea orekatzea, udalerrien arteko komunikazioa orekatzea, ingurumena babestea, bide-segurtasuna areagotzea, Gipuzkoako errepide-sareak betetzen duen zeregina kontuan hartzea Euskal Autonomia Erkidegoko eta Europar Batasuneko garraio-politikaren esparruan, beste erakunde eta organismo batzuekin jarduketak koordinatzea eta lehenestea, eta intermodalitatea sustatzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Ez dago arauzko lotespenik. Lurralde Plan Sektorialean aurreikusitako jarduketei dagokienez, ez dago Bizkaia-erakundearen konektagarritasuna hobetuko duen proposamenik.
Oharrak	Lurralde mugakideko errepideen plangintza-dokumentua

4.3.7.1 Aurrekariak

1992. urtean hasi zen Gipuzkoako Lurralde Historikorako Errepideen Lurralde Plana idazten. 1994ko ekainean, proposamenen aurrerapen bat aurkeztu zen, eta jendaurreko informazioko tramitearen mende izan zen aurrerapen hori. Jasotako alegazioak aztertu ostean, 1998ko uztailan, Planaren behin betiko dokumentua lantzeko irizpideak onartzeko Foru Agindua egin zen. Azkenik, hurrengo legegintzaldietan ezin izan zen Plan hori onartu.

2003-2007 Legegintzaldian, jarri zen abian Gipuzkoako Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren proiektua, eta proiektu hori Gipuzkoako gizarte-eragileen esku jartzea izan da Gipuzkoako Bide Azpiegiturarako Departamentuak lortu beharreko helburu nagusietako bat.

4.3.7.2 Helburu orokorrak

Plana Gipuzkoako Errepide Sarearen 2017. urteko —Planaren horizonteko— etorkizuneko konfiguraziorako dokumentu estrategikoa da. Ildo horretan, Planak honako printzipio estrategiko hauek ezartzen ditu errepide-sarea finkatzeko eta egokitzeko:

- Herritarrei datozen urteetako bizi-mailaren arabera bide-sarea eskaintzea.
- Enpresa-ehunari etengabe egokitzen den errepide bidezko komunikazio-sarea erraztea, Gipuzkoako Lurralde Historikoko konektagarritasuna mantentzen eta hobetuz, ahal den heinean bederen.
- Lurraldea orekatzea eta udalerrien arteko komunikazioa orekatzea, bide-sare handietako inbertsioaren eta eskualdeko eta tokiko sareko inbertsioaren arteko egokitzapena aintzat hartuz.
- Bide-sarearen hobekuntza eta ingurumenaren errespetua eta babesa bateragarri egitea.
- Bide-segurtasuna areagotzea eta istripu-arriskua murriztea, errepideen erabiltzaileentzat.

Ildo horretan, Planak honako berezko helburu hauek proposatzen ditu:

- Errepide Sarearen bidez herritar guztien zirkulazio-baldintzak erraztea, zerbitzu publiko horretan nabarmen aurrera egin dadin.
- Ibilbideek bete beharreko oinarritzko funtzioen arabera errepide-sarea zuzkitzea lurraldeari.
- Gipuzkoako errepide-sareak Euskal Autonomia Erkidegoko eta Europar Batasuneko garraio-politikan betetzen duen egitekoa aintzat hartzea: Gipuzkoako garraio-sistema osoaren jasagarritasun ekonomikoa, soziala eta ingurumenekoa indartzea.
- Gipuzkoako bide-sarea Europan zeharreko sarean integratzen dadin erraztea.
- Bide-sarearen eta lurraldea zeharkatzen duten konexioko korridore handien (ekialde-mendebalde eta iparralde-hegoalde) arteko artikulazioa hobetzea.
- Kanpo-erlazioak (mugako konexioak) eta nodo nagusiak (portuak, aireportuak, plataforma logistikoak) hobetzea.
- Lurraldea modu orekatuan egituratzea, lurralde-antolamendurako gidalerro orokorren arabera.
- Zona guztietako azpiegiturarako antzeko zuzkidura-maila lortzea, alderdi determinatzaileak kontuan izanik, hala nola orografia eta populazio-kokalekuen dentsitatea.
- Lurraldeko zona guztiei irisgarritasun-maila egokia eskaintzea —lehentasunez jardungo da okerren zuzkituta dauden zonetan edo hedapen ekonomiko adierazgarriko zonetan—.
- Zerbitzatzen den zona bakoitzaren baldintzatzaileetara egokitzea bide-sarea, eta ingurumenaren eta hirigintzaren gaineko inpaktuak minimizatzea.
- Euskal Autonomia Erkidegoan eta autonomia-erkidego mugakideetan errepideen arloko eskumena duten beste erakunde eta organismo batzuekin koordinatzea eta jardunak lehenestea.
- Inbertsioen eraginkortasun maximoa bermatzeko duen inbertsio-programazioa ahalbidetzea.
- Lurralde-antolamenduan, hirigintzan, ingurumenean eta antzeko beste arlo batzuetan eskumena duten erakundeekin eta organismoekin jardunak koordinatzea. Gipuzkoako Errepide Planaren helburu nagusia da egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen eta ingurumen-prozesuen arteko integrazioa hobetzea. Ingurumen-helburu nagusi hori honako helburu espezifiko hauen arabera planteatzen da:
- Egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen eta Gipuzkoako ibaien eta bestelako ur-masen arteko bizikidetzaren hobetzea, eta uraldi-erregimenaren eta uren kalitatearen eta errepideen presentziaren arteko erlazioa nabarmentzea.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

- Egungo eta etorkizuneko errepide-sareari atxiki dakioken habitaten zatiketa murriztea, batik bat garrantzi handieneko konektagarritasuneko enklabe ekologikoetan.
- Egungo eta etorkizuneko errepide-sarea paisaian integratzea, Gipuzkoako Paisaia Berezien eta Apartekoen Katalogoaren printzipioak onartuta.
- Gipuzkoako egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen soinu-profilak hobetzea zarata-sentikortasun handieneko eremuetan.
- Egungo eta etorkizuneko errepide-sarean intermodalitatea sustatzea, Gipuzkoako garraio-sistemak jasangarritasun handiagoa izan dezan.
- Gipuzkoako egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen eta haren ertzen bizigarritasuna hobetzea, trafikoaren tratamendu egokia erraz dezan.

4.3.7.3 Lotespen-maila eta Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Gipuzkoako Lurralde Historikoko Errepideen Lurralde Plan Sektorialak guztira 22 jarduketa-proposamen aurreratzen ditu bide-azpiegiturak eraikitzearen eta birmoldatzearen arloan. Horietatik guztietatik, proposamen bakar batek ere ez du hobetzen Bizkaiairekiko konektagarritasuna.

4.3.8 Gaztela eta Leongo Errepideen Eskualde Plan Sektoriala

Ondoren Planaren ezaugarri nagusiak biltzen dituen laburpen-fitxa txertatu da.

Plana	Errepideen Eskualde Plan Sektoriala
Egilea	Gaztela eta Leongo Junta
Irudia	Eskualde Plan Sektoriala
Egoera	24/2009 Errege Dekretua 2009ko martxoan onartu zen
Xedea	Autonomia-erkidegoko errepide-sareak koordinatzea
Esparrua	Gaztela eta Leongo Autonomia Erkidegoa
Horizontea	2020. urtea
Planaren helburuak	Gaztela eta Leongo Autonomia Erkidegoko errepideen arloko jarduketan eta inbertsioen programa ezartzea
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Bizkaian jarraipena duten errepideetan, zehazki probintzia-mugatik hurbil dauden tarteetan, proposatutako jarduketak aintzat hartzea, baita mugako zona horretan egiten diren jarduketa berriak ere.
Oharrak	Errepideen Eskualde Plan Sektorialaren xede-sarea osatuko dute, beraz, ahalmen handiko errepideek zein errepide konbentzionalek.

4.3.8.1 Xedea eta aurrekariak

Gaztela eta Leongo Errepideen Legeak, hamargarren artikuluan, ezartzen du Errepideen Eskualde Plana Autonomia Erkidegoaren titulartasuneko errepideen antolamendu orokorrerako oinarrizko tresna dela, Autonomia Erkidegoko ekonomia- eta lurralde-plangintza orokorraren barruan.

Era berean, lege horrek adierazten du Planak jasoko dituela: helburuak ezartzeko beharrezkoak diren zehaztapenak, lurralde-plangintza koordinatzeko neurriak, errepide-tarteak errepideen eskualde-sareko zenbait kategoriei atxikitzea, eta, hala badagokio, plana bera berrikusteko irizpideak.

Planaren aurrekari nagusien artean hauek nabarmendu behar dira:

- 2002ko urrian, 2002-2007ko Errepideen Eskualde Plan Sektoriala 2002ko urrian idatzi zen, Sustapen Saileko Errepide eta Azpiegituren Zuzendaritza Nagusiko zerbitzuek prestatu zutena.
- Plan hori idatzeko garaian, 2001. urtean idatzitako Gaztela eta Leongo Garraioaren Gida Plana hartu zen oinarri. Plan horrek jarduketa-premiak biltzen zituen, garraiobideen titulartasuna edozein izanik ere eta balizko azpiegitura intermodalak kontuan hartu gabe.
- 2005eko uztailaren 15eko Ministro Kontseiluaren Erabaki bidez onartu zen 2005-2020ko Azpiegitura eta Garraio Plan Estrategikoak zehazten ditu Estatuaren eskumeneko azpiegituretan eta garraioan jarduteko oinarrizko jarraibideak, epe ertain eta luzera (2005-2020).

4.3.8.2 Helburu orokorrak

Gaztela eta Leongo Errepide Planak honako helburu orokor hauek finkatzen ditu:

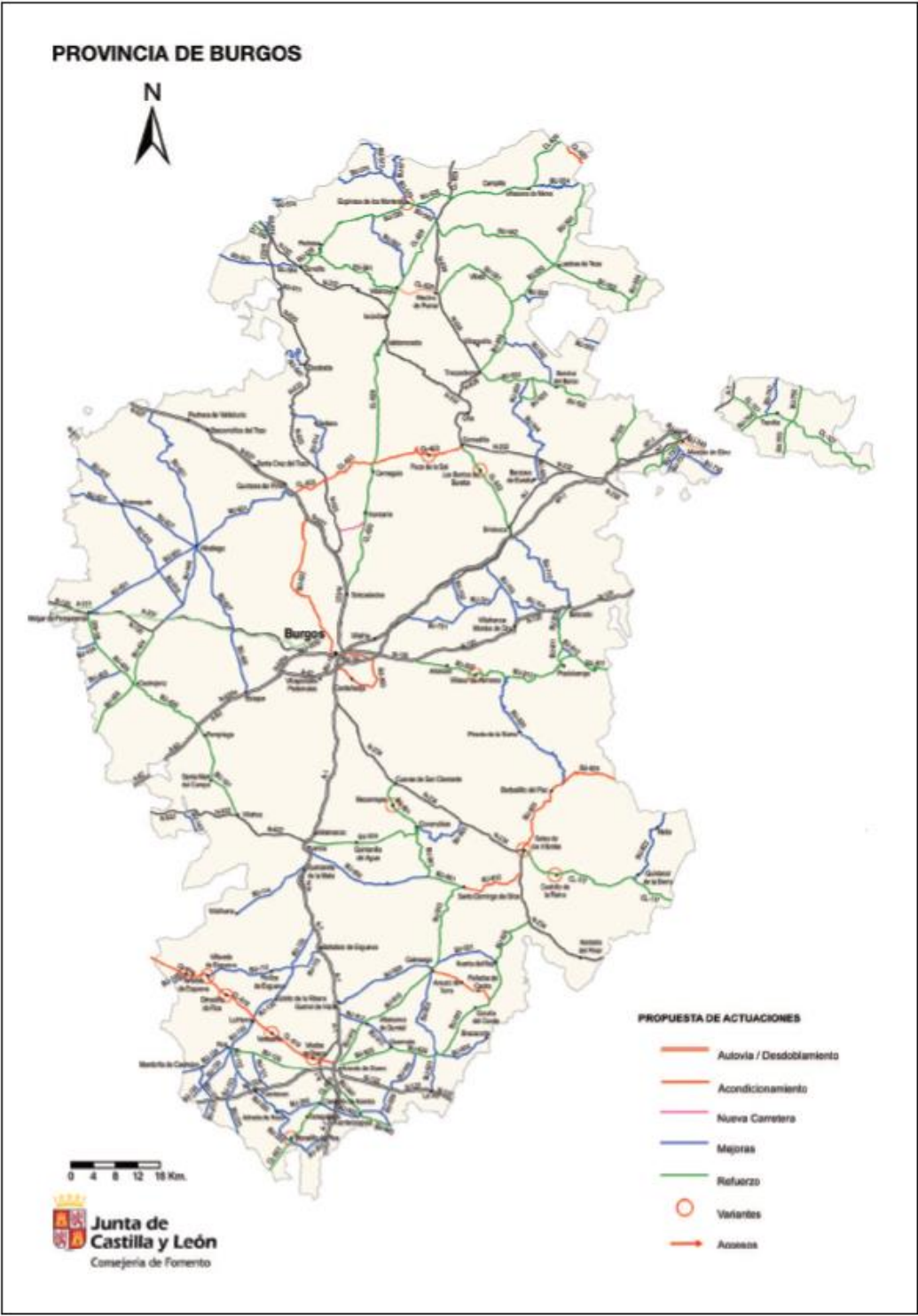
- Sare nagusiaren modernizazioa osatzea (oinarrizko sarea gehi lehentasunezko sare osagarria).
- Tokiko Sare Osagarria gutxieneko funtzionaltasun-estandarretara egokitzea eta, hartara, Tokiko Sare Osagarria zabaltzea, gutxienez 6,00 metroko zabalerako plataforma lortzeko.
- Ahalmen handiko sarearen osagarri diren ibilbideak egokitzea, eskualdeko herrietatik Autonomia Erkidegoa zeharkatzen duen ahalmen handiko sare horretara iristeko behar den denbora murrizt dadin.
- Bide-ondarearen kontserbazioa indartzea, errepide-sarearen degradazioa saihests dadin.
- Hiriguneko saihesbideen eraikuntzari jarraipena ematea, zeharbiderik problematikoenetan gatazkarik sor ez dadin.
- Lurraldea egituratzen duten ardatz handiak egokitzea.
- Bide-azpiegituren arloko jarduketan ondorioz degradatutako ingurumen-espazioak lehengoratzea.
- Eskualdeko eremu periferikoetan irisgarritasuna areagotzea.

4.3.8.3 Lotespen-maila eta Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Ez dago arauzko lotespenik. Autonomia Estatutuaren 10.34 artikulua indarrez eta azaroaren 25eko 27/83 Legearen 7.a) artikulua 8. puntuan xedatutakoaren arabera, Bizkaiko Foru Aldundiak Bizkaiko Lurralde Historikoaren barruan errepideak eta bideak planifikatu, proiektatu, eraiki, kontserbatu, aldatu, finantzatu, erabili eta ustiatzeko eskumen eskusiboa du.

Gaztela eta Leongo Errepideen Eskualde Plan Sektorialean aurreikusten diren jarduketak Burgosko probintziarekin muga egiten dutenak dira. Kasu horietan, Bizkaiko errepideekin konexioa duten jarduketa guztiak errefortzukoak dira. Ondoren, Burgosko probintzian Euskal Autonomia Erkidegoarekiko mugan aintzat hartu beharreko jarduketaren programazioaren laburpena txertatu da:

ERREPIDEA	TARTEA	LUZ. KM	Plataformaren zabalera	EBBI	RATIOA	INBERTSIOA
CL-629	N-232 errepidea -EAEko muga	46,7	>8	T31	0,18	8,41
CL-620	EAEko muga – EAEko muga	4,7		<2000	0,36	1,69
BU-556	EAEko muga – EAEko muga, Berberanatik	7,7	8	T4	0,115	0,89



Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

4.3.9 Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerro Orokorrak (LAG)

Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek (LAG) definitzen dute Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde-estrategia. Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen bidez finkatzen dira Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldea kudeatzen duten plan eta jarraibide nagusiak, eta koherentzia ematen diete lurraldearen gaineko erabaki sektorialeiei eta tokikoei. Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak Eusko Jaurlaritzaren mende daude, autonomia-erkidegoaren eskumena dira-eta.

Hurrengo taulan jasotzen dira dokumentu horren ezaugarri nagusiak:

Plana	Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak (LAG)
Egilea	Eusko Jaurlaritza (Lurralde Plangintza eta Hirigintza Saila)
Irudia	Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak
Egoera	Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak berraztertu osteko aldaketa behin betiko onartu da. 128/2019 Dekretua, uztailaren 30ekoa, zeinaren bidez behin betiko onesten baitira Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak.
Xedea	Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek ezartzen dituzte azpiegituren eta ekipamenduen gaineko, besteak beste, etorkizuneko jarduketaren oinarritzako ardatzak.
Esparrua	Euskal Autonomia Erkidegoa
Horizontea	Ez da zehazten
Planaren helburuak	Lurraldea berronkatzeko prozesuak, natura babestekoak, hondatutako espazioak berritu eta dinamizatzekoak, Hiriburuen Gune Anitzeko Euskal Sistema indartu eta integratzekoak eta hiri ertainak eta eremu funtzionalak sustatzekoak bultzatzea eta mugikortasun jasangarriko estrategiak sustatzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Irizpideak eta helburuak. Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek Lurralde Plan Partzialetarako zehaztapenak, irizpideak eta iradokizunak ezartzen dituzte, eta administrazio sektorialentzako orientazioak eta erreferentzia-puntuak, zuzeneko jarduketaren bidez zein Lurralde Plan Sektorialak idaztearen bidez.
Oharrak	Plangintza estrategikoko dokumentua

4.3.9.1 Aurrekariak

Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak, Eusko Jaurlaritzaren ekimenez egindakoak, 2019ko uztailaren 30ean onartu ziren behin betiko, 128/2019 Dekretuaren bidez.

Azken bertsioa hori sortu da 28/1997 Dekretu bidez onartutako aurreko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak berraztertu eta aldatu ondoren; izatez, aurreko gidalerro horiek izan ziren Euskal Autonomia Erkidego osorako lehen lurralde-plangintzako tresna. Lehen Lurralde Antolamenduaren Gidalerro horien

garapenean idatzi eta onartu ziren 14 Lurralde Plan Partzial eta 10 Lurralde Plan Sektorial, Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde-plangintzako oinarri gisa.

4.3.9.2 Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen printzipioak

Ondoren, laburbilduta jasotzen dira Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen printzipio gidariak:

1. Azpiegitura berdea eta ekosistemen zerbitzuen baliozkotzea ingurune fisikoaren antolamenduan txertatzea.
2. Landa-ingurune edo -habitata espezifikoki ageriko egitea lurralde-antolamenduan.
3. Eraldaketa-ardatzen figura hiri-sisteman txertatzea.
4. Jada artifizializatutako lurzoruen erabilera optimizatzea eta horretarako hiri-berroneratzea eta erabileren mistizitatea sustatzea, eta halaber, hazkunde mugagabea saihestea hiri-hazkundeko perimetroatik ezarritik.
5. Erantzun arina eta eraginkorra sustatzea lurzoru-premietarako jarduerak ekonomikoei begira, batez ere egungo lurzoruen berroneratzea, berritzea eta birdentsifikazioa proposatuz.
6. Paisaiaren kudeaketa barnean hartzea lurralde-antolamendurako tresnen bidez.
7. Baliabideen kudeaketa jasangarriaren kontzeptua txertatzea: ura, energia-burujabetza, ekonomia zirkularra eta autosufizientzia konektatua (lehengaien baliabideak).
8. Mugikortasun eta logistika iraunkorra sustatzea, arreta berezia emanez oinezkoen eta bizikleten mugikortasunari, garraio publiko multimodalari eta garraio bideen konbinazioaren optimizazioari, abiadura handiko trenaren zerbitzuak emango dituen denborazko jokaleku batean.
9. Gai berriak sartzea lurraldearen antolamenduan, zeharkako izaeratzat kontuan hartzen direnak, hala nola irisgarritasun unibertsala, genero-ikuspegia, euskara, klima-aldaketa, osasuna eta lurralde-erlazioa.
10. Lurralde-antolamenduaren politika publikoaren kudeaketan gobernantza ona sustatzea, batez ere planen jarraipenaren eta ebaluazioaren, partaidetzaren eta administrazio arloko integrazioaren bidez.

4.3.9.3 Helburu orokorrak

Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek proposatzen duten lurralde-ereduak lurralde jasangarria, inklusiboa, adimenduna, orekatua, erlazionatua eta parte-hartzailea du oinarri. Honako elementu hauetako bakoitzerako helburuak definitzen dira:

1. Ingurune fisikoa eta azpiegitura berdea
2. Landa-habitata
3. Hiri-habitata
4. Paisaia, kultura- eta natura-ondarea eta baliabide turistikoak
5. Baliabideen kudeaketa jasangarria
6. Mugikortasuna eta logistika
7. Zeharkako gaiak
8. Gobernantza

Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorial hau idazteko garaian, mugikortasunarekin eta logistikarekin lotzen diren helburuak dira adierazgarriak.

4.3.9.4 Lotespen-maila

Lotespen-maila argi eta garbi ezartzen du Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legeak (maiatzaren 31ko 4/1990 Legeak).

17. artikulua

1. - Lurraldearekiko Alor-Egitamuak Antolakuntza-Artezpideek zein horien garapenerako egin daitezen Lurraldearekiko Zati-Egitamuek zehaztutako lurralde-esparruan, hasiera-hasieratik, ahalik eta egokien sartzeari berritasunak emateko, gaia dela eta hori gertatzeko gaitasuna duten autonomiazko nahiz foruzko Administrazioari ihardutze-sailek aurrez iritzia eskatu beharko diote Eusko Jaurlaritzako Hirigintza, Etxebizitza eta Ingurugiro-Sailari, alor-egitamuketaren helburu diren lan, ekintza edo zerbitzuen kokatzeko indarrean dagoen lurralde-antolakuntzak eskaintzen dituen aukera, konponbide eta ahalbide ezberdinei buruz.
2. - Kasu bakoitzean aukera dadin aukera indarrean dagoen lurralde-antolakuntzarekin baterakoa dela egiaztatuz beharko da.
3. - Salbuespenez, Alor-Egitamua gertatzeko gaitasuna duen ihardutze-sailak aztertutako aukera eta konponbideetatik bat bera ere indarrean dagoen lurralde-antolakuntzan kokatzea ezinezko izan eta horren edukia berariazko herri-zuduzkoa izan dadinean, ihardutze-sail horrek Eusko Jaurlaritzari, lurralde-antolabideetan ezinbestekoak izan daitezkeen zuzenketak egiteko saloa egin ahal izango dio. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrazioaren eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du.
5. - Lurraldearekiko Alor-Egitamuek eta Lurralde-Antolakuntzako Artezpideekin eta, hala egokituz gero, Lurraldearekiko Zati-Egitamuekin izan ditzaten aurkakotasunak, horiek bere baitan izan ditzaten Alor-Egitamuen zatia edo zatiak indargabetzeko zio izango dira.

4.3.9.5 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren **irizpideen eta helburuen ezarpena** dituzte ondorioak, hau da, arlo estrategikora mugatzen dira.

- Mugikortasunaren arloan, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek honako helburu hauek finkatzen dituzte:
1. - EAEko pertsona eta salgaien kanpo- eta barne-konexioko elementuak indartzea, bizi-kalitaterako, lehiakortasunerako eta berrikuntzarako faktore kritikoa den heinean.
2. - Mugikortasun-premiak murriztea, bizitzeko, lan egiteko, zaintzeko, aisiako eta ekipamenduetako guneen artean erlazio egokiago bat ezarri.
3. - Motorizatu gabeko mugikortasuna –oinezkoak eta bizikletak– eta garraio publiko multimodala eta energetikoki eraginkorra sustatzea, hiriguneen mugikortasun modu nagusia den heinean, CO2 emisioak murrizteko eta zaintzaren mugikortasuna kontuan hartzeko moduan.
4. - Dentsitate egokia lortzea, garraio publikoaren zeregina errazteko, bereziki trenbidea ahalmen handiko garraio gisa duten ardatzetan.
5. - Ekobulebarrak garatzea, garraio kolektiborako eta oinezko eta bizikletentzako erreserbatutako plataformekin, hiri-pieza desberdinak artikulatzeko eta zentralitateko gune eta garapen berriak kokatzeko.

6. - Mugikortasun-azpiegituren lurralde-iragazkortasuna handitzea, ahal dela lurraldearen gainean duten hesi-efektua minimizatuz.

Mugikortasun multimodalaren arloan helburu hauek proposatzen dira:

1. - Garraio publikoaren erabilera sustatzea, garraio-sare irisgarri, praktikoa, eroso, seguru eta fidagarri bitartez.
2. - Garraio publiko osorako tarifa-integrazioa eta txartel bakarreko sistema sustatzea.
3. - Berotegi-efektuko gasen emisioak murrizten laguntzea garraibide garbiak erabiliz.
4. - Genero-ikuspegia aplikatzea garraio publikoaren plangintzan eta kudeaketan, eta zaintzaren mugikortasunari behar bezala erantzutea.

Helburu hauek proposatzen dira bide-mugikortasunaren arloko lurralde-eredua berrikusteko:

1. - Ingurumen-, ekonomia- eta gizarte-alderdietan bide-mugikortasun iraunkorra zaintzea.
2. - EAEko errepideen planifikazioaren zati handiena burututzat jotzea, Lurralde Plangintza Partzial edo Sektorialean jaso beharreko proposamen zehatzak gorabehera, Europa barneko azpiegitura izanik behar duen kudeaketaz gainera.
3. - Distantzia handietarako salgaien garraioak sortutako ingurumen-kalteei erantzun integratua ematea.

4.3.10 Lurralde Planak

Lurralde Plan Partzialak dira Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen azpian dauden lurralde-plangintzako tresnak eta, beraz, Gidalerroen zehaztapenak lehen aldiz lurzorura eramateko ardura dute.

Azpiegituri buruzko zehaztapenak jasotzen dituzte, eta horiek kontuan hartu beharko dira Lurralde Plan Sektorialaren proposamenak definitzean, bi tresnek arlo horretan bat etorri beharko baitute.

Gainera, zenbait arlotan (bizitegiak, jarduera ekonomikoak, zerbitzuak) lurzorua garatzeko aurreikuspenak jasotzen dituzte, eta hori aintzat hartu beharko da garapen horiek etorkizunean bide-sareko trafikoa eragin dezaketen gehikuntzaren ondorioz.

Ondoren Bizkaiko Lurralde Historikoko Lurralde Plan Partzial bakoitza aztertzen da.

4.3.10.1 Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala

Plana	Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala
Egilea	Bizkaiko Foru Aldundia
Irudia	Lurralde Plan Partziala
Egoera	Irailaren 26ko 179/2006 Dekretu bidez onartu zen behin betiko. 2017ko abenduan argitaratu zen Bilbo Metropolitarrako Lurralde Plan Partzial berriaren aurrerapena. 2021eko ekainean, Bilbo Metropolitarrako Lurralde Plan Partzial berriaren hasierako onespren-dokumentua argitaratu zen.
Xedea	Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren lurralde-egitura eta -eredua definitzen dituen lurralde-antolamenduko tresna, udal-plangintzetarako eta politika sektorialetarako integrazio-esparrua ezartzen duena.
Esparrua	Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionalak udalerrri hauek barne hartzen ditu: Abanto-Zierbena, Alonsotegi, Arrankudiaga, Arrigorriaga, Barakaldo, Barrika, Basauri, Berango, Bilbo, Derio, Erandio, Etxebarri, Galdakao, Getxo, Gorniz, Larrabetzu, Leioa, Lemoiz, Lezama, Loiu, Muskiz, Ortuella, Plentzia, Portugalete, Santurtzi, Trapagaran, Sestao, Sondika, Sopelana, Ugao-Miraballes, Urduliz, Zamudio, Zaratamo, Zeberio eta Zierbena.
Horizontea	2022
Planaren helburuak	Ekoizpen-espazioa sortzea eta antolatzea, garraioa hobetzea, bizitegi-espazioa kontzentratzea, ingurumenaren aldetik baliotsua den espazioa integratzea, zerbitzuak eta horien kalitatea bermatzea, eta abar.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Indarrean dagoen Lurralde Plan Partzialean proposatutako jarduketak oro har zaharkituta daude, eta, beraz, aurrerapenean proposatutako jarduketei ematen zaie arreta. II. Lurralde Plan Sektorialaren xede den bide-sarean ondorio nabarmenak izango dituzten ekintzak planteatzen dira. Hauek dira ekintzak: zenbait hiriguneko saihezbideak (Urduliz, Loiu edo Sopela), aireporturako sarbide berriak mendebaldetik, Metropoli Hegoaldeko Saihezbidearen obren amaiera, itsasadarraren bi ertzen arteko komunikazioa Lamiakoko itsasadar azpiko tunelaren bidez edo Axpeko zubiaren bidez, Bilboko ekialdeko saihezbidea eta jarduketak Santo Domingo gainean eta La Cadena-Loiu tartean.
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua metropolialdearen lurralde-plangintzarako.

4.3.10.1.1 Aurrekariak

Lurralde Plan Partzial honek Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalerako finkatutako zehaztapenak garatzen ditu, eta eremu funtzional horren egitura eta lurralde-eredua definitzen ditu. Lurralde Plan Partzial hori 2006ko irailaren 26an onartu zen behin betiko 179/2006 Dekretuaren bidez, eta 2007ko otsailaren 13an argitaratu zen prentsan.

Indarrean dagoen planaren araudia eguneratu ez denez gero, Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionalaren beste Lurralde Plan Partzial bat garatzen hasi da. Gaur egun, Lurralde Plan Partzial berri hori hasierako onarpenaren fasean dago.

4.3.10.1.2 Helburu orokorrak

Lurralde Plan Partziala Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren egitura eta lurralde-eredua definitzen duen lurralde-antolamenduko tresna da. Udalerrietako hirigintza-planek eta -arauek, Lurralde Plan Sektorialek eta Bilbo Metropolitarran eragina duten gainerako jarduketek bete beharko dute Lurralde Plan Partziala.

Jarduketa-ildoak planaren helburuei jarraitzen diete, eta jarduketa-ildo horiek, ondoren, Lurralde Plan baten berezko eta berariazko proposamenetan islatzen dira. Helburuak edo jarduketa-ildoak alderdi hauetan zehatz daitezke:

- Ekonomia berriaren euskarri den ekoizpen-espazioa sortzea eta artikulatzea.
- Metropoli osoa garraioaren arloan modu funtzionalean hobetzea, bai bideei dagokienez —beste funtzio batzuk ere betetzen baititu—, bai garraio publikoari dagokionez (batez ere, trenbide bidezkoa), betiere intermodalitate-esparru batean eta ibilgailu pribatuaren mendekotasun txikiagoa izango duen garraibide-banaketa berri baten aldeko apustuan.
- Metropoliko espazioa ekipatzea, osotasunaren zerbitzurako berezitasun diferentziala kontuan izanik.
- Bizitegi-espazioa kontzentratzea, lurzoru-eskasiari eta eskaera berriei eta desberdinei erantzun dakien eta eskaintza zabala eta, aldi berean, dibertsifikatua izan dezan —kokalekuari, tipologiei eta prezioei dagokienez—.
- Ingurumenaren arloan balio handikoa den espazioa integratzea, metropoli moderno eta lehiakor baten funtsezko osagaia den heinean, gaur egun inoiz baino gehiago.
- Zerbitzuak eta horien kalitatea bermatzea, zerbitzuen ikuspegi zabal eta dibertsifikatuan (gutxieneko zerbitzuetara mugatu gabe) eta ingurumen-ikuspegi zabaletik.

Bilbo Metropolitarrako Lurralde Plan Partzialean, 2019an onartu berri diren LAGen antzera egituratzen dira helburuak. Aditzera ematen denez, Eremu Funtzionalean egiten diren joan-etorrien bi heren baino gehiago lan-arrazoiengatik egiten dira. Garraio modu nagusia ibilgailu pribatua da, ondoriozko karbono dioxidoaren eta beste faktore kutsatzaile batzuen emisioarekin. Beraz, helburua da mugikortasunaren piramidean alderantzikatzea metropoliaren barneko zein kanpoko joan-etorrietan, betiere intermodalitatean eta garraio publikorako irisgarritasunean eta motorrik gabeko garraio moduetan oinarrituta.

4.3.10.1.3 Lotespen-maila

Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 17. artikulua (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) arautzen du Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren arteko lotura.

Artikulu horren 2. puntuan ezartzen denez, “kasu bakoitzean aukera dadin aukera indarrean dagoen lurralde-antolakuntzarekin baterakoa dela egiaztatu beharko da”.

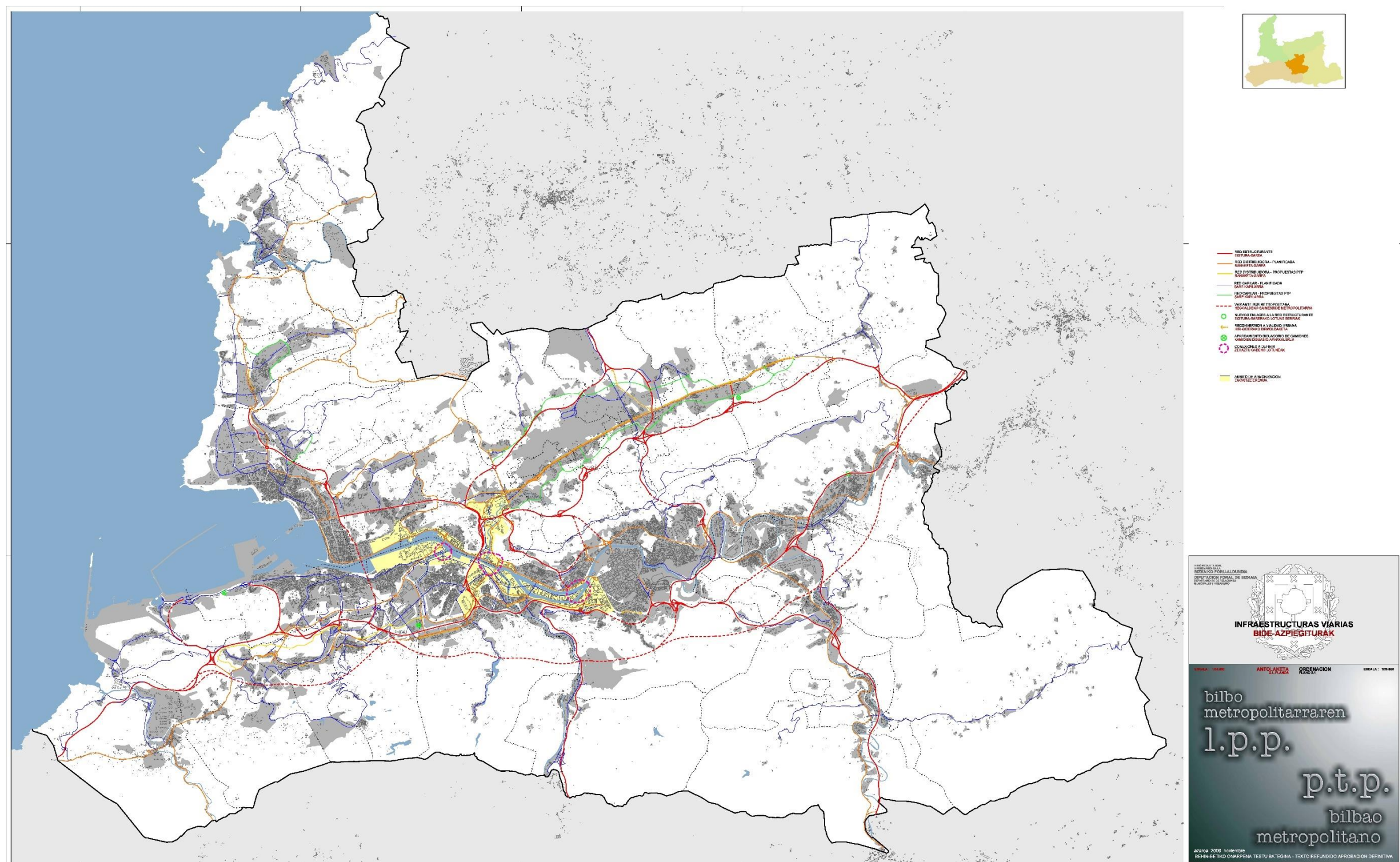
Artikulu horren 3 puntuak hau adierazten du: “salbuespenez, Alor-Egitamua gertatzeko gaitasuna duen ihardutze-sailak aztertutako aukera eta konponbideetatik bat bera ere indarrean dagoen lurralde-antolakuntzan kokatzea ezinezko izan eta horren edukia berariazko herri-zuduzkoa izan dadinean, ihardutze-sail horrek Eusko Jaurlaritzari, lurralde-antolabideetan ezinbestekoak izan daitezkeen zuzenketak egiteko saloa egin ahal izango dio. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrraritzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du”.

4.3.10.1.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala idaztean, Lurralde Plan Partzialean **proposatutako jarduketak** hartu behar dira erreferentziazat.

Errepide-sarerako kontuan hartu beharreko irizpide eta helburu orokorrak ezarri ondoren, labur-labur azaltzen dira Planean planteatutako proposamenik garrantzitsuenak. Proposamen horiek xehetasun handiagoz jaso dira ekintza egituratzaileei dagozkien fitxetan.

Jarduketa	LPP tipologia	Inbertsioetan agertzen da
1. ITSASADARREKO ARDATZA, ZEHARKAKO ZUBIAK ETA BIDE OSAGARRIAK	Ekintza egituratzailea	Bai
2. BILBORA MENDEBALDETIK SARTZEKO BIDE BERRIAK	Ekintza egituratzailea	Bai
3. ASUAKO ZEHARKAKO ARDATZA	Ekintza egituratzailea	Bai
4. EZKERRALDEKO BIDE-ARDATZ ANTOLATZAILEAK	Ekintza egituratzailea	Bai
5. URIBE KOSTAKO KORRIDOREAREN JARRAIPENA	Ekintza egituratzailea	Bai
6. TXORIERRIKO IPARRALDEKO BIDEA	Ekintza egituratzailea	Bai
7. TXORIERRIKO POLIGONOEN BARNEKO BIDEA	Ekintza egituratzailea	Bai
8. TXORIERRIKO ZEHARKAKO ARDATZAK	Ekintza egituratzailea	Bai
9. TXORIERRIKO KORRIDOREAREN JARRAIPENA	Ekintza egituratzailea	Bai
10. LAMIAKOKO ITSASADAR AZPIKO TUNELA	Ekintza egituratzailea	Bai
11. PORTURAKO SARBIDEA	Ekintza egituratzailea	Bai
12. METROPOLI HEGOALDEKO SAIHESBIDEA	Ekintza egituratzailea	Bai

[illegible]

bilbo
metropolitarraren
l.p.p.
p.t.p.
bilbao
metropolitano

Lurralde Plan Partzialaren Aurrerapenak proposatzen du energia aldetik eraginkorragoa den eta karbono-aztarna txikiagoa duen mugikortasun-sistema baterantz aurrera egitea eta, hartara, ingurumen-inpaktuak eta baliabideen kontsumoa murriztea. Horretarako, ingurune fisikoarekin eta mugikortasun-azpiegiturekin dituen eraginak eta bateraezintasunak aztertu beharko dira, beharrezkoak izan daitezkeen neurri zuzentzaileak ezar daitezzen. Funtsezko alderditzat jotzen da mugikortasun-azpiegituren diseinuan paisaia eta biodibertsitatea zaintzea, batik bat natur ingurunera eta landa-ingurunera hurbiltzean.

Bilboko Metropoli Hegoaldeko Saihesbidea (Supersur) gehiago erabili beharko da, A-8 autobideak gaur egun jasaten duen trafikoaren zati handi bat libera dadin eta, hartara, Euskal Autonomia Erkidegoko hiriburuen arteko bide-sarearen eta Kantabriarekiko komunikazioen konexioa hobeto dadin eta zenbait trafiko motatarako bidesari-hobarien arloko irizpideak erabil daitezzen.

Sare egituratzailean, metropolialdearen erdialdeko tartean, egiteke dauden jarduketak osatu eta hobetu beharko dira, eta, arlo horretan, Txorierriko korridorea, aireportua eta Mungia eta Metropoli Hegoaldeko Saihesbidea lotzen dituztenak lehenetsiko dira.

Aipagarria da Lamiakoko itsasadar azpiko sare egituratzailearen loturen garrantzia, baita sare banatzaileko Axpe eta Lutxanako zubiena ere.

Gainera, proposatzen du hiri-esparruetan lehen errepide-sarea osatzen zuten baina bide-funtzionaltasuna galdu duten tartearak hiri-bide bihurtzea —funtzionaltasuna galdu ahal izan dute ibilbide alternatiboak abian jartzeagatik edo, besterik gabe, haien izaera aldatzeagatik, inguruko urbanizazio-maila gero eta handiagoaren ondorioz—.

Hurrengo taulan, bide-azpiegituren planoan proposatutako jarduketak agertzen dira:

Zenbakia	Jarduketa
1	Metropoliaren Hegoaldeko Saihesbidea. Ib fasea. Peñascal – Goiko salmenta
2	Metropoliaren Hegoaldeko Saihesbidea. Ik. Fasea La Arena zubiaren eta lotunearen edukiera handitzea
3	VSM-III. fasea. Trapagaran-San Fuentes
4	VSM-II. fasea. Arrigorriaga-Galdakao-Zornotza lotura
5	Ekialdeko saihesbidea: Ibarsusi-Zubialdea-Miraflores tartea
6	Ekialdeko saihesbidea: Txurdinaga eta Derioko lotunearen arteko tunela
7	• Errekaldeko saihesbidea eta Errekalde auzoko A8 biaduktua eraistea
8	Lamiakoko korridorea, TCPE erreiak gehituta
9	Gurutzetako eta Kukularrako trukagailuak birmoldatzea, Arrontegiko zubiaren edukiera optimizatzeko
10	BI-625. Zaratamo eta Arrigorriaga arteko bikoizketa (A-8, AP-8 eta AP-68 errepideen arteko lotunea)
11	N-639. Superporturako mendebaldeko sarbidea: hobekuntza San Fuentes-Zierbena tartean
12	Las Carreras-Muskiz-Sopuerta ardatza
13	BI-2120 Mungia-Plentzia. Hobekuntza Gorliz-Maruri tartean
14	Unbe korridorea: Unbegana-Urduliz-Plentzia tartea

Zenbakia	Jarduketa
15	Bolue-EHU konexioa, TCPE erreiak gehituta
16	UPV-Akarlanda-Zabaloetxe tartea egokitzea
17	Aldaera Zabaloetxen eta konexio berria aireportuarekin
18	BI-628 Ballontiko ardatza: galtzadaren kopia Carmen-Kueto tartean
19	BI-625. Arrigorriaga-Ugao-Miraballes arteko Usila tunela
20	Zamudioko Parke Teknologikorako sarbidea Aldekoneko biribilguneetik

4.3.10.2 Balmaseda-Zallako (Enkarterri) Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala

Plana	Balmaseda-Zallako (Enkarterri) Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala
Egilea	Eusko Jaurlaritzza
Irudia	Lurralde Plan Partziala
Egoera	Urriaren 26ko 226/2011 Dekretu bidez onartu zen behin betiko. Paisaiaren arloko zehaztapenei buruzko aldaketa irailaren 18ko 133/2018 Dekretu bidez onartu zen behin betiko.
Xedea	Lurralde-antolamenduko tresna, Balmaseda-Zallako (Enkarterri) Eremu Funtzionala antolatzea helburua duena eta udal-plangintzetarako eta politika sektorialetarako integrazio-esparrua eskaintzen duena.
Esparrua	Balmaseda-Zallako (Enkarterri) Eremu Funtzionalak udalerrri hauek barne hartzen ditu: Artzentales, Balmaseda, Galdames, Gordexola, Gueñes, Lanestosa, Sopuerta, Turtzioz, Karrantza eta Zalla.
Horizontea	2027
Planaren helburuak	• Natura-ingurunea eta kultura-ondarea babestea eta baliozkotzea. • Ekonomia dibertsifikatzea • Bide-sarea hobetzea • Bizitegi-lurzoruko eta jarduera ekonomikoetarako lurzoruko eskaintza egokia sortzea • Erabilerak birdentsifikatzeko eta nahasteko politikak sustatzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Kontuan hartu beharreko ondorioak dira, lehenik eta behin, eremu funtzionalerako bide-sarearen lurralde-hierarkia definitzea eta jarduketa-proposamenak egitea, hala nola, Malabrigoko lotune berria, BI-2701 eta BI-636 errepideetako jarduketak edo Sopuerta, Turtzioz edo Lanestosako saihesbide berriak.
Oharrak	Erreferentziatzeko dokumentua Balmaseda-Zallako Eremu Funtzionalaren lurralde-plangintzarako.

4.3.10.2.1 Aurrekariak

Aztergai dugun Lurralde Plan Partzialaren helburua da Balmaseda-Zallako (Enkarterri) Eremu Funtzionala antolatzea. Horretarako, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legean (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) ezarritako zehaztapenak garatzen ditu, baita, Lege horretan aurreikusitakoaren arabera, esparru horretan aplikatzekoak diren Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen edukiak ere —otsailaren 11ko 28/1997 Dekretuaren bidez onartu zirenak—.

2018ko uztaillean idatzi zen Balmaseda-Zallako (Enkarterri) Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren aldaketa, paisaiaren zehaztapenei buruzkoa.

4.3.10.2.2 Helburu orokorrak

Oro har, hauek dira Balmaseda-Zallako (Enkarterri) Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialak planteatutako ildo estrategikoak:

- Natura-ingurunea eta kultura-ondarea babestea eta balioztatzea, eremu funtzionalaren balio bereizgarri gisa. Kultura- eta natura-ondareak konfiguratzeko du lurralde horren paisaia berezia eta osotasunaren garapen ekonomikorako eta jasangarrirako garrantzi handiko baliabidetzat jo behar da.
- Ekonomia dibertsifikatzea, eta, horretarako, beste sektore batzuetara zabaltzea eta globalizazioko testuinguru berriaren aldaketetarako eta eskakizunetarako prestatzea. Era berean, nekazaritza eta abeltzaintza sektorea finkatu beharko da, egungo biztanleriari eta paisaiari eusteko elementua den heinean.
- Bide-sarea hobetzea, bai bertako biztanleriaren eguneroko erabilerarako, bai biztanleria eta jarduerak erakartzeko sare eraginkorragoa bilatzeko. Ildo beretik, ekipamendu-eskaintza hobetzea eta egungo arazoak edo urritasunak ebatzea, baita etorkizuneko premiei aurrea hartzea ere.
- Bizitegi-lurzoruaren eta jarduera ekonomikoetarako lurzoruaren eskaintza egokia sortzea, betiere mugikortasun jasangarriko errealitateen eta eremuan dagoen lurzoru-ahalmenaren arabera. Gainera, eremu horrek ondoko lurraldeetako herritarren bigarren etxebizitzaren eskaintzarako izan dezakeen ahalmena eta erakargarritasuna baliatu beharko da.
- Birdentsifikazio-politikak eta erabilerak nahasteko politikak sustatzea eta, horretarako, bizitegi-lurzoruak zerbitzuekin edo hirugarren sektoreko jarduerekin bateragarri egitea, eraikitakoa balioztatzea eta hiriguneak eta udalerrien arteko jarduera suspertzea. Proposamen horrekin, lurzoruaren artifizializazioa saihestu nahi da, baita industria-lurzoruak bizitegi-erabilerekin bateragarriak diren jarduerekin okupatzea ere.
- Neurri babesle, zuzentzaile eta konpentsatzaileak ezartzea Enkarterriko mendebaldean dagoen ingururako (Karrantza, Turtzioz eta Artzentales), ingurune hori egungo kontserbazio-egoeran babes dadin. Gizakiak landa-ingurunean egiten duen lanak konfiguratu du espazioaren eta paisaiaren aberastasuna eta biodibertsitatea; beraz, lehen sektorea bizitzeko modu gisa zaindu, bultzatu eta sustatu behar da, are gehiago biztanleriaren zahartzea eta galera hain handia den eremu horietan.

4.3.10.2.3 Lotespen-maila

Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 17. artikulua (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) arautzen du Balmaseda-Zallako (Enkarterri) Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren arteko lotura.

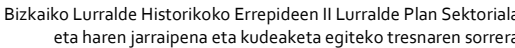
Artikulu horren 2. puntuan ezartzen denez, “kasu bakoitzean aukera dadin aukera indarrean dagoen lurralde-antolakuntzarekin baterakoa dela egiaztatu beharko da”.

Artikulu horren 3 puntuak hau adierazten du: “salbuespenez, Alor-Egitamua gertatzeko gaitasuna duen ihardutze-sailak aztertutako aukera eta konponbideetatik bat bera ere indarrean dagoen lurralde-antolakuntzan kokatzea ezinezko izan eta horren edukia berariazko herri-zuduzkoa izan dadinean, ihardutze-sail horrek Eusko Jaurlaritzari, lurralde-antolabideetan ezinbestekoak izan daitezkeen zuzenketak egiteko saloa egin ahal izango dio. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrraritzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrraritzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du”.

4.3.10.2.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Lurralde Plan Partzialak lurralde-ikuspegitik definitzen du eremu funtzionaleko bide-hierarkia , eta, gainera, bide-sarean jarduteko proposamen zehatzak egiten ditu, hala nola trazadura hobetzea, saihezbide berriak egitea, bideak hiri-kale bihurtzea eta lotuneak hobetzea. Hurrengo taulan laburbiltzen dira Lurralde Plan Partzialak proposatutako jarduketak:

Jarduketa	LPP tipologia	Inbertsioetan agertzen da	Bide-ardatza
AE-1. Malabrigoko lotunea	Ekintza egituratzailea	Bai	BI-636 / BI-630
AE-2. Iparraldeko ardatza / BI-2701 errepidearen trazadura eta lotuneak hobetzea	Ekintza egituratzailea	Bai	BI-2701
AE-3. Mendebaldeko zonarako irisgarritasuna hobetzea / BI-630 - BI-3614 lotunea (Traslaviña)	Ekintza egituratzailea	Bai	BI-630
AE-3. Mendebaldeko zonarako irisgarritasuna hobetzea / BI-630 errepidearen trazadura hobetzea	Ekintza egituratzailea	Bai	BI-630
AE-4. Kadaguaren korridorea bitan banatzea	Ekintza egituratzailea	Bai	BI-636
AE-5. Hiri-saihezbideak eta hiri-kaleen birmoldaketa / Sopuertako saihezbidea	Ekintza egituratzailea	Bai	BI-2701
AE-5. Hiri-saihezbideak eta hiri-kaleen birmoldaketa / Turtziozko saihezbidea	Ekintza egituratzailea	Bai	BI-2617
AE-5. Hiri-saihezbideak eta hiri-kaleen birmoldaketa / Lanestosako saihezbidea	Ekintza egituratzailea	Bai	N-629



4.3.10.3 Durangoko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala

Plana	Durangoko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala
Egilea	Bizkaiko Foru Aldundia
Irudia	Lurralde Plan Partziala
Egoera	Uztailaren 26ko 182/2011 Dekretu bidez onartu zen behin betiko.
Xedea	Durangoko Eremu Funtzionalaren lurralde-egitura eta -eredua definitzen dituen lurralde-antolamenduko tresna, udal-plangintzetarako eta politika sektorialetarako integrazio-esparrua ezartzen duena.
Esparrua	Durangoko Eremu Funtzionalak udalerrri hauek barne hartzen ditu: Abadiño, Zornotza, Atxondo, Berriz, Durango, Elorrio, Garai, Iurreta, Izurtza, Mañaria eta Zaldibar.
Horizontea	2011-2027
Planaren helburuak	• Durangoko Eremu Funtzionala sendotzea. • Lurraldearen erabilera zuhurrean oinarritutako hiri-garapena sustatzea. • Eremu Funtzionala egituratzen duten elementuak. • Natura- eta landa-ingurunearen kontserbazioa.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Kontuan izan beharreko ondorioak dira, batetik, eremu funtzionalerako bide-sarearen lurralde-hierarkia zehaztea eta, bestetik, zenbait jarduketa-proposamen planteatzea: • Bide-tarte berriak N-240, N-636 eta BI-635 errepideetan. • Konexio berriak A-8 autobidean, N-240 errepidearekiko lotunea eta Lebarioko lotunea. • A-8 autobidearekin lotzen diren aparkaleku berriak. • A-8, BI-635, N634 eta beste errepide batzuetan dauden azpiegiturak hobetzea. • Hiri-bide perimetral berriak ezartzea.
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua Durangoko Eremu Funtzionalaren lurralde-plangintzarako.

4.3.10.3.1 Aurrekariak

Aztergai dugun Lurralde Plan Partzialaren helburua da Durangoko Eremu Funtzionala antolatzea. Horretarako, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legean (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) ezarritako zehaztapenak garatzen ditu, baita, Lege horretan aurreikusitakoaren arabera, esparru horretan aplikatzekoak diren Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen edukiak ere —otsailaren 11ko 28/1997 Dekretuaren bidez onartu zirenak—.Planak 2008ko apirilaren 8ko Foru Agindu bidez jaso zuen hasierako onarpena eta uztailaren 26ko 182/2011 Dekretu bidez onartu zen behin betiko.

4.3.10.3.2 Helburu orokorrak

Aztergai dugun Lurralde Plan Partzialaren xedea da Eremu Funtzionalaren lurralde-antolamendu jasangarria ezartzea eta haren lurralde-egitura eta -eredua zehaztea. Egitura eta eredu horri atxiki beharko zaizkio Udalaren hirigintza-planak eta -arauak, Lurralde Plan Sektorialak eta Eremu Funtzionalean eragina duten gainerako jarduketak.

Helburu nagusi hauek nabarmentzen dira:

- Durangoko Eremu Funtzionala sendotzea, Euskal Autonomia Erkidegoko eta Bizkaiko lurralde-artikulazioaren funtsezko pieza den heinean, kokapen estrategikoa eta irisgarritasun handia baititu.
- Haranaren hondoko urbanizazio handiaren eta baserrian oinarritutako nekazaritza-jardueraren arteko bizikidetza babestea.
- Lurraldearen erabilera zuhurrean oinarritutako hiri-garapena sustatzea.
- Ibaizabal korridorearen lehiakortasun- eta birkualifikazio-elementuak sendotzea.
- Eremu Funtzionala egituratzen duten elementuak ezartzea.
- Natura- eta landa-ingurunea kontserbatzea. Natura-baliabideen babes aktiboa eta baserriaren bideragarritasuna ziurtatu beharra, kalitate paisajistikoa berma dadin.

4.3.10.3.3 Lotespen-maila

Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 17. artikulua (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) arautzen du Durangoko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren arteko lotura.

Artikulu horren 2. puntuan ezartzen denez, “kasu bakoitzean aukera dadin aukera indarrean dagoen lurralde-antolakuntzarekin baterakoa dela egiaztatu beharko da”.

Artikulu horren 3. puntuan hau adierazten du: “salbuespenez, Alor-Egitamua gertatzeko gaitasuna duen ihardutze-sailak aztertutako aukera eta konponbideetatik bat bera ere indarrean dagoen lurralde-antolakuntzan kokatzea ezinezko izan eta horren edukia berariazko herri-zuduzkoa izan dadinean, ihardutze-sail horrek Eusko Jaurlaritzari, lurralde-antolabideetan ezinbestekoak izan daitezkeen zuzenketak egiteko saloa egin ahal izango dio. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administarritzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administarritzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du”.

4.3.10.3.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Lurralde Plan Partzialak bide-sareko azpiegitura-proposamena ezartzen du, eta, horretarako, lurraldeko bide-eredua zehazten du, azpiegitura horren eskema eta eremu funtzionalerako bide-hierarkia lurralde-ikuspegitik ezartzen du, eta jarduteko proposamen zehatzak egiten ditu.

Hurrengo taulan laburbiltzen dira Lurralde Plan Partzialak proposatutako jarduketak:

Jarduketa	LPP tipologia	Inbertsioetan agertzen da	Bide-ardatza
A-8, N-240 errepidearekiko lotunea	Azpiegitura berriak	Bai	A-8
A-8, Lebarioko lotunea	Azpiegitura berriak	Bai	A-8
A-8, Boroako sarbideko aparkalekua	Azpiegitura berriak	Bai	A-8
A-8, Lebario-Gerediagako sarbideko aparkalekua	Azpiegitura berriak	Bai	A-8
N-240, Boroa-Lemoa autobia	Azpiegitura berriak	Bai	N-240
Lebario eta Apatamonasterio arteko konexio berria	Azpiegitura berriak	Bai	N-636
N-636, Iguria eta Kanpanzar arteko trazadura berria	Azpiegitura berriak	Bai	N-636
BI-635, Autzaganeko tunela	Azpiegitura berriak	Bai	BI-635
A-8, hirugarren erreia lurreta eta Lebario artean	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	A-8
BI-635, Zornotza eta Autzagane artean trazadura hobetzea eta plataforma handitzea	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	BI-635
N-634, Boroa-lurreta eta Matiena-Zaldibar tarteetako sekzioa eraldatzea	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	N-634
N-634, lurretako zeharbidean jardutea	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	N-634
N-634, Areition ibilgailu motelentzako erreia garatzea	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	N-634
Sarearen gainerakoan, egokitze eta zabaltzeko ekintza puntualak, horien artean Pagatza mendateko (BI-2632) trazadura hobetzea.	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	BI-2632
BI-623, ibilbide alternatiboa Izurtzan	Hiri-bide perimetral berriak ezartzea	Bai	BI-623
N-634, pasabide alternatiboa Olakuetan barrena (Berriz)	Hiri-bide perimetral berriak ezartzea	Bai	N-634
N-634, hiri-bide bihurtzea lurretan	Iragaitzazko trafikoez liberatutako bideen tratamendua	Bai	N-634
N-634, hiri-bide bihurtzea Olakuetan (Berriz)	Iragaitzazko trafikoez liberatutako bideen tratamendua	Bai	N-634
BI-623, hiri-bide bihurtzea Izurtzan	Iragaitzazko trafikoez liberatutako bideen tratamendua	Bai	BI-623

4.3.10.4 Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala

Plana	Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala
Egilea	Bizkaiko Foru Aldundia
Irudia	Lurralde Plan Partziala
Egoera	Martxoaren 1eko 31/2016 Dekretu bidez onartu zen behin betiko.
Xedea	Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren lurralde-egitura eta -eredua definitzen dituen lurralde-antolamenduko tresna, udal-plangintzetarako eta politika sektorialetarako integrazio-esparrua ezartzen duena, baita Eremu Funtzionalean eragina duten gainerako jarduketak ere.
Esparrua	Gernika-Markinako Eremu Funtzionalak udalerrri hauek barne hartzen ditu: Ajangiz, Amoroto, Arratzu, Aulesti, Bermeo, Berriatua, Busturia, Ea, Elantxobe, Ereño, Errigoiti, Etxebarria, Forua, Gautegiz-Arteaga, Gernika-Lumo, Gizaburuaga, Ibarangelu, Ispaster, Kortezubi, Lekeitio, Markina-Xemein, Mendata, Mendexa, Morga, Mundaka, Munitibar-Arbatzegi-Gerrikaitz, Murueta, Muxika, Nabarniz, Ondarroa, Sukarrieta eta Ziortza-Bolibar.
Horizontea	2016-2032
Planaren helburuak	• Eremu Funtzionaleko biztanleriari eustea. • Bizitegi-espazioa metatzea. • Garapen ekonomikoa indartzea, eta euskarri den ekoizpen-espazioa sortzea eta artikulatzea. • Berezitasunak eta natura- eta paisaia-balioak mantentzea eta indartzea. • Garraiobideen arteko intermodalitate eroso eta eraginkorra lortzea. • Bizikletaren eta oinezko ibilbideen erabilera sustatzea. • Energia berri>tagarrien aprobetxamendua sustatzea. • Biztanleriaren ekipamendu-premiak asetzea. • Gune degradatuak birsortzea eta erabilera desegokia edo aukerako erabilera duten guneak birmoldatzea. • Landa-ondareko eraikuntza-elementuak babestea eta balio historikoa eta/edo kulturala duten espazioak birgaitzea. • Ondare historikoa, kulturala eta arkitektonikoa balio turistiko gisa babes dadin sustatzea.

Plana	Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Lurralde Plan Partzialak bide-sarearen lurralde-hierarkia proposatzen du eta zenbait jarduketa proposatzen du errepideetan, besteak beste: • Bide-azpiegitura berriak ezartzea BI-631, BI-635 (zenbait jarduketa), BI-633, BI-2121, BI-2405 eta BI-2636 errepideetan. • Trazaduraren hobekuntza geometrikoak BI-2235, BI-2121, BI-2636, BI-2224, BI-2238, BI-2713, BI-3222/BI-3231/BI-3447 eta BI-3448 errepideetan. • BI-3223 errepidea (Arteaga-Muruetagane) motorrik gabeko zirkulaziorako bide bihurtzea. • Hiriguneetan ibilbide alternatiboak sortzea. • Sareko zenbait errepidetan hiri-tarteak eta zeharbideak egokitzea. • Bide paisajistikoak. • Aparkalekuak.
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren lurralde-plangintzarako.

4.3.10.4.1 Aurrekariak

Aztergai dugun Lurralde Plan Partzialaren helburua da Gernika-Markinako Eremu Funtzionala antolatzea. Horretarako, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legean (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) ezarritako zehaztapenak garatzen ditu, baita, Lege horretan aurreikusitakoaren arabera, esparru horretan aplikatzekoak diren Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen edukiak ere —otsailaren 11ko 28/1997 Dekretuaren bidez onartu zirenak—.

Martxoaren 1eko 31/2016 Dekretu bidez onartu zen behin betiko plana.

4.3.10.4.2 Helburu orokorrak

Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialak eremu horren antolamendu jasangarria ezartzea du helburu. Azken helburua da bizi-kalitatea hobetzeko beharrezkoak diren baldintzak sortzea, eta, horretarako, ingurumenaren kontserbazioarekin eta hobekuntzarekin bat etortzea. Horrela, eta Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen arabera, Lurralde Plan Partzialak honako alderdi hauek zehaztu beharko ditu:

- Antolamenduaren helburuak ezartzea, eta lurraldearen egungo egoera, egoera sozioekonomikoa eta balizko bilakaera aztertzea.
- Azpiegiturei eusteko baliagarriak izan daitezkeen espazioak aurkitzea.
- Interes komuneko ekipamenduak kokatzea.
- Hirigintza-antolamenduak eta etxebizitzarako eta jarduera ekonomikoetarako kuantifikazioak bete beharreko irizpideak, printzipioak eta arau orokorrak ezartzea.
- Birmoldatu, berroneratu edo birgaituko diren espazioak zehaztea, baita ondorio horietarako garatu beharreko programak eta neurriak ere.

Mugikortasun jasangarriaren barruan eta administrazio sektorial eskudunak ezarritakoaren arabera, Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren ereduak azpiegituren nolabaiteko espezializazioa hartzen du kontuan, bide-sare osoaren potentzialtasuna optimizatze aldera —trafikoek lurzoru finkatuen eta okupa daitezkeen lurzoruen hiri-espazioekin eta barne-ibilbideekin duten interferentzia minimizatzen saiatuko da—.

Horrenbestez, helburu orokor hauetan oinarritutako ereduak planteatzen da:

- Irisgarritasunari dagokionez Eremu Funtzionala osatzen duten hiru eremuek (Bermeo, Urdaibai eta Lea-Artibai) kanpoko komunikazio- eta garraio-azpiegitura nagusiekin duten konexioa hobetzea.
- Eremu funtzionalaren barneko konexio-korridoreak egokitzea, Planak proposatzen duen lurralde-ereduan betetzen duten zereginaren arabera.
- Lurralde Plan Partzialak proposatutako bide-eskema orokorra bateragarri egitea gaur egungo guneen eta etorkizuneko garapenen barne-bide nagusiekin.
- Modu koordinatuan garatzea aparkalekuei buruzko udal-politikak eta garraioen arloan eskumena duten administrazioen azpiegituren eta zerbitzuen arloko planteamenduak.

4.3.10.4.3 Lotespen-maila

Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 17. artikulua (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) arautzen du Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren arteko lotura.

Artikulu horren 2. puntuan ezartzen denez, “*kasu bakoitzean aukera dadin aukera indarrean dagoen lurralde-antolakuntzarekin baterakoa dela egiaztatu beharko da*”.

Artikulu horren 3 puntuan hau adierazten du: “*salbuespenez, Alor-Egitamua gertatzeko gaitasuna duen ihardutze-sailak aztertutako aukera eta konponbideetatik bat bera ere indarrean dagoen lurralde-antolakuntzan kokatzea ezinezko izan eta horren edukia berariazko herri-zuzuzkoa izan dadinean, ihardutze-sail horrek Eusko Jaurlaritzari, lurralde-antolabideetan ezinbestekoak izan daitezkeen zuzenketak egiteko saloa egin ahal izango dio. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrazituen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrazituen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du*”.

4.3.10.4.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Gernika-Markinako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialak lurralde-ikuspegitik definitzen du eremu funtzionaleko bide-hierarkia, eta, gainera, bide-sarean jarduteko proposamen zehatzak egiten ditu, hala nola trazadura hobetzea, saihezbide berriak egitea, bideak hiri-kale bihurtzea eta lotuneak hobetzea, ondoren zehazten den bezalaxe.

Hurrengo taulan laburbiltzen dira Lurralde Plan Partzialak proposatutako jarduketak:

Jarduketa	LPP tipologia	Inbertsioetan agertzen da	Bide-ardatza
BI-631 Bilbo-Bermeo, Sollubeko tunelak eta Bermeoko ingurabidea (prozesuan).	Azpiegitura berriak	Bai	BI-631
BI-635 Zornotza - Gernika-Lumo, Autzaganeko tunela (prozesuan).	Azpiegitura berriak	Bai	BI-635
BI-2636 Markina - Lurralde Historikoko muga, Markina-Xemeingo hegoaldeko saihezbidea.	Azpiegitura berriak	Bai	BI-2636
BI-633 Berriz-Ondarroa, Berriatuko saihezbidea, Lekeitioarekin lotzen duen BI-2405 errepidearen lotunearen soluzioa barne (prozesuan).	Azpiegitura berriak	Bai	BI-633
Nabarniz-Aulesti konexio berria ezartzea.	Azpiegitura berriak	Bai	-
BI-2121 Mungia-Gernika. Gerekiz-Muxika trazadura aldatzea eta BI-635 errepidearekiko konexioa hobetzea.	Errepideen trazadurako hobekuntza geometrikoak	Bai	BI-2121
BI-635 Zornotza - Gernika-Lumo, trazadura aldatzea Autzagane eta Boane artean, eta egungo hiriguneen gaineko eraginak minimizatzea.	Errepideen trazadurako hobekuntza geometrikoak	Bai	BI-635
BI-2636 Markina – Lurralde Historikoko muga, trazaduraren hobekuntza puntualak Etxebarriko hirigunetik ekialderantz.	Errepideen trazadurako hobekuntza geometrikoak	Bai	BI-2636
Gautegiz Arteaga. Hiri-bide perimetrala hirigunearen mendebaldetik	Hiriguneetan ibilbide alternatiboak sortzea	Bai	-
Iragaitzazko trafikoaz liberatutako bideen tratamendua, Bermeon, Berriatuan, Markina-Xemeinen eta Muxikan. Gaur egun BI-635 eta BI-2121 errepideek zeharkatzen dituzten hiriguneak.	Iragaitzazko trafikoez liberatutako bideen tratamendua	Bai	-
Gautegiz Arteaga, Etxebarria eta Oka ibaiaren ezker aldeko hiriguneak.	Iragaitzazko trafikoez liberatutako bideen tratamendua	Bai	-

4.3.10.5 Igorreko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala

Plana	Igorreko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala
Egilea	Bizkaiko Foru Aldundia
Irudia	Lurralde Plan Partziala
Egoera	Irailaren 14ko 239/2010 Dekretu bidez onartu zen behin betiko. Ondoren zuzenketak egin zitzaizkion eta Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratu ziren 2012ko urtarrilaren 31n. Prentsan 2012ko urriaren 28an argitaratu zen. Paisaiaren zehaztapenei buruzko aldaketaren hasierako onarpena 2019ko apirilaren 16ko Foru Akordio bidez iritsi zen.
Xedea	Lurralde Plan Partzialaren xedea da Igorreko Eremu Funtzionala antolatzea, haren lurralde-egitura eta -eredua zehaztea eta udal-plangintzetarako eta politika sektorialetarako integrazio-esparrua ezartzea.
Esparrua	Igorreko Eremu Funtzionala Bizkaiko Lurralde Historikoaren erdi-hegoaldean dago eta udalerrri hauek barne hartzen ditu: Arantzazu, Areatza, Artea, Bedia, Dima, Igorre, Lemoa eta Zeanuri.
Horizontea	2010-2026
Planaren helburuak	Lurralde Plan Partzialaren helburu orokorrak dira: • Egungo biztanleriari eustea. Lurzoruaren erabilera arrazionala. • Haran-hondoa balioztatzea. • Garraio jasangarrira hurbiltzea. Natura-balioak babestea. • Baliabide berriztagarriak erabiltzea. • Bizi-kalitatea handitzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Lurralde Plan Partzialak lurralde-ikuspegitik ezartzen du sarearen hierarkia, eta bide-azpiegitura berriak ezartzean oinarritzen diren bide-sarearen gaineko proposamen orokorrak eta jarduketak hartzen ditu aintzat (hala nola N-240 errepidearen trazadura hobetzea), baita hiri-bide perimetral berriak ezartzea, iragaitzazko trafikoaz liberatutako bideak tratatzea edo hiri-tarteak eta zeharbideak egokitzea ere.
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua Igorreko Eremu Funtzionalaren lurralde-plangintzarako.

4.3.10.5.1 Aurrekariak

Aztergai dugun Lurralde Plan Partzialaren helburua da Igorreko Eremu Funtzionala antolatzea. Horretarako, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legean (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) ezarritako zehaztapenak garatzen ditu, baita, Lege horretan aurreikusitakoaren arabera, esparru horretan aplikatzekoak diren Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen edukiak ere —otsailaren 11ko 28/1997 Dekretuaren bidez onartu zirenak—.

Planak 2007ko irailaren 14ko Foru Akordio bidez jaso zuen hasierako onarpena eta irailaren 14ko 239/2010 Dekretu bidez onartu zen behin betiko. Ondoren zuzenketak egin zitzaizkion eta Bizkaiko

Aldizkari Ofizialean argitaratu ziren 2012ko urtarrilaren 31n. Prentsan 2012ko urriaren 28an argitaratu zen.

4.3.10.5.2 Helburu orokorrak

Lurralde Plan Partzialaren xedea da Igorreko Eremu Funtzionala antolatzea, eta, ildo horretan, udal-plangintzak eta politika sektorialak barne hartuko dituen esparrua ezartzea eta Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen helburu eta irizpide orokorrak garatzea.

Lurralde Plan Partzialaren helburu orokorrak dira:

- Egungo biztanleriari eustea. Euskal Autonomia Erkidegoak une honetan jasaten duen landa-guneen desertizazio-joera nabarmenari aurre egiteko beharrezkoak diren neurriak ezartzen dira Igorreko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren barruan.
- Lurzoruaren erabilera arrazionala. Garapen berriak hartzeko gaitasuna duten eremuek izan behar dituzten baldintza egokiak ezartzea eta lurzoruaren okupazioa arautzea.
- Haran-hondoa balioztatzea.
- Garraio jasangarrira hurbiltzea. Garraio-eredu jasangarriagoa lortzeko aukera soilik gauza daiteke herritarrei eskaintza egokia egitearekin —batetik, kalitatezko garraio publikoa eskaini beharko da, eta, bestetik, hirigintza-plangintzen barruan planteatutako eta gutxiago kutsatzen duten garraio-ereduetara bideratutako garraiobideak eskaini beharko dira—.
- Natura-balioak babestea. Igorreko Eremu Funtzionalaren lurzoruaren ehuneko handi bat lurzoru naturala da, eta lurzoru natural horren balioa babestu behar da.
- Baliabide berriztagarriak erabiltzea.
- Bizi-kalitatea handitzea.

4.3.10.5.3 Lotespen-maila

Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 17. artikulua (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) arautzen du Igorreko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren arteko lotura.

Artikulu horren 2. puntuan ezartzen denez, *“kasu bakoitzean aukera dadin aukera indarrean dagoen lurralde-antolakuntzarekin baterakoa dela egiaztatu beharko da”*.

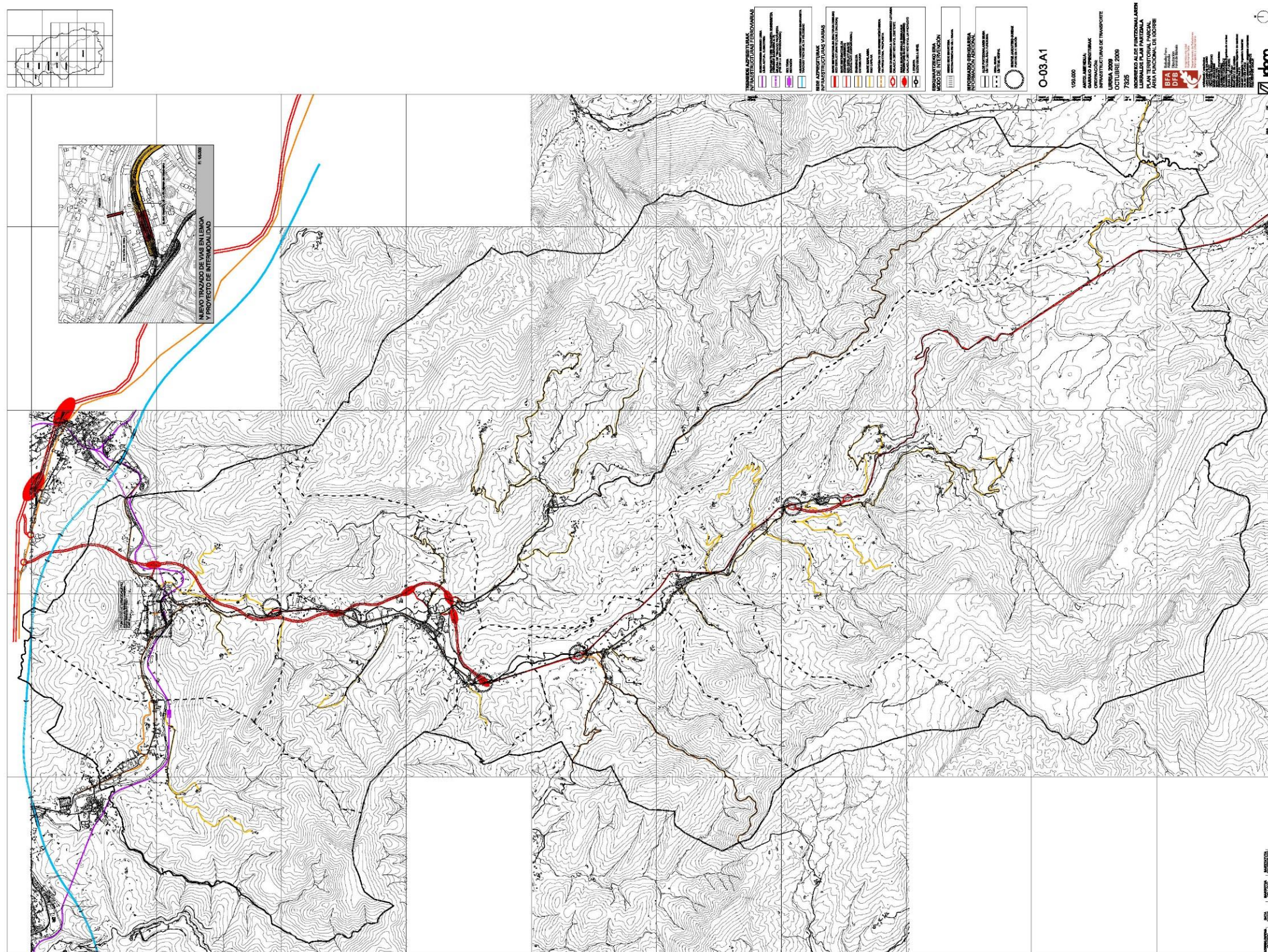
Artikulu horren 3. puntuan hau adierazten du: *“salbuespenez, Alor-Egitamua gertatzeko gaitasuna duen ihardutze-sailak aztertutako aukera eta konponbideetatik bat bera ere indarrean dagoen lurralde-antolakuntzan kokatzea ezinezko izan eta horren edukia berariazko herri-zuduzkoa izan dadinean, ihardutze-sail horrek Eusko Jaurlaritzari, lurralde-antolabideetan ezinbestekoak izan daitezkeen zuzenketak egiteko saloa egin ahal izango dio. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrazitzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrazitzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du”*.

4.3.10.5.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Eremu funtzionaleko bide-hierarkia lurralde-ikuspegitik definitzen da, eta, gainera, bide-sarean jarduteko proposamen zehatzak egiten dira, hala nola trazadura hobetzea, saihesbide berriak egitea, bideak hiri-kale bihurtzea eta lotuneak hobetzea, hurrengo azpiataletan zehazten den bezalaxe.

Hurrengo taulan laburbiltzen dira Lurralde Plan Partzialak proposatutako jarduketak:

Jarduketa	Inbertsioetan agertzen da	Bide-ardatza
Boroa-Lemoa konexioa eta Lemoako saihesbidea ezartzea.	Bai	N-240
Igorreko saihesbidea ezartzea	Bai	N-240
Barazar mendaterako igoeran zirkulazio motelerako erreia ezartzea	Bai	N-240
N-240 errepideko sarbideak berrantolatzea	Bai	N-240
Dauden trenbide-pasaguneak ezabatzea	Bai	N-240
Lemoako disuasioko aparkalekua	Bai	N-240



4.3.10.6 Mungiako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala

Plana	Mungiako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala
Egilea	Bizkaiko Foru Aldundia
Irudia	Lurralde Plan Partziala
Egoera	Martxoaren 22ko 52/2016 Dekretu bidez onartu zen behin betiko
Xedea	Mungiako Eremu Funtzionalaren lurralde-egitura eta -eredua definitzen dituen lurralde-antolamenduko tresna, udal-plangintzetarako eta politika sektorialetarako integrazio-esparrua ezartzen duena.
Esparrua	Mungiako Eremu Funtzionalak udalerri hauek barne hartzen ditu: Arrieta, Bakio, Fruiz, Gamiz-Fika, Gatika, Laukiz, Maruri-Jatabe, Meñaka eta Mungia. Guztiak Uribe eskualde naturaleko udalerriak dira.
Horizontea	2016-2032
Planaren helburuak	Lurralde Plan Partzialak oinarritzko baldintza diren helburu orokor hauek planteatzen ditu: • Ekoizpen-espazioa sortzea eta artikulatzea. • Metropoliaren osotasunaren integrazio funtzionala hobetzea. • Bizitegi-espazioa metatzea, lurzoru-eskasiari erantzun dakion, eta espazioa ingurumenaren arloan integratzea. • Zerbitzuak eta horien kalitatea ziurtatzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Hauek dira Lurralde Plan Sektorialean eragina duten bide-sarearen arloko Lurralde Plan Partzialaren jarduketak: bide-azpiegitura berriak ezartzea, lehendik dauden azpiegiturak hobetzea eta hiri-bide perimetral berriak ezartzea.
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua Mungiako Eremu Funtzionalaren lurralde-plangintzarako.

4.3.10.6.1 Aurrekariak

Aztergai dugun Lurralde Plan Partzialaren helburua da Mungiako Eremu Funtzionala antolatzea, eta, horretarako, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legean (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) ezarritako zehaztapenak garatzen ditu, baita, Lege horretan aurreikusitakoaren arabera, esparru horretan aplikatzekoak diren Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen edukiak ere —otsailaren 11ko 28/1997 Dekretuaren bidez onartu zirenak—.

Mungiako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala martxoaren 22ko 52/2016 Dekretu bidez onartu zen behin betiko eta 2016ko maiatzaren 17an argitaratu zen Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian.

4.3.10.6.2 Helburu orokorrak

Lurralde Plan Partzialaren xedea da Mungiako Eremu Funtzionala antolatzea, eta, ildo horretan, udal-plangintzak eta politika sektorialak barne hartuko dituen esparrua ezartzea eta Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen helburu eta irizpide orokorrak garatzea.

Lurralde Plan Partzialak oinarritzko baldintza diren helburu orokor hauek planteatzen ditu:

- Ekonomia berriaren euskarri den ekoizpen-espazioa sortzea eta artikulatzea.
- Metropoli osoa garraioaren arloan modu funtzionalean hobetzea, bai bideei dagokienez —beste funtzio batzuk ere betetzen baititu—, bai garraio publikoari dagokionez (batez ere, trenbide bidezkoa), betiere intermodalitate-esparru batean eta ibilgailu pribatuaren mendekotasun txikiagoa izango duen garraibide-banaketa berri baten aldeko apustuan.
- Bizitegi-espazioa kontzentratzea, lurzoru-eskasiari eta eskaera berriei eta desberdinei erantzun dakien eta eskaintza zabala eta, aldi berean, dibertsifikatua izan dezan —kokalekuari, tipologiei eta prezioei dagokienez—.
- Ingurumenaren arloan balio handikoa den espazioa integratzea, metropoli moderno eta lehiakor baten funtsezko osagaia den heinean, gaur egun inoiz baino gehiago.
- Zerbitzuak eta horien kalitatea bermatzea, zerbitzuen ikuspegi zabal eta dibertsifikatuan (gutxieneko zerbitzuetara mugatu gabe) eta ingurumen-ikuspegi zabaletik.

4.3.10.6.3 Lotespen-maila

Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 17. artikulua (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) arautzen du Mungiako Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partzialaren eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren arteko lotura.

Artikulu horren 2. puntuan ezartzen denez, *“kasu bakoitzean aukera dadin aukera indarrean dagoen lurralde-antolakuntzarekin baterakoa dela egiaztatu beharko da”*.

Artikulu horren 3. puntuan hau adierazten du: *“salbuespenez, Alor-Egitamua gertatzeko gaitasuna duen ihardutze-sailak aztertutako aukera eta konponbideetatik bat bera ere indarrean dagoen lurralde-antolakuntzan kokatzea ezinezko izan eta horren edukia berariazko herri-zuduzkoa izan dadinean, ihardutze-sail horrek Eusko Jaurlaritzari, lurralde-antolabideetan ezinbestekoak izan daitezkeen zuzenketak egiteko saloa egin ahal izango dio. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrazitzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du. Eusko Jaurlaritzak, Lurralde-Antolakuntzako Batzordearen eta doakien Administrazitzen eritzia jaso ondoren, bakoitzean bidezko izan dadin erabakia hartuko du”*.

4.3.10.6.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Lurralde Plan Partzialak lurraldearen ikuspegitik sailkatzen du bide-sarea eta azpiegituraren gainean jarduteko proposamena ezartzen du.

Hurrengo taulan laburbiltzen dira Lurralde Plan Partzialak proposatutako jarduketak:

Jarduketa	LPP tipologia	Inbertsioetan agertzen da	Bide-ardatza
BI-631 Mungia – Bermeo trazadura berria	Azpiegitura berriak	Bai	BI-631
BI-631 errepidearen eta Bakiorako BI-2101 errepidearen arteko konexio berria	Azpiegitura berriak	Bai	BI-631
BI-2120 errepidea egokitzea	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	BI-2120
BI-2704 errepidea (Unbeko korridorea). Trazadura zuzentzea.	Egungo azpiegiturak hobetzea	Ez	BI-2704
BI-634 errepidea egokitzea	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	BI-634
BI-2121 errepidea egokitzea eta Belakorako sarbidea hobetzea.	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	BI-2121
BI-2101 errepidea egokitzea	Egungo azpiegiturak hobetzea	Bai	BI-2101
Zerbitzu-bidea BI-2121 errepidean (Belakoko poligonoa)	Hiri-bide perimetral berriak	Bai	BI-2121
Trafikoaz liberatutako errepideen tratamendua: Larrauriko hiri-eremua	Iragaitzazko trafikoez liberatutako bideen tratamendua	Bai	-
Maruri-Jatabe. Ergoien hirigunerako sarbidean	Bizikidetza hobetzeko neurriak	Bai	-

4.3.11 EAEko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektoriala

Plana	EAEko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektoriala
Egilea	Eusko Jaurlaritza (Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen lankidetzarekin)
Irudia	Lurralde Plan Sektoriala
Egoera	Otsailaren 27ko 41/2001 Dekretu bidez behin betiko onartua, eta Bilbo Metropoliaren eremuko eta beste udalerrri batzuetako trenbide-antolamenduari buruzko aldaketa onartua (otsailaren 22ko 34/2005 Dekretua)
Xedea	Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide-azpiegiturak antolatzea
Esparrua	Euskal Autonomia Erkidegoa
Horizontea	Mugagabea
Planaren helburuak	Trenbide-azpiegitura garraio-antolamenduaren eta lurralde-antolamenduaren arloan integratzea
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Euskal Autonomia Erkidegoan, eta bereziki Bizkaian, trenbide-arloan aurreikusitako garapenaren ildo estrategikoak aintzat hartzea, bai garraio-sistemaren baterako funtzionaltasunaren ikuspuntutik, bai jarduketa berrietarako lurzoru-erreserbaren ikuspuntutik, eta bide-ardatzak indartzeko komenigarritasuna kontuan hartzea, jarduketa berri horien ondorioz.
Oharrak	Plangintzen arteko koordinazioa

4.3.11.1 Aurrekariak

Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektorialak antolamendu-izaera du, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 2.1 artikuluan (maiatzaren 31ko 4/1990 Legea) antolamendu-tresnak konfiguratzaren diren moduan.

Hasierako onarpeneko dokumentuaren aurretik aurrerapen-dokumentua idatzi zen eta Euskal Autonomia Erkidegoko udal guztiei eta administrazio publikoei igorri zitzaion 1997ko martxoan.

Epe hori amaituta, aurkeztutako iradokizunak aintzat hartu eta aztertu ziren, barnean direla 1997ko irailera arte jasotakoak. Horrela, Lurralde Plan Sektorialaren dokumentua egin zen, eta, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordeak txostena egin ondoren, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak hasierako onarpena eman zion.

Aurrerapen fasean aurkeztutako iradokizunak aztertu ondoren, eta Sustapen Ministerioak Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sare Berriaren, Euskal Y-aren, informazio-azterketaren azken fasean aurreproiektua garatu beharreko aukera onartu ondoren, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak Hasierako Onarpenaren eta ondorengo Informazio Publikoaren mende jarri zuen dokumentua.

Gobernu Kontseiluak, otsailaren 27ko 41/2001 Dekretu bidez, behin betiko onartu zuen Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektoriala.

Lurralde-antolamendu sektoriala indarrean sartu ondoren, planaren lehen aldaketa edo berrikuspena egiteko beharra hauteman zen, betiere Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide-sareetan trazadura aldatzeko jarduketak edo aldaerak txerta zitezen, batez ere Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionalean eta Bizkaiko zenbait udalerritan. Aldaketa hori, batetik, administrazio eskudunek trenbide-sareen gainean jarduteko programak berrikustearen ondorio izan zen, eta, bestetik, lurzorua antolatzeko proposamenen eta zehaztapenen definizio- eta lotura-maila handitzeko beharraren ondorio.

Otsailaren 22ko 34/2005 Dekretuaren bidez, behin betiko onartu zen Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Plan Sektorialaren aldaketa, Bilbo Metropolitarrako eremuan eta beste udalerrri batzuetan trenbide-antolamenduari buruzkoa (66 zk. EHAA – ostirala, 2005ko apirilaren 8a).

2005eko azaroaren 30eko Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu zen otsailaren 22ko 34/2005 Dekretuaren errore topografikoen edo inprimaketa errorearen zuzenketa.

4.3.11.2 Helburu orokorrak

Lurralde Plan Sektorialaren xedea da Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide-azpiegiturak antolatzea, eta, hortik abiatuta, horren ondoriozko jarduketa guztiak integratzea eta koordinatzea. Jarduketak lurraldean eta, beraz, hirigintza-antolamenduan integratzearen ondorioz, eta haien legezko izaera beragatik ere, Lurralde Plan Sektorialaren xedea da lurzoruaren hirigintza-araubidea trenbide-trazadura berria ezartzearen emaitzazko zehaztapenetara egokitzea.

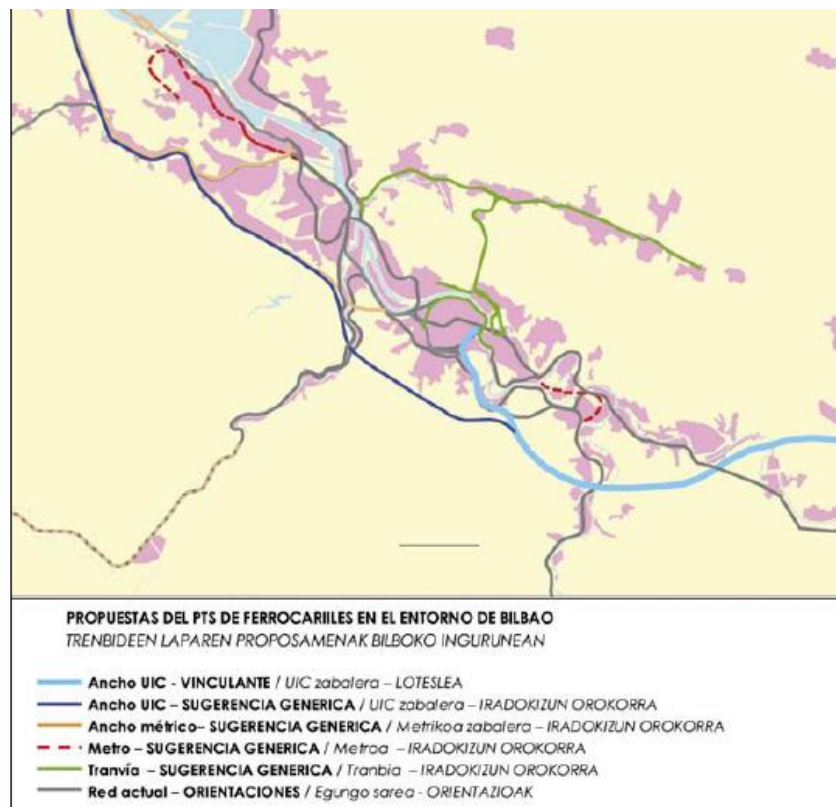
Trenbide-sarearen Lurralde Plan Sektorialean kontuan hartzen dira RENFEren, EuskoTrenen, FEVEren, Metro Bilbaoren eta Metro Arinen lineetarako proposamenak edo planak; izatez, bidaiarien zein salgaien garraioari dagokionez linea horietarako planteatzen diren jarduketak jaso eta bildu nahi dira, ibilbide luzeko zerbitzuetarako izan zein hiri- eta eskualde-mailako zerbitzuetarako izan. Hartara, indarrean dagoen Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen zioen azalpenean Lurralde Plan Sektorialen konfiguraziorako ezartzen den lurralde-antolamenduaren izaera integratzailea eta nagusia adierazi ahal izango da.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

4.3.11.3 Proposatutako trenbide-sarea (2001eko Lurralde Plan Sektoriala)

Lurralde Plan Sektorialean planteatutako goragoko mailako lurralde- eta sektore-plangintzako irudien ondoriozko lurralde- eta ingurumen-ereduak helburu nagusi hau du: lehendik dauden baliabideak optimizatzea —garraioak kudeatzeko politika egoki batean oinarrituta— eta eskaria arrazionalizatzeko aukera emango duen azpiegituraren plangintza integrala egitea.

Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetatik planteatzen den garraio-sistema, funtsean, bideratzen da Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldearen konexio-aukerak optimizatzerara, bi helbururekin: lurraldea eta euskal hirien sistema Europan integratzea, eta Euskal Autonomia Erkidegoko hiru hiriburuak elkarrekin lotzea. Horri esker, barne-egituraketa hobea lortu nahi da, ekoizpen-sistemaren integrazioa zein gizarte- eta kultura-harreman estuagoa lortzeko mekanismo gisa.



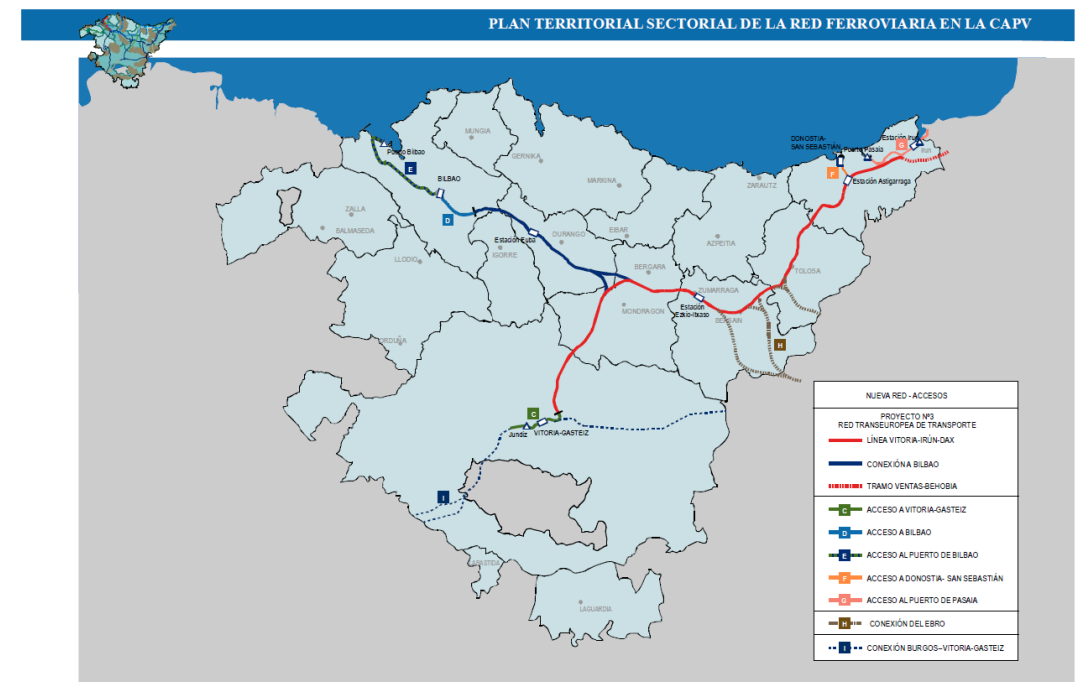
4.3.11.3.1 Ibilbide luzeko sarea

Trenbide Sare Berriaren proiektua Europako Erkidegoaren kohesio ekonomiko eta sozialarekin lotzen da. Hori dela eta, Ibilbide Luzeko Sarea balio estrategiko handikotzat jotzen da, Euskal Autonomia Erkidegoko kanpo-konexioetarako ez ezik, Euskal Autonomia Erkidegoko hiriburuaren gunen anitzeko sistemaren barruko konexio sendoa bultzatzeko ere bai.

UIC zabalerako trenbide-sare berria

Europako sarearekin lotuko den nazioarteko zabalerako trenbide-sare berria da trenbide-sarearen arloko proposamenik nagusia. Azpiegitura berri horrek, halaber, hiru hiriburuaren arteko konexioa eta trenbide bidez mesetara iristeko konexioaren normalizazioa ahalbidetzen du. Bilboko konexioa bi tarte nagusitan banatzen da:

- Aramaio-Bilbo tarte: tarte hori hasten da Lezetxiki-Elorrio trazaduraren saihasbidearen hasierarekin, Aramaio eta Arrasateko mugetatik hurbil.
- Elorrio-Angiozar tarte: Gasteiz-Bilbo eta Aramaio-Irun lineen arteko trukatzailaren zonari dagokio.



Bilborako sarbideak

Abandoko geltokira iristeko proposamena —amaierako geltoki gisa— Zaratamoko udalerrian hasiko da, Basauri, Arrigorriaga eta Zaratamo udalerrien elkargunean.

Abandoko geltokian aurreikusten da RENFERi aldiriko sei nasa esleitzea eta beste sei nasa bideratzea ibilbide luzeko zerbitzuarako.

Proposamen horrek Abandorako zuzeneko sarbidea bilatzen du, egungo RENFERen linearekin Ollargan pasa arte konektatu gabe. Basauriko egungo linearekin konektatzeko adar labur batekin osatzen da proposamena —trukatzaile batekin funtziona dezake—.

Portu autonomorako eta ACD altzairu-fabrikarako sarbidea

Bilboko portuak eta Acería Compacta de Bizkaia (ACB) altzairu-fabrikak salgaien garraiolarako ahalmen handia eskaintzen dute. Trenbide-sare berriak portu autonomorako izango duen sarbidearen eraikuntzan (baita zabalera metrikorako epe luzeko sarbidearen eraikuntzan ere), bi fase planteatzen dira:

- 1. fasea: Cantalojas tuneletik Ametzolako geltoki berrirainoko sarbidea. Hortik aurrera, 3. trenbidean Olabeagaraino. Urbinagatik, trenbide berria Ortuellaraino —Muskizerako adarra bikoiztuz—, eta Ortuella pasa ondoren, adar berria Porturaino (Serantesko tunela). Serantesko tunela eta 3. trenbidea eraikitzearekin, Desertutik (Barakaldo) porturainoko tartean garatzen den salgaien trafikoa ezabatzen da.
- 2. fasea: porturako zuzeneko sarbidea Ollargan ingurutik, Hegoaldeko Saihasbideko salgaien zirkulazioa ebatzen duena eta Zorrotzatik eta Desertutik (Barakaldo) pasatzea saihesten duena. Hasierako puntua Arrigorriaga eta Bilbo arteko muga dago eta FEVERen trenbideen eta autobidearen azpitik pasatzen da.

4.3.11.3.2 Aldiriko sarea

Aldiriko Sareak garrantzi handia hartu du, oso egokia baita Euskal Autonomia Erkidegoko Eremu Funtzionalen eta Bilboko metropolialdearen arteko loturako korridoreetan bidaia-bolumen handiak hartzeko.

Lurralde Plan Sektorial honetan jasotzen den planteamendu estrategikoaren abiapuntua da trenbidearen aukerari eustea, errepideetan auto-pilaketak handitzeari aurre egiteko funtsezko alternatiba izango baita etorkizunean. Horrenbestez, sare horren zerbitzua antolatzeke ondarea zaindu nahi da, eta, funtsean, jarraipena eman nahi zaio egungo trazaduraren korridoreari. Hiri-inguruko merkatuetako eskaintza handitzearen ondorioa da; izatez, hiriburuen ingurua gero eta saturatuagoa egonik, gero eta zerbitzu-eskari handiagoa metatzen ari da puntu horietan, eta, gainera, haien eragin-eremua zabaltzen ari da, hartze-arroa hobetzen ari baita eta geltokietarako irisgarritasuna hobetzen ari baita.

Aurreikusten diren jarduketek zenbait helburu dituzte:

1. Lehendik dauden azpiegiturak eta instalazioak berreraikitzeari ekitea —EuskoTrenek bere lineetarako jada hasi duen prozesua—.
2. Trenbide-zerbitzu egokia lortzea, beharrezkoak diren handitzeak eta hobekuntzak bultzatzearen bidez.
3. Berariaz trenbidearen arlokoak ez diren beste jarduketa batzuen arloko hirigintza-gatazkak ebaztea.

Proposatzen diren aldiriko korridoreak lehendik zerbitzu horiek eskaintzen dituzten lineetan oinarritzen dira.

- Bilbo – Balmaseda (Feve): Balmaseda-Zallako Eremu Funtzionala eta Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionala lotzen ditu zabalera metrikoko sarearen bidez. Korridore horretan, tarte hauek bitan banatzea planteatzen da: Aranguren-Balmaseda, Zaramillo- Artxube (La Roblako trenbidea) , Artxube-Aranguren, Zalla-hirigunearen amaiera eta Arangurengo geralekua —lehendik dagoenaz zertxobait aldentuta—.Balmasedan trenbide-saihesbide bat planteatu da, San Inazio auzoaren eta UI-1 sektorearen arteko konexio egokia ahalbidetuko duena trenbidea-lekualdaketa bidez, eta La Roblako trenbidearen linean geltoki bat eraikitzea, errepidearen eta Kadagua ibaiaren azpitik pasatzea ekarriko duena.
- Bilbo – Urduña: Aiarako Eremu Funtzionala eta Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionala lotzen ditu zabalera iberikoko sarearen bidez.
- Bilbo – Bermeo (Euskotren): Gernikako Eremu Funtzionala Durangoko Eremu Funtzionalarekin eta Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalarekin lotzen du, zabalera metrikoko sarearen bidez. Bermeorako adarrari dagokionez, 1997ko urriko Urdaibaiko Jarduera Sozioekonomikoak Harmonizatzeko eta Garatzeko Programak ezarritako estrategien eta jarduketa-ildoen artean dago trenbide bidezko garraioa eta intermodalitatea sustatzea eta, batik bat, garraio kolektiboa sustatzea. Ildo horretatik, planteatzen da: Zugastietako Autzaganekeko tunela, Muxika-Inama eta San Kristobal-Sukarrieta tarteetan trenbidea bitan banatzea; Gernika-Ltxasbegi arteko trenbideak luzatzea; Institutua-Gernika-Forua tarteak gurutzatzea; eta Bermeoko geltokia handitzea eta birmoldatzea. Era berean, funtzio anitzeko terminalaren (Lehorreko Portua) azpiegitura berria instalatzea aurreikusten da, salgaiak jaso, kargatu, deskargatu eta bidaltzeko lanak egin ahal izan daitezen. Azpiegitura hori Zornotzan kokatuko litzateke, eta Zornotzako Geltokiarekin trenbidez lotzeko aukera emango luke.
- Bilbo – Durango (Euskotren): Durangoko Eremu Funtzionala eta Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionala lotzen ditu zabalera metrikoko sarearen bidez. Jarduketa berri hauek aurreikusten dira:

Zornotza-Durango tarte bitan banatzea, Durangoko linea eta geltokia lurperatzea, Euba inguruan truke-geltokia eraikitzea —UIC zabalera lineatik gertu baitago—, Arizko geltokia salgaiak garraiatzeko egokitzea, eta, Zornotzan, Portu Lehorra edo Funtzio Anitzeko Terminala planteatzea eta hirugarren trenbidea luzatzea geltokitik zabaltza berriraino.

- Durango-Elgoibar (Euskotren): Ermua-Eibar-Elgoibar tarte horretan trenbidea bitan banatzeko hiru jarduketa hartzen dira aintzat: Durango-Berriz tarte (San Fausto-Traña), Durango-Berriz tarte (Traña-Berriz), Errotaberri-San Lorenzo tarte. Horrez gain, San Fauston eta Elgoibarko Arriaga poligonoan geraleku berriak ezartzea aurreikusten da. Salgaien trafikoa ahalbidetze aldera, bidaiarien zirkulaziorako behar diren trenbideak bitan banatzeaz gain, planteatzen da horiek Durango eta Zaldibar arteko eta Ermua eta Elgoibar arteko tartera zabaltzea eta Elgoibarko geltokia egokitzea.
- Bilbo – Lezama (Euskotren): Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionalaren barneko konexioa, EuskoTrenek ustiatzen duen zabalera metrikoko sarearen bidez. Etorkizunean metro arineko sistema bihurtzea aurreikusten da.
- Bilbo – Muskiz: Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionalaren barneko konexioa, zabalera iberikoko sarearen bidez.

4.3.11.3.3 Metro-sarea

Metro-sistema konbentzionala da Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren barne-konexioetarako baliabiderik egokiena, Nerbioi itsasadarren eta Bilboko erdialdearen artean (Bilboko Metroaren 1. eta 2. lineak).

Bilboko Metroaren 1. lineako Bolueta-Plentzia tarte zerbitzuan jarri ostean, 2. linearen eraikuntzari eta 1. linea Basauriraino luzatzeari ekin zaio.

- 2. linea.
 - 2. linea honako tarte hauetan banatzen da: San Inazio-Urbinaga (Sestao), Urbinaga-Santurtzi, eta trazaduraren gainerakoa, Santurtzi-Kabiezes geltokiraino —azken hori lurpekoa da—. 2. linearen trazadura, berriz, 1. linearen deribazioa da; San Inazio hasi, eta, Lutxanan, itsasadarra azpitik zeharkatu ondoren, Gurutzetara iristen da, eta Barakaldo, Sestao, Portugalete eta Santurtzi udalerriei egiten die zerbitzu.
- RENFEren linearekin konexioan antolatzen da Urbinagako geltokia (Sestao), eta bertan, linea batetik bestera aldatzeko aukera eskaintzen da gainazalean.
- 1. linea: Bolueta-Basauri tarte. Bolueta-Basauri tarte hasiera batean 2. linea gisa planteatu zen. Gaur egun ulertzen da 1. lineak eta 2. lineak trazadura partekatzen dutela San Inaziotik ibilbidearen amaieraraino. Bolueta eta Basauri arteko tarteak modu partzialean aprobetxatzen du Matiko-Azbarren trenbidearen trazadura zaharra. Etxebarriko eta Basauriko udalerrietan gainazaleko eta zubibideko ibilbidea aurreikusi da, lehendik dagoen “Lezama Legizamon” tunela eta Basauriko hirigunearen azpian proposatutako tunela izan ezik.
- Getxoko saihesbidea: Getxoko Santa Marian aurreikusten da Bilboko Metroaren trazaduraren saihesbidea, udal-plangintzaren arabera. Dena dela, Santurtzin bezalaxe, beharrezkotzat jo da Bilboko Metroaren egungo korridoreari eustea eta, aldi berean, Martiturrako geltoki berria eraikitzea.
- Mantentze-eremua: Bilboko Metroaren sare berrirako lantegiak eta kotxetegiak Basaurin eraikitzea aurreikusten da. Bideragarritasuna 0,9 kilometroko tarte bat eraikitza baldintzatuta dago —tarte horrek hiru aldiz zeharkatzen du Nerbioi ibaia—.

4.3.11.3.4 Metro arineko sarea (tranbia)

Euskal Autonomia Erkidegoan proposatzen diren korridore berrietarako, Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektorialak egokiagotzat jotzen du Metro Arineko Sistema (Tranbia), hau da, Bilboko Metropoliko barne-konexioko Metro Arineko Korridoreak.

- Atxuri-Basurtu korridorea

Bidaariaren zirkulazioa Olabeaga eta Abando arteko RENFEren lineara —Trenbide Hiribidean eta Amezolan barrena— bideratzen dituen trenbide-trazadura arrazionalizatzeko aukera ematen du Parkea eta La Naja arteko korridorearen trenbide-sistema ezabatzeke.

Korridorea Deustuko zubiaren eta Olabeagaren artean igarotzen da, Bilbo-Portugalete-Triano trenbidearen trazaduran barrena (Guggenheim Museoaren eta Euskalduna Musika Jauregiaren ondoan) eta Abando-Ibarrako bide berriaren gainetik (erdialdean). Basurturaino luzatzen da Jesusen Bihotzetik eta Luis Briñasetik.

Abandoibarra eremuko garapen berriei zerbitzu egiten dien korridore horrek Metro Arineko metropoli-sistemaren errotula gisa dihardu Bilboko erdigunean: eskuinaldean —Matiko aldean—, Bidarte-Lezama korridorearekin eta Txurdinaga eta Otxarkoagako korridorearekin lotzeko aukera ematen du; eta ezkerraldean —Olabeagan eta Basurtun—, Olabeagatik Sestaoraino, Zorrotzaurren barrena, eta Basurtutik Mehatzetaraino luzatzen diren korridoreekin lotzeko aukera ematen du.

Abandoibarrako korridorea Atxuriraino luzatzeak aukera emango du: Atxuri - Zabalgunea lotura zuzena ezartzeko; itsasadarraren ertzeko zati bat eta hiri-ingurune oso degradatuak leheneratzeko; Alde Zaharrari zerbitzua egiteko; eta, Atxurin, Metro Arineko linea berrirako lantegiak eta kotxetegiak antolatu ahal izateko.

Hasiera batean Abandoibarran Bilbo-Portugalete-Triano linearen trazadura aprobeztatu duen korridorea proposatzen da, aurreikusten den sistema berriaren erdiko tarte gisa. Gainazaletik bideratuko da, Bilbo eta Santurtzi arteko linearen egungo trazaduraren zati bat aprobeztatuz, Najatik aurrera. Tarte horretan kokatzen da Guggenheim museoaren geltokia. Geltoki horren ondoren, lineak gainazaletik jarraituko du Abandoibarrako antolamenduan aurreikusten den bidea inguratuz, Jesusen Bihotzaren plazara iritsi arte. Puntu horretatik, San Mamesen barrena, Basurtura iristen da, ondoren Mehatzeetaraino luzatzea planteatuz.

Trazadura horrek intermodalitatea ahalbidetzen du, batetik, Bilboko Metroko 1. eta 2. lineekin, San Mamesko geltokian, eta, bestetik, autobus-geltokiarekin, Garellanon.

Bestalde, Guggenheimetik aurrera, Uribitarten barrena luzatzen da Najaraino; bertan, itsasadarra gurutzatu, eta eskuinaldetik jarraitzen du, Alde Zaharrari zerbitzu egin eta Atxuriko geltokiraino iristeko.

- Ezkerraldeko korridorea

Lurralde Antolamenduan planteatzen den Bilboko Itsasadarraren ertzak berroneratzeko asmoa oinarritzen da bizitegiko, hirugarren sektoreko eta industriako jarduerak sustatzean Nerbioi ibaiak zeharkatzen duen konurbazioan (Zorrotzaurre, Lutzana, Galindo eta Urbinaga inguruetan). Ildo horretan, proposamenaren eraginkortasunak eta, ondoren, proposamen hori finkatzeak garraio publikoko sistema bat eskatzen dute, eta garraio publiko horren ezarpena gainerako jarduketekin batera artikulatu beharko da.

- Txorierriko korridorea

Komunikazio-arteria bat sortuko da, Txorierriko haranaren iparraldeko hegaletik joango dena eta Bilbo ingururako garraio-sistema integratua eratuko duena. Erakarpen-gunerik garrantzitsuenak lotuko ditu: Parke Teknologikoa, aireportua eta Euskal Herriko Unibertsitatea.

Sistema Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionaleko garraio-azpiegituraren barruan integratze aldera, honako intermodalitate hauek proposatzen dira:

- Bilboko Metroko 1. linearekin, Leioako geltokian.
- Bidarte-Lezama linearekin; Lezaman beste geltoki bat eratzearen bidez planteatzen da linea horrekiko trukea. Etorkizunean metro arineko sistema bihurtzea aurreikusten da.

4.3.11.4 Lurralde Plan Sektorialaren 2005eko aldaketa

Lurralde-antolamendu sektoriala indarrean sartu ondoren, ikusi zen beharrezkoa zela lehenengo aldaketa edo berrikuspena egitea, bai Lurraldearen Antolamenduan Bilbo Metropolitarrako proposatutako trenbide-garraio azpiegitura berriak sar daitezzen, bai Bilbo Metropolitarrako Trenbide Sarearen Azterketaren emaitzazko proposamenen lotura-mailan aurrera egin dadin.

Bilbo Metropoliararen esparruko trenbide-sarean eragina duten Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan jasotako gomendioak ideia hauetan laburbil daitezke: Portu Autonomorako sarbidea hobetzea, Bilbo Metropolitarrako UIC zabalerako sarbidea hobetzea, eta aldiriko zerbitzuak sustatzea, metropolialdeko fluxuak bideratzeko funtsezko elementu diren aldetik.

Hona hemen Lurralde Plan Sektorialaren aldaketak zehazten dituen jarduketaren laburpen-taula.

LINEA	JARDUKETA	DESKRIBAPENA
FEVEKO LINEA. BILBO-BALMASEDA	TRAZADURA HOBETZEA ETA BIKOIZTEA, IRAUREGI-BALMASEDA TARTEAN	Artxube eta Zallarako irisgarritasuna hobetzea eta handitzea. Intermodalitate-puntuak ditu Sodupen, Zallan eta Balmasedan, hala nola disuasioko aparkalekuak eta autobus-anezkako zerbitzuekiko truke-puntuak. Gainera, Olabeagako erlaitzetik A-8 autobiderako sarbide berria eraikitzeak eskatzen du Basurtu eta Zorrotza arteko linearen trazadura beste tunel batetik desbideratzea. Hartara, ibilbideko denborak hobetuko dira eta Zorrotzako trenbide-pasagunea kenduko da.
BILBOKO METROKO 1. LINEA	TRENBIDEA BIKOIZTEA ETA TRAZADURA ZUZENTZEA URDULIZ-PLENTZIA TARTEAN	Barnean hartzen du Urdulizko trenbide-pasagunea kentzea eta Plentziako intermodalitate-puntua hobetzea —puntu horrek zentralizatzen ditu geltokiaren zuzeneko eragin-eremutik kanpo dauden herriguneetara doazen autobus-anezkako zerbitzuak—. Jarduketa horretan aintzat hartzen da Iberberango abian jartzea eta Maidagan kaleko trenbide-pasagunea ezabatzea.
METROKO LINEA BERRIA	METROKO 5. LINEA, GALDACAORAINO	Metroaren 1. eta 2. lineak luzatzea Basauritik Galdakaoraino, eta geltokiak eraikitzea Aperribain eta Galdakaon. Gaur egun metro-linea hori proiektatzen da Galdakaoko Ospitaleraino iristeko —5 geltoki izango ditu: Sarratun, Aperribain, Bengoetxen, Galdakon eta Ospitalean—.
EUSKOTRENEK BILBO-GERNIKA-DURANGO LINEA,	METROKO 3. LINEA, TXURDINAGA/OTXARKOAGARA IRISTEKO	Euskotrenek Bilbo-Gernika-Durango lineako Bilboko sarbideak hobetzea —gaur egun Atxurin du azken geltokia—, eta linea horiek Txorierrirekin lotzea.
TRANBIA, EHU	EZKERRALDEKO KONEXIO BERRIA, LEIOA-EHU	Urbunagako trukatzailaren eta Leioa eta EHuko trukatzailaren arteko konexioa.
RENEREN C2 LINEA, BILBO-MUSKIZ	TRAPAGAKO TRANBIA BIHURTZEA	Trazaduraren gaur egungo akatsak zuzentzea eta bi trenbidetako trazadura guztia tranbia bihurtzea, hiriguneetatik lekualdatutako geltokiak birkokatuz. 4 geraleku izango lituzke N-634 errepidean, egungo geltokiak Trapagaranen eskaintzen duen zerbitzua bikoiztuz. Konexioak izango lituzke eskuinaldearekin (EHuko tranbia) eta zuzeneko zerbitzuak izango lituzke Itsasadarraren ezkeraldeko ertzeko tranbiarekin (Trapaga-Bilbo).
RENEREN C1 ETA C2 LINEAK	EZKERRALDEKO TRANBIA	RENERen C1 eta C2 lineak ezkerrealdean tranbia bihurtzea, eta ezkerrealdeko lehengo ibai bazter industrialak suspertzeko prozesuan trenbideak sortzen duen oztopoa kentzea. Gaur egun finkatuta dauden hiri-lurzoruetan eta itsasadarraren ertzean aurreikusitako hiri-garapen berrietan, Metroaren 2. linearen zerbitzu osagarri gisa geldituko litzateke. Beharrezko soluzioa da; izan ere, metroaren 2. linearen ondorioz, C1 linearen Sestao-Santurtzi tarteak ia bidaiarien % 60 galtzen ditu, eta portura sartzeko eta ACB altzairu-fabrikara sartzeko salgaien hegoaldeko saihezbidea gauzatzeak zortasun horretaz liberatzen du Basauri eta Santurtzi arteko egungo zabalera-sare konbentzionala.
EUSKOTRENEK LINEA, BILBO-DURANGO-BERMEO	BEDIA-ZORNOTZA-DURANGO TARTEA HOBETZEA	Barnean hartzen du: Lemoako geltokia birmoldatzea; Zornotzako saihezbidea egitea eta lurpeko geltoki berri bat eraikitzea, Bilbo-Durango eta Bilbo-Bermeo lineei zerbitzu egingo diena (horri esker, maiztasunak gehitu ahal izango dira, bidaiari gehiago hartuko dira eta Autzaganerako sarbidea hobetu ahal izango da); Zornotza-Durango tarte bitan banatzea eta Zornotzan salgaien etorkizuneko terminalerako sarbidea egitea (Eubako geltokia birmoldatzea barne); Durangoko geltokia lurperatzea, trenbide bikoitz bidezko trazadurako saihezbidearen bidez; Eubako trukatzaila, zabalera metrikorako eta UIC zabalera konexioa izango duena; eta Lebarioko kotxetegiak, Durangokoak ordeztuko dituztenak.
EUSKOTRENEK LINEA, DURANGO-ELGOIBAR	LINEA HOBETZEA	Ermua-Eibar-Elgoibar tarte horretan trenbidea bitan banatzeko hiru jarduketa hartzen dira aintzat: Durango-Berriz tarte (San Fausto-Traña), Durango-Berriz tarte (Traña-Berriz), Errotaberri-San Lorenzo tarte. Horrez gain, San Fauston eta Elgoibarko Arriaga poligonoan geraleku berriak ezartzea aurreikusten da. Salgaien trafikoa ahalbidetze aldera, bidaiarien zirkulaziorako behar diren trenbideak bitan banatzeaz gain, planteatzen da horiek Durango eta Zaldibar arteko eta Ermua eta Elgoibar arteko tartera zabaltzea eta Elgoibarko geltokia egokitzea.
EUSKOTRENEK LINEA, DEUSTU-LEZAMA	AIREPORTURAKO SARBIDERA KO ARTXANDAKO TUNELA, DEUSTU-LEZAMA LINEA HOBETZEA	Deustu-Lezama linea, maiztasun txikikoa, trenbide bakarrekoa eta egungo tunela egoera txarrean duena. Tunel berria eta aireportua Txorierriko linearekin lotzeko adar berria aurreikusi dira.
TRANBIAKO LINEA BERRIAK	BILBOKO TRANBIAK	Bi eraztun ikusten dira: batek A linea ixten du Basurtu eta Atxuri artean, eta bigarren eraztuna Basurtu eta Abando artean luzatzen da.
SALGAIEN SARBIDE BERRIA	PORTURAKO ETA ACB ALTZAIRU-FABRIKARAKO SARBIDE BERRIA	Portuko eta ACB altzairu-fabrikako trenbide-sarbideek gaur egun dituzten mugen ondorioz, eta sarearen tarte batean bidaiarien eta salgaien zerbitzuen arteko interferentzien ondorioz, konexio berria aurreikusten da Sestaoko ACB altzairu-fabrikarekin eta Hegoaldeko eta Trianoko saihezbidearen konexioarekin.
SALGAIEN HEGOALDEKO SAIHESBIDEA	SALGAIEN HEGOALDEKO SAIHESBIDEA	Barnean hartzen du: Serantesko tunela (Ortuella), ezkerrealdeko herrietatik zirkulaziorik izan ez dadin; Bilbo hegoaldeko By-Passa Barakaldo eta Basauri artean, ACB altzairu-fabrikarako eta porturako konexioa duena Alonsotegin barrena (Malmasingo tunel berria zabalera metrikorako, eta egungo tunela ohiko zabalera metrikorako egokitzea); eta AC/UIC trukatzailak Basaurin.
EAE-KO TRENBIDE-SARE BERRIA	EAE-KO TRENBIDE-SARE BERRIAREN BILBORAKO SARBIDEA	Bi aukera daude: Abando edo San Mames.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

4.3.11.5 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektoriala kontuan hartuko da Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren idazketan, zehazki sarearen diagnostikoan. Sarearen diagnostikoa egitean, *etorkizuneko egoera* jakin batzuk diseinatuko dira, eta, horietan, kontuan hartu beharko dira hurrengo urteetarako trenbide-sarean aurreikusten diren jarduketak, zehazki errepide bidezko garraioaren eskarian eragina izan dezaketenak eta zenbait korridoretan zirkulazioa murriztea eragin dezaketenak. Trenbide Sarearen Lurralde Plan Sektorialean barnean hartzen diren jarduketetako batzuk jada gauzatu dira, hala nola Metroaren 3. linea, eta, hartara, abiapuntuko egoeraren parte dira.

4.3.12 Portuak Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala

Plana	Portuak Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala
Egilea	Eusko Jaurlaritza
Irudia	Lurralde Plan Sektoriala
Egoera	Planaren aurrerapena idazteko fasean
Xedea	
Esparrua	
Horizontea	Ezezaguna
Planaren helburuak	
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	
Oharrak	

4.3.12.1 Aurrekariak

Estatuko Administrazioak, maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez, transferitu dizkio Euskal Autonomia Erkidegoari portuen arloko zerbitzuak. Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuko 10.32 artikulua araberak (abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoa), honako portu hauek dira:

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

Portu horien antolaketa eta kudeaketa Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailaren mendeko Portu eta Itsas Gaietako Zuzendaritzari dagokio. Hamabost portu txiki horiek itsas garraioaren, arrantzen eta kirolaren arloko jarduerak egiten dituzte, haien tamainaren arabera. Portu horietako gehienek atrakatzeko kaiak eta portu-azalerak handitu dituzte, haien premien arabera egokitzapenak egin daitezela. Jarduerak birbideratzen ari dira, eta ia arrantza-jarduera guztia lau portu garrantzitsuenetan metatzen ari da (Bermeo, Ondarroa, Getaria eta Hondarribia). Gainerakoek aisialdi-ontzientzako babes-funtzioak ere garatzen dituzte, eta, gainera, Bermeoko portuan merkataritza-jarduera ere garatzen ari da (Antolamendu Plan Berezia duen Bizkaiko portu bakarra da).

Bestalde, bi kirol-portu moderno eraiki dira (Zumaian eta Hondarribian), eta lehendik dauden Getxo eta Getariako instalazioei gehitzen zaizkie; hartara, instalazio mota horien gero eta eskaera handiagoari erantzun zaitzaio.

Interes orokorrekoak diren Euskal Autonomia Erkidegoko bi portuak ez zaizkio Eusko Jaurlaritzari transferitu, Bilbokoa eta Pasaia. Euskal Autonomia Erkidegoko merkataritza-portu handiak dira. Petrolio-produktuak, salgai orokorrak, ibilgailuak eta ondasun siderurgikoak sartzeko eta ateratzeko instalazio garrantzitsuak dira, eta aldaketa fisiko eta kudeaketa-aldaketa sakonekin egiten diote aurre XXI. mendeari. Portu horien kudeatzaileek garatzen dituzten plan estrategikoen azken helburua da merkataritza-eragiketen balio erantsia gehitzea, eta, horretarako, bertako instalazioak handitzea eta trafikoak dibertsifikatzea.

4.3.12.2 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Gaur egun, Portuen Lurralde Plan Sektoriala idazten ari da eta ez dugu haren edukia ezagutzen. Portuen Lurralde Plan Sektorialak eragina izan dezake Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren idazketan, batik bat errepideak diagnostikatzean eta gauzatu beharreko jarduketak zehaztean kontuan izan beharreko *egoerak definitzeko* garaian.

4.3.13 Bilboko Portuko Gida Plana

Plana	Bilboko Portuko Gida Plana
Egilea	Bilboko Portuko Agintaritza. 2002. urtea
Irudia	Gida Plana
Egoera	2006ko abuztuan (Estatuko Portuen Erakunde Publikoko Zuzendaritza Kontseiluak berretsia) Gaur egun Bilboko Portuko Gida Plan berria idazten ari da
Xedea	Santurtzi aldean eta Kanpoko Portuan, Bilboko Porturako beharrezkoak diren azpiegiturak, erabilerak eta handitzeak zehaztea
Esparrua	Bilboko Portua, Bizkaian (Estatuko Interes Orokorreko Portuen Sarea)
Horizontea	2020. urtea
Planaren helburuak	• Egungo portu-trafikoei eustea eta beste trafiko batzuk erakartzea eta sortzea. • Portuaren espazioak udalen hirigintza-planetara egokitzea. • Portu-erabilerak eta erabilera osagarriak etorkizunera begira antolatzea. • Lehorreko sarbideak indartzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Azpiegituren gainean jardutea, Bilboko Portuaren barneko zein kanpoko komunikazioak hobeto daitezela.
Oharrak	Gida Plana Santurtziko eta Kanpoko Portuko eremura mugatzen da.

4.3.13.1 Xedea eta aurrekariak

Bilboko Portuko Gida Plana 2002. urtean idatzi zen, aurreproiektu-aurrekaririk gabe eta behar bezala zehazteko behar ziren eskari-azterketak egin ondoren.

Gida Plan horren mende dauden jarduketak Santurtziko eta Kanpoko Portuko eremuari dagozkio.

Bilboko Portuaren gobernua Bilboko Portuko Agintaritzaren esku dago, eta erakunde hori Estatuko Portuen Erakunde Publikoaren kide da, Legez ezarritako funtzioekin eta eskumenekin.

Gaur egun Bilboko Portuko Gida Plan berria idazten ari da. Oraindik dokumentua ez dugunez gero, ondoren 2020. urtean indarrean dagoen Gida Plana aztertzen da.

4.3.13.2 Helburu orokorrak

Bilboko Portuaren Gida Planaren helburu orokorrak dira:

- Gaur egungo portuko trafikoari eustea eta beste trafiko batzuk erakartzea eta sortzea: portuko instalazioak eta emaitzazko eskakizun funtzionalak egokitzea eta inguruan koka daitezkeen industria-jarduera berriei lotutako trafiko berriak sortzea (esaterako, BBE/BBG birgasifikatzailea). Horretarako, ezinbestekoa da industria horietarako lurzoru-eskaintza eta zerbitzu-eskaintza erakargarriak egitea. Gida Planean proposatzen denez, portua Kanpoko Abrara handitzeak aukera emango du behar besteko sakonera, atrakatzeko-luzera eta biltegi-azalera duten portu-eremuak izateko eta, hartara, ontzi-enpresentzat erakargarri izateko eta garraioaren kostu orokorra optimizatzeko.
- Portuaren espazioak udalen hirigintza-planetara egokitzea.
- Portu-erabilerak eta erabilera osagarriak etorkizunera begira antolatzea. Portuko bigarren eta hirugarren lerroko jardueretarako Jarduera Logistikoko Zona bat ezartzea aurreikusten da, baita Zierbenako kaletatik hurbil dagoen eremu bat Biltegi eta Gordetegi Zona bihurtzea ere.
- Lehorreko sarbideak indartzea, batez ere Kanpoko Portura, errepidez (A-8 autobiderako sarbidea Zierbenatik) zein trenbidez.

4.3.13.3 Kanpoko Portua handitzea

Bilboko Portua handitzeko funtsezko elementuak ezartze aldera, Gida Planak bi aukera proposatzen ditu, eta bi aukera horiek aztertu eta alderatzearen emaitzazkoa da Kanpoko Portua garatu eta handitzeko hartu den soluzioa.

Bilboko Portua handitzeko 1. alternatiba hautatu da, Kanpoko Abran bi dartsena ezartzea proposatzen duena, zehazki lehendik dagoen Zierbenako dikeak eta Santurtziko kontradikeak babestutako eremuan. Funtsean, lau lerrokadura zuzen ditu, NE-SW, SE-NW, S-N eta W-E orientaziodunak, eta bi dartsenak banatzen dituen eta SE-NW lerrokaduratik sortzen den kai-muturra.

1. alternatiba hori 3 fasetan gauzatuko da, ondoren deskribatzen den moduan.

- **I. FASEA:** fase honetan, olatuez babesteko azpiegitura (Zierbenako dikea) egingo da, 1. eta 2. kaiak sortuko dira eta kai horietara errepidez nahiz trenbidez iristeko dauden sarbideak birmoldatuko dira.
- **II. FASEA:** II. fasean, erabilera askotariko portuko azalera berriak sortuko dira, eta 2006. urtea izango du denbora-horizontea (3. kaia eta AZ-1 kaia).

- **III. FASEA:** II. fasea egin ondoren, Bilboko Portua handitzeko kai-zabalguneak haziko badira, Zierbenako dikeari atxikitako kaiak eraiki beharko dira eta, hala badagokio, dartsenaren erdialdean kai-mutur bat eraiki beharko da, 2. eta 3. kaien artean.

Etorkizuneko konfigurazioan portuko erabilerek Portuko instalazioetan izango duten banaketa "Premien Plana" kapituluko (Gida Planaren 4. eranskina) emaitzen arabera izango da, eta instalazioen erabilgarritasuna ere hartuko da kontuan, jarduketa-egutegiaren arabera.

Hortaz, aurreikusten da 2020. urtean (erabateko garapena) martxan egotea Kanpoko Portua, Santurtziko terminala, Barneko Portuko terminal partikularra, Sollana Punta eta handitzearen emaitzazko kai guztiak, barnean direla kai-muturra osatzen duten 4., 5. eta 6. kaiak.

2020. horizonte-urterako, hau izango da salgai mota bakoitzaren kokalekua:

- Likido ontziratu gabeak: Kanpoko Portua.
- Ontziratu gabeko solidoak: ACB eta Nerbio Itsasadarraren gainerakoa, Sollana Punta, Zorrotza eta handitzearen emaitzazko AZ-1 eta AZ-2 kaiak.
- Edukiontzia: A1 eta A2 kaiak eta handitzearen emaitzazko kai-muturra.
- Salgaiak, oro har: Santurtzi eta Zorrotzako terminalak eta handitzearen emaitzazko A3 eta AZ-3 kaiak.
- Ibilgailuak: handitzearen emaitzazko 4. Ro-Ro arrapalaren ondoko partzela.
- Portuko jarduerekin lotutako industria-zona: Sollana Punta.
- Biltegi eta Gordetegi Zona: kai-muturraren eta handitzearen emaitzazko 3. kaiaren kanpoko zona.

Portuko eragiketen simulazio-ereduarekin batera egindako azterketa gehitu da, eta Bilboko Portuan aurreikusitako portuko instalazioen eraginkortasuna 2020rako aurreikusitako trafiko-aurreikuspenetarako egokia dela justifikatu da. Horrez gain, Gida Planean aurreikusitako azpiegiturarekin eraginkortasun ezin hobea lortzen dela ondorioztatu da, baliabideen saturaziora iritsi gabe eta gutxi erabilitako instalazioak mantendu gabe.

Gida Plana idaztean bide-azpiegiturak 2020rako arteko etorkizuneko eskariari erantzuteko duten bideragarritasuna aztertu da, porturako sarbideei dagokienez nahiz salgaiak azpiegitura-sare nazionalen banatzeari dagokionez; izan ere, handitze-lan horiek barneko nahiz kanpoko komunikazio-sare bat eskatzen dute, ondoren deskribatzen den moduan.

4.3.13.3.1 Portuko kanpo-komunikazioak

Gida Plana idazteko unean, Bilboko Portuko Santurtziko terminalek A-8 autobidearekiko zuzeneko lotunea dute, N-644 portuko autobia deiturikoa —lotune horrek ordezkatzeko du Santurtziko udalerrian bertan dagoen sarbide zaharra—. Galtzada bikoitzeko bidea da, zirkulazioaren noranzko bakoitzeko bi errei dituen, eta errepidean zehar garraiatzen diren salgai gehienetarako sarbidea da.

Gida Planak errepide hauek aurreikusten ditu Portura errepide bidez iristeko: A-8 autobidea, A-68 autobidea, N-634 errepidea, N-240 errepidea eta N-625 errepidea.

Hala ere, Gida Planak jada aurreikusten du, Portua handitzeko obrak egitean eta Nerbio ibaiaren itsasadarreko portu-jarduerak pixkanaka amaitzean, handitu egingo dela Kanpoko Abran jatorria eta helmuga izango duen errepide bidezko salgaien garraioa, eta, horren ondorioz, nabarmen handituko dela trafikoaren intentsitatea N-644 lotunean —N-639 errepidetik Zierbenara duen egungo sarbideak ez baitu ibilgailu astunen trafiko handia hartzeko ezaugarri egokirik—.

Hala ere, aditzera ematen da efektu hori murriztuko litzatekeela Serantes mendiaren ipar-mendebaldeko hegaletik beste sarbide bat egiteko aurreikuspenarekin. Sarbide hori egungo N-639 errepidearekiko nahiko paralelo joango litzateke, eta A-8arekin zuzenean lotuko litzateke Sanfuentes parean. Tunel bidez gauzatuko den sarbide berri horren ezaugarriak askoz hobeak izango lirateke, portuko autobaien sarbidearen parekoak, eta aukera emango luke portuko kamioien trafikoa bi sarbideen artean banatzeko.

Trenbidea, berriz, Gida Plana idazteko unean, ezkerraldeko itsasadarrekiko paralelo doan bidetik iristen da. Horrek garraio-denbora handiagoa behar izatea dakar, baita zerbitzuaren prestazioak okerragoak izatea ere. Egoera hori arintze aldera, Planean aurreikusten da beste trenbide-sarbide bat gauzatzea Serantes mendian barrena, formazio-estazioarekin eta edukiontzi-trenen geltokiarekin zuzenean lotuko dena, handitze-lanen emaitzazko zonaren atzealdean.

2002. urtean, Portuko trenbide-trafikoa salgaien lehorreko garraio osoaren zati txiki bat zen, errepide bidezko trafikoa baino askoz ere txikiagoa —errepide bidezkoa nagusi da ontziratutako gabeko salgai solidoak alde batera utzita—.

Trafiko mota horren garapenak honako oztopo nagusi hauek izan ditu:

- Baliabide gutxi trenbide-sarean, salgai-zerbitzuak eta bidaiari-zerbitzuak bat egiten baitute (batez ere Bilbo-Santurtzi tartean eta Bilbo-Urduña tartean).
- Trenbide-azpiegitura zaharkitua Urduña-Miranda tartean, Bilboko Portuaren eta Mesetaren arteko konexio bakarra.
- Tren-eskaintzaren malgutasun txikia eskarira egokitzeko: bagoi-eskasia; tren-makinen trakzio-potentzia txikia, trenak optimizatzea eragozten duena; eta trenak osatzeko zailtasuna, Santurtziko instalazioen pilaketaren ondorioz.
- Trenbide bidezko zerbitzu-eskaera aurrerapenik eza.

Zailtasun horien aurrean, Uniport Bilbaok egindako "Trenbide bidezko garraioa Bilboko Portuan: Ekintza Plana" azterketan, trenbide-zerbitzua hobetzeko eta horren bidez portuko salgaien garraioa bultzatzeko jarduketan azterketa egiten da. Zehazki, alderdi hauek planteatzen ziren:

- Urduña-Miranda tartearen ahalmen txikia arintzeko;
 - Zirkulazio kopurua gehitzea ahalbidetuko duen blokeo automatikoko sistema bat instalatzea.
 - Trenak gurutzatzeko beste puntu batzuk instalatzea.
- Santurtziko trenbide-instalazioen pilaketak arintzeko eta laguntza-geltokien gabezia arintzeko;
 - Handitze-lanetan behin-behineko trenbideak sortzea, beteta edo hutsik dauden bagoietarako aparkaleku bat eta zama-lanak egiteko puntu bat izan daitezkeen.
 - Sailkatze-geltoki bat eta edukiontzi-geltoki bat ezartzea —gaur egun eraikita daude—.
- Salgaien eta bidaiarien zerbitzuak bat etor daitezkeen saihesteko;
 - San Mames-Olabeaga tunelaren eraikuntza bizkortzea, Olabeaga-Amezola tartean salgaietarako soilik erabiliko den 3. bidearen trazadura amai dadin.
 - Serantesko tunela trenbide bikoitzekoa izan dadin baloratzeko alegazioak planteatzea.
 - Zuzeneko konexioa eraikitzea Serantesko tunelaren eta Ollarganen artean, lehendik pilaketa handiegia dituen Barakaldo-Bilbo tartea saihesten dadin.

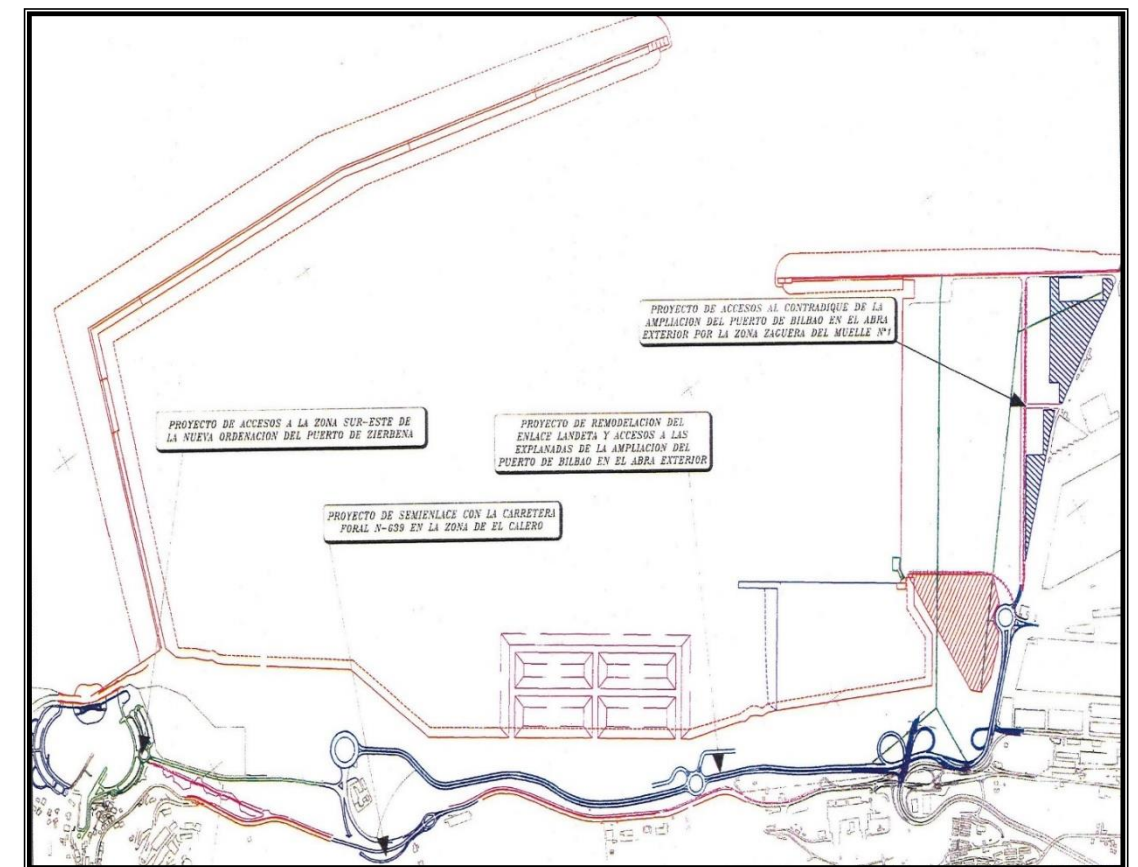
4.3.13.3.2 Portuko barne-komunikazioak

Barne-komunikaziotzat hartzen da portuaren mugen barruan portuko eremuak elkarren artean komunikatzen dituzten garraio-sareen multzoa. Plana idatzi denean, hauek dira errepide bidezko barne-komunikazioak:

- Deustuko ubideko kaiak; 8 metroko zabalerako errepidea bi ertzetatik.
- Zorrotzako kaiak; zerbitzu-zonan zeharreko zirkulazioa.
- Santurtziko kaiak; 12 metroko zabalerako zerbitzu-errepidea Victoria Erregina kaian, eta 8 metrokoa kai atxikian eta Espainiako Printzesa kaian —aurreko bidetik abiatuta adar hori itsas geltokira doa eta aparkaleku handian amaitzen da—.
- Kanpoko Portuko kaiak: dikearekiko paralelo doan zerbitzu-errepidea, zazpi metro zabal.

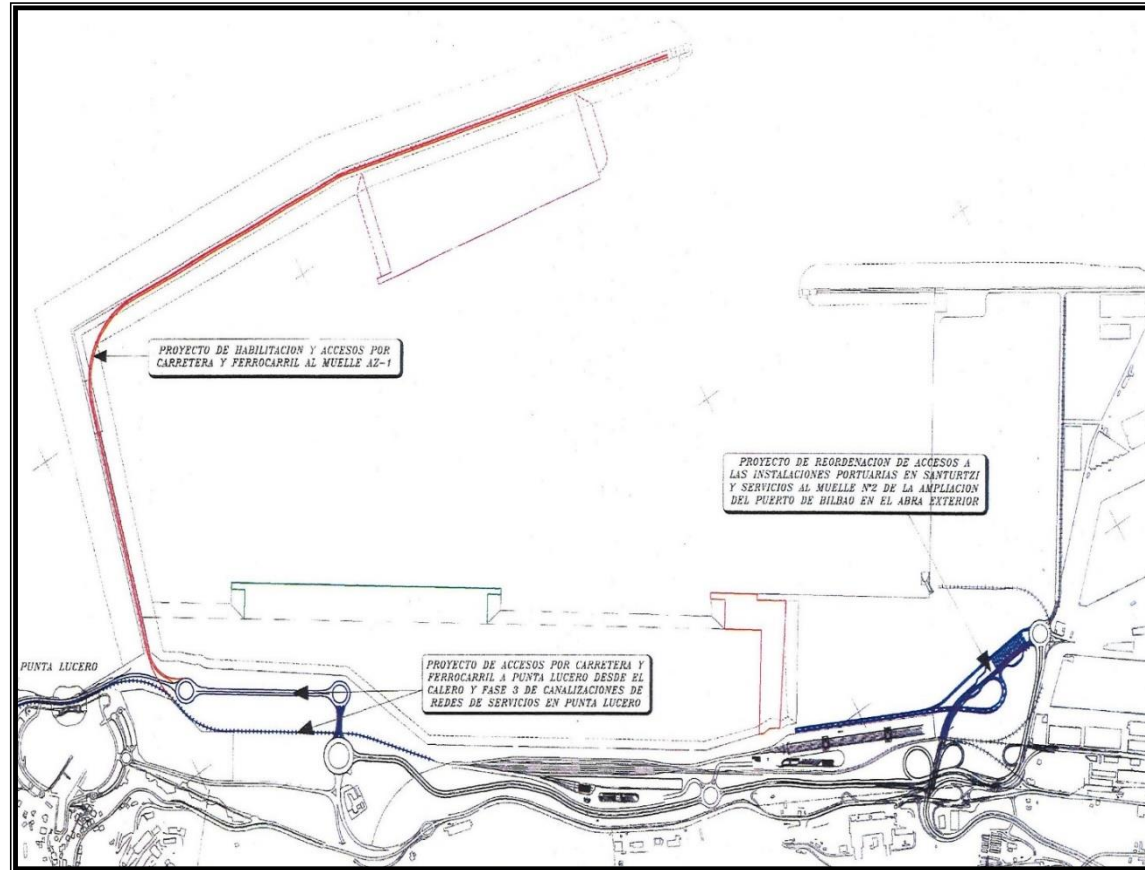
Kanpoko portua handitzeari begira, deskribatutako portu-eremuen arteko trafikoa egituratuko duten barne-komunikazioak hiru fasetan garatzea proposatzen da. Hiru fase horiek azpiegitura horiek garatzeko faseekin koordinatuko dira, ondoren deskribatzen den moduan:

- **1. FASEA:** Zierbenako babes-dikearen azpiegitura egitea eta 1. eta 2. kaiak sortzea.
 - N-639 foru-errepidearekiko erdi-lotunearen proiektua, El Calero inguruan.
 - Zierbenako Portuko antolamendu berriaren hego-ekialdeko sarbideen proiektua.
 - Landetako lotunea birmoldatzeko proiektua eta Bilboko Portua Kanpoko Abran handitzearen emaitzazko zabalguneetarako sarbideak.
 - Bilboko Portua Kanpoko Abran handitzearen ondoriozko kontradikierako sarbideen proiektua, 1. kaiko Zaquera eremuan barrena.

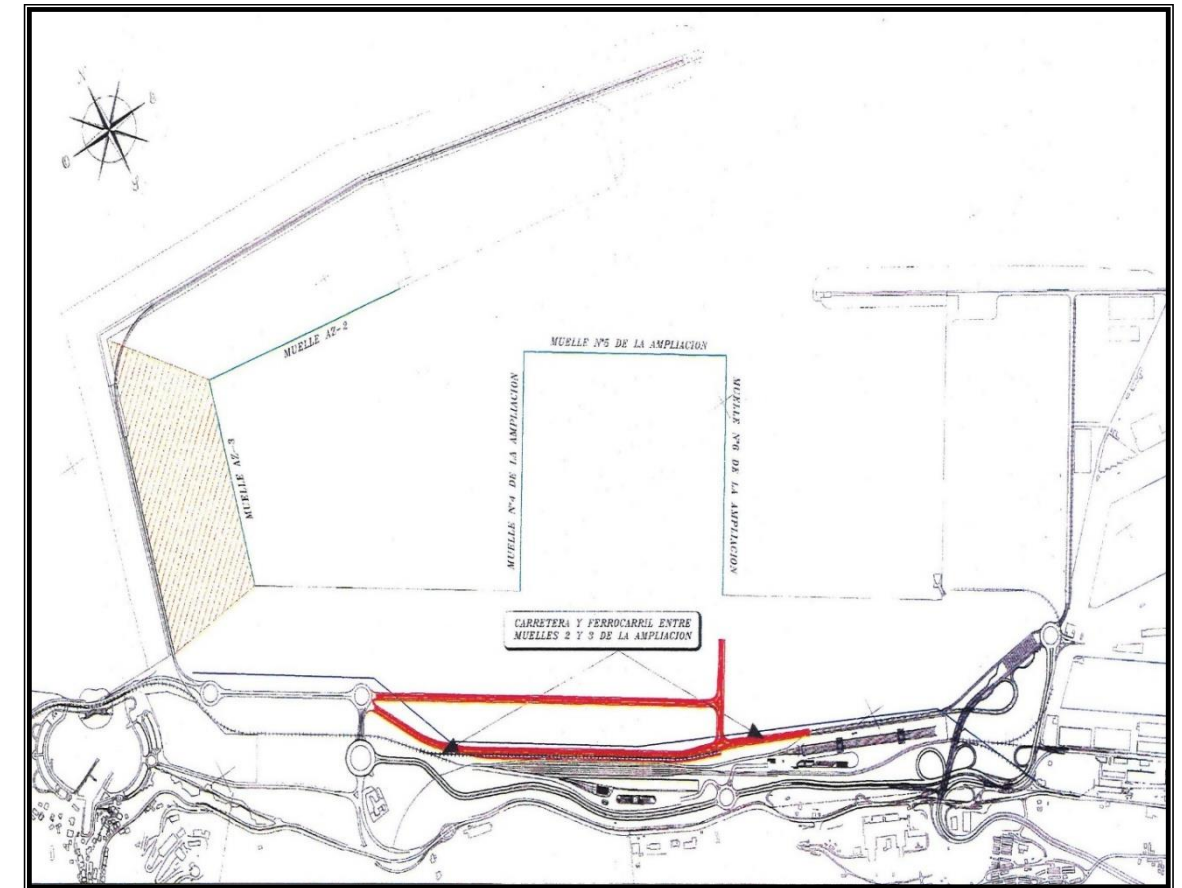


Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

- **2. FASEA:** askotariko erabileretarako portu-azpiegitura berriak sortzeko fasea, 2006. urteko denbora-horizontearekin.
 - El Calerotik errepide eta trenbide bidez Luzuerora iristeko proiektua eta Luzueroko zerbitzu-sareko kanalizazioen 3. fasea.
 - Santurtziko portu-instalazioetarako sarbideak berrantolatzeko proiektua eta Bilboko Portua Kanpoko Abran handitzearen emaitzazko 2. kairako zerbitzuak.
 - Gaikuntza-proiektua eta AZ1 kaira errepide eta trenbide bidez sartzeko eta gaitzeko proiektua.



- **3. FASEA:** jarduketak osatzen dira handitzearen emaitzazko 3. eta 2. kairako errepide- eta trenbide-proiektua eta zerbitzu sarea gauzatzearekin.



4.3.13.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Portuko zirkulazioaren hazkunde-aurreikuspenak kontuan hartu beharko dira **etorkizuneko garraio-eskaeren egoerak ezartzeko eta aztertzeko**.

Gida Planean aztertzen da portu-azpiegiturretara kanpotik sartzeko errepideek zer zerbitzu-mailen duten —laburbilduta jasoko dira zerbitzu horiek—.Era berean, errentagarritasun-analisi bat ere barne hartzen du eta portuko 2039. urtera arteko trafikoen aurreikuspenak aintzat hartzen ditu.

Gida Planean adierazitakoaren arabera eta 2000. urteko estatistikei erreparatuta, honela banatzen dira Bilboko Portuan garraiatutako salgaiak, portuko zerbitzu-eremura sartzeko edo bertatik irteetako erabilitako garraio-bideari dagokionez:

	Guztira	Deskargatuak	Kargatuak
Trenbidea	1.172.200	692.737	479.463
Errepidea	9.334.514	6.992.476	2.342.038
Oliobidea	13.605.863	10.117.027	3.488.836
Barne-trafikoa (itsasontzia)	990.807	466.579	524.228
Partikularren kaietara zuzenean	2.450.701	1.280.760	1.169.941
Zuzkidura	129.046	-	129.046
Iragaitzazkoa	954.670	477.335	477.335
GUZTIRA	28.637.801	20.026.914	8.610.887

* Ez da barnean hartzen Luzueroko 1. eta 2. atrakatzeguneetan egindako oliobidezko trafikoa.

Banaketa horren arabera, eta kontuan hartuta 2000. urtean Bilboko Portuan guztira ontziratutako gabeko gai solidoen eta salgai orokorren 12.754.781 tona garraiatu zirela, salgai mota horren % 82,37 errepide bidez eta trenbide bidez garraiatu zen. Gainera, errepide bidezko garraioa nagusi da eta bi trafikoen horien % 88,84 da.

Azkenik, kalkulatu da ontziratutako gabeko gai solidoen, salgai orokorren eta edukiontzien % 73,18 errepidez sartzen edo ateratzen dela.

Era berean, ontziratutako gabeko produktu solidoen eta salgai orokorren kasuan, kontuan hartzen da kargatutako kamioi bakoitzeko beste kamioi bat hutsik dagoela, baina edukiontzien kasuan arrazoizko da pentsatzea kamioi guztiak kargatuta sartzeko portura edo kargatuta ateratzea portutik —edukiontzia beteta edo hutsik izan—.

Salgai mota bakoitzaren berezitasunak kontuan izanik, honako batez besteko karga hauek kalkulatu dira kamioi eta salgai mota bakoitzerako:

Ontziratutako gabeko solidoak:	25,00 tona/kamioi
Salgai orokorrak:	22,32 tona kamioi
Edukiontzia:	15,28 tona/kamioi

Gida Planean ondorioztatzen da portuak 2000. urterako sortzen duen trafikoa eguneko batez besteko intentsitate hau duela (Portura sartzen diren kamioien guztizko kopurua 363.932 dela jakinarazi da):

$$2000ko\ eguneko\ batez\ besteko\ intentsitatea = \frac{363.932}{260} \times 2 = 2.800\text{ ibilgailu astun/egun}$$

Kamioi-trafikoa hori, funtsean, N-644 lotunetik sartzen da portura, eta errepide-sarean banatzen da A-8 autobidearen bidez, hots, Nerbioi ibaiaren itsasadarren ezkerretik doan autobidearen bidez. Hala ere, kamioi-trafikoa horren zati bat Deustuko Ubidean eta Zorrotzako terminalan sortzen da, eta beste bide batzuetatik banatzen da. Hala ere, sinplifikazio gisa, eta 2003. urtean Deustuko ubideko jarduerak bertan behera utziko direla kontuan hartuta, ez dira azterketa horretan aintzat hartu.

Gida Planaren horizonte-urterako (2020) aurreikuspenak dokumentuaren 2. kapituluaren islatzen dira eta trafikoa hauek jasotzen dituzte:

Ontziratutako gabeko solidoak:	6.047.000 tona
Salgai orokorrak:	7.622.000 tona
Edukiontzia:	10.568.715 tona (1.051.000 TEU)
GUZTIRA:	24.237.715 tona

Hartara, 2000. urtean lortutako errepide bidez zein trenbide bidez garraiatutako salgaien ehuneko berak aplikatuta eta urte horretarako salgai moten arabera banaketa kontuan hartuta, hau ondorioztatzen da:

Trenbide bidezko garraioa:	2.228.050 tona
Errepide bidezko garraioa:	
Ontziratutako gabeko solidoak:	4.425.000 tona
Salgai orokorrak:	5.577.590 tona
Edukiontzia:	7.733.923 tona
GUZTIRA:	17.736.556 tona

Eta 2000. urterako lortutako batez besteko garraio-kargen balioei eutsita:

$$\text{Bagoi kopurua} = \frac{2.228.050}{24,74} = 90.059$$

Kamioi kopurua:

Ontziratutako gabeko solidoak =	$4.425.043 : 25 = 177.002$
Salgai orokorrak =	$5.577.590 : 22,32 = 249.892$
Edukiontzia =	$7.733.923 : 15,28 = 506.146$

Horrela, edukiontzien garraioaren berezitasuna kontuan hartuta, portura urtean 679.967 kamioi sartzen dira, hau da, urteko 260 lanegun eta kamioi kargatuen eta hutsen kopuru bera kontuan izanik, eguneko batez besteko intentsitate hau lortzen da:

$$2000ko\ eguneko\ batez\ besteko\ intentsitatea = \frac{679.967}{260} \times 2 = 5.231\text{ ibilgailu astun/egun}$$

4.3.13.4.1 Horizonte-urteko zerbitzu-mailen azterketa

Etorkizuneko egoera aztertzean, 2020rako aurreikusten diren zerbitzu-mailak kalkulatzeko dira.

Horretarako, eta portuko trafikorik gabeko errepideen eguneko batez besteko intentsitatea kalkulatzeko garaian, Bizkaiko Foru Aldundiko Herri Lan eta Garraio Sailaren "Bizkaiko errepideetako trafikoaren bilakaera" txosteneko emaitzak erabiltzen dira.

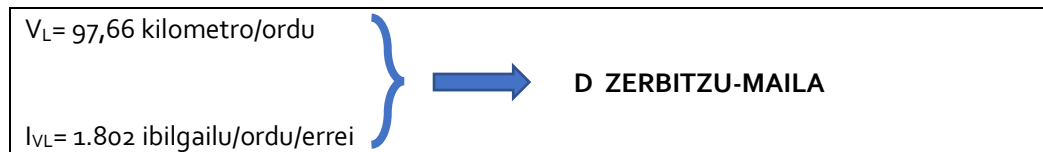
Zehazki, korridore nagusietan lortutako eguneko batez besteko intentsitateak hartu dira kontuan, eta horien artean, bereziki, 3. korridorekoak —Kantabriako muga (Muskiz) - Bilbo (Gurutzea)— eta 8. korridorekoak —Santurtziko porturako sarbidea Zierbenatik eta Portuko autobia—.

- Porturako sarbideak:

Etorkizuneko eguneko batez besteko intentsitatearen azterketa bi kasutan planteatzen da:

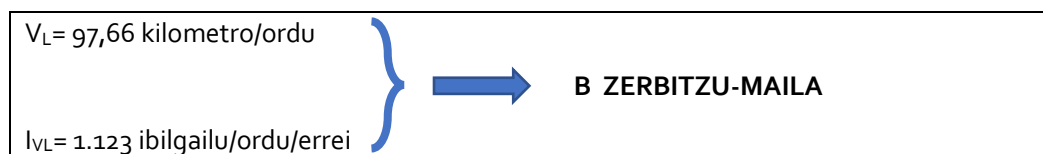
1) Porturako autobia sarbide bakar gisa mantentzea.

Portuko trafiko guztia sarbide horretatik igarotzen dela suposatuz (Zorrotzako terminalek sortutako trafikoak baztertu ondoren), eta Zierbenako tartean N-639 errepideak eta Santurtziko udalerritik bideratzen den sarbideak ezaugarri desegokiak dituztela kontuan hartuz, D zerbitzu-maila lortzen da horizonte-urterako. Maila horretan, maniobra-ahalmena izugarri murrizten da, zirkulazioan gertatzen diren pilaketen ondorioz. Aldaketa txikiak soilik xurga daitezke, ilara luzerik sortu gabe eta zerbitzua E zerbitzu-mailaraino eta F zerbitzu-mailaraino erori gabe. Beraz, behar-beharrezkotzat jotzen da beste sarbide bat eraikitzea, egungo portuko autobia osatuko duena.



2) Portuko autobia eta Serantesko sarbidea batera egotea.

B zerbitzu-maila lortzen da, hau da, fluxu librea, nahiz eta beste ibilgailu batzuk agertzea hautematen hasten den. Gidariak maniobra-askatasun mugatua dute, abiadura murrizten ez den arren. Kasu horietan aldaketa txikiak erraz xurgatzen dira.



Hortaz, Gida Planean ondorioztatzen da Serantesko sarbidea horizonte-urterako gauzatu behar dela; sarbide horri esker, zirkulazioa arinduko baita eta etorkizuneko eskaerari aurre egiteko ahalmen-erreserba lortuko bailitzateke.

- A-8 autobidea. Kantabriako muga(Muskiz) - Bilbo (Gurutzea) korridorea

Azterketan, tarte hori bi azpitartetan banatzen da:

a) San Fuentesko lotunea – Portuko lotunea tartea:

b) Portuko lotunea – Santurtziko lotunea tartea:

a) tartean E zerbitzu-maila lortzen da —ahalmen-erreserbatik hurbil eta ezegonkorra—. Ibilgailuek espazio minimoarekin zirkulatuko dute, fluxu uniformea mantenduko bada. Aldaketa gehienak ezin izango lirateke berehala xurgatu edo xahutu, eta horietako gehienek ibilgailu-ilarak sortuko lituzkete eta zerbitzua F zerbitzu-mailara eroriko litzateke.

b) tartean, abiadura libreko intentsitateak —2.522 ibilgailu/ordu/errei— errepidearen gehieneko ahalmena gainditzea dakar —2.200 ibilgailu/ordu/errei— A-8 autobidean finkatutako abiadura librerako; hori dela eta, F zerbitzu-maila lortuko litzateke, hau da, fluxu bortxatua edo kolapsoan dagoen fluxua. Kasu horretan eragiketak ahalmen handikoak direla ematen duen arren, ibilgailu-ilarak sortuko lirateke kolapso-puntu horien atzean. Ibilgailu-ilara horien barruan, eragiketak oso ezegonkorak izango lirateke, eta ibilgailuek, mugimendu-aldi laburren ondoren, geldialdiak egin beharko lituzkete.

Beraz, Gida Planak ondorioztatzen du A-8 autobidearen zerbitzuaren kalitatea nabarmen murriztuko litzatekeela 2020an, portuko autobiarekiko lotunetik hurbil. Hala ere, Portutik datozen kamioien trafikoaren bilakaerak ez du eragin erabakigarriarik bide horien zerbitzu-mailan, eta argi dago Bilbo Handiko trafikoaren hazkunde globalak eragin duela hura kolapsatzea.

Horretarako, 2020an bide horretan espero daitekeen zerbitzu-maila, hein handi batean, aurreikusitako azpiegitura berrien arabera izango da, autobide horren ordezkotako ibilbide-alternatiba izango diren heinean. Horrek eragina izango du tarte bakoitzaren hazkunde-tasan, eta eguneko batez besteko intentsitatea egonkor mantentzeko, edo murrizteko, zerbitzuaren kalitatea ez ahultzeko moduan.

4.3.13.4.2 Beste aurreikuspen batzuk

Gida Planaren Errentagarritasun Azterketan jasotako portuko trafikoaren aurreikuspenari buruzko datuei erreparatuta, eta errepideko trafikoaren analisian aplikatutako garraiobideen eta salgaien banaketaren arabera trafiko-ehunekoen zenbatespenak kontuan izanik, 2039. urteko horizonterako aurreikus daitezkeen eguneko batez besteko intentsitateak kalkula daitezke (2039. urtean amaitzen da Gida Planaren errentagarritasun ekonomikoari buruzko azterketa).

Kohesio Funtzari laguntza eskatzeko aurkeztutako Finantza eta Ekonomia Analisian Portuko Agintaritzak erabili duen irizpidearen arabera estrapolatzen dira 2039. urtera arteko trafikoak.

Portua handitzeko proiekturako egindako edukiera-azterketan aintzat hartu den muga ere hartu da kontuan, eta, hartara, edukiera horretara iristean, edukiontzien eta salgaien, oro har, trafikoak egonkor mantentzen dira "proiektudun" egoeran, taula honetan adierazten den bezalaxe:

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

4.3.13.4.3 2002ko Gida Planean jasotzen ez diren Portuko beste jarduketa batzuk

Portuko memorietan, 2002. urtetik 2011. urtera bitartean urtero egiten diren edo amaitzen diren portuko jarduketan arloan, nabarmentzen dira Gida Planean “zehaztu gabe” gisa identifikatutako honako jarduketa hauek:

- Asturiasko Printzea kaia ixteko, handitzeko eta egokitzeko lanak amaitzea, bertara lekualdatuko baitira Deustuko Ubidean egiten ziren portu-jarduerak.
- Bilboko Itsasadarra ingurumenaren arloan berroneratzeko obrak egitea (1998ko martxoan idatzitako proiektua)
- Bilboko Portuko Agintaritzak Santurtzin duen egoitza berriaren eraikuntza-proiektua eta obrak egitea.
- Mugako ikuskapen-postu berria.
- Gurutzaontzien kairako sarbideak berrantolatzea: gurutzaontzien eskaera gero eta handiagoa denez gero, komeni da Getxoko gurutzaontzien kaiaren sarbide eskasak hobetzea, eta kirol-portuko dikearen buruan oinezkoentzako pasealeku bat egitea.
- Deustuko ubidearen eskuinaldea zati batean betetzea, ubidea eta Zorrotzaurreko penintsula egokitzeko lanen barruan —portu-instalazioak aurreikusitako hirigintza-erabilera berrietarako baldintza egokietan utzi beharrak eraginda—.

- Sollana puntako zabalgunea babestea, ipar/ipar-ekialdeko olatu handien eraginpean egoteagatik. Olatu horiek kalte nabarmenak eragin ditzakete eremu horretan, non soja-ehotzeko industria-instalazio bat ere badagoen.
- Gurutzaontzien kaiaren emakida berreskuratzea.
- BI-711 errepidean glorieta bat egitea, Axpeko portu-instalazio zaharretara sartzeko —gaur egun NAVACELen emakida—. Glorietak Bizkaiko Foru Aldundiaren eta Erandioko Udalaren antolamendu-aurreikuspenak errespetatzen ditu, eta zonan zerbitzuak berrantolatzea hartzen du barnean.
- Algortako kontradikeari atxikitako gurutzaontzien pantalanean itsas estazio modularra eraikitzea, Bilboko Portua gurutzaontzien ibilbideen portu nagusi gisa indartzeko.
- Portugaleteko burdinazko kaia birgaitzea (birgaitze-proiektua).
- Burgosen ondare-lursailak erostea. Helburua da portu- eta trenbide-terminal bat ezartzea mesetan, Bilboko Porturako trafikoa hartuko duena. Beraz, terminal horretarako lursailak erosi behar dira, eta lursail horiek ondare-ondasun izango dira. 2010. urtearen amaieran formalizatu zen Pancorboko (Burgos) “El Prado” poligonoaren erosketa, eta horixe izan da prozesu horren lehen fasea. Lursail mugakideak erosi beharko dira, Pancorboko Udalarekin egin beharreko hirigintza-hitza baten barruan.

4.3.14 Bilboko Aireportuko Gida Plana

Plana	Bilboko Aireportuko Gida Plana
Egilea	Sustapen Ministerioa
Irudia	Gida Plana
Egoera	2001eko uztailaren 17an onartua. Plana indarrrik gabe dago, 2015era arteko indarraldia baitzuen. Bilboko Aireportuko hurrengo Gida Plana idazten ari dira, eta 15 urteko indarraldia izango du.
Xedea	Aireportu Sistema Orokorren egituraren gidalerroak ezartzea.
Esparrua	Bilboko aireportua (Estatuko interes orokorreko aireportuak)
Horizontea	-
Planaren helburuak	Aurreikus daitekeen gehieneko hedapena lortu arte aireportua antolatzeke eta garatzeko gidalerro nagusiak zehazten dituen tresna, aireportuko zerbitzugunea mugatzea helburu duena.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Aireporturako bide-irisgarritasuna identifikatzea eta aztertzea eta irisgarritasun horretarako ahalmena eta eskaria aztertzea. Koordinazio-arloak.
Oharrak	Hiri-antolamenduko planen zehaztapenek ezin izango dituzte oztopatu Estatuak interes orokorreko kalifikazioa duten aireportuen gainean dituen eskumenak.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

4.3.14.1 Aurrekariak

Gida Planean Aireportuko Sistema Orokorreko egituraren gidalerroak ezarri dira. Plan Berezian, edo AENAk hirigintza-administrazio eskudunak onartzeko aurkeztuko duen tresna baliokidean, garatu eta zehaztuko dira gidalerro horiek —azpisistemen eta zonen bitartez— eta zer kokaleku, dimentsio eta konfigurazio izango duten zehaztuko da.

Bilboko Aireportuko Gida Plana kontsulta-prozesu baten emaitza da; prozesu horretan parte hartu dute aireportuaren zerbitzu-eremuaren mugaketaren eraginpean dauden zenbait administrazio publikok eta AENAk. Gida Planaren aurrekaririk hurbilena Bilboko Aireportuaren Plan Bereziaren dokumentua da, Bizkaiko Foru Aldundiak 1999ko apirilaren 27ko Foru Erabaki bidez behin-behinean onartu zuena.

Plana 2015. urtera arte egon zen indarrean, eta, beraz, Sustapen Ministerioak Bilboko Aireportuko Gida Plana berritzeko prozesuari ekin dio. Dokumentu horrek markatuko du Penintsulako iparraldeko aerodromo nagusiaren hurrengo hamarkada eta Erdiko bide-orria. Ondoren 2001eko Plana aztertzen da, eskuartean dugu horri buruzko informazio bakarra baita:

4.3.14.2 Xedea eta edukia

Gida Planaren xedea da aireportua antolatzeke eta garatzeko jarraibide nagusiak definitzea, aurreikus daitekeen gehieneko hedapena lortu arte. Aireportuaren zerbitzu-eremua ere mugatuko da. Eremu horretan sartu behar dira aireko trafikoaren eta garraioaren jarduerak egiteko eta aireportua kudeatzeko beharrezkoak diren lurzoru guztiak, baita aireportua garatzeko eta zabaltzeko aukerak bermatzen dituzten erreserba-espazioak ere. Gainera, beste jarduera osagarri komertzial eta industrial batzuen garapena ere barnean har daiteke, baldin eta horiek aireportuan kokatzea justifikatuta badago edo aireportuko trafikoarekin duen loturagatik komenigarria bada.

Gida Planak, beraz, jasoko ditu: aireportuaren aurrekariak eta egungo egoera; bidaiarien eta salgaien trafikoa aztertzearen ondorioz etorkizunean izango diren beharrak; aurreikus daitekeen eskariaren bilakaera; zerbitzugunearen mugaketa eta bertan aurreikusitako eremu bakoitzeko jardueren mugaketa, horien beharra edo komenigarritasuna justifikatuta eta hirigintzako plangintzarekin lotuta. Halaber, barnean hartzen du lehorreko sarbide-azpiegituren zerrenda bat —betiere azpiegitura horien eta onartutako planak edo proiektuak gauzatzearen ondoriozko kokalekuen analisiarekin—, baita aireportua lehorreko garraio-sistema orokorrekin lotzeko beharrezkoak diren azpiegiturak ere. Horretarako, kontuan hartuko dira, lehenik, lehendik dauden eta aurreikus daitezkeen trafikoak, bigarrenik, aireportuak eta aireportuko azpiegiturak inguruko lurralde-eremuan duten intzidentziari buruzko azterketa, eta, hirugarrenik, aireportuaren garapenaren magnitude ekonomikoen kalkulua.

4.3.14.3 Bide-irisgarritasuna

Bilboko Aireportuko bide-sarbideei dagokienez, lurralde-mailakoak eta toki-mailakoak bereizten dira, Gida Planean, ondoren azaltzen den moduan definitzen eta identifikatzen dira.

4.3.14.3.1 Lurralde-lerruneko sarbideak

Aireportuaren eraginpeko eremuan dagoen lurraldetik aireporturako irisgarritasuna errazten duten sarbideak dira; Bilboren kasuan, Euskal Autonomia Erkidegoa, Nafarroako Foru Erkidegoa, Errioxako Autonomia Erkidegoa, Kantabriako Autonomia Erkidegoa eta Burgosko Probintzia izango lirateke eraginpeko eremua.

- Kantabria: komunikazio egokia du kostaldeko A-8 autobiarekin Santanderrerraino eta A-67 autobiarekin Torrelavegaraino.
- Gipuzkoa: Gipuzkoa kostaldeko eskualdeek (Bidaso Beherea, Donostialdea, Urola Kosta eta Debarrena) eta Toloserriak irisgarritasun ona dute Bilboko aireportura, bidesarripeko A-8 autobideari esker (Bilbo-Behobia). Barrualdeko eskualdeek (Debagoiena eta Goierri) gaur egun komunikazio txarra dute A-8 autobidearekin eta, beraz, Aireporturako irisgarritasun eskasa. Etorkizunean, egoera hori Urbina-Maltzaga autobidearen eraikuntzarekin eta Durango-Beasain korridorearen hobekuntzarekin ebatziko da —jarduketa horiek Euskal Autonomia Erkidegoko Errepide Planean sartzen dira—.
- Araba: Gasteiztik Bilboko aireporturako sarbideak N-622 autobiatik (Gasteiz-Altube) eta A-68 autobidetik (Altube-Bilbo) egiten dira. Ahalmena eta zerbitzu-mailak egokiak dira.
- Burgos: A-1 autobiak, Miranda de Ebroraino, eta gero A-68 autobidearekiko lotuneak egoki ebazten dute komunikazio hori.
- Nafarroa: Iruñea eta Bilbo arteko komunikaziorik zuzenena da A-15 autobiatik (Iruñea-Irurtzun), A-1 autobiatik (Irurtzun-Gasteiz), Gasteiz-Murgia autobiatik eta A-68 autobidetik (Murgia-Bilbo) bideratzen dena.
- Errioxa: A-68 bidesarripeko autobideak zuzenean komunikatzen ditu Logroño eta Bilbo, eta oso baldintza onean zerbitzu-mailari dagokionez.

Lurralde-mailako sarbideen azterketatik ondorioztatzen denez, egungo errepideekin zein epe laburrera oso programatuta dauden jarduketekin ebatzita dago aireportutik haren eragin naturaleko eremurako irisgarritasuna, eta autobide edo autobia bidez lotzen da zerbitzua eman diezaiekeen probintzia-hiriburuarekin.

4.3.14.3.2 Tokiko lerruneko sarbideak

Aireportua eta Estatuaren Ahalmen Handiko Bide Sarea lotzen dituzten sarbideak dira, baita Bilbo Metropoliko hirigune nagusietatik aireportura iristeko bideak ere.

Bilboko aireportuko terminal zaharrerako sarbidea BI-737 errepidetik egiten zen, hau da, Erletxetik Erandiogoikoraino Asua bailara zeharkatzen duena norabide-bakarreko goranzko tarte baten bidez. Tarte hori 150 bat metrokoa da, eta bide horretatik eskuinaldera desbideratzen da, haren gainetik gurutzatu eta aireportuaren hego-mendebaldeko muturretik terminal-eraikinera iristeko. Errepide horrek errei bat du noranzko bakoitzean eta semaforoak eta trenbide-pasaguneak ditu; hartara, gaur egun ez da nahikoa haren trazadura zehar dauden bizitoki- eta industria-eremuei zerbitzu egiteko.

Terminal-eremu berria inauguratu ostean, iparraldeko sarbidea ekialdetik bideratzen da Derio-Loiu (Txorierri) autobia tarte batetik.

Aireportu-esparruaren barruan zenbait barne-bide eta zerbitzu-bide daude, aireportuko instalazioen eta eraikinen arteko ibilgailuen zirkulazioa artikulatzeko.

4.3.14.3.3 Gida Planean aintzat hartzen diren proiektuak

Aireportuko terminal-eremu berrirako sarbideak ekialdetik, Derio-Mungia autobiatik. Epe luzera, Bizkaiko Foru Aldundiak mendebaldean sarbide osagarri bat egiteko aukera aurreikusten du, Avanzadako errepideko Erandioko lotunetik.

- Derio-Mungia autobia: Derion, Txorierriko korridorearekin lotzen da, eta Mungian, berriz, ingurabide bat aurreikusten da Urdulizko (BI-3121), Plentziako (BI-2120), Bermeoko (BI-631) eta Gernikako (BI-

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

2121) errepideekin lotzeko. Derion beste saihasbide bat eraikiko da, egungo errepideak udalerrri horren hiri-garapenerako sortzen duen oztopoa gainditzeko. Saihasbide horretatik Zamudioko Parke Teknologikorako zuzeneko sarbidea egitea aurreikusten da.

- Txorierriko korridorea: Artxandako oinetik igarotzen den autobia hori Enekuriko jaitsierarekin, Arrontegiko zubiarekin eta Avanzadako errepidearekin lotzen da mendebaldetik, eta A-8/E-70 autobidearekin (Bilbo-Behobia) eta N-634 errepide nazionalarekin ekialdetik. Derion, Santo Domingoko jaitsierarekin bat egiten du, eta Derio-Mungia autobiarekin lotzen da, eta, beraz, aireportuko ekialdeko sarbide berriarekin.
- Abiadura Handiko Sarea: aireportuaren eta abiadura handiko sarearen loturari dagokionez, esan daiteke lotura egokia duela Erletxeko A-8 autobidearekin eta, Arrontegiko zubitik, Iparraldeko autobiarekin, Txorierriko Korridoreari esker. Korridore horren mendebaldeko errematea epe luzera egiteko dago.

Bilboko metropolialdetik aireporturako sarbideetan zona hauek bereiz daitezke:

- Bilbo. Artxanda Enekuritik inguratu eta Txorierriko korridorearen bidez iristen da. Santo Domingoko errepideak ez du ahalmen- eta kalitate-baldintza egokirik. Hori dela eta, ekialdeko saihasbidea luzatzeak nabarmen hobetuko luke irisgarritasuna.
- Eskuinaldea. Aireporturako sarbidea Avanzadako errepidetik eta Txorierriko korridoretik egiten da, eta, epe luzera, Avanzadatik eta Foru Aldundiak aireportuaren eta Erandioko lotunearen artean proposatutako autobiatik, baldin eta jarduketa hori egiten bada. Avanzadako trafikoa handitzeak (dagoeneko saturaziotik hurbil dago) eta edukiera handitu ezin izanak gomendagarri egiten dute ordezko ibilbide bat gaitzea Getxo eta Uribe Kosta eta Txorierri artean. Haren trazadura Bolueko bidegurutzetik (Uribe Kosta korridorean) Loiuraino joan daiteke, eta bertatik aireportura eta Derio-Mungia autobia irits daiteke.
- Ezkerraldea. Ezkerraldeak aireporturako zuzeneko sarbidea du Ugaldebieta, Arrontegi eta Txorierriko korridoretik, eta ezin da arlo horretan hobekuntza handirik egin. Galdakaoren ekialdean dauden udalerriek sarbide ona dute Erletxetik. Basauri eta, oro har, Nerbio Behereko udalerririk dira aireporturako hain sarbide zuzena ez dutenak, eta soluzioa Artxanda zeharkatuko duen errepide zuzena izango litzateke, hala nola lehentxeago aipatutako Santo Domingoko tunel berri baten bidez Ekialdeko Saihasbidea luzatzeko proposamena.

4.3.14.3.4 Aireporturako sarbideen ahalmenaren/eskariaren analisia

1993. urtean, Bilboko aireportuko sarbidetan, eguneko 5.731 ibilgailuko batez besteko intentsitatea izan zen (sarrerak+irteerak), eta ibilgailu astunen intentsitatea % 8koa izan zen. Lanegunetan, batez besteko intentsitatea 6.705 ibilgailukoa izan zen. Trafiko hori urte bereko bidaiari kopuruarekin alderatuz gero (1,3 milioi bidaiari), lanegunetan urteko milioi bat bidaiariko 5.200 ibilgailuko bidaiak sortzen dira (aireporturako sarbideetan garraio publikoak izan duen parte-hartze urriak eragindako kopurua).

Terminal-eremu berrirako egoera errealistagoa aintzat hartuz —egoera horretan garraio publikoak parte-hartze handiagoa izatea aurreikusten da—, espero da garraio publikoaren erabilera Madrilgo Barajas aireportuan erregistratutakoaren antzekoa izatea (% 15 ingurukoa). Fluxuak, beraz, urteko milioi bat bidaiariko 4.450 ibilgailutara murriztuko lirateke lanegunetan. Gida Planean erabilitako denbora-horizonteetarako aurreikuspen hauek lortuko lirateke:

Terminal-eremu berriak sortutako trafikoa		
Denbora-horizontea (urtea)	PAX/urte (milioitan)	Eguneko batez besteko intentsitatea (lanegunetan)
2005	3,0	13.300
2010	3,7	16.400
2015	4,3	19.060

(Aurreikus daitekeen Gida Planean eskariaren bilakaera, bidaiarien (milioitan) trafiko komertzialaren aurreikuspenen arabera)

Fluxu horiek gehitu beharko zaizkio Gida Planean aurreikusten diren gainerako Eremu Funtzionaletan / Jarduketa Ildoetan sortutakoei. Horrela, sortutako enpleguetatik abiatuta, eta Merkataritza eta Zerbitzuetan enpleguko eta eguneko 9 ibilgailu erabiltzen direla eta jarduera logistikoa eta industria- eta banaketa-jardueretan enpleguko eta eguneko 3 ibilgailu erabiltzen direla kontuan hartuta, hau lortzen da:

Gainerako aireportu-jarduerak sortutako trafikoa (eguneko batez besteko intentsitatea)				
Denbora-horizontea (urtea)	PAX/urte (milioitan)	Sortutako hirugarren sektoreko enpleguak	Sortutako industria-enpleguak	Sortutako EBBI
2005	3,0	600	900	8.100
2010	3,7	740	1.110	9.990
2015	4,3	860	1.290	11.610

Hortaz, hauek dira eguneko batez besteko intentsitateak (EBBI):

Guztira sortutako trafikoa (EBBI)				
Denbora-horizontea (urtea)	PAX/urte (milioitan)	EBBI, terminal-eremu berria	EBBI, gainerako aireportu-jarduerak	EBBI Guztira
2005	3,0	13.300	8.100	21.400
2010	3,7	16.400	9.900	26.390
2015	4,3	19.060	11.610	30.670

Gida Planean lortutako aurreikuspenen arabera, ondorioztatzen da epe ertain/luzean ezin dela aireporturako sarbide bakarra ekialdekoa izan; izatez, lehendik dauden bi lotuneen ahalmena handitzen bada ere, mendebaldeko sarbideak ez eraikitzeak ekarriko du fluxu guztia Derio-Mungia autobia lehenean tartean kargatzea, eta ehuneko handi batean Txorierriko korridoreko Enekuri-Derio tarteari gainea.

Txorierriko korridorean, Deriotik aurrera, aireportuko fluxuak Erletxeko norabidean banatuko dira eta, hein handiagoan, Enekuriko norabidean. Txorierriko korridoreak Derio-Mungia autobiarekin duen lotunea ere errei bakarra du Enekuri-Mungia eta Mungia-Enekuri komunikazioetarako, eta, bertan, errepide horietako berezko trafikoari aireportuko trafikoaren ehuneko handi bat metatuko litzaioke.

Aurreikus daitekeen garapen-horizontean, aintzat hartzen da Derio-Loiu-Avanzada autobia amaitzea eta aireportuko terminal-eremu berrira bi noranzkoetatik (ekialdetik eta mendebaldetik) iristeko aukera

izatea. Donostiarekiko eta Kantauriko erlaitzarekiko konexioa A-8 autobidearen bidez ezartzen da, eta Gasteiz, Logroño eta Ebro haranarekiko konexioa AP-68 autobidearen eta BI-625 errepidearen bidez.

Aurreikus daitekeen eskariaren bilakaerari buruzko Gida Planaren Eranskinean, eta aireportuaren garapenaren gehieneko horizontea ebaluatzearen, epe oso luzerako trafiko-aurreikuspena ezartzen da. Plana idatzi aurreko urteetako bidaiarien urteko hazkunde-tasa % 10etik gorakoa dela adierazi da, baina epe luzera trafikoak izan dezakeen bilakaeraren etorkizuneko joera kontuan hartuta, 2015etik 2020ra bitartean % 4,5eko tasa egonkorra hartzen da aintzat. Eta 2020. urtetik aurrera, bidaiarien urteko hazkunde-tasa % 4koa izango da.

Hartara, 2020rako eta 2025rako aurreikusten den bidaiarien trafikoa kontuan hartuta, eta Planak sarbideetan trafikoa sortzeko finkatu dituen ratioak aintzat hartuta, eguneko batez besteko intentsitate hauek lortuko lirateke aireportuko sarbideetan horizonte horietarako:

Guztira sortutako trafikoa (EBBI)					
Denbora-horizontea (urtea)	PAX/urte (milioitan)	Termino-eremu berriak sortutako EBBI	EBBI, hirugarren sektoreak sortutako enpleguak	EBBI, industriak sortutako enpleguak	EBBI Guztira
2020	5,3	23.500	9.540	4.770	37.810
2025	6,5	28.900	11.700	5.850	46.450

Salgaien trafikoaren prognosiari dagokionez, kargarako zenbatesten den urteko hazkunde-tasa eskaintzen du planak —2005eko eta 2020ko horizonteetarako aurreikusitako bolumenekin—, baita Estatuko eta nazioarteko salgaien arteko banaketa ere; alabaina, salgaien trafiko hori errepide bidezko garraioarekin erlazionatzen ez denez gero, ondoriozta daiteke garraio hori aireko sisteman garraiatzen eta banatzen dela batik bat.

4.3.14.4 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Aireportuan aurreikusitako garapenak kontuan hartu beharko dira, errepideen Lurralde Plan Sektorialaren idazketan aztertu beharreko *etorkizuneko egoeretan* txertatzeko.

4.3.15 Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala

Plana	Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala
Egilea	Eusko Jaurlaritza (Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saila)
Irudia	Lurralde Plan Sektoriala
Egoera	2004an onartu zen (abenduaren 21eko 262/2004 Dekretua, 2005eko urtarrilaren 28ko EHAA n argitaratua) eta indarraldi mugagabea du, haren aldi baterako programazioa eta berrikuspenak edo aldaketak alde batera utzi gabe. Indarrean dagoen Lurralde Plan Sektorialaren berrikuspen partzialari dagokion aldaketaren aurrerapen-dokumentua, tramitatzen ari diren merkataritza-gune handiei buruzkoa.
Xedea	Sektorearen eta hirigintzaren arloan esku-hartzeko erreferentzia izango den plangintza-tresna arautzailea eratzea, esku-hartzearen zehaztapenak garatuko dituen.
Esparrua	Euskal Autonomia Erkidegoa
Horizontea	2004-2020 (16 urte)
Planaren helburuak	Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetako antolamendu-eredua sektoreen arabera identifikatzea; lurralde-plan partzialekin koordinatzea; jarduera ekonomikoetarako lurzorua sortzeko eragiketak programatzeko irizpide orokorrak ezartzea; eta merkataritza-gune handien lurralde-antolamendua sistematizatzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Planaren lurralde-estrategia, - sailkapena eta -hierarkizazioa aintzat hartzea eta barnean hartzen dituen lurzorua sortzeko eragiketak aurreikustea.
Oharrak	Etorkizuneko errepide-sarea zehazteko oinarritzko irizpidetzat hartzen du Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorrean jasotako zehaztapenen transposizioa, baita foru-aldundietako errepide-zuzendaritzek epe laburrerako edo ertainerako proiektu gisa aurreikusten dituzten azpiegiturak ere. Lehentasuneko intereseko eta oinarritzko errepide-sarea hartu dira aintzat.

4.3.15.1 Xedea eta aurrekariak

Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan berariaz aurreikusten da Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko Lurralde Plan Sektoriala idaztea, eta, oro har, Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala egiteko zenbait irizpide jasotzen dira. Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan, Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko Lurralde Plan Sektorialerako zehaztapen hauek ezartzea aurreikusten da: erabilera horietarako lurzorua sortzeko kokalekuak identifikatzea; lurzoruaren azalera kuantifikatzea; kasuan kasuko jarduketak ezaugarritzea; eta proposatutako esku-hartze publikoen ikuspegia eta bideragarritasuna aztertuko dituen azterketa ekonomikoa eta inbertsio-programa egitea.

Egokitzat jo zen, beraz, bi plangintzak dokumentu bakar batean biltzea, bi plangintzetan bat baitatuz lurzoruaren okupazioari eta lurraldearen hirigintza-antolamenduari buruzko garrantzi handiko alderdiak, betiere Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko 4/1990 Legean dokumentu mota horretarako ezarritako xedapenen arabera.

Lurralde Plan Sektorialari dagokion dokumentua abenduaren 21eko 262/2004 Dekretu bidez onartu zen behin betiko, eta onarpen hori 2005eko urtarrilaren 28ko EHAA-n argitaratu zen, indarraldi mugagabearekin eta hasiera batean lurralde-plan partzialetan aintzat hartutako denbora-epearekin (16 urte). Indarrean dagoen Lurralde Plan Sektoriala iraungitzeaz dagoenez gero, hasi dira Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko Lurralde Plan Sektorial berria idazten. Dokumentu hori aurrerapen fasean dago, eta joan den 2018ko urtarrilean jarri zen jendaurrean.

4.3.15.2 Funtsezko irizpideak

Hauek dira indarrean dagoen Lurralde Plan Sektorialaren oinarritzko proposamenak eta funtsezko irizpideak: garapen ekonomikorako oinarritzko korridoreak definitzea, enpresa-hazkundera batik bat garatu behar den esparru espazial gisa; estamentu publikoek lehentasunez bultza ditzaketen foku estrategikoak aukeratzea; eta, korridore nagusietatik kanpo dauden esparruak babesteko edo esparru horietan industria-okupazioa murrizteko politikak ezartzea, baita hirigintza-erabilera alternatiboko eremuetan edo nekazaritza edo abeltzaintzako edo ingurumeneko interes berezia duten eremuetan ere.

Lurralde Plan Sektorialak honako funtsezko irizpide hau ezartzen du jarduera ekonomikoko lurzoruaren etorkizuneko antolaketa eta kudeaketarako: udal-egitura pixkanaka gaitzitzea eta eskualdeko banaketa logikoa aintzat hartzea, ekoizpen-lurzoruak sustatu eta garatzeko politikak sistematiza daitezen.

Jarduera ekonomikoetarako lurzorua antolatzeko irizpide orokorren artean daude:

- Lurzoruak jarduera ekonomikoetarako hiri-garapen berriekin okupatu aurretik, lurraldearen harrera-ahalmenaren azterketa haztatua egin beharko da —lurraldearen ingurumen-ezaugarrien arabera—, baita industria-poligono berriek eta merkataritza-gune handiek natura-ingurunean izango duten inpaktuaren eta paisaia izango duten integrazio-mailaren ebaluazioa ere.
- Garapen ekonomikoa modu haztatuan eta orekatuan zabaldu behar da Euskal Autonomia Erkidegoko eremu funtzional eta eskualde guztietara, kasuan-kasuan bat datozen berariazko ezaugarrien arabera.
- Kualifikazio handieneko jarduera ekonomikoak deslokalizatzeko joera berriro aztertu behar da, eta kanpoko erreserba espazial estrategiko urriak okupatzeko ekimenak berriro bideratu beharko dira plataforma logistikoak eta garraiorako zerbitzu-eremuak lehentasunez hartzera. Modu osagarrian,

saiatu behar da jarduera aurreratuenak lehentasunez berrezartzen hiri-eremu finkatuen barruan, modu sistematikoan hirigunetik kanpo atera beharrean.

- Eremu funtzional edo eskualde bakoitzerako hirigintza-plangintzan ezarritako jarduera ekonomikoetarako lurzoru-erreserbak egokitu beharko zaizkie epe labur, ertain eta luzera aurreikus daitezkeen eskaeren ezaugarri kualitatiboei eta kuantitatiboei. Horretarako, zentzuz bateratu beharko dira harrotze-ratioa eta lurraldearen espazio-erabilgarritasunak. Komeni da zenbait eremu funtzionaletan berariazko hirigintza-aurreikuspenak egitea, sare exogenoaren balizko eskaera puntualen ondorioz edo komunikazio-sare orokorrekiko kokapen estrategikoak eragindako inguruabarren ondorioz.

4.3.15.3 Proposamenaren egitura

Euskal Autonomia Erkidegoko garraio eta komunikazioen oinarritzko sarea eta sare hori garatzeko aurreikuspenak Lurralde Plan Sektorialaren egitura-euskarriaren funtsezko alderdietako bat dira. Horren inguruan bildu eta bideratzen da jarduera ekonomikoa, eta, hartara, aurreikus daiteke lehentasunez Lurralde Plan Sektorialaren egitura-euskarria bideratuko dela enpresa-jardueretarako lurzoru berriaren etorkizuneko eskaera, betiere lurralde-antolamenduari buruz ezar daitezkeen eredu teorikoak alde batera utzita. Jarduera ekonomikoko esparru estrategikoen funtsezko egitura hiru "fokuren" edo Jarduera Logistikoko Zona handiren definizioan oinarrituta antolatzen da. Zona horiek bat datoz jarduera ekonomikoen kontzentrazio demografiko handieneko eta garapen trinkoeneko guneekin. Izan ere, gune horietan bat egiten dute garraio- eta komunikazio-azpiegitura handiak sustatzeko aurreikuspenek, eta, haien konexio-korridoreetan oinarrituta, indartu beharko dira lehentasunezko garapen-eremu berriak, zuzenean lotzen direnak garraio- eta komunikazio-sistemetarako kokapen estrategikoekin.

Jarduera logistikoko lehentasunezko hiru zonak lurralde hauek hartzen dituzte:

- Bilboko metropolia. Metropolia esparrua Abrako Kanpoko Portuaren, Asua haranaren eta Txorierriko korridoreak Durangaldera izango duen irteera berriaren artean biltzen da.
- Donostialdea – Bidaso Beherea korridorea. Penintsulatik Frantziarantz eta Pasaiaiko porturantz irteten diren komunikazio-ardatz guztiek bat egiten duten esparrua.
- Gasteiz-Miranda korridorea. Garraio- eta komunikazio-sistemaren egitura orokorraren barruko ardatz estrategikoa (Iparraldea-hegoaldea ardatzaren eta Ebroko korridorearen arteko konexioa), garapen ekonomiko berrietarako espazioa hartzeko duen ahalmen bikainaren balio erantsia duena.

"Foku" nagusi horiez gain, beste eremu estrategiko batzuk ere badira, hala nola Eremu Funtzionaletako burutza nagusien inguruneak eta komunikazio-korridoreetan zeharreko espazioak. Espazio horiek "lehentasunezko eremuak" dira hiri-izaerako jarduera ekonomikoen garapen berriak eta hirugarren sektoreko garapen berriak espazioan kokatzeko garaian. Bizkaiko Lurralde Historikoan hauek dira:

- Bilbo Handia eskualdea, Itsasadarraren birmoldaketaren inguruan eta Kanpoko Portuaren hedapenaren inguruan. Adarrak garrantzizkoenak Nerbio haranean barrena (Laudio, Amurrio), Ibaizabal haranean barrena (Zornotza, Durangaldea), Asua haranean barrena (Txorierri) eta Derio-Mungia eta Leio-Plentzia korridoreetan barrena luzatzen dira.
- Egin daitezkeen beste hedapen batzuetarako erreserbak, Barbadun ibaiaren haranean (Somorrostro, Sopuerta), Kadagua ibaiaren haranean (Sodupe, Zalla) eta Arratian (Igorre).
- Bizkaiko gainerako jarduera-guneak hazkunde endogenoko eskualde-fokuak dira: Bermeo, Gernika, Markina eta Ondarroa.

4.3.15.4 Planaren proposamenak

- Lurzoruaren kudeaketaren lurralde-egituraketa: lurraldea zatitzeko egitura jakin bat planteatzen da, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan onartutako eremu funtzionalen mugaketaren arabera batik bat. Batzuetan, aukera emango du azpieskualde edo eskualde jakin batzuen berariazko problematiketara hein handiagoan hurbiltzeko, batez ere hiri-plangintzari eta jarduera ekonomikoetarako lurzoruaren antolamendu, kudeaketa eta sustapenari dagozkien arazo guztietan.
- Lurzoruaren lehentasunezko kokapenerako udal-kategorizazioa, jarduera ekonomikoetarako ezarpenak kokatzera zuzenduko diren jarraibideak sistematizatzeko helburuarekin. Euskal Autonomia Erkidegoko udalerri guztiak hiru kategoriatan sailkatzea proposatzen da, horietako bakoitzean jarduera ekonomikoko lurzoruak duen problematikaren arabera.
 - Jarduera ekonomikorako jarriko diren lurzoruen hirigintza-antolamendurako, -kudeaketarako eta -sustapenerako "lehentasuneko intereseko" udalerriak.
 - Jarduera ekonomikoetarako lurzoruaren "hazkunde moteleko" udalerriak.
 - Jarduera ekonomikoetarako lurzoruaren "garapen txikia" izango duten udalerriak.
- Sustapen-politikak: komenigarritzat jotzen da zenbait ekintza dinamizatzailerik eta sustatzailerik berezi programatzea lurraldeko puntu sentikorretan, hau da, gainbehera ekonomiko eta/edo demografikoko eremutat har daitezkeen puntuetan, industria-sarea birmoldatzeko baldintzengatik edo komunikazio-bideekiko kokapen eszentrikoagatik. Proposatzen da zona horiek jarduera ekonomiko berriak ezartzeko "sustapen-eremu" izendatzea, eta planak zona horietan dinamizazio ekonomikorako politika bereziak aurreikustea, ondoriozko aurrekontu-zuzkidurarekin. Jarduera ekonomiko berriak ezartzeko hiru mailatako edo motatako sustapen-eragiketak proposatzen dira. Bizkaian arlo hauetan zehazten dira:
 - Industria-birmoldaketako zonetan susperraldi ekonomikorako eta hirigintza berroneratzeko pizgarriak: Ezkerraldea eta Bilbo eta Erandio udalerriak, Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionalean; eta Audio ingurua, Araiako eremu funtzionalean.
 - Industria-enpleguko defizita duten eskualdeko burutzak dinamizatzeko pizgarriak: Zalla-Gueñes zona, Enkarterriko eremu funtzionalean; Gernikako hegoaldea (Gernika-Muxika-Ajangiz), Urdaibaiko eskualdean, Gernika-Markina eremu funtzionalean; eta Markinako zona, Lea-Artibai eskualdean, Gernika-Markina eremu funtzionalean.
 - Landa-zonetako industria-jarduerarako pizgarriak: ez dira Bizkaian aurreikusten.
- Lurzoruaren kuantifikazio globala: eremu funtzional edo eskualde azpiero bakoitzean lurralde-antolamenduko tresnetan ezarriko den lurzoruaren eskaintza osoaren jarduera ekonomikoetarako dimentsionamendu orokorra.
- Plangintza berrikusteko eta aldatzeko prozesuak (udal-plangintzari dagokionez).
- Arauzko sistematizazioa: Euskal Autonomia Erkidegoan jarduera ekonomikoetarako lurzoru urbanizagarriko sektore berriak garatzeko nahitaez bete beharreko ratio orokorrak ezartzea.
- Lurzorua sortzeko eragiketak, Lurralde Plan Sektorialaren zehaztapen loteslea, aldi baterakoa —Lurralde Plan Partzialak onetsi arte—, udalen hirigintza-plangintzako tresnek dagozkien lurzoru-zuzkiduretan jaso beharko dituzte, eta desjabetze-sistemaren bidez susta daitezkeen interes publikoko poligonotzat joko dira. Kokapena, dimentsionamendua eta programazioa gisako alderdi garrantzitsuen hirigintza-definizioa baldintzatuta dagoenean alternatiben ebaluazioari,

bideragarritasun ekonomikoari eta eskari-proiektzioei buruzko alde aurreko azterketen arabera, eragiketa horietako batzuk geroago sartu ahal izango dira hirigintza-plangintzan. Horrelakoetan, etorkizunean eragiketa horietako batzuk har ditzaketen lurralde-esparruak lurzoru urbanizaezineko erreserba berezi gisa mantenduko dira.

- Saltoki handien hirigintza-erregulazioa.

4.3.15.5 Esku-hartze tipologiak

Lurralde Plan Sektorialak jarduera ekonomikoetarako lurzoru sortzeko esku-hartzeak jasotzen ditu. Jarduera horiek, beren baldintza funtzionalengatik, lurralde-kokapenagatik edo hirigintza-ezaugarriengatik, interes estrategiko orokorreko jarduketa gisa definitu behar dira Euskal Autonomia Erkidegoaren garapen ekonomikorako; beraz, Administrazioak lurzoru sortzeko eragiketatzat hartu behar ditu.

Planean jasotako Interes Estrategiko Orokorreko eragiketen barruan, poligono tipologia espezifiko jakin batzuk ezarri dira, kasuan-kasuan ebatzi beharreko eskakizun funtzionalei eta eskari espazialei erantzun dakien.

Hauk dira Planean aintzat hartzen diren jarduera ekonomikoetarako lurzoru sortzeko eragiketen tipologia espezifikoak:

- "Jarduera berritzaileen parkeen sarea"
 - Parke Teknologikoak: Zamudio, Miñano eta Miramongo parke teknologikoak. Hiruak hedapen-prozesu aurreratuan daude.
 - Enpresei zerbitzu egiteko eta jarduera aurreratueterako parkeak: industria-zerbitzu teknikoak eta hirugarren sektoreko enpresa-jarduerak hartzeko poligonoak. Batzuetan, jada abian diren eragiketak dira, hala nola Garaia (Arrasate), eta beste batzuetan sustapen-ekimen berriak dira.
- "Garraiorako zerbitzu-plataformen sarea"
 - Plataforma logistikoak eta intermodalak: garraioaren zerbitzurako azalera berriak komunikazio-sare orokorraren intermodalitate-puntu nagusienetan.
 - Salgaien garraio eta banaketako jardueretarako poligonoak: garraioaren sektorearekin lotzen diren jarduera-eremuak, biltegiatze-zonak, izakinak gordetzeko zonak, karga-hausturarako zonak, salgaiak banatzeko zentroak, eta abar.
 - Garraiorako zerbitzu-zentroak: errepidean zeharreko garraioaren sektoreari zerbitzu egingo dieten instalazio espezifikoak jasotzeko espezializatuta dauden dimentsio txikiagoko espazioak.
- "Jarduera ekonomiko orokorreko poligonoen sarea"
 - Eskualde-mailako poligonoak: Euskal Autonomia Erkidegoko eskualdeen enklabe estrategikoetan lurzoru-eskaintza publikoa sortzeko eragiketak. Poligonoaren kokaleku zehatzaz gaildiko eskualde-mailako kudeaketa-esparrua. Ezarpenaren sinergiak hobetzeko eta eskualde-egitura edo azpieskualde jakin bateko udalerrietarako lurzoru eskaintzeko udalaz gaildiko dimentsioa izango du.
 - Udalaz gaildiko interesa duten industria-eragiketa zehatzak: eskala handiko eragiketa orokor bat gauzatzea ahalbidetuko duen lurzorurik gabeko zenbait eskualde-egituretan edo lurzoru-eskaintza zehatza duten eskualdeetan, tamaina txikiagoko industria-poligonoen sustapen publikoko eragiketa zehatzak planteatzen dira eskualde-buruetako kokagune estrategikoetan.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

- “Erreserba estrategikoen sarea”
 - Erreserba estrategikoko esparruak. Aukerako eragiketak jasotzeko lurzorua behar duten enpresa handiak finkatu ahal izateko lurzoru egokiko ondare publikoko erreserbak.

4.3.15.6 Bizkaiko proposamen espezifikoak

Plana idatzi den egunera arte Bizkaiko Lurralde Historikoan egin diren jarduera ekonomikoetarako lurzorua sustatzeko eragiketa nagusien zerrenda eguneratua sartu da Lurralde Plan Sektorialean, ondoren azaltzen den moduan:

	JARDUKETA	UDALERRIA	ERAKUNDE SUSTATZAILEA	AZAL. GARBIA, HA
1	PARKE TEKNOLOGIKOA	ZAMUDIO/DERIO	SPRI/BFA/UDALA	118
2	LANDABASO POLIGONOA	BERMEO	SPRI/PROG/UDALA	4
3	INDUSTRIALDEA	ABANTO-ZIERBENA	SPRI/BFA/UDALA	10
4	INDUSTRIALDEA	IGORRE	SPRI/BFA/UDALA	5
5	INDUSTRIALDEA	GIZABURUAGA	SPRI/BFA/UDALA	6
6	EL CAMPILLO POLIGONOA	ABANTO-ZIERBENA	UDALA	48
7	BELAKO	MUNGIA	BFA	1
8	ELKARTEGIA	ALONSOTEGI	BFA	2
9	ELKARTEGIA	LARRABETZU	BFA	1
10	ELKARTEGIA	TRAPAGARAN	BFA	2
11	BIC-BEAZ	SONDIKA	BFA	1
12	INDUSTRIALDEA	GERNIKA	SPRI/BFA/UDALA	3
13	EL PARAMO POLIGONOA	BALMASEDA	SPRI/PROG/UDALA	5
14	GRANADA POLIGONOA	ORTUELLA	SPRI/PROG/UDALA	20
15	SANTELICES-PETRONILA	MUSKIZ	SPRI/PROG/UDALA	13
16	INDUSTRIALDEA	ELORRIO	SPRI/BFA/UDALA	5
17	BASOKOETXE POLIGONOA	ISPASTER	BFA	9
18	BOROA POLIGONOA	ZORNOTZA	BFA	108
19	ZUBIETA POLIGONOA	ZORNOTZA	BFA	35
20	ENPRESA-ZENTROA	ERANDIO	SPRI/UDALA	13
21	INDUSTRIALDEA	MUNDAKA	SPRI/UDALA	10
22	INDUSTRIALDEA	MALLABIA	SPRI/UDALA	12
23	ARTXUBE	GUEÑES	BFA	15
24	KANPOKO PORTUA	SANTUTZI - ZIERBANA	BILBOKO PORTUKO AG.	390
25	INDUSTRIALDEA	PORTUGALETE	SPRI/UDALA	5
26	BILDOSOLA POLIGONOA	ARTEA-ARANTZAZU	SPRI/UDALA	27

Ondoren, Lurralde Plan Sektorialean planteatutako jarduera ekonomikoetarako lurzorua sortzeko eragiketen zerrenda jaso da. Eragiketa horietako bakoitzaren identifikazio-ezaugarri nagusiak, kokalekuaren esparrua, balizko dimentsionamendua eta kasuan kasuko esku-hartze mota adierazten dira.

Eragiketa horietako batzuk garapen fasean edo, gutxienez, hasierako sustapeneko fasean daude, eta Planaren barruan onartzen edo sartzen diren jarduera publikoei dagozkie; planteatutako beste eragiketa batzuk, berriz, lurzoruaren sustapen publikorako proposamen berriak dira.

Zerrenda eremu funtzionalen arabera banatzen da, eta azpieremuen edo eskualdeen arabera, lurralde-problematika bereziko zenbait esparru dituzten eremu funtzionalen kasuan.

Zerrenda horren ondoren, Planak Euskal Autonomia Erkidego osoan barnean hartzen dituen proposamenen laburpen-mapa erantsi da.

4.3.15.6.1 Arratiako eremu funtzionala.

- Arratiako haraneko eskualde-mailako industrialde berria: alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. Artean aurreikusten den poligonoa izan daiteke aukeretako bat.

4.3.15.6.2 Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionala.

- Kanpoko Portua: Kanpoko Portuko plataforma logistikoak eta intermodalak eta Salgaien garraio eta banaketako jardueretarako poligonoak.
- Itsasadarra eta Ezkerraldea:
 - Desertuko (Barakaldo) eta Ansio Ibarreko (Barakaldo) enpresei zerbitzu egiteko eta jarduera aurreratuetarako parkeak. Urban eragiketetako hirugarren sektoreko jarduera ekonomikoko eremu gisa garatzea Desertuan (Barakaldo) eta Lutxana-Burceña-Barakaldon, eta Ansio ibarreko erakustazoka.
 - Serantesko zentro logistikoa. Errepidean zeharreko garraioari zerbitzu egiteko plataforma logistikoak, Kanpoko Portua handitzeko azalera gisa konfiguratuak eta A-8 autobidearen eta Serantes mendiaren artean kokatuak (75/100 ha).
 - Trapagarango salgaien garraio eta banaketako jardueretarako poligonoa. Aparkabisa garraio-zentroa finkatzea eta handitzea (15/30 ha).
 - Ezkerraldeko eskualde-mailako poligono berriak. Sestaon, Abanton eta Ortuellan (Acería Compacta, El Campillo, Abra Industrial, Granada) garatzen ari diren poligono eta instalazio berriak sendotzea, eta Sestaoko (Altos Hornos, Aurrera eta La Naval), Barakaldoko (Sefanitro), Trapagako (Babcock Wilcox, General Eléctrica eta Ballonti) eta Portugaleteko (Ballonti) industria-birmoldaketako eremuen gainera ezarpen-eremu publiko berriak sortzea.
 - Erandioko enpresei zerbitzu egiteko eta jarduera aurreratuetarako parkea. Itsasadarraren Eskuinaldeko industria-zona zaharkituak eraldatzeko ekintzak, hirugarren sektoreko produkzio-jardueretarako poligonoak sortzearekin: Udondoko ibarra, Axpe urbazterrak, Altzagako ibarra, Lutxanako San Jose eta Asuako Corta (10/25 ha).
 - Muskizko eskualde-mailako industrialde berria. Santelices-Petronila sektorearen garapena (10/15 ha).
- Bilbo: Zorrotzako enpresei zerbitzu egiteko eta jarduera aurreratuetarako parkea. Zorrotzako penintsulan hirugarren sektoreko jarduera ekonomikoak ezartzea (25/50 ha).
- Plentzia – Leioa koridorea
 - Getxo-Berangoko enpresei zerbitzu egiteko eta jarduera aurreratuetarako parkea. Alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. 25 ha.
 - Sopela – Urdulizko eskualde-mailako industrialde berria. Lanpostu bakoitzeko espazio-okupazio txikia izango duten industria-jarduera arinetarako poligono berriak sortzea. Alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketak. 25/50 ha.

- Txorierrri
 - Zamudioko Parke teknologikoa. Parke teknologikoa finkatzea, garatzea eta handitzea. Zamudio eta Derio. Parke teknologikoa aireportutik hurbil dagoenez gero, interes orokorraren ikuspegitik, ez da lehentasunezko zat jotzen hirugarren sektoreko jardueretarako gainazal gehiago sortzea aireportuaren eraginpean dagoen eremuan, salbu aireportu-sistema orokorraren barruan terminalaren beraren zuzkidurarako berezkoak diren laguntza-instalazio osagarriak. Nolanahi ere, zona horretarako balizko hirigintza-garapen sinergiko gisa, Txorierrriko esparruaren dibertsifikazio funtzionala sustatzeko aukera emango duten bizitegi-eragiletak proposatzen dira.
 - Txorierrriko korridoreko salgaien garraio eta banaketako jardueretarako poligonoa berria. Txorierrriko korridorearen 2. fasearekin lotzen diren alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. Lezama /Larrabetzu. 25/50 ha.
- Nerbioi Beherea: Nerbioi Behereko eskualde-mailako industrialde berria. Alternatiba berrien kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketak. Industria-instalazio zaharkituak uztearekin lotzen diren balizko eragiletak. 25/50 ha.

4.3.15.6.3 Durangaldeko eremu funtzionala

- Durango inguruko salgaien garraio eta banaketako jardueretarako poligono berria. A-8 autobidearen, N-634 errepidearen eta Beasain – Durango ardatzaren elkargunean oinarrituko den garraioari zerbitzu egiteko poligonorako alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. 25/50 ha.
- Durango inguruko eskualde-mailako poligono berria. Alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. 25/50 ha.
- Zornotza inguruko eskualde-mailako poligono berria. Alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. 25/50 ha.
- Boroako Erreserba Estrategikoa. Boroako poligonoa erreserba estrategikoko esparrutzat jotzea.

4.3.15.6.4 Enkarterriko eremu funtzionala

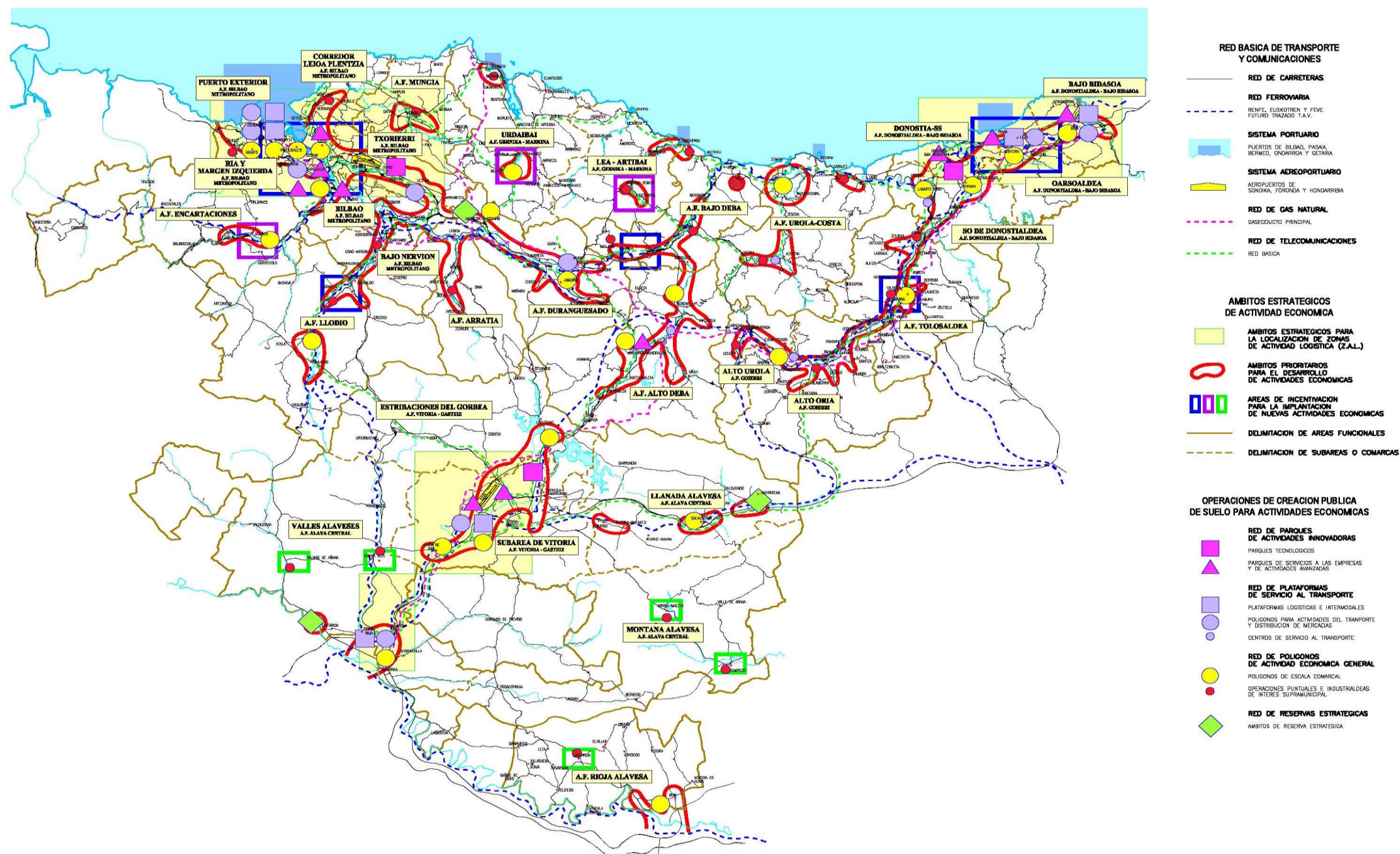
- Gueñesko eskualde-mailako poligono berria. Alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. 25/50 ha. Sodupe eta Gueñes arteko haran-tartea planteatzen da kokaleku estrategiko gisa.

4.3.15.6.5 Gernika – Markinako eremu funtzionala

- Urdaibai:
 - Urdaibaiko eskualde-mailako poligono berria. Alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. Gernika hegoaldean kokatzea gomendatzen da, BI-638 errepidetik zuzeneko sarbidea izan dezan, Ajangiz edo Muxika udalerrietan. 25/50 ha.
 - Bermeoko Portuko eskualde-mailako industrialde berria. Bermeo-Mundaka ingurunean alternatiba berrien kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. 5/10 ha.
- Lea – Artibai:
 - Artibaiko eskualde-mailako industrialde berria. Alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketak. 10/15 ha.

4.3.15.6.6 Mungiako eremu funtzionala

- Mungiako eskualde-mailako industrialde berria. Alternatiben kokalekuari eta bideragarritasunari buruzko azterketa. 10/25 ha.



8.3 RESUMEN DE PROPUESTAS

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

4.3.15.7 Indarrean dagoen saltoki handiei buruzko Lurralde Plan Sektorialaren berrikuspen partzialari dagokion aldaketaren aurrerapena.

Euskal Autonomia Erkidegoko Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialaren Berrikuspen Partzialari ekiteko aginduari erantzunez, egin da indarrean dagoen Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialaren Berrikuspen Partzialari dagokion aldaketaren aurrerapen-dokumentua.

Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailak aldaketa hori sustatu du, Auzitegi Gorenak, 2015eko irailaren 3an, 3408/2014 errekurtsoaren inguruko epaia eman ondoren. Eusko Jaurlaritzaren Kontseiluak, 2016ko martxoaren 22an, Lurralde Plan Sektoriala berrikusteko prozesuari ekiteko hartutako erabakiaren ondoriozkoa da errekurtso hori.

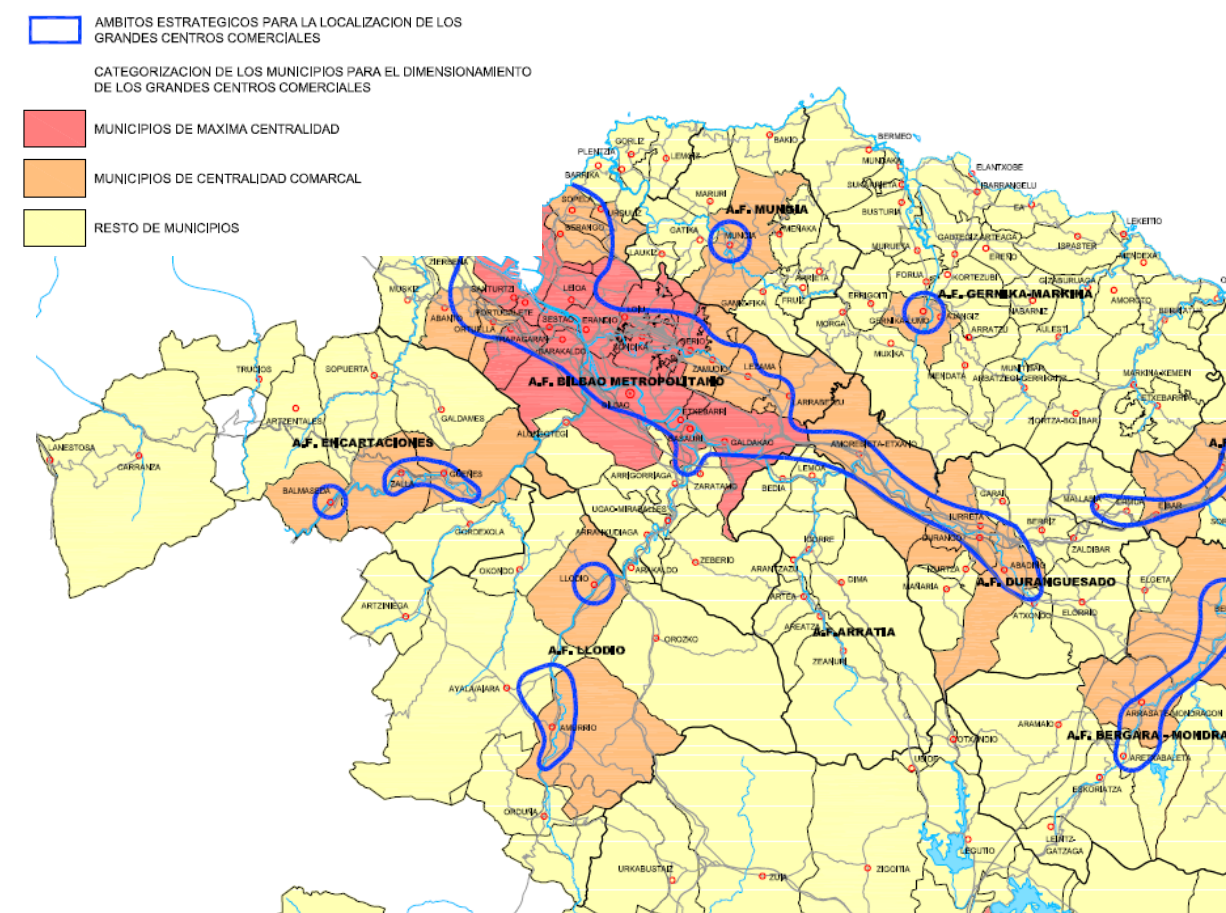
Epai horren bidez, Auzitegi Gorenak erabaki zuen erabat deusez deklaratzeari Euskal Autonomia Erkidegoko Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialaren zehaztapen horiek, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006ko abenduaren 12ko 2006/123/EE Zuzentarauaren (...) eta azaroaren 23ko 17/2009 Legearen (...) aurka baitzeuden — Euskal Autonomia Erkidegoko Gobernu Kontseiluak abenduaren 21eko 262/2004 Dekretu bidez onartu zuen saltoki handietarako gehieneko azalerak ezartzen dituen Lurralde Plan Sektorial hori—.

Epai horretan aditzera ematen denez, hauek dira deusez deklaratzeko arrazoietakoa batzuk:

** Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialean ezarritako saltoki handien kokalekuari eta tamainari buruzko mugak ezartzeko benetako arrazoiak ekonomikoak eta merkataritza-koak baino ez dira, eta, horregatik, 2006/123/EE Zuzentarauak (...) zein 17/2009 Legeak (...) ezartzen dituzte. Izan ere, muga horiek arrazoi justifikatuengatik eta interes orokorreko premiazko arrazoiengatik soilik baimentzen dira, eta horien artean (...) daude ingurumena babesteari eta lurralde-antolamenduari buruzkoak, hiri- eta landa-plangintza barne.*

2018ko urtarrilaren 23an argitaratu zen EHAA-n aurrerapen-dokumentu hori jendaurrean jartzeari buruzko iragarkia. Dokumentu horrek ez du jarduketa zehatzik proposatzen lurralde historikoetan; aitzitik, 3 alternatiba planteatzen ditu saltoki handien lurralde-antolamenduari erantzuteko, lurralde-plangintzaren testuinguru orokorraren barruan.

Saltoki handiak kokatzeko esparru estrategikoak ingerada urdinez markatzen dira ondoren txertatu den mapan.



4.3.15.8 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Aurreko Lurralde Plan Sektorialekin bezalaxe, Jarduera Ekonomikoetarako Lurzorua Sortzeko eta Saltoki Handiak Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialak eragina izango du Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren idazketan, **egoerak definitzean** hain zuzen ere; izatez, merkataritza-gune berri bat egiteak edo lehendik dagoen merkataritza-gune bat handitzeak aldaketa nabarmena ekarriko luke egungo trafiko-ereduan.

4.3.16 Etxebizitzen Sustapen Publikorako Lurzorua Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala

Plana	Etxebizitzen Sustapen Publikorako Lurzorua Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala
Egilea	Eusko Jaurlaritza (Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saila)
Irudia	Lurralde Plan Sektoriala
Egoera	Aurrerapen-dokumentua argitaratu da
Xedea	Etxebizitza babestua sustatzeko erreserbatutako lurzorua kokatu, banatu eta dimentsionatzeko irizpideak ezartzea, baita hurrengo urteetan garatu beharreko jarduketa publiko berrietarako lurralde-jarraibideak ere. Lurralde-jarduketa horiek aukera emango dute etxebizitza-politika eta lurralde-antolamenduko lanak lotzeko —lan horiek Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen garapen gisa egiten ari dira—.
Esparrua	Euskal Autonomia Erkidegoa
Horizontea	16 urte (argitaratzen denetik)
Planaren helburuak	Etxebizitza babestuak sustatze aldera erreserbatutako lurzorua kokatzeko, banatzeko eta dimentsionatzeko irizpideak ezartzea, baita jarduketa publiko berrietarako lurralde-jarraibideak ere.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Planaren lurralde-estrategia,- sailkapena eta -hierarkizazioa aintzat hartzea eta barnean hartzen dituen etxebizitzen sustapen publikorako eragiketak aurreikustea.
Oharrak	2000-2003 aldirako Etxebizitzako Gida Plana erabili da Etxebizitzen Sustapen Publikorako Lurzorua Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialaren helburu orokorrak ezartzeko erreferentzia gisa.

4.3.16.1 Aurrekariak

Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan, bizitegi-lurzoruaren politikarako orientabideak ezartzen dira, eta "Etxebizitzen Sustapen Publikorako Lurzorua Antolatzeko Lurralde Plan Sektoriala" idazteko beharra adierazten da, etxebizitzaren arloko inbertsio publikoak orienta daitezen. Plan horrek kontuan hartu beharreko alderdi hauek zehazten dira:

- Eremu funtzionaletan dauden babes ofizialeko etxebizitzen premiak kuantifikatzea.
- Etxebizitza horiek kokatzeko irizpideak ezartzea, baita udal-plangintzak kontuan hartu beharreko parametroak ere, horretarako behar den lurzoruaren eskuragarritasuna ziurta dadin.
- Behar diren inbertsioak programatzea, eta proposatutako esku-hartzeen ikuspegia eta bideragarritasuna adieraziko dituen azterketa ekonomikoa egitea.

Alderdi horietako batzuk Eremu Funtzional bakoitzeko Lurralde Plan Partzialek ere lantzen dituztenez gero, eta alderdi horien homogeneotasuna eta osagarritasuna bermatze aldera, zentzuzkoa dirudi autonomia-erkidegoaren mailako azterketa, balorazio eta diagnostiko orokorra edukitzea, bai babes-erregimen baten pean dagoen etxebizitzarako lurzoru-eskaintzaren eta -eskariaren alderdi kuantitatiboak eta kualitatiboak buruzkoa, bai beharrezkoa den koordinazioari eta lurralde-koherentziari buruzkoa.

4.3.16.2 Helburuak

Lurralde Plan Sektorialaren helburu nagusia da etxebizitza babestua sustatzeko erreserbatutako lurzorua kokatu, banatu eta dimentsionatzeko irizpideak proposatzea, baita hurrengo urteetan garatu beharreko jarduketa publiko berrietarako lurralde-jarraibideak ere. Lurralde-jarduketa horiei esker, etxebizitza-politika lotu ahal izango da lurralde-antolamenduko lanekin —lan horiek Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen garapen gisa egiten ari dira—.

4.3.16.3 Etorkizuneko egoerak

Etxebizitzen Sustapen Publikorako Lurzorua Antolatzeko Lurralde Plan Sektorialak aurreikusten duen etorkizun hurbilak ezaugarri hauek ditu: Euskal Autonomia Erkidegoko biztanleria ia erabat egonkor mantenduko da; etxebizitza-beharrak —libreak zein babes motaren baten pean daudenak— oro har familiaren tamaina txikiagotzeko joeraren mende egongo dira; eta, azkenik, eremu funtzionalen arabeko banaketari dagokionez, gaur egungo kanpoko migrazio-mugimendurik ezean, barneko mugimenduek egungo joerari eutsiko diote.

Hiru elementu hauek osatzen dute beste oinarritzko lurralde-euskarria: Euskal Autonomia Erkidegoko Hirien Sistema; haren ingurune periferikoak; eta etorkizuneko garraio- eta komunikazio-sarea osatzen duten elementuek. Izatez, etorkizunean egingo diren hiri-garapen intentsiboak bide-azpiegitura nagusietan oinarritzea aurreikusten da.

Hiri-garapenaren joera orokorrak Bizkaiko eta Gipuzkoako lurralde historikoetako bi konurbazio nagusienetan gertatzen diren lurralde-banaketen birkonpentsazioaren emaitzazkoak eta Gasteizko hirigunea hedatzearen emaitzazkoak dira.

Bizkaian, Bilboko metropolia berrosatzearen ondorioz, aurreikus daiteke biztanleria eta hiri-garapenak lekuz aldatzen jarraitzea Avanzadarantz (Leioak eta Erandiok bide-ardatz horren inguruan zabaltzen jarraituko dute), Uribe Kostako korridorantz (Getxo eta Gorliz artean), Mungiarantz (iparralderantz) eta Zornotza eta Durango, lurreta eta Abadiñorantz (ekialderantz).

Hala ere, aditzera eman behar da beste lurralde-eremu batzuk ere badaudela, barnekoak izan, hala nola Asuako Harana, edo kanpokoak izan, hala nola Enkarterriko eta Igorreko Eremu Funtzionalak eta Aiarako Eremu Funtzionala. Izan ere, lurralde-eremu horien eta Bilbo Metropolitarrako Eremu Funtzionalaren arteko erlazioak eta bide-egiturak hobetu ondoren, eta/edo lurzoru-eskaintza egokiaren bidez, lurralde-eremu horiek egungo lurraldea berrorekatzeko prozesu horretan parte har dezakete edo prozesu horren eraginpean egon daitezke —eragina izango du egungo esparru hartzaileetan gertatzen diren joeren gainean—.

Enkarterriko Eremu Funtzionalaren kasu zehatzean, argi dago, Kadaguako korridorea eraikitzearekin ireki daitekeen lurraldea berrorekatzeko prozesu hori bultzatuko bada, behar-beharrezkoak direla jarduera ekonomikoetarako lurzoru-eskaintza handiagoa eta eskaintza hori gauzatzeko neurri eraginkorrak.

4.3.16.4 Programak

Lurralde Plan Sektorialean programa hauek aurreikusi dira:

- Hutsik dagoen etxebizitzaren gainean jarduteko programa, egungo jabeei diru-laguntzak ematearen bidez.
- Eraikuntza-programa: eraikuntza berriko jarduketari dagokionez, Lurralde Plan Sektorialaren proposamena da Sailaren beraren eta hari lotutako operadoreen alokairu-parkea eratzea. Bereizten dira “Eusko Jaurilaritzaren alokairurako eraikuntza” eta “Eusko Jaurilaritzaren salmentarako eraikuntza”.
- Lurzorua kudeatzeko programa: eraikuntza-programa hori gauzatuko bada, Eusko Jaurilaritzak 26.600 etxebizitza eraiki beharko ditu, eta, horretarako, etxebizitza horiei dagokien lurzorua kudeatu beharko da.

4.3.16.5 Etxebizitzen sustapen publikorako lurzuaren hirigintza-antolamenduari buruzko proposamena

4.3.16.5.1 Aiarako eremu funtzionala (Kantaurialdea)

Trenbidearen trazadura berriak bizitegi-lurzuaren arloko garapen berriko zenbait eragiketa planteatzen ditu Urduñan. Bertan, hirigune Historikoaz gain, haranerako sarbidearen ondoan kokatzen den “Hiri Lineala” deiturikoa proposatzen da bizitegi-erabileren hartzaile gisa, bizitegi-hazkunderen zatirik handiena hartuko baitu.

Amurrioko eta Urduñako dentsitate txikiko etxebizitzaren arloko zenbait eragiketek osatzen dute Aiarako Lurralde Plan Partzialaren bizitegi-lurzuaren proposamena.

Urduñan bi garapen berri egin beharko lirateke ertzetan, lehena egungo saihezbidearen itxituran, ekialdean, eta bigarrena hirigunearen hegoaldean, hirigunearen eta industria-lurzuaren artean dagoen poltsan.

4.3.16.5.2 Balmaseda-Zallako (Enkarterri) eremu funtzionala

Eremu funtzional honen bidez, Bilboko Metropoliaz bestelako habitat alternatiboak sortu nahi dira, batez ere Gordexolan, Sopuertan eta Galdames udalerriko mendebaldean, udalerririk horietako herriguneekin arlo estrukturalen bat etorritik.

Kadaguako korridorea hiri-garapenerako eremu nagusi gisa proposatzen da, lehendik dauden hiri-espazioak birkalifikatzeko eta antolatzeko estrategien bidez eta egungo aukera-eremuetan garapen berriak proposatzearen bidez.

Zalla-Gueñes tartea da bizitegi-harrerarako ahalmen handiena duen eremua, lehendik dauden garapenak antolatzeko jarduketaren bidez eta hazkunde berriak proposatzearen bidez:

- Zalla: Kadagua ibaiaren eta trenbidearen trazaduraren arteko espazioa.
- Gueñes: Aranguren eta Gueñesko hirigunearen arteko eremua, Kadagua ibaiaren ezker aldean. Dentsitate ertaineko hazkunde-jarduketa gisa planteatzen da (hiri bioklimatikoa).
- Sodupe: Kadagua ibaiaren meandroak eta Herrerias ibaiaren elkarguneak topografia lauak zabalgunek handia sortzen dute, hazkunde-ahalmen handia eta kokaleku estrategikoa duena. Eremu hori

proposatzen da Kadaguaren errota osatzeko. Bertan, asmo handiko hazkunde-eragiketa bat garatuko da, bai dentsitate ertain eta handiko bizitegiarako, bai hirugarren sektorerako.

- Balmaseda: Kadagua ibaiaren eskuinaldean dagoen eremua liberatzea, tren-kotxetegiak birkokatu ondoren eta trenbidearen trazadura eta industria-guneak epe ertain edo luzera lekuz aldatu ondoren. Familia bakarreko etxebizitzako bizitegi-eskaintza sortzea proposatzen da. Era berean, hirigunearen hegoaldean bizitegi-kokaguneak sortzeko aukera proposatzen da —hiri-zabalgune izan daiteke—.

Honako jarduketa-irizpide hauek planteatzen dira:

- Etxebizitza babestu intentsiboen garapenak, ahal dela, Balmaseda, Zalla eta Gueñesen kokatzea.
- Balmasedako hiri-industriaren zati bat birkokatzea (kotxetegiak, trenbideko lantegiak eta hiriguneko instalazio txikiak).
- Balmaseda eta Lanestosako hiriguneetan birgaitze integraleko programak garatzea.
- Etxebizitza babestuko premiak sortzen diren esparruetan bertan saiatzea etxebizitza babestuko premiak gogobetetzen.
- Lurralde-berrorekak direla eta, Eremu Funtzionalen 720 etxebizitza babestuko eskaintza gehigarria egin beharko da. Horretarako, Zallako ingurua eta Sodupeko hirigunea (Gueñes udalerrian) proposatzen dira, haien kokapen estrategikoa dela eta.

4.3.16.5.3 Bilbo Metropolitarrako eremu funtzionala

- Bilboko lurralde-esparrua: Olabeaga, Zorrotzaurre eta Zorrotza-Burtzeña zonak berriro definitzea, bizitegi-jarduketaren bidez.
- Ezker aldeko lurralde-esparrua: bizitegi-garapenak Galindon, Barakaldon eta Galindo eta Kadagua ibaien haranetan; lehen bizilekutik bigarren bizilekura bitarteko bizitegi-garapen alternatiboak N-634 korridorean zehar, Pobeñako hirigunean oinarritutako eremuan eta Kardeo ibarrean; eta, azkenik, dentsitate txikiko bizitegi-garapen alternatiboak Zugaztietan.
- Eskualdeko lurralde-esparrua: egoitza-garapenak definitzen dira Lemoizko Urizar mendiaren hegalean, Plentzia-Gorliz konurbazioaren inguruan, Armintzan, Getxotik Barrikara doan kostaldeko zerrendan, Berangon, Urdulizen, Ansio-Lutxana-Asua zonan eta Bolue haranean; dentsitate txikiko esku-hartzea, ingurunearekin integratzen dena.
- Asua haraneko esparrua: Txorrierri zonako azken tartean hiri lineal moduko garapena proposatzen da, eta Asuako haranean eta Unbe-Berriaga gunearen hegoaldeko mazelan dentsitate txikiko bizitegi-garapen handiak.
- Ibaizabalgo eskualdea: hiri-bilbea osatzea bizitegi-garapenen bidez eta ehun berde bidez Arrigorriagako hirigunearen eta Basauriko S. Migelen artean, Aperribai-Olabarrietako hirigunean, Galdakaoko hirigunean, Etxebarriko hirigunean eta Basauriko hirigunean; eta Zeberion eta Zollon bigarren etxebizitzako garapena osatzea.

Esparru horietan jarduteko irizpideek leheneratzeko eta eraldatzeko eragiketak aurreikusten dituzte itsasadarren bi ertzetan —zehazki, Sestaon eta Barakaldon (Ezker aldean), Erandion eta Leioan (Eskuinaldean), eta Olabeaga, Zorrotzaurre eta Zorrotza (Bilbon)—. Eskualdean eta Asuako haranean, berriz, intentsitate handiagoko hazkundeak aurreikusten dira. Nerbioi-Ibaizabalen esparruko udalerrietan, hiri-hutsuneak betetzeko eragiketen bidez, hiri-bilbeak berrosatzen eta formalizatzen lagunduko duten jarduketak aurreikusten dira, produkzio-aparatua bizitegi-garapen berriekin integratuz.

4.3.16.5.4 Mungiako eremu funtzionala (Mungialdea)

Jarduketa-irizpide gisa planteatzen da eremuko babes ofizialeko etxebizitzaren garapena Mungia aldera bideratzea, batez ere, eta modu subsidiarioan edo osagarri gisa Bakio, Gatika eta Gamiz-Fikako hiriguneetara. Horietan guztietan, hazkunde hori hiriguneetan kokatuko da.

4.3.16.5.5 Igorreko eremu funtzionala (Arratia)

Eremuko babes ofizialeko etxebizitzaren garapena Igorre, Lemoa eta Bedia udalerrietara bideratzea proposatzen da.

Premiak asetze aldera, beste eremu batzuetatik Eremu Funtzional honetara 320 etxebizitza eramango dira, eta batez ere Igorren kokatuko dira.

Areatzak hirigune historikoan birgaitze integratuko programak garatu beharko dira.

4.3.16.5.6 Durangoko eremu funtzionala (Durangaldea)

Eremuaren bizitegi-hazkundera Durango eta Abadiño udalerrietara bideratzea proposatzen da, baita industria-instalazioak Durango eta Izurtza hiriguneen arteko konexio-espazio bihurtzea eta Durango eta Elorrioko hiriguneak birgaitzea ere.

Udalerri bakoitzean aintzat hartzen diren babes ofizialeko etxebizitzaren premiak udalerrian bertan ase beharko dira.

Lurralde Plan Sektorialak proposatutako lurralde-berronakarako programaren barruan, Eremu Funtzionalak beste 1.600 etxebizitza babestu hartu beharko ditu. Etxebizitza horiek udalerrien artean banatuko dira, eta, ahal dela, Durango inguruan, Eremu Funtzionalerako hazkunde selektiboak jasotzen baititu.

4.3.16.5.7 Gernika-Markinako eremu funtzionala (Busturialdea eta Lea-Artibai)

Lurraldeko eskualde-banaketaren arabera bereizitako jarduketak proposatzen dira. Bizitegi-jarduketarik handiena Gernika-Bermeoko ingurunean metatzen da, eta, batez ere, burutza horietan.

Etxebizitzako premiak eskualde bakoitzeko udalerri nagusietan metatu behar dira: Gernikan eta Bermeon, eta modu subsidiarioan Muxikan, Mundakan, Foruan eta Busturian (Busturialderako); Lekeitio, Markinan eta Ondarroan eta modu subsidiarioan Berriatua (Lea-Artibairako).

Premia oso handiak ez dituzten udalerriek eskualdeka bildu beharko dituzte premia horiek, modu bateratu eta koordinatuan ebatz daitezela.

Lurraldearen berronak dela eta, Eremu Funtzional honetan beste 320 etxebizitza babestu egingo dira, eta Busturialdean kokatuko dira, Gernika inguruan.

Lekeitio, Markina, Mundaka, Bermeo eta Ondarroako hirigune historikoetan birgaitze integralerako programa estrategikoak garatuko dira.

4.3.16.6 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Etxebizitzaren Sustapen Publikorako Lurzorua Antolatze Lurralde Plan Sektoriala kontuan hartu beharko da Errepideen Lurralde Plan Sektorialerako **egoerak zehazteko** garaian. Aurrerapen-dokumentuaren data dela eta (2003ko urria), Lurralde Plan Sektorialean aurreikusitako zenbait jarduketa dagoeneko gauzatu dira, eta, beraz, hasierako egoeran egongo dira.

4.3.17 EAEko Garraio Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurralde Plan Sektoriala

Plana	EAEko Garraio Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurralde Plan Sektoriala
Egilea	Eusko Jaurlaritza (Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila)
Irudia	Lurralde Plan Sektoriala
Egoera	a) Planaren aurrerapena (idatzia) b) Hasierako onarpena (egiteke)
Xedea	Euskal Autonomia Erkidegoko Plataforma logistikoa eta intermodalitate-zentroen sarea definitzea.
Esparrua	Euskal Autonomia Erkidegoa, baina kanpoko sarearekin konektatzekoa.
Horizontea	Planak indarraldi mugagabea eta 24 urteko denbora-horizontea izango du. Plana zortzi (8) urteko hiru alditan garatzen da, baina, garapen-mailaren arabera, aldatu ahal izango dira aldi horiek. Zehazki, aldi bat aurrera daiteke, baldin eta aurreikuspenen % 70 lortu bada. Aitzitik, ez da hurrengo aldia garatuko, ez bada aldi horretarako aurreikusitako garapenaren % 40 lortu. Aurreikuspenak modu partzialean agortu badira, hau da, arlo batean edo batzuetan lortu bada, baina ez Planaren osotasunean, modu puntualean aldatu ahal izango dira arlo bateko edo biko aurreikuspenak. Zortzi urtean behin, aginduz, berrikusiko da Planaren lurzoru-poltsa eta, hala badagokio, beste lurzoru batzuk txertatuko dira.
Planaren helburuak	Hirien, produkzio-zentroen eta zentro logistikoen sareko nodoen arteko konexio- eta erlazio-sarea artikulatzea, baita horiek kanpoaldearekin duten konexio- eta erlazio-sarea ere.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Jarduera logistikoetarako lurzoru-erreserben proposamena (zentro logistikoen ezarpena, plataforma logistikoaren nodoak eta intermodalitate-zentroak).
Oharrak	--

4.3.17.1 Planaren xedea

Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurralde Plan Sektorialaren Aurrerapenaren xedea da Garraio Jasangarriaren Gida Planaren eta Koalizio Hitzarmenaren ondoriozko gidalerroak garatzeaz gain, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko 4/1990 Legearen eta Lurreko Garraioak Antolatzeako 16/1987 Legearen ondoriozko gidalerroak ere garatzea, betiere Euskal Autonomia Erkidegoak Europar Batasunaren barruko garraioak planifikatzeko duen eskumenaren barruan eta, Estatuaren araudiaren arabera, Euskal Autonomia Erkidegoak ingurumenaren arloan jasangarria den eta maila ekonomikoan efizientea eta maila sozialean orekatua den sare intermodala eta logistiko planifikatzeko duen eskumenaren barruan. Zehazki, garraioaren lurralde-plangintzak konexio-sarea artikulatu nahi du hirien, produkzio-zentroen eta logistika-zentroen sareko nodoen artean eta nodoen eta kanpoaldearen artean, eta horretarako kontuan hartuko ditu komunitatearen interesak eta horiek garatzeko eta sistema ekonomiko orokorrean txertatzeko problematika espezifikoak.

Hartara, AURRERAPENEAN biltzen diren alternatibek eta zehaztapenek helburu bikoitza dute:

- Intermodalitatea sustatzea (salgaiekin nahiz bidaiariekin), garraio modalitateen arteko oreka berreskuratzeko tresna gisa, azpiegituren botila-lepoetako pilaketak saihesten eta murrizt daitezen, salgaien garraioan baliorik galdu gabeko interkonexio efizientea lor dadin eta garraio multimodaleko kateak erabil daitezen.
- Egitura logistiko indartsua kokatzea, Euskal Autonomia Erkidegoan errotutako ekoizleen eta banatzaileen kostuak murrizt daitezen eta logistika- eta garraio-jardueren aukerak gara daitezen. Dokumentu horrekin batera zenbait monografia ere garatu dira, eta horien artean hauek nabarmentzen dira:
 - Europako logistikaren joerak.
 - Euskadiko logistikaren egoera.
 - Europan bidaiarien garraioaren joerak.
 - Euskadin bidaiarien garraioaren egoera.
 - Euskadin plataforma logistikoa garatzeko alternatibak eta proposamenak.
 - Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurralde Plan Sektorialaren Aurrerapenaren oinarri juridikoak.

4.3.17.2 Planaren tramitazioaren egoera

- Aurrerapen fasean 24 urteko denbora-horizonterako edo prospektiba logistikorako proposamen orokorra egiten da, eta bertan alderdi hauek jasotzen dira:
 - Esparru, azpiegitura eta espazio logistiko mota.
 - Lurralde-kokapena.
 - Planaren denbora-horizonterako dimentsionamendua.
 - Kudeaketa-proposamena.
- Hasierako onarpeneko fasean, euskal sistema logistikoaren 1. eskaintzaren (lehen 8 urteko aldirako) kokalekua eta dimentsionamendua zehaztu beharko da, zehazki:
 - Esparru, azpiegitura eta espazio fisikoen identifikazioa.
 - Lurralde-identifikazioa.
 - 1. aldirako dimentsionamendua.

- Lurzoru logistikoaren erreserbaren definizioa.

4.3.17.3 Planaren egitura

Planak, bere sistema logistikoan, azpiegituren, zerbitzu-esparru fisikoen eta eremu fisiko logistikoen egitura hierarkizatua ezartzen du. Horrela, elementu hauek bereizten dira:

- Portu, aireportu, errepide eta trenbideetako azpiegiturak.
- Komunikazio logistikoko sistemak:
 - Banaketa logistikoko sarea.
 - Korridore logistikoa (maila kontinentalean eta interkontinentalean).

- Zerbitzu-esparruak:

Sistema logistikoak zerbitzu egin behar dien eremu geografikoak eta ekoizpen- eta kontsumo-eremuak, eta nodoetako azpiegiturak.

Hauek bereizten dira:

- Nodo-azpiegiturak: Bilboko portua, Bermeoko portua, Pasaiaiko portua, Loiuko aireportua eta Forondako aireportua.
- Eremu geografikoak eta ekoizpen- eta kontsumo-eremuak: Bilbo Metropoliaren eremua, Durangaldea, Debagoiena, Urola eta Oria.

Tipologia hauek bereizten dira:

- Laguntza logistikoko zentroak, eremu geografikoei eta ekoizpen- eta kontsumo-eremuei eta nodoetako azpiegiturei zerbitzu egiten dietenak: Bilbo Metropoliko eremua, (Durangaldea, Gasteiz – Deba, Urola, Oria eta Donostialdea), Loiuko aireportua eta Bermeoko portua.
- Jarduera logistikoko zonak, nodoetako azpiegiturei zerbitzu egiten dietenak: Bilboko portuko jarduera logistikoko zona, Pasaiaiko portuko jarduera logistikoko zona, Forondako aireportuko jarduera logistikoko zona.
- Plataforma intermodalak. Korridore logistikoekin lotzen diren espazio logistikoak: Ebroko eremu logistikoa, Bidasoko eremu logistikoa.
- Zentro Logistiko Handia. Garraio kontinentala eta nazioartekoa kudeatzeko espazio logistikoa. Akitania-Euskadi plataforma logistikoa.

Azpiegituren hierarkizazioa sarearen edo korridorearen parte izatearen bereizketan gertatzen da, eta honako hau da:

- 1. mailakoa. Korridore logistikoa osatzen dutenak: Akitania-Euskadi plataforma logistikoa.
- 2. mailakoa. Korridore logistikoko plataforma intermodalak:
 - Ebroko eremua
 - Bidasoko eremua
- 3. mailakoa. Jarduera logistikoko zonak:
 - Bilboko portua
 - Pasaiaiko portua
 - Forondako aireportua
- 4. mailakoa. Laguntza logistikoko zentroak:
 - Bilbo Metropoliko eremua

- Loiuko aireportua
- Bermeoko portua
- Durangaldea
- Gasteiz-Deba
- Urola
- Oria
- Donostialdea

4.3.17.4 Lurralde-gidalerroak eta azpiegiturak eta lurzorua garatzeko gidalerroak, azpiegituren arloko Planean jasotakoak

Errepide-sareari dagokionez, Lurralde Plan Sektorialak egiten duen proposamenik garrantzitsua da autobide-saihesbidea txertatzea hegoaldeko soluzioari, "super-hego soluzioa". Soluzio horrek, jakina, hegoaldetik Bilborako sarbideetan gertatzen diren pilaketen arazo larria arintzen du, bereizi egiten baititu ibilbide luzeko fluxuak eta agitazio-trafikoak. Proposamen horrek bidaia-denbora murriztea badakar ere, pentsatzekoa da ez duela bidaia kopuru handirik sortuko. Era berean, autobide horren inguruan ez dira konexio intermodalak edo logistikoak proiektatzen. Errepideetan egin beharreko gainerako jarduketak behin betiko onartutako planetan jasotakoak dira. Horien artean Ballontiko Korridorea nabarmentzen da, Santurtzi, Sestao, Portugalete eta Barakaldoko udalerrietatik igarotzen dena. Izan ere, A-8 autobidearen eta korridorearen beraren artean geratzen diren lurzoruek komunikazio ona dute Bilboko portuarekin eta Ezkerraldeko udalerriekin, eta egokiak dira industria-erabilerak eta erabilera logistikoak hartzeko. Trenbideei dagokionez, Planak San Mamesen beste geltoki bat instalatzea proposatzen du, Bilboko abiadura handiko trenaren bidaia-termina gisa. Kokaleku horrek lotune intermodal oso onak ditu hiriko eta metropoliko garraio-sarearekin, eta abiadura handiko sarea Kantauriko norabidean luzatzeko aukera ematen du, Kantauriko trenbidearen zati gisa. Beste proposamen bat da gaur egun Renfek Ezkerraldean ematen dituen aldiriko zerbitzuak eta Euskotrenen Atxuri – Etxebarri tarte tranbia-zerbitzura bideratzea.

4.3.17.5 EAEn jarduera logistikoetarako lurzoru-premien analisisa

Operadore logistikoaren tipologiak kokatzeko irizpideei esker, eremu logistikoaren lau tipologia ezar daitezke, instalazioen zuzkidurari erreparatuta:

- Lehenik, zentro logistiko handiak koka daitezkeen zonak agertzen dira.
- Bigarrenik, portuekin eta aireportuekin lotzen diren jarduera logistikoko zonak. Garrantzi handikoa da aditzera ematea Bilboko portua asko haziko dela, egiten ari diren inbertsioei esker.
- Hirugarrenik, logistikari laguntzeko zentroak agertzen dira.
- Laugarrenik, plataforma intermodal bat ezartzeko zonak ere agertzen dira, trena/errepidea intermodalitatea eta trena/trena intermodalitatea (trenbidearen zabalera aldatzea) bermatuko dutenak.

Lurzoru-premien ebaluazioa

Plataforma logistiko gisa Euskal Autonomía Erkidegoak dituen ahalmenek eta azpiegitura modal handien antolamenduaren eta garapenaren ondoriozko aukerek aurreko puntuan deskribatutako zentro tipologiaren arabera lurzoru-premiak eragin behar dituzte.

Bizkaian jarduera logistikoetarako lurzoru-eskaintza:

Jarduera logistikoetarako lurzorua honako irizpide hauei erantzun behar die:

Zerbitzu logistikoak eska ditzaketen zentroekiko kokalekua —hiriguneekiko (kontsumoa) eta industria-zentroekiko (ekoizpena) kokalekua—. Plataforma logistiko baten erakargarritasun-ahalmena bezero izan daitezkeenengandik dagoen distantziaren mende dago.

Plataforma logistiko bat ezartzeko bigarren faktore kritikoa azpiegitura nodal eta linealetarako iragarritasuna da: autobide- eta autobia-sarea, trenbide-sarea, portuak, aireportuak eta lurraldean dauden instalazio logistikoak.

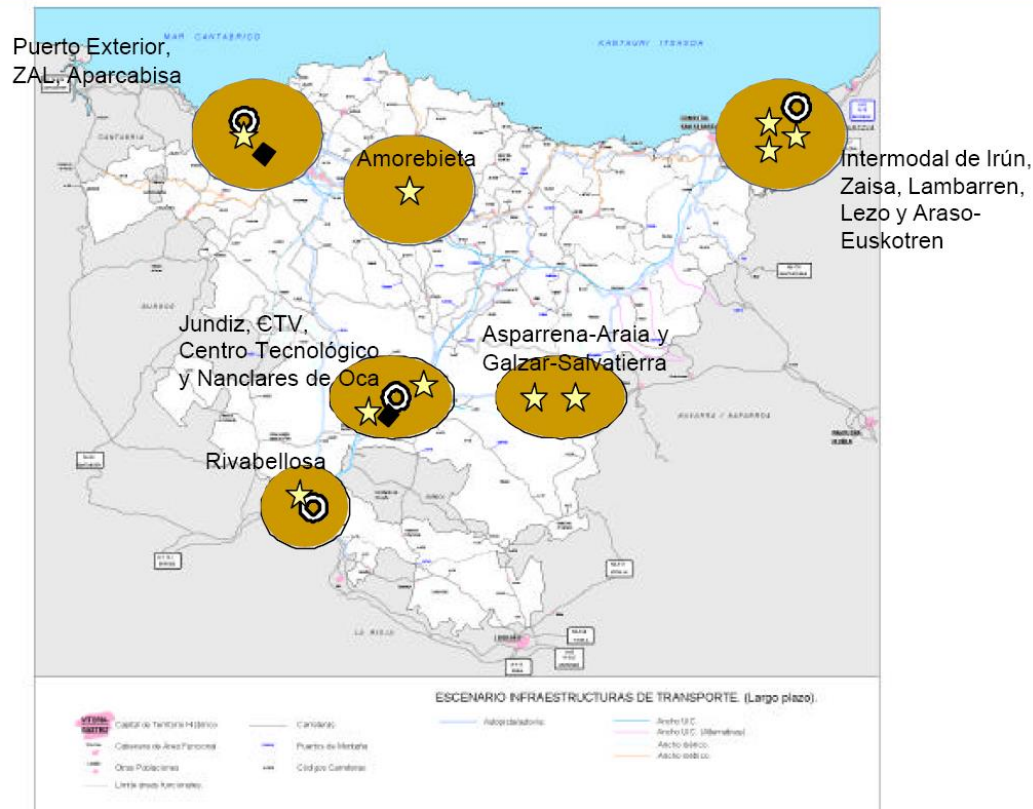
Bestalde, lurzorua behar besteko kantitatean, prezioan eta ezaugarri fisikoetan eskuragarri izatea ere erabakigarria da jarduera logistikoetarako lurzorua aurkitzeko prozesuan.

Irizpide horietan eta lurralde historiko bakoitzeko lurzoru logistikoaren premietan oinarrituta, identifikatzen dira Bizkaiko Lurralde Historikoan plataforma logistiko berriak garatzeko edo handitzeko aukera nagusiak:

Bizkaia zailtasun handiagoak ditu tamaina handi samarreko plataforma logistikoak ezartzeko.

- Bilbo Handia:
 - Serantesko jarduera logistikoko zona, Kanpoko Portuaren hedapen-azalera gisa eraturako plataforma, A-8 autobidearen eta Serantes mendiaren artean.
 - Aparkabisa: Egungo instalazioak handitzea.
 - Kanpoko Portua: Kanpoko Portuko plataforma logistikoak eta intermodalak eta salgaien garraio eta banaketako jardueretarako poligonoak. Saillapen-estazioei eta edukiontzi-estazioei laguntzeko plataformak. Edukiontzien eta ibilgailuen terminalak. Edukiontzien kaietarako eta erabilera askotariko kaietarako plataformak. Industria-plantak. Biltegiatze-zabalguneak, Caleroko garraio-hiria, eta abar.
- Durangaldea:
 - Boroa – Zornotza
 - Durango – Iurreta.
- Asuako harana: Txorierriko korridorea.

Principales enclaves para el desarrollo de suelo logístico



4.3.17.6 Plataforma logistikoko nodoak garatzeko planteamenduaren analisia

Zenbait irizpideren arabera, hauek dira plataforma logistikoko nodoak garatzeko aukera nagusienak:

- Banaketako edo eransketako logistikari laguntzeko zentroak
Zentro horiek zona hauetan proiektatuko dira:
 - Bilbo Handia, eremu horrek Euskal Autonomia Erkidegoko kontsumoaren zatirik handiena biltzen duen arren, asebeteta dago; hartara, guztira 50 ha baino ez dira planteatzen, eta horien eragin-eremua Nerbioi eta Ibaizabal ibaieetatik gora dago —Galdako, Basauri, Arrigorriaga, Zaratamo, Amurrio eta Urduña udalerriak barne hartzen ditu—.
 - Durangaldea, 50 ha-ko azalerarekin, eragin-eremua Ibaizabal eta Arratia ibaien arroetan zehar hedatzen da —Elorrio, Berriz, Abadiño, Durango, Bedia, Lemoa, Igorre eta Zornotza udalerrietan koka daiteke—.
 - Araba Erdialdea – Deba, 150 ha planteatzen dira Deba ibaiaren eskualdean eta Arabako Lautadan; beraz, barnean hartzen ditu Arratzua-Barrundia, Legutio, Zigoitia, Gasteiz eta Iruña Oka udalerriak.
 - Urola, guztira 30 ha, Urola osoa da haren eragin-eremua, baita Zumarraga, Urretxu, Legazpia, Ormaiztegui eta Ezkio-Itxaso udalerriak ere.
 - Oria, 50 ha, udalerririk hauetan eragina duena: Idiazabal, Beasain, Legorreta, Villabona, Itsasondo, Lazkao eta Andoain.

- Donostialdea, 50 ha, Usurbil, Lasarte eta Irun gisako udalerrietan ere eragina duena. Loiu-ko aireportua, 50 ha, Txorierrin du eragina, eta Leioa, Loiu, Sondika, Derio, Zamudio, Lezama, Larrabetxu eta Erandio udalerrietan.
- Bermeoko portua, 20 ha, eragin-eremua Durangalderaino iristen da, Zornotza eta Durango udalerrietaraino.
- Jarduera logistikoko zonak.
 - Bilboko portuko jarduera logistikoko zona: Bilboko Portuaren hazkundera da Euskal Autonomia Erkidegoaren garapen logistikoko oinarri nagusietako bat. Garapen hori errazteko, jarduera logistikoko zona bat ezarri behar da portuaren inguruan, eta jarduera logistikoko zona horrek, portuko eremuaren inguruan egoteaz gain, konexio ona izan beharko du trenbidearekin. Jarduera logistikoko zona horrek 100 ha inguruko azalera izan beharko du eta Ortuella, Trapagaran edo Santurtzi udalerrietan kokatu beharko luke.
 - Forondako aireportuko jarduera logistikoko zona.
 - Pasaiaiko portuko jarduera logistikoko zona.
- Plataforma intermodalak. Bi plataforma intermodal planteatzen dira:
 - Ebroko plataforma intermodala (Ebro korridorearen eta Mesetaren arteko konexioaren ondoan eta Erriberabeitia, Lantarón, Berantevilla, Armiñon eta Zanbrana udalerrietan).
 - Bidasoko plataforma intermodala, Biriatu inguruan kokatua, Oiartzun, Irun eta Hondarribia udalerrietan.

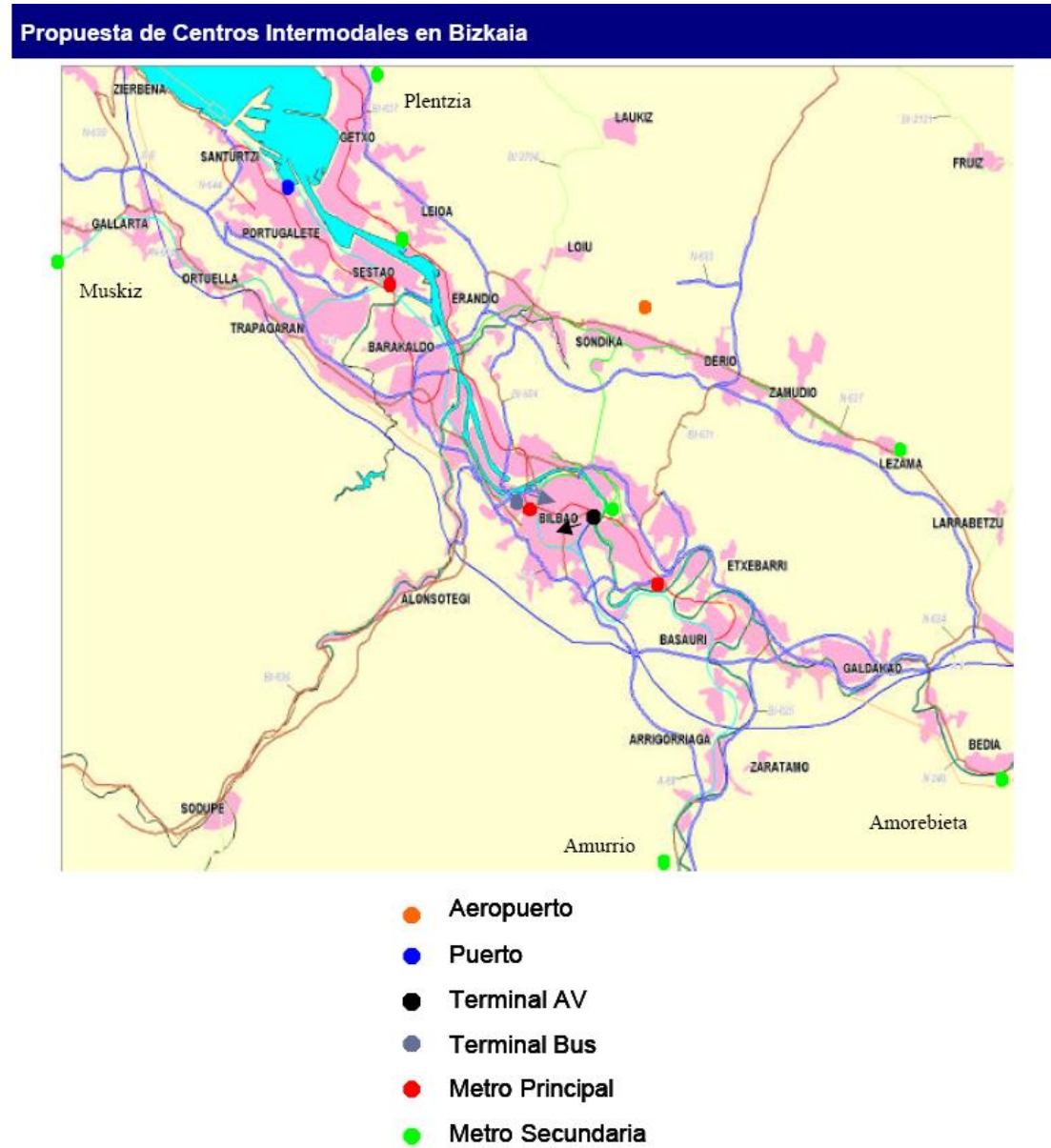
Plataformas Intermodales



- Zentro Logistiko Handia: 1.500 ha inguruko zentro logistiko handia planteatzen da, Arabako Lautadan kokatu beharko litzatekeena.

4.3.17.7 Bidaia-ien garraio-sistemaren analisisia

Planak Euskal Autonomia Erkidegoko bidaia-ien garraio osoa aztertzen du, baina, ondoren, Bizkaian zentro intermodalak kokatzeko eta sailkatzeko eragina duten Planeko atalak atera dira.



Bidaia-ien intermodalitateko estazioak aztertuko dira (metroa, tranbia, Renfe, Euskotren...), baita Loiuko aireportua, Bilboko portua, Abandon aurreikusitako abiadura handiko trenaren geltoki terminala, Termibuseko autobus-geltokia eta metroko geltokien zentro nagusiak eta bigarren mailakoak.

4.3.17.8 EAEko Garraio Sare Intermodal eta Logistikoaren Lurralde Plan Sektorialak Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean duen eragina

Plan honek Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean duen eraginik nagusia lotzen da bide-azpiegituretan garatu beharreko jarduketa berriekin eta sortuko diren egoerekin. Gainera, intermodalitateko eta logistikako zonen edo terminalen irisgarritasuna hobetzea komeni den aztertu beharko da.

Planak bereziki azpimarratzen du garraiobide-banaketa jasangarriagoa lortzea eta ibilgailu pribatuaren erabilerak pisu txikiagoa izatea. Helburu hori Garraio Jasangarriaren Gida Planarekin partekatzen du.

Plana idazteko data dela eta, proposatutako zenbait azpiegitura eta garapen gauzatuta daude dagoeneko (adibidez, Ballontiko ardatza edo Supersur saihesbidea), eta, beraz, egungo abiapuntuko egoeraren parte izango dira.

4.3.18 Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Gida Plana

Plana	Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gida Plana, 2030
Egilea	Eusko Jaurlaritza (Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila)
Irudia	Plangintzako dokumentu estrategikoa
Egoera	2017ko ekainaren 13ko Gobernu Kontseiluak onartua
Xedea	Garraio jasangarriko eta integratuko eredua lortzea, Euskadiko gizarte-kohesioko eta garapen sozioekonomikoko tresna gisa.
Esparrua	Euskal Autonomia Erkidegoa
Horizontea	2030
Planaren helburuak	Gizarte, ekonomia eta ingurumenaren arloan jasangarria den kalitateko garraioa garatzea, garapen sozioekonomikoari lagunduko diona, eta pertsonen eta ondasunen mugikortasun-beharrei erantzungo diona eta, aldi berean, Euskadi European integratzea sustatuko duena.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Mugikortasun jasangarriaren arloan lortu beharreko helburuak aintzat hartzea, zehazki Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren berezko jarduketek lortzen lagun dezaketenak.
Oharrak	Dokumentu estrategikoa.

4.3.18.1 Aurrekariak

2002-2012 aldiko Mugikortasun Jasangarriaren Gida Plana amaitu ostean —2012an amaitu zen haren indarraldia—, mugikortasun jasangarriaren arloan aurrera egiteko premiak eragin zuen 2020ko plana. Aurreko planaren aldean, planteatzen zen lortu beharreko helburuak berriro definitu behar zirela, data horretan horizonte-urtea zuten gainerako planen eta estrategien 2020rako erronkekin koordinatuta. Gida Plan horren tramitazioa bertan behera geratu zen Eusko Jaurlaritzaren IX. legegintzaldiaren amaieraren ondorioz.

Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030eko Gida Plan berriak jarraipena ematen dio 2002-2012 aldiko Plan horri, eta bat dator Europako Batzordeak 2011n egindako Garraioaren Liburu Zurian zehaztutako Europako jarraibideak betetzearekin, baita Europa 2020 hazkunde adimentsu, jasangarri eta integratzaileko estrategiarekin ere. Era berean, Nazio Batuen Batzar Nagusiaren 2015eko irailaren 25eko Erabaki bidez onartutako Garapen Jasangarrirako 2030 Agendarekin osatzen da.

4.3.18.2 Helburu orokorrak eta jarduketa-ildoak

Eusko Jaurlaritzak jasangarritasun ekonomikoaren, sozialaren eta ingurumenekoaren bidean aurrera egiteko borondatearen ondorioz sortu zen Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gida Plana.

Gida Planaren helburu estrategikoa da mugikortasun ekonomiko, sozial eta energetikoko eta ingurumen-mugikortasuneko sistema efizienteagoa eta kalitatekoa garatzea, herrialdearen motor ekonomikoa izan dadin. Helburu estrategiko hori lortuko bada, aldezturik helburu operatibo hauek lortu beharko dira:

- 1. HELBURUA: garapen ekonomikoa, jasangarria, adimenduna eta arduratsua sustatzea.
Honako jarduketa-ildo hauen bidez lortuko da helburu hori:
 - Euskadiko Garraio Agintaritzaren bidez, Garraio Politika Bateratua garatzeko eta Garraio Jasangarria lortzeko plangintza, antolaketa eta koordinazioa bultzatzea.
 - Lehorreko —errepidea eta trenbidea—, itsasoko, aireko eta kable bidezko garraio-zerbitzuak antolatzeke eta koordinatzeko araudia prestatzea.
 - Komunikazio-sare bat jartzea sektoreko enpresen eskura, haien lehiakortasuna bultzatzeko eta Euskadiren konektagarritasuna indartzeko, kokapen estrategikotik.
 - Zerbitzuak lehia libre eta leialaren arabera egingo direla behar bezala bermatuko duten programak prestatzea, prestakuntza, dibulgazio eta ikuskapeneko ekintzen bidez.
 - Garraioa modernizatzeko programak bultzatzea, globalizazio-prozesuari eta sektorearen barruan lehia areagotu izanari aurre egiteko.
 - Kostuak barneratzeko neurriak identifikatzea eta ezartzea, agintari eskudunekin koordinatuta.
 - Agintari eskudunekin batera politika fiskala bultzatzea, garraioan jasangarritasuna aintzat hartzeko beharrezkoak diren estrategia publikoak zein pribatuak bultzatzea eta sustatzea.
- 2. HELBURUA: irisgarritasun unibertsala sustatzea, lurralde-plangintza egokiarekin bat eginik.
Honako jarduketa-ildo hauen bidez lortuko da:
 - Hiri-garapen jasangarria eta, hortaz, garraio jasangarria lurralde-irizpideetan barne hartzea.
 - Lurzoruaren erabileren eta mugikortasunaren plangintza integratua sustatzea, jasangarritasun ekonomikoaren, ingurumenekoaren eta sozialaren irizpideen mende.
 - Gizartearen eta garraio-arloko profesionalen baldintza soziosanitarioak hobetzeko ekintzak sustatzea.

- Ekonomiaren, gizartearen eta ingurumenaren aldetik jasangarriagoa den eta bizi-kalitate hobea sustatzen duen garraio-eredurantz aurrera egitea.
 - Euskadiko Garraio Behatokiaren diagnostikoekin bat datozen prebentzio-ekintzak proposatzea. Euskadiko Garraio Agintaritzari dagokio ekintzak aukeratzea eta programatzea.
 - Lurraldeko zona guztiek irisgarritasun-maila egokia izan dezaten lortzea —lehentasunez jardungo da okerren zuzkituta dauden zonetan edo hedapen ekonomiko adierazgarriko zonetan—.
 - Garraioaren kostuen eta tarifen urteko jarraipena egitea, dauden aukerak erabiltzearen ondoriozko emaitzen simulazioaren bidez.
 - Hirigune nagusietarako sarreretan ibilgailu pribatuen trafikoak sortzen duen presioa murrizteko aukera emango duten disuasio-neurriak ezar daitezkeen bultzatzea.
 - Ibilgailu pribatuaren erabilera indibidualizatuari buruzko neurriak ezartzea, besteak beste.
 - Erreiak, bideak eta ibilbide bereziak eta/edo eskuliboak erabil daitezkeen sustatzea, trafikoa modu iraunkorrean zein aldi baterako kudeatzeko, bereziki hirietarako sarbideetan.
 - Garraio Sistema Adimendunak sustatzea, garraioaren jardueraren garapenean, baita eskualdeko, metropoliko eta hiriko zirkulazioak antolatzeke eta kudeatzeko ere. Azpiegiturak modu arrazionalagoan eta efizienteagoan erabiltzea.
 - Euskal Autonomia Erkidegoan bidaiarien garraio publikoko sistema sustatzea, Euskal Autonomia Erkidegoaren barruko edozein abiapunturen eta helmugaren arteko ibilbideari, operadorei eta tarifei buruzko informazio eguneratua lor dadin.
 - Hiri-espazioak ibilgailuen zirkulazioaz libera daitezkeen bultzatzea, eta espazio horiek oinezkoentzako, bizikletentzako eta garraio-zerbitzu publikoetarako gordetzea, baldintza ekonomiko onetan.
 - Landa-ingurunearen irisgarritasuna bermatzea, eta, horretarako, garraio-sistema efizientea eta kalitatekoa eskaintzea eta landa-garapenari laguntzea.
 - Hiri-banaketako zerbitzuei buruzko udal-irizpideak egoki homogeneiza daitezkeen sustatzea.
 - Euskadiko jarduera-zentroetan garraio-planak gara daitezkeen sustatzea.
 - Lehentasunezko garraio-nodoetan eta -estazioetan irisgarritasuna hobetzeko planak definitzea eta ezartzea.
- 3. HELBURUA: garraio moduen arteko oreka berria bultzatzea, eta garraioan “intermodalitatearen” kontzeptua sartzen lagunduko duten programak bultzatzea, enpresan zein, oro har, gizartean.
 - 4. HELBURUA: Euskadik Europan duen posizio estrategikoa indartzea.
 - 5. HELBURUA: garraioaren erabilera efizientea eta arduratsua sustatzea.
 - 6. HELBURUA: garraio-sistema publiko eta integratua garatzea.

4.3.18.3 Lotespen-maila eta Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030eko Gida Planaren eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren arteko lotura, gaur egun, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuaren tramiteen baldintzapean dago —lege-proiektu hori Eusko Legebiltzarrerera bidali da, horrek onar dezan—.

Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasun Planari buruzko Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuan, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala idazteko garaian aplikatu beharreko interes-puntu hauek daude:

8. artikulua. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak

1.– Mugikortasun jasangarriko planek zehazten dituzte **lurralde-eremu baterako** Lege honen 3. eta 4. artikuluetan **ezarritako printzipioak eta helburuak** —otsailaren 21eko 4/2019 Legean horri buruz ezarritakoa osatzen da— eta barnean hartzen dituzte **estrategien, jarraibideen eta ekintzen plangintza edo, zenbait maila instituzionalen arteko eskumen-banaketaren eskakizunen arabera, beste administrazio batzuei zuzendutako jarduketa-proposamenak edo -alternatibak, betiere mugikortasun eredu jasangarria eta orekatua lor dadin —garraio-zerbitzu publikoen gero eta zerbitzu handiagoarekin eta ahalik eta gizarte, ingurumen eta ekonomiaren arloko kosturik txikienarekin—.**

2.– Mugikortasun jasangarriaren plangintza tresna haven bidez gauzatuko da:

- a) Euskadiko mugikortasun eta garraio jasangarriko plana.
- b) Lurralde Historikoetako mugikortasun jasangarriko planak.
- c) Hiri-mugikortasun jasangarriko planak.
- d) Bizikleta Bideen Gida Plana.

3.– Aurreko paragrafoan zerrendatu diren mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnetan jasotako zehaztapenak kontuan hartuko dira lurraldearen ingurumen, hirigintza eta azpiegituren arloko antolamendu- eta plangintza-tresnak prestatzean eta formulatzean, jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza berma dadin. Horretarako, ingurumen, lurralde, hirigintza edo azpiegituren arloko plangintzan txertatu beharreko zehaztapen zehatza jaso beharko da mugikortasun jasangarriko plan batean, eta bat etorri beharko du plan hau egin duen administrazioaren eskumen-titulu batekin, betiere administrazioen arteko eskumen-banaketaren arabera —aurreko 2. puntuko a), b) edo c) letretan adierazitako planen batekin lotu beharra edo plan horietako batean barnean hartu beharra eragiteko moduan—.

17. artikulua. Garraio-azpiegiturak

1.– Mugikortasun jasangarrian eragina duten azpiegiturak planifikatzeko prozeduran, administrazio sustatzaileak ebaluatuko du azpiegitura horiek beren bizitza erabilgarrian duten eragina, alderdi hauek kontuan hartuta: garraio-zerbitzu berrien eskaintza eta eskaera soziala, mugikortasun jasangarrian duten intzidentzia, mugikortasun jasangarriari egindako ekarpenak, azterketa ekonomiko-finantzarioa eta Euskadiko garraio publikoko sistema osoan duten integrazio funtzionala.

Hala, Bizkaiko Foru Aldundiak azpiegitura-plangintzari buruz hartutako konpromisoarekin bat etorritz, eta mugikortasun jasangarriagoa sustatzeko premisaren arabera, aintzat hartzen dira eta bere gain hartzen dira mugikortasun jasangarriaren arloan lortu beharreko **helburuak**. Helburu horiek lortzeko, lagungarriak izan daitezke Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren berezko jarduketak, eta horien artean daude aurrez aditzera emandakoak:

- **Modalitateen arteko banaketa jasangarriagoa**, ibilgailu pribatuen erabilerak pisu txikiagoa izan dezan.
- **Lurralde-irisgarritasuna hobetzea**, eta, horretarako, lurraldearen alde batetik bestera joateko denbora murriztea, **batez ere garraio publikoan**.
- **Ibilgailuen okupazioa handitzea**, **ibilgailu pribatuena zein ibilgailu publikoena**, eta, horretarako, garraio publikoaren eskaintza optimizatzea.
- Gutxiago kutsatzen duten energia-iturriak erabiltzea, **trenaren aldeko apustu garbia eginez, pertsonen nahiz merkantzien mugikortasunerako**.
- **Informazioaren hobekuntza**. Informazioa hobetzeari esker, herritarrek beren joan-etorrien kalitatea hobetu eta areago dezakete. **Garraio-sistema adimendunak sartzeak** beste aukera batzuk zabaltzen ditu arlo horretan.
- **Bide-segurtasuna handitzea**. Kasu honetan, nahiz eta Euskal Autonomia Erkidegoa bide-segurtasunaren arloan Europako erreferentzia izan, planak norabide berean aurrera egitea proposatzen du.

Laburbilduz, Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuak hainbat ataletan du eragina Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala idazteko garaian; batetik, planaren **irizpideak eta helburuak definitzean** kontuan hartuko da, eta, bestetik, arreta berezia jarriko zaie mugikortasun jasangarriko irizpide horiei **egoerak definitzean**. Gainera, **ingurumen-ebaluazioan** garrantzi berezia duen elementua da.

4.3.19 2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia. KLIMA 2050

Plana	2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia. KLIMA 2050
Egilea	Eusko Jaurlaritza (Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saila)
Irudia	Estrategia/Plana
Egoera	Eusko Jaurlaritzak 2015eko ekainean onartua
Xedea	Bide-orria finkatzea, emisioak arintzeko zein klima-aldaketara egokitzeak. Bat etorriko da Europako politikak Euskal Autonomia Erkidegora ekartzearekin.
Esparrua	Euskal Autonomia Erkidegoa
Horizontea	2050
Planaren helburuak	Euskadiko berotegi-efektuko gasen emisioak gutxienez % 40 murriztea 2030erako eta gutxienez % 80 murriztea 2050erako,2005eko datuekin alderatuta. 2050. urterako, kontsumitzen den energia guztiaren % 40 energia berriztagarria izatea. Euskal lurraldearen klima-aldaketarekiko erresilientzia ziurtatzea.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Klima-aldaketaren ondorioak arintzeko eta klima-aldaketara egokitzeak lortu beharreko helburuak kontuan hartzea. Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren berezko jarduketek helburu horiek lortzen lagundu dezakete.
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua.

4.3.19.1 Aurrekariak

Europar Batasunak 10 urte baino gehiago daramatza klima-aldaketaren nazioarteko politikaren buru. 2005. urtean sartu zen indarrean berotegi-efektuko gasen emisio-eskubideen Europako merkataritza-sistema (EU ETS, ingelesezko siglak), eta 2010. urtean onartu zen 2020. urtera arteko energiari eta klimari buruzko neurri sorta. Ondoren jasotzen diren hiru helburu hauek betetzeko konpromisoa hartu zen:

- 2020an, berotegi-efektuko gasen emisioak % 20 murriztea, 1990eko emisioekin alderatuta.
- 2020rako energia berriztagarriak % 20 izatea.
- 2020rako efizientzia energetikoa % 20koa izatea.

Beraz, klima-aldaketaren aurkako jarduketak bi alderdi ditu: berotegi-efektuko gasen emisioak murriztea edo arintzea, eta horien ondorioetara egokitzea.

Europako jarraibideak ikusita, eta 2008-2012 aldirako Klima Aldaketaren Aurkako Euskal Plana amaitu eta ebaluatu ondoren, 2013. urtean, 2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia - Klima 2050 dokumentua egiten hasi ziren, emisioak murrizte aldera eta klima-aldaketara egokitzeko bide-orria finkatze aldera —aldi hori bat dator Europar ezarritako aldiarekin—.

2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia bat dator Europar Batasunak arlo horretan darabiltzan ahaleginekin eta horizonteeekin, baina euskal gizartearen errealitatea kontuan hartuta. Eusko Jaurilaritzaren zeharkako tresna gisa ere sortu da —sail guztiek koordinatuko dute—, hiru lurralde historikoetan eta udalerrietan bultzatzen ari diren politikekin lotuta.

4.3.19.2 Helburu orokorrak eta jarduketa-ildoak

Aurreko atalean aditzera eman denez, klima-aldaketaren aurkako jarduketa bi alderditan egituratzen da. Batetik, berotegi-efektuko gasen emisioa murriztea edo arintzea eta, bestetik, emisio horien efektuetara egokitzea. Bi alderdi horiek guztiz lotuta daude sinergien eta osagarritasunaren ondorioz. Efektu horiek arintzeko politikak atmosferan dagoen berotegi-efektuko gasen kontzentrazioa murrizten laguntzen dute, eta horrek klima-aldaketaren ondoriozko inpaktu txikiagoa ekarriko luke, eta, beraz, efektu horietara egokitzeko premia txikiagoa.

Efektuak arintzeko prozesuan, mugarri hauek planteatzen dira:

- Euskadin berotegi-efektuko gasen emisioak % 40 gutxienez murriztea 2030erako eta gutxienez % 80 murriztea 2050erako, 2005eko datuekin alderatuta.
- 2050. urtean kontsumitzen den energiaren % 40 energia berriztagarria izatea.

Europako Egokitzapen Estrategiaren ildotik eta Euskadin aurreikus daitezkeen klima-aldaketaren inpaktuak kontuan izanik, Euskadiko Estrategiaren bidez euskal lurraldeak klima-aldaketarekiko duen erresilientzia ziurtatu nahi da.

Bi mugarri horiek lortzeko —arintzea eta egokitzea—, 9 helburu eta 24 jarduketa-ildo espezifiko planteatzen dira. Helburu eta jarduketa-ildo horiek herri-mailan nahiz eskualde-mailan hartu beharko dira, eta beharrezkoa izango da inpaktuen ezagutza hobetzea eta ahalegin handiak egitea politika sektorialetan klima-aldaketarako egokitzapena aintzat har dadin.

Hauek dira 2050erako ezarritako helburuak eta dagozkien jarduketa-ildoak:

- Karbono gutxiko energia-eredu baten alde egitea.
 - Eraginkortasun energetikoa hobetzea eta energia-eskaera kudeatzea.
 - Energia berriztagarriak bultzatzea.
 - Eraginkortasun energetikoaren eta energia berriztagarrien arloko irizpideak sustatzea hiri-ingurunean, «zero emisiodun eraikuntzak» lortzearen.
- Emisiorik gabeko garraiorantz aurrera egitea.
 - Intermodalitatea eta berotegi-efektuko gasen emisio txikiagoak dituzten garraiobideak bultzatzea.
 - Petrolioaren eratorrien kontsumoa ordeztzea.
 - Garraio-azpiegiturretan urrakortasun- eta egokitze-irizpideak txertatzea.
- Lurraldearen eraginkortasuna eta erresilientzia areagotzea.
 - Klima-aldaketarekiko erresilientea, konpaktua eta erabilera mistokoa den hiri-egitura bultzatzea.
 - Lurralde-estrategian urrakortasunaren analisia eta klima-aldaketarako egokitzapena txertatzea.
- Natura-ingurunearen erresilientzia handitzea.
 - Ekosistemen multifuntzionaltasuna sustatzea, prozesu biologikoen eta geologikoen erregulatzaile gisa, espezie eta habitat urrakorrak lehengoratzuz.
 - Klima-aldaketaren aldagaia txertatzea kostaldeko eremuen kudeaketan.
- Lehen sektorearen erresilientzia handitzea eta haren emisioak murriztea.
 - Nekazaritza-ekoizpen integratua, ekologikoa, tokikoa eta berotegi-efektuko gasen emisio gutxiagokoa sustatzea.
 - Euskadik karbono-hustuleku gisa duen indarra areagotzea.
 - Lehen sektoreko praktikak eta kudeaketa (nekazaritza eta arrantza) klima-baldintza berrietara egokitzea.
- Hiri-hondakinen sorrera murriztea eta zero isurpen lortzea trataerarik gabe.
 - Hiri-hondakinen sorrera murriztea.
 - Bilketaren eta gaikako bereizketaren ratioak areagotzea eta ondoren berrerabiltzea, birziklatzea eta balorizatzea.
- Arriskuei aurre hartzea.
 - Ur-hornidura hainbat erabileratarako bermatzea epe luzera begira.
 - Eraikitako ingurunearen eta azpiegitura kritikoen (energia, ura, elikadura, osasuna eta informazioaren eta komunikazioaren teknologiak) erresilientzia bermatzea muturreko gertaeren aurrean.
- Berrikuntza, hobekuntza eta ezagutzaren transferentzia bultzatzea.
 - Berrikuntza sustatzea eta ezagutza zientifikoa hobetzea eta transferitzea.
 - Klima-aldaketaren efektuen monitorizazio- eta jarraipen-sistema ezartzea.

- Euskal administrazio publikoa arduratsua, eredugarria eta erreferentea izatea klima-aldaketaren arloan.
 - Klima-aldaketaren arloan trebetasunak eta gaitasunak eskuratzeko prestakuntza-jarduketak garatzea.
 - Klima-aldaketaren arloan biztanleak sentsibilizatzea, prestatzea eta informatzea.
 - Zero emisio-maila duen administrazio publikoa.
 - Klimaren arloko ekintzarako erakundeen arteko koordinazio mekanismoak finkatzea.
 - Euskadi nazioarteko mailan kokatzea klima-aldaketaren arloan.

4.3.19.3 Jarduketaren proposamena

2050eko Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia sortu da Eusko Jaurlaritzaren zeharkako tresna gisa. Sail guztiek koordinatuko dute estrategia hori, eta hiru lurralde historikoetan eta udalerrietan bultzatzen ari diren politikekin lotuko da.

Dokumentua garatzean —besteak beste Bizkaiko Foru Aldundiak lagundu du dokumentua garatzen—, lortzen diren ondorioek agerian uzten dute garraioaren sektorean berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko ahalegin handiak egin behar direla.

Garraioaren plangintzaren arloan, Garraio Jasangarriaren Gida Planak (2002-2012) azaldu zuen lehen aldiz ingurumenaren aldetik jasangarria den garraioa lortzeko erronka, eta bere gain hartu zituen Europar Batasunarekin partekatutako honako erronka hauek: garraio-eskaria eta hazkunde ekonomikoa bereiztea; garraio publikoaren erabilera hobetzea eta sustatzea; eta ibilgailu pribatuaren erabilera zentzuzkoagoa sustatzea.

Abiapuntu gisa, emisioetan hain intentsiboak ez diren garraioak bultzatzea lortu da, eta, horretarako, hiriko trenbide-sareak ezarri dira, hala nola metroa eta tranbia, eta sare horrek hiriguneetako mugikortasuna hobetzen lagundu du, autobus publikoen lineekin batera. 2000-2013 aldian, errepide eta trenbide bidezko garraio kolektibo publikoko zerbitzuek ia % 10eko hazkundera izan dute. Ildo beretik, itsasoko eta trenbide bidezko salgaien garraioak ia % 7ko hazkundera izan du aldi horretan bertan. Horrez gain, 16 km-ko tranbia-bideak eraiki dira, eta tranbia hiru euskal hiriburuetako bitan hiri-mugikortasunerako alternatiba bihurtu da.

Europar ezarritako lehen konpromiso-horizontearekin bat etorriz, 2020rako ekintza multzo bat zehaztu da, 2050erako ezarritako helburuetarako lehen urratsak egin daitezkeen. Ekintza horien artean hauek daude:

- Bidaiariak eta salgaiak garraiatuko dituen Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide-sare berri garatzea.
- Salgaien Atlantikoko korridorea indartzea (Red Trans-European Transport Networks – TENT-T). Salgaiak itsasoz eta trenez garraiatzea bultzatzen duten plataforma logistikoak ezartzea (hauetatik hasita: Jundiz, Pasaia-Irun eta Arasur).
- Metro-, tren-, tranbia- eta autobus-sareak sortzea edota areagotzea, eta txartel bakarra ezartzea Euskal Autonomia Erkidego osoko udalerrien barruko eta arteko garraiorako.
- Eskualde, hiri eta jarduera-zentroetan Mugikortasun Jasangarriako Planen garapena sustatzea.
- Garraio-azpiegitura urrakorrak identifikatzea eta monitorizatzea, berriz dimentsiona daitezkeen eta horiei eusteko premiak antzeman daitezkeen.

- Berrikuntza bultzatzea garraio-azpiegituren erresilientzia handitzeko soluzioen diseinuan.
- Azpiegitura berdeak eta naturan oinarritzen diren soluzioak sustatzea, klima-aldaketara egokitzeko eta hiri-jasangarritasuneko neurri gisa.

Lehenengo ekintza multzo hori hamar urtean behin berrikusi eta eguneratu beharko da, 2050erako Estrategia garatzen den hurrengo aldietan.

4.3.19.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan dituen ondorioak

2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategiak (Klima 2050) Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren idazketan dituen ondorioak *irizpideen eta helburuen ezarpenean* oinarritzen dira, hau da, arlo estrategikora mugatzen dira.

2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia erreferentzia eta tresna gisa definitu eta eraiki da klima-aldaketan intzidentzia duten Gobernuaren gainerako politika eta plan sektorialetarako. Eusko Jaurlaritzako sail guztiek partekatzen duten tresna horren bidez, indartu daitezke orain arte inplementatutako neurriak eta ezar daitezke giza garapen jasangarriaren etorkizuna diseinatzeko beste neurri batzuk. Beraz, dokumentuaren III. eranskinean ezarritakoaren arabera, Lurralde Plan Sektorialak klima-aldaketako politikarekin lotura handia duten plangintza-tresnen barruan sartzen direnez gero, proposatzen da dokumentuan ezarritako helburuak eta jarduketa-ildoak kontuan hartzea, Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren aurrekari den heinean.

4.3.20 Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala

Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorial hau idaztearekin batera, Bizkaiko Foru Aldundia Bizkaiko Bizikleta Bideen lehen Lurralde Plan Sektoriala ere idazten ari da.

Bi planek *egungo banaketa modala mugikortasun jasangarriagora begira aldatzea helburu duen ikuspegi disruptiboa dute*. Mugikortasun jasangarriago horren ezaugarri nagusia da okupazio txikiko ibilgailu pribatuen egiten diren joan-etorriek pisu erlatibo txikiagoa izatea, bereziki metropoliaren barruan nahitaez egin beharreko mugikortasunean (hau da, lan- edo ikasketa-arrazoiengatik egiten den mugikortasunean), batik bat sortzen duten berotegi-efektuko gasen emisioagatik. Gai horretan eskumenak dituzten administrazio guztiek bultzatutako dokumentu estrategiko eta lege-tresna guztietan funtsezko helburua da berotegi-efektuko gasen emisioa murriztea, baita dokumentu honetako 2.4.1 atalean jasotzen denez, “2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia. KLIMA 2050” eta “Klima Aldaketari buruzko Legearen Aurreproiektua” dokumentuaren deskribapenean ere.

Ibilgailu pribatuen egiten diren joan-etorrien murrizketa horren helburua ez da mugikortasuna murriztea, baizik eta mugikortasun hori ahalik eta modu jasangarrienean egitea. Helburu hori jada finkatuta dago beste lege- eta plangintza-tresna batzuetan: Garraioaren Liburu Zurian, Klima Aldaketari buruzko Legearen Aurreproiektuan, Mugikortasun Jasangarriari buruzko Lege Proiektuan edo KLIMA 2050 Estrategian.

Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala zein Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala, beraz, *estrategia komun baten zerbitzurako tresna osagarriak* dira. Txanpon beraren bi aurpegi dira, Bizkaiko Foru Aldundiak *Klima Aldaketari eusteko eta, ahal den heinean, hura atzera egiteko* egindako apustuaren parte.

Hori dela eta, **bi planek beren helburuetako batzuk partekatuko dituzte, mugikortasun jasangarriarekin lotutakoak**, eta beste batzuk, berriz, plan bakoitzaren bereizgarriak izango dira, zehazki plan horien xede diren azpiegiturekin zuzeneko lotura dutenak.

Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak **oinarrizko 5 helburu** izango ditu:

1. Hiriarteko bizikleta-bidaiei konektagarritasuneko, segurtasuneko eta erosotasuneko baldintzak hobetzea (eta, aldi berean, lehentasuna duten beste modu aktibo batzuk babestea, hala nola oinezkoena), eta, hartara, tokiko eta eskualdeko bizikleta-sareak indartzea —baita derrigorrezko mugikortasunerako duten funtzionaltasuna ere— eta herritarren artean bizikleta joan-etorrietarako aukera izan dadin zabaltzea.
2. Garraiobideen egungo banaketan eragitea, eta, horretarako, bizikletaren eguneroko erabilera bultzatzea eta, ahal den heinean, jasangarriak ez diren beste erabilera batzuen —hala nola ibilgailu motordun pribatuaren— erabiltzaileak garraiobide honetara erakartzen laguntzea.
3. Ibilgailu motordun pribatuaren trafikoa eta horrekin lotutako energia-kontsumoak eragindako ingurumen-inpaktuak (berotegi-efektuko gasen emisioak, ingurumen-zarata) murrizten laguntzea, eta, aldi berean, herritarren (banakako eta kolektibo) bizi-kalitatea, ingurunea eta hiritartzea hobetzea.
4. Bizikleta-bideen oinarritzko sare egituratzaile baten (planaren xede-sarea) plangintza eskura izatea. Plangintza hori, ahal dela, aurrez dagoen azpiegituran eta aurrez aldatutako lurzoruetan oinarrituko da eta, aldi berean, paisaia integratuko da, ingurumen-kostu txikiarekin eta ahalik eta errentagarritasun sozial handienarekin. Ildo horretatik, pentsatu behar dugu bizikleta-azpiegitura, mugikortasunerako beste baliabide bat izateaz gain, lurraldearen eta biztanleriaren garapen ekonomikorako eta jasangarritasunerako bide bat ere badela (erakargarria da turismo arduratsua sustatzeko eta tokiko garapena, aurrerapena eta lurraldearen digitalizazioa sustatzeko).
5. Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren garapenaren inguruan, erakunde arteko adostasun-, konpromiso- eta lankidetzata maila ezartzea, Planaren xede-sarea abian jar dadin. Baterako erantzukizun-izpirituaren barruan egingo du eta, izpiritu horretan, ahaleginek bat egingo dute bizikleta-bideek eta haien sektoreko tresna arautzaileek osatzen duten garapen jasangarriaren ikuspegiarekin eta helburuarekin. Eskumen-atxikipen hutsa gainditzeko gai izango da, betiere zerbitzuan jartzeko ahalmen eta egingarritasunik handiena bilatzeko konpromiso partekatuari jarraikiz.

Helburu horiek zehaztuko dute Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren edukia, **objektibagarriak diren 10 oinarritzko irizpide** hauek bete ondoren:

1. Bizkaiko lurraldea azpiegitura-sare baten bidez artikulatzeko aukera emango du, hiriarteko mugikortasuna bizikleta bidez garatzeko (hala badagokio, eta bizikleta-bide bakoitzaren konfigurazioaren arabera, oinezkoentzako bidearekin lotu daiteke).
2. Bizikleta-bideen sare segurua, jarraitua, eroso, direkzionala, ingurunean integratua eta konektiboa edo irisgarria gaituko du, bizikleta garraiobide gisa erabiltzea bultzatzeko gai izango dena (Bizkaiko Bizikleta Bideei buruzko 10/2014 Foru Arauaren 7. artikuluan zehazten den moduan).
3. Trazadura eta ezaugarriak zehaztuko ditu azpiegitura-sare horren lurralde-antolamenduaren arloan, hiriarteko mugikortasuna bizikleta bidez gara dadin, eta azpiegitura-sare horrek zeharkatzen dituen hiri-bilbeetan jarraipena izango duela bermatuko du.
4. Emaizazko xede-sarearen hasierako proposamena etengabe eguneratzea eta behin betiko egokitzea ahalbidetuko du, lurralde-antolamenduaren arloan (eta Batzar Nagusiek onartu ondoren).

5. Planaren xede-sarearen trazadurak, 10/2014 Foru Arauaren ezarritako irizpideei erantzuteaz gain, Bizkaiko Foru Aldundiak horretarako ezarritako gomendio teknikoak aintzat hartuko ditu, baita Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala idazteko prozeduran eta ondorengo garapenean erabakitzen diren eta gaitu beharreko bizikleta-bideen soluzio tekniko hobeak bermatzen dituzten beste arau batzuk ere. Gomendio tekniko horiek bizikleta-bideen diseinuari buruzko gidaliburu praktikoan jaso dira ("Bizikleta garraiobide gisa. Ezarpenerako gidalerroak". Bizkaiko Foru Aldundia, 2003).
6. Ahalmena emango du Bizkaiko Bizikleta Bidezko Komunikazio Sistema Orokorra eratzeko eta sarea herri nagusietatik igarotzen dela ziurtatuko duten irizpideak zehazteko, baita hiri-sareak eta hiriartekoak mugatzeko —funtzionaltasunaren eta kudeaketaren arloan etorkizunean izango duten antolamenduari begira— eta lehendik dauden edo aurreikusten diren herrialdeko eta tokiko gainerako bizikleta-sareekin konexio egokia izateko ere.
7. Udal- eta lurralde-arloko hirigintza-plangintzarekin koherentziaz eta koordinatuta antolatuko du, betiere mugikortasun-eskariari erantzuteko duen gaitasunaren arabera (mugikortasuna sortzen duten zentro nagusiekiko konektagarritasuna eta efizientzia eta funtzionaltasunik handiena) eta lurralde-egituraketaren arabera.
8. Gaur egun gaituta eta/edo planifikatuta dauden bizikleta-bideen azpiegiturretatik abiatuta, azpiegitura horien onura jasoko duen xede-sarea ezartzeko aukera emango du, eta, aldi berean, azpiegitura horiek osatuko ditu. Gainera, bizikleta-bide horien guztien gehieneko operatibotasunaren parametroaren arabera, gai izango da azpiegitura horiek denboran lehenesteko eta programatzeko, baita jardueren zenbatespen ekonomikoa egiteko eta Planaren garapen-tresnen antolamendua ezartzeko ere.
9. Ingurumenaren gainean duen inpaktua zehaztuko dela eta ingurumenean egoki txertatzeko eta Ingurumenaren gaineko Ebaluazio Estrategikoaren prozedura behar bezala bideratzeko irizpideak ezarriko direla bermatuko du.
10. Eraiki berri diren errepideen edo erreforma handien mende izan diren errepideen bide-azpiegiturak bete behar dituzten neurri eta prozedura konpentsatzaileak normalizatu eta arautuko ditu, jasangarritasunaren irizpideetatik abiatuta. Neurri eta prozedura konpentsatzaile horiek baimendutako bizikleta-mugikortasunaren segurtasun-mailak areagotzeko berme jakin batzuk ekarriko dituzte eta/edo bizikleta-azpiegitura bereziak gaituko dituzte, errepide horiei atxikiak edo horiekin lotutakoak eta Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren esparruan esleituak, betiere azpiegitura handiek bizikleta bidezko mugikortasun aktiboarekin izango duten erantzukizun-printzipioa aplikatuta."

Bi planen azpian dagoen estrategia komunaren ondorioz, **dagozkien denbora-horizonteetarako aintzat hartu beharreko mugikortasun-egoerek ere bat etorri beharko dute bi dokumentuetan**, bakoitzaren diagnostikoetan koherentzia egon dadin.

4.3.20.1 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan dituen ondorioak

Bi planak modu paraleloan idazten ari direnez gero, eta, haien arteko loturaren ondorioz, Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialean proposatutako jarduketek Errepideen Lurralde Plan Sektorialean proposatu beharreko jarduketan gainean eragina dutenez gero, bi planek ildo bereko *irizpideak eta helburuak* aurkeztu beharko dituzte.

Gainera, planen arteko koherentziari eutsiko bazaio, plan horietako bakoitzean planteatu beharreko *egoerak* ere koordinatuko dira.

Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren ondorio bat da gaur egun ibilgailu pribatuan egiten diren joan-etorrien zati bat bizikletaz egingo litzatekeela. Mugikortasun-aldaketa hori kontuan hartuko da egoerak definitzeko garaian, eta zuzenean izango du eragina sarearen diagnostikoan; izan ere, trafiko-karga txikiagoa izango da nahitaezko mugikortasuneko joan-etorriak distantzia txikikoak diren tarte batzuetan.

4.3.21 Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako V. Foru Plana 2016–2019

Plana	Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako V. Foru Plana 2016–2019
Egilea	Bizkaiko Foru Aldundia
Irudia	Plan Estrategikoa
Egoera	2016ko uztailaren 26ko Gobernu Kontseiluak onartua
Xedea	Berdintasunaren arloan 2016-2019 denbora-horizonterako diseinatutako estrategiak eta jarduketak jasotzea
Esparrua	Bizkaia
Horizontea	2016-2019
Planaren helburuak	Balioen aldaketa, emakumeak ahalduntzea, gizarte-antolamendu erantzukidea eta emakumeen aurkako indarkeriaren desagerketa.
Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak	Bizkaiko Foru Aldundiaren Azpiegiturarako eta Lurralde Garapenerako Sailarekin lotzen diren neurriak eta ekintzak: hizkuntzaren erabilera ez-sexista eta generoaren ikuspegia aintzat hartzea estatistiketan eta azterketetan (genero-ikuspegia duen mugikortasun jasangarriari buruzko azterketa).
Oharrak	Erreferentziazko dokumentua.

4.3.21.1 Aurrekariak

Bizkaiko Foru Aldundia, erabat kontzientziatuta eta sentsibilizatuta, urte ugari daramatza berdintasunaren arloan lan egiten. Lan horren inflexio-puntua 2000. urtean gertatu zen, Berdintasun Unitatea sortzearekin eta 2000-2003ko Berdintasunerako I. Foru Plana egitearekin (2000ko maiatzaren 30eko Gobernu Kontseiluaren erabakiaren bidez onartua). Aldi horretan, halaber, Sailarteko Batzordea sortu zen (ekainaren 30eko 3548/2000 Foru Agindua), genero-ikuspegia txertatzeko gomendioen eskuliburua idatzi zen, eta programa pilotu bat jarri zen abian Nekazaritza Sailean.

Gobernu Kontseiluak 2003ko abenduaren 30ean onartu zuen 2004-2007 aldirako II. Foru Plana. Aldi horretan, genero-berdintasunaren arloan nabarmentzen dira: Berdintasuna Taldearen sorrera; Bizkaiko Foru Aldundian genero-zeharkakotasunari buruzko ekimen aitzindariak; Bizkaiko Foru Aldundiaren prozesuetan genero-ikuspegitik jarduteko protokoloak; eta Berdintasunerako eta Herritarren Eskubideetarako Zuzendaritza Nagusiaren sorrera.

2009/2011 aldirako Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako III. Foru Plana 2009ko urriaren 13ko Gobernu Kontseiluaren erabakiz onartu zen, eta harekin batera arautu eta garatu ziren Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako Sailarteko Batzordea, Berdintasuna Taldea eta Sailen barneko batzordeak (13/2008 Foru Dekretua).

Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako IV. Foru Plana 2012ko uztailaren 17ko Gobernu Kontseiluaren erabakiz onartu zen.

2013. urtean, barne-mailan, 141/2013 Foru Dekretua onartzea mugarri garrantzitsua izan zen —«Bizkaiko Foru Aldundiaren 141/2013 Foru Dekretua, azaroaren 19koa. Honen bidez, generoaren eraginaren aurretiazko ebaluazioa egiteko jarraibideak ezartzen dira; ebaluazio hori Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legean dago aurrez ikusita»—. Foru Dekretu horrek eragina izan du xedapenak egiteko moduan.

Azkenik, 2016ko uztailan, Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako V. Foru Plana onartu zen. Plan horretan, Bizkaiko Foru Aldundiak ordura arte egindako lanarekin jarraitzen zuen, eta aurrera egin zuen genero-zeharkakotasunaren arloko Bizkaiko Foru Aldundiaren politiketan. Horregatik, Plan berriak hurrengo 4 urteetarako helburuak ezartzeko balio zuen, genero-ikuspegia integratzen jarraitzeko beharraz jabetuta.

Ibilbide horren guztiaren oinarri izan ziren helburu horrekin lan egiten duten eragile publikoak eta pribatuak eta herritarren parte-hartzea. Izatez, herritarren parte-hartzea funtsezko ardatza da Bizkaiko Lurralde Historiko osoan berdintasun erreala eta eraginkorra lortuko bada. V. Planean, beraz, lankidetzat eta partaidetzat-ikuspegi hori mantentzen eta indartzen da.

4.3.21.2 Xedea

Plan estrategiko horrek finkatzen ditu 2016-2019 aldian aplikatu beharreko estrategiak, printzipioak, jarduteko ardatzak eta ekintzak, baita Planaren kudeaketa-eredua ere.

Era berean, Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako V. Plana egituratzen da plan estrategikoaren indarraldiko urte bakoitzerako jarduketa-planetan. Plan horietan, helburu kuantitatiboak dituzten ekintzen arabera zehazten dira ekitaldi bakoitzean aplikatu beharreko neurriak.

4.3.21.3 Helburuak eta printzipioak

Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako V. Foru Planaren bidez lortu nahi den helburu nagusia da mikromatxismoetan, maskulinitate berrietan eta baterako hezkuntzan eragina izatea, emakumeen eta gizonen berdintasuna lortzeko eta emakumeen aurkako indarkeria errotik desagerrarazteko.

Helburu orokor horri hurrengo helburu espezifikoak erantsi behar zaizkio:

- Bizkaiko Foru Aldundian zeharkako genero-ikuspegia finkatzea.
- Genero-ikuspegiaren integrazioan Zerbitzuen parte-hartzea finkatzea.
- Plana herritarrei eta hirugarren erakundeei begira jartzea.

IV. Foru Planean gertatzen zen bezalaxe, ekintzak bi kontzeptu nagusiren inguruan antolatzen dira; batetik, gobernantza berdintasunaren alde hobetzeko neurriak, eta, bestetik, berdintasunaren arloan esku hartzeko hiru ardatzei dagozkien neurriak:

- Balioak aldatzea eta emakumeak ahalduntzea. Emakumeek haien bizimoduan eragina duten baliabideetan eta erabakietan aginte eta botere handiagoa izatean datza ahalduntzea. Beharrezko prozesua da emakumeen eta gizonen arteko berdintasuna lortuko bada.
- Gizarte-antolakuntza erantzukidea. Kontziliazioaz harantzagoko urratsa egin behar da eta erantzukidetasuna izan behar da berdintasun-politiken printzipioa nagusia. Ardatz horren giltzarri estrategikoa, gizonen erantzukidetasuna ez ezik, Estatuaren, merkatuaren eta, oro har, gizartearen erantzukidetasuna ere izango da.
- Emakumeen aurkako indarkeria errotik desagerraraztea. Emakumeen aurkako indarkeria gutxitze aldera eta errotik erabat desagerrarazi arte aurrera egite aldera, biktimei babesa eta arreta eman beharko zaie eta sentsibilizazioa eta prebentzioa landu beharko dira.

4.3.21.4 Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialerako ondorioak

Bizkaiko Foru Aldundiaren erronka da 2016-2019 aldian gobernantzaren eta aipatutako ardatzen inguruko 123 ekintza gauzatzea. Ekintza horien artean hauek dira aplikatzekoak Lurralde Plan Sektorialean:

- G1. Berdintasunerako plangintza gehitzea eta hobetzea.
- G4. Estatistiketan eta azterlanetan genero-ikuspegia integratzea.
- G5. Prestakuntza-jardueretan genero-ikuspegia sartzea.
- G7. Hizkuntza eta/edo beste komunikazio-elementu batzuk modu ez-sexistan erabiltzea.
- G8. Araudian berdintasun-printzipioa integratzea.
- G9. Aurrekontuetan genero-ikuspegia integratzea.
- G10. Plan sektorial eta zeharkakoetan genero-ikuspegia sartzea.
- G11. Kontratu, diru-laguntza eta hitzarmenetan berdintasunerako klausulak jartzea.

Ekintza horiek islatu beharko dira, batik bat, idazten ari den Lurralde Plan Sektorialaren *irizpideetan eta helburuetan*.

4.3.22 2017-2018ko txostena

2017. eta 2018. urteetan, Errepideen Lurralde Plan Sektorialari buruzko Txosten Tekniko bat landu zen Batzar Nagusietako Ekonomiaren eta Lurraldearen Garapenerako Batzordearen barruan. Txosten tekniko horren helburua zen Lurralde Plan Sektorial berria lantzean zer irizpide eta jarraibide orokorri jarraitu behar zitzaizkien zehaztea. Dokumentu hori garrantzi handikoa da Errepideen Lurralde Plan Sektoriala garatzeko garaian, bertan ezartzen baitira plana egiteko jarraitu beharreko jarraibideak eta, hurrengo epigrafeetan deskribatzen denez, bertan jasotzen baita Planean barnean hartu behar diren jarduketan zerrenda zehatza —Batzar Nagusiek onartu duten dokumentua den heinean—.

Txosten horren garapenak, zenbait fase izan ditu, eta, laburbilduta, hauek dira:

- **Sailaren hasierako dokumentua.** Alderdi hauek aintzat hartzen dituen hasierako dokumentua:
 - Sarrera eta aurrekariak.
 - Sailaren egoera, 2020an.
 - Etorkizunerako ikuspegia.
 - Jasangarritasuna.
 - Lurralde Plan Sektoriala, tresna.
 - Ondorioak eta proposamenak.
- **Adituen agerraldiaren fasea.** Sailak hasierako dokumentua aurkeztu ondoren, 2017. urtearen bigarren erdian, talde politikoek proposatutako adituak batzordean agertzeko fasea garatu zen, adituek txostenaren garapenari egindako ekarpenak eta proposamenak azal zitzaizkien. Fase horretan, talde politikoek adituei egindako galderen txandetan, agerian geratu zen talde horiek zer jarrera zuten Sailaren eta adituen proposamenen aurrean.
- **Proposamenaren azken dokumentua prestatzea.** Aurreko fasean Batzordean agertutako adituen ekarpenak eta talde politikoek adierazitako sentsibiltateak kontuan hartuta, eta Sailak prestatutako hasierako dokumentuaren oinarritik abiatuta, jarrera eta sentsibiltate guztiak bateratuko zituzten amaierako dokumentu bat egin zen azken fasean. Ondoren, dokumentu horren alderdi jakin batzuk negoziatu ziren zenbait talde politikorekin, gai zehatzak ñabar zitezen eta Batzar Nagusietan onartzeko behar adinako babesa izango zuen proposamena lor zedin.

Azkenik, **“Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala egiteko jarraibide eta irizpide orokorren dokumentua”** onartu zen 2018ko abenduaren 28an egindako lantaldearen azken bileran, eta, izenburuak berak adierazten duenez, **Lurralde Plan Sektoriala idatzeko kontuan hartu beharreko erreferentzia nagusia** da. Dokumentua honako kapitulu hauetan egituratzen da:

- **Arauzko aurrekariak**, bertan jaso eta deskribatzen dira azken 20 urteetan errepideen arloan onartu diren foru-arauak:
 - 8/99 Foru Araua: lehen Lurralde Plan Sektoriala onartzekoa.
 - 11/02 Foru Araua: zenbait azpiegitura erabiltzeagatik kanona ordaintzea ezartzen duena. Interbiak sortzekoa.
 - 4/03 Foru Araua: Irisgarritasun Plan Berezia, Bizkaia 2003.
 - 3/2010 Foru Araua: Bizkaiko errepideetako bidesarien araubide juridikoari eta errepideen Lurralde Plan Sektoriala aldatzeko finantzaketa-irizpideei buruzkoa.

- 2/2011 Foru Araua: errepideen plangintza, proiektzioa, aldakuntza, eraikuntza, kontserbazioa, finantzaketa, erabilera eta ustiapena arautzekoa.
- Egungo inguruabarrak eta joerak. Azken urteotan izan diren gertakari nagusiak eta egungo egoera osatzen lagundu dutenak jasotzen dira:
 - Krisi finantzarioaren garrantzia.
 - Sailaren egoera.
 - Azpiegiturak birsortzeko kostuen igoera.
 - Europar Batasunaren Garraioaren Liburu Zuria argitaratzea.
 - Metropoli Hegoaldeko Saihesbidea abian jartzea.
 - Metropoli-sarea saretu beharra, itsasadarra gurutzatzeari dagokionez.
 - 2/2011 Foru Araua onartzea.
 - Gerediaga-Elorrio ardatza zerbitzuan jartzea.
 - 166/2016 Foru Dekretua.
 - Zenbait ibilgailu astunek sarea modu desegokian erabiltzea.
 - AP-68 autobidea eskuz aldatzeko aukera.
 - Ingurumenaren arloko alderdien gaineko gizartearen kezka.
 - Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak berrikustea.
 - 2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia.
 - Etorkizuneko joerak:
 - Erronka demografikoa: mugikortasun-pautak aldatzea, motorizazio-indizeak, erabiltzailea/azpiegitura elkarreragina.
 - Erronka teknologikoa: automobilgintzaren arloko aurrerapenak (epe laburrean, ibilgailu elektrikoaren eta ibilgailu konektatuaren ezarpena nabarmen handitzea, eta, epe ertain-luzera, ibilgailu autonomia garatzea eta ezartzea) eta mugikortasun modu pribatuaren aldaketak (carpooling, carsharing). Aldaketa horiek azpiegiturak ekipamendu, konektagarritasun eta sensorizazioaren arloko premia berrietara egokitzea eskatuko dute, eta, ondorioz, eskaria kudeatzeko modua aldatu egingo da; epe laburrean, bide-segurtasuna eta errepideen ahalmen potentziala gehitu dezakete.
 - Ingurumen-erronka: berotegi-efektuko gasen emisio txikiagoa eragiten duten garraiobideak orokor daitezen bultzatu beharra (ibilgailu elektrikoa, gas natural bidezko ibilgailuak, bizikleta, eta abar), betiere bizikleta-bideen foru-sarea garatuko duten azpiegituren bitartez, laguntza ekonomikoaren bitartez eta ingurumenaren arloan jasangarriak diren garraiobideen aldeko diskriminazio positiboko neurrien bitartez.
- Egungo problematika: azken urteotan izandako joera-aldaketen, esparru sozioekonomikoan izan diren aldaketen eta Azpiegitura Sarean egindako edo hurrengo urteetarako aurreikusitako aldaketen emaitzazkoa da gaur egungo egoera, eta honako alderdi hauek ezaugarritzen dute egungo egoera:
 - Ordainketa-ereduaren zurruntasuna, ekonomia-krisian egoteagatik; adibidez, 2010-2016 aldian izandakoa.
 - 166/2016 Foru Dekretuak Bizkaiko zergadunen artean garraio-kostuaren kobrantza parekatzeko duen ahalmenaren egiaztapena.

- Bide-sarearen heldutasunik eza, osatu gabe egoteagatik, N-634 eta AP-8 errepideen arteko konektagarritasun desegokiagatik eta garapen-azpiegitura egokirik ez izateagatik.
- Nerbioi korridorearen (AP-68/BI-625) kudeaketa integralaren garapenik eza.
- Ibilgailu astunen kudeaketarik eza eskualdeko korridoreetan eta Bilboko porturako sarbidean. Horrek distortsioa eragiten du sarearen erabilera; nahi ez diren inpaktuak sortzen dira lurraldean, eta eskura dauden azpiegiturak modu desegokian erabiltzen dira —ibilbide luzeko ibilgailu astunen zirkulazioa ahalmen handiko saretik sare konbentzionalera pasatzen da inolako efizientziarik gabe—.
- Bilbo Metropoliko aldaketa sozioekonomikoen eta lurralde-garapenak gomendatzen dute ahal dela itsasadarreko bideak saretzearen mailako soluziorik egokiena lehenestea.
- Sarean botila-lepoak identifikatzea, hau da, bide-sistemaren funtzionamenduaren ahultasun-puntuak identifikatzea (ahalmen mugatua duten tarteak eta gorabeheren kasuan sarea blokeatzen dutenak: Larraskitu-Buia tarte A-8 autobidean, Arrontegiko zubia, Unibertsitatea-Kukularra tarte BI-637 errepidean, A-8/AP-8 autobideko ahalmen-urritasunak).

Azken finean, gaur egun indarrean dagoen sistemaren disfuntzio batzuk bistaratzen dira, eta une honetan disfuntzio horiek aztertu eta zuzendu behar direla dirudi.

Hautemandako problematika hori konpontze aldera, komenigarria dirudi une honetan beharrezko egokitzapenak egitea, sistemak etorkizunean planteatutako egoera berriari eta aurreikusten diren erronkei modu eraginkoragoan erantzun diezaien eta ikuspuntu guztietatik (sozialetik, teknikutik, ingurumenekotik eta finantzariotik) soluzio jasangarria izan dadin.

Finantzaketa-iturriaren arabera, azpiegiturak hornitzeko bi eredu izatearen potentzialtasuna baliatuko da. Hauek dira ereduak:

- DETERMINISTA, prestazio handiko azpiegitura jakin batzuen erabiltzaileengandik lortutako funtsetan oinarritutako finantzaketa duena. Denbora-horizonteak ditu (plan DETERMINISTA), eta denbora-horizonte horren barruan lortu beharko da Bizkaia lurralde lehiakorra izan dadila. Ildo horretan, ibilbide luzeko fluxuetarako kalitateko azpiegitura-sistema egokia zuzkitu beharko da, eta lurralde-esparru osorako irisgarritasuna erraztuko duten garapen-azpiegiturak behar bezala elikatuko dira.
- POSIBILISTA, zergadun guztien zergen ondoriozko aurrekontu-erabilgarritasunean oinarritutako finantzaketa duena. Azpiegiturak gauzatzeko denbora-lehenespina ezarriko denez gero (plan POSIBILISTA), aurrekontu-egoeraren arabera hautatu ahal izango da legegintzaldi bakoitzean zein finantzaketa-ereduri jarraituko zaion (arrunta/geroratua) eta zenbat azpiegitura gauzatuko den, betiere ezarritako lehentasunen arabera eta aurrez azpiegiturak gauzatzeko denbora-helburu zehatzak zehaztu gabe.
- Proposamenak. Finantzaketa-mekanismoekin lotzen diren bi plangintza moten artean (determinista eta posibilista) banatutako jarduketak zehatzak proposatzen dira, eta horietako bakoitzaren barruan lehentasunak ezartzen dira (azpiegitura bat seiurteko batean edo bestean sartzeari erabakitzen duen mugarria obren lizitazio-prozesuaren hasiera izango da).
- Plan Deterministan barnean hartu beharreko jarduketak
 - 1. lehentasuna. 1. seiurtekoa (2020-2026)
 - Eubako lotune berria
 - Itsasadarreko bideak saretzea Uribe Kostako korridoretik
 - Barazarko hirugarren erreia, N-240 errepidean

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

- BI-636 errepidea Aranguren-Zalla tartean bitan banatzea
- Kadagua-Malabrigo tarteko azpiegitura berria BI-630 errepidean
- Ermua mendebaldeko saihebidia (1. fasea, Urtia)
- Kukularra eta Sestao arteko botila-lepoak ezabatzea
- 1. lehentasuna. 2. seiurtekoa (2026-2032)
- Hirugarren erreia AP-8 autobideko Larrea-Etxano tartean
- Zaldibarko erdi-lotune berria
- Arratiako ardatzaren (N-240) eta AP-8 autobidearen arteko konexio berria Boroan (Boroa-Igorre tarteak)
- Ermua mendebaldeko saihebidia (2. fasea, Goitondo)
- A-8 autobideko Gallarta-El Haya tartean ahalmena handitzea eta Metropoli Hegoaldeko Saihebidia zaharreko Ic tarte berrir definitzea, 2003ko Bizkaiko Ailegaeraztasun Plan Bereziaren mende
- 2. lehentasuna (2032-2044)
- Kanpazar tunelaren azpiegitura berria N-636 errepidean
- Bentakoerreka (Arrigorriaga) - Bakiola (Arrankudiaga) tarteko azpiegitura berria
- BI-625 errepidea bitan banatzea, AP-68 autobiderako sarbideko lotunearen eta Zaratamoko lotunearen arteko tartean
- Kudeaketa-neurriak Azpiegituren arloko jarduketaz gain, hiru kudeaketa-neurri ere hartzen dira barnean:
 - Ibilgailuaren eta azpiegituraren arteko konektagarritasuna (etorkizunean ibilgailu konektatuei eta autonomiei zerbitzu egiteko)
 - Ibilgailu astunen kudeaketa-eredua, egungo disfuntzionaltasuna arintzeko
 - Bizkaiko zergadun diren pertsona fisikoei autobideak erabiltzearen gastua mugatzeari buruzko 166/2016 Foru Dekretua AP-68 autobidera zabaltzea, Estatuak autobidea eskualdatzen duen unetik
- Plan Posibilistan barnean hartu beharreko jarduketak. Plan horretan barnean hartu beharreko jarduketak hiru ildo bereizitan egituratzen dira:
 - I. jarduketa-ildoak, hirigintza-oztopoak eta -inpaktuak ezabatzea zuzentzen dena. Ildo horren barruan sartzen dira:
 - Errekaldeko Saihebidia
 - Avanzada errepidea estaltzea
 - II. jarduketa-ildoak zuzentzen da eskualde periferikoen lurralde-integrazioa bermatzera. Ildo horren barruan sartzen dira:
 - Lea-Artibai (BI-633/BI-2405): Urberuaga-Berriatua-Ondarroa tarteak
 - Urdaibai (BI-635): Gorozika-Gernika tarteak
 - Mungia-Bermeo (BI-631): I. tarteak (Mungia-Bidebieta) eta II. tarteak (Bidebieta-Bermeo)
 - Eskuinaldea (N-633/BI-2704/BI-2731): Unbe + Avanzadaren iparraldeko alternatiba: Bolue-Unibertsitatea-Parke Teknologikoa
 - Mehatze aldea (BI-2701/N-634): Sopuerta-Muskiz-Gallarta tarteak

- Enkarterri (BI-630): Turtzioz-Karrantza
- Zeharkako ardatza (BI-2120/BI-2121/BI-2636): Plentzia-Maruri + Fruiz-Muxika + Markina-Etxebarria (Markinako saihebidia) tarteak
- III. jarduketa-ildoak zuzentzen da metropoliko bide-sarean erredundantzia bermatzera. Ildo horren barruan sartzen dira:
 - Itsasadarreko bideen bigarren saretza: Unibertsitatea – Axpeko zubia eta Kueto-Karmen lotunea
 - Bilbo ekialdeko saihebidia: Miraflores-Ibarsusi
 - Santo Domingo tunela
 - Porturako bigarren sarbidea

Azpiegitura horietakoren bat administrazio-emakida bidez —eskuragarritasunagatiko ordainketaren bidez— finantzatu ahal izango bada, nahitaez izan beharko da alde aurretik Batzar Nagusien aldeko erabakia.

Lantaldeak argi eta garbi transmititutako sentikortasunei erreparatuta, uste da Errekaldeko saihebidia egiteak lehentasunezko jarduketa izan behar duela Plan Posibilistaren barruan.

Avanzadako jarduketak ere lehentasunezkoa izan beharko du.

4.3.22.1 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Dokumentu hau funtsezkoa da Planaren garapenerako, zenbait ikuspuntutatik:

- ***Aintzat hartu beharreko arazo eta joera*** nagusizat jotzen diren gaiei erantzun egokia eman behar die Planak:
 - Mugikortasun-ereduen aldaketak, motorizazio-indizeak eta pertsonen eta azpiegituren arteko elkarreragina, bilakaera demografikoaren ondorioz.
 - Aurrerapen teknologikoen ondoriozko aldaketak.
 - Berotegi-efektuko gasen emisio txikiagoko garraiobideak orokortu beharra, gizarteak ingurumenaren arloko gaietan duen kezka ondorioz.
 - Bide-sarearen heldutasunik eza, osatu gabe egoteagatik, N-634 eta AP-8 errepideen arteko konektagarritasun desagokiagatik eta garapen-azpiegitura egokirik ez izateagatik.
 - Nerbioi korridorearen (AP-68/BI-625) kudeaketa integralaren garapenik eza.
 - Ibilgailu astunen kudeaketarik eza, eskualde-korridoreetan eta Bilboko Porturako sarbidean.
 - Bilbo Metropoliko aldaketa sozioekonomikoen eta lurralde-garapenak itsasadarreko bideak saretzearen arabarako soluziorik egokiena lehenestea gomendatzen dute.
 - Sarean botila-lepoak identifikatzea, hau da, bide-sistemaren funtzionamenduaren ahultasun-puntuak identifikatzea (ahalmen mugatua duten tarteak eta gorabeheren kasuan sare blokeatzen dutenak: Larraskitu-Buia tarteak A-8 autobidean, Arrontegiko zubia, Unibertsitatea-Kukularra tarteak BI-637 errepidean, A-8/AP-8 autobideko ahalmen-urritasunak).
- Dokumentuan barnean hartzen dira eta lehenesten dira Planean jaso beharreko ***proposamen zehatzak***.
- Era berean, ***jarduketa horiek balizko finantzaketa-ereduei esleituko zaizkie*** (Plan Determinista-Plan Posibilista), eta muga argia ezarriko zaio erabiltzeagatiko ordainketa modalitatea erabiltzeari (aplikatuko bada, nahitaez beharko da Batzar Nagusien alde aurreko abala).
- Planean barne hartu beharreko ***kudeaketa-neurriak*** ezarriko dira dokumentuan.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

5 Etorkizuneko erronkak

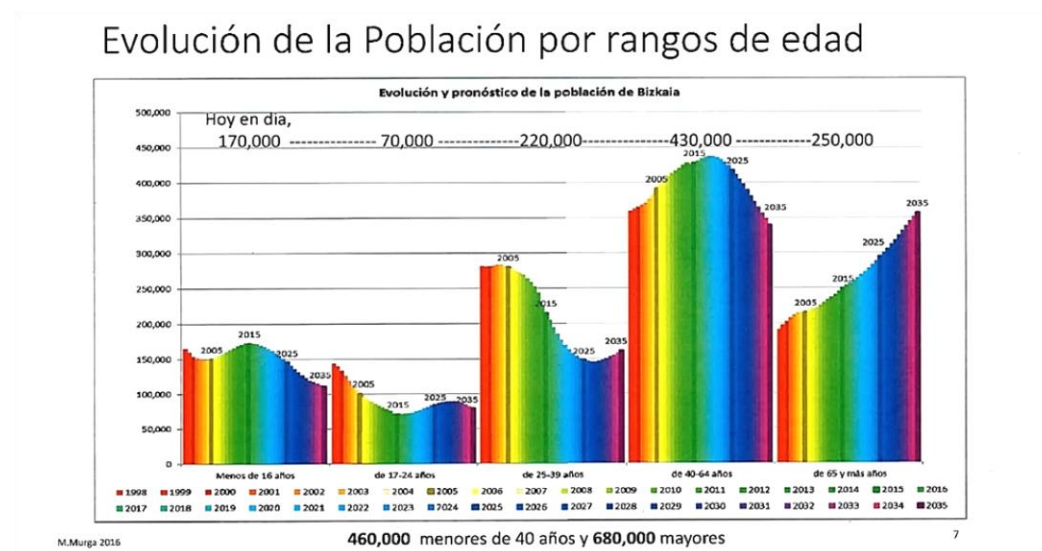
Garraio-azpiegituretan egiten diren inbertsio handiek hainbat belaunalditaraino iristen den bizitza erabilgarria dutenez gero, behar-beharrezkoa da garraio-azpiegitura horiei buruzko erabakiak hartzerakoan gaur egun jada hautematen diren etorkizuneko joerak kontuan hartzea. Izan ere, joera horiek aldaketa nabarmenak eragin ditzakete garraio-azpiegituren beharrak edota gizartearen mugikortasun-beharrak zehazteko irizpideetan.

Horregatik, bereziki komenigarritzat jotzen da garraio-azpiegituretan inbertitzeko beharretarako funtsezkoak diren lau alderdi aztertzea:

- Erronka demografikoa
- Erronka teknologikoa
- Klima-aldaketaren erronka
- Jasangarritasuna

5.1 Erronka demografikoa

Jakina da azken urteotako eboluzio demografikoak biztanleria zahartzea ekarri duela, 65 urtetik gorakoen adin-segmentuan dagoen pertsona kopurua nabarmen handitu dela, hurrengo grafikoan ikus daitezkeen moduan:



Gainera, ezerk ez du pentsarazten joera hori hurrengo urteetan alderantzikatuko denik; aitzitik, seguruena are nabarmenagoa izango da joera hori, osasunaren arloko aurrerapenen ondorioz eta bizi-baldintzak hobetzearen ondorioz.

Hori dela eta, aurreko grafikoaren arabera, 2015. urtean 65 urtetik gorako 250.000 biztanle egotetik, 2035. urtean 350.000 biztanle egotera pasako da.

Era berean, 2011. eta 2026. urteen artean, asko aldatuko da landunen eta erretiroan egon daitezkeen pertsonen arteko ratioa, 2,1etik 1,2ra. Beraz, erronka bikoitzari aurre egin beharko zaio:

- Batetik, balizko 150.000 landun galtzea
- Bestetik, pentsioa hartzeko adinean dauden 100.000 pertsona gehiago egotea

Egoera horrek eragin sozioekonomiko handia izango du, zalantzarik gabe, eta gaur egun segurutzat jotzen ditugun alderdi asko berriro planteatu beharko dira, gerta baitaiteke etorkizunean jasagarriak ez izatea eta planteatuko den problematikari irtenbideak bilatu behar izatea.

Azpiegituretan etorkizunean egin beharreko inbertsioaren gaineko inpaktuan honako alderdi hauek hartu beharko dira kontuan:

- Inpaktua automobilen salmentan eta, hortaz, motorizazio-indizean.
- Mugikortasunaren bilakaera.
- Mugikortasun-jarraibideetan gerta daitezkeen aldaketak, etxearen eta lantokiaren arteko joan-etorrietan eta aisiarekin lotutako mugikortasunean izan dezaketen eragina, gaur egun produkzio-zentroetako sarrera- eta iteera-orduetan oso handiak diren puntako trafikoen garrantzia duten eragina...
- Garraio publikoaren erabilera-maila handitzea eta, ondorioz, ibilgailu pribatuaren erabilera gutxitzea.
- Erabiltzaileek azpiegiturekin elkarreragiteko modua aldatzea.

5.1.1 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Biztanleria zahartzeak zuzeneko eragina du gizarteko mugikortasun-ereduetan eta, hortaz, beste zenbait gairen gainean, hala nola motorizazio-indizearen gainean edo garraio publikoen eta/edo ibilgailu pribatuarekiko garraio alternatiboen erabileran. Mugikortasunaren aldaketa hori kontuan hartu beharko da Errepideen Lurralde Plan Sektoriala idazteko garaian, eta zuzenean eragingo die **helburuak ezartzeari, eta, horrekin batera, sarearen adierazleei eta diagnostikoari**.

Gizarteak hazkunde demografikoarekin bat datozen azpiegiturak eskatzen ditu, eta azpiegitura horiek **gutxieneko kalitate-baldintza batzuk bete behar dituzte bide-eskaintzan**, eta alderdi hori zuzenean lotzen da **errepideen segurtasunarekin, lehiakortasunarekin eta ingurumenarekin** —lehiakortasun gisa ulertuko da Lurralde Historikoko puntu guztietarako irisgarritasuna—.

Bestalde, gizartearen beste eskaeretakoa bat da **azpiegitura jasagarriak** gauzatzea. Azpiegituretan egiten den inbertsioa jasagarritzat joko da, baldin eta:

- Gizartearen irisgarritasun-eskaerei erantzuten badie.
- Teknikoki egingarria bada.
- Ingurumena eta haren funtsezko balioak errespetatzen baditu.
- Egungo eta etorkizuneko belaunaldien etorkizuna hipotekatu gabe finantza badaiteke.

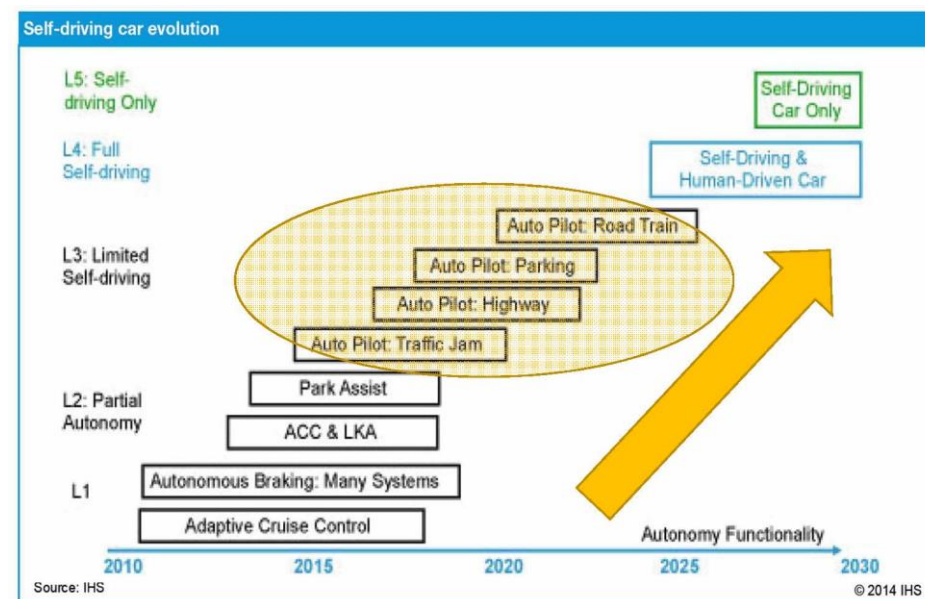
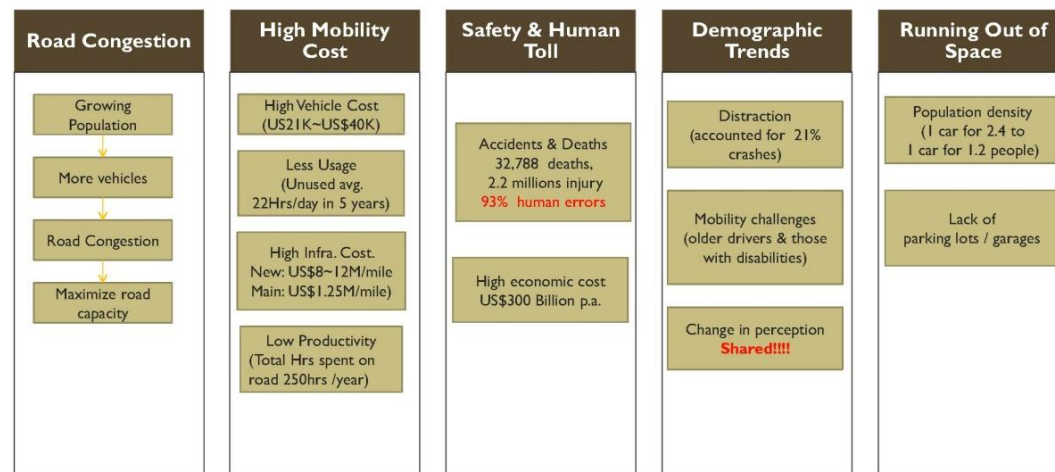
Alderdi horiek guztiak aintzat hartu behar dira Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren helburuak finkatzean, egungo gizarteak aurre egin beharreko erronka demografikoari erantzun dakion.

5.2 Erronka teknologikoa

Aurrerapen teknologikoak ingeniartzaren alor guztietara iristen dira, nahiz eta batzuetara motelxeago irits daitekeen, hala nola garraiorea eta errepideetara. Hala ere, hurrengo urteetan ibilgailuei, sentorizazioari eta eskariaren kudeaketari aplikatutako teknologiek izango duten bilakaerak iraultza ekarriko du alderdi askotan.

Aurrerapen horietako askok, zalantzarik gabe, bizi-kalitatea eta mugikortasuna hobetzea ekarriko dute, eta, gainera, egungo errepideak planifikatu, eraiki, mantendu eta ustiatzeko modua aldatuko dute.

Ibilgailu autonomoa agertzeak, ibilgailu autonomo horiek pertsonen gidatutako ibilgailuekin batera zirkulatzeak, ibilgailu autonomoek errepidearen seinaleztapenaren eta balizajearen arloan dituzten eskakizunek, **ibilgailua sentore mugikor** gisa erabiltzeak, eskaeraren kudeaketa dinamikoak, bidea erabiltzeagatik ordaintzeak eta abar aldaketa sakonak eragingo dituzte errepideen bizi-ziklo osoan eta bide-segurtasunean.



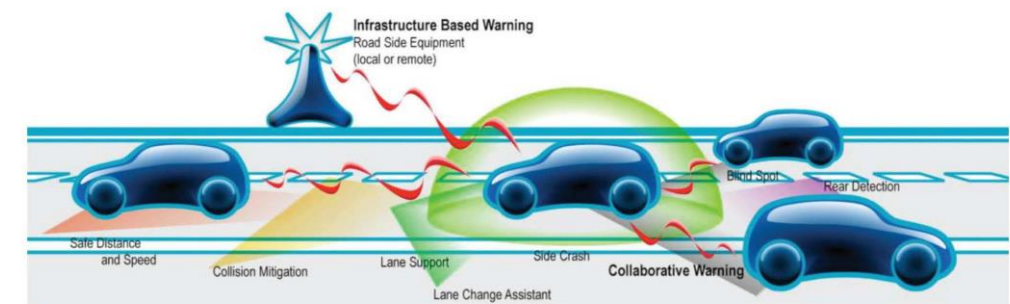
5.2.1 Kontuan izan beharreko funtsezko faktoreak

Hauek dira errepideen plangintzan eragina izango duten faktore nagusiak eta faktore horiek izan ditzaketen ondorioak:

Ibilgailu konektatua

Duela urte batzuetatik hona, eta une oro konektatuta egoteko beharrak eraginda, ingurunearekin konektatzeko eta lankidetzan aritzeko beste baliabide bat da ibilgailua. Gaur egun, ibilgailuan doazen pertsonak ez ezik, ibilgailuak berak ere konexioa behar du eguneroko zereginetarako. Beraz, ibilgailu konektatuak komunikazio- eta informazio-zerbitzuak eskatuko dizkio azpiegiturari. Ibilgailu konektatu horrek sentore gisa ere funtzionatuko du, eta denbora errealean emango die informazioa errepidearen kudeatzaileari (V2I) eta beste ibilgailu batzuei (V2V), eskaria denbora errealean eta modu eraginkorragoan kudeatzeko aukera izan dadin. Ibilgailuak sentore gisa erabiltzearekin lortuko den errepidearen informazioaren barruan (errepideen mantentze-lanekin eta trafikoaren kudeaketarekin zerikusia duen informazioa izango da), hau azpimarratu behar da:

- Ibilbide-denbora
- Pilaketa-egoerak
- Errepidean zuloak egotea
- Fenomeno meteorologikoak (euria, lainoa, izotza)
- Ur-putzuak
- Marruskadura-koefiziente eskasak
- Bide-marka horizontalen egoera



- V2V** : Vehicle to Vehicle
- V2I** : Vehicle to Infrastructure

Ibilgailu autonomia

Ibilgailu autonomia ezartzeak, hau da, giza esku-hartzerik gabe mugitzen den ibilgailua ezartzeak beste paradigma bat ekarriko du azpiegituraren kudeaketaren alorrean. Ibilgailu autonomo horien oinarritzko ezaugarrietako bat da beti betetzen dituztela haiek diseinatzean aintzat hartu ziren “portaera-ereduak”. Portaera-eredu horiek oinarritzen dira arauak zorrotz betetzean eta bidaiarientzako eta ingurunerako segurtasun-irizpideak nagusitzean.

Egungo egoeran, pertsonen gidatutako ibilgailuekin elkarreraginean zirkulatu beharrak erabat baldintzatzen ditu portaera-eredu horiek. Ibilgailu autonomoek beste ibilgailu batzuen ustekabeko portaerei erantzun behar diete eta eraginkortasunez eta segurtasunez erantzun beharko dute. Hori dela eta, mugikortasunaren ahalmena eta kudeaketa hobetzea gisako alderdiak ez dira garrantzitsuenak hasierako une honetan, ez behintzat ibilgailu autonomoak eta pertsonen gidatutako ibilgailuak aldi berean zirkulatzen duten aldi horretan.

Modu automatikoan, eta gidaria ezinbestekoa izan gabe, zirkulatzeko gai den ibilgailu autonomia pixkanaka ezartzeak eskatuko du, halaber, errepideek ezaugarri edo prestazio jakin batzuk edukitzea. Ibilgailu horien funtzionamendu egokirako beharrezkoak diren sistemetako asko behar bezala koordinatu beharko dira errepide-azpiegiturarekin —azpiegitura finkoarekin zein dinamikoarekin—. Lankidetzat horrek azpiegitura eta/edo mantentze-lan espezifikoak eskatuko ditu.

Mota horretako ibilgailuek errepideak hobeto optimizatzeko aukera emango dute; izatez, ibilgailu-trenak osatu ahal izango dira eta, beraz, abiadura homogeneizatu eta ibilgailuen arteko distantzia murriztu ahal izango da. Horrela, errepidearen ahalmena optimizatu ahal izango da eta errepide-sarearen eskaintza handitzeko beharra murriztuko da.

Garraio-sistema adimendun (ITS) kolaboratiboak eta errepide konektatuak

Ibilgailu konektatua ibilgailu autonomoaz independentea da. Hala ere, bien garapena bat etorri da denboran. Bien konbinazio gisa sortu da segur aski gehien zabalduko den kontzeptua: modu autonomoan gidatzeaz gain, azpiegiturarekin eta inguruko gainerako ibilgailuekin konektatuta dagoen ibilgailua.

ITS kolaboratiboek (C-ITS edo sistema kooperatiboak) askotariko teknologiak eta aplikazioak biltzen dituzte, eta teknologia eta aplikazio horiek datu-truke eraginkorra ahalbidetzen dute, garraio-sistemako osagaien eta aktoreen arteko haririk gabeko komunikazio-teknologiei esker, ibilgailuen artekoa (V2V) edo ibilgailuen eta azpiegituraren artekoa (V2I). C-ITS horien ezarpena prozesu ebolutiboa izango da, teknologia garatu ahala aurrera egingo duena.

Ibilgailu elektrikoa

Aurrez existitzen den teknologia bat den arren, etorkizunean garapen handia izango du teknologia horrek. Ibilgailu elektrikoak gehien zabaldu diren herrialdeetan, hauek dira ibilgailu elektrikoak azpiegituran eragin dituen aldaketarik garrantzitsuenak:

- Ibilgailu elektrikoak azkar kargatzeko sistemak agertzea.
- Karga-puntuak sare elektrikora lotzeko aukera emango duten azpiegiturak behar izatea.
- Ibilgailu elektrikoetarako erreiak agertzea eta ibilgailu horietarako zona erreserbatuak edo lehenetsiak agertzea.
- Ibilgailuak mugimenduan daudela batera kargatzeko erreiak hedatzea.
- Aparkaleku-zona eskusiboak erreserbatzea.

Mugikortasun pribatuko kontzeptu berriak

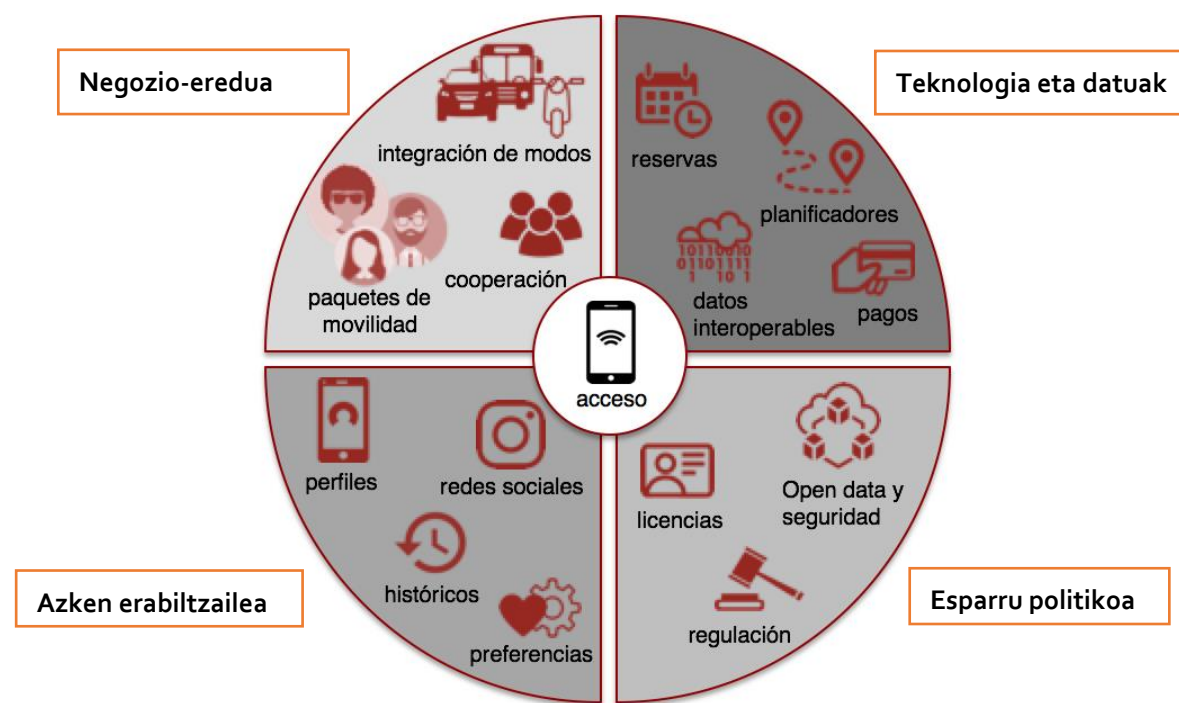
Administrazioak mugikortasunaren kudeaketan duen lehentasunetako bat da ordainketa modu eraginkorragoak ezar daitezen sustatzea eta erabiltzaileei modalitateen aukeraketa erraztea. Horregatik, etorkizun hurbilean, mugikortasuna kudeatzeko plataformak ezinbestekoak izango dira eta joan-etorriak “zerbitzu” gisa hartuko dira.

“*Mobility as a Service*” (MaaS) honela deskribatzen da: “*Mugikortasun-eredu honetan, erabiltzaile baten garraio-behar nagusiak interfaze baten bidez asetzen dira, eta zerbitzu-hornitzaile bakarrak eskaintzen ditu plataforma digital bakar baten bidez*”.

Mugikortasunaren kontzeptu berri honen helburu nagusiak dira:

1. Mugikortasuna zerbitzu gisa jotzeko joerarekin bat egitea
2. Gaur egun barreiatuta dagoen informazioa gehitzea
3. Beharren arabera profila sortzea (turista vs. ohiko erabiltzailea)
4. Sektoreen artean loturak ezartzea eta lankidetzan jardutea: trafikoa, turismoa, eguraldia, eta abar.
5. Administrazioak batzea eta ez lehiatzea
6. Arlo publikoaren eta pribatuaren arteko lankidetzat sustatzea
7. Erabiltzailearekin norabide biko kanalak sortzea, aplikazioen bidez

Kudeaketa-plataforma horiek sortze aldera, negozio-ekosistema bat sortu beharko da, non erakunde ugari elkarlanean jardungo duten, sektore publikoen eta konpainien arteko ohiko mugak nahastuz eta erabiltzaileak baterako sorkuntzan inplikatur.



1. MaaS plataformen negozio-ekosistema

Gutziz integratuta dagoen plataforma lortzea epe luzerako helburua da oraindik ere; nolana ere, gaur egun, lurraldeak lanean ari dira azken erabiltzaileei eskaintzen zaizkien datuak eta teknologia bateratzeko. Horrek erabiltzaileen banaketa modala aldatuko du, garraibideetara iristeko erraztasunaren ondorioz. Informazio erantsi horren guztiaren tratamenduak eta analisiak aurrerapen handia ekarriko luke garraio-sarea planifikatzeko eta eskaria zehatz-mehatz ezagutzeko garaian.

“*Mobility as a service*” kontzeptu horrekin batera, beste joera batzuk ere agertzen ari dira, hala nola “*Carpooling*” (autoa partekatzea) edo “*Carsharing*” (autoa aldi mugatu baterako alokatzea). Aurreikusten da, etorkizun hurbilean, joera horiek bide-azpiegituren erabiltzaileen portaera-ereduak aldatuko dituztela eta hiri handietan ibilgailu pribatua edo jabetzako ibilgailua bigarren maila batera pasako dela.

Joera berri horiei esker, ibilgailu okupatuagoak edukiko dira eta errepideen ahalmena optimizatu ahal izango da. Horrek errepideen plangintzan izango duen inplikazioa bi norabidetan bidera daiteke:

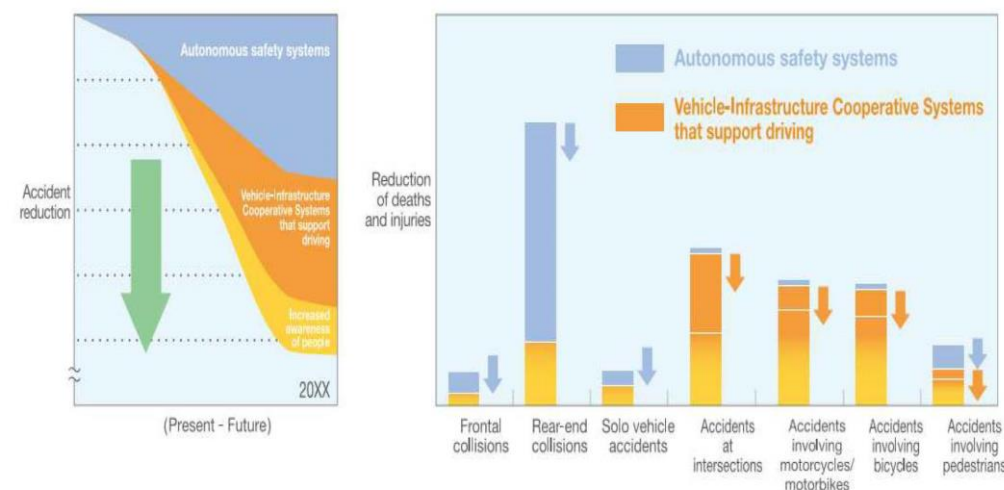
- Ibilgailu mota horretarako erreserbatutako erreiak edo ibilgailu horiek lehentasuna izango duten erreiak sor daitezke korridore jakin batzuetan.
- Bide-eskaintza handitzeari utziko zaio eta, horretarako, lehendik dagoen sarea hobeto baliatuko da eta sistema berri horien beharretara egokituko da.

5.2.2 Errepide-sarearen gaineko ondorioak

Hauek dira aldaketa teknologiko horien guztien eragina jasango duten azpiegiturak, ekipamenduak eta sistemak:

- Seinaleztapen horizontala eta bertikala.
- Komunikazio-azpiegitura: berebiziko garrantzia duena datuak ibilgailuari helarazteko eta ibilgailutik datozen datuak hartzeko.
- Argiztapena.
- Errei eskusiboak (ibilgailu elektrikoak, ibilgailu autonomoak, kamioi-trenak, ibilgailu partekatuak)
- Errepidea eta trafikoa sentsorizatzeko sistemak: ibilgailuak errepidearen eta trafikoaren egoeraren berri emango duen denbora errealeko sentsore gisa.
- Eskariaren kudeaketa, sentsore gisa diharduten ibilgailuek berek helarazitako datuetan oinarrituta. Azken helburua datza errepideak plataforma bihurtzean, eta, plataforma horietan, azpiegitura eta ibilgailuak komunikatzean eta funtsezko informazioa partekatzean. Gauzak horrela, gidari batek aldeztatik jakin dezake istripuren bat gertatu ote den edo klima-baldintzek pasabidea oztopatzen ote duten, eta, hartara, nabigazio-sistemen laguntzarekin, ibilbide alternatiboen gomendioak jaso ahal izango ditu eta ibilbide-denborak murriztu ahal izango ditu. Mota horretako soluzioei esker, joan-etorriak efizienteago egin nahi dira, hasieratik amaieraraino.

Effects of Vehicle-Infrastructure Cooperative Systems that support driving



Vehicle-to-Vehicle Cooperative System

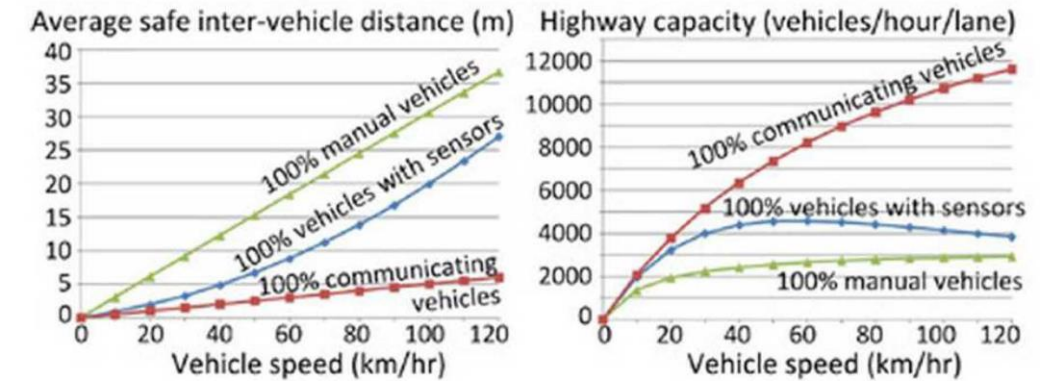


- Vehicles exchange information to determine location, speed and heading
 - Forward collision warning
 - Emergency electronic brake light
 - Blind spot / Lane change warning
 - Do not pass warning
 - Intersection movement assist
 - Left turn assist

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



5.2.3 Lurralde Plan Sektorialaren gaineko ondorioak

Aurreko ataletan deskribatutako teknologia berriak martxan daude jada; eragin nabarmena izango dute Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren funtsezko alderdi batzuetan, eta, zalantzarik gabe, bizi-kalitatea eta mugikortasuna hobetuko dituzte. Gainera, egungo errepideak planifikatzeko, eraikitzeko, mantentzeko eta ustiatzeko modua aldatuko dute.

Teknologia berri horiek honako ondorio hauek izango dituzte bide-azpiegituretan:

Bide-azpiegituren ahalmen handiagoa

Ibilgailu guztiak autonomoak diren egoera batean, irizpideak berrikusi eta irizpide berriak sartu ahal izango dira azpiegitura dimentsionatzeko eta eskaera modu aktiboan kudeatzeko. Araua aldatu beharko da, eta segurtasun-parametroak ere berrikusi beharko dira. Egungo eredu kontserbatzaileagoek eta murriztailegoek beste eredu optimizatuagoi emango diete bidea.

Gaur egun, gidatze-eredu batzuk pelotoien kudeaketan, naturarekiko analogietan (wavedriving®) eta abarretan oinarritzen dira. Eredu horiek azpiegituraren gaur egungo ahalmena % 50eraino hobetu dezakete. Gidatze-eredu horiek gaur egun ez dira bideragarriak, gidatzearen "giza faktoreagatik". Nolanahi ere, ibilgailu autonomoak oro har ezartzen diren egoeretan, aplikatu ahal izango dira.

Horrez gain, ibilgailuaren erabilera partekatua bultzatzera zuzentzen diren mugikortasun-joera berriak orokortzearekin, hobeto aprobetxatuko dira azpiegiturak, ibilgailuek okupazio handia izango baitute.

Azken batean, ahalmen potentzial handiagoak eragingo du:

- Lehendik dauden errepideen ahalmena areagotzea, eta, hartara, azpiegitura berak trafikoko handiagoa xurgatu ahal izatea, zerbitzu-maila onartezinetara iritsi gabe.
- Azpiegitura berriak diseinatzeko aukera handiagoa izatea, kontuan hartuta 60ko hamarkadako teorian eta estandarretan oinarritzen diren egungo diseinu-parametroek bestelako parametro batzuei lekua utziko dietela eta parametro berri horiekin zerbitzu-maila handia mantenduko duten azpiegitura merkeagoak edo inpaktu txikiagoa duten azpiegiturak diseinatu ahal izango direla.

Eskariaren kudeaketa optimizatzea

Bestalde, ibilgailuen konektagarritasun gero eta handiagoa baliatuz gero —ibilgailuen artean nahiz azpiegiturekin—, mugikortasunaren kudeaketaren beste kontzeptu batera iritsi ahal izango da; vzi sistemetan oinarritutako eskaria erregulatzeko ereduak erabiliko dira eta ahalmena kontrolatuko da. Horretarako, pentsa daiteke, une jakin batzuetan, kontrol-zentroek baimena eman dezaketela sarera ibilgailu kopuru maximo bat sartzeko, zerbitzu-maila onargarria bermatzeko, eskariko puntako orduak tarifazio bidez kudeatzeko, sare osoa optimizatzeko —denbora errealean abiapuntua/helmuga matrizea izateagatik—, eta abar.

Sistema horien aplikazio orokorra soilik posible izango da zirkulatzen duten ia ibilgailu guztiak autonomoak direnean eta haiekin elkarerraginean aritzen diren pertsonen gidatutako ibilgailurik ez dagoenean. Aurreikuspenen arabera, 2030. urterako ibilgailu autonomoak % 25-30 izango dira eta 2050-60. urteetan ibilgailu gehienak autonomoak izatea lortuko da.

Abantaila horiek lehenago ere lor litezke, baldin eta **horrelako ibilgailuetarako soilik sortutako korridoreetan aplikatzen badira.**

Azken ondorioa

Azken batean, aurrerapen teknologikoen, itxuraz, inbertsio-beharrak alda ditzakete. Ibilgailuekin komunikatuta egongo den sare monitorizatu edukitzeko inbertsioak egin beharko diren arren, gutxiago hazi beharko da bide-azpiegituren arloko eskaintzan —mugikortasunaren hazkunde globalaren aldean—, eta bi aukera bereiz daitezke:

- 1) 2035. urteaz haratago, ibilgailu autonomoak erabateko presentzia eta funtzionatzeko segurtasun juridikoa izango du.
- 2) 2035. urtera arte, elkarrekin zirkulatuko dute ibilgailu autonomoak eta ez-autonomoak. Aldi horretan, errepide-administrazioaren arduradunek hau egin beharko dute:
 - a. Ibilgailu autonomoaren azken egoerarako prestatu

- b. Ibilgailua/errepidea (v2i) eta ibilgailua/ibilgailua (v2v) elkarreragingarritasuna bultzatu. Datuak emititzen dituen ibilgailua mugimenduan dagoen sentsorea izango da, eta hura funtzionatzeko eta beste ibilgailu batzuk funtzionatzeko datuak igortzen ditu, baita azpiegituren kudeaketa hobe lortzeko ere. Horrela, puntak mailakatuko dira eta errepideen errendimendua hobetuko da, eta, horrenbestez, ISTRIPU-TASA nabarmen murriztuko da.

Erronka teknologiko horri aurre egite aldera, Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren helburuen artean sartzen dira azpiegituraren **efizientzia** optimizatzeko alderdiak, gaur egun eskura dagoen edo garatzen ari den berrikuntza teknologikoan oinarrituta. Helburu horiek **adierazleetan islatuko dira, eta, hartara, sarearen diagnostikoan**.

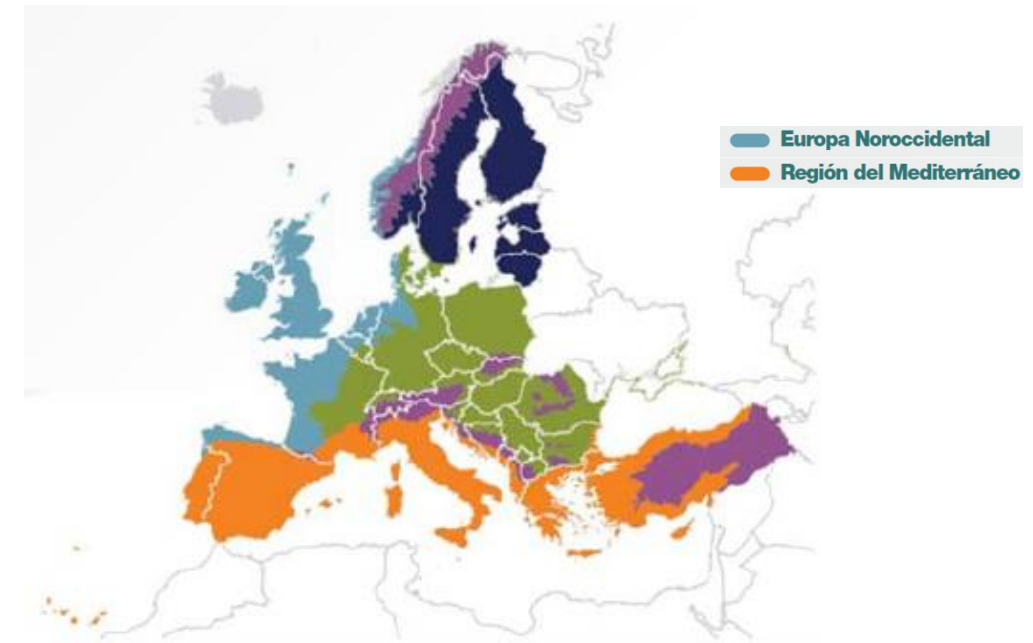
5.3 Klima-aldaketaren erronka

Klima-aldaketa eta haren ondoriozko inpaktuak dira gaur egungo gizarteak aurre egin beharreko erronka global garrantzitsu eta konplexuenetako bat. Berotze globala ez da ingurumen-arazoa soilik, beste eremu batzuetan ere eragiten du, eta funtsezkoa da natura-ondarea eta baliabide naturalak, ekonomia, edateko ura, elikadura, osasuna, gizarte-alderdiak, merkataritza, **lurralde-plangintza, azpiegiturak eta mugikortasuna** kontserbatzeko.

Erronka horri aurre egingo bazaio, sakon aldatu beharko dira energiaren, ekoizpenaren eta kontsumoaren ereduak eta, aldi berean, behar-beharrezkoa izango da gaur egun gertatzen ari diren aldaketei aurrea hartzea eta haietara egokitzea. Klima-aldaketaren arloko ekintza nahitaez izango da zeharkako politika bat, eta esparru guztietako (tokiko, eskualdeko eta munduko) administrazio ororen, eragile sozial eta ekonomikoen eta herritarren ekintza itundua eskatuko du.

Nazio Batuen Erakundeko Klima Aldaketari buruzko Gobernu Arteko Taldeak (IPCC) argi eta garbi adierazi du **gizakiaren jarduerak sortutako berotegi-efektuko gasen emisioek** eragin dutela XX. mendearen erdialdetik izan den beroketa. Azken 150 urteotan, munduko tenperatura 0,8°C inguru igo da, eta gora egiten jarraituko duela aurreikusten da. Kliman gertatzen ari diren aldaketaren ondorioak nekazaritzan, basogintzan, energia-produkzioan, turismoan eta, oro har, azpiegiturretan hautematen ari dira.

Eransten den mapan ikus daitekeenez, Euskal Autonomia Erkidegoa bi gunek klimatikotan dago: Europa ipar-mendebaldea eta Eskualde Mediterraneoa.



Europako Ingurumen Agentziak argitaratua (2015. urtea)

Europako Ingurumen Agentziaren 2015eko argitalpen horren arabera, hauek dira gunek horietan klima-aldaketaren ondorioak:

Europa ipar-mendebaldean

- Neguko prezipitazioak ugariagoak izango dira.
- Ibaien emaria igoko da.
- Espezieek iparraldera joko dute.
- Berokuntzarako energia-eskaria murriztuko da.
- Ibaietako eta kostaldeko uholde-arriskua handituko da.

Eskualde mediterraneoan

- Europako batez bestekoa baino tenperatura-igoera handiagoak izango dira.
- Urteko prezipitazioak urriagoak izango dira.
- Ibaien urteko emaria txikiagoa izango da.
- Desertifikazio-arriskua handiagoa izango da.
- Nekazaritzarako ur-eskaria handiagoa izango da.
- Laborantzaren emankortasuna txikiagoa izango da.
- Baso-suteen arriskua handiagoa izango da.
- Bero-boladen ondoriozko hilkortasuna areagotuko da.
- Hegoaldeko latitudeetako berezko gaixotasunen bektoreen habitata zabalduko da.
- Ahalmen hidroelektrikoa murriztuko da.
- Udako turismoak behera egingo du eta beste urtaro batzuetan handitu ahal izango da.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

Klima-aldaketaren ondorioak konpondu eta arintze aldera, Europako Batzordeak, 2011. urtean, “2050ean ekonomia hipokarboniko lehiakorrerako bide-orria” argitaratu zuen. Bertan gomendatzen zen berotegi-efektuko gasen emisioak % 80 murrizteko konpromisoa hartzea, 1990eko datuekin alderatuta, eta, horretarako tarteko helburu batzuk ezartzen ziren: 2030erako % 40 murriztea eta 2040erako % 60 murriztea.

Bide-orri horrek honako alderdi hauetako berrikuntza eta garapena identifikatzen du ekonomia hipokarbonikorrako aldaketaren motor gisa:

- **Energia berriztagarriak.** Etorkizunean teknologiak merkeago izango direla aurreikusten da, baina inbertsio handiak egin beharko dira hornidura eta banaketa-sare adimenduna ziurtatzeko, energia eskatzen duten sektoreen elektrifikazio progresiboarekin lotuta.
- **Mugikortasun-eskariaren eta -eskaintzaren kudeaketa** egokia ahalbidetuko duten **lurralde-antolamendua eta hirigintza-plangintza**.
- **Europako garraio-sistema efizienteagorako eta jasangarriagorako** trantsizioa, hiru faktore nagusitan oinarritzen dena: ibilgailuen efizientzia, motor, material eta diseinu berrien bidez; energia garbiagoa, erregai eta propulzio-sistema berrien bidez; **sareak hobeto erabiltzea eta funtzionamendu seguruagoa izatea, informazio- eta komunikazio-sistemen bidez**.
- **Berotegi-efektuko gasen emisiorik ia batere ez duten eraikinak**, aurrezpenari, energia-efizientziari eta energia berriztagarriei esker.
- **Teknologia berriak** finkatzea, hala nola karbonoa atzitzekoa eta biltegitratzekoa.

“2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategia. KLIMA 2050” dokumentuan ezartzen denez, hauek dira klima-alaketari aurre egiteko Euskal Autonomia Erkidegoko helburuak:

1. HELBURUA: Euskadin berotegi-efektuko gasen emisioak % 40 gutxienez murriztea 2030erako, eta gutxienez % 80 murriztea 2050erako, 2005eko datuekin alderatuta. 2050. urtean kontsumitzen den energiaren % 40 energia berriztagarria izatea.
2. HELBURUA: euskal lurraldearen klima-alaketarekiko erresilientzia ziurtatzea.

5.3.1 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Aditzera eman denez, klima-alaketak egungo gizartean dituen inplikazioak errealak dira, dagoeneko agertzen ari dira, eta etorkizunean gora egitea aurreikusi da. Lege-tresna berriek (hala nola Klima Aldaketaren Legearen Aurreproiektuak) eta lurralde-plangintzako tresnek (hala nola Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek) ondorio horiek arintzeko ekintzak jasotzen dituzte, eta ekintza horiek guztiak berotegi-efektuko gasen emisioak murriztera bideratzen dira.

Euskal Autonomia Erkidegoko energia-eskariaren ehuneko handi bat mugikortasunarekin lotzen da. Garraioak batez ere petrolioaren deribatuak kontsumitzen ditu (azken energia-kontsumoaren % 93), eta garraioa da, hain zuzen ere, energia-iturri mota hori gehien eskatzen duen sektorea (Euskal Autonomia Erkidegoan kontsumitzen diren petrolio-deribatuen % 85 baino gehiago garraioari dagozkio). Mugikortasunaren barruan, energia kontsumoaren % 95 errepidean zeharreko garraioarekin lotzen da. Beraz, garraioa funtsezkoa da Euskal Autonomia Erkidegoak ezarritako emisioak murrizteko helburua lortuko bada, Europako Zuzendarauen ildotik.

2050erako Klima Aldaketaren Euskadiko Estrategiaren helburuetako bat da “**emisiorik gabeko garraiorantz aurrera egitea**”. Horretarako, 3 jarduketa-ildo proposatzen ditu:

- Intermodalitatea eta berotegi-efektuko gasen emisio txikiagoak dituzten garraibideak bultzatzea.
- Petrolioaren eratorrien kontsumoa ordeztzea.
- Garraio-azpiegiturretan urrakortasun- eta egokitze-irizpideak txertatzea.

Era berean, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek “Klima-alaketa arintzearen eta klima-alaketari egokitzearen arloko gidalerroak” jasotzen dituzte (31. artikulua). Zehazki aditzera ematen dute, **lurralde- eta hirigintza-plangintzan klima-alaketaren kausak eta eraginak aintzat hartzea, eta proposamenen bidez berotegi-efektuko gasen isurpenaren balantze garbia murrizten eta erresilientzia handitzen laguntzea**.

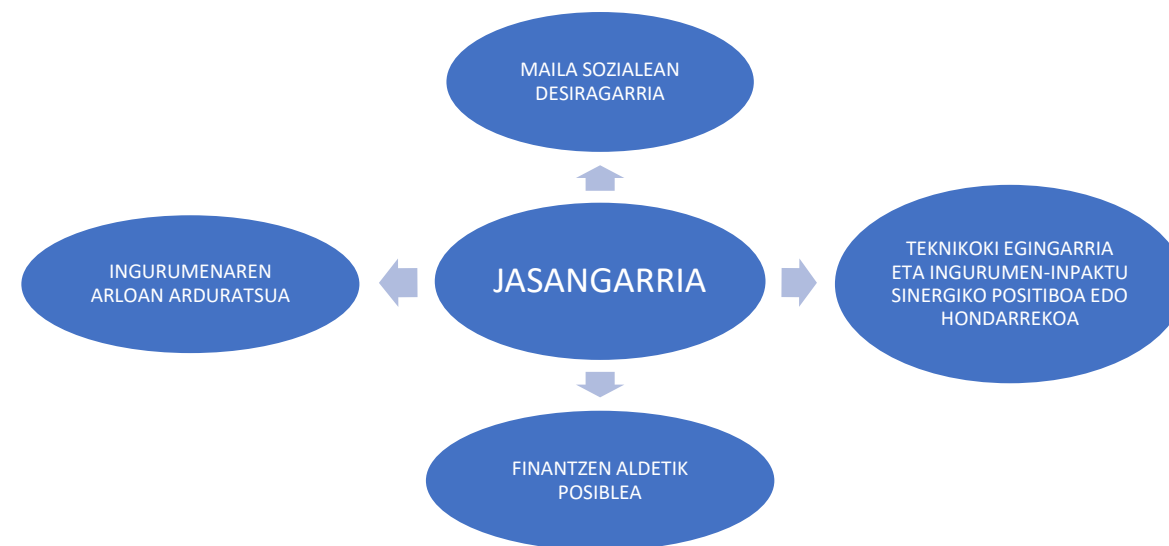
Premisa horien mende, klima-alaketaren erronka txertatu beharko da Lurralde Plan Sektorialaren zenbait alderdiren idazketan:

- Planaren **irizpideen eta helburuen** parte izango da, eta mugikortasun-eskariaren eta -eskaintzaren kudeaketan hobetzeko helburuak bilatuko ditu. Hobekuntza horrek zuzenean ekarriko luke berotegi-efektuko gasen emisioak murriztea. Klima-alaketaren erronkari aurre egiteko lortu beharreko helburuak oso lotuta daude lehentxeago adierazitako erronka teknologikoko helburuekin; izan ere, energia garbiagoa duten ibilgailuen erabilera eta informazio- eta komunikazio-sistemen bidez sareen funtzionamendu seguruagoa lagungarriak izango dira garraio-sistema efizienteagoa eta jasangarriagoa lortzeko.
- Planaren helburu bat denez gero, funtsezko adierazlea izango da **errepide-sarearen diagnostikoan**, betiere berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko hobetu daitezkeen tarteak identifika daitezzen, bai intermodalitatea sustatzearen bidetik, bai garraibide jasangarriagoak erabiltzearen bidetik.
- **Jarduketa-proposamena**, Planean proposatutako helburuak lortzera bideratu beharko da.

5.4 Jasangarritasuna

JASANGARRITASUNA irizpide erabakigarria da etorkizuneko garraio-azpiegituren plangintzak hartu beharreko erabakietan.

Gaur egun, jasangarritasunaren kontzeptua **arloan soziala, teknikoa, ingurumenekoa eta ekonomikoa** aintzat hartzen dituen diziplina anitzeko kontzeptu gisa ulertu behar da:



Hau da, **garraio-azpiegituretan egindako inbertsio bat jasangarria da gizartearen eskari bati erantzuten badi; teknikoki egingarria bada, ingurumen-inpaktu sinergiko positiboa edo hondarrekoa sortzen badu, ingurumenari dagokionez arduratsua bada, eta egungo eta etorkizuneko belaunaldiak finantzatu badezakete.**

5.4.1 Maila sozialean desiragarria

Aditzera eman denez, garraio-azpiegiturek gizartearen eskariari erantzun behar diote. Izan ere, arrazoizko ibilbide-denborak izango dituen irisgarritasuna bermatuko duten azpiegitura egokiak eduki beharko dira, eta azpiegitura horiek ahalik eta segurtasunik handiena izan beharko dute eta kalitatezko garraio publikoko sistema ezartzea erraztu.

Horri dagokionez, nabarmendu behar da irisgarritasuna norbanakoen eskubidea dela, baina, gainera, elementu erabakigarria dela dagokion esparru geografikoko jarduera ekonomikoaren lehiakortasunerako; hartara, enplegurako ezinbesteko baldintza da, baina ez behar bestekoa, hori ere pertsonen funtsezko beste eskubide bat baita.

Kontuan izanik helburu horrek gizartearen eskaerei erantzun behar diela, oso modu berezian bermatu behar da Lurralde Historikoko eskualde periferikoetarako irisgarritasuna.

Gaur egun, irisgarritasunaren arloko desberdintasunak daude eskualdeen artean (eskualdeetako burutzetatik Bilboko metropolialderako ibilbide-denbora gisa neurtua), eta, beraz, gaur egun ez dago

arlo horretan orekarik; izan ere, eskualde batzuetan metropolialdera iristeko ibilbide-denborak haien benetako kokapen geografikoagatik beharko luketenak baino handiagoak dira.

Irisgarritasunean dauden desberdintasun horiei azpiegituren erabilera dauden urritasunak gehitu behar zaizkie. Kontuan izanik azpiegitura bera ez dela, berez, ez ona ez txarra, azpiegitura horren kudeatzaileak azpiegituren erabilera egokia bermatzeko beharrezkoak diren neurriak hartu beharko ditu, ahal den heinean bederen; izan ere, askotan azpiegituren erabilera desegokiak eragiten du gizarteak azpiegitura horiei buruzko pertzepzio negatiboa izatea.

Beraz, ezarri behar den bide-ereduan, bi azpiegiturek, batik bat, osatu eta kudeatuko lukete eskualde periferikoetarako irisgarritasuna:

- Errepide zaharrak, lurzorura iristeko erabiliko denak eta oinezko zirkulazioak eta bizikleta-ibilbideak hartuko dituenak.
- Eskualdeak eta A-8 autobidea —ekialde/mendebalde ardatz egituratzailea— lotzen dituen egungo errepidea hobetzeak edo errepide berria eraikitzeak, garraio publikoak ibilbide-denbora erakargarriak eskaini ditzan eta **mugikortasun jasangarria susta dadin, azpiegitura berriaren erabilera egokiaren bidez.**

5.4.2 Teknikoki egingarria eta ingurumen-inpaktu sinergiko positiboa edo hondarrekoa

Azpiegituretan egiten diren inbertsioen jasangarritasunaren kontzeptua bigarren ideia batean ere oinarritzen da: inbertsio horiek teknikoki gauzatu ahal izatea ingurumen-inpaktu sinergiko positiboarekin edo hondarrekoarekin, egungo gizarteak horri dagokionez duen sentikortasunaren arabera.

Indarrean dagoen legeriak —gai hori bermatze aldera— garraio-azpiegituren ingurumen-inpaktua ebaluatuko duen prozedura arautua eta bermatzailea hartzen du aintzat. Prozedura horren bidez sustatuko da gizarte-eragileek prozesuaren hainbat fasetan parte har dezaten, jarduketa sortzeko hasierako faseetatik (aurretiazko kontsultak), jarduketa definitzeko azken fasera arte (informazio publikoa).

Ebaluazio-prozedura hori, logikoa denez, aldatu egiten da garatu beharreko jarduketaren muntaren arabera. Kontuan hartu behar da Errepideen Lurralde Plan Sektorialak askotariko jarduketak aurreikusten dituela arlo horretan, eta jarduketa horiek zenbait tramite eskatzen dituztela ingurumenaren aldetik bideragarri izango badira —jarduketaren sakontasunaren edo garrantziaren arabera irismena izango dute tramite horiek—.

Gaur egungo plataformaren gainean ia soilik egiten diren munta txikiko jarduketek ez dute ingurumen-tramitaziorik behar bideragarri izan daitezen, eragin txikia baitute ingurunean eta lurzoru gutxi okupatzen baitute edo ez baitute lurzorurik okupatzen lehendik dagoen errepideaz kanpo.

Jarduketa handiagoak, beraz, bigarren maila batean daude, hala nola galtzada bitan banatzea edo egungo plataforma modu partzialean aprobetxatuko duten egokitze- eta zabaltze-lanak egitea. Jarduketa horietan, gaur egungo errepidearen ondoko lurzorua okupatzen da, batez ere jabari publikoko zonan. Jarduketa horiek bideragarriak izan behar dute, eta, horretarako, jendaurrean jartzeko tramitea

egin beharko da, ingurumen-inpaktuaren azterketa idatzi beharko da eta Ingurumen Organoak ingurumen-inpaktuen adierazpena egin beharko du.

Azkenik, lurzoru berriak okupatzea eskatzen duten eta ingurumenaren gainean inpaktu handiagoa eragiten duten munta handieneko jarduketak daude. Jarduketa horietarako, behar-beharrezkoa izango da ingurumen-bideragarritasun estrategikoa, eta horrek eskatuko du, lehenik eta behin, lurzoru berrien okupazioa justifikatu eta ezarriko duen bide-plan berezi bat egitea, jarduketa garatzeko plangintza egitea, jendaurreko tramitea betetzea, ingurumen-inpaktuaren azterketa idaztea eta Ingurumen Organoak ingurumen-inpaktuen adierazpena egitea.

5.4.3 Ingurumenaren arloan arduratsua

Garraio-azpiegitura berrien eraikuntzak izango dituen helburuen eta lehentasunen artean egongo da lurraldean dauden klima- eta ingurumen-balioak babestea etorkizuneko belaunaldientzat; horrela, gaur egungo biodibertsitatearen kontserbazioa eta arriskuan dauden espezieen bideragarritasuna bermatuko da.

Klima-baldintzak babestu nahi badira, berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko apustu irmoa egin beharko da, horiek baitira klima-aldaketaren erantzule nagusiak. Garraio-azpiegitura berriak planifikatzean, lehentasuna eman beharko zaie murrizketa hori bultzatuko duten estrategiei, eta bultzatuko da administrazioek —bereziki Eusko Jaurlaritzak eta Bizkaiko Batzar Nagusiek— ezarritako arlo horretako helburuetan modu aktiboan parte har dezaten.

Bestalde, azpiegitura berriek kontuan hartu behar dute oztopoen sorrera saihestu behar dela, batik bat oztopo horiek faunaren joan-etorrietarako lurraldearen iragazkortasuna eragozten badute eta gaur egun Lurralde Historikoko hainbat eremutan dagoen habitaten zatiketa areagotzen badute.

Gainera, azpiegiturek lurzorua okupatzeak biodibertsitatean dituen ondorio negatiboak kontuan hartuta, lehendik dauden azpiegituren aprobetxamendua lehenetsi beharko litzateke —bide-eskaintza handitu eta lurzoru berriak okupatu ordez—.

Hori guztia biodibertsitatea eta espezie mehatxatuak etorkizuneko belaunaldientzat babesteko helburu argiarekin egingo da.

Era berean, beharrezkoa dirudi, gai horrekiko sentikortasuna desberdina zen testuinguru batean egindako jarduketan ondorioz, iraganean sortutako inpakturik adierazgarrienak aldatzea, bereziki habitaten zatiketari eta biztanlerian zarata eta emisio moduan eragindako inpaktuei dagokienez. Izan ere, inpaktu horiek orbain sakonak utzi dituzte balio handiko natura-eremuetan eta biztanle-dentsitate handiko hiri-inguruneetan. Gaur egungo egoerarik larrienak zuzentzeko jarduketak egin beharko dira.

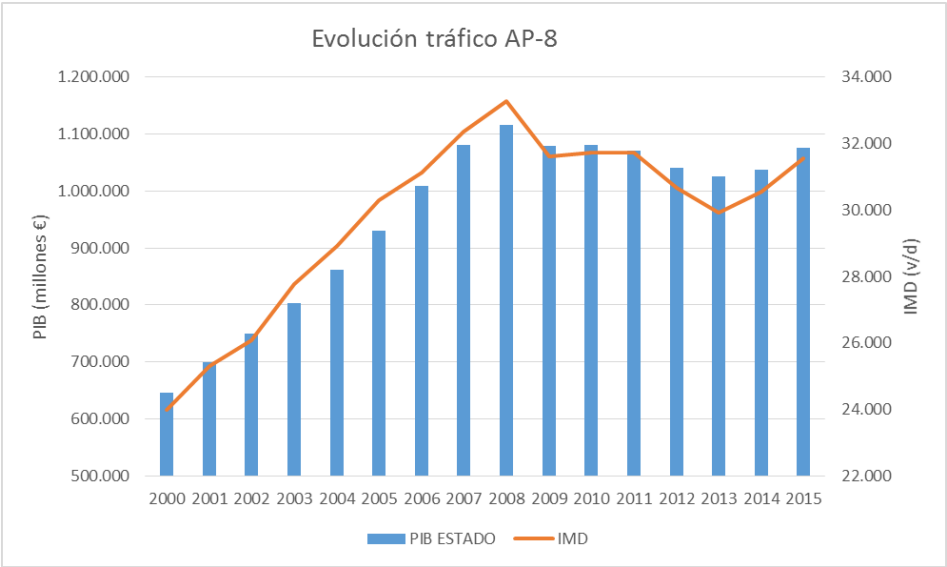
5.4.4 Finantzen aldetik posiblea

Inbertsio baten jasangarritasuna bermatzeko kontuan hartu beharreko laugarren funtsezko alderdia da inbertsioa indarrean dagoen araudiari egokitutako finantzaketa-sistema batean oinarritzea eta finantzaketa-sistema horrek zehaztea zer funts behar diren inbertsioa gauza dadin, betiere etorkizuneko belaunaldien erabaki-ahalmena arriskuan jarri gabe.

Edozein jarduketa edo azpiegitura berri egin aurretik, eskura dauden finantza bideak aztertu behar dira, eta azpiegitura bakoitzari esleitutako funtzionaltasunaren arabera egokitu beharko dira finantza bideak, tresna arauemaileetan (foru-arau eta -dekretuak) egokitzen joan denaren ildo beretik.

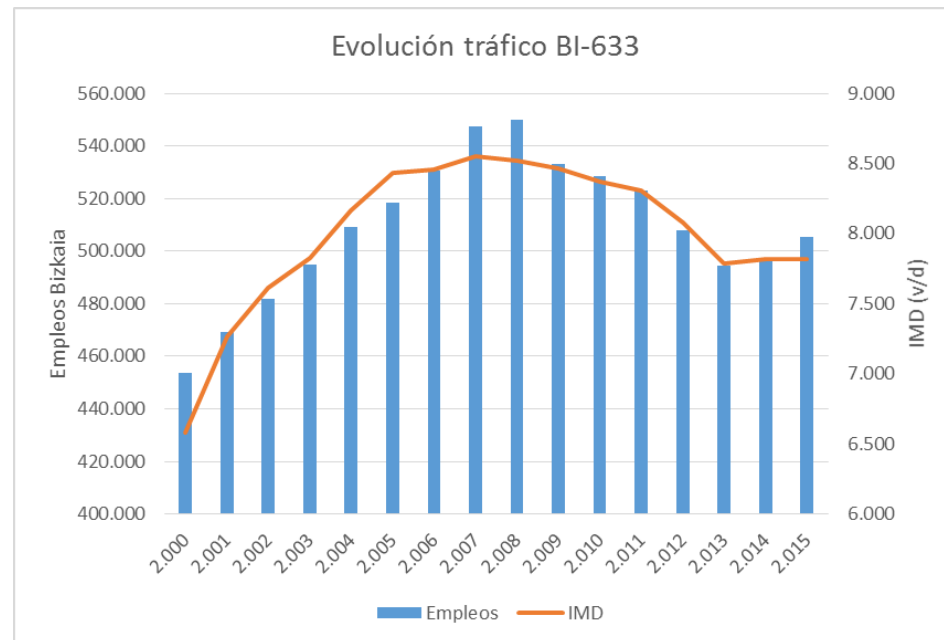
Beraz, lehenik eta behin, funtzionaltasun horren arabera sailkatu beharko dira gaur egungo errepideak eta etorkizunekoak, eta Foru Sarean bi mota bereiz daitezke:

- **Ibilbide luzeko mugikortasunari** lehentasunez zerbitzu egitearekin lotutako funtzionaltasuna duten errepideak. Mugikortasun horrekin lotzen den trafikoaren bilakaera **jarduera ekonomikoaren** bilakaerarekin lotuta dago, barne-produktu gordinaren bilakaerarekin hain zuzen ere. AP-8 eta AP-68 autobideen eta horiek elikatzen dituzten errepideen (garapen-azpiegituren) kasua da. Ikus 1. grafikoa.

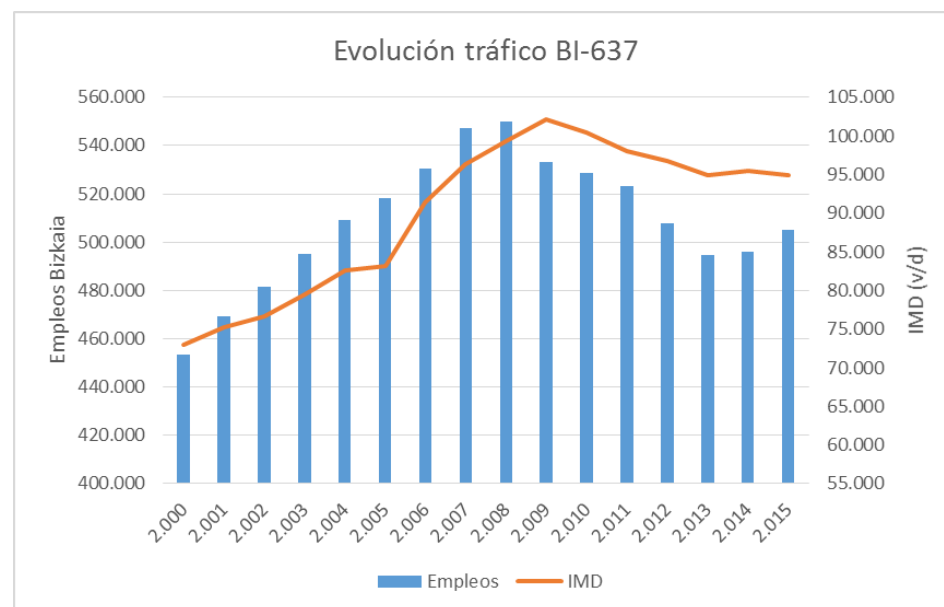


1. grafikoa. AP-8 autobidearen trafikoaren bilakaera

- **Nahitaezko mugikortasunari (etxea / lantegia edo ikastetxea edo zaintza-lekua)** zerbitzu egiteko eta lurraldeari sarbidea eskaintzeko (lurralde-oreka) funtzionaltasuna duten errepideak. Errepide horietan, trafikoaren bilakaera **enpleguaren bilakaerarekin** lotzen da batik bat. Lurralde Historikoko zona periferikoak A-8 autobidearekin (ardatz egituratzailea) lotzen dituzten errepideak dira. Ikus 2. eta 3. grafikoak.



2. grafikoa. BI-633 errepidearen trafikoaren bilakaera



3. grafikoa. BI-637 errepidearen trafikoaren bilakaera

Bide-azpiegituren tipifikazioak —haien funtzionaltasun nagusiaren arabera: garapen ekonomikoa edo etxea/lantokia—, indarrean dagoen araudiaren arabera aurreikusitako finantzaketa-mekanismoak esleitzea dakar.

- ERABILTZAILE bidezko finantzaketa --> Ibilbide luzeko trafikoa eusten duten azpiegiturak eta horien elikatzailleak (garapen-azpiegiturak), jarduera ekonomikoarekin lotuta daudenak.
- ZERGADUN bidezko finantzaketa --> Nahitaezko mugikortasuna eusten duten azpiegiturak (Etxea / lantokia edo ikastetxea edo zaintza-lekua) eta lurralderako irisgarritasuna eusten dutenak (lurralde-oreka)
 - Epe laburrera: ohiko aurrekontuak
 - Epe ertain/luzera: erabiltzeagatik ordainketa

Lehen kasuan (ERABILTZAILE bidezko finantzaketa), emaitzak plangintza-eredu determinista errazten du, diru-sarrera zehatz baten mende besterik ez baitago (bidesariak). Eredu horren bidez finantzatu beharreko azpiegituren kostuen arabera eta azpiegitura horiek zerbitzuan jartzeko zehazten den epearen arabera, egin daiteke ekonomia- eta finantza-plan zehatza, betiere bidesari-azpiegitura horietarako eta garapen-azpiegituretarako (behar bezala funtzionatzeko beharrezkoak direnak, baina bidesaririk behar ez dutenak) ezartzen diren helburuak bete ahal izan daitezen.

Bigarren kasuan (ZERGADUN bidezko finantzaketa), emaitzak plangintza-eredu posibilista errazten du; izan ere, baliabideen erabilgarritasuna hasierako kopuru aldakor baten mende egongo da (Sailaren aurrekontua), eta kopuru horri, aurrez, kendu beharko zaizkio zerbitzua bermatzeko beharrezkoak diren zenbatekoak (eragiketa-gastuak: kontserbazio integrala, energia), baita lehendik konprometitutako partidak eta eskaera kudeatzera zuzenduko diren baliabideak ere (bestelako laguntzak, hileko gastuaren mugan). Gainerako zenbatekoa inbertsio-planetan banatu beharko da, aurrez azaldu den eskemaren arabera. Horrenbestez, eredu horretan, baliabide ekonomikoak ezin dira aldeztu aurretik finkatu (hortik datorkio izena), eta, hartara, ezin izango da a priori zehaztu noiz jarriko diren zerbitzuan baliabide ekonomiko horien arabera finantzatzeko diren azpiegiturak.

Aipamen berezia merezi dute bigarren finantzaketa-mekanismo horretan barnean hartzen diren azpiegiturek. Azpiegitura horien aurrekontua garrantzi handikoa da, kokatuko diren ingurune orografia- eta ingurumen-baldintzatzaileen ondorioz. Datozen urteetan aurreikus daitezkeen aurrekontu-baliabide mugatuak kontuan hartuta, baliabide gehiagoren zain atzeratu beharko da azpiegitura horiek gauzatzea. Kasu horretan, denboran mailaka daitezkeen soluzio teknikoak diseinatu beharko dira eraginpean dauden korridoreetarako. Soluzio tekniko horiek, lehenengo fasean, aukera emango dute kostu txiki batekin ebazteko bide-segurtasunaren problematika, eta gerorako, hau da, beharrezko baliabideak eskura daudenerako, utziko dute funtzionaltasunarekin zerikusia duten alderdiei erantzuten dien behin betiko azken soluzio hori gauzatzea.

5.4.5 Ondorioak II. Lurralde Plan Sektorialaren idazketan

Aditzera eman denez, inbertsio bat jasangarria da baldintza hauek betetzen direnean:

1. Gizartearen beharrei erantzuten dienean.
2. Teknikoki egingarria denean eta ingurumen inpaktu sinergiko positiboa edo hondarrekoa duenean.
3. Ingurumenaren aldetik arduratsua denean, eta klima-aldaketa eusteko eta biodibertsitatea kontserbatzeko ingurumen-erronkei erantzuten dienean.
4. Egungo eta etorkizuneko belaunaldiak hipotekatu gabe finantza daitezkeenean.

Baldintzatzaile horiei erantzuteko, Lurralde Plan Sektoriala idaztean **sareko errepideen diagnostikoan aplikatu beharreko irizpide eta helburu** batzuk ezarriko dira, eta, azkenik, hiru jasangarritasun-baldintzatzaile horiek bete beharko dituzten **jarduketak** lortuko dira.

Ikuspuntu sozialetik, berdintasuna zenbait mailatan bilatuko duten irizpideak ezarriko dira: lurraldea, ekonomia eta generoa. Lurralde-berdintasuna lurraldera iristeko irizpideen arabera bermatu beharko da, norbanakoek eta enpresek beren jarduera ekonomikorako ibilbide-denbora luzeak izan ez ditzaten, eta, hartara, kostuak handitu ez daitezen —horrek egoera txarrean kokatuko lituzke Estatu barruko eta Europako merkatuko lehiakideen aldean—.

Genero-berdintasuna lortzea zeharkako politika bat da, plangintza-tresna guztiak inplikatu behar dituen, eta garraio-sistema ez da horretan salbuespena izango.

Lurralderako irisgarritasuna lortzeko aukeretako bat da mugikortasun jasangarria sustatzea azpiegituren erabilera egokiaren bidez. Hori zuzenean lotzen da ibilgailu astunen kudeaketarekin eta azpiegituren efizientziarik handiena bilatzearekin.

Ikuspuntu teknikotik, garraio-sistemak ingurumenean duen inpaktua murrizten saiatuko da, horrek dakartzan alderdi guztiak kontuan hartuta.

Azkenik, Lurralde Plan Sektorialak aurrekontu-aukeren arabera **jarduketen plangintza** proposatuko du. Garraioaren Liburu Zuriak adierazten duen erabiltzaile ordaintzailearen soluzioa baloratuko da, eta kanpoko kostuak barneratzeko tarifazio-neurriak proposatuko dira.

6 Jarduketa-esparrua

Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren xede-sarea ***Bizkaiko Lurralde Historikoko Sare Funtzionala*** osatzen duten errepideek eratzen dute, eta errepideei buruzko Foru Arauaren arabera, lehentasuneko foru-sareari, oinarrizkoari, osagarriari eta eskualdekoari dagozkienak dira.

Foru-arau horretan, 5. artikuluan, errepideak sareetara atxikitzeko irizpideak jasotzen dira, beren funtzionaltasun nagusiaren eta lurraldean duten kokapenaren arabera. Bilbo Metropoliko errepideen eta lurraldearen gainerakoan dauden errepideen arteko bereizketa egiten da.

Hala ere, azken urteotan Bilboko ingurunean lanari/ikasketei/zainketari lotutako eguneroko mugikortasun pendularren irismen geografikoak gora egin duenez, arrazoizkoa dirudi zalantzan jartzea Bilborekin lotutako esparruak gaur egun duen hedapena, eguneroko mugikortasunari dagokionez. Lehenik eta behin, aztertu behar da ea komeni den esparru hori zabaltzea, mugikortasun mota horri lotutako joan-etorrien egungo hedadura kontuan hartuta. Hori oso garrantzitsua da Planaren barruan. Izan ere, aurrerago mugikortasuna kudeatzeko neurriak proposatzeko aukera aztertzen denean, eskariaren segmentu hori, okupazio txikiko ibilgailu pribatuan egindako bidaien kopuruari dagokionez duen garrantziagatik, neurri horien hartzaile nagusietako bat izango da. Hortaz, oso garrantzitsua da segmentu horrek erabiltzen duen sare zatia identifikatuta edukitzea.

Bilbo inguruko esparrua birdefinitu ondoren (bertan eguneroko mugikortasun pendularra izaten da), errepideen katalogoa aztertzen da, horren benetako funtzionaltasuna dela-eta errepideetako baten sailkapena aldatu behar den erabakitzeko.

Azkenik, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialean aztergai den sarea ezartzen da, eta dokumentu honen 6.3 atalean sarearen diagnostikoa egiteko proposatutako tarte-zatiketa egiten da.

6.1 Lurralde-esparruak

Estatuko eta nazioarteko hainbat argitalpen aztertuta, honela defini liteke metropolialde bat:

- Metropolialde bat, batzuetan metropoli-zona edo aldirietako gerriko deitua, eskualde bat da, populazio trinkoa duen hirigune bat eta bere inguruko lurralde ez hain populatuak dituen, eta industria, azpiegitura eta etxebizitzak partekatzen dituen.
- Metropolialde batek, eskuarki, jurisdikzio eta udalerri ugari hartzen ditu: auzoak, barrutiak, udalerriak, hiriak, herriak, aldiriak, konderriak, estatuak eta, baita, nazioak ere (adibidez, eurobarrutiak).
- Metropolialdeek hiri-eremu bat edo gehiago har ditzakete, baita hiri sateliteak, hiriguneari sozioekonomikoki lotutako hiriak eta erdialdeko landa-eremuak ere. Hiriguneak desplazamendu-ereduen arabera neurtu ohi dira.
- Metropolialde batek konbinatu egiten ditu hiri-aglomerazio bat (aldameneko zona eraikia) eta nahitaez hiritarrak izan behar ez duten baina enpleguagatik edo merkataritzagatik erdialdeari hertsiki lotuta dauden esparruak.
- Estatu Batuetako Plangintzako eta Aurrekontuko Bulegoak honela definitzen du eremu estatistiko metropolitarrak: konderri edo konderri baliokide bat edo gehiago, gutxienez 50.000 pertsonako

gutxienez hiri-unitate bat duena, gehi aldameneko lurralde bat, integrazio sozial eta ekonomiko handia duena hirigunearekin, konmutatzeko loturen bidez neurtuta.

- Urban Audit proiektuaren helburuetarako, Europako hiri nagusiei dagokienez, horien eragin-eremu metropolitarrak definitzen dira. Horiek hiri-eremu funtzionalak (HEF) izenez ezagutzen dira. Hiri-eremu funtzional bakoitza hiri bat eta haren ingurune funtzionala osatzen duten udalerriak dira, zehazki, lan-eraginekoak. Helburua da aztergai den hirira lanera joaten den biztanleria okupatu egoiliar esanguratsua duen eremu bat izatea. Udalerri bat hiri baten hiri-eremu funtzionalekoa da, baldin eta biztanleria okupatuaren % 15 edo gehiago hiri horretara joaten bada lana dela eta.

Hiri-esparruko eta hiri-inguruko garraio-eskaria aztertzean, eta eskari horri erantzuteko garatu beharreko neurriak planteatzean (mugikortasun-kontzeptu berriak, garraio publikoko sareak, eskariaren kudeaketa hobetzea, bide-eskaintza handitzea), lehenik eta behin eguneroko mugikortasunari dagokionez perimetro egokiena zein den zehaztu behar da (batez ere, lanaren, ikasketen edo zainketaren ondoriozko nahitaezko mugikortasunari erantzungo dio).

Azken urteetan egindako azterketek erakusten dute joan-etorri horiek gero eta gehiago luzatzen ari direla, etxebizitzaren eta lantokiaren arteko deskonexioa gero eta handiagoa den fenomeno globalaren ondorioz. Gainera, joan-etorri horietako asko eta asko okupazio txikiko edo ertaineko ibilgailu pribatuan egiten dira, batez ere tarteko distantzietan (10 eta 100 kilometro artean).

Bestalde, lehen ez bezala —mota horretako bidaiak erradialak ziren nagusiki, metropolialdeen periferiaren eta eremu horien gune zentralaren (downtown) artean—, duela urte batzuetatik hona mugimendu horiek dibertsifikatu egin dira jatorriei/helmugei dagokienez. Beraz, pisu erlatiboa irabazi dute periferiatik periferiara egindako mugimenduek, hiri-aglomerazio handien multipolarizazio-prozesuaren ondorioz.

Beraz, beharrezkoa da "Bilbori lotutako eguneroko mugikortasun-esparrua" birdefinitzea, "Bilbo Metropoliarren" ohiko mugaketa gaingiduta, honako haven ondoriozko errealitate berrira egokitzeko:

- ***Joan-etorriak luzatzea nahitaezko mugikortasun-arrazoiengatik, eta, ondorioz, esparru hori zabaltzea.***
- ***Esparru horren egiturak gero eta multipolaritate handiagoa du.***

Horren guztiaren helburua da esparru zabaltze berri horretan mugikortasun jasangarriko irtenbideak aplikatzea; izan ere, gaur egun ezinbestekoa baita konponbide horiek ezartzea Planaren helburuak lortzeko.

Horrenbestez, errepideen Lurralde Plan Sektorialerako "Bilbori lotutako eguneroko mugikortasun-esparrua" edo, laburki adierazita, "Bilboko eguneroko mugikortasun-esparrua" izeneko proposamena ***lehentasunez mugikortasunean oinarritutako definizio*** batean datza.

Mugikortasun-esparru hori Bilboko hirigunearen inguruan kokatutako udalerriek osatuko lukete. Udalerri horiek lotura estua dute hirigune horrekin edo elkarren artean, nahitaezko arrazoiengatik (etxea/landa/ikasketak/zainketa) edo aisialdiarekin lotuta arrazoiengatik, duten lotespen sozioekonomikoaren ondorioz. Horietan honako mota hauetakoren bateko funtsezko egitura-elementu edo - ekipamenduak ezartzen dira:

- Enplegu-espazio handiak:

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

- Industrialde garrantzitsuak.
- Teknologia- eta enpresa-parkeak.
- Hezkuntza-, laguntza-, kirol- edo administrazio-ekipamendu handiak:
 - Unibertsitateak.
 - Tamaina handiko ikastetxeak.
 - Erakustazoka.
 - Ospitaleak.
 - Estadioak.
- Garraio-terminal handiak: aireportua, portua, autobus-geltokia...
- Saltoki eta aisialeku handiak.

Hau da, biztanleriaren zati handi bat inguruko beste udalerri batzuetara maiz eta behin eta berriz lekualdatzen den udalerri guztiek osatuko lukete esparru hori, beren artean duten mendekotasun sozial eta ekonomiko handiaren ondorioz. Horien artean, oro har, mugikortasun-eskari horiei erantzuteko garraio publiko masiboko sare batek funtzionatzen du.

Hortaz, udalerri bat "eguneroko mugikortasun-esparrutzat" identifikatzeko irizpideak hainbat motatakoak izango lirateke:

- Udalez gaindiko egitura-ekipamenduaren presentzia.
- Eremuaren erdiguneezko konexioa garraio masiboko sarearen bidez.
- Lan-arrazoiengatik eremuko enplegu-poloetara egunero joaten den biztanleria-bolumen handia.

Identifikazio hori ahalbidetzeko, enpleguei, lurzoruaren kalifikazioari eta mugikortasunari buruzko informazioa bildu eta prozesatu da, eta mapa tematiko bat prestatu ere. Horietan, honako informazio hau sartu da:

- Enplegu-sortzaile handien kokapena: industrialde handiak, teknologia- eta enpresa-parkeak.
- Garraio-terminalen kokapena: Aparkabisa, Termibus, aireportua, portua.
- Udalez gaindiko ekipamenduen kokapena: unibertsitateak, ospitaleak, erakustazoka, kirol-ekipamenduak.
- Saltoki handien kokapena.
- Trenbide-garraio publikoko sareak.

Mapa horretan, gainera, bi udalerri mota nabarmendu dira:

- **Mugikortasuna sortzen duten udalerriak:** hau da, nagusiki bizitegi-udalerriak dira, eta, ondorioz, bertako biztanle gehienak horietatik abiatzen dira beren lantokira. Horiek identifikatzeko, udalerriko biztanle egoiliar okupatuen eta bertako enplegu aktiboen arteko desorekak aztertu dira. Horretarako, udalerrien arabera bereizitako bi aldagai horiek Eustatetik lortu dira, bi balioak 1.500 pertsonatik beherakoak dituzten udalerriak baztertu dira eta "enpleguak / biztanleria okupatua" ratioa lortu da. Balio hori 0,6tik beherakoa duten udalerriak nagusiki bizitegi-udalerritzat hartu dira.
- **Mugikortasuna erakartzen duten udalerriak,** hau da, nagusiki industrialak edo enplegu-sortzaileak diren udalerriak. Udalerri horiek identifikatzeko, aurreko "enpleguak / biztanleria okupatua" erlaziotik abiatu gara, eta, 1,5etik gorako erlazioa duten udalerriak udalerri nagusiki enplegatzailetzat hartu

ditugu. Udalerri horiei "jarduera ekonomikokotzat" kalifikatutako lurzoruen kopuru edo proportzio handia dutenak gehitu zaizkie. Zehazki, lurzoru mota horren azalera 100 hektareatik gorakoa dutenak edo udal-azaleraren % 4 baino handiagoa dutenak azpimarratu dira (nabarmentzekoa da Bizkaiko batez bestekoa % 2,38koa dela eta Euskal Autonomia Erkidegokoa % 1,93koa), betiere 50 hektareatik gorakoa bada.

Azkenik, garraio-ereduaren jatorria/helmuga matrizeetatik abiatuta, udalerrien arteko bidaia-erlazio nagusiak lortu dira, haien arteko mendekotasun-harreman sozioekonomikoak ezarri ahal izateko. Mapan irudikatu dira noranzko bakoitzeko 2.000 bidaia/egun baino gehiagoko erlazioak (ibilgailu pribatuan nahiz garraio publikoan egindako bidaien batura).

Irudi hori ikusita, ***Bilbori lotutako eguneroko mugikortasun-esparruaren*** edo ***Bilboko eguneroko mugikortasun-esparruaren*** mugaketa berria proposatzen da (erantsitako mapan jasotzen da).

Esparru hori osatzen dutenak honako hauek dira: erdigunea, Bilboko hiriguneaz eta A-8 (Hegoaldeko Soluzioa), BI-30 (Txorierriko korridorea) eta BI-20 (Bilboko ekialdeko saihesbidea) errepideek osatzen duten eraztunaz eratua; metropoli-ardatza, Durango eta Muskiz arteko AP-8/A-8 autobideari lotutako ekialde-mendebalde ardatzean zehar zabaltzen diren hiriguneez osatua; eta urrunago kokatutako eremu orbital batzuk, ardatz horretatik garraio-korridore erradial nagusietan zehar arrain-hezur moduan zabaltzen direnak (korridore horiek adierazitako eremuen, erdigunearen eta metropoli-ardatzaren arteko mugikortasuna bideratzen dute).

Nabarmendu beharra dago Bilboko eguneroko mugikortasun-esparru hori (azaldu denez, eguneroko mugikortasun pendularreko irizpideei soilik erantzuten die) ez datorrela bat Bilbo Metropoliko Eremu Funtzionalaren mugaketa tradizionalarekin, lurralde-plangintzan (LAG, LPP) jasotakoarekin. Plangintza horrek beste mota bateko irizpide urbanistiko eta funtzional batzuei erantzuten baitie.

MAR
CANTÁBRICO

CANTABRIA

CANTABRIA

BURGOS

ARABA / ÁLAVA

GIPUZKOA

Legenda

- Lehentasunezko errepideak
- Oinarrizko errepidea
- Errepide osagarria
- Eskualdeko errepidea
- Tokiko errepidea
- Trenbide-sarea (trenbide bikoitza)
- Trenbide-sarea (trenbide bakarra)
- Mugikortasun-sorgailuak
- Mugikortasun-erakleak
- Bilborekin lotutako eguneroko mugikortasun-eremua (BEME)
- 1999 ALEaren Bilboko metropoli-eremua
- Biztanleriaren joan-etorriak

6.2 Planaren xede-sarea

6.2.1 Sarrera eta aurrekariak

"Bilboko mugikortasun-esparru" berria mugatu ondoren, atal honetan Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren xede-sarea zehazten da.

Lehen esan bezala, sare hori **Bizkaiko Lurralde Historikoan Sare Funtzionala** osatzen duten errepideek konfiguratzen dute (lehentasunezko foru-sareak, oinarritzkoak, osagarriak eta eskualdekoak).

Foru Arauan adierazten denez, errepideak sareetara atxikitzen dira euren funtzionaltasun nagusiaren eta lurraldean duten kokapenaren arabera. Errepideen sailkapen funtzionalari dagokionez, bi zona bereizten dira:

- Bilboko eguneroko mugikortasun-esparrua: etxebizitza-, lan- edo aisia-arrazoiengatik elkarren artean harreman eta komunikazio estua duten udalerriek osatzen dute, eta haien garraio-beharrak garraio publiko masiboko sare baten bidez ebatzi daitezke. Horietan, espazioaren okupazioan inpaktu handia duten egitura-elementuak ezartzen dira, hala nola enplegua sortzeko ahalmen handia duten jarduera ekonomikoak; hezkuntza-, laguntza-, kirol- edo administrazio-ekipamenduak; garraio-terminalak eta saltoki eta aisialeku handiak. Bilboko eguneroko mugikortasunaren esparruan, sare hauek bereizten dira:
 - Lehentasunezko sarea, ibilbide luzeko bidaiak (pasabidekoak edo sartzekoak) bideratzen dituen eta garraio-terminal handietarako (portua, aireportua) sarbidea dena.
 - Oinarritzko sarea, esparru periferikoen, metropoli-ardatzaren eta erdigunearen arteko garraio publiko eta pribatuaren fluxuak bideratzen dituen, eta lehentasunezko sarearen adarkaduraren euskarri dena.
 - Sare osagarriak mugikortasun handia sortzen duten espazioetarako sarbidea ematen du, oinarritzko sarearen alternatiba gisa balio du, ekipamenduak eta hiriguneak integratzen laguntzen du (espazio horien arteko konexioa eta lurzorua aprobetxamendua erraztuta), lehentasunezko eta oinarritzko sareen eta hiri-arterien arteko konexio gisa balio du, Bilboko eguneroko mugikortasun-esparruko eremu orbitalak konektatzen ditu eta hurbileko bide-garraio publikorako lehentasunezko bideratzaile gisa balio du, autobus-geralekuak har ditzakeelako.
 - Eskualde-sarea, bere idiosinkrasia dela-eta lurraldearen gainerakoaren berezkoagoa den arren, zati bat Bilboko eguneroko mugikortasun-esparruaren barruan gara daiteke, bide-sareari laguntzeko.
 - Tokiko sarea aurreko sareetakoak ez diren foru-errepideek osatzen dute, eta udalerrien arteko trafikoari laguntzeko balio du, irisgarritasuna eskaintzen baitu.
- Lurraldearen gainerakoa. Bertan sare hauek bereizten baitira:
 - Lehentasunezko sarea, igarobide luzeko bidaiak edo abiapuntua edo helmuga Lurralde Historikoan dutenak eta helmuga edo jatorria Lurralde Historikotik kanpo dutenak bideratzen dituen.
 - Oinarritzko sareak eskualdeen lehentasunezko sarerako irisgarritasuna errazten du, lurraldea egituratzen laguntzen du eta eskualde-buruen eta Bilboko eguneroko mugikortasun-esparruaren erdigunearen arteko garraio publikoari euskarria ematen dio.
 - Eskualde-sareak eskualde mugakideak lotzen ditu, Eusko Jaurlaritzaren arrantza-portuen sarerako sarbidea ematen du eta bide-sareari laguntzen dio.

- Tokiko sarea aurreko sareetakoak ez diren foru-errepideek osatzen dute, eta udalerrien arteko trafikoari laguntzeko balio du, irisgarritasuna eskaintzen baitu.

Lurralde Plan Sektorialaren xede-sarea ezartzeko abiapuntuko oinarritzat Bizkaiko Foru Aldundiaren **Errepide Sarearen Katalogoa** hartzen da, 2021ean eguneratua, kategoriaren edo dagokien sarearen arabera bereizitako foru-errepideen zerrenda osoa jasotzen duena.

Bestalde, **Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra** ere aintzat hartu behar da, Lurralde Plan Sektorialarentzat loteslea baita, kontuan izanda Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren xede-sareak ez dituela biltzen kategoriatan osagarrietako (eskualdekoa edo tokikoa) sareetan sartutako errepideak, baizik eta lehentasunezko eta oinarritzko sareei dagozkienak soilik.

Horri dagokionez, adierazi behar da 2018ko azaroan BOEn argitaratu zela 5/2018 Legea, azaroaren 29koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen Legearen hirugarren aldaketarena. Horren A eranskinean, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren xede-sarearen nomenklatura eta katalogoa jasotzen ziren.

Indarrean dagoen Aldundiaren errepide-sarearen katalogoak dagoeneko jasotzen ditu Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorrean planteatutako aldaketak. Hortaz, Planaren xede-sarea ezartzeko, Bizkaiko Foru Aldundiaren indarrean dagoen katalogoa hartuko da abiapuntu.

6.2.2 Planaren xede-sarea

Abiapuntuko egoera Bizkaiko errepideen katalogoa da, 2021ean eguneratua. Eguneratze horretan, Bizkaiko lurralde historikoko errepide-sareak guztira 1.279 km errepide ditu, Foru Arauaren arabera sare hauetan kategorizatuta: lehentasunezkoa, oinarritzkoa, osagarria, eskualdekoa eta tokikoa. Sare horiek honela daude banakatuta:

- Lehentasunezko sareak (gorriz) 225,880 km ditu, eta ordainpeko edo doako autobideak, autobiak eta errepide konbentzionalak biltzen ditu.
- Oinarritzko sareak (laranjaz) 188,930 km ditu, eta autobiak eta errepide konbentzionalak biltzen ditu.
- Sare osagarriak 47,440 km ditu, eta galtzada bikoitzeko errepideak eta errepide konbentzionalak biltzen ditu.
- Eskualde-sareak 177,380 km ditu, eta konbentzional gisa sailkatutako errepideak soilik biltzen ditu.
- Tokiko sareak 628,235 km ditu, eta errepide konbentzionalak biltzen ditu.

Errepideei buruzko Foru Arauaren xedapenen arabera, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektorialaren xede-sarea honako sare hauen baturak osatuko du: lehentasunezkoa, oinarritzkoa, osagarria eta eskualdekoa.

Beraz, indarrean dagoen katalogoan oinarrituta, II. Lurralde Plan Sektorialaren xede-sarea jarraian erantsi diren taulan eta mapan jasotakoa izango da.

Sare gorria - Lehentasunezko sarea					
SAR EA	Sinboloa	Izena	Tartearen kokapena	Kilometro-puntuak	Luzera km
G	AP-8	KANTAURIKO AUTOBIDEA (bidesaria)	GIPUZKOA LHM - 106+040 KP	74,900 - 106,040	31,050
G	AP-8	KANTAURIKO AUTOBIDEA (bidesaria)	METROPOLI HEGOALDEKO SAIHESBIDEA (Larraskitu - Bilboko porturako sar.)	115,090 - 126,500	12,550
G	AP-8	KANTAURIKO AUTOBIDEA (bidesaria)	MHS: TRAPAGA LOTUNEA - PORTUKO LOTUNEA (A-8rekin partekatua)	126,500 - 129,500	2,920
G	A-8	KANTAURIKO AUTOBIDEA	URGOITI LOTUNEA (El Gallo) - LARRASKITU LOTUNEA	106,040 - 115,090	9,070
G	A-8	KANTAURIKO AUTOBIDEA	TRAPAGA LOTUNEA - KANTABRIA PM (AP-8rekin partekatua)	129,500 - 139,220	9,630
G	AP-68	BILBO-ZARAGOZA AUTOBIDEA	A-8 - ARABA LHM	0,000 - 22,370	22,340
G	BI-10	BILBOKO INGURABIDE-AUTOBIDEA HEGOALDETIK	LARRASKITU LOTUNEA - TRAPAGA LOTUNEA	115,090 - 126,500	11,310
G	BI-30	BILBOKO IPARRALDEKO INGURABIDEA	GURUTZETA LOTUNEA - ERLETXE	8,000 - 28,180	20,150
G	N-240	TARRAGONA-BILBO (Barazartik)	ARABA LHM - EL GALLO (N-634)	23,050 - 55,770	32,920
G	N-629	BURGOS ETIK SANTOÑARA	PM KANTABRIA - PM KANTABRIA	60,810 - 64,675	3,870
G	N-633	LOIUKO AIREPORTURAKO SARBIDEA (Aldekonetik)	DERIO LOTUNEA (BI-30) - AIREPORTUA	9,215 - 13,730	4,520
G	N-634	DONOSTIATIK SANTANDER ETA CORUÑARA	LHM (Gipuzkoa) - BILBO (Ibarsusi)	65,630 - 107,780	42,290
G	N-636	BEASAINDIK DURANGORA (Kanpazarretik)	GIPUZKOA LHM - DURANGO (Gerediaga)	34,980 - 49,350	14,420
G	N-639	PORTURAKO SARBIDEA ZIERBENATIK	BILBOKO PORTUA - BI-734	17,880 - 24,170	6,110
G	N-644	PORTUKO AUTOBIA	A-8 - BILBOKO PORTUA	129,510 - 132,220	2,730
				km-ak GUZTIRA	225,880

Sare laranja - Oinarritzko sarea					
SAR EA	Sinboloa	Izena	Tartearen kokapena	Kilometro-puntuak	Luzera km
L	BI-11	BILBORAKO SARBIDEA IPARRALDETIK (Enekuri-Asua)	IBARREKOLANDA - LA CADENA (BI-704)	3,510 - 7,450	3,990
L	BI-20	BILBOKO EKIALDEKO INGURABIDEA	LARRASKITU LOTUNEA (BI-10) - DERIO LOTUNEA (BI-30)	0,000 - 9,215	7,280
L	BI-623	GASTEIZTIK DURANGORA	ARABA LHM (Gomilaz) - N-634	22,420 - 43,210	20,860
L	BI-624	ALTUBETIK BALMASEDARA	BURGOS PM - BALMASEDA (BI-636)	64,440 - 67,070	2,580
L	BI-625	URDUÑATIK BILBORA	URDUÑA - ARABA LHM	351,370 - 354,210	2,960
L	BI-625	URDUÑATIK BILBORA	ARABA LHM - N-634 BIDEGURUTZEA	372,560 - 387,310	14,770
L	BI-626	ARTXANDAKO TUNELA SALBE GAINEAN (bidesaria)	SALBE ZUBIA - N-637	1,760 - 3,720	1,960

Sare laranja - Oinarritzko sarea					
SAR EA	Sinboloa	Izena	Tartearen kokapena	Kilometro-puntuak	Luzera km
L	BI-627	ARTXANDAKO TUNELA UGAZKO GAINEAN (bidesaria)	UGAZKO - BI-626	2,110 - 3,620	1,510
L	BI-629	ARTXANDAKO TUNELA (BI-625 zaharra)	SALBE-UGAZKO	395,000 - 396,110	1,080
L	BI-630	BALMASEDATIK KARRANTZARA	BALMASEDA - KANTABRIA PM	30,270 - 42,420	12,350
L	BI-630	BALMASEDATIK KARRANTZARA	KANTABRIA PM (La Escrita) - KANTABRIA PM	48,970 - 60,190	10,990
L	BI-631	N-633 BERMEORA	ALDEKONE LOTUNEA (N-633) - BERMEO (BI-2235)	11,820 - 37,340	25,930
L	BI-633	DURANGOTIK ONDARROARA (Trabakuatik)	MATIENA (N-634) - ONDARROA	31,450 - 59,545	27,670
L	BI-635	ZORNOTZATIK GERNIKARA	ZORNOTZA - GERNIKA (BI-2238)	23,960 - 37,450	13,700
L	BI-636	KADAGUAREN KORRIDOREA	KASTREXANA LOTUNEA (BI-10) - BURGOS PM	4,170 - 34,440	29,950
L	BI-637	KUKULARRATIK SOPELARA	KUKULARRA LOTUNEA (BI-30) - SOPELA	7,970 - 18,690	10,450
L	BI-638	DEBATIK ONDARROARA	GIPUZKOA LHM - ONDARROA	8,000 - 8,900	0,900
				km-ak GUZTIRA	188,930

Sare urdina - Sare osagarria					
SAR EA	Sinboloa	Izena	Tartearen kokapena	Kilometro-puntuak	Luzera km
UR	BI-704	ASUATIK LOIURA	LA CADENA (BI-11) - LOIU	8,000 - 9,340	1,340
UR	BI-707	EHUTIK DERIORA	EHU LEIOA CAMPUSA - AKARLANDA (BI-2704)	14,930 - 18,120	3,090
UR	BI-707	EHUTIK DERIORA	LOIU-DERIO	19,900 - 23,520	3,670
UR	BI-712	BASAURITIK BOLUETARA	BASAURI - NERBIOI GAINEKO ZUBIA	387,675 - 388,550	0,800
UR	BI-725	LEMOATIK ZORNOTZARA	LEMOA-ZORNOTZA	18,000 - 21,000	2,890
UR	BI-728	BALLONTIKO ARDATZA	KARMEN-PORTUGALETE	9,790 - 14,210	4,670
UR	BI-728	BALLONTIKO ARDATZA	BALPARDA-NOCEDAL	15,830 - 17,430	1,590
UR	BI-732	MONTEFUERTETIK SAN FAUSTORA	N-636 - N-634	49,130 - 51,390	2,260
UR	BI-734	N-634 ZAHARRA (El Bao - Kantabriako PM)	EL BAO (N-639) - KANTABRIA PM	128,120 - 136,140	7,860
UR	BI-735	LUTXANATIK ASUARA	ERANDIOKO ERIBERA - ASUA BIRIBILGUNEA (BI-11)	8,520 - 11,220	2,740
UR	BI-735	LUTXANATIK ASUARA	ASUA BIRIBILGUNEA (BI-11) - ZANGROIZ	11,220 - 11,880	0,660
UR	BI-738	ERANDIOTIK ARTATZARAKO LOTUNEA	N-637 LOTUNEA (zerbitzu-bideak) - UDONDO LOTUNEA	8,900 - 11,308	2,280
UR	BI-744	KAREAGATIK SESTAORA (Vega Vieja)	BI-3724 - BI-728	9,480 - 11,550	2,180
UR	BI-747	UNIBERTSITATERAKO SARBIDEA	AXPE - BI-707	0,000 - 4,560	4,590
UR	BI-757	GALLARTATIK ZUGAZTIETARA	GALLARTAKO SAIHESBIDEA	0,000 - 1,120	1,120
UR	BI-757	GALLARTATIK ZUGAZTIETARA	EL CAMPILLO - ZUGAZTIETA	2,825 - 6,830	3,990
UR	BI-794	A-8 LOTUNEA - ARENA	A-8 LOTUNEA - ARENA	23,050 - 24,790	1,710
				km-ak GUZTIRA	47,440

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

SAREA	Sare berdea - Eskualde-sarea				
	Sinboloa	Izena	Tartearen kokapena	Kilometro-puntuak	Luzera km
B	BI-2101	LARRAURITIK BAKIORA	BI-631 - BAKIO	20,540 - 25,340	4,650
B	BI-2120	MUNGIATIK PLENTZIARA	MUNGIA-PLENTZIA	15,550 - 26,560	11,030
B	BI-2121	MUNGIATIK GERNIKARA	MUNGIA (BI-631) - FRUIZ	16,130 - 22,000	5,700
B	BI-2121	MUNGIATIK GERNIKARA	22+880 KP - OLABARRI (BI-3213)	22,880 - 25,080	2,270
B	BI-2121	MUNGIATIK GERNIKARA	25+660 KP - VISTA ALEGRE (BI-635)	25,660 - 34,360	8,370
B	BI-2124	LARRABASTERRATIK ASTIENTZARA (Maruri)	KP 20+440 - BI-2704	20,440 - 23,300	2,860
B	BI-2124	LARRABASTERRATIK ASTIENTZARA (Maruri)	URDULIZ - IGARTUA (BI-3144)	24,970 - 30,020	5,080
B	BI-2124	LARRABASTERRATIK ASTIENTZARA (Maruri)	IGARTUA (BI-3144) - ASTIENTZA (Maruri)	30,020 - 31,460	1,470
B	BI-2153	ANDRAKATIK ARMINTZARA	ANDRAKA - 24+770 KP	23,380 - 24,770	1,380
B	BI-2153	ANDRAKATIK ARMINTZARA	25+720 KP - ARMINTZA	25,720 - 27,000	1,450
B	BI-2224	GERNIKATIK MARKINARA	GERNIKA (BI-635) - LOIOLA	33,830 - 37,200	3,340
B	BI-2224	GERNIKATIK MARKINARA	ARRATZU - 45+100 KP	37,800 - 45,100	7,400
B	BI-2224	GERNIKATIK MARKINARA	MUNITIBAR-BOLIBAR	47,230 - 52,520	5,230
B	BI-2224	GERNIKATIK MARKINARA	BOLIBAR - IRUZUBIETA (BI-633)	53,020 - 54,610	1,580
B	BI-2235	MUNDAKATIK BERMEOA	MUNDAKA (BI-3215) - BERMEO	47,530 - 50,000	2,370
B	BI-2238	GERNIKATIK ELANTXOBEKO PORTURA	GERNIKA-MURUETAGANE	32,740 -39,782	7,090
B	BI-2238	GERNIKATIK ELANTXOBEKO PORTURA	MURUETAGANE - ELANTXOBE PORTUA	39,782 - 45,200	4,850
B	BI-2239	ARRIEDERRETIK EARA	BI-2238 - BI-3238 (Natxitua)	41,970 - 43,920	1,900
B	BI-2239	ARRIEDERRETIK EARA	NATXITUA (BI-3238) - EA	43,920 - 46,610	2,650
B	BI-2301	ERMUTIK ARRANGIZGANARA	ERMUA - BI-633	41,640 - 48,030	6,230
B	BI-2405	PLAZAKOLATIK LEKEITIORA	PLAZAKOLA-OLETA	55,120 - 63,350	7,880
B	BI-2405	PLAZAKOLATIK LEKEITIORA	OLETA - LEKEITIO (BI-2238)	64,000 - 67,090	3,040
B	BI-2521	URDUÑATIK ALTUBERA	URDUÑA (BI-625) - ARABA LHM	40,060 - 44,520	4,420
B	BI-2522	ARETATIK ZIORROGARA (Orozkon zehar)	ARETA - ARABA LHM	20,320 - 30,030	9,520
B	BI-2524	UGAO-MIRABALLESETIK ARTEARA	BI-625 - 16+360 KP	12,690 - 16,360	3,690
B	BI-2524	UGAO-MIRABALLESETIK ARTEARA	17+000 KP - 18+700 KP (Zeberio)	17,000 - 18,700	1,690
B	BI-2524	UGAO-MIRABALLESETIK ARTEARA	20+000 KP (Zeberio) - 26+110 KP	20,000 - 26,110	6,070
B	BI-2617	VILLAVERDE TURTZIOZETIK TURTZIOZERA	LA IGLESIA - KANTABRIA PM	43,000 - 45,530	2,500
B	BI-2625	URDUÑAKO MENDATETIK URDUÑARA	ARABA LHM - URDUÑA	350,580 - 351,370	0,810
B	BI-2632	ELORRIOTIK BERGARARA	ELORRIO - GIPUZKOA LHM	39,450 - 43,230	3,780
B	BI-2636	MARKINATIK ELGOIBARRERA	50+860 KP - GIPUZKOA LHM	50,860 - 58,070	6,390
B	BI-2701	MUSKIZETIK MALABRIGORA (Sopuertan zehar)	MUSKIZ (BI-734) - MALABRIGO (BI-630)	20,120 - 35,710	15,550
B	BI-2704	LOIUTIK PLENTZIARA	LOIU - PLENTZIA (BI-2120)	9,340 - 24,190	12,450
B	BI-2713	ERLETXETIK GEREKIZ GAINERA	ERLETXE - LARRABETZU HEGOALDEA	10,690 - 12,120	1,420
B	BI-2713	ERLETXETIK GEREKIZ GAINERA	LARRABETZU HEGOALDEA - BI-2121	12,180 - 24,080	11,270
				km-ak GUZTIRA	177,380



6.3 Sarearen tarte-zatiketa

Planaren xede-sarea ezarri ondoren, haren tarte-zatiketa egiten da, geometria- eta trafiko-ezaugarriei dagokienez tarte homogeneoak izateko.

Sarea tarte homogeneoetan zatitzeko, ondoren diagnostikoa egite aldera, honako irizpide hauei jarraitu zaie:

- 1. Foru-errepideen arteko elkarguneak.
- 2. Lehentasunezko sareko, oinarrizko sareko edo sare osagarriko errepideetan, tarteak ezartzeko, lotuneak dauden hartzen da kontuan.
- 3. EBBI homogeneoko tarteak, 2018ko aforoen liburuan jasotako datuak oinarri hartuta.
- 4. Galtzada bikoitza edo bakarra egotea.

Oinarrizko irizpide horiei jarraituz, honako tarte hauek lortu dira aztertu beharreko sare bakoitzean:

LEHENTASUNEZKO SAREA

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
1	A-8	Erletxe-Basauri	Galdakao l. - Irubide l.	106+040	109+380	3.391	60.313,00	9,14
2	A-8	Erletxe-Basauri	Irubide l. - Basauri l.	109+380	110+395	1.024	49.875,00	9,12
3	A-8	Basauri l. - Buia	Basauri l. - Buia	110+395	114+106	3.655	62.401,00	5,10
4	A-8	Buia-Gurutzteta	Buia-Miribilla / Miraflores	114+106	115+090	1.000	90.028,00	7,25
5	A-8	Gurutzteta-Santurtzi	Trapagaran l. - Portugalete l.	126+500	127+550	1.035	100.481,50	6,68
6	A-8	Gurutzteta-Santurtzi	Portugalete l. - Santurtzi l.	127+550	129+470	1.842	93.222,50	7,29
7	A-8	Santurtzi-Kantabria	Santurtzi l. - S. Fuentes l.	129+470	132+310	2.736	73.515,50	8,42
8	A-8	Santurtzi-Kantabria	San Fuentes l. - Arena l.	132+310	136+270	3.968	55.757,50	8,24
9	A-8	Santurtzi-Kantabria	Arena l. - El Haya (PM)	136+270	139+220	2.941	49.697,00	8,41
10	AP-68	Buia-Laudio	Buia - Arrigorriaga l.	0+000	4+790	4.799	27.627,00	12,10
12	AP-68	Buia-Laudio	Areta iparralde a l. - Laudio	11+300	13+480	2.137	29.334,00	12,20
13	AP-68	Laudio - Araba muga	Laudio - Araba muga	13+480	22+480	8.881	25.651,00	13,60
11	AP-68	Buia-Laudio	Arrigorriaga l. - Areta iparrald. l.	4+790	11+300	6.514	32.527,00	11,90
20	AP-8	Erletxe-Gerediaga	Boroa l. - Erletxe l.	100+480	103+840	3.364	46.793,00	9,29
21	AP-8	Erletxe-Basauri	Erletxe l. - El Gallo l.	103+840	105+530	1.718	35.921,00	9,45
22	AP-8	Erletxe-Basauri	El Gallo l. - Galdakao l.	105+530	106+040	536	47.523,00	9,39
23	AP-8	Larraskitu l. - Kadagua l.	Larraskitu l. - Kadagua l.	115+090	119+560	5.175	13.546,00	26,09
24	AP-8	Kadagua-Santurtzi	Kadagua l. - Trapagaran l.	119+560	126+500	7.383	12.853,00	22,43
25	AP-8	Kadagua-Santurtzi	Trapagaran l. - Santurtzi l.	126+500	128+260	1.730	10.951,00	23,37
26	AP-8	Kadagua-Santurtzi	Santurtzi l. - Kantabria	128+260	129+500	1.192	9.708,00	25,32
14	AP-8	Gerediaga-Gipuzkoa	Gipuzkoa LHM - Ermua l.	74+905	77+450	2.452	23.449,00	16,15
15	AP-8	Gerediaga-Gipuzkoa	Ermua l. - Gerediaga l.	77+450	84+475	7.108	26.962,40	14,20
16	AP-8	Erletxe-Gerediaga	Gerediaga l. - Durango l.	84+475	88+500	4.022	34.605,00	11,82
17	AP-8	Erletxe-Gerediaga	Durango l. - Zornotza l.	88+500	97+110	8.588	38.456,00	9,75
18	AP-8	Erletxe-Gerediaga	Zornotza E l.- Zornotza l l.	97+110	98+940	1.716	35.738,00	9,74
19	AP-8	Erletxe-Gerediaga	Zornotza l l. - Boroa l.	98+940	100+480	1.540	34.610,00	9,73
27	Bl-10	Buia-Gurutzteta	Miribilla/Miraflores - San Mames l.	115+090	118+800	3.695	92.788,00	3,00
28	Bl-10	Buia-Gurutzteta	San Mames l. - Kastrexana l.	118+800	119+510	714	109.958,00	3,07
29	Bl-10	Buia-Gurutzteta	Kastrexana l. - Gurutzeta l.	119+510	121+190	1.672	113.991,00	3,63
30	Bl-10	Gurutzteta-Santurtzi	Gurutzteta l. - Sestao l.	121+190	124+240	2.975	129.465,50	6,68
31	Bl-10	Gurutzteta-Santurtzi	Sestao l. - Trapagaran l.	124+240	126+500	2.241	104.231,50	6,60
133	Bl-30	Kukularra-Derio	Kukularra l. - Asua l. (Bl-604)	11+005	12+090	1.065	99.908,00	8,22

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
134	Bl-30	Kukularra-Derio	Asua l. (Bl-604) - Artxanda t.	12+090	14+100	2.012	82.974,00	8,38
135	Bl-30	Kukularra-Derio	Artxanda tunelak - Larrondo l.	14+100	15+800	1.705	86.047,00	8,35
136	Bl-30	Kukularra-Derio	Larrondo l. - Derio l.	15+800	18+190	2.372	84.312,00	8,25
137	Bl-30	Derio-Erletxe	Zamudio l. - Zamudio l.	18+190	21+220	3.048	52.849,40	11,62
138	Bl-30	Derio-Erletxe	Zamudio l. - Lezama l.	21+220	25+060	3.825	47.100,40	12,18
139	Bl-30	Derio-Erletxe	Lezama l. - Larrabetzu l.	25+060	26+670	1.600	48.415,00	12,23
140	Bl-30	Derio-Erletxe	Larrabetzu l. - Erletxe l.	26+670	28+180	1.507	34.612,00	10,01
131	Bl-30	Gurutzteta-Kukularra	Gurutzteta l. - Barakaldo l.	8+000	9+080	1.162	141.110,00	6,93
132	Bl-30	Gurutzteta-Kukularra	Barakaldo l. - Kukularra l.	9+080	11+005	1.828	139.989,00	6,93
275	N-240	Zeanuri-Araba	Zubizabal - PM (Ubide)	23+050	26+690	3.570	4.519,50	32,90
276	N-240	Zeanuri-Araba	Barazar - Zubizabal	26+690	34+385	7.258	4.910,00	33,01
277	N-240	Zeanuri - Araba	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	Arantzazu l. - Artea	42+982	43+380	406	10.497,50	18,00
281	N-240	Lemoa-Zeanuri	Bilbo Metropolia - Arantzazu l.	43+380	44+050	758	7.906,00	21,82
282	N-240	Lemoa-Zeanuri	Solaguren l. - Bilbo Metropolia	44+050	45+015	1.058	7.906,00	21,82
283	N-240	Lemoa-Zeanuri	Igorre l l. - Solaguren l.	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	Kantabria-Kantabria	Lanestosa - Kantabria PM	60+810	62+059	1.321	1.128,00	15,51
288	N-629	Kantabria-Kantabria	Lanestosa zeharbidea	62+059	62+423	731	1.128,00	15,51
289	N-629	Kantabria-Kantabria	Lanestosa - Kantabria PM	62+423	64+675	1.798	1.207,00	12,92
291	N-633	Derio-Aldekone	Ugaldeguren l. - Aldekone l. (aireportua)	10+115	12+063	2.029	50.739,00	3,94
292	N-633	Aldekone l. (aireportua) - Aireportua	Aldekone l. (aireportua) - Aireportua	12+063	13+730	1.581	15.948,00	3,71
290	N-633	Derio-Aldekone	Derio l. - Ugaldeguren l.	9+340	10+115	765	50.739,00	3,94
314	N-634	El Gallo - Ibarsusi	Galdakao - Galdakao zeharbidea	101+1015	102+082	295	10.916,00	8,57
315	N-634	El Gallo - Ibarsusi	Galdakao zeharbidea	102+082	102+194	112	10.916,00	8,57
316	N-634	El Gallo - Ibarsusi	Galdakao zeharbidea - 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	Gipuzkoa PM - Ermua saih.	65+630	66+040	448	13.322,00	8,35
294	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Ermua saih.	66+040	67+530	1.460	7.282,00	6,77
295	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Ermua saih. - Bl-3334	67+530	68+270	745	4.822,00	12,50
296	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Bl-3344 - Bl-3342	68+270	70+040	1.778	4.822,00	12,50
297	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Bl-3342 - Bilbo Metropolia	70+040	70+490	450	4.607,00	9,57
298	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Bilbo Metropolia - Zaldibar	70+490	72+130	1.651	4.607,00	9,57
299	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Zaldibar - Zaldibar zeharbidea	72+130	72+734	604	7.027,40	7,50
300	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Zaldibar zeharbidea	72+734	73+158	428	7.027,40	7,50
301	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Zaldibar - Olakueta zeharbidea	73+158	75+275	2.086	7.027,40	7,50
302	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Olakueta zeharbidea	75+275	75+549	274	9.215,00	6,89
303	N-634	Gipuzkoa-Matiena	Olakueta z. - 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 - Iurreta l.	79+650	81+775	2.170	22.955,00	7,77
306	N-634	Matiena-Erletxe	Iurreta l. - Arriandi	81+775	83+210	1.421	22.343,00	11,97
307	N-634	Matiena-Erletxe	Arriandi - Bl-4337	83+210	87+290	3.576	20.633,00	13,42
308	N-634	Matiena-Erletxe	Bl-4337 - Zornotza E l.	87+290	90+115	2.808	20.633,00	13,42
309	N-634	Matiena-Erletxe	Zornotza E l. - Zornotza l l.	90+115	91+330	1.168	17.657,00	17,62

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
310	N-634	Matiena-Erletxe	Zornotza I l. - Boroa l.	91+330	92+905	1.613	26.077,00	12,80
311	N-634	Matiena-Erletxe	Boroa l. -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	Elorrio E l. - Gipuzkoa PM	34+980	40+682	5.769	6.242,00	17,01
325	N-636	Elorrio-Gipuzkoa	Elorrio l. - Elorrio E l.	40+682	41+1008	1.307	5.611,40	18,82
326	N-636	Gerediaga-Elorrio	Elorrio M l. - Elorrio l.	41+1008	44+100	2.091	7.057,40	16,75
333	N-636	Gerediaga-Elorrio	Muntzaratz - Elorrio M l.	44+100	46+220	2.108	10.884,00	12,80
334	N-636	Gerediaga-Elorrio	Gerediaga l. - Muntzaratz	46+220	49+350	3.146	10.994,00	12,66
328	N-639	Santurtzi - A-8	Santurtzi l. - Zierbena portua (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 - Santurtzi portua	A-8 - Santurtzi portua	129+510	132+220	2.715	18.781,40	24,82

OINARRIZKO SAREA

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
32	BI-11	Deustu-Kukularra	Deustu-Enekuri	3+510	5+380	1.894	55.371,00	2,90
33	BI-11	Deustu-Kukularra	Enekuri - Kukularra/Txorierr	5+380	6+444	1.082	54.546,00	3,10
34	BI-11	Kukularra / Txorierr	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	Izurtza zeharbidea	30+838	31+674	861	6.540,00	6,62
154	BI-623	Iurreta-Mañaria	Izurtza - Bilbo Metropolia zeharbidea	31+674	32+635	967	6.540,00	6,62
155	BI-623	Iurreta-Mañaria	Bilbo Metropolia - Mañaria	32+635	33+427	817	6.540,00	6,62
156	BI-623	Iurreta-Mañaria	Mañaria zeharbidea	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 - BI-3542 elk.	43+930	45+930	1.997	3.895,00	9,63
160	BI-623	Otxandio-Araba	Bi-3542 elk. - Otxandio H saih.	45+930	48+050	2.022	3.752,40	8,93
161	BI-623	Otxandio-Araba	Otxandio H saih. - PM (Araba)	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	Urduña-Araba	BI-2625 - BI-2521	351+370	352+055	652	4.632,00	7,08
164	BI-625	Urduña-Araba	BI-2521 - Araba LHM	352+055	354+210	2.347	4.632,00	7,08
165	BI-625	Araba-Arrigorriaga	Araba LHM - Areta Iparraldea l.	372+560	374+160	1.488	13.965,00	9,55
166	BI-625	Araba-Arrigorriaga	Areta iparraldea l. - Arrankudiaga	374+160	376+438	2.250	11.586,00	7,29
167	BI-625	Araba-Arrigorriaga	Arrankugiaga zeharbidea	376+438	376+967	529	12.793,00	7,68
168	BI-625	Araba-Arrigorriaga	Arrankudiaga - BI-3524	376+967	378+440	1.532	12.793,00	7,68
169	BI-625	Araba-Arrigorriaga	BI-3524 - Ugao-Miraballes	378+440	378+600	160	12.793,00	7,68
170	BI-625	Araba-Arrigorriaga	Ugao-Miraballes - Ugao-Miraballes zeharbidea	378+600	378+918	318	12.793,00	7,68
171	BI-625	Araba-Arrigorriaga	Ugao-Miraballes zeharbidea	378+918	379+650	662	17.655,00	6,80
172	BI-625	Araba-Arrigorriaga	Ugao-Miraballes - Bentakoerreka	379+650	380+930	1.339	17.655,00	6,80
173	BI-625	Araba-Arrigorriaga	Bentakoerreka - Arrigorriaga l. (AP-68)	380+930	382+290	1.268	19.711,50	7,89
174	BI-625	Arrigorriaga-lrubide	Arrigorriaga l. (AP-68) - Moiordin	382+290	383+010	902	21.849,00	12,02
175	BI-625	Arrigorriaga-lrubide	Moiordin - Arrigorriaga l l.	383+010	384+395	1.405	21.849,00	12,02
176	BI-625	Arrigorriaga-lrubide	Arrigorriaga l l. - Basauri l.	384+395	386+500	2.080	32.763,00	9,25
177	BI-625	Arrigorriaga-lrubide	Basauri lotunea - Irubide	386+500	387+310	812	15.835,40	6,38
179	BI-626	Salbe tunela - Txorierr	Salbe tunela - Txorierr	1+760	3+720	1.972	13.618,50	3,20
180	BI-627	Ugasko tunela - Txorierr	Ugasko tunela - Txorierr	2+120	3+620	1.212	4.970,00	3,20
178	BI-629	Salbe tunela - Ugasko	Salbe tunela - Ugasko	395+000	396+110	1.077	11.394,00	3,10

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
188	BI-630	Balmaseda - Villaverde Turtzioz	Balmaseda-Malabrigo	30+270	32+390	2.106	1.666,00	11,64
189	BI-630	Balmaseda - Villaverde Turtzioz	Malabrigo-Herbosa	32+390	34+460	2.233	2.476,00	7,92
190	BI-630	Balmaseda - Villaverde Turtzioz	Herbosa-Traslaviña	34+460	37+495	3.049	2.337,00	5,22
191	BI-630	Balmaseda - Villaverde Turtzioz	Traslaviña zeharbidea	37+495	37+911	416	2.142,00	10,41
192	BI-630	Balmaseda - Villaverde Turtzioz	Traslaviña - Villaverde Turtzioz	37+911	42+420	4.502	2.142,00	10,41
193	BI-630	Villaverde Turtzioz - Kantabria PM	Villaverde Turtzioz - BI4671	48+970	50+580	1.533	1.980,00	10,15
194	BI-630	Villaverde Turtzioz - Kantabria PM	BI4671 - BI4675	50+580	55+740	5.001	1.980,00	10,15
195	BI-630	Villaverde Turtzioz - Kantabria PM	BI4675-Ambasaguas	55+740	56+520	785	1.980,00	10,15
196	BI-630	Villaverde Turtzioz - Kantabria PM	Ambasaguas-BI4678	56+520	58+600	2.124	1.607,00	12,07
197	BI-630	Villaverde Turtzioz - Kantabria PM	BI4678 - Kantabria PM	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 - BI-634 l.	14+930	17+990	3.091	32.630,00	3,98
200	BI-631	Aldekone-Mungia	BI-634 l. - BI-2120 l.	17+990	19+190	1.183	30.679,00	4,05
201	BI-631	Aldekone-Mungia	BI-2120 l. - BI-2121 elk.	19+190	19+831	641	24.527,00	3,69
202	BI-631	Mungia-Larrauri	BI-2121 elk. - 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	Bermeoko saihesbidea	Bermeoko saihesbidea	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 - Bilbo Metropolia	33+800	36+300	2.483	9.121,50	8,18
212	BI-633	Matiena-Markina	Bilbo Metropolia - 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 - Markina saih.	46+270	47+345	1.099	10.612,40	6,85
217	BI-633	Matiena-Markina	Markinako saihesbidea	47+345	48+955	1.329	7.191,40	12,26
218	BI-633	Markina-Ondarroa	Markina saih. - Urberuaga	48+955	50+940	1.954	8.565,40	6,42
219	BI-633	Markina-Ondarroa	Urberuaga-BI4403	50+940	51+560	635	7.667,00	10,76
220	BI-633	Markina-Ondarroa	BI4403-Plazakola	51+560	52+940	1.414	7.667,00	10,76
221	BI-633	Markina-Ondarroa	Plazakola - Berriatua zeharbidea	52+940	54+261	1.300	6.431,00	9,11
222	BI-633	Markina-Ondarroa	Berriatua zeharbidea	54+261	54+566	305	6.431,00	9,11
223	BI-633	Markina-Ondarroa	Berriatua zeharbidea - Ondarroa saih.	54+566	57+115	2.343	6.958,50	8,94
224	BI-633	Ondarroa saihesbidea	Ondarroa saih.	57+115	59+545	2.425	5.943,00	7,98
228	BI-635	Zornotza-Muxika	Zornotza - Autzagane tunel hasiera	23+960	25+300	1.400	16.376,00	7,00

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
229	BI-635	Zornotza-Muxika	Tunel hasiera - Bilbo Metropolia	25+300	26+500	1.200	16.376,00	7,00
230	BI-635	Zornotza-Muxika	Bilbo Metropolia - Autzagane tunel amaiera	26+500	27+220	736	16.376,00	7,00
231	BI-635	Zornotza-Muxika	Autzagane tunel amaiera - Gorozika	27+220	28+000	759	16.134,00	6,47
232	BI-635	Zornotza-Muxika	Gorozika-Zugastietea	28+000	281+801	1.080	16.134,00	6,47
233	BI-635	Zornotza-Muxika	Zugastietea - Vista Alegre	28+000	33+120	4.171	15.137,00	6,15
234	BI-635	Muxika-Gernika	Vista Alegre - Gernika H.I.	33+120	34+270	1.149	18.797,00	5,03
235	BI-635	Muxika-Gernika	Gernika H.I. - Barrutia I.	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-BI3641	14+175	17+627	3.337	17.214,00	3,98
242	BI-636	A-8 - Aranguren	BI3641-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 - Balmaseda I.I.	28+984	29+765	799	10.134,00	4,93
247	BI-636	La Herrera - Burgos	Balmaseda I.I. - Balmaseda Z.I.	29+765	30+780	911	10.134,00	4,93
248	BI-636	La Herrera - Burgos	Balmaseda Z.I. - La Pinilla	30+780	31+1060	1.249	10.134,00	4,93
249	BI-636	La Herrera - Burgos	La Pinilla - Burgos PM	31+1060	34+440	2.396	8.961,00	5,21
236	BI-636	A-8-Aranguren	A-8 l. - Kastrexana	4+170	4+947	777	34.673,00	5,27
237	BI-636	A-8-Aranguren	Kastrexana - MHS l.	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	Unibertsitatea - Artatza	Leioa-Artatza	11+970	13+460	1.321	94.650,00	3,03
254	BI-637	Artatza-Larrabasterra	Artatza-Bolue	13+460	14+580	1.168	72.718,00	3,00
255	BI-637	Artatza-Larrabasterra	Bolue-Berango	14+580	16+995	2.419	47.377,00	2,50
256	BI-637	Artatza-Larrabasterra	Berango-Larrabasterra	16+995	18+690	1.687	35.126,00	2,32
250	BI-637	Kukularra-Unibertsitatea	Kukularra l. - Landa	7+970	8+900	928	113.057,00	3,47
251	BI-637	Kukularra-Unibertsitatea	Landa l. - Unibertsitatea	8+900	9+800	890	121.644,00	3,48
252	BI-637	Unibertsitatea-Artatza	Unibertsitatea l. - Leioa	9+800	11+970	2.023	115.523,00	3,40
257	BI-638	Ondarroa-Gipuzkoa PM	Ondarroa-Gipuzkoa PM	8+000	8+900	898	6.775,00	7,50

SARE OSAGARRIA

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
111	BI-704	Asua-Loiu	Asua-Loiu	8+000	9+310	1.304	12.010,00	4,07
150	BI-707	Loiu-Derio	Larrakoetxe-Derio	10+900	13+520	2.666	5.659,00	5,65
124	BI-707	Unibertsitatea-Loiu	Unibertsitatea-Arostegi	12+180	15+940	1.027	4.880,00	5,00
125	BI-707	Unibertsitatea-Loiu	Arostegi-Unbe	15+940	18+120	1.983	4.880,00	5,00
149	BI-707	Loiu-Derio	Loiu-Larrakoetxe	9+900	10+900	1.009	7.268,00	5,20
258	BI-712	Bolueta-Basauri	El Boquete - Basauri	387+675	388+250	506	7.787,00	4,24
259	BI-712	Bolueta-Basauri	Bolueta-El Boquete	388+250	388+550	296	10.184,00	3,30
227	BI-725	Lemoa-Zornotza	Lemoa-Zornotza	18+000	21+000	2.909	7.479,00	11,11
182	BI-728	Itsasadarra-Kueto	Karmen-Kueto	10+610	11+450	1.297	7.951,00	9,46
183	BI-728	Kueto - A-8	Kueto-Markonzaga	11+450	12+100	619	19.786,00	3,34
184	BI-728	Kueto - A-8	Markonzaga - Galindo biribilgunea	12+100	14+210	1.965	18.668,00	3,50
341	BI-728	Kueto - A-8	Galindo biribilgunea - Portugalete	12+835	14+210	1.375	18668	3,50
185	BI-728	Kueto - A-8	Balparda - Portua I. (A-8)	15+830	16+460	636	10.403,50	4,70
186	BI-728	A-8 - Nocedal	Portua I. (A-8) - N-634 I.	16+460	17+020	558	10.409,00	6,76
187	BI-728	A-8 - Nocedal	N-634 I. - Nocedal	17+020	17+430	409	10.409,00	6,76
181	BI-728	Itsasadarra-Kueto	Kaiku biribilgunea - Karmen	9+790	10+610	823	7.951,00	9,46
260	BI-732	Durango-Abadiño	Durango-Abadiño	49+130	50+940	1.807	9.325,00	6,62
332	BI-732	Durango-Abadiño	N-634 - BI-3333	50+940	51+390	458	16.118,00	5,70
319	BI-734	El Casal - Kantabria	El Casal - Las Carreras zeharbidea	128+200	129+310	1.135	14.209,00	6,19
320	BI-734	El Casal - Kantabria	Las Carreras zeharbidea	129+310	130+083	734	11.519,00	6,90
321	BI-734	El Casal - Kantabria	Las Carreras zeharbidea - Muskiz zeharbidea	130+083	131+300	1.172	11.519,00	6,90
322	BI-734	El Casal - Kantabria	Muskiz zeharbidea	131+300	132+130	824	11.519,00	6,90
323	BI-734	El Casal - Kantabria	Muskiz zeharbidea - Kantabria PM	132+130	136+140	3.949	4.333,00	4,87
264	BI-735	Lutxana-Zangroiz	Asua-Zangroiz	13+475	14+100	64	9.794,00	7,47
263	BI-735	Lutxana-Zangroiz	Plaiabarri biribilgunea - Asua	9+640	11+220	1.641	14.793,00	6,39
261	BI-737	Lutxana-Zangroiz	Lutxana (Erandio) - BI4736	8+520	8+890	371	14.793,00	6,39
262	BI-737	Lutxana-Zangroiz	BI4736 - Plaiabarri biribilgunea	8+890	9+640	749	14.793,00	6,39
268	BI-738	Unibertsitatea I. - Udondo (Getxo noranzkoa)	Unibertsitatea I. - Udondo (Getxo noranzkoa)	10+020	11+308	1.414	0,00	0,00
267	BI-738	N-637 zerbitzu-bideak I. - Unibertsitatea I. (Getxo noranzkoa)	N-637 zerbitzu-bideak I. - Unibertsitatea I. (Getxo noranzkoa)	8+900	10+020	857	0,00	0,00
266	BI-738	N-637 zerbitzu-bideak I. - Udondo (Bilbo noranzkoa)	N-637 zerbitzu-bideak I. - Udondo (Bilbo noranzkoa)	9+800	11+420	1.448	0,00	0,00
271	BI-744	Ugarte-Kueto	Aparkabisa bir. - Carrefour bir.	10+040	10+720	680	19.097,00	4,42
335	BI-744	Ugarte-Kueto	Carrefour bir. - Kueto	10+720	11+550	944	19.097,00	4,42
269	BI-744	Ugarte-Kueto	Ugarte - Sestao I.	9+480	9+670	190	30.740,40	6,00
270	BI-744	Ugarte-Kueto	Sestao I. - Aparkabisa bir.	9+670	10+040	339	52.819,00	6,50
272	BI-747	Axpe - BI-637	Axpe - Unibertsitatea I.	0+000	2+250	2.272	14.486,00	3,90
273	BI-747	Axpe - BI-637	Unibertsitatea I.	2+250	2+605	355	14.486,00	3,90
274	BI-747	BI-637 - Unibertsitatea	Unibertsitatea I. - Unibertsitatea	2+605	4+550	1.962	10.476,00	8,16
126	BI-757	Santa Juliana - Triano	Santa Juliana - Gallarta	0+000	1+120	1.115	3.600,00	15,83
127	BI-757	Santa Juliana - Triano	Gallarta - BI-3755	2+825	6+370	3.546	2.411,00	5,31
128	BI-757	Santa Juliana - Triano	BI-3755 - Triano	6+370	6+840	470	2.411,00	5,31
129	BI-794	A-8 - Arena	A-8 lotunea - BI-3794	23+050	23+890	840	3.959,00	19,15
130	BI-794	A-8 - Arena	BI-3794 - Arena	23+890	24+790	888	3.959,00	19,15

ESKUALDE-SAREA

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
40	BI-2101	Larrauri-Bakio	Larrauri-BI3174	20+560	20+750	190	4.727,00	5,86
41	BI-2101	Larrauri-Bakio	BI3174-Bilbo Metropolia	20+750	24+455	3.555	4.727,00	5,86
42	BI-2101	Larrauri-Bakio	Bilbo Metropolia - Bakio	24+455	25+340	871	4.727,00	5,86
43	BI-2120	Mungia-Gandia	Mungia - BI3103	15+550	17+160	1.626	7.831,00	6,47
44	BI-2120	Mungia-Gandia	BI3103 - BI4104	17+160	17+420	260	7.831,00	6,47
45	BI-2120	Mungia-Gandia	BI4104 - Maruri	17+420	18+480	1.057	7.831,00	6,47
46	BI-2120	Mungia-Gandia	Maruri - BI3111	18+480	19+720	1.200	7.831,00	6,47
47	BI-2120	Mungia-Gandia	BI-3111 - Andraka	19+720	23+070	3.457	5.574,00	5,74
48	BI-2120	Mungia-Gandia	Andraka - Bilbo Metropolia	23+070	24+050	985	4.844,00	5,39
49	BI-2120	Mungia-Gandia	Bilbo Metropolia - Krutzeta	24+050	25+610	1.547	4.844,00	5,39
50	BI-2120	Mungia-Gandia	Krutzeta-Gandia	25+610	26+510	936	12.112,00	3,32
51	BI-2121	Mungia-Muxika	Mungia - BI3122	16+130	16+870	740	7.954,00	8,03
52	BI-2121	Mungia-Muxika	BI3122 - Llona	16+870	18+520	1.617	7.954,00	8,03
53	BI-2121	Mungia-Muxika	Llona - Bilbo Metropolia	18+520	19+290	764	5.389,00	8,70
54	BI-2121	Mungia-Muxika	Bilbo Metropolia - Soietxe	19+290	20+090	749	5.389,00	8,70
55	BI-2121	Mungia-Muxika	Soietxe-Fruiz	20+090	22+000	1.848	3.125,00	7,97
56	BI-2121	Mungia-Muxika	Fruiz-Erriquitoilea	22+880	25+060	2.247	1.914,00	8,99
57	BI-2121	Mungia-Muxika	Erriquitoilea-Morga	25+660	27+410	1.740	1.594,50	7,90
58	BI-2121	Mungia-Muxika	Morga - Morga gaina	27+410	28+790	1.377	1.434,40	7,25
59	BI-2121	Mungia-Muxika	Morga gaina - Muxika	28+790	32+640	3.549	1.931,00	8,75
60	BI-2121	Mungia-Muxika	Muxika - Vista Alegre	32+640	34+360	1.707	2.970,00	11,08
142	BI-2124	Asteinza-Larrabasterra	Larrabasterra - BI-2704 (Casarreina)	20+440	23+300	2.856	5.364,00	4,72
141	BI-2124	Asteinza-Larrabasterra	Asteinza-Igartua	20+500	22+010	1.472	1.435,00	8,78
225	BI-2124	Asteinza-Larrabasterra	Elortza - BI-3105	24+970	27+170	2.174	5.814,00	6,23
226	BI-2124	Asteinza-Larrabasterra	BI-3105 - BI-3134	27+170	29+990	2.766	5.337,00	6,48
61	BI-2153	Andraka-Armintza	Andraka-Lemoiz	23+380	24+770	1.376	1.783,00	6,95
62	BI-2153	Andraka-Armintza	Lemoiz-Goikoerrota	25+720	26+140	376	1.238,00	9,85
63	BI-2153	Andraka-Armintza	Goikoerrota-Armintza	26+140	27+000	1.095	1.944,00	7,10
64	BI-2224	Gernika-Iruzubieta	Gernika-Uharka	33+830	35+180	1.354	2.461,50	7,03
65	BI-2224	Gernika-Iruzubieta	Uharka-Loiola	35+180	37+200	2.002	828,50	8,81
66	BI-2224	Gernika-Iruzubieta	Loiola - BI3224	37+800	41+470	3.547	828,50	8,81
67	BI-2224	Gernika-Iruzubieta	BI3224 - Munitibar	41+470	45+100	3.827	828,50	8,81
68	BI-2224	Gernika-Iruzubieta	Munitibar-Bolibar	47+230	52+520	5.207	698,40	8,73
69	BI-2224	Gernika-Iruzubieta	Bolibar-Iruzubieta	53+020	54+610	1.599	1.541,40	6,62
70	BI-2235	Mundaka-Bermeo	Mundaka-Bermeo	48+390	49+1050	1.522	1.660,00	7,51
74	BI-2238	Gernika-Zelaieta	Gernika - BI-4244	32+800	34+821	2.056	8.672,00	3,01
75	BI-2238	Gernika-Zelaieta	BI-4244 - Kortezubi	34+821	35+112	291	9.280,00	2,16
76	BI-2238	Gernika-Zelaieta	Kortezubi zeharbidea	35+112	35+285	173	9.280,00	2,72
77	BI-2238	Gernika-Zelaieta	Kortezubi-Zelaieta	35+285	35+900	615	9.280,00	2,72
78	BI-2238	Gernika-Zelaieta	Zelaieta zeharbidea	35+900	36+760	902	9.280,00	2,72
79	BI-2238	Zelaieta-Elantxobe	Zelaieta-Muruetagana	36+760	39+742	2.991	603,00	9,95
71	BI-2238	Zelaieta-Elantxobe	Muruetagana-Basetxeta	39+600	41+1040	2.343	2.557,00	5,24
72	BI-2238	Zelaieta-Elantxobe	Basetxeta-Ibarrangelu	41+1040	43+120	1.087	1.476,00	7,25
73	BI-2238	Zelaieta-Elantxobe	Ibarrangelu-Elantxobe	43+120	45+200	1.384	752,00	3,19
144	BI-2239	Ibarrengelu-Ea	BI-2238 - Natxitua (BI-3238)	41+970	43+900	1.866	1.166,50	4,37
143	BI-2239	Ibarrengelu-Ea	Natxitua-Ea	46+040	48+610	2.613	638,00	7,37
80	BI-2301	Ermua-Trabakua	Ermua zeharbidea	41+640	42+090	454	4.507,00	14,47
81	BI-2301	Ermua-Trabakua	Ermua - Bilbo Metropolia	42+090	43+030	1.025	4.507,00	14,47
82	BI-2301	Ermua-Trabakua	Bilbo Metropolia - Gomezeaga	43+030	45+150	2.128	4.507,00	14,47
83	BI-2301	Ermua-Trabakua	Gomezeaga-Trabakua	45+150	48+010	2.566	2.052,00	17,64
84	BI-2405	Plazakola-Lekeitio	Plazakola - BI-4406 elk.	55+120	63+000	7.542	4.078,00	9,69
85	BI-2405	Plazakola-Lekeitio	BI-4406 elk. - Oleta	63+000	63+350	338	4.460,50	10,63
86	BI-2405	Plazakola-Lekeitio	Oleta-Ugaran	64+000	64+560	560	5.029,00	8,15
87	BI-2405	Plazakola-Lekeitio	Ugaran-Lekeitio	64+560	65+540	949	5.042,00	8,41

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

GISID	ERREP	SUPERTARTEA	TARTEA	HASKP	AMAKP	LUZE	EBBI (2018)	AST % (2018)
88	BI-2405	Lekeitioko saihesbidea	Lekeitioko saihesbidea	65+540	67+080	1.534	3.500,00	8,20
89	BI-2521	Urduña-Araba	Urduña (BI-625) - BI-4907	40+070	41+570	1.477	1.181,00	7,20
90	BI-2521	Urduña-Araba	BI-4907 - Araba LHM	41+570	44+520	2.906	1.181,00	7,20
91	BI-2522	Orozko-Araba	Laudio I. - BI-4511 elk.	20+320	21+700	1.388	5.930,00	11,23
92	BI-2522	Orozko-Araba	BI-4511 elk. - Orozko	21+700	23+840	2.006	5.373,00	9,60
93	BI-2522	Orozko-Araba	Orozko - PM (Ziorroga)	23+840	30+030	6.126	1.692,40	11,70
145	BI-2524	Miraballes-Artea	Ugao-Miraballes zeharbidea	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 Turtzioz - Kantabria PM	Villaverde Turtzioz - Kantabria PM	43+000	45+530	2.500	1.174,00	6,75
95	BI-2625	Urduña - PM (Burgos)	Urduña - PM (Burgos)	350+580	351+370	807	1.479,00	8,32
96	BI-2632	Elorrio - PM (Elgeta gaina)	Elorrio - PM (Elgeta gaina)	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 - Gipuzkoa PM	53+000	58+070	4.952	713,00	7,71
99	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Muskiz zeharbidea	20+125	20+558	433	5.428,00	8,10
100	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Muskiz - Bilbo Metropolia	20+558	23+730	3.240	5.428,00	8,10
101	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Bilbo Metropolia - Arenao	23+730	25+840	2.133	4.765,00	10,22
102	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	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	Mercadillo zeharbidea	28+230	29+457	752	2.573,00	10,07
105	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Mercadillo z. - Carral z.	29+457	30+373	1.039	2.573,00	10,07
106	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Carral zeharbidea	30+373	30+584	211	2.573,00	10,07
107	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Carral - Bilbo Metropolia	30+584	32+965	2.306	2.108,00	8,40
108	BI-2701	Muskiz-Malabrigo	Bilbo Metropolia - 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 - Unbe gaina	11+290	14+000	2.328	5.133,00	2,49
114	BI-2704	Loiu-Plentzia	Unbe gaina - BI-3124 (Casarreina)	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	Larrabetzu saih.	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 - Bilbo Metropolia	16+840	19+055	2.153	1.054,00	7,31
121	BI-2713	Erletxe-Morga	Bilbo Metropolia - BI-3148	19+055	20+980	1.906	1.054,00	7,31
122	BI-2713	Erletxe-Morga	BI-3148 - Morga gaina	20+980	21+500	537	1.054,00	7,31
123	BI-2713	Erletxe-Morga	Morga gaina - 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 Irizpideak eta helburuak

7.1 Sarrera eta erreferentzia-esparrua

Errepide-sarearen plangintza kokatu behar den egungo egoera osatzen duten zenbait alderdik baldintzatzen dute Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala arautuko duten esku hartzeko irizpideak ezartzea. Hortaz, alderdi horiek ezinbestean hartu behar dira kontuan:

- **Errepideen I. Lurralde Plan Sektorialak** eta haren ondoz ondoko aldaketek eta eguneratzeek eratzen duten hurbil-hurbileko aurrekaria kritikoki aztertu behar da, plan horretan ezarritako irizpide eta helburuek gaur egun ere indarrean jarraitzen duten edo, aitzitik, aldatu egin behar diren zehazteko, 1999an onartu zenetik 2009an eguneratu arte sortu den egoera berrira egokitzeko.
- Gaur egun indarrean edo onartzeko fasean dagoen **legezko erreferentzia-esparrua**, mugikortasunarekin eta garraioarekin lotutako plangintza-tresnetan kontuan hartu beharreko ildo estrategikoak jasotzen dituen. Horien artean, garrantzi berezia dute Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektuak, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuak eta Errepideen Foru Arauak.
- **Lurralde-plangintzako eta plangintza sektorialeko goragoko mailako tresnetan** jasota dauden edo mugikortasunean eragina dutenetan irizpide, printzipio, estrategia eta helburuak. Plan honek horiekin bat etorri behar du erakundearen arteko koordinazio egokia bermatzeko. Honako dokumentu hauen irizpideak eta helburuak hartu beharko dira kontuan:
 - Garraioaren Liburu Zuria.
 - Emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako estrategia.
 - Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra.
 - Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak.
 - Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Jasangarriaren Gida Plana.
 - Klima-alaketaren estrategia, Klima 2050.
 - Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala.
 - Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen berdintasunerako V. Foru Plana, 2016-2019
- **Gaur egungo egoera** (garraio-sistemaren konfigurazio berriaren ondorioz), azken urteetan agertutako eta garatutako joerak, eta azken urteetan esparru sozioekonomikoan izandako aldaketak eta azpiegituren sarean egindako eranteak. Horretan, garrantzi berezia hartzen du Estatuko gobernuak 2020ko urtarilaren 21ean egindako klima-larrialdiko deklarazioak.
- Dagoeneko antzematen diren **etorkizuneko erronkak**, mugikortasunaren eta garraioaren esparruan agertokia alda dezaketenak, orain arte gobernatu eta eszenatoki hori eratu duten printzipioak aldatuta.
- Bizkaiko Batzar Nagusiek "**Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala egiteko jarraibide eta irizpide orokorren dokumentua**" onartzea (2018ko txosten teknikoa). Dokumentu horretan, Plana idazteko kontuan hartu beharreko ildo nagusiak ezartzen dira, eta plan horrek nahitaez hartu behar ditu kontuan, loteslea baita; izan ere, Batzarrek (Lurraldeko organo legegile gorenak, Foru Aldundiaren ekintza kontrolatzeaz arduratzen denak) dokumentua onartu baitzuten, herritarren ordezkari politikoek luzaroan eztabaidatu eta aztertu ondoren. Dokumentuan ospe handiko aditu

askok ere parte hartu zutenez, Bizkaiko gizartean mugikortasunari eta, oro har, garraioari eta, bereziki, errepideei dagokienez dauden sentsibiltateak eta eskariak biltzen dira.

Jarraian, xehetasun handiagoz aztertzen da aurreko alderdietako bakoitzak Planaren irizpide eta helburuen proposamenean duen eragina (proposamen hori aurrerago jasotzen da).

7.1.1 Errepideen I. Lurralde Plan Sektoriala

1999. urtean onartutako Bizkaiko Errepideen I. Lurralde Plan Sektorialak honako esku-hartzeko irizpide hauek hartzen zituen aintzat:

- *Irizpide funtzionaletan oinarrituko diren esku hartzeko jarraibideak ezartzea, honako alderdi hauek lortzeko:*
 - *Pertsonen eta salgaien errepidean zeharreko garraio-eskariari erantzutea eta garraiobideak integratzea, eta mugikortasun-arazoei ikuspegi orokor batekin ekitea, kalitatezko zerbitzu publikoa susta eta bultzatzea.*
 - *Lurraldearen irisgarritasun-maila hobetzea, zerbitzu-maila handitzea eta, aldi berean, erabiltzaileei erosotasun handiagoa eskaintzea.*
 - *Istripu-arriskua murriztu eta segurtasun handiagoa ematea, Bide Segurtasuneko programan jasotako neurri egokien arabera (Ebaluazioa eta Bide Segurtasuna Areagotzeko Proiektuak).*
 - *Ingurumenaren gaineko inpaktuak ahal den heinean minimizatzea eta, horretarako, ibilgailu motordun bidezko mugikortasuna kontrolatzeko politika ezartzea —bereziki, metropolialdeetan ibilgailu pribatuaren erabilera murrizteari dagokionez— eta motorrik gabeko garraiobideak erabil daitezen bultzatzea —garraiobide motordunak erabili behar badira, ingurumenaren arloan efizienteagoak diren garraiobideetan egingo da (garraio publikoa)—.*
 - *Eskaria kudeatzeko politika berria ezartzea, eskatutako beharrak aseko dituzten errepide berriak eraikitzekeko formulari erantsitako irtenbide gisa, eta, horretarako, egungo bide-ondarea ahalik eta modurik onenean erabil dadin ahalbidetuko duten jarduerak definitzea.*
- *Informazioaren teknologiaren erabilera bultzatzea eta bide-sarearen ezagutza orokorra sustatzea, hobe erabil dadin eta, hartara, hobe funtziona dezan.*
- *Erabiltzaileekin komunikatzeko ahalegina egitea, garraiobideen erabilera partekatua ziurtatuko duen portaeraren beharrean herritarrek hezte ahalbidetuko duten neurri pizgarrien bidez.*
- *Lankidetzak eta lan-sistema bateratua ezartzea beste erakunde publiko edo pribatu batzuekin, baldin eta zuzenean esku hartzen badute bideen arazoa hobetzeko neurriak ezartzean.*

Irizpide horiek aplikatzearen emaitza gisa, honako helburu hauek ezarriko dira:

HELBURU INSTITUZIONALAK:

- *Lurraldearen Antolamenduari dagozkion beste erakunde batzuekin eta beste diziplina horizontal batzuekin eskumenen arloko jarduketak koordinatzea, hirigintza, etxebizitza, garraio, komunikazio eta ingurumenaren arloan.*

HELBURU FUNTZIONALAK:

- *Lurraldearen lehiakortasuna bultzatzea, eta, horretarako, Bizkaia eta, bereziki, Bilboko metropolia Europako merkatuan indartzea, sendotzea eta integratzea, eta lurraldea zeharkatzen duten komunikazio-ardatz nagusien artikulazioa hobetzea —hala nola ekialde/mendebalde korridorea eta mesetarekin eta Ebroko haranarekin konektatzen duen iparralde/hegoalde korridorea—.*

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

- Eskualdeko irisgarritasuna orekatzea, Bizkaiko Errepideen Sare Funtzionaleko azpiegiturak osatuz eta hobetuz, Lurralde Historikoko eskualdeak egitura daitezen, eta, hala, eskualde horietako batzuen desorekak, lurralde-desberdintasunak eta isolamendu historikoko egoerak murriz daitezten.
- Metropolitiko bide-sarearen funtzionamendua optimizatzea eta garraio-sistema orokorraren eraginkortasuna hobetzea, helburu hauek dituzten jarduera konbinatuen bidez:
 - Sarea hierarkizatzea eta trafiko-fluxuak dibertsifikatzea eta bereiztea —arreta berezia jarriko zaio ibilbide luzeko zirkulazioa eta hiriguneetan sortutako barne-zirkulazioa bereizteari—. Horretarako, egungo sarea egituratu eta osatuko duten bide berriak egokituko dira, eta bizikleten eta oinezkoen ibilbideak sustatuko dira.
 - Sarea formalizatzea, garraio publikoko sare bateratu baten euskarri den bide-sarea indartuz. Sare horrek askotariko ibilbide alternatiboak izango dituen sare metropolitikoa bat finkatuko du, sarea denbora errealean kudeatu ahal izateko.
 - Metropoli bat eratzea, eta, horretarako, jarduera ekonomikoa eraldatzearen eta Portua Itsasadarreko Kanpoko Abrara eramatearen ondorioz sortutako aukerako lurzorua erabili ahal izatea eta egun loturarik ez duten aglomerazioak elkarrekin komunikatzea.
 - Eskariaren eraginkortasuna kontrolatzea —sarea denbora errealean ezagutuko da eta erabiltzaileari "bidaia" eta "bidaia aurretik" jakinaraziko zaio sarearen egoera—, garraio publikoari lehentasuna ematea —ibilbiderik onenak ezarriko dira garraio-operadoreen bidez, eta bidaietako intermodalitateari, maiztasunari eta atzerapenei buruzko informazio gehiago eskainiko da—, eta, azkenik, trafiko-estrategiak ezartzea —hala nola fluxuak birbideratzea, ramp metering edota abiadura-linea kontrolatzea.
- Ingurumena eta natura-balioak errespetatzea, bizi-kalitatearen hobekuntza ziurtatuko duten mailetan, eta pilaketa-denborak, kutsadura-indizea eta zarata-indizea murriztea.
- Bizkaiko errepideetako ezbehar kopurua murriztea, istripuak pilatzen diren tarteak kentzeko politikaren bidez.
- Sareko bide-arazoak eskariaren kudeaketaren eta trafikoaren kontrolaren ikuspegi globaletik aztertzeko formula berri bat eskaintzea.

I. Lurralde Plan Sektorialaren irizpideak eta helburuak aztertuta, ondorioztatzen da bertan planteatzen ziren zenbait gai erabat indarrean daudela gaur egungo egoeran, hala nola Sareko ezbehar-tasaren murrizketan eta lurraldearen lehiakortasunaren eta irisgarritasunaren hobekuntzan sakontzen jarraitzeko beharra.

Beste batzuk, aldiz, birformulatu edo indartu egin behar dira, azken urteetan izandako prozesuak eta garatutako aurrerapen teknologikoak kontuan hartuta. Horien artean, aipatu beharko lirateke metropoliaren eraketa, informazioaren teknologiaren erabilera eta, bereziki, ingurumena errespetatu beharra. Izan ere, gaur egungo klima-larrialdiko egoeran, berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko lehentasunezko premiak osatu behar du behar hori. Horretarako, eskura dauden azpiegiturak eta garraiobideak modu arrazionalagoan eta jasangarriagoan erabili behar dira.

7.1.2 Legezko erreferentzia-esparrua

Azken urteotan hainbat legegintza-ekimenek eragina izan dute mugikortasunaren eta garraioaren arloan, erakundeek bultzatuta. Zehazki, Planaren irizpideak eta helburuak ezartzeko, honako hauek hartu beharko dira kontuan:

- **Klima Aldaketari buruzko Euskal Legearen Aurreproiektua. Legearen helburuak dira:**
 - Garapen ekonomiko, sozial, iraunkor eta karbonorako neutroa bultzatzea, lurraldea eta pertsonak klima aldaketaren ondorioetatik babestearekin batera.
 - Euskal Herriaren klima aldaketako estrategien eta ekintza planen eraginkortasuna bermatzera zuzendutako klimaren gobernantza esparru bat zehaztea.
 - Berotegi gasen emisioak gutxitzea, eztitzeko neurriak hartzea eta CO₂ hustulekuen ahalmena handitzea.
 - Efizientzia energetikoa suspertzea eta energia berriztagarriak progresiboki ezartzea, energia eredu iraunkor baterako trantsizioa bultzatzeko.
 - Euskadin klima aldaketara egokitzen aurrera egitea, arriskua kudeatuz eta erresilientzia hobetuz, eta egokitzearen sektore eta lurralde plangintzan integratzea.
 - Eragiten dien politika publiko nagusietan eta gizarte guztiaren jardueretan klima aldaketa txertatzea.
 - Berrikuntza eta garapen teknologikoa babestea, berotegi gasen emisioak sektore guztietan gutxitzeko eta lurraldeak klima aldaketarekiko duen erresilientzia hobetzeko.
 - Klima aldaketari, honen agertokiei eta inpaktuei buruz kalitatezko informazioa emango duten mekanismoak eta tresnak ezartzea.
- **Euskadiko mugikortasun jasangarriaren Lege Aurreproiektua. Legearen helburuak dira:**
 - Garraio moduen arabera eskuduntza duten hainbat administrazioek eragindako alferrikako bikoizkeriarik gabeko garraio integratu eta koordinatua osatu, era horretan, Euskadiko garraioa erabiltzaileentzat bakarra balitz bezala izan dadin.
 - Administrazioen arteko harreman-sistema bat eratu, egiturazko planifikazio-metodo baten bidez antolatua. Horretan ondorengo hauek jasoko dira, EAEko lurralde osoaren analisia eginda: administrazioen jardunbiderako irizpideak; zerbitzuak eta garraiobideak; behar diren azpiegiturak eta gizarte kostuak, bai ingumenari lotuak, bai ekonomiari lotuak.
 - Garraio publikoari eta kolektiboari lehentasuna eman, errekin fosilak erabiltzen ez dituzten ibilgailuen alde eginda.
 - Trakzio mekanikorik ez duten garraiobide ekologikoagoak bultzatu eta babestu, besteak beste, oinez eta bizikletaz ibiltzea, batez ere, hiriguneetan; eta hain ekologikoak ez diren garraiobideak edo gizartearentzat kostu handiagoa dutenak gutxiago erabiltzera bultzatu.
 - Garraiobide publiko hurbila sustatu, erabiltzaileen ikuspuntutik ezin hobea dena eta arlo ekonomikoan jasangarria dena.
 - Trenbideak garraio publikoko eskaintzaren ardatz egituratzaile gisa gehitu. Helburu honek errepide bidezko garraioa trenbidearen osagarritzat hartzea eragiten du eta ez du xede errepideko zerbitzurik eskaintzea trenbide eskaintza nahikoa duen eremu geografiko jakin batean.
 - Garraio sistema berritzailea, aurreratua eta kostuak barneratzeko irizpideetan oinarritua sustatu.
 - Garraio pribatuaren beharra gutxitu, zerbitzuen eskaintza publikoa eginez. Era horretan, horretara bideratutako eremuak libre izango dira eta hirietako buxadura kenduko da.
 - Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde oreka eta ekonomia-sarearen lehiakortasuna sustatu, kanpoko eta barruko loturak bultzatuko dituen garraio azpiegitura sare baten bidez.
 - Garraio publiko erakargarri, irisgarri, eraginkor, jasangarri eta erabiltzaileen beharretara ondo moldatua eskaini. Horretarako tarifakzio orekatuko sistema bat ezartzeko diseinua bultzatuko da eta

sistema horrek hainbat erabiltzaile talderen beharrei erantzungo die, EAEko garraio publiko osorako txartel bakarra ezarrita.

- *Pertsonen eta salgaien garraioan intermodalitatea sustatu, abiapuntu izanda garraio publikoko sare integratu eta koordinatua eta ohiko garraioen beharra murriztuko duten zentro logistikoak.*

Bi legeak tramitazio-fasean daude, baina Planaren irizpideak eta helburuak ezartzeko kontuan hartzeko bezain aurreratuta daude.

Bestalde, genero-berdintasunaren arloko helburuei dagokienez, beharrezkoa izango da, gainera, gizonen eta emakumeen berdintasunerako 4/2018 Foru Araua kontuan hartzea.

7.1.3 Bestelako plangintza-tresnak

Planaren Irizpideak eta helburuak ezartzeko, beharrezkoa izango da honako plangintza-tresna hauetan jasotako jarraibideak aintzat hartzea, Lurralde Plan Sektorialarekiko lehentasuna baitute:

- Europar Batasuneko **Garraioaren Liburu Zuria**, garraioaren arloko politika komunari buruzkoa, honako izenburu hau duena: "Europako garraio-eremu bakar baterantzko bide-orria: garraio-politika lehiakor eta jasangarri baten alde". 2011an argitaratu zen, eta 2016an egin zen haren bitarteko berrikuspena. Berrikuspen horretan, zehaztu egiten dira politika hori arautu behar duten helburu estrategikoak eta datozen urteetan heldu beharreko funtsezko alderdiak. Dokumentu hori erreferentzia-esparru orokorra da, eta esparru horretan jaso behar dira estatu kideek arlo horretan dituzten plangintza-tresna guztiak. Dokumentu horretan jasotako funtsezko ideiak honako hauek dira:
 - Garraioak ingurumenean eta haren funtsezko natura-balioetan duen eragin negatiboa murrizteko beharra.
 - Sare modalak integratzea.
 - Garraio publikoaren erabilera sustatzea.
 - Azpiegituren tarifak ezartzea.
 - Ibilgailu astunei kargak ezartzea azpiegiturak erabiltzeagatik.
 - Kudeaketa-neurriak ezartzea.
 - Errepidean "zero heriotza" izateko helburura hurbiltzea.
 - "Erabiltzaile ordaintzailea" eta "kutsatzen duenak ordaindu egiten du" printzipioak erabat aplikatzeko bidean aurrera egitea.
 - Berrikuntza teknologikoa: azpiegitura adimenduna.
 - Kudeaketa-sistema integratuak.
 - Garraio-alternatibak ezagutu daitezen sustatzea.
 - Klima-aldaketaren erronka.
 - Azpiegituren erabilera efizientea.
 - Konbinazio multimodal eraginkorrak.
 - Kanpo-efektuak barneratzea.
 - Mantentze-kostuak tarifen bidez berreskuratzea.
- **Europako Parlamentuaren Ebazpena, 2017ko abenduaren 14koa, Emisio txikiko mugikortasunaren aldeko Europako estrategiari buruzkoa.** Dokumentu horretan, helburu honetara zuzendutako ildo

estrategiko nagusiak biltzen dira: garraio-sektoreak berotegi-efektuko gasen emisioa murriztea, eta emisio txikiko mugikortasuna ezartzeko erritmoa bizkortzea, Batasuneko gizartearen eta ekonomiaren mugikortasun-beharrak asetzeari utzi gabe. Dokumentu horretan jasotako ideia nagusiak hauek dira:

- Efizientzia hobetzea.
- "Kutsatzen duenak ordaindu egiten du" eta "erabiltzaile ordaintzailea" printzipioak.
- Garraibide bakoitzak azpiegituren higaduraren eta kanpo-kostuen ondoriozko kostu marjinalak estali behar ditu.
- Multimodalitatea eta garraio publikoa sustatzea.
- Ibilgailu konektatuak, efizientzia hobetzeko aktibo garrantzitsu gisa.
- Berrikuntzaren ekonomia sustatzea.
- Egungo azpiegituraren erabilera efizienteagoa.
- Mugikortasunaren kudeaketa sustatzea.
- Sarea egoera egokian eta kalitate-maila handiaz mantentzearen garrantzia.
- Emisio txikiak edo nuluak dituzten ibilgailuentzako zirkulatzeko pizgarriak eta lehentasuna.
- **Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra.** Errepideen arloko plangintza-tresna da, mailaz Lurralde Plan Sektorialaren gainetik hurrengo dena. Beraz, ezinbestekoa da plan horrekin bat etortzea irizpideei eta helburuei dagokienez.

Plan Orokorrean ezarritako helburu estrategikoak dira:

 - Herritarrei datozen urteetako bizi-mailaren araberako bide-sarea eskaintzea.
 - Enpresa-ehunari etengabe egokitzen den lurreko komunikazio-sarea erraztea, Euskal Autonomia Erkidegoko konektagarritasuna mantentzeko eta hobetzeko, ahal den heinean bederen.
 - Lurraldea eta herrien arteko komunikazioa orekatzea.
 - Bide-sarearen hobekuntza eta ingurumenaren errespetua eta babesa bateragarri egitea.
 - Bide-segurtasuna areagotzea eta istripu-arriskua murriztea, errepideen erabiltzaileentzat.

Planaren berezko helburu gisa, honako hauek ezartzen dira:

 - *Ibilbideek bete beharreko oinarritzko funtzioen araberako errepide-sarea zuzkitzea lurraldeari.*
 - *Errepide-sareak Euskal Autonomia Erkidegoko eta Europar Batasuneko garraio-politikan betetzen duen egitekoa aintzat hartzea: Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-sistema osoaren jasangarritasun ekonomikoa, soziala eta ingurumenekoa indartzea.*
 - *Euskal Autonomia Erkidegoko bide-sarea European zeharreko sarean (TEN) integra dadin erraztea.*
 - *Bide-sarearen eta lurraldea zeharkatzen duten konexioko korridore handien (ekialde-mendebalde eta iparralde-hegoalde) arteko artikulazioa hobetzea.*
 - *Kanpo-erlazioak (mugako konexioak) eta nodo nagusiak (portuak, aireportuak, plataforma logistikoak) hobetzea.*
 - *Lurraldea modu orekatuan egituratzea, lurralde-antolamendurako gidalerro orokorren arabera.*
 - *Zona bakoitzeko azpiegituretako antzeko zuzkidura-maila lortzea, alderdi determinatzaileak kontuan izanik, hala nola orografia eta populazio-kokalekuen dentsitatea.*
 - *Lurraldeko zona guztiei irisgarritasun-maila egokia eskaintzea —lehentasunez jardungo da okerren zuzkituta dauden zonetan edo hedapen ekonomiko adierazgarriko zonetan—.*

- Zerbitzatzen den zona bakoitzaren baldintzatzaileetara egokitzea bide-sarea, eta ingurumenaren eta hirigintzaren gaineko inpaktuak minimizatzea.
- Euskal Autonomia Erkidegoan eta autonomia-erkidego mugakideetan errepideen arloko eskumena duten beste erakunde eta organismo batzuekin koordinatzea eta jardunak lehenestea.
- Inbertsioen eraginkortasun maximoa bermatuko duen inbertsio-programazioa ahalbidetzea.
- Lurralde-antolamenduan, hirigintzan, ingurumenean eta antzeko beste arlo batzuetan eskumena duten erakundeekin eta organismoekin jardunak koordinatzea.

- **Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak.** Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak (LAG) Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde-estrategia definitzen duen tresna dira. Gaur egun, lurralde-plangintzarako erreferentzia-esparrua osatzen dute, bai maila sektorialean, bai lurralde-plan partzialaren maila (esparru funtzionalen plangintza). Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen bidez finkatzen dira Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldea kudeatzen duten jarraibide eta estrategia nagusiak, eta koherentzia ematen diete lurraldearen gaineko erabaki sektorialeiei eta tokikoei. Beraz, Planaren irizpideek eta helburuek bat etorri behar dute LAGen helburuekin.

Mugikortasunaren arloan, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroek honako helburu hauek finkatzen dituzte:

1. - EAEko pertsonen eta salgaien kanpo- eta barne-konexioko elementuak indartzea, bizi-kalitaterako, lehiakortasunerako eta berrikuntzarako faktore kritiko gisa.
2. - Mugikortasun-beharrak murriztea, bizitegi-, lan-, zaintza-, aisia- eta ekipamendu-espazioen arteko harreman egokiagoaren bidez.
3. - Motorrik gabeko mugikortasuna (oinezkoak eta bizikletak) eta garraio publiko multimodala eta energetikoki eraginkorra sustatzea, hiriguneen mugikortasun modu nagusia den aldetik, CO₂ren emisioak murrizteko eta zaintzaren mugikortasuna kontuan hartzeko.
4. - Dentsitate egokia lortzea, garraio publikoaren zeregina errazteko, bereziki trenbidea ahalmen handiko garraio gisa duten ardatzetan.
5. - Ekobulebarrak garatzea, garraio kolektiborako eta oinezko eta bizikletentzako erreserbatutako plataformekin, hiri-pieza desberdinak artikulatzeko eta zentralitzatzeko gune eta garapen berriak kokatzeko.
6. - Mugikortasun-azpiegituren lurralde-iragazkortasuna handitzea, ahal dela lurraldearen gainean duten hesi-efektua minimizatuz.

Mugikortasun multimodalaren arloan helburu hauek proposatzen dira:

1. - Garraio publikoaren erabilera sustatzea, garraio-sare irisgarri, praktiko, eroso, seguru eta fidagarri bitartez.
2. - Garraio publiko osorako tarifa-integrazioko eta txartel bakarreko sistema sustatzea.
3. - Berotegi-efektuko gasen emisioak murrizten laguntzea garraiobide garbiak erabiliz.
4. - Genero-ikuspegia aplikatzea garraio publikoaren plangintzan eta kudeaketan, eta zaintzaren mugikortasunari behar bezala erantzutea.

Helburu hauek proposatzen dira bide-mugikortasunaren arloko lurralde-eredua berrikusteko:

1. - Ingurumen-, ekonomia- eta gizarte-alderdietan bide-mugikortasun iraunkorra zaintzea.
2. - EAEko errepideen planifikazioaren zati handiena burututzat jotzea, Lurralde Plangintza Partzial edo Sektorialean jaso beharreko proposamen zehatzak gorabehera, Europa barneko azpiegitura izanik behar duen kudeaketaz gainera.

3. - Distantzia handietarako salgaien garraioak sortutako ingurumen-kalteei erantzun integratua ematea.

- **Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Jasangarriaren Gida Planak** mugikortasun jasangarriaren aldeko apustua egiteko Eusko Jaurlaritzaren borondatea jasotzen du. Dokumentu horrek konpromiso programatikoak bideratzen ditu, betiere kontuan hartuta gehiago dela mugikortasun-politikak bultzatzeko plan estrategiko bat, azpiegitura-plan bat baino, horiek plan sektorialen bidez garatzen baitira.

Planak 6 helburu ditu zehaztuta, eta bakoitzak helburu horiek lortzeko jarraitu beharreko estrategiak jasotzen ditu:

1. **Garapen ekonomikoa, jasangarria, adimenduna eta arduratsua sustatzea.**
 - Garapen sozioekonomiko jasangarriaren kultura bultzatzea, administrazioetatik, enpresetatik eta gizartetik koordinatuta garraioa planifikatuz eta antolatuz.
 - Euskal Autonomia Erkidegoko garraioaren lehiakortasuna bultzatzea.
 - Garraio sistema aurreratua eta kostuak barneratzeko irizpideetan oinarrituta kudeatua sustatzea.
2. **Irisgarritasun unibertsala sustatzea, lurralde-plangintza egokiarekin bat eginik.**
 - Irisgarritasuna bermatuta garraio jasangarria bultzatzea, lurralde-plangintza jasangarri batekin koordinatuta.
 - Garraio jasangarriko alternatibak izango dituen mugikortasun-eskaria kudeatzea.
 - Irisgarritasun eta mugikortasun iraunkorrerantz aurrera egitea jarduera sortzen duten zentro nagusietan.
3. **Garraiobideen oreka berria bultzatzea.**
 - Pertsonen zein salgaien garraioan intermodalitatea gara dadin sustatzea, bidaiarien garraio publikoaren sare koordinatu eta integratua eta azpiegitura logistiko multimodalaren sarea garatuta.
 - Garraiobide jasangarrienak (bereziki, trenbide-sistema) erabil daitezen sustatzea.
 - Garraioan petrolioaren ordeza energia alternatiboak erabil daitezen bultzatzea, ingurumen-inpaktuaz gainera, kalteberatasuna murriztuta, petrolioaren etorkizuneko urritasunaren aurrean.
4. **Euskadik Europan duen posizio estrategikoa indartzea.**
 - Euskadik Europan duen posizio estrategikoa baliaraztea, ez bakarrik iraganbideko fluxuen kudeatzailerik gisa, baita komunikazio kontinentalen nodo logistiko intermodalen kudeatzailerik gisa ere.
 - Basque Country Logistics eredua ezartzea, lankidetzaren publiko-pribatuaren bidez gure enpresek gero eta merkatu globalizatuago batean lehiatu ahal izan dezaten.
 - Aireportuko garraio irisgarriago, integratuago eta lehiakorrago baterantz aurrera egitea.
5. **Garraioaren erabilera efizientea eta arduratsua sustatzea.**
 - Gizartea, erakundeak eta enpresak kontzientziazatzea, ekonomiaren, gizartearen eta ingurumenaren ikuspegitik garraio jasangarria behar dela ohartarazita.
 - Garraio-sistema jasangarria sustatzea, garraio-zerbitzuak, azpiegiturak eta horien konexioak eraiki, bermatu eta mantenduta, haien eraginkortasuna bilatzetik abiatuz.
 - Garraio publikoa finantzatzeko sistema bat diseinatzea, haren iraunkortasuna bermatzeko eta haren eraginkortasuna maximizatzeko.
 - 6. Garraio-sistema publiko eta integratua garatzea.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

- *Garraio publikoa erabil dadin sustatzea.*
- *Ekonomikoki jasangarria izango den garraio publikoaren eredu integratua garatzea.*
- *Tarifak bateratzea eta zonifikazio komuna ezartzea.*
- **Klima-aldaketaren estrategia, Klima 2050.** Izenak berak dioenez, Eusko Jaurlaritzak klima-aldaketari aurre egiteko dituen ildo estrategikoak jasotzen ditu. Hortaz, beharrezkoa izango da helburu-proposamenean kontuan hartzea, berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteari dagokionez. Hain zuzen, funtsezko gaia da hori gaur egun, deklaraturako klima-larrialdia dela eta, premia- neurriak hartzea eskatzen baitu. Horri dagokionez, kontuan hartu beharko dira, halaber, Eusko Jaurlaritzak eta Bizkaiko Batzar Nagusiek berriki hartu dituzten jarrerak goean emisioen neutraltasuna lortzeko dagokionez.

Lehentasunezko plangintza-tresna horiez gainera, kontuan hartu behar dira beste plangintza-tresna batzuk ere, Lurralde Plan Sektorialaren gainetik egon gabe, mugikortasunaren alorrean inplikazioak eragiten dituztenak. Beraz, horiekin koordinatuta egon behar da.

Ildo horretatik, bereziki nabarmendu behar da **Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala**, gaur egun idatzketa fasean dagoena. Plan horrekin estrategia komun bat partekatzen da metropoli-esparruko mugikortasun iraunkorarekin lotutako alderdi jakin batzuetan (nahitaezko mugikortasunari lotutako bidaien egungo banaketa modalean eragiteko beharra, mugikortasun horretan bizikleta moduaren aldeko paradigma-aldaketa bat ahalbidetuta, batez ere ibilbide laburreko bidaietan). Plan horrekin partekatzen dira, baita ere, batetik, berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko helburuak eta, bestetik, errepideen arloko premiak diagnostikatzeko begira kontuan hartu beharreko etorkizuneko mugikortasun-agertokiak.

Azkenik, , arlo horretako helburuetarako, kontuan hartu beharko da **Bizkaiko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako V. Foru Plana 2016-2019**.

7.1.4 Egungo egoera

Azken urteotan, nabarmen aldatu da esparru sozioekonomikoa, joera batzuk aldatu dira eta azpiegitura garrantzitsuak gehitu zaizkio Sareari. Hori guztia dela eta, garraio-sistemaren egungo agertokia nabarmen aldatu da 2009an zegoenarekiko, Bizkaiko Errepideen I. Lurralde Plan Sektorialaren azken berrikuspenean egin zenean.

Horri dagokionez, gai nagusi hauek kontuan hartu beharko dira:

- 2008/2009. aldian hasitako ekonomia- eta finantza-krisiaren garrantzia. Krisi horrek berekin ekarri du inbertsio-politikak zailtasun jartzea eta gehiegizko defizit publikoa kontrolatzeko aurrekontu-austeritateko neurriak bultzatzea.
- Azpiegituraren bide-zoruak berronertzeko kostuak pixkanaka handitzea, zerbitzuaren kalitateari eusteko, bai segurtasunaren arloan, bai erosotasunaren arloan.
- Errepide-sarearen konfigurazioa eta funtzionaltasuna nabarmen aldatu duten zenbait azpiegitura abian jartzea:
 - Lehenik eta behin, 2011. urtean, Metropoli Hegoaldeko Saihesbidea jarri zen martxan. Horrek aldaketa handia ekarri du metropoliko bide-sarearen konfigurazioan, A-8 pilaketaren ordezko ahalmen handiko bide bat sartu baita Bilbotik igarotzean, eta erabilera-kanon batek arautzen du. Kanon horrek aukera ematen du korridorean eskaria kudeatzeko, salgai arriskutsuak Bilbotik hurbil ibiltzea saihestuz.

- Bestalde, 2016. urtean, Gerediaga-Elorrio azpiegitura berria jarri zen abian, erabilera-kanonaren eredu berriaren bidez finantzatua. Eredu horren bidez, administrazioak errepidearen egoerari eta zerbitzuari buruzko adierazle batzuen arabera egiten du ordainketa. Horri esker, prestazio eta kostu handiko azpiegitura hori abian jarri ahal izan den arren, horrek hurrengo ekitaldietarako finantza-betebeharrak ezartzen ditu.

- Sare konbentzionaleko segmentu askotan jasotzen den trafiko astunaren bolumen handiaren ondoriozko arazoak areagotu dira —sare konbentzional hori ez dago ahalmen handiko sarean (autobiak eta autobideak)—, eta, horrekin batera, trafiko hori ez da efizientziaz banatzen hautazko bideen artean.
- Gipuzkoako Foru Aldundiak ibilgailu astunentzako tarifikazio-eredu berriak jarri ditu abian ahalmen handiko bideetan, eta hori kontuan hartu beharko da bi lurraldeen arteko koordinazio egokia bermatzeko.
- Estatuko Administrazio Zentralak AP-68 autobidearen titulartasuna transferitzea. Horrek aukera emango du autobidea igarotzen den korridorean zehar etorkizunean eskaria kudeatzeko.

Gai horiek kontuan hartu beharko dira Planaren irizpideak eta helburuak planteatzeko garaian, horiek erantzun egokia eman diezaieten konfiguraturako egungo agertokiari eta horri lotutako arazoei.

7.1.5 Etorkizuneko joerak

Egoera berria zehazten duten ezaugarriez gain, Planaren garapenaren eta indarraldiaren denbora-esparruari erreparatuta, beharrezkoa da kontuan hartzea etorkizuneko joerak, gaur egun dagoeneko antzematen direnak eta aldaketa nabarmenak ekar ditzaketenak garraio-azpiegituren beharrak zehazteko irizpideetan edo, are, gizartearen beraren beharretan ere. Horri dagokionez, bereziki komenigarria da kontuan hartzea Planaren aurreko kapitulu batean xehetasunez identifikatu eta deskribatu diren lau erronka hauek:

- Erronka demografikoa: azken urteotako bilakaera demografikoak biztanleria zahartzea ekarri du, eta 65 urtetik gorakoen adin-segmentuan dagoen pertsona kopurua nabarmen handitu da. Egoera horrek, zailtasunak gabe, eragin sozioekonomiko handia izango du, eta berekin ekarriko du gaur egun segurutzat jotzen diren baina etorkizunean jasan ezin izan litezkeen gai batzuk berriro planteatzea. Hala, irtenbideak bilatu beharko dira sortuko diren arazoetarako (aldaketak mugikortasun-jarraibideetan, motorizazio-indizeetan, erabiltzailearen eta azpiegituraren arteko interakzioan), eta aztertu beharko da etorkizuneko agertoki hori kontuan hartuko duten irizpideak eta helburuak ezartzea.
- Erronka teknologikoa: automobilgintzaren arloko aurrerapenak (epe laburrean, ibilgailu elektrikoaren eta ibilgailu konektatuaren ezarpena nabarmen handitzea, eta, epe ertain-luzera, ibilgailu autonomoa garatzea eta ezartzea) eta mugikortasun modu pribatuaren aldaketak (carpooling, carsharing). Aldaketa horiek azpiegiturak ekipamendu, konektagarritasun eta sensorizazioaren arloko premia berrietara egokitzea eskatuko dute, eta, ondorioz, eskaria kudeatzeko modua aldatu egingo da. Beraz, teknologia berrien arloarekin eta errepideko garraio-sistemetan duten aplikazioarekin lotutako irizpideak eta helburuak ezarri beharko dira.
- Klima-aldaketaren erronka: klima-aldaketa eta horren ondoriozko inpaktuak dira datozen urteetan gizarteak aurre egin beharreko erronka global garrantzitsu eta konplexuenetako bat. Erronka horri aurre egiteko, energia-, produkzio- eta kontsumo-eredua sakon eraldatu beharko da. Klima-aldaketaren arloko ekintza nahitaez izango da zeharkako politika, eta eskatuko du esparru

guztietako (tokiko, eskualdeko eta munduko) administrazio ororen, eragile sozial eta ekonomikoen eta herritarren ekintza itundua. Beraz, beharrezkoa izango da berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteari lotutako irizpideak eta helburuak ezartzea.

- Jasangarritasunaren erronka: kontuan hartuta gaur egun garraio-azpiegituretan egindako inbertsio bat jasangarritzat jotzen dela gizartearen eskari bati erantzuten badio, teknikoki egingarria bada, ingurumen-inpaktu sinergiko positiboa edo hondarrekoa sortzen badu, ingurumenari dagokionez arduratsua bada eta finantzatu badaiteke, beharrezkoa izango da aurreko alderdiak (soziala, ingurumenekoa, finantzarioa) barne hartuko dituzten irizpideak eta helburuak ezartzea, Planak proposatzen dituen konponbideak jasangarriak izan daitezen etorkizuneko belaunaldientzat.

7.1.6 Bizkaiko errepideen Lurralde Plan Sektoriala lantzeko jarraibide eta irizpide orokorren dokumentua, Bizkaiko Batzar Nagusiek onartua

Bere izenak berak adierazten duenez, dokumentu honek Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala lantzeko kontuan hartu beharreko jarraibideak ezartzen ditu. Hortaz, ezinbesteko erreferentzia da Planaren idazketa arautuko duten irizpideak ezartzeko garaian.

Jarraibide horiek dokumentu osoan zehar jasotzen dira, baina, bereziki, egungo egoeraren analisia amaitzen den epigrafean:

... badirudi beharrezkoa lehen garatutako eta 3/2010 Foru Arauan jasotako ereduak berrikustea, guztiz indarrean ote dauden eta egungo agertokiaren eta joeren errealtatera egokitu behar ote duten zehazteko. Horrela, herritarrei adierazi ahal izango diegu egungo eta etorkizuneko belaunaldiek IRISGARRITASUN JASANGARRIA lortzeko behar diren azpiegiturak barne hartuko dituen tresna bat izango dutela, hau da, **sozialki desiragarria eta teknikoki egingarria dena, eta ingurumen- eta finantza-eraginak minimizatzen dituen**a. Horretarako, gobernuaren ekintza indartu behar da **garraio publikoa lehenesteko, txartel bakar**a ezartzeko, **ibilgailu pribatuaren eta garraio publikoaren arteko intermodalitatea errazteko jarduketak** egiteko, **ibilgailu pribatua errepedeetatik gero eta gehiago kentzeko disuasio-aparkalekuak** ezartzeko eta **bizikleta erabil** dadin bultzatzeko. Hau da, Bizkaiko Lurralde Historikoaren **LEHIAKORTASUNA bultzatuko duen irisgarritasuna, LURRALDE-DESOREKARIK gabeko eskualdeekin, INGURUMENA errespetatuz** eta, hori guztia, **sozialki bidezkoa** izango den **finantzaketa-sistema** baten bidez bermatuz, Europako jarraibideen arabera eta ERABILTZAILEAREN eta ZERGADUNAREN arteko oreka bilatuz.

Era berean, abian jarri beharreko kudeaketa-neurriei buruzko atalean, honako hau jasotzen da:

Ibilgailu autonomo eta interkonektatuen presentzia gero eta handiagoari lotutako erronka teknologikoak **eskatuko du ibilgailuen eta azpiegituraren arteko interkonexioa eta elkarreragingarritasuna** ahalmen handiko sare osoan eta, sare horren parte ez izan arren, flotak kudeatzeko neurriak dituzten bideetan.

.....

Arratiako eta Durangaldeko korridoreetan eta Bilboko porturako sarbidean... identifikatutako **ibilgailu astunen garraioarekin lotutako disfuntzionalitateak** ebazteko asmoz, **kudeaketa-eredu** bat aztertu beharko litzateke, honako helburu hauek ahalbidetzeko:

- **Aukera-berdintasuna** bermatzea, portua erabiltzen duten salgaien jatorria/helmuga edozein dela ere.
- Agitazio-trafikoari zerbitzu egiteko edo abiapuntua eta helmuga inguruan duten ibilbideei zerbitzu egiteko sortutako azpiegituretan zirkulatzen duten **ibilbide luzeko ibilgailu astunen trafiko desegokiak**

eragindako **kanpoko kostuak barneratzea** (kostu horiek ingurumen-kutsaduraren, istripu-tasaren eta pilaketaren ondorio dira), Europako Zuzentarauak ezarritakoaren ildotik.

- Gaur egun gutxiegi erabiltzen diren ibilbide luzeko autobideek osatutako **sarearen erabilera arrazionalagoa** sustatzea, trafikoa xurgatzeko ahalmena erreserbatuta.
- Errepideek eskatzen dituzten **kontserbazio- eta kudeaketa-kostu handiak berreskuratzea**.

....

166/2016 Foru Dekretuan, autobideak erabiltzearen ondoriozko gastua Bizkaian zergadun diren pertsona fisikoei mugatzeari buruzkoan, gastuaren muga parekatu egiten da hileroko garraio publikoan egindako gastuarekin lan-etxe bidaia pendularrak egiteko erabiltzen denarekin. Gaur egun dekretu horrek babestu egiten du 2003ko BIPBaren azpiegitura guztiak, 3/2010 Foru Arauaren ondoriozko egokitzapenekin (MHS / AP-8 / Artxandako tunelak). Bada, dekretu horren aplikazioa zabaldu egin beharko da AP-68 autobidera, horren transferentzia jasotzen denean, emakida amaitzen denean eta BFA berori kudeatzen hasten denean, azpiegitura horrek zerbitzatutako esparru geografikoan **bizi diren** eta etxe-lan bidaietarako autobidea nahitaez erabili behar duten **erabiltzaileentzat desberdintasunik egon ez dadin**.

Eta Foru Aldundiaren aurrekontuen kontura finantzatzeko diren azpiegituretan sartu beharreko jarduketak biltzeko jarduketa-ildoak azaltzen dituen epigrafean (plan posibilista):

- I. jarduketa-ildoak: Ahalmen eta trafiko-bolumen handiko azpiegituretako biztanlegune garrantzitsuen hurbiltasunari lotutako **hirigintza-oztopoak eta -inpaktuak kentzea**.
- II. jarduketa-ildoak: Eskualde periferikoaren lurralde-integrazioa, ekialde-mendebalde komunikazio-ardatzetik kanpo dauden eskualdeen **irisgarritasunari dagokionez aukera-berdintasuna bermatzera zuzendutako** azpiegituren bidez.
- III. jarduketa-ildoak: Metropoliko bide-sarean **erredundantzia lortzea**, haren funtzionaltasuna hobetzeko

7.2 Planaren esku hartzeko irizpideak

Ondoren, Bizkaiko Errepideen II. Lurralde Plan Sektoriala zuzenduko duten **esku hartzeko irizpideak** jaso dira. Irizpide horien proposamena sarreran aipatutako alderdi guztiak artikulatzeko beharretik sortzen da. Egoera konplexua osatzen dute, askotariko ikuspegietatik aztertu beharrekoa, betiere errepide-sarean eta garraio-sistema osoan gaur egun dauden arazoak kontuan hartuta. Problematika horri eta aurreikus daitekeen etorkizuneko egoerari erantzun egokia emango dieten soluzioak eskaini nahi dira.

Horretarako, **Plana esku-hartzeko hamar irizpideren inguruan antolatzea proposatzen da. Irizpide horiek Planaren helburuak ondorioztatzen dituzten ildo nagusiak edo estrategiak dira, eta, beraz, Sarearen egungo eta etorkizuneko egoeraren diagnostikoa eta diagnostiko horren emaitza gisa identifikatzen diren arazoak konpontzeko soluzioak ere ondorioztatzen dituzte**.

7.2.1 1. irizpidea: kalitatea

Bidaia- eta salgaien garraioa zerbitzu publikotzat hartzen da —eta ez berez helburutzat—, eta, arlo horretan, kalitatearen irizpide horrek zerikusia du **kalitatezko bide-eskaintza** egiteko behararekin. Erabiltzaileen eskakizunak bete beharko dira, horiek baitira, zuzenean edo zeharka, azpiegiturak finantzatzen dituztenak eta, beraz, ordainetan, funtzionaltasunaren eta segurtasunaren arloan zerbitzu-maila egokia eskatzen dutenak.

Garraioaren Liburu Zurian horri buruz adierazten dena nabarmendu behar da: “*ez da mugikortasuna mugatzeko aukera planteatzeko*”. Horrenbestez, mugikortasuna ahalik eta modurik egokienean, efizienteenean eta zentzuzkoenean egin dadin lortu nahi da.

Gainera, bide-eskaintzaren kalitate ona ez da erabiltzaileen erosotasuna hobetzea besterik gabe; beste alderdi garrantzitsu batzuetan ere eragina duen gaia da, hala nola **segurtasunean, lehiakortasunean, irisgarritasunean eta ingurumenean**.

Segurtasunaren arloan, gidatzeko baldintzen, ikuspenaren, trazaduraren homogeneotasunaren, nekea gutxitzearen eta abarren bidez ezartzen da erlazioa. Horri dagokionez, gizartearen etorkizuneko erronketako bat kontuan hartu behar da: biztanleriaren zahartzea. Erronka horrek kalitate handiagoko azpiegiturak eskatuko ditu geometriari, ikuspenari eta seinaleztapenari dagokionez, adinez nagusi diren erabiltzaileen segmentuari zerbitzu seguruagoa emate aldera.

Lehiakortasunaren arloan, ibilbide-denborak murriztearen eta, beraz, norbanakoek eta enpresek dirua aurreztearen bidetik ezartzen da erlazioa. Euskal Autonomia Erkidegoko pertsonen eta salgaien kanpo- eta barne-konexioko elementuak lehiakortasunerako faktore kritiko dira, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan adierazitakoaren arabera.

Irisgarritasunaren arloan erlazioa agerikoa da, bide-eskaintza desegokiak edo eskasak modu ukaezinean laguntzen baitu bide eskaintza desegoki edo eskas hori jasaten duten eskualdeen isolamenduan eta aukera faltan. Bestalde, nabarmendu behar da, Garraioaren Liburu Zurian aditzera ematen denez, errepideetako pilaketek arriskuan jartzen dutela lurralde-irisgarritasuna. Horrenbestez, ahalegindu beharko da pilaketa-mailak minimizatzen eta, horretarako, errepideek behar besteko ahalmena izan beharko dute, zerbitzu-maila egokia (eskaintza/eskaria) berma dezaten.

Azkenik, Ingurumenarekin duen erlazioan, kontuan hartu behar da Emisio Txikiko Mugikortasunaren aldeko Europako Estrategiari buruzko 2017ko abenduaren 14ko Europako Parlamentuaren Ebazpenak dioena. 68. gomendioan, gogorarazten du sarea kalitate-maila handiekin mantentzea garrantzi handikoa dela eta horrek trafikoaren fluxua errazten duela eta pilaketak eta, beraz, CO₂-ko eta beste kutsatzaile batzuetako emisio-mailak murrizten dituela.

7.2.2 2. irizpidea: segurtasuna

Azken urteotan zirkulazio-istripuetan hildakoen kopuruak behera egin du zenbait ekimen eta hobekuntzaren ondorioz (puntuakako gidabaimena indarrean sartzea, azpiegiturak hobetzea, galtzada bereziak dituzten errepideen kopurua handitzea, kontzientziazio-politikak areagotzea...). Edonola ere, alor horretan sakontzen jarraitu beharko da, eskura dauden tresna guztiak erabiliz, eta tresna horien artean nabarmentzen da **errepideak hobetzea, estandar geometrikoei dagokienez** (trazadura, zabalera) **zein ekipamenduari dagokionez** (seinaleak, balizak, oztupoak).

Alderdi hori bat dator Europar Batasuneko Garraioaren Liburu Zuriaren “*Bide-segurtasuneko zero ikuspegirantz*” ekimenarekin. Ekimen horretan, diziplina anitzeko estrategia planteatzeko da zero biktimaren azken helburua lortzeko, eta estrategia horretan garrantzi handia du kalitate handiagoko ezaugarri geometrikoak dituzten azpiegitura seguruagoak lortzeko. Arreta berezia jarriko zaie errepideetako erabiltzaile zaurgarrienei, eta erabiltzaile horiek segurtasun-baldintzetan zirkulatzeko espazio egokiak aurreikusi beharko dira, nahiz eta horrek lurzoru gehiago okupatzea eska dezakeen inguruabar jakin batzuetan.

7.2.3 3. irizpidea: lehiakortasuna

Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuaren helburuetan jasotzen denez, behar-beharrezkoa da “*Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-oreka sustatzea eta bertako ekonomia-ehunaren lehiakortasuna bultzatzea, barne- eta kanpo-konektagarritasuna sustatuko duten garraio-azpiegituren sare baten bidez*”. Horrela, norbanakoen eta enpresen jarduera ekonomikoa ez da penalizatuko ibilbide luzea egin behar izateagatik eta, horren ondorioz, kostuak gehitzeagatik —Europako eta Estatuko merkatuko lehiatzaileekin alderatuta—.

Liburu Zurian ezartzen da, halaber, azpiegiturek lurraldearen garapen ekonomikoari egin dioten ekarpen handia: “*Oro har, garraio-azpiegiturretan egiten diren inbertsioek inpaktu positiboa dute hazkunde ekonomikoan, aberastasuna eta lanpostuak sortzen dituzte, eta merkataritza-trukeak, irisgarritasun geografikoa eta pertsonen mugikortasuna areagotzen dituzte*”. Horri esker, oinarritzko hezkuntza- eta laguntza-ekipamenduetara segurtasun-baldintzetan iristeko aukera dago. Giltzarria inbertsio horiek planifikatzean datza, hazkunde ekonomikoaren gaineko inpaktu positiboa maximiza dadin eta ingurumenaren gaineko inpaktu negatiboa minimiza dadin.

Irizpide horrek, beraz, lotura estua du **lurraldearen irisgarritasunarekin**. Bizkaiko kasuan, irisgarritasun hori eskualde periferikoetatik ekialde/mendebalde komunikazio-ardatz handira iristeko behar den denborak zehazten du batik bat. Ardatz hori A-8/AP-8 autobidea da, eta Lurralde Historikoak kanpoaldearekin duen komunikazio-bide nagusia da, baita Bilboko Metropolialdearen eta haren ekipamendu estrategikoen (Portua eta Aireportua barne) eta lurraldearen gainerakoaren arteko lotura nagusia ere.

7.2.4 4. irizpidea: ekitatea

Zenbait ikuspuntutatik **arlo guztietako berdintasun** gisa ulertuta:

- **Lurralde-arloan**
- **Ekonomia-arloan**
- **Genero-arloan**

Gaur egun, garraioarekin eta pertsonen eta salgaien mugikortasunarekin lotuta dauden desberdintasunak murriztu edo ezabatu beharko dira.

Mugikortasun Jasangarriaren Legearen helburuen artean lurralde-arloko berdintasuna edo oreka dago, eta, hain zuzen ere, “*Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde-oreka bultzatzea*” aipatzen da. Bizkaiko Batzar Nagusiek onartutako Gidalerroen Dokumentuan ere berdintasun edo oreka hori jasotzen da. Beraz, Bizkaiko lurralde-berdintasuna lortuko bada, nahitaez eduki beharko dira eskualdeen artean desberdintasunak sortuko ez dituzten azpiegiturak, batez ere ahalmen handiko sarearekiko irisgarritasunari dagokionez.

Norbanakoen eta enpresen berdintasuna, bestalde, administrazio publikoek zaindu eta bermatu beharreko oinarritzko eskubidea da, eta bat dator Klima Aldaketari buruzko Legearen Aurreproiektuan jasotako gizarte-kohesioaren printzipioarekin. Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuan ere jasotzen da berdintasun hori, eta azpimarratzen da garraio-sistemak bermatu beharko duela pertsonen prestakuntza- eta ekonomia-jardueretan parte hartzeko aukera berdina izatea. Beraz, azpiegitura edo kudeaketa egokirik ez izateagatik desberdintasunak sortzen diren esparruak identifikatu beharko dira eta egoera horiek zuzentzeko neurri egokiak hartu beharko dira.

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala
eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

Gai horrekin lotzen da, halaber, kanpo-efektuak barneratzeko beharra, eta horren helburua da lehia libre eta zuzena gauzatu ahal izatea, nola norbanakoen eta enpresen artean, hala zuzenean lehian egon daitezkeen garraiobideen artean ere. Merkatuen aukeraketa berrorokatu nahi da jasangarritasun-beharren arabera, garraiobide bat bera ere egon ez dadin kostuak egozteari buruzko politika desegokiek penalizatuta, batez ere jasangarrienak, hala nola trenbidea.

Azkenik, genero-berdintasuna lortzea zeharkako politika bat da, plangintza-tresna guztiak inplikatu behar dituen, eta garraio-sistema ez da horretan salbuespena izango.

7.2.5 5. irizpidea: jasangarritasuna

Garraio-sistema, azken hamarkadetan garatu den moduan, ez da jasangarria eta, beraz, ezin da bide beretik eboluzionatzen jarraitu, “*business as usual*” (BaU) motako planteamenduan. Izatez, gaur egun argi eta garbi nabaritzen dira eta ukaezinak dira agortze-sintomak (emisioak, pilaketak, lurzorua kontsumoa, zarata eta istripuak).

Saihestezina da mugikortasun-paradigma aldatzea, jokabide desegokiak birbidera daitezen eta ***eskura dauden azpiegituren eta garraiobideen erabilera arrazoizkoagoa susta*** dadin. Horri esker, inbertsio-premiei eutsi ahal izango zaie eta, ondorioz, gizarte- eta ingurumen-ingurunearen gaineko presioa murriztu ahal izango da. Neurriak ezin dira atzeratu. Urte asko behar dira azpiegiturak planifikatzeko, eraikitze eta ekipatzeko, eta orain egiten diren aukeraketak erabakigarriak izango dira 2050. urteko garraiorako.

Jakina, aldaketa hori ezin da bat-batean egin, pixkanaka egin behar da, hartzten diren neurrien eraginak kontu handiz ebaluatu behar baitira. Edonola ere, premiaz hasi beharko da norabide zuzenean urratsak egiten, klima-larritasuneko egoerak hala agintzen baitu.

Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuak honela definitzen du kontzeptu hori: “*denbora jakin batean eta zentzuzko kostuarekin asebetetzen den mugikortasuna, pertsonen bizi-kalitatea hobetzen duena eta pertsonen eta ingurumenaren gainean dituen ondorio negatiboak minimizatzen dituen, joan-etorriak beren ondorio sozial eta ekologikoekin erlazionatuz.*”

Bestalde, Klima Aldaketari buruzko Legearen Aurreproiektuak honela definitzen du kontzeptu hori: “*gizabanakoei eta gizarteei askatasunez mugitzeko, iristeko, komunikatzeko edo harremanak egiteko eta jarduera eremuetara heldu beharrak asetzeko aukera gizakien eta ekosistemen osasunarekin elkargarria den eran segurtasun osoz ematen dien garraio sistema. Ibilgailuen kutsadura gutxitzeaz gain, mugikortasun iraunkorrak egoera ahulenean dauden gizataldeak babestea, joan-etorrietako denborari balioa ematea, garraiobide bakoitzaren kostu sozioekonomikoak barneratzea eta leku publikoetara eta ekipamenduetara garraio publiko kolektiboak edo motorrik gabeko baliabideak erabiliz joateko herritarren irispide unibertsala bermatzea bilatzen du.*”

Bi definizio horiek ikusita, eta azken urteotan garatutako joerak eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala egiteko jarraibideen eta irizpideen dokumentuan jasotako ideiak kontuan hartuta, ondoriozta daiteke ***jasangarritasunaren ideia diziplina anitzeko kontzeptu gisa hartu behar dela gaur egun, eta kontzeptu horrek gizarte, teknika, ingurumen eta ekonomiaren arloak hartzten dituela.***

Hau da, garraio-azpiegiturretan egindako inbertsioa jasangarria dela esan daiteke, baldin eta gizartearen irisgarritasun-eskaerei erantzuten badie, teknikoki bideragarria bada, ingurumena eta haren funtsezko balioak errespetatzen baditu, haren gaineko inpaktua minimizatzen badu eta berotegi-efektuko gasen

emisioak murrizten laguntzen badu. Gainera, oraingo eta etorkizuneko belaunaldientzat posible izateko moduan finantzatu ahal izango da.

Beraz, teknikoki egingarria dela aintzat hartuta, diziplina anitzeko definizio horrek hiru alderdi desberdin ditu —nahiz eta elkarrekin lotuta egon—, eta hiru alderdi horiek bilduko dituzten helburuak ezarri beharko dira.

7.2.5.1 Gizarte-irisgarritasuna

Alderdi sozialak barnean hartzen dituen kontzeptuen artean daude bizi-kalitatearen hobekuntza, garraio-sistemek pertsonengan duten eragina, mugikortasun-eskariak asebetetzea, hiri-garapenerako eta gizartearen irisgarritasunerako aukerak eta biztanleen osasuna. Kontzeptu horietako batzuk lehenago adierazitako beste irizpide batzuen bidez betetzen dira (adibidez, mugikortasun- eta sarbide-eskaerak KALITATEKO eta LEHIAKORTASUNEKO irizpideen bidez bermatzen dira), baina zirkulazioak bizi-kalitatean eta osasunean izan ditzakeen ondorio kaltegarriak ere erantzun behar zaie. Hori dela eta, arlo horretako helburuak proposatu behar dira, errepideek eta horietatik zirkulatzen duten trafikoei karga nabarmenik eragin ez dezaten hurbileko komunitateentzat. Arreta berezia jarri behar zaie, beren kokapen geografikoagatik, ibilbide luzeko ibilgailu astun ugariaren zirkulazioa jasan behar duten korridoreei, eta, horren ondorioz, ingurumen-kutsadura, kutsadura akustikoan, istripu-tasan, zerbitzu-mailan eta errepide-sareko erabilgarritasunean inpaktu handia jasaten duten korridoreei.

7.2.5.2 Ingurumen-jasangarritasuna

Ingurumen-jasangarritasunari erreparatuta, garraio-sistemak ingurumenean sortzen dituen inpaktuak minimizatu behar dira, horren ondoriozko alderdi guztiak kontuan izanik. Lege-esparruan eta goragoko mailako plangintzan jasotakoaren arabera, alderdi hauek azpimarratu beharko dira:

- Kanpo-efektuak barneratu beharko dira eta “kutsatzen duenak ordaintzen du” kontzeptuan sakondu beharko da (Garraioaren Liburu Zuria, Emisio Txikiko Mugikortasunaren aldeko Europako Estrategia), garraiobide bakoitzak bere kostu marjinalak bete ditzan —garraio modu desberdinen arteko banaketa orekatzeko beste tresna bat den heinean—. Horrela, mugikortasuna egungo garraio-sistemaren ondorio kaltegarriez aldentzeko da (auto-pilaketez, kutsadura atmosferikoaz, zarataz, istripuez, klima-aldaketaz eta biodibertsitatearen murrizketaz) eta gaur egun dagoen lehia desleiala aldatzeko da, garraiobide jasangarriagoen kaltetan (adibidez, trenbidea). Liburu Zuriak argi eta garbi ezartzen du pixkanaka sartu beharko dela ibilgailu komertzialek hiriarteko errepide-sare osoan barneratzeko sistema harmonizatua eta nahitaezkoa.
- Berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko beharrezkoak diren neurriak bultzatuko dira. Kontuan hartu behar da garraioak sortzen duela Europar Batasunean mota horretako emisioen % 25 baino gehiago, eta emisio horietatik % 70 baino gehiago errepidez egiten den garraioak sortzen duela. Horixe da, hain zuzen ere, hiriguneetako kutsadura atmosferikoaren eragile nagusia, eta eragina du herritar guztiengan (urtean 400.000 heriotza goiztiar baino gehiago Europar Batasunean). Kontuan izan behar da garraioaren sektoreak murriztu dituela gutxien karbono-emisioak, eta emisio horiek murriztuko badira, zenbait mekanismoren bidez jardun behar da, eta mekanismo horietako asko lege-esparruan eta goragoko lerruneko plangintza-tresnetan jasotzen dira.
 - Garraio publikoa sustatuko da —“mugikortasuna zerbitzu gisa” kontzeptuaren parte den heinean—, trafiko-bolumena eta dagozkion emisioak murrizteko ahalmen handia baitu. Horri dagokionez, aintzat hartu behar da garraio-sektore jasangarriago baterako trantsizioak

pertsonen portaera aldatzea eskatzen duela. Horretarako, ezinbestekoa da kalitateko zerbitzua egingo duen garraio publiko multimodala, eraginkorra, eskuragarria eta ondo garatua edukitzea, eta, hartara, dagozkion azpiegiturak zuzkitzea (intermodalitateko aparkalekuak, errei bereziak).

- Intermodalitatea bultzatuko da, bai intermodalitatea errazten duten azpiegituren bidez, bai intermodalitate sinkronizatuaren bidez, bai denbora errealeko informazioaren bidez, baita sistemen elkarreragingarritasuna erraztuko duten azpiegituren bidez.
- Pilaketak murriztuko dira eta, horrekin, pilaketek emisio kutsatzaileetan duten inpaktua murriztuko da, arazo iraunkorra baita, batik bat hiri-zonetan. Europar Batasunaren arabera, pilaketaren ondoriozko gizarte-kostuak Europar Batasunaren barne-produktu gordinaren % 1ekoak dira.
- Garraiobide motordunetatik motorrik gabeko garraiobideetara eta, beraz, ibilgailu pribatua baino garraiobide jasangarriagoetara aldatzea bultzatuko da, batez ere, distantzia txikiko joan-etorrietan, hau da, motorrik gabeko garraiobideen bidez egin daitezkeen joan-etorrietan. Garraiobide motaren aldaketa horretan, protagonismo handia hartu beharko du bizikletak. Gaur egun, nahitaezko mugikortasunaren barruan oso gutxi erabiltzen da bizikleta, Europar Batasuneko beste lurraldeetan baino askoz gutxiago, eta, beraz, hobetzeko tarte handia dago. Horretarako, Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak bultzatutako estrategiekin koordinatu beharko da. Tresna hori erreferentzia izango da bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzeko eta bultzatzeko garaian, eta dokumentu horretan jasotzen den bizikleta-bideen sarea sustatzeko jarduerak osatu beharko dira errepideen arloan egin beharreko beste jarduketa batzuekin, bizikleta gehiago erabil dadin nahitaezkoa den ohiko mugikortasunean. Jarduketa horien artean hauek egon daitezke:
 - Auto-pilaketa ugari izaten duten korridoreetan ez da bide-eskaintza handituko. Korridore horietan joan-etorri laburren ehuneko handi bat ibilgailu pribatuan egiten dela identifikatzen denez gero, joan-etorri horietan ibilgailu pribatua erabiltzeko asmoa kendu beharko da, joan-etorri horiek bizikletara pasa daitezen.
 - Proposatzen diren bide-azpiegitura berrietan bizikleten zirkulaziorako espazioak txertatuko dira, batez ere Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak horretarako premia identifikatu duen ibilbideetan, bizikletak erakar dezakeen mugikortasun-eskaria dela eta. Helburua litzateke motorrik gabeko garraiobide horretarako segurtasun-baldintza egokiak dituzten azpiegitura egokiak izatea eta, ibilbide-denborari dagokionez, ibilbide lehiakorrak osatzea, ibilgailu pribatutik bizikletarako aldaketa errazte aldera.

Arreta berezia jarri beharko zaio metropolialdeari, hiri-garraioa baita garraioak sortutako CO₂-ko emisioen ia laurden baten erantzulea. Esparru horren ezaugarriak oso lagungarriak dira emisio horiek murriztera zuzenduko diren neurriak bultzatzeko:

- Distantzia laburreko ibilbideak: ibilbide horietan errazagoa da motorrik gabeko garraiobide bidezko mugikortasuna (bizikleta bidezkoa, esaterako). Horretarako, beharrezkoak diren azpiegiturak eduki beharko dira (oinezkoen eta bizikleten ibilbideak). Azpiegitura horiek, Plan honen xedearen parte ez badira ere, Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialarekin koordinatuta hartu beharko dira aintzat. Identifikatu beharko da gaur egun zer korridoretan erabiltzen den modu desegokian ibilgailu pribatua oso distantzia txikiko joan-etorriak egiteko.
- Garraio publikoko sarean erabilgarritasun handiagoa. Intermodalitaterako azpiegitura egokiak antolatu beharko dira eta, hartara, mugikortasunean garraio publikoak duen kuota handituko da.

- Garraio-sistemak natura-ingurunean duen integrazioa hobetuko da ikuspuntu guztietatik, eta, horretarako, interes naturalistikoko espazioekin sortzen diren interferentzia-egoera desegokiak konponduko dira eta habitaten zatiketarekin lotzen diren alderdi guztiei arreta berezia emango zaie —alderdi hori garrantzi handikoa da faunaren eta biodibertsitatearen kontserbaziorako—.

7.2.5.3 Jasangarritasun finantzarioa

Azkenik, alderdi ekonomiko-finantzarioa dago. Indarrean dauden legezko tresnek ahalbidetzen dituzten finantzaketa-mekanismoak ahalik eta gehien aprobetxatu behar dira, eta, hartara, sistemaren etorkizuneko bideragarritasuna bermatuko da. Kontuan hartu beharko da Foru Aldundiaren aurrekontu arruntaren ondoriozko zuzeneko finantzaketa-mekanismoak zer muga eta ziurgabetasun izango dituen berroneratze-kostuen gehikuntzagatik eta iraganean egindako inbertsio-ahalegin handiengatik.

Era berean, finantza-jasangarritasuna bilatze aldera, ezinbestekoa dirudi inbertsioen eraginkortasuna maximizatzea, eta, bide horretan, ikuspuntu guztietatik errentagarritasun handiena dutenak lehenestea eta errentagarritasun txikiena erakusten dutenak baztertzea.

Gainera, Europako Zuzentzauek emandako jarraibideen arabera, gomendagarria dirudi “erabiltzaile/ordaintzaile” motako formulen bidez berroneratze-kostu handien zati bat gutxienez berreskuratzeko aukera emango duten neurriak aztertzea, batez ere ibilgailu astunen trafikoaren kasuan, trafiko hori baita azpiegituran higadurarik handiena sortzen duena. Beraz, garraio modu bakoitzak bere kostu marjinalak estali beharko ditu, garraio moduen artean distorsiorik gabeko lehia ezar dadin eta, neurri batean, Sarea mantentzeak eta berroneratzeak administrazioari eragingo dion finantza-karga handia arindu dadin eta baliabide erabilgarriak beste behar batzuetarako erabili ahal izan daitezen.

Horri dagokionez, gogoratu behar da errepideak mantentzeko gastu publikoa Europar Batasuneko barne-produktu gordinaren % 0,5 dela gutxi gorabehera, eta beheranzko joera izan duela azken urteotan, finantza-krisiaren eta ezarritako austeritate-neurrien ondorioz. Murrizketa horrek hainbat ondorio negatibo izan ditu ekonomian, gizartean eta ingurumenean, barnean direla ibilgailuen kostu operatibo handiagoak, emisio kutsatzaile eta soinu-emisio handiagoak, bidaiaren denbora handiagoak eta ezbehar kopuru handiagoa. Tarifakazio egokiaren araberrako baliabideen gehikuntzak egoera hori lehengoratzeko aukera emango luke, hein batean bederen.

7.2.6 6. irizpidea: efizientzia

Efizientzia da **proiektu edo inbertsio batekin lortutako helburuen eta erabilitako baliabideen arteko erlazioa**. Efizientzia maximizatzen da helburu bera lortzeko baliabide gutxiago erabiltzen direnean.

Garraio-azpiegituren arloan, efizientziak eskatzen du garraio motaren arabera eskura dauden azpiegiturak zentzuz erabiltzea. Horretarako, mugikortasun-premietara (distantzia, arrazoa) egokitzen den banaketa modala bilatu beharko da, eta erabiltzaileek errepideen erabilera egokia egin dezaten bultzatu beharko da —garraibideen aukeraketa egokirantz orientatu beharko dira erabiltzaileak—. Eskura dauden azpiegiturak zentzuz erabili eta aprobetxatuz gero, azpiegiturretan inbertsio gehiago egiteko beharra atzeratuko litzateke, eta, hartara, ingurumenean duen inpaktua murriztuko litzateke eta baliabideak beste premia batzuetarako erabiliko lirateke.

Modalitate-aukera egoki hori sare modalen integrazio handiagoaren bidez bultzatu daiteke, intermodalitatea erraz, eroso eta modu seguruan ahalbidetzen duten azpiegituren bidez.

Garraio-azpiegituren eraginkortasuna hobe daiteke, halaber, lehendik dauden baliabideen kudeaketa egokiaren bidez. Azpiegitura berrien beharrak ahalik eta gehien murriztuko lirateke, eta, hartara, finantza-baliabideak aurreztuko lirateke eta azpiegitura horiek lurzorua okupatzeak, berez, ingurumenaren gainean sortzen duen inpaktua geldiaraziko litzateke. Horri dagokionez, arreta berezia merezi du ibilbide luzeko ibilgailu astunen trafikoari ematen zaion tratamenduak, eragin handia baitu kutsadurari, zaratari, istripu-tasari eta azpiegituraren higadurari dagokienez. Hartara, trafiko mota hori beretzat bereziki sortutako azpiegiturretara (ahalmen handiko sarera) bideratu ahal izatea aztertu behar da, sare konbentzionaletan barrena zirkula dezaten saiheste aldera, sare horrek ez baitu funtzio horretarako diseinu egokirik.

7.2.7 7. irizpidea: berrikuntza

Hurrengo urteetan **ibilgailuari, sentorizazioari eta eskariaren kudeaketari aplikatutako teknologiek** izango duten bilakaerak iraultza ekarriko du errepide-plangintzarekin lotzen diren alderdi askotan. Aurrerapen horietako askok, zalantzarik gabe, bizi-kalitatea eta mugikortasuna hobetuko dute, eta, gainera, egungo errepideak planifikatu, eraiki, mantendu eta ustiatzeko modua aldatuko dute.

Liburu Zurian jasotzen denez, ibilgailuetarako eta trafikoa kudeatzeko teknologia berriak funtsezkoak izango dira garraioaren emisioak murriztu daitezen eta mugikortasun jasangarriagoa lor dadin. Etorkizuneko bilakaerak azpiegituren erabilera efizienteagoa hartu beharko du aintzat, trafikoaren kudeaketa- eta informazio-sistema hobetuen bidez.

Hauek dira errepideen plangintzan eragina izango duten aurrerapen teknologiko nagusiak eta izan ditzaketen ondorioak:

Ibilgailu konektatua

Duela urte batzuetatik hona, eta une oro konektatuta egoteko beharrak eraginda, ibilgailua ingurunearekin konektatzeko eta lankidetzan aritzeko beste baliabide bat da. Ibilgailu konektatu horrek sentso gisa ere funtzionatu du, eta denbora errealean emango die informazioa errepidearen kudeatzaileari (v.2.i) eta beste ibilgailu batzuei (v.2.v), eskaria denbora errealean eta modu eraginkorragoan kudeatzeko aukera izan dadin.

Ibilgailu autonomoa

Ibilgailu autonomoa ezartzeak, hau da, giza esku-hartzerik gabe mugitzen den ibilgailua ezartzeak beste paradigma bat ekarriko du azpiegituraren kudeaketaren arloan. Ibilgailu autonomo horien oinarritzko ezaugarrietako bat da beti betetzen dituztela haiek diseinatzean aintzat hartu ziren “portaera-ereduak”. Portaera-eredu horiek oinarritzen dira arauak zorrotz betetzean eta bidaiarientzako eta ingurunerako segurtasun-irizpideak nagusitzean.

Teknologia horren garapenak ondorioak izan ditzake errepidearen ahalmenean, ibilgailuen edo ibilgailu multzoen edo “platooning” deiturikoaren arteko distantzia gutxitzearen ondorioz.

Era berean, ageriko ondorioa izango du segurtasunean, zirkulazio-arauak zorrotz betetzearen eta hautemate- eta erreazio-denbora murriztearen ondorioz.

Modu automatikoan, eta gidaria ezinbestekoa izan gabe, zirkulatzeko gai den ibilgailu autonomoa pixkanaka ezartzeak eskatuko du, halaber, errepideek ezaugarri edo prestazio jakin batzuk edukitzea. Ibilgailu horiek behar bezala funtzionatzeko beharrezkoak diren sistema askok koordinazio egokia izan beharko dute errepide-azpiegiturarekin —azpiegitura finkoarekin zein dinamikoarekin—. Lankidetzara horrek azpiegitura eta/edo mantentze-lan espezifikoa beharko ditu.

Ibilgailu elektrikoa

Aurrez existitzen den teknologia da, baina, zalantzarik gabe, etorkizunean garapen handia izango du, batez ere metropoli-esparruan, non ibilgailu elektrikoek autonomia-premia txikiagoa beharko duten. Ibilgailu elektrikoak gehien zabaldu diren herrialdeetan, hauek dira ibilgailu elektrikoak azpiegituran eragin dituen aldaketarik garrantzitsuenak:

- Ibilgailu elektrikoak azkar kargatzeko sistemak agertzea.
- Karga-puntuak sare elektrikora lotzeko aukera emango duten azpiegiturak behar izatea.
- Ibilgailu elektrikoetarako erreiak agertzea eta ibilgailu horietarako zona erreserbatuak edo lehenetsiak agertzea.
- Ibilgailuak mugimenduan daudela bateria kargatzeko erreiak hedatzea.
- Aparkaleku-zona eskusiboak erreserbatzea.

Mugikortasun pribatuko kontzeptu berriak

Komunikazio- eta informazio-teknologia berriei lotuta, gora egiten ari dira auto partekatuarekin lotutako joerak:

- Carpooling (autoa partekatzea).
- Carsharing (autoa aldi mugatu batzuetarako alokatzea).
- Mugikortasuna zerbitzu gisa (MaaS – Mobility as a Service). Ibilgailu pribatuaren eta garraio publikoaren erabilera barnean hartzen dituzten mugikortasun-zerbitzu pertsonalizatuak eskaintzen dira.

Aurrerapen teknologiko horien ondorioz, errepidea premia berrietara egokitu beharko da, eta “azpiegitura adimendun” deiturikoa osatu beharko da, garraio moduen ahalik eta segimendu eta elkarreragingarritasunik handiena bermatze aldera. Horretarako, komunikazioen, sentorizazioaren eta energiaren alorrean beharrezkoak diren ekipamenduez zuzkitu beharko da azpiegitura, ibilgailua/azpiegitura (v2i) interkonektatzea ahalbidetuz dadin eta teknologia berriak eta mugitzeko modu berrien garapena bultzatu dadin. Horiek, era berean, berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko ondorio onuragarriak ekarriko dituzte.

Teknologia berriek, halaber, intermodalitatea bultzatzeko funtzio nagusia bete beharko dute, garraibide guztiak barnean hartzen dituzten on line informazio-sistemak eta erreserba eta ordainketa elektronikoko sistemak garatzearen bidetik.

7.2.8 8. irizpidea: koordinazioa

Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuaren eta Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren helburuetan jasotzen denez, **erakundeek erantzun koordinatua eta integratua bermatu behar dute mugikortasunaren arazoari aurre egiteko**. Garraibideen arabera esku hartzeko gaitasuna duten administrazioen aniztasunak eragindako disfuntzioak minimizatu beharko dira, eta Lurralde Historikoaren mugetan etenak agertzea saihestu beharko da. Horrela, sistema integratua, koordinatua eta bikoiztasunik gabea eskainiko da, bai administrazioaren eta lurraldearen ikuspuntutik, bai eskumenen ikuspuntutik. Horrela, erabiltzaileak sistema bakartzat hartuko du Bizkaiko eta Euskal Autonomia Erkidegoko garraioa, eta horretarako alderdi hauek kontuan hartuko dira:

- Lurralde mugakideetan eskumena duten administrazioek aurreikusitako jarduketak, betiere segida eta logika komuna egon dadin, bai azpiegiturei dagokionez, bai erabiltzaileek ibilbideak aukeratzeko nolabaiteko distortsioa eragin dezaketen kudeaketa-neurriei dagokionez.
- Bizkaiko Lurralde Historikoan mugikortasunaren arloan ondorioak dituzten gainerako administrazio sektorialek aurreikusitako estrategiak, garapenak eta jarduerak, betiere bikoiztasunak saihestu daitezten eta helburuak bat datozela ziurta dadin. Horri dagokionez, nabarmendu behar da Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialarekin koordinatu behar dela, plan horretan aintzat hartutako jarduerak ondorioak izan baititzakete mugikortasunean, bereziki metropolialdean —ibilgailu motordunen mugikortasuna murrizteari dagokionez eta, ondorioz, errepide-sareko zenbait segmentutan zirkulazioa murrizteari dagokionez—. Trenbide-sareetan abian diren edo planifikatu diren jarduerak ere kontuan hartu beharko dira, horiek ere trafikoan aldaketak eragin baititzakete. Bi kasuetan, saiatu behar da errepideak lehiarik ez egitea mugikortasun modu jasangarriagoei, hala nola, trenbideari eta, bereziki, bizikletari. Horretarako, banaketa modaleko kuota garraio modu jasangarriagoen alde hobetzeko potentziala duten korridoreetako errepideetan egin beharreko inbertsioak mugatu beharko dira.

7.2.9 9. irizpidea: erresilientzia

Mugikortasun Jasangarriaren Lege Proiektuan jasotako definizioaren arabera, erresilientzia da “*sistema baten gaitasuna, oinarritzeko eta funtsezko egiturak, funtzioak eta identitatea gordez edo berrezarrit, arriskuaren eraginak erresistitu, xurgatu eta horietatik egoki eta efizientziaz bizkortzeko*.”

Errepide-sarearen kasu zehatzean, beraz, **edozein gorabeheraren aurrean** (istripua, muturreko klima-egoerak...) **behar bezala erreakzionatzeko gaitasuna da, betiere une horretan dagoen mugikortasun-eskariarekin bat datorren zerbitzu-kalitateari eutsiz eta, kalitatea eraginpean egonez gero, normaltasuna ahalik eta azkarren berreskuratzuz**.

Edozein gorabeherari sare-mailan erantzun egokia emango bazaio, behar bezala saretu beharko da errepide-sarea, eraginpean dauden trafiko-fluxuak gorabehera horren eraginpean ez dauden sareko beste arku batzuetara erraz birbideratu ahal izateko moduan, eta sistemaren zaurgarritasuna murrizteko moduan.

7.2.10 10. irizpidea: eskalagarritasuna

Inbertsioen erabilera marjinala ahalik eta handiena izan dadin, eta kontuan hartuta datozen urteetan aurrekontuetan baliabide mugatuak aurreikusten direla eta jarduketa asko orografia- eta ingurumen-baldintzatzaileen ondorioz kostu handikoak izango direla, behar-beharrezkoa izango da jarduketarik garestien eskalagarritasunari buruzko azterketa egitea. Hartara, bide-segurtasunaren arazoa eta korridorearen zerbitzu-maila behin-behinean konponduko duen kostu txikiko soluzio bat baldin badago eta soluzio horrek ez badu azken soluzioa baldintzatzen, kostu txikiko jarduketa hori epe laburrean ezarriko litzateke, eta asmo handieneko jarduketa epe luzerako geratuko litzateke.

7.3 Planaren helburuak

Aurreko atalean zehaztutako esku-hartzeko irizpideetatik abiatuta, ondorioztatzen dira Planaren helburuak. Irizpide horiek ekintza zehatz bihurtzeko elementuak izango dira, dagozkien adierazleen bidez diagnostikatu eta ebaluatu daitezkeenak.

7.3.1 Kalitatea irizpidearekin lotzen diren helburuak

KALITATE irizpidearekin lotzen diren bi helburu ezartzen dira:

- Erabiltzaileen **eskarirako zerbitzu-maila egokia duen kalitateko bide-eskaintza** egitea, segurtasuna eta lehiakortasuna hobe dadin, trafikoaren arintasuna erraztu dadin eta pilaketak eta pilaketekin lotzen diren emisioak murriztu daitezten.
- Lurraldearen kanpoaldearekiko eta nodo-puntu nagusiekiko (portu, aireportu eta plataforma logistikoekiko) **bide-konexioak hobetzea** eta, hartara, ekonomiaren lehiakortasuna bultzatzea.

7.3.2 Segurtasuna irizpidearekin lotzen diren helburuak

Arlo horretan helburu bakarra ezartzen da:

- Errepideen Foru Sarean **istripu-tasa murriztea**, zero istripuko Europar Batasuneko ikuspegiaren parte gisa.

7.3.3 Lehiakortasuna irizpidearekin lotzen diren helburuak

LEHIAKORTASUNA irizpidearekin lotzen den helburu hau ezartzen da:

- Lurraldearekiko **erabateko irisgarritasuna hobetzea**, ibilbide-denborak eta, beraz, garraioarekin lotutako kostuak murriztuz, erabiltzaileek eskualde periferikoetatik Bilboko Eguneroko Mugikortasun Arloko Ahalmen Handiko Sarera iristeko dituzten itxaropenak bete daitezten (esparru hori osatzen duten zonen arteko komunikazioa eta lurraldearen kanpoaldearekiko komunikazioa artikulatzeaz arduratzen da sare hori). Horretarako, ibilbide hori egiteko benetan behar den denbora, helburu gisa finkatzen den denborara egokituko da.

7.3.4 Ekitatea irizpidearekin lotzen diren helburuak

EKITATEA irizpidearen arloko hiru helburu ezartzen dira:

- **Lurralde-egituratze egokia** lortzea, eskualdeen arteko orekan oinarrituta eta **irisgarritasun erlatiboarekin** lotuta. Aukera-berdintasuna bermatuko da laguntzaren, hezkuntzaren eta aisiaren arloko ekipamenduen eskuragarritasunean, eta eskualdeen arteko desberdintasunak gutxituko dira, Bilboko Eguneroko Mugikortasunaren Arloko Ahalmen Handiko Sarera iristeko ibilbide-denborei dagokienez.
- Gizonen eta emakumeen arteko **berdintasun erreala eta eraginkorra** bermatzea.
- Partikularren, enpresen eta garraiobideen **aukera-berdintasuna** bermatzea, eta sistemak ibilgailuen jardun-kostuei eta kanpo-kostuen tratamenduari dagokienez dituen desberdintasunak ezabatzea.

7.3.5 Irisgarritasuna irizpidearekin lotzen diren helburuak

Jasangarritasuna kontzeptuaren hiru alderdiekin lotzen diren helburuak ezartzen dira, betiere Planaren eskumenen eta lurraldearen esparrua kontuan hartuta.

Hartara, terminoaren alderdi sozialari erreparatuta, bi helburu ezartzen dira:

- Bide-azpiegituren eta azpiegitura horietan zirkulatzen duen trafikoen ondoriozko **hirigintza-inpaktuak murriztea** (zarata eta kutsadura).
- **Ibilgailu astunen trafikoa** hiriguneetatik pasatzearen ondoriozko **inpaktua murriztea**, trafiko horrek zaratan, kutsaduran eta istripu-tasan duen eragin handia dela eta.

Ingurumenaren arloan, berriz, zazpi helburu ezartzen dira:

- Errepide bidezko salgaien garraioak ingurumenaren gainean duen inpaktuaren ondoriozko **kanpo-kostuak barnera daitezen sustatzea**, garraiobidea modu gardenagoan aukera dadin, betiere garraioarekin lotutako kostu guztiak kontuan hartuta.
- **Garraio multimodala bultzatzea**, ibilgailu pribatua gutxiago erabil dadin eta emisio kutsatzaileak murriz daitezen.
- **Berotegi-efektuko gasen emisioak murriztea** sare osoan, klima-larrialdiari eta klima-aldaketaen ondorio negatibo ukazineari erantzuteko.
- **Garraio publikoa sustatzea**, emisio kutsatzaileak murrizteko estrategian ezinbesteko elementua baita.
- **Garraiobide batetik besterako aldaketa sustatzea**, zehazki ibilgailu pribatutik garraiobide jasagarriagoetara, eta batez ere bizikletara —nagusiki Bilboko Eguneroko Mugikortasunaren Esparruan ibilbide laburreko joan-etorrietarako—. Izan ere, Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak bultzatutako estrategiekin koordinatuta, bizikletaren erabilerak kuota handiagoa hartu behar du banaketa modalean, eta, hartara, lagungarria izango da berotegi-efektuko gasen emisioak murrizteko.
- **Errepide-sareak natura-ingurunean duen integrazioa hobetzea**, eta, horretarako, desiragarriak ez diren egoerak ebatzea eta balio naturalistikoaren garrantzia nabarmen dadin erraztea.
- Errepide-sareari egotz dakioken **habitaten zatikatzeko murriztea**, biodibertsitateari eta espezieen kontserbazioari laguntzeko modua den heinean.

Azkenik, alderdi ekonomiko-finantzarioaren arloan, hiru helburu ezartzen dira:

- **Kontserbazio-kostuak berreskuratzea**, “erabiltzaile/ordaintzaile” estrategiaren parte den heinean, garraio modu bakoitzak bere jardueraren ondorioz gizarteari eragiten dizkion kostuak bere gain har ditzan, hein batean behintzat.
- **Inbertsioen eraginkortasuna maximizatzea**, eta arlo horretan estandar hobeak dituzten jarduketaren errentagarritasun soziala lehenestea.
- Indarrean dagoen legedian eskuragarri dauden **finantza bide guztiak aprobetxatzea**, erabilgarritasunera egokitzen diren jarduketa errealistak programatzeko.

7.3.6 Efizientzia irizpidearekin lotzen diren helburuak

EFIZIENTZIAREN arloan hiru helburu proposatzen dira:

- Eskuragarri dauden **azpiegituren erabilera arrazionalizatzea**, bidaiaren ezaugarrietara egokitutako banaketa modalaren bidez.
- **Ibilgailu astunen trafikoa behar bezala kudeatzea**, eta, horretarako, trafiko horrek eskura dituen azpiegiturak modu eraginkorrean erabil daitezkeen bultzatzea eta trafiko mota horrek bide-ardatz nagusietatik hurbil dauden herrietan duen eragina minimizatzea.
- **Mugikortasuna kudeatzeko neurriak** bultzatzea, korridore batean dauden azpiegiturak behar bezala erabil daitezkeen sustatze aldera.

7.3.7 Berrikuntza irizpidearekin lotzen diren helburuak

BERRIKUNTZA irizpidearekin lotzen den helburu hau proposatzen da:

- **Garapen teknologikoa sustatzea**, eta, horretarako, azpiegitura ekipamendu-premia berrietara egokitzea —automozioaren arloko aurrerapen teknologikoei eta mugikortasun moduetako aldaketari erantzuteko eta eskaria denbora errealean kudeatu ahal izateko— eta erabiltzaileek mugikortasun modurik jasagarriena aukeratzea.

7.3.8 Koordinazioa irizpidearekin lotzen diren helburuak

KOORDINAZIOAREN arloan helburu bakarra ezartzen da:

- **Lurralde mugakideetako administrazioekin koordinatzea**, baita lurraldearen, garraioaren eta ingurumenaren antolamenduan Bizkaian eskumenak dituzten administrazioekin ere. Erabiltzaileentzako segurtasunik ez dagoen egoerak saihestu nahi dira, baita sistemak efizientziarik ez duen egoerak ere, eta korridore bakoitzean garraiobiderik jasagarriena erabil dadin bultzatu nahi da.

7.3.9 Erresilientzia irizpidearekin lotzen diren helburuak

Arlo horretan helburu bakarra ezartzen da:

- Sarearen **zaugarritasuna murriztea**, eta, horretarako, botila-lepoak behar bezala identifikatzea eta modu selektiboan ezabatzea, eta, oro har, erredundantzia lortzea, gorabeherarik izanez gero trafiko-fluxuak birbideratu ahal izateko —horrela, sarearen portaera hobetuko da eta horrekin lotutako pilaketak eta emisioak murriztuko dira—.

7.3.10 Eskalagarritasuna irizpidearekin lotzen diren helburuak

Arlo horretan helburu bakarra ezartzen da:

- Epe laburrera eskuragarri dauden ***finantza-baliabideak optimizatzea***, segurtasun-arazoak berehala konpontzeko aukera izan dadin, inbertsio handiagoa behar duten eta ingurumenean inpaktu handiagoa eragiten duten funtzionaltasun-arazoak konpontzera baldintzatu gabe.

7.4 Irizpideen eta helburuen laburpen-taula

Aurreko atalean azaldutakoaren laburpen gisa, ondoren erantsi den taulak Planaren Irizpideak eta Helburuak jasotzen ditu, baita goragoko mailako plangintza-tresnekin, legeko testuekin, aurrekariekin eta etorkizuneko joerekin duten lotura ere. Gainera, argi eta garbi islatzen da horien trazabilitatea.

IRIZPIDEAK	HELBURUAK	JUSTIFIKAZIOA			
		LEGERIA	AURREKARIAK	BESTELAKO PLANGINTZA-TRESNAK	INGURUABARRAK ETA JOERAK
1. KALITATEA	Kalitateko bide-eskaintza egitea, erabiltzaileen eskarira egokitutako zerbitzu-maila batekin		I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA	
	Lurraldearen kanpoaldearekiko eta nodo-puntu nagusiekiko (portu, aireportu eta plataforma logistikoekiko) bide-konexioak hobetzea	MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA		EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK	
	Errepideen Foru Sarean istripu-tasa murriztea		I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA	EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA GARRAIOAREN LIBURU ZURIA	
	Lurralderako irisgarritasun absolutua hobetzea, ibilbide-denborak murriztearen bidez	MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA	I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA GARRAIOAREN LIBURU ZURIA GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA	
4. EKITATEA	Lurralde-egituraketa egokia lortzea, eskualdeen arteko irisgarritasun erlatiboaren orekan oinarrituta	MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA	TXOSTEN TEKNIKOA, 2018 I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA	EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA	
	Gizonen eta emakumeen arteko berdintasun erreala eta eraginkorra bermatzea	4/2018 FORU ARAUA		BERDINTASUNEKO V. FORU PLANA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK	
	Partikularren, enpresen eta garraio moduen arteko aukera-berdintasuna bermatzea	KLIMA ALDAKETAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUA MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA	TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK	
	Soziala: bide-azpiegituren ondoriozko hirigintza-inpaktuak murriztea		TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA	
5. JASANGARRITASUNA	Soziala: hiriguneak zeharkatzen dituen trafiko astunaren inpaktua murriztea		TXOSTEN TEKNIKOA, 2018		
	Finantzarioa: kontserbazio-kostuak berreskuratzea, "erabiltzaile/ordaintzaile" estrategiaren parte gisa		TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA GARRAIOAREN LIBURU ZURIA	TRAFIKO ASTUNAREN EFIZIENTZIARIK GABEKO BANAKETA AURREKONTU-ERABILGARRITASUNA
	Finantzarioa: inbertsioen eraginkortasuna maximizatzea			EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA	AURREKONTU-ERABILGARRITASUNA

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

IRIZPIDEAK	HELBURUAK	JUSTIFIKAZIOA			
		LEGERIA	AURREKARIAK	BESTELAKO PLANGINTZA-TRESNAK	INGURUABARRAK ETA JOERAK
5. JASANGARRITASUNA	Finantzarioa: indarrean dagoen legeria-esparruan eskuragarri dauden finantza-bide guztiak baliatzea		TXOSTEN TEKNIKOA, 2018		AURREKONTU-ERABILGARRITASUNA
	Ingurumena: sarea natura-ingurunean integratzeko modua hobetzea		I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA	EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA GARRAIOAREN LIBURU ZURIA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA	INGURUMENAREKIKO KEZKA
	Ingurumena: berotegi-efektuko gasen emisioak murriztea	KLIMA ALDAKETAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUA	TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	KLIMA 2050 ESTRATEGIA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK BIZKAIKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDE PLAN SEKTORIALA	INGURUMEN-ERRONKA KLIMA-LARRIALDIA
	Ingurumena: errepide-sareari egotz dakioken habitaten zatikatzeta murriztea			EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK	INGURUMENAREKIKO KEZKA
	Ingurumena: errepide bidezko salgaien garraioak ingurumenaren gainean duen inpaktuaren ondoriozko kanpo-kostuak barnera daitezen bultzatzea	MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA	TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA GARRAIOAREN LIBURU ZURIA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA	TRAFIKO ASTUNAREN EFIZIENTZIARIK GABEKO BANAKETA
	Ingurumena: garraio multimodala bultzatzea	KLIMA ALDAKETAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUA MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA	TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA KLIMA 2050 ESTRATEGIA GARRAIOAREN LIBURU ZURIA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK	INGURUMEN-ERRONKA
	Ingurumena: garraio modu jasangarrietarako modalitate-aldaketa bultzatzea	MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA		GARRAIOAREN LIBURU ZURIA EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA BIZKAIKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDE PLAN SEKTORIALA	INGURUMEN-ERRONKA
	Ingurumena: garraio publikoaren sustatzea	KLIMA ALDAKETAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUA MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA	TXOSTEN TEKNIKOA, 2018 I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA GARRAIOAREN LIBURU ZURIA LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK	INGURUMEN-ERRONKA KLIMA-LARRIALDIA
6. EFIZIENTZIA			TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA	INGURUMEN-ERRONKA

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II Lurralde Plan Sektoriala eta haren jarraipena eta kudeaketa egiteko tresnaren sorrera

IRIZPIDEAK	HELBURUAK	JUSTIFIKAZIOA			
		LEGERIA	AURREKARIAK	BESTELAKO PLANGINTZA-TRESNAK	INGURUABARRAK ETA JOERAK
	Eskuragarri dauden azpiegituren erabilera arrazionalizatzea, bidaiaren ezaugarrietara egokitutako banaketa modalaren bidez.	KLIMA ALDAKETAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUA			
				GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA	
				BIZKAIKO BIZIKLETA BIDEEN LURRALDE PLAN SEKTORIALA	
				GARRAIOAREN LIBURU ZURIA	
	Ibilgailu astunen trafikoaren kudeaketa egokia egitea		TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA	TRAFIKO ASTUNAREN EFIZIENTZIARIK GABEKO BANAKETA
	Mugikortasuna kudeatzeko neurriak bultzatzea		I. LURRALDE PLAN SEKTORIALA	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA	AP-68 TRANSFERENTZIA
GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA				AURREKONTU-ERABILGARRITASUNA	
GARRAIOAREN LIBURU ZURIA					
7. BERRIKUNTZA	Garapen teknologikoa sustatzea eta azpiegitura ekipamendu-premia berrietara egokitzea, automozioaren aurrerapenei eta mugikortasun motetan gertatutako aldaketei erantzuteko	KLIMA ALDAKETAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUA	TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA	ERRONKA TEKNOLOGIKOA
		MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA		KLIMA 2050 ESTRATEGIA	
				GARRAIOAREN LIBURU ZURIA	
				EMISIO TXIKIKO MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ESTRATEGIA	
8. KOORDINAZIOA	Lurralde mugakideetako administrazioekin eta Bizkaiko lurralde-antolamenduan, garraioan eta ingurumenean eskumenak dituzten administrazioekin koordinatzea	MUGIKORTASUN JASANGARRIKO LEGE PROIEKTUA		EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA	
				GARRAIO JASANGARRIAREN GIDA PLANA	
9. ERRESILIENTZIA	Sarearen zaurgarritasuna murriztea, gorabeheren kasuan trafiko-fluxuak birbideratzea ahalbidetuko duen erredundantzia oinarrituta	KLIMA ALDAKETAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUA	TXOSTEN TEKNIKOA, 2018	KLIMA 2050 ESTRATEGIA	
				LURRALDE ANTOLAMENDUAREN GIDALERROAK	
10. ESKALAGARRITASUNA	Epe laburrean eskuragarri dauden finantza-baliabideak optimizatzea				AURREKONTU-ERABILGARRITASUNA