

PROYECTO CONSTRUCTIVO

**ACONDICIONAMIENTO, ENSANCHE Y RECTIFICACIÓN DE TRAZADO DE LA
CARRETERA BI-630**

TRAMO: EL CALLEJO – LA CADENA (L.P.)

DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA Y ANEJOS

ANEJO Nº 7 – PLANEAMIENTO

CONTROL DE CALIDAD			
DOCUMENTO	ANEJO Nº 7 – PLANEAMIENTO		
CÓDIGO	RD5292-PC-AN-07-PLANEAMIENTO-D0b.docx		
EDICIÓN Nº	1	Fecha edición	Enero 2021
REVISIÓN Nº	1	Fecha revisión	Enero 2021
REALIZADO POR	Nombre	ASE	Firma:
	Fecha	29/01/2021	
REVISADO POR	Nombre	SGC	Firma:
	Fecha	29/01/2021	
APROBADO POR	Nombre	AGU	Firma:
	Fecha	29/01/2021	

REGISTRO DE MODIFICACIONES				
EDIC. / REV.	FECHA	RESPONSABLE MODIFICACIÓN	SECC. / PÁRRAFO MODIFICADO	MODIFICACIÓN EFECTUADA
1/1	Enero /21		-	Edición inicial

■ ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	NORMAS SUBSIDIARIAS DE KARRANTZA	1
3.	PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE ZALLA - BALMASEDA	2
4.	PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO	5
5.	PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO.....	6
6.	VIABILIDAD TÉCNICA	6
7.	APÉNDICE 1. PLANO DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE KARRANTZA	
8.	APÉNDICE 2. EXTRACTO DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE BIZKAIA REFERIDO A LA BI-630.....	

1. INTRODUCCIÓN

Los instrumentos de planeamiento, tanto de carácter territorial como urbanístico, con incidencia en la zona de estudio, son los siguientes:

- Normas subsidiarias de planeamiento de Karrantza, vigentes en tanto no se proceda a su modificación, revisión o sustitución siguiendo los procedimientos establecidos. Actualmente se encuentra en redacción el Plan General de Ordenación Urbana PGOU de Karrantza. Los planos de los núcleos de población de estas Normas, por los que discurre la actuación se incluyen en el apéndice 1.
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Balmaseda- Zalla (Encartaciones), aprobado definitivamente según Decreto 226/2011, de 26 de octubre.
Modificación del Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Balmaseda- Zalla (Encartaciones), relativa a las Determinaciones del Paisaje, aprobado definitivamente según Decreto 133/2018, de 18 de septiembre.
- Plan General de Carreteras del País Vasco. En el apéndice 2 se incluyen las referencias a la BI-630 que aparecen en el documento inicial estratégico del Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028.

2. NORMAS SUBSIDIARIAS DE KARRANTZA

Se ha comprobado las normas subsidiarias de planeamiento de Karrantza: pormenorizadas por zonas, son las siguientes:

- NORMA “A”.- Suelo urbano residencial
- NORMA “B”.- Suelo urbano industrial
- NORMA “C”.- Suelo urbano terciario
- NORMA “D”.- Suelo apto para urbanizar residencial Concha
- NORMA “E”.- Suelo apto para urbanizar residencial Ambasaguas
- NORMA “F”.- Suelo apto para urbanizar residencial de baja densidad
- NORMA “G”.- Suelo apto para urbanizar industrial
- NORMA “H”.- Suelo no urbanizable de carácter general
- NORMA “I”.- Suelo no urbanizable núcleos habitados
- NORMA “J”.- Suelo no urbanizable. Áreas de protección del paisaje
- NORMA “K”.- Suelo no urbanizable. Áreas de protección agropecuaria
- NORMA “L”.- Sistema general de comunicaciones. Cauces fluviales
- NORMA “M”.- Sistemas general y local de espacios libres, en toda clase de suelos NORMA “N”.- Sistemas local de equipamiento comunitario. Zona asistencial religiosa en toda clase de suelos
- NORMA “O”.- Sistema local de equipamiento comunitario. Áreas escolares y docentes en toda clase de suelos

- NORMA “P”.- Sistema general de equipamiento comunitario en toda clase de suelo
- NORMA “Q”.- Sistema general de comunicaciones en toda clase de suelo

La citada norma O se divide en:

Q 1.- Norma general:

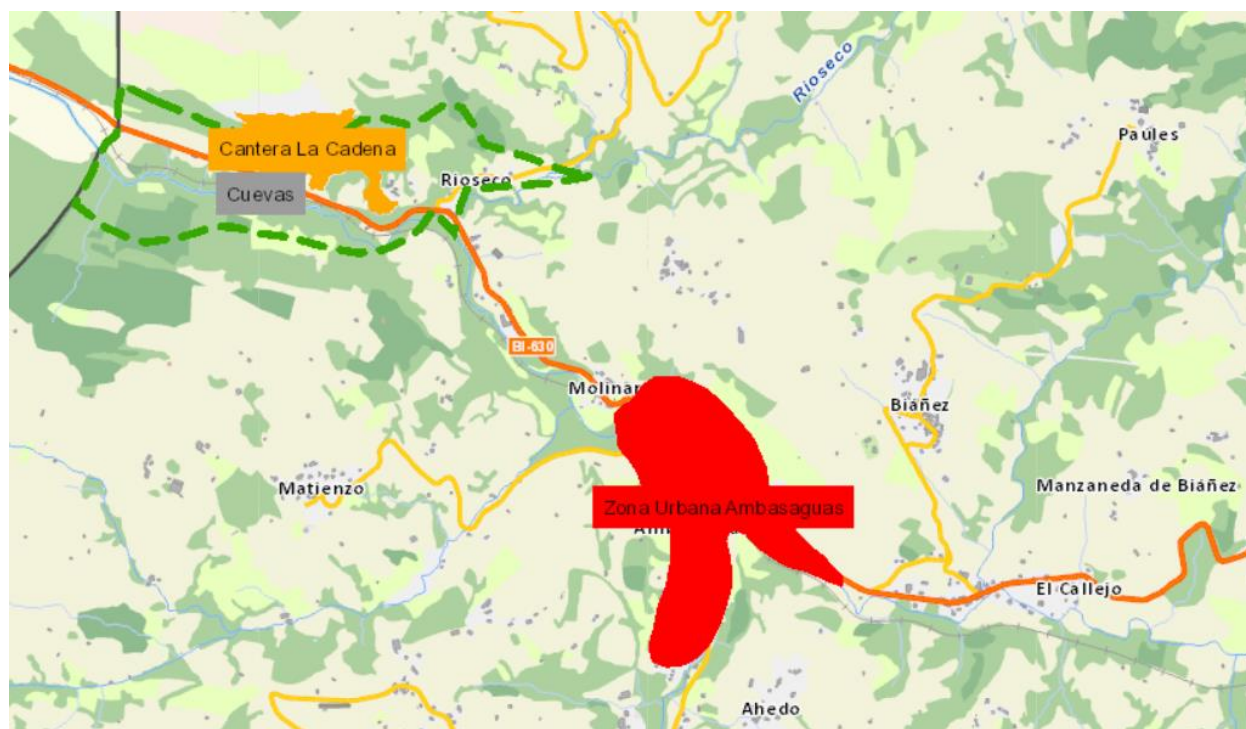
Será de aplicación la Ley de Carreteras y sus Reglamentos.

O 2.- Aprovechamiento edificatorio:

El aprovechamiento edificatorio es nulo en esta calificación, salvo las instalaciones directamente vinculadas a las obras públicas, las estaciones de servicios etc., cuyo aprovechamiento, incluyendo tanto el edificio como los porches, marquesinas, etc., no será nunca superior al 30 % de la superficie de suelo vinculando a las instalaciones, en parcela de superficie de 3000 m2 mínimo.

Por lo tanto, será de aplicación la Ley de Carreteras y sus Reglamentos.

Se incluye a continuación una imagen del visor Geoeuskadi donde puede verse la zona urbana de Ambasaguas.



Actualmente se encuentra en redacción el Plan General de Ordenación Urbana PGOU de Karrantza, del que existe un documento de avance. Mientras no esté aprobado siguen vigentes las NNSS.

3. PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE ZALLA - BALMASEDA

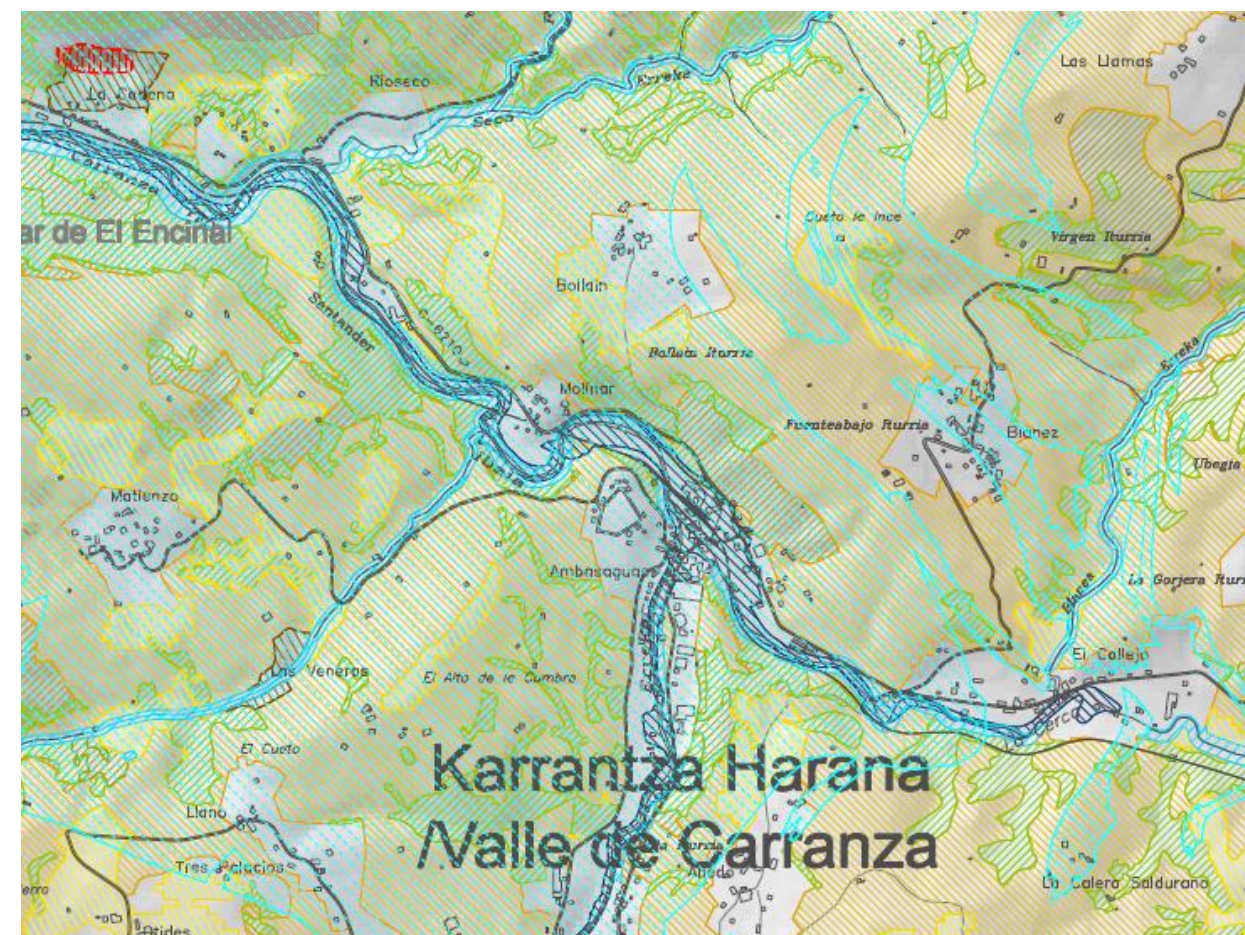
Con respecto al ámbito del proyecto, la carretera existente se enmarca dentro del PTP del área Funcional de Balmaseda-Zalla.

El Plan Territorial Parcial de Balmaseda-Zalla (Encartaciones) está aprobado mediante Decreto 226/2011 de 26 de octubre (BOPV nº 224 de 25 de noviembre de 2011) de la Consejera de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, y modificado mediante Decreto 133/2018, de 18 de septiembre, del Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.

El PTP incluye la BI-630 en la Red Estructurante que agrupa a aquellas vías que se encargan de estructurar el territorio y constituyen los ejes principales de penetración desde el exterior. Su carácter es el de puertas territoriales. La BI-630 es la carretera de conexión del Valle del Cadagua con el Valle de Karrantza, así como de salida de éste último hacia el valle cántabro del Asón.

Como propuestas de mejora de esa red se incluye la mejora de trazado definida como actuaciones que incluyen ampliación de la plataforma, corrección de curvas y contraperaltes y en general todas aquellas intervenciones que faciliten un tráfico más fluido, mejorando los niveles de servicio en aquellos tramos que de acuerdo con su tráfico y su funcionalidad presentan deficiencias en este sentido.

Se ha consultado la documentación gráfica del PTP, en particular el plano O-2 Medio físico. Ordenación del Medio Físico. Categorías Básicas de Ordenación, que únicamente se encuentra disponible en pdf y a una escala 1:30.000 que no permite el detalle suficiente con el que se analiza este proyecto (1:1.000).



ANTOLAMENDUKO MAILAK CATEGORÍAS DE ORDENACIÓN			GAINJARRITAKO BALDINTZAK CONDICIONANTES SUPERPUESTOS		
Babes berezia Especial Protección			Akuiferoen kutsadura-arriskua duten eremuak Áreas vulnerables a la contaminación de acuíferos		
Bertako basoak eta lehentasunezko habitata Bosques naturales y hábitats prioritarios			Urpean gera daltzekoen babespeko eremuak (10-100-500 urteko errepeka-denbora)		
Zuhaitz berezia, Artzentaleseko haritza. Árbol singular, Roble de Artzentales.			Áreas de protección de riesgo de inundaciones (Período de recurrencia 10-100-500 años)		
Bestelako zuhaitz bereziak. Otros árboles singulares.			Higadura-arriskua duten eremuak Áreas erosionables		
Artea (Proposatua). Encina (Propuesto).			Babespeko Gune Naturak (onartutako NBAP-rekin) Espacios Naturales Protegidos (con PORN Aprobado)		
Haritz Kanduduna (Proposatua). Roble Pedunculado (Propuesto).			Babespeko Gune Naturak (aldi baterako antolamendua) Espacios Naturales Protegidos (ordenación transitoria)		
Itzaleko platanondoa (Proposatua). Plátano de sombra (Propuesto).					

O-2. Categorías Básicas de Ordenación (Fuente PTP Balmaseda-Zalla)

El ámbito del proyecto se encuentra entre zonas forestales, paisaje rural de transición, agroganadera de alto valor estratégico, protección de aguas superficiales y zonas de especial protección por ser bosques autóctonos o naturales bien conservados o hábitats prioritarios. Además, la totalidad del tramo queda bajo el condicionante superpuesto de área vulnerable a la contaminación de acuíferos.

En el “Artículo 16. Especial Protección” del tomo de Normativa del PTP, se indica en el punto 2: “Esta categoría, de acuerdo con lo establecido en las DOT, engloba a los bosques autóctonos o naturales bien conservados, hábitats prioritarios, a los complejos fluviales en buen estado, a las zonas húmedas interiores, las áreas culminares o de vegetación singular, y constituyen ámbitos de suelo directamente protegidos por el Plan Territorial Parcial que resultan incompatibles con su transformación, debiendo incorporarse en el planeamiento municipal según lo establecido en el P.T.P.”.

Mientras que el punto 3 del mismo Artículo 16 dice: “3.- (...) Los bosques autóctonos o naturales se identifican en el Plano O-2 “Medio Físico. Áreas de Protección. Categorías Básicas de Ordenación”, si bien la delimitación precisa de estas áreas serán la que defina el planeamiento de desarrollo competente, el cual determinará la situación en la que se encuentran estos bosques y su grado de naturalidad”.

El planeamiento de desarrollo competente se refiere en este caso a las NNSS de Karrantza, que desgraciadamente son muy antiguas (Fecha de aprobación definitiva: 19/09/1990), y que por lo tanto no recogen la información del PTP aprobado dos décadas más tarde.

En todo caso, el propio Artículo 16 indica claramente que la delimitación precisa tiene que estar definida a mayor escala y que la pertenencia de una mancha de bosque autóctona a la categoría “Especial Protección” depende de su estado de conservación, puesto que sólo los bosques autóctonos o naturales bien conservados pertenecen a dicha categoría.

El Artículo 27 del tomo 4 normativo del PTP incluye una matriz de regulación de usos y actividades en la que se prohíben las infraestructuras viarias en la categoría de “Especial Protección” (ver extracto de la matriz en la ilustración siguiente).

		USOS													
		Protección ambiental		Ocio y esparcimiento			Explotación de recursos primarios						Infraestructuras		
		Conservación	Mejora ambiental	Recreo activo	Recreo pasivo	Actividades recreativas y deportivas	Agricultura	Industria	Carreteras	Forestal	Industria Agraria	Actividades extractivas	Vías de transporte	Lineas de tendido aéreo	Lineas subterráneas
XN	1. Especial protección	1	1	2*	3	2*	3	3	2*	2*	3	3	3	2*	2
	2. Mejora ambiental	1	1	2	2*	2*	3	3	2*	2*	2*	2*	2*	2*	2

El mismo Artículo 27, punto 2, indica que “La regulación detallada de los usos y actividades en el Medio Físico se efectuará, además, de modo concordante con el resto de las determinaciones contenidas en este P.T.P., con el grado de vinculación que corresponda y se desarrollará en los instrumentos de desarrollo contemplados en la legislación vigente, planes especiales, sectoriales, de Ordenación de Recursos Naturales, Rectores de Uso y Gestión y otros de similar naturaleza”.

Es decir, que la regulación detallada de los usos tiene que tener en cuenta el resto de las determinaciones contenidas en este P.T.P. De lo contrario, todo el PTP podría reducirse a esta simple matriz y sobraría todo lo demás.

La Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco define una planificación “en cascada” como principio rector sobre el que se erige la política de ordenación territorial y que conforma el corpus del “bloque de planificación territorial”.

Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) constituyen el instrumento que define la Estrategia Territorial de Euskadi, mancando las principales pautas para la gestión del territorio vasco y dando coherencia a las diferentes decisiones sectoriales y locales que se toman sobre él.

Las grandes líneas rectoras definidas en las DOT se desarrollan en instrumentos más definidos, bien para una temática concreta -los Planes Territoriales Sectoriales (PTS)-, bien para un Área Funcional concreta - los Planes Territoriales Parciales (PTP).

A su vez, los PTS y los PTP sirven de guía para la redacción de los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) que cada municipio redacta.

Como se ha indicado anteriormente, las NNSS del municipio de Karrantza son anteriores a la aprobación del PTP, por lo que no recogen su información. En la actualidad se está redactando el PGOU, que se encuentra en fase de Avance.

En todo caso, el PTP no se limita a ordenar el territorio en categorías, cada una con sus usos permitidos y prohibidos (matriz de regulación de usos y actividades), sino que su principal objeto en el marco de la Planificación Territorial de la CAPV es el de definir un Modelo Territorial. El modelo territorial definido por el PTP (Memoria – Capítulo 3 Modelo Territorial) no es el de la no intervención, sino que apuesta por intervenir en el territorio para lograr los objetivos que define en el Capítulo 2 - Ideas generadoras y objetivos, siendo el principal objetivo de carácter general: “**Compatibilizar el mantenimiento y la**

revalorización de las condiciones naturales y los elementos más valiosos del paisaje con las demandas de desarrollo económico y social y de mejora de la calidad de vida de la población del Área Funcional”.

Por ello, el modelo territorial incluye directrices y normas tanto para garantizar la conservación de los elementos de interés naturalísticos, como para mejorar las oportunidades económicas del territorio.

Entre las actuaciones claves, el PTP incluye la mejora de la oferta residencial y de empleo, así como un incremento en los equipamientos que cubran todas las necesidades básicas de la población residente y **una accesibilidad a través de las vías de comunicación, que facilite el traslado tanto dentro del Área Funcional como las conexiones con el Área Metropolitana de Bilbao y comunidades fuera de la C.A.P.V.** (Memoria, p. 78).

El modelo territorial del PTP incluye la mejora de la carretera BI-630 como actuación estratégica a pesar de la presencia de manchas contiguas incluidas en la categoría “Especial Protección”.

En el TITULO QUINTO: INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES, CAPITULO I: DISPOSICIONES GENERALES, Artículo 70. Criterios y objetivos generales de la ordenación de las comunicaciones, se establece lo siguiente:

De acuerdo con los objetivos generales del P.T.P., la ordenación de las comunicaciones del Área Funcional Balmaseda-Zalla (Encartaciones) persigue el logro de los siguientes objetivos:

a. Mejora de la accesibilidad al territorio, especialmente desde el valle del Cadagua a los valles occidentales del interior.

(...)

e. Mejora del trazado, eliminando tramos conflictivos y solucionando estos mediante nuevas alternativas, aumentando el ancho de plataforma en los lugares de más intensidad de tráfico, etc.

En el CAPITULO II: RED DE CARRETERAS, Artículo 71. Sistema de jerarquía de carreteras, el PTP establece que:

1.- El Plan Territorial Parcial de Balmaseda-Zalla (Encartaciones), para la consecución de los criterios y objetivos generales enunciados, articula el conjunto de comunicaciones que compone el sistema relacional viario basándose en el establecimiento de una jerarquía clara de la red viaria, y concretamente:

a. Red Estructurante: se trata de aquellas vías que se encargan de estructurar el territorio y constituyen los ejes principales de penetración desde el exterior. Su carácter es el de puertas territoriales. En ellas encontramos:

• BI-630: carretera de conexión del Valle del Cadagua con el Valle de Carranza, así como de salida de este último hacia el valle cántabro del Asón.

• (...)

El PTPBZ contempla la BI-630 como una de las vías estructurantes del Área Funcional (art. 71) y en una de las catorce Acciones Estructurantes que se plantean recoge la necesidad de mejorar dicha carretera (AE-3 “Mejora de la accesibilidad a la zona occidental”), especificándose diversas acciones por tramos y coincidiendo con el objeto de este proyecto de acondicionamiento y ensanche de la plataforma. En todo caso, se señala que se evitará la afección a la vegetación existente y se promoverán labores de restauración vegetal.

Respecto al PTP de Balmaseda-Zalla, según recoge la “Modificación del Plan Territorial Parcial del área funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones), relativa a las determinaciones del paisaje, de julio de 2018:

El trazado propuesto discurre por la zona urbana de Ambasaguas, zona en que se recomienda abandonar la escala y materiales de las infraestructuras, para adaptar pavimentos, biondas, señalización e iluminación al ambiente rural y urbano de acceso a los núcleos. En ese sentido, se podrán emplear elementos como señalización baja y respetuosa, iluminación indirecta, urbanización de carácter semipeatonal y barreras en materiales nobles como piedra y madera. (art. 10 de la Modificación de PTPBZ)

Además, al tratarse de una infraestructura con incidencia en el paisaje, deberá atenderse a la integración y adaptación de las infraestructuras al paisaje cuya regulación se recoge en el art 15:

Artículo 15.- Determinaciones de integración y adaptación de las infraestructuras lineales y telecomunicaciones al paisaje:

1.- Mejorar la integración y adaptación de las infraestructuras lineales y telecomunicaciones al paisaje sin comprometer su funcionalidad. Las principales infraestructuras lineales son:

a) Carreteras: BI-636 (Bilbao y Güeñes), BI-630 (Balmaseda-Carranza), N-629 (Laredo-Oña) a su paso por Lanestosa, BI-2604 (Sodupe) y BI-2701 (Sopuerta).

2.- Las nuevas infraestructuras procurarán conservar la morfología del terreno minimizando las alteraciones del relieve existente (desmontes, terraplenes...).

Finalmente, en lo relativo a los Objetivos de Calidad Paisajística (OCP), la carretera discurre por superficies tipificadas como “Campiña atlántica, prados y cultivos” regulados en el artículo 8 de la Modificación del PTPBZ y como “Entrada al Área Funcional” regulada en el artículo 17 de la Modificación del PTPBZ.

Artículo 17.- Determinaciones de mejora del conjunto de entradas al Área Funcional.

1.- Mejorar las entradas desde las Comunidades Autónomas y Áreas Funcionales colindantes, poniendo en valor la riqueza natural y cultural del Área Funcional. Las entradas que necesitan una especial atención son:

d) Entrada a Carranza por el barrio de la Cadena CA-150 (BI-630).

4.- Priorizar actuaciones encaminadas a plantar, recuperar o mantener hileras arboladas asociadas a infraestructuras de comunicación.

Conclusión:

El Proyecto que nos ocupa se inscribe perfectamente dentro de las determinaciones del PTP DEL ÁREA FUNCIONAL DE BALMASEDA-ZALLA (ENCARTACIONES) y la naturaleza de las consideraciones sobre la matriz de usos y actividades no condicionan el Proyecto, sino que simplemente vienen a indicar la necesidad de minimizar la afección del Proyecto a las manchas de bosque autóctono en buen estado de conservación, lo que se logrará, tal y como se había indicado anteriormente, valorando el impacto sobre las mismas y proponiendo medidas preventivas, correctoras y compensatorias, en su caso.

En el informe de la Dirección General de Desarrollo Territorial se concluye que la actuación es totalmente compatible con las previsiones contenidas en el PTPBZ, puesto que se encuentra recogida entre las Acciones Estructurantes del Plan; no obstante, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Lo señalado en los artículos 16 y 30 del PTPBZ, referentes a áreas de protección y áreas de interés geológico o geomorfológico.
- Lo dispuesto, con carácter recomendatorio, en los artículos 10,15 y 17 de la Modificación del PTPBZ, referentes a integración de las entradas a los núcleos y los bordes en los límites campo-ciudad, a la integración y adaptación de las infraestructuras lineales al paisaje y a las entradas al Área funcional, sin condicionar lo dispuesto en el artículo 8 de la Modificación del PTPBZ relativa a las determinaciones del paisaje.
- Lo establecido en el artículo 7.3.c del Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País vasco, donde se determina que para la tramitación del proyecto es necesaria la redacción de un “Estudio de integración paisajística”, puesto que se trata de una infraestructura de transporte con incidencia en el paisaje.

Todas estas recomendaciones se han tenido en cuenta en el proyecto constructivo y en la redacción del presente Estudio de Impacto Ambiental.

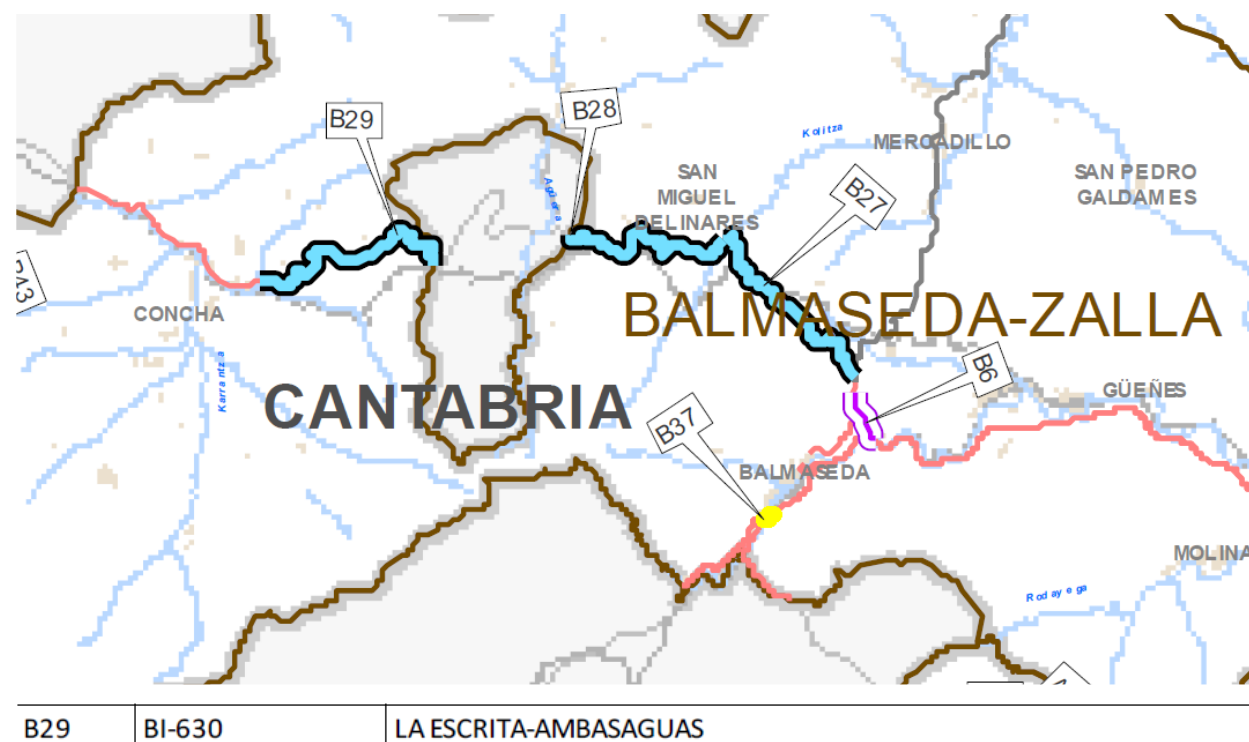
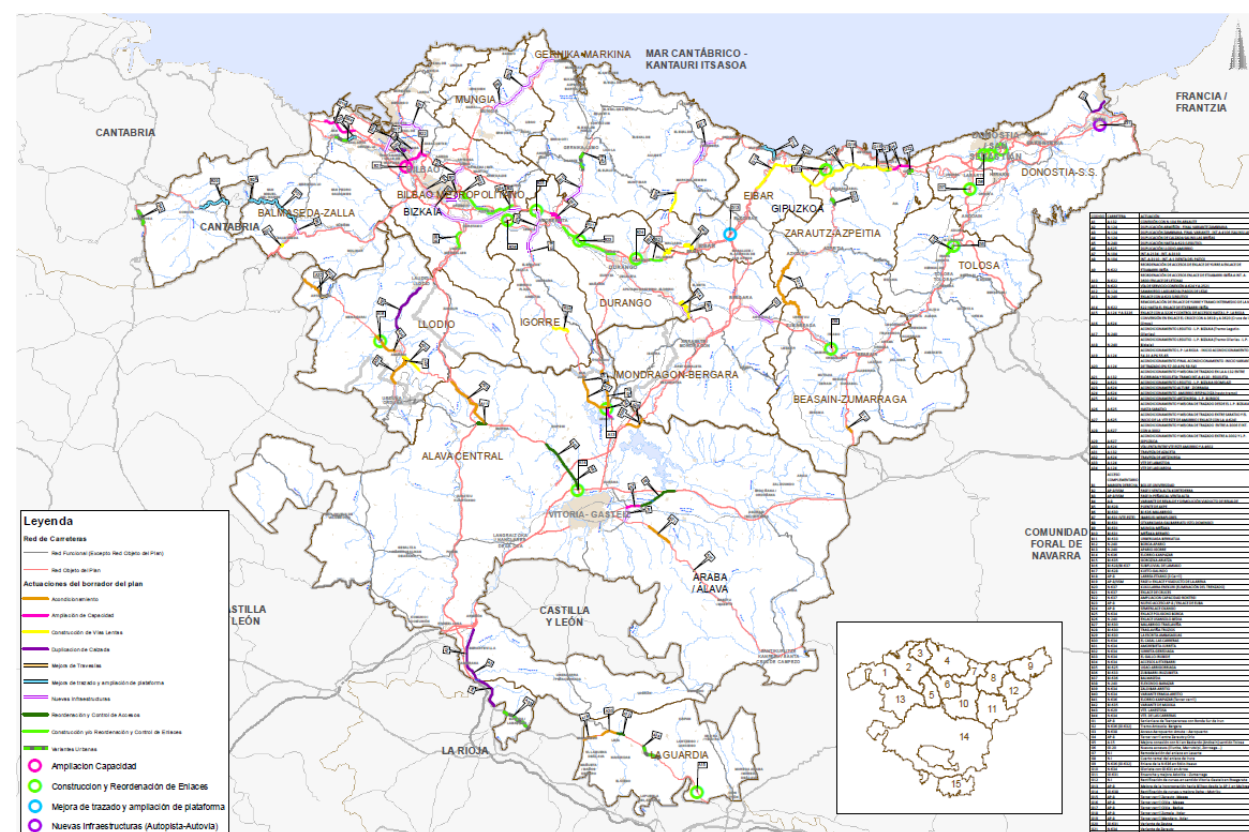
4. PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

La Ley 2/1.989, de 30 de mayo (LPV 1.989, 121), reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, modificada por la Ley 2/1.991, de 8 de noviembre (LPV 1.991, 300), establece el contenido y el régimen de este instrumento de planificación sectorial, cuyo objeto es coordinar las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, así como su ámbito de aplicación, la red objeto del plan, en la cual se encuentran todas las carreteras de la red de interés preferente y parte de las carreteras de la red básica.

Las referencias en el Plan General son la actuación B-29 La Escrita-Ambasaguas, que posteriormente se ha dividido en los tramos La Escrita-El Callejo, y El Callejo-La Cadena (en el Límite Provincial con Cantabria), que es el tramo objeto de estudio, perteneciente a la Red Básica.

En el apéndice 2 se incluyen los siguientes planos:

- Actuaciones del borrador del Plan.
- Medio Inerte.
- Medio biótico.
- Espacios naturales protegidos.
- Patrimonio cultural y paisaje.
- Medio humano.



5. PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia para el periodo 1998-2016 plantea que las actuaciones a realizar en el Corredor de Karrantza (Balmaseda – L.P. Cantabria BI-630) deben orientarse a mejorar la accesibilidad del valle de Karrantza, mejorando el recorrido en sus tramos, con intervenciones puntuales que permitan la ampliación de calzada existente, el acondicionamiento y la rectificación de alineaciones que no cumplan con los estrictos requisitos impuestos para las carreteras de la Red Básica.

Debido a la necesidad de una elevada inversión inicial se tramificó en las siguientes fases:

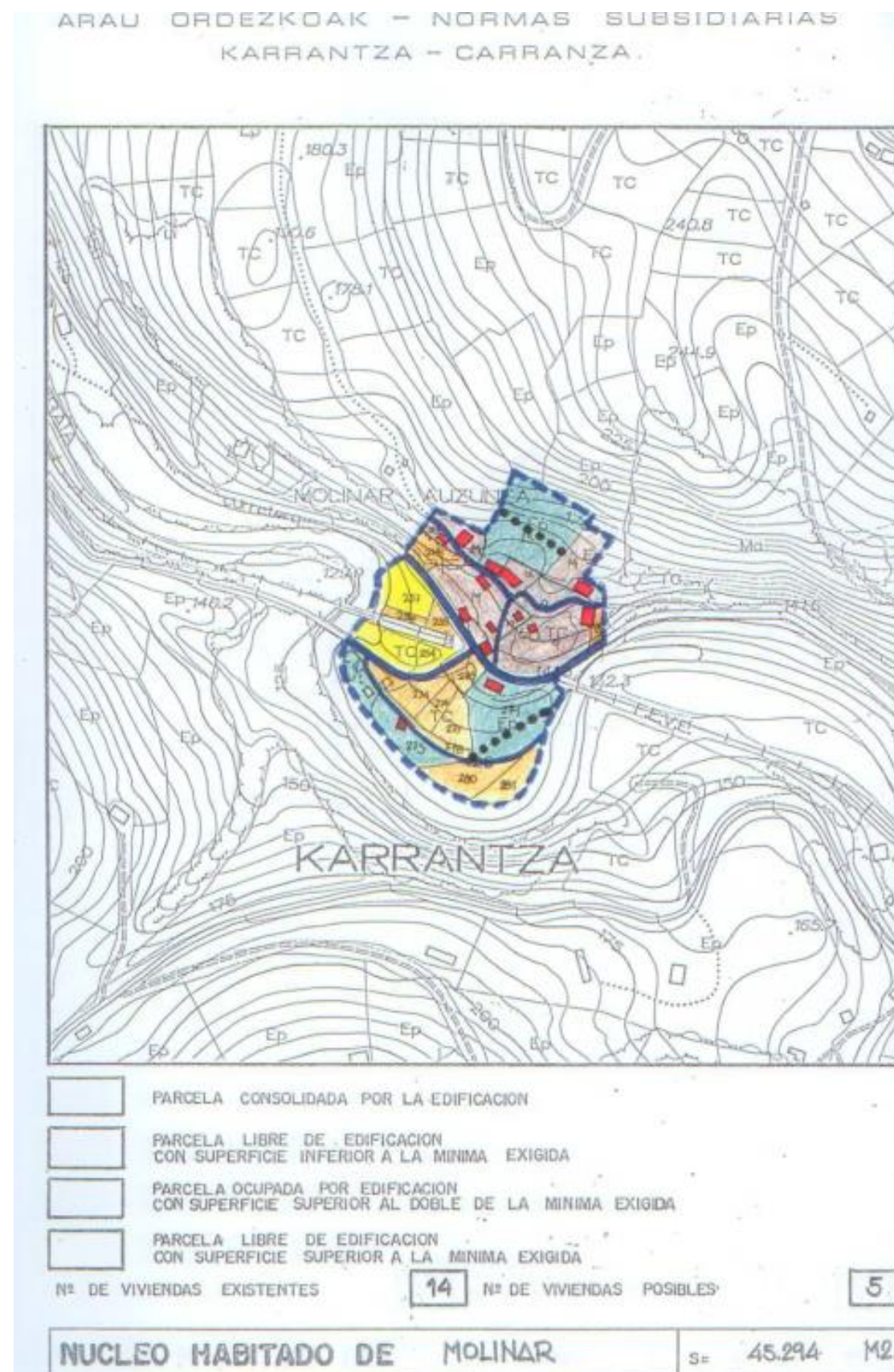
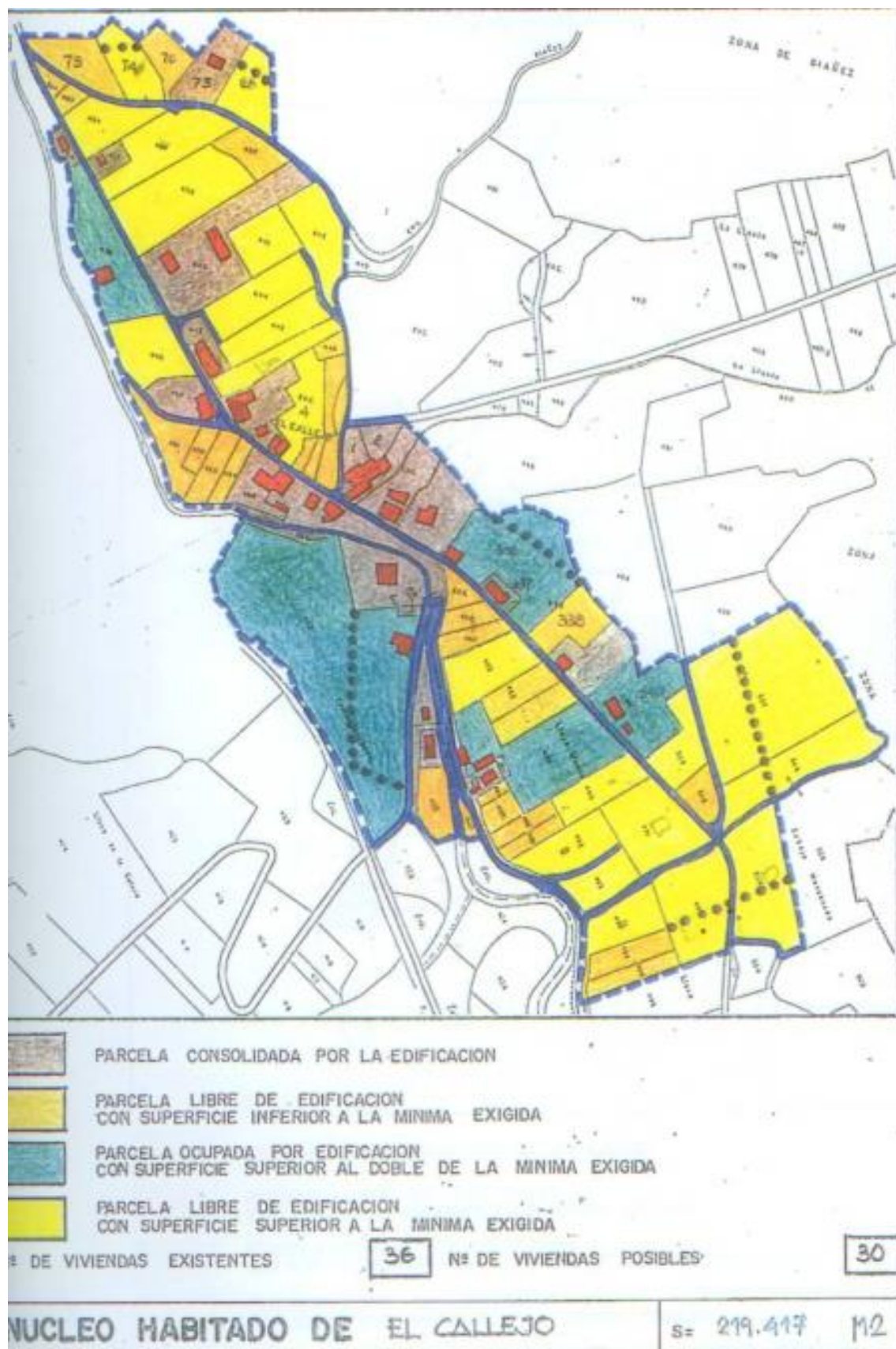
Tramo	Actuación
Balmaseda – Malabrigo	Nueva infraestructura
Malabrigo – Traslaviña	Rectificación de trazado
Traslaviña 1 – Traslaviña 2	Variante de población
Traslaviña 2 – Villaverde de Trucíos	Rectificación de trazado
La Escrita Ambasaguas	Rectificación de trazado
Ambasaguas – L.P. Cantabria	Acondicionamiento y ensanche

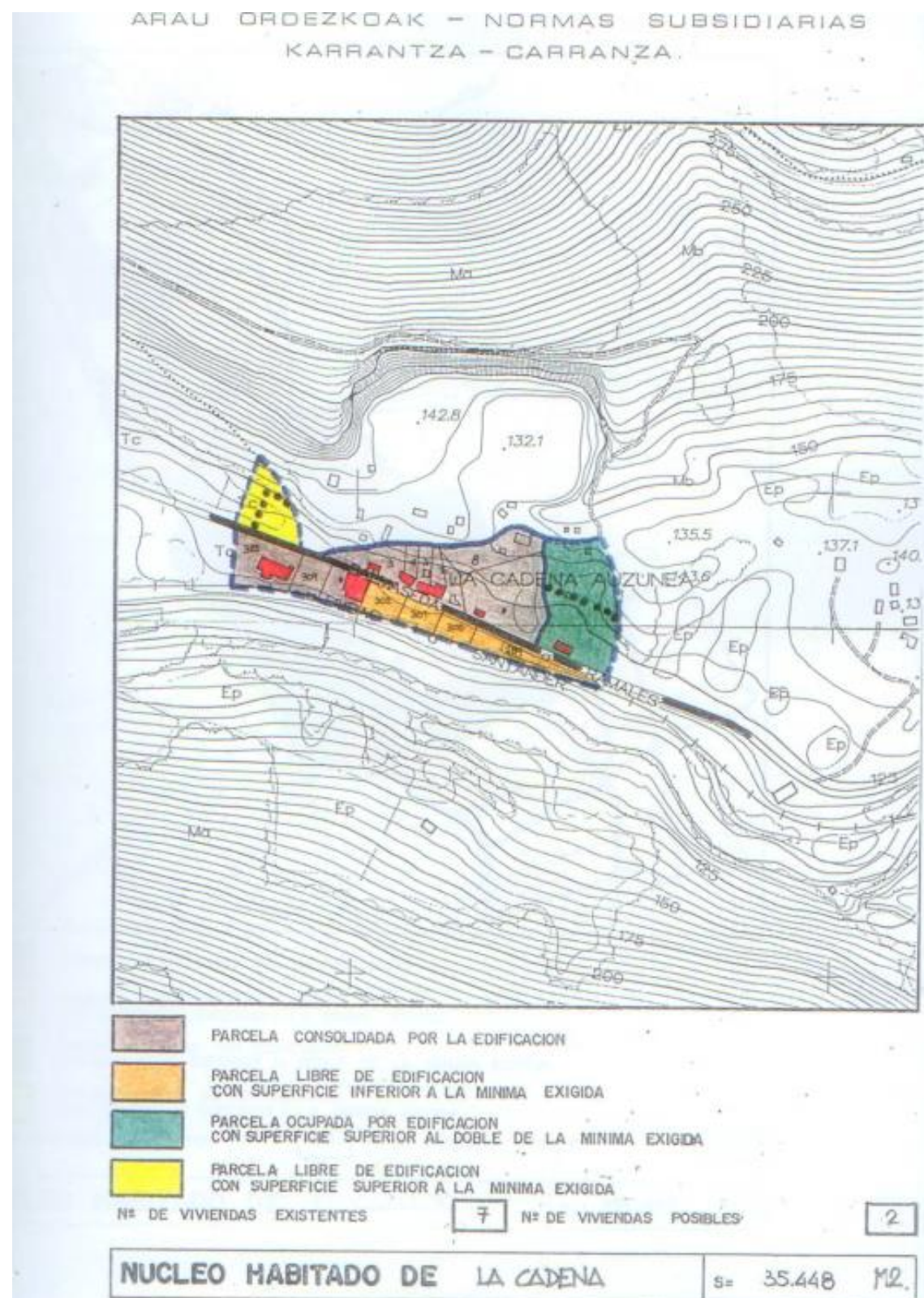
6. VIABILIDAD TÉCNICA

El proyecto cumple con los requerimientos necesarios para su aprobación técnica por los siguientes motivos:

- Esta actuación se encuentra recogida en el PTS de Zalla-Balmaseda en su artículo 17-Determinaciones de mejora del conjunto de entradas al Área Funcional:
1. Mejorar las entradas desde las Comunidades Autónomas y Áreas Funcionales colindantes, poniendo en valor la riqueza natural y cultural del Área Funcional. Las entradas que necesitan una especial atención son: d) Entrada a Carranza por el barrio de la Cadena CA-150 (BI-630).
- Esta actuación se encuentra recogida en el Plan General de Carreteras del País Vasco, descrita como la actuación B-29 La Escrita – Ambasaguas, que posteriormente se ha dividido en los tramos La Escrita-El Callejo, y El Callejo-La Cadena (en el Límite Provincial con Cantabria), que es el tramo objeto de estudio, perteneciente a la Red Básica.
- Cumple las prescripciones técnicas oficiales que le son aplicables por la naturaleza de las obras que incluye.
- Se analiza la afección al medio y se inicia con este documento el procedimiento ambiental que le corresponde (Evaluación de Impacto Ambiental).

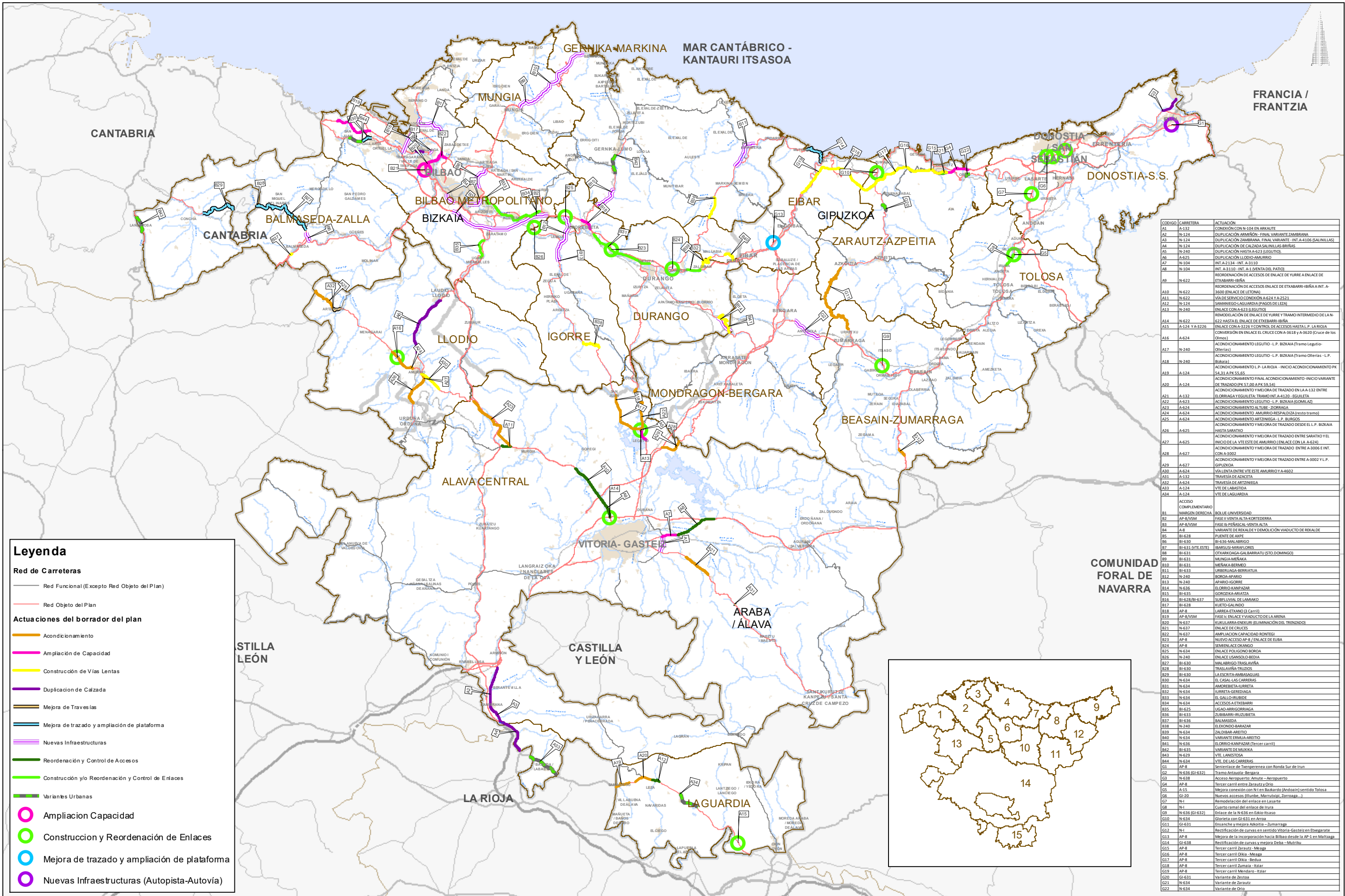
7. APÉNDICE 1. PLANO DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE KARRANTZA



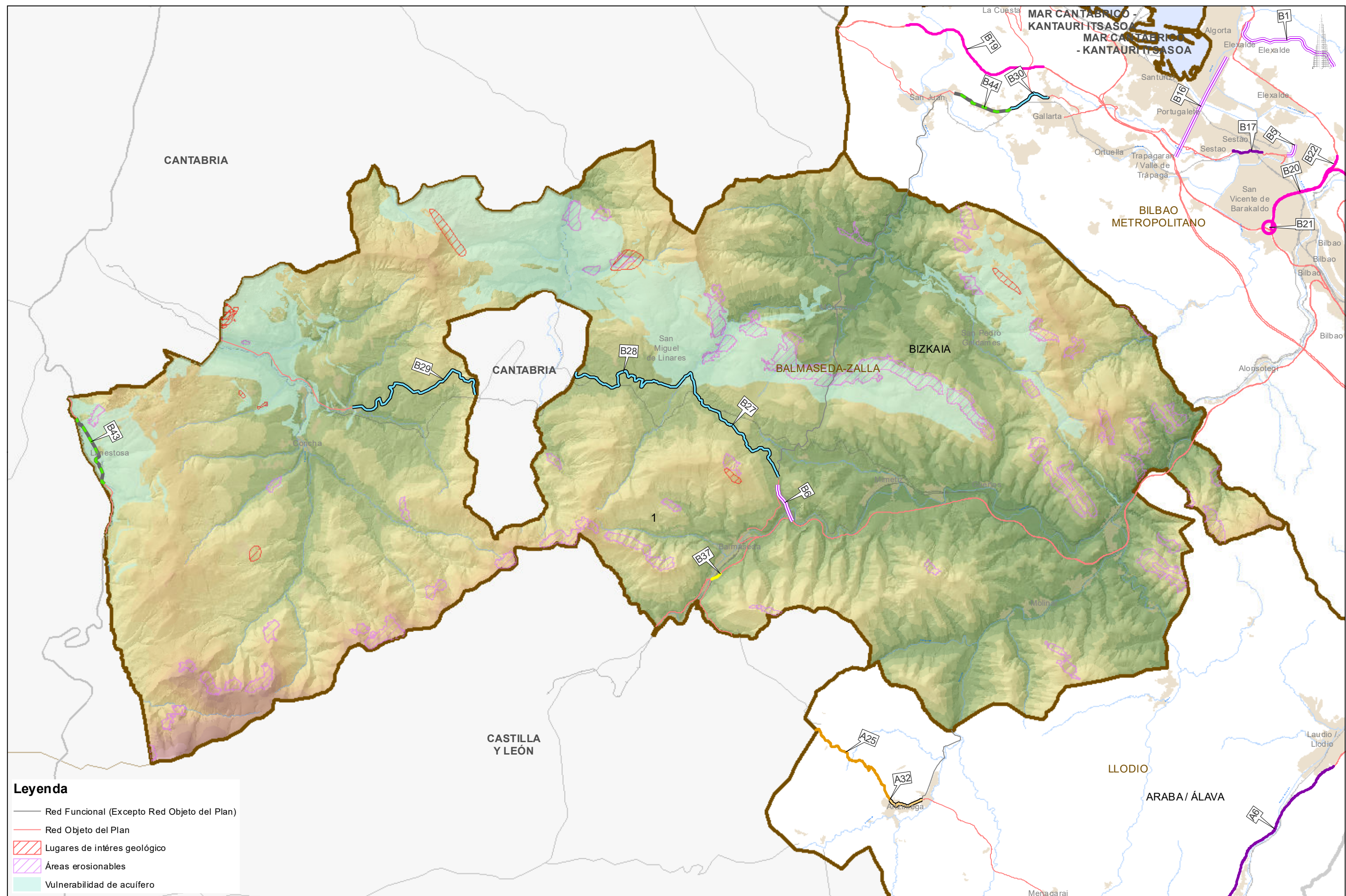


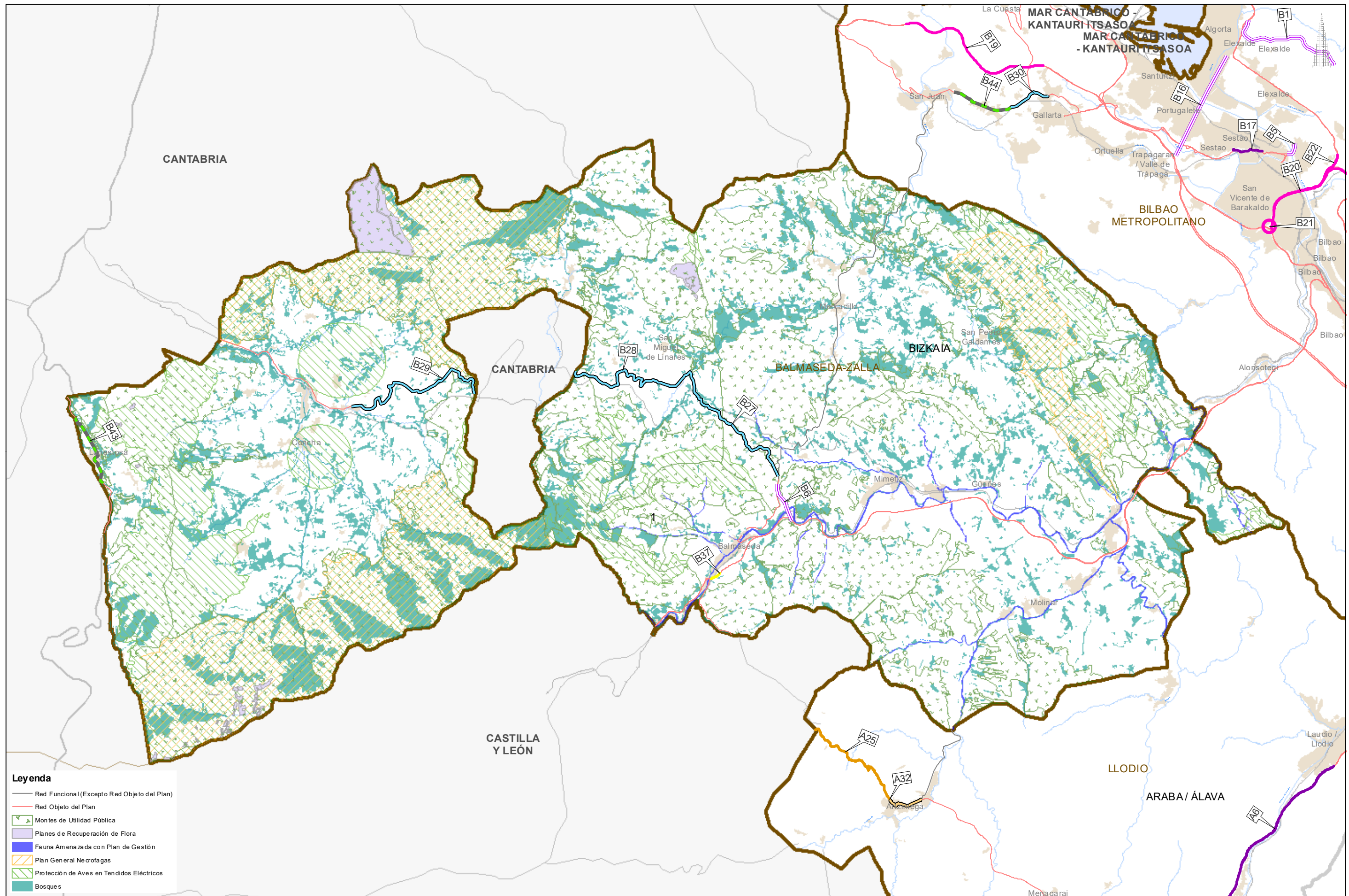


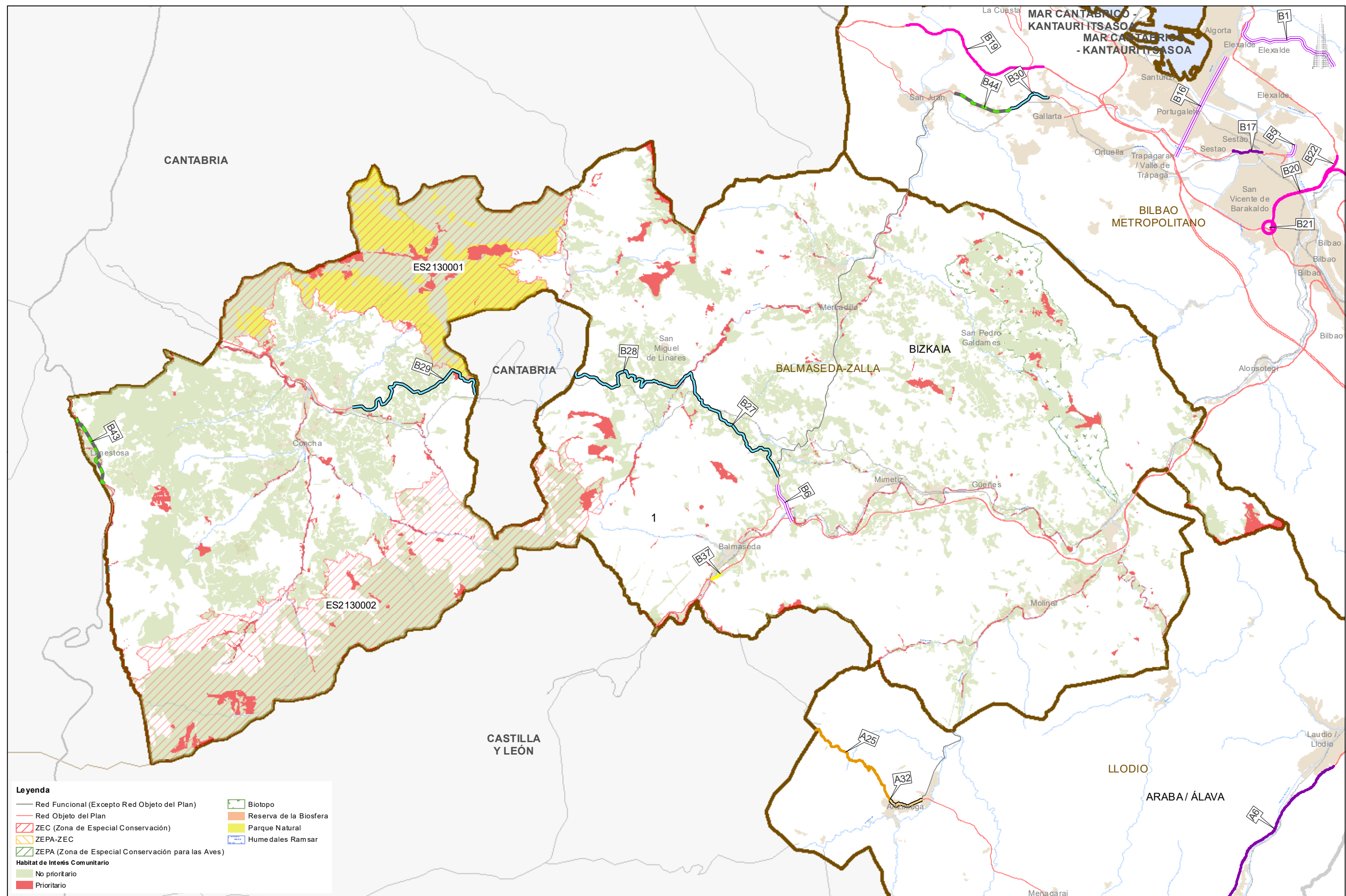
8. APÉNDICE 2. EXTRACTO DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE BIZKAIA REFERIDO A LA BI-630

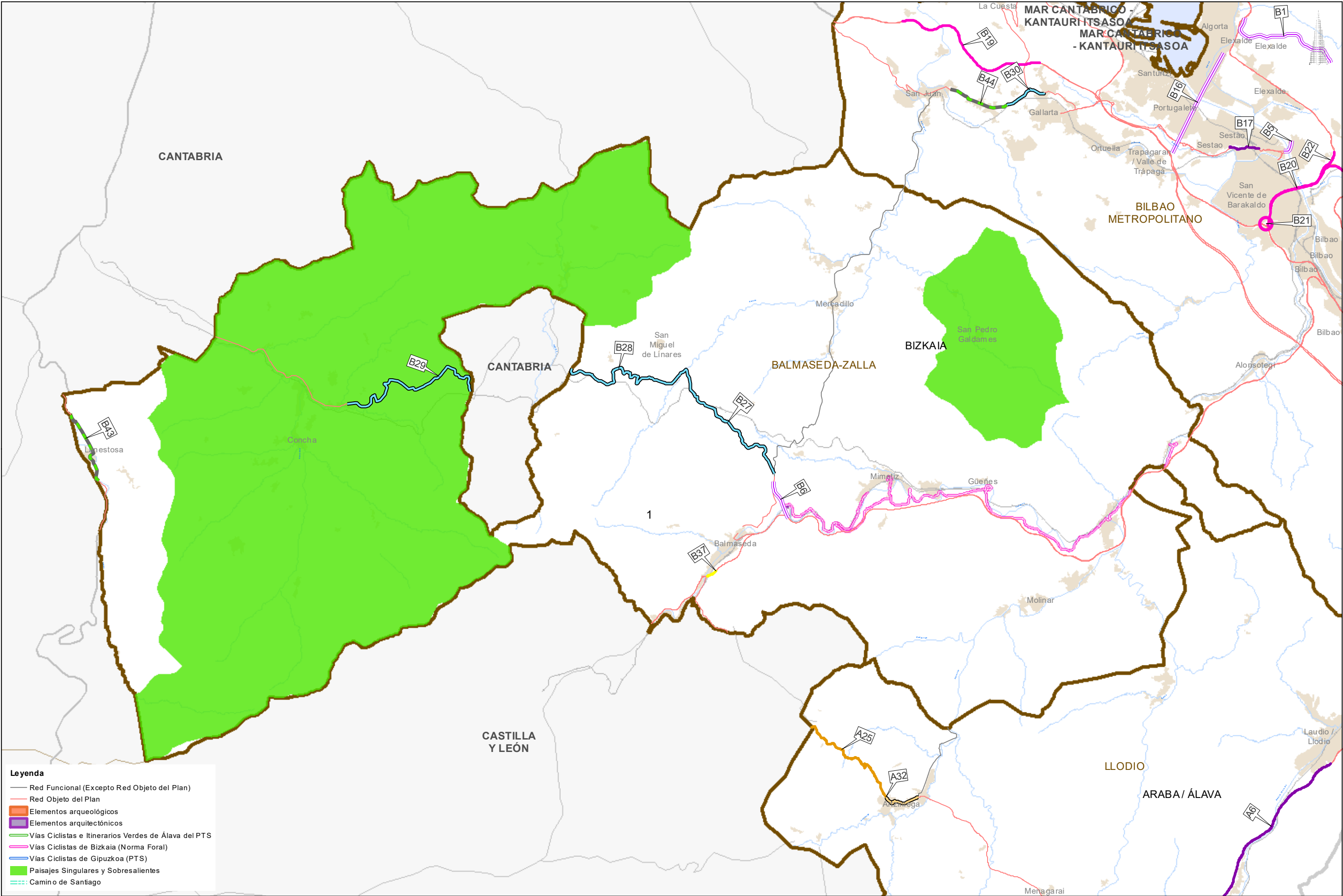


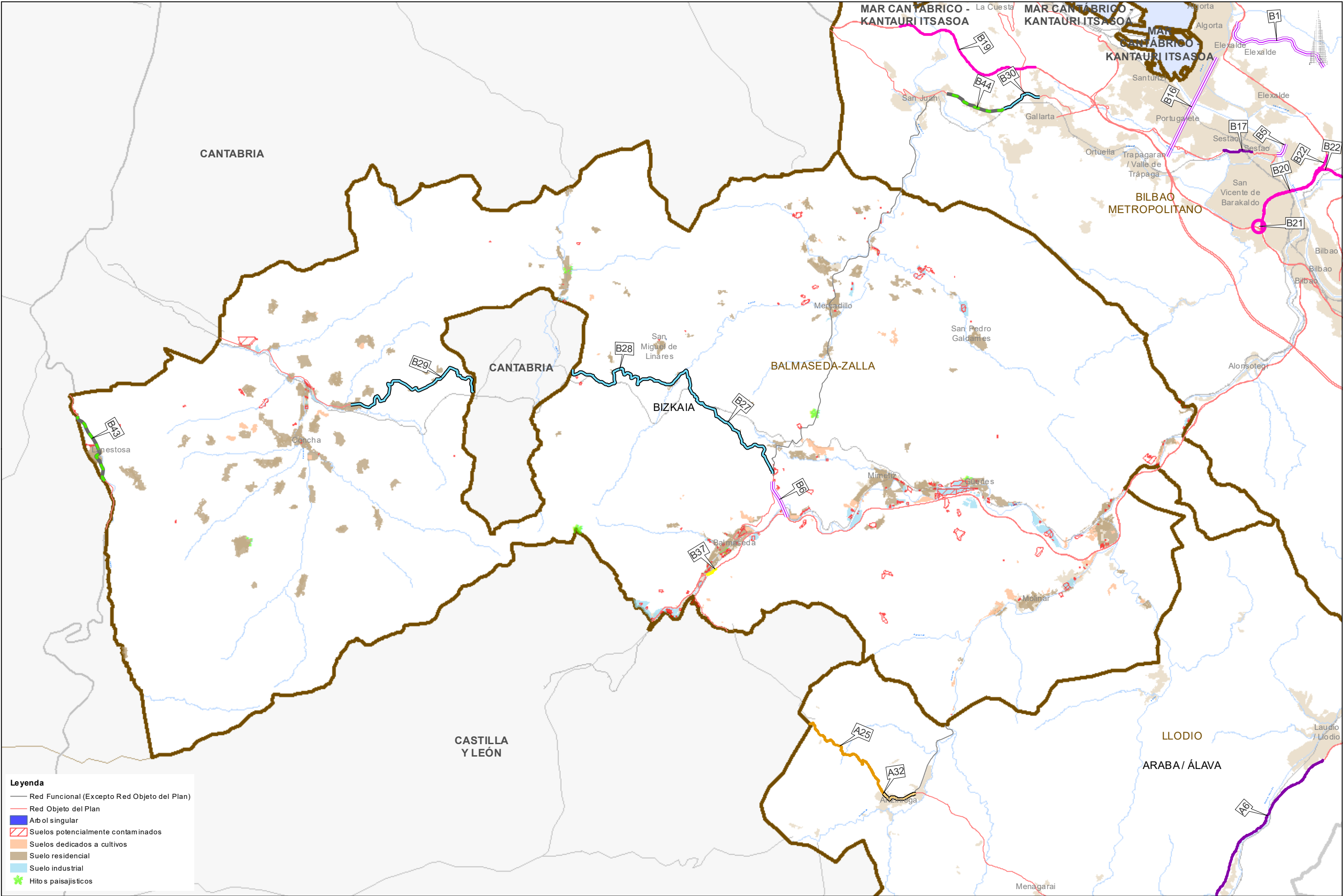
CODIGO	CARRETERA	ACTUACION
A1	A-132	CONEXION CON N-104 EN ARKAITZ
A2	N-124	DUPLICACION AMBROSIO: FINAL VARIANTE ZAMARRA
A3	N-124	DUPLICACION ZAMARRA: FINAL VARIANTE -INT A-4106 (SALINILLAS)
A4	N-124	DUPLICACION DE CALZADA SALINILLAS-BRINAS
A5	N-240	DUPLICACION HASTA A-623 (LEGUTIO)
A6	A-625	DUPLICACION LUGO-AMURRIO
A7	N-104	INT A-2134 -INT A-3110
A8	N-104	INT A-3110 -INT A-1 (VENTA DEL PATIO)
A9	N-622	REORDENACION DE ACCESOS DE ENLACE DE ETXABARRI-BIÑA A INT A-3110
A10	N-622	3600 (ENLACE DE LETONA)
A11	N-622	VIA DE SERVICIO CONEXION A-624 Y A-2521
A12	N-124	SANAMICO AGUIRRE (PAGOS DE LEZ)
A13	N-240	ENLACE CON A-623 (LEGUTIO)
A14	N-622	REMODELACION DE ENLACE DE YURRE Y TRAMO INTERMEDIO DE LA-622 HASTA EL ENLACE DE ETXABARRI-BIÑA
A15	A-324 Y A-3226	ENLACE CON A-3226 Y CONTROL DE ACCESOS HASTA P. LA RIOJA
A16	A-624	CONVERSION EN ENLACE EL CRUCE CON A-3618 Y A-3620 (Cruce de los Olivos)
A17	N-240	ACONDICIONAMIENTO LEGUTIO - L.P. BIZKAIA (Tramo Legutio-Oliveras)
A18	N-240	ACONDICIONAMIENTO LEGUTIO - L.P. BIZKAIA (Tramo Oliveras - L.P. Bizkaia)
A19	A-124	ACONDICIONAMIENTO L.P. LA RIOJA - INICIO ACONDICIONAMIENTO PK 54.31 A PK 55.65
A20	A-124	ACONDICIONAMIENTO FINAL ACONDICIONAMIENTO -INICIO VARIANTE DE TRAZADO (PK 57.00 A PK 59.54)
A21	A-132	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA-132 ENTRE ELORRIAGA Y EGULETA: TRAMO INT A-4120 - EGULETA
A22	A-623	ACONDICIONAMIENTO LEGUTIO - L.P. BIZKAIA (IGOMILAZ)
A23	A-624	ACONDICIONAMIENTO AL TUBO - ZIGORRAGA
A24	A-624	ACONDICIONAMIENTO AMURRIO-HOSPITAL (nuevo tramo)
A25	A-624	ACONDICIONAMIENTO ARTZINIEGA - L.P. BURGOS
A26	A-625	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO DESDE EL L.P. BIZKAIA HASTA SARATXO
A27	A-625	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO ENTRE SARATXO Y EL INICIO DE LA VTE ESTE DE AMURRIO (ENLACE CON LA A-624)
A28	A-627	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO ENTRE A-3006 E INT. CON A-3002
A29	A-627	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO ENTRE A-3002 Y L.P. GIPUZKOA
A30	A-624	VIA LENTA ENTRE VTE ESTE AMURRIO Y A-4602
A31	A-132	TRAVESIA DE AZARZETA
A32	A-624	TRAVESIA DE ARTZINIEGA
A33	A-124	VTE DE LABASTIDA
A34	A-124	VTE DE LAGUARDIA
B1	ACCESORIO	COMPLEMENTARIO
B2	MARGEN DERECHA	BOLUE-UNIVERSIDAD
B3	AP-8/VSM	FASE II VENTA ALTA-CORTEDEIRA
B4	AP-8/VSM	FASE II VENTAS ALTA VENTA ALTA
B5	A-8	VARIANTE DE REALIZACION Y MODIFICACION VIADUCTO DE REALIZACION
B6	BI-628	PUENTE DE AXPE
B7	BI-630	BI-636-MALABRIGO
B8	BI-631 (VTE ESTE)	BI-631-MIRAS DE ORES
B9	BI-631	OTKARIONGA-GALBARRIATU (STO DOMINGO)
B10	BI-631	MUNGA-MERAKA
B11	BI-631	MERAKA-BERMEJO
B12	N-240	URRIBESGUA-BARRIATUA
B13	N-240	BORJA-APARIO
B14	N-240	APARIO-IGORRE
B15	N-636	EL ORRIO-KAMPAPAZ
B16	BI-628/BI-637	GORDIO-KAMPAPAZ
B17	BI-628	SUBFLUVIAL DE LAMIAKO
B18	AP-8	KUETO-GALINDO
B19	AP-8/VSM	LAMIAKO (TRAMO II) CANTU
B20	N-637	FASE II ENLACE Y VIADUCTO DE LA ARENA
B21	N-637	KUKULARRA-ENKURI (ELIMINACION DEL TRENZADO)
B22	N-637	ENLACE DE CRUCES
B23	AP-8	AMP LUNION CAPACIDAD RONTZIGI
B24	AP-8	NUOVO ACCESO AP-8 / ENLACE DE EUBA
B25	N-634	SEMENACE OKANGO
B26	N-240	ENLACE POLIGONO BORJA
B27	BI-630	ENLACE USASO-BEDIA
B28	BI-630	MALABRIGO-TRASLAVIA
B29	BI-630	TRASLAVIA-TRUZIOS
B30	N-634	LA ESCHITA-AMBASAGUAS
B31	N-634	EL CASAL LAS CARRERAS
B32	N-634	AMORREBETA-URRETA
B33	N-634	URRETA-GEREDIAGA
B34	N-634	EL GALLO-IBURIO
B35	BI-625	ACCESO A ETXABARRI
B36	BI-633	LUGO-ARRIGORRIAGA
B37	BI-636	ZUBIBARRI-IRUZUBIETA
B38	N-240	BALMASEDA
B39	N-240	EL MONDO-BARAZAR
B40	N-634	ZALDIBAR-ARETIO
B41	N-636	VARIANTE ERMUA-ARETIO
B42	BI-635	EL ORRIO-KAMPAPAZ (Tercer carril)
B43	N-629	VTE LANESTOSA
B44	N-634	VTE DE LAS CARRERAS
G1	AP-8	Sensibilización de Tránsito con Ronda Sur de Irún
G2	N-636 (GI-632)	Tramo Antzuola - Bergara
G3	N-638	Acceso Aeropuerto: Amute - Aeropuerto
G4	AP-8	Tercer carril entre Zarautz y Orio
G5	A-15	Mejora de la incorporación hacia Bilbao desde la A-15 en Matxaga
G6	GI-20	Nuevos accesos (Ilunbe, Maruxiki, Zorraga...)
G7	N-1	Remodelación del enlace en Lasarte
G8	N-1	Cuanto ramal del enlace de Irura
G9	N-636 (GI-632)	Enlace de la N-636 en Ego-Rioja
G10	N-634	Glorieta con GI-631 en Artea
G11	GI-631	Ensanche y mejora Adkorta - Zumarraga
G12	N-1	Rectificación de curvas en sentido Vitoria-Gasteiz en Eneagarte
G13	AP-8	Mejora de la incorporación hacia Bilbao desde la A-15 en Matxaga
G14	GI-638	Rectificación de curvas y mejora Deba - Matxaga
G15	AP-8	Tercer carril Zarautz - Meaga
G16	AP-8	Tercer carril Orio - Meaga
G17	AP-8	Tercer carril Orio - Bedia
G18	AP-8	Tercer carril Zumarraga - Iratze
G19	AP-8	Tercer carril Mendado - Iratze
G20	GI-631	Variante de Zestoa
G21	N-634	Variante de Zarautz
G22	N-634	Variante de Orio











Leyenda

- Red Funcional (Excepto Red Objeto del Plan)
- Red Objeto del Plan
- Abd al singular
- Suelos potencialmente contaminados
- Suelos dedicados a cultivos
- Suelo residencial
- Suelo industrial
- Hito s paisajísticos

EUSKO JAURLARITZA
GARRAIO ETA
HERRI LAN SAILA
Garraio-eremuko Zuzendaritza

**GOBIERNO VASCO**
DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
Dirección de Infraestructura del Transporte

**AHOLHULARIA /
CONSULTOR:**



ESKALA / ESCALA:

2.4001.20002.400 Metros

1:110.000



DATA / FECHA:
MARZO 2017

PROIEKTUAREN IZENBURUA / TÍTULO DEL PROYECTO:
**TERCER PLAN GENERAL DE
CARRETERAS DEL PAIS VASCO
2017-2028**

PLANOAREN IZENBURUA / TÍTULO DEL PLANO:
**MEDIO HUMANO
BALMASEDA-ZALLA**

PLANO-ZK / PLAN ON°:
6.1