

Eguna/ Fecha	Zenbakia/Nº
2022-01-20	MAC/AT

Nork/ De: *BERRIKUNTZARAKO ETA BIDEEN KUDEAKETARAKO ZUZENDARI NAGUSIA*
DIRECTOR GENERAL DE INNOVACIÓN Y GESTIÓN VIARIA
Jon Larrea Arrutia

Nori/A: *LURRALDE GARAPENERAKO ZUZENDARI NAGUSIA*
DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO TERRITORIAL
Gorka Estebez Mendizabal

Gaia /Asunto: Aprobación Inicial de la Revisión del PTP del Área Funcional de Bilbao Metropolitano
Expte: 2021/00052

El presente informe técnico se redacta a petición de la Dirección General de Desarrollo Territorial, en relación con el expediente de la "Revisión del PTP del Área Funcional de Bilbao Metropolitano", al objeto de informarlo sectorialmente por parte de esta Dirección General de Innovación y Gestión de la Red Viaria, de conformidad con los trámites establecidos en el artículo 15 del Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística.

Este expediente tiene como antecedente sectorial el informe remitido por la entonces Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Territorial durante el trámite de Avance de la Revisión del PTP del Área Funcional de Bilbao Metropolitano en mayo de 2018.

Analizando el documento de Aprobación Inicial recibido cabe resaltar, desde la perspectiva sectorial de infraestructuras, las siguientes puntualizaciones:

A) Consideraciones previas:

Recientemente ha sido aprobada la nueva Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de Carreteras de Bizkaia con importantes novedades en materia de movilidad sostenible y el tratamiento integrado de infraestructuras que la hagan posible, así como otras cuestiones, de naturaleza técnica, pero igualmente relevantes para el objetivo de satisfacer las necesidades actuales de la ciudadanía. Se deberán actualizar las menciones en el PTP en redacción a la Norma Foral de carreteras anterior ya derogada, actualizándolo a la normativa vigente si existiera alguna.

En el Anexo II de la nueva Norma Foral se adjunta el Catálogo de Carreteras de Bizkaia, que incluye modificaciones en la calificación de algunas carreteras forales. Deberá actualizarse la nomenclatura y categoría de estas carreteras tanto en la documentación escrita como en la gráfica del PTP, viéndose afectadas igualmente las limitaciones de la propiedad donde se tendrá que respetar el Capítulo I: "Limitaciones de la propiedad" del Título III "Uso y Defensa de la Carretera" de la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre de Carreteras de Bizkaia.

Por otra parte, este Departamento se encuentra inmerso en el proceso de tramitación de dos Planes Territoriales Sectoriales:



- En primer lugar, el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas-PTSVCB 2023-2035 aprobado provisionalmente mediante Acuerdo Foral adoptado por el Consejo de Gobierno de esta Diputación celebrado el pasado 2 de noviembre de 2021.
- Y, por otro lado, el II Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia-PTSCB 2023-2035 aprobado inicialmente mediante Acuerdo Foral adoptado por el Consejo de Gobierno de esta Diputación celebrado el pasado 29 de noviembre de 2021.

Por lo que se trasladan en este informe aquellos aspectos que contravienen o no se hallan en plena sintonía con la realidad y las propuestas recogidas en los referidos planes territoriales sectoriales.

B) En relación a los objetivos estratégicos del PTP de Bilbao Metropolitano:

Se comparten los principios establecidos en la herramienta de planificación del Área Funcional en cuanto al modelo urbano y territorial que se propone, y que en parte a su vez es coincidente con el desarrollado en las DOT del País Vasco. Cabe destacar los siguientes puntos:

- *"Establecer un modelo de hábitat urbano más equilibrado entre las necesidades y la oferta de suelo para vivienda y actividades económicas, que evite la afección al medio natural y rural y la urbanización de nuevos terrenos, que regenere los suelos obsoletos y contaminados, que rehabilite los edificios y adecúe su tipología, que elimine las barreras arquitectónicas y urbanísticas, que procure el acceso a espacios libres y zonas verdes; y que esté bien servido por una red coordinada de transporte público, que facilite las conexiones entre el centro y las distintas áreas metropolitanas, así como con otros territorios.*
- *Modificar los patrones de movilidad para los desplazamientos internos al Área Metropolitana y para aquellos que se realicen hacia el exterior, con base en la intermodalidad, la accesibilidad al transporte público y los desplazamientos peatonales y ciclistas."*

La movilidad en el territorio, tanto de personas como de mercancías, está directamente relacionada con los usos del suelo. Esta movilidad se rige principalmente por dos variables explicativas como son el empleo y la residencia, tanto en su reparto espacial como en su uso adecuado de modos e infraestructuras de transporte, generando esos viajes denominados de movilidad obligada entre el domicilio y el puesto de trabajo de cada uno de los usuarios de las carreteras forales.

Según queda recogido tanto en el Anteproyecto de Ley de movilidad Sostenible de Euskadi (art. 18 capítulo III) como en la Ley 4/2019 de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, el Planeamiento municipal deberá analizar la afección de los nuevos usos del suelo previstos en el sistema de movilidad foral mediante un Estudio de Movilidad Sostenible. Por lo que **sería recomendable incorporar en la Normativa del PTP unas directrices para la realización de estos estudios de movilidad sostenible**, que permitan chequear si las nuevas bolsas de suelo previstas de desarrollo pueden garantizar las cuotas



mínimas de aceptación de modos no motorizados sostenibles: redes de transporte público, red de itinerarios ciclistas y peatonales.

En esta línea de actuación, desde DFB se está facilitando a los distintos Ayuntamientos con Planeamiento en desarrollo la información disponible del modelo de transporte desarrollado específicamente para el II PTSCB, a partir de la cual se deberán realizar, como mínimo, los correspondientes estudios de transporte, tráfico y movilidad.

En el caso de superarse las previsiones del PTSCB en cuanto a los usos del suelo previstos, se deberá analizar su repercusión sobre la red y, en caso de afectar negativamente a la movilidad en la red foral, se deberán proponer soluciones a los problemas detectados.

C) En relación con la red de infraestructuras viarias recogida en este documento de Aprobación Inicial:

Tal y como ya se apuntaba en el informe emitido durante la fase previa de Avance, y como ya recoge el propio documento del PTP, este Departamento está redactando un nuevo PTS de Carreteras de Bizkaia, que a día de hoy se encuentra inmerso en su periodo de información pública tras su aprobación inicial.

Es necesario puntualizar que, a pesar de recogerse en el documento recibido del PTP todas las infraestructuras y consideraciones apuntadas en el anterior informe del año 2018, dados los acontecimientos acaecidos desde entonces (nueva Norma Foral de Carreteras, Ley de movilidad sostenible, Anteproyecto de Ley Vasca de cambio climático, etc) el nuevo PTS en redacción ha estudiado de nuevo las necesidades de actuación en el Territorio Histórico en base a lo que ha denominado un modelo "disruptivo". Esta estrategia de planificación de las infraestructuras viarias permite racionalizar las necesidades de nuevas carreteras, promoviendo un uso más eficiente de las infraestructuras y modos de transporte disponibles, lo cual permitirá reducir las emisiones y contener las necesidades de inversión en los próximos años.

En cuanto al contenido expresado en la memoria, planos y estudio económico financiero del PTP, cabe hacer las siguientes consideraciones a raíz de las actuaciones incluidas en el II PTSCB:

1. Infraestructuras recogidas en el PTP que no están incluidas en el PTSCB:
 - a. VSM – Fase III. Trapagarán-San Fuentes y VSM – Fase II. Conexión Arrigorriaga-Galdakao-Amorebieta. Ambas soluciones se han eliminado de las previsiones del PTSCB en base al modelo disruptivo.
 - b. BI-625. Desdoblamiento entre Zaratamo y Arrigorriaga (enlace entre la A-8, AP-8 y AP-68): esta actuación se sustituye por el denominado By pass de Malmásin (ver punto 2 a continuación, "actuaciones a incluir").
 - c. Adecuación del tramo UPV – Akarlanda – Zabaloetxe. Si bien esta solución se analiza dentro de la propuesta de actuaciones del PTS, se descarta por escalabilidad,



posponiendo su ejecución en caso de ser necesaria finalmente fuera de la vigencia del Plan. Esta actuación se sustituye por el aumento de capacidad de la carretera BI-637 y desdoblamiento de calzada de la BI-747, siendo complementada a su vez con el aumento de capacidad de la BI-30 (ver punto 2 a continuación, "actuaciones a incluir").

- d. Variante de Zabaloetxe y nueva conexión del aeropuerto. Esta solución se ha analizado y ha sido descartada en base el modelo disruptivo empleado.
 - e. Acceso al Parque Tecnológico de Zamudio desde la rotonda de Aldekone. Al igual que en el caso anterior, esta solución no es necesaria con el modelo disruptivo empleado.
 - f. Eje de la Avanzada – Astrabudua – Puente de Axpe. Se ha descartado esta solución como mallado de la ría ya que con la existencia del Subfluvial de Lamiako y mejora del puente de Rontegi, la situación mejora eliminándose los problemas de cuellos de botella que se generan actualmente en Rontegi. En base a el modelo disruptivo empleado se descarta esta solución.
 - g. BI-628. Eje del Ballonti. Duplicación de calzada en el tramo Carmen – Kueto. Dado que se ha eliminado el puente de Axpe de las previsiones y el Ayuntamiento de Sestao ha solicitado la eliminación de esta actuación, se descarta la duplicación de calzada en el tramo Carmen-Kueto.
 - h. Adecuación del eje viario Kukularra-La Cadena-Zabalakoetxe. Con las variables introducidas en el modelo disruptivo, esta actuación no es necesaria.
2. Las actuaciones contenidas en el II PTSCB se estructuran en tres programas según la naturaleza que sus impactos producen sobre el sistema:
- En primer lugar estaría el Programa de Reducción de afecciones y Mejora de eficiencia de la Red, en la que se englobarían todas aquellas actuaciones con un impacto territorial nulo o positivo, cuyo objetivo es bien reducir las afecciones asociadas a la red de carreteras existente, tanto en lo que respecta al medio natural como al medio social o urbano, o bien mejorar la eficiencia de dicha red mediante actuaciones de bajo coste e impacto territorial, que se desarrollan mayoritariamente dentro del canal viario preexistente.
 - A continuación, se establece un segundo Programa de Mejora de Infraestructuras Existentes, donde se incluyen aquellas actuaciones destinadas a resolver en mayor o menor medida problemas de funcionalidad o geometría de la red existente y que conllevan una ocupación limitada de territorio fuera del canal viario preexistente.
 - Finalmente, un tercer Programa de Nuevas Infraestructuras, donde se incluyen todas aquellas actuaciones que se desarrollan en la práctica totalidad fuera del canal viario preexistente con el consiguiente impacto territorial asociado.



A nivel de PTP se considera necesario incluir aquellas actuaciones que implican una ocupación significativa fuera del canal viario, por lo tanto, se deberán incluir las siguientes actuaciones:

- a. Duplicación de calzada conexión VSM - A-8 en Basauri (By pass túnel de Malmasín).
 - b. BI-637: Aumento de capacidad y eliminación de cuellos de botella E. Universidad - Kukularra (incluye la remodelación del enlace de acceso a Erandio Goikoa y del enlace con la BI-747 de acceso a la Universidad)
 - c. Variante de Loiu.
 - d. BI-11: Rectificación de trazado Kukularra/Txorierri-Asua
 - e. BI-30: Construcción de nuevos enlaces o remodelación de los existentes Kukularra-Asua (sentido Getxo)
 - f. BI-735: Acondicionamiento y ensanche BI4736-Rotonda Plaiaabarri
 - g. A-8: Aumento de capacidad en la red de alta capacidad y eliminación de cuellos de botella: Tercer carril Gallarta - El Haya (incluye remodelación del semienlace de La Arena).
3. Se han detectado en las propuestas del PTP algunas incongruencias en cuanto al trazado de ciertas actuaciones, por lo que será necesario coordinar el trazado incluido en el PTP con el II PTSCB en las siguientes actuaciones:
- a. Variante de Rekalde: el trazado incluido en el PTP no es correcto. Se deberá coordinar el trazado con el incluido en el PTS, siendo este el mismo que se recoge en el PGOU de Bilbao en su documento de aprobación provisional.
 - b. Conexión con Aiara. Túnel de Usila (BI-625), entre Arrigorriaga y Ugao-Miraballes: Esta actuación se incluye en el PTSCB como "Variante de Ugao-Miraballes". Sin embargo, aún está por desarrollar el trazado a ejecutar, por lo que deberán coordinarse los trazados entre los equipos redactores del PTP y PTS.
4. Se deberá matizar el alcance de las siguientes actuaciones:
- a. Remodelación de los intercambiadores de Cruces y Kukularra para optimizar la capacidad del Puente de Rontegi.

La actuación incluida en el PTP de Bilbao Metropolitano parece que actúa sobre los intercambiadores de Cruces y Kukularra, sin embargo, estas actuaciones ya están, o van a estar ejecutadas o licitadas las obras, en el momento de entrada en vigor del nuevo PTS en redacción.



Por ello, la actuación propuesta en el PTS no incluye actuación alguna en los intercambiadores, sino que plantea una ampliación de la sección del puente de Rontegi dotándolo de un arcén de 2,50 m del que a día de hoy no dispone. Por lo que la sección futura tendría cuatro carriles por sentido y arcones de 2,50 m. Según el diagnóstico realizado de la red este es uno de los puntos más vulnerables, reduciéndose la capacidad del mismo de forma importante cuando tiene lugar algún accidente o vehículo averiado, ya que al no disponer de arcén se ocupa uno de los carriles de circulación.

- b. N-639. Acceso Oeste al Superpuerto. Mejora en tramo San Fuentes – Zierbena. El PTS de carreteras contempla la ejecución del enlace de este segundo acceso al puerto con la A-8, siendo competencia del Puerto la ejecución del resto de la actuación de uso exclusivo de los usuarios del Puerto. Por lo tanto, aunque la actuación recogida es correcta, se deberá indicar el marco competencial de cada tramo de la misma.

Se adjunta el plano de “Infraestructuras viarias” del PTP indicando los cambios comentados en el presente apartado.

D) En relación con la red de movilidad ciclista:

En paralelo al II PTSCB, el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia está redactando, como es conocido, el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia. Un proceso y un camino por el que ambos transitan de forma coordinada. No en vano, la propia Norma Foral 10/2014 de vías ciclistas forales de Bizkaia, que identifica al PTSVCB como el instrumento planificador de la oferta de infraestructuras para la bicicleta con las que se estructura Bizkaia, ya fue dispuesta en su creación, de forma deliberada como se subraya en su exposición de motivos, con similitudes formales y remisiones explícitas a la Norma Foral de Carreteras en vigor (NF 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia)¹; recogiendo asimismo en su articulado esa compartición del recorrido y la coordinación acordada entre ambos instrumentos de ordenación y planificación (art. 17 de la NF sobre la Vigencia del PTSVCB).

El objetivo del PTSVCB y del conjunto de las políticas públicas sobre la bicicleta es favorecer la habilitación de vías ciclistas, junto a otras iniciativas para la promoción de la bicicleta, a fin de favorecer su uso cotidiano (alternativo al coche y en alianza con los modos más sostenibles: peatonal y transporte público). Así como ayudar a refutar los “prejuicios” en contra del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual. Una labor que ha de llevarse a cabo de forma coordinada entre el conjunto de instituciones y entidades con responsabilidades en el desarrollo territorial de Bizkaia, conectados con el resto de los territorios limítrofes y en sintonía con las políticas europeas para la promoción de modelos sostenibles de transporte.

Durante la redacción de los documentos para la aprobación inicial, tanto del PTP de Bilbao Metropolitano como del PTSVCB 2023-2035, ambos instrumentos de ordenación trabajaron coordinadamente para establecer una misma red básica ciclable estructurante. Así, la «red

¹ Actualmente sustituida por la Norma Foral 5/2021, de 20 de octubre, de Carreteras de Bizkaia (BOB nº 205, del 25 de octubre de 2021)



arterial» (existente y prevista) del PTP aprobado inicialmente y la «red objeto-ROP» del PTSVCB aprobado provisionalmente son básicamente coincidentes (con las pequeñas diferencias a las que nos referiremos más adelante).

Porque, siendo la ROP el objetivo del primer instrumento sectorial de vías ciclistas del Territorio Histórico, en el plazo de su desarrollo (hasta 2035, estando prevista su revisión a mitad de su vigencia), el PTP, como instrumento de ordenación territorial superior, recoge, acertadamente también, algunas otras «sugerencias del modelo» para nuevos desarrollos futuros de esa red arterial, así como otros «tramos metropolitanos de interconexiones complementarias» y algunos tramos de «recorridos urbanos de carácter estratégico» (donde se incluyen, en cualquier caso, un buen número de tramos existentes y previsiones actuales y sugerencias nuevas que, en una gran parte de los mencionados en el PTP, por no decir que en su gran mayoría, constituyen igualmente parte de la red ciclable contenida en el instrumento coordinador actual de las vías ciclistas del Territorio Histórico, el Plan Director Ciclable, base también del trabajo inicial definidor de la ROP del I. PTSVCB y que lo fue también del PTP. Cumpliendo, de esta manera, el PTP su función reguladora y planificadora territorial otorgada por las DOT y con la que ha de estar en sintonía el resto de los planes e instrumentos de planeamiento.

Volviendo a las diferencias entre la red arterial ciclable del PTP aprobado inicialmente y la ROP del PTSVCB aprobado provisionalmente, únicamente señalar dos puntualizaciones (diferencias menores) que lo que hacen es reforzar, incluso, la total sintonía de ambas redes ciclables:

- existe una ligera desviación entre Bekea y Usansolo y Erletxes (fruto de la mayor definición trabajada en la ROP en este ámbito, durante el último periodo previo a su aprobación provisional); y.
- un pequeño cambio de trazado en Sopela-término urbano (entre la pasarela de Loroño y el centro cultural Kurtzio), surgido también recientemente, a raíz de una alegación del presidente de la Mancomunidad de Uribe Kosta y alcalde de Sopela durante la fase de exposición pública y audiencia del PTSVCB (y que casualmente se halla en licitación la ejecución de ese nuevo tramo, coincidiendo con la redacción del presente escrito de alegaciones).

Se adjunta plano con la red ciclista del PTSVCB aprobado provisionalmente para su correcta inclusión en el PTP.

Por último, queremos llamar la atención sobre dos circunstancias determinantes para la asignación de responsabilidades en la ejecución y gestión de la red objeto del PTSVCB. En primer lugar, hay que señalar que la ejecución de la ROP del Plan Territorial Sectorial, así como su posterior gestión, corre a cargo, en su práctica totalidad, de los Ayuntamientos y de la Diputación Foral (y en mayor medida porcentual, en el apartado de gestión, de los primeros, tal y como se señala en el documento «D» del PTSVCB, sobre el Programa de Actuación). En segundo lugar, hay que destacar, también, que el reparto de dichas responsabilidades se concreta en función de diferentes criterios establecidos en el PTSVCB, como la calificación de los suelos -urbanos o rústicos- o el tipo de soluciones ciclables a desarrollar, dentro del catálogo o tipificación de vías ciclistas establecido (Anexo 1 del documento «B»- normativo del PTSVCB), y/o las propias delimitaciones establecidas, en cuanto a las vías forales, en la Norma Foral 10/2014 de vías ciclistas forales de Bizkaia. Recogiendo, asimismo, el propio instrumento normativo citado del



PTSVCB, esta vez en su Anexo 4, fórmulas colaborativas mediante las cuales el Ente Foral puede intervenir, vía convenio, en la habilitación de vías ciclistas de la ROP que no van a ser de responsabilidad foral.

Dicho lo cual, hemos de llamar la atención también, en este escrito de alegaciones, sobre las diferencias, en este caso, bastante más relevantes, existentes entre el PTSVCB aprobado provisionalmente y la asignación de responsabilidades asignadas en la red metropolitana de accesibilidad ciclista recogida en el punto 2.2.2 del Documento "C" sobre el Estudio Económico Financiero y Programa de Ejecución del PTP aprobado inicialmente (incluso algún tramo destacado en la relación que no sería correcta su inclusión en el lugar en el que se aloja en el cuadro correspondiente).

Como son muchos los cambios y/o propuestas de corrección planteadas, se adjunta un documento pdf (programa de Actuación_Alegaciones") con las indicaciones de cambios propuestos y su argumentación.

El resultado de las alegaciones recogidas, en este caso, se halla en consonancia con el programa de gestión de la ROP que viene establecido en el PTSVCB aprobado provisionalmente. Se adjunta a estos efectos, el plano donde vienen recogidos los tramos de la ROP que son de gestión foral (siendo el resto, básicamente, tal y como destacábamos, de gestión municipal en su práctica totalidad, salvo alguna excepción como pueda ser el tramo de conexión con el Ferry en Zierbena que transcurre por viales y suelos de la Autoridad Portuaria o la conexión final con el aeropuerto de Bilbao, entre otras).

Destacar asimismo, que en la documentación gráfica adjunta, y en el tramo correspondiente a la continuación hacia Ugao-Miraballes de la vía ciclista recientemente habilitada entre el núcleo de Arrigorriaga y el acceso al Polígono de Martiartu desde la Bi-625, ya viene incorporada la solución finalmente adoptada tras el estudio de alternativas efectuado en dicho ámbito (y del que se daba cuenta en el PTSVCB, tanto en su fase de aprobación inicial como en el de aprobación provisional, donde aparecía el trazado dibujado por la margen izquierda del Nerbioi como provisional hasta la concreción del citado estudio de alternativas).

Es esta la razón, por la que sin destacar esta diferencia anteriormente, respecto a la recogida en la red arterial del PTP, pensamos que se debe aprovechar esta fase de información pública para incorporar esta modificación también en la propuesta de red arterial recogida por el PTP (junto a las conexiones ciclables que también el PTSVCB recoge hacia los centros de actividad económica de Agirre y Txako).

Encontrándonos a su disposición para cuantas aclaraciones crean necesarias,

Atentamente,

Sin./Fdo.: JON ERAIMUNDA LARREA ARRUTIA - 2022-01-20
BERRIKUNTZARAKO ETA BIDEEN KUDEAKETARAKO ZUZENDARITZA NAGUSI.-REN ZUZENDARI NAGUSIA
DIRECTOR/A GENERAL DE DIRECCIÓN GENERAL DE INNOVACIÓN Y GESTIÓN VIARIA



PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE BILBAO METROPOLITANO

Documento para Aprobación Inicial



DOCUMENTO C ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO Y PROGRAMA DE EJECUCIÓN

JUNIO 2021

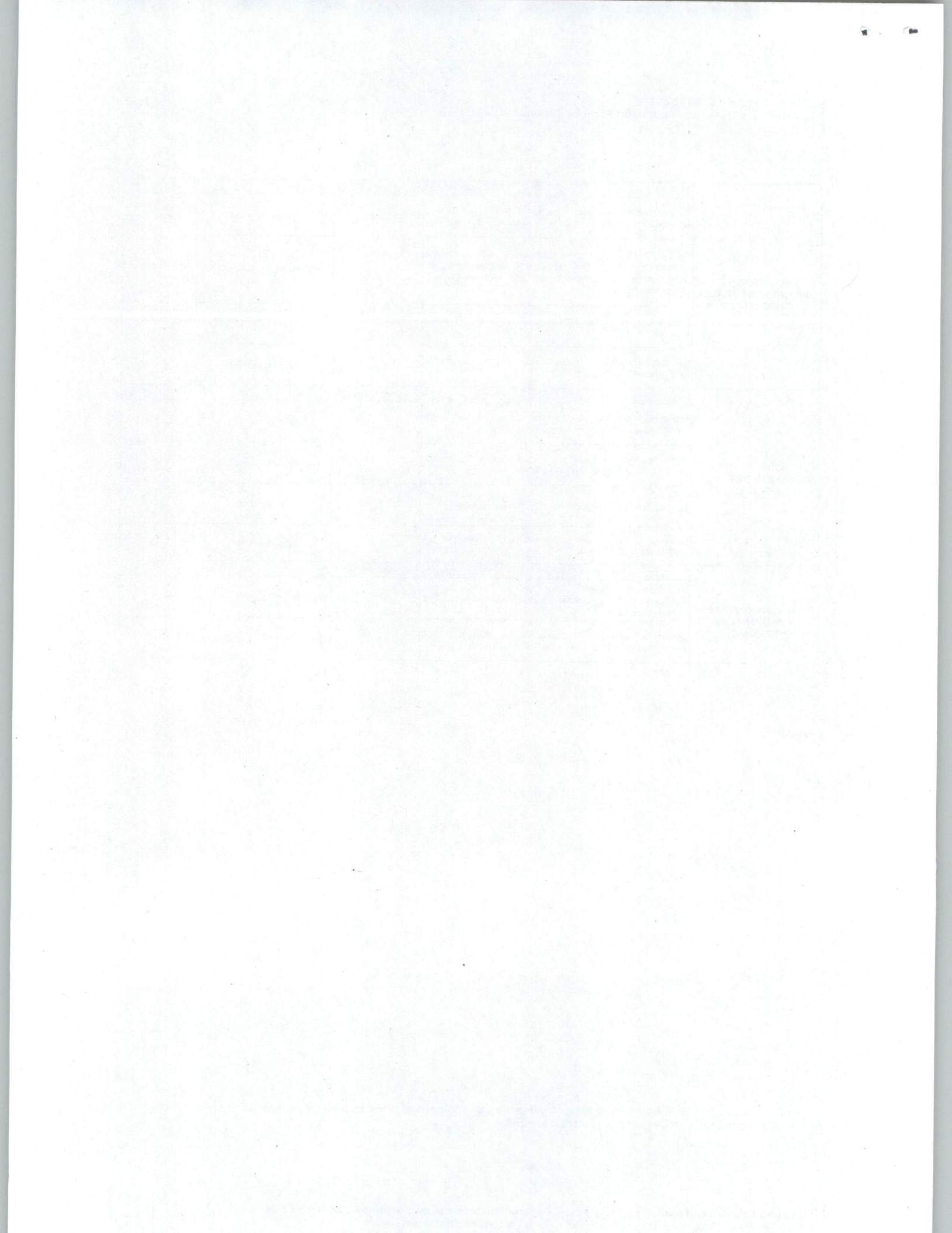
2.3.3. Movilidad. Red metropolitana de accesibilidad peatonal y ciclista

AREA	DENOMINACION	COSTE (miles de €)	ORGANISMO RESPONSABLE	PERIODO CUATRIENAL
RED ARTERIAL	PREVISIONES DE ORDENACIÓN			
	Ejecución, en la totalidad de su desarrollo, de los tramos pertenecientes a Ejes de la Red Arterial (Principal y Secundaria) del TH de Bizkaia	48.000,00	Diputación Foral de Bizkaia	I-II
	SUGERENCIAS DEL MODELO TERRITORIAL			
	Desde Ollaretxe (Getxo) hasta Berango	---	Diputación Foral de Bizkaia	INMEDIATO
	Desde Zorrotza (Bilbao) por la margen izquierda del Kadagua y de la Ría hasta Lutzana (Barakaldo)		Diputación Foral de Bizkaia	
	Desde Zorroza (Bilbao) por la margen izquierda de la Ría hasta la Punta de Zorroza		Diputación Foral de Bizkaia	
	Desde el Puente Euskalduna (Bilbao) hasta Elorrieta por la margen derecha de la Ría		Diputación Foral de Bizkaia	interesante a medio plazo, si fuese adelante
	Desde Bolueta hasta el puente del Arenal por la margen izquierda de la Ría		Diputación Foral de Bizkaia	
	Desde Bolueta hasta el núcleo urbano de Etxebarri		Diputación Foral de Bizkaia	
TRAMOS METROPOLITANOS DE INTERCONEXIÓN COMPLEMENTARIAS	PREVISIONES DE ORDENACIÓN			
	Conexión de Zabaloetxe (Loiu) con la Red Arterial en Asua	11.700,00	Diputación Foral de Bizkaia	
	Conexión del Parque Tecnológico con la Red Arterial en el núcleo urbano de Zamudio		Diputación Foral de Bizkaia	
	Conexión entre Trapagaran, Ortuella, Abanto Zierbena y San Juan (Muskiz), ligado a la reconversión de la carretera N-634		Diputación Foral de Bizkaia	
	Entre La Peña (Bilbao) y la red ya existente en Venta Alta (Arrigorriaga), con acceso en Buia al Parque Metropolitano del Pagasarri		Diputación Foral de Bizkaia	II-III
	Desde Elotxelerrri (Loiu), sobre el recorrido de la Vía Vieja de Lezama, para acceso al Parque Metropolitano de Artxanda		Gobierno de España, Diputación Foral de Bizkaia y Aytos. Sondika, Loiu y Zamudio	
	Conexión desde Retuerto (Barakaldo) con el tramo ya existente en Causo (Trapaga), de acceso al Parque Metropolitano Meatzegi		Gobierno de España, Aytos. Barakaldo y Trapagaran y Diputación Foral de Bizkaia	
	Conexión desde el Parque Metropolitano Meatzegi en Orconera con el núcleo de Kotorrio (Abanto-Zierbena)		Aytos. de Ortuella y Abanto-Zierbena y Diputación Foral de Bizkaia	
	SUGERENCIAS DEL MODELO TERRITORIAL			
	Entre Bolue y el acceso NO al Campus UPV de Leioa, ligado a la ejecución de la conexión viaria	---	Diputación Foral de Bizkaia	---
	Entre el Campus EHU-UPV (Leioa) y el Parque Metropolitano de Akarlanda (Erandio).		Diputación Foral de Bizkaia y Ayto. de Erandio	---
	Desde Erandio-Goikoa, pasando por Zabaloetxe (Loiu), hasta el Parque Metropolitano de Akarlanda (Erandio).		Diputación Foral de Bizkaia	---
	Entre Zabaloetxe (Loiu) y la terminal aeroportuaria de Loiu, ligado a la reconversión de la carretera BI-3707		Diputación Foral de Bizkaia y Ayto. Loiu	---
	En Muskiz, desde la Playa de la Arena a Kobaron		Diputación Foral de Bizkaia y Ayto. de Muskiz	---
	Conexión con el Área Funcional de Mungia desde Elortza (Urduliz), en trazado sensiblemente paralelo a la carretera BI-634.		Diputación Foral de Bizkaia	---
	Conexión con el Área Funcional de Mungia desde Gorliz, ligada a la mejora de la carretera BI-2120.		Diputación Foral de Bizkaia	---

RECORRIDOS URBANOS DE CARÁCTER ESTRATÉGICO	PREVISIONES DE ORDENACIÓN			
	Barakaldo/Sestao. Conexión entre tramos de la Red Arterial en paralelo al trazado ferroviario	6.000,00	Ayuntamientos	I
	Sestao/Trapagaran/Ortuella/Gallarta/Muskiz. Desde Galindo a lo largo del eje central del polígono de Ibarzaharra en alternancia con las interconexiones complementarias.		Ayuntamientos	
	Sopela/Urduliz. Conexión entre el núcleo de Moreaga y Elorza		Ayuntamientos	
	Basauri/Zaratamo. Conexión con Arkotxa desde la Red Arterial en Basauri		Ayuntamientos	
CONEXIÓN DE REDES LOCALES	SUGERENCIAS DEL MODELO TERRITORIAL			
	Arrigorriaga/Zaratamo. Conexión con la red interna de Zaratamo desde la Red Arterial en Moioordin.	1.800,00	Ayuntamientos	I
	Ugao-Zeberio. Conexión con la red interna de Zeberio desde la Red Arterial en Urkamendi.		Ayuntamientos	I
	Larrabetzu. Conexión con la red interna municipal		Ayuntamientos	I
	Lemoiz. Conexión con la red interna municipal en Andraka.		Ayuntamientos	II-III
CONEXIÓN CON ÁREAS FUNCIONALES VECINAS	SUGERENCIAS DEL MODELO TERRITORIAL			
	Conexión con el Área Funcional de Mungia desde Elortza (Urduliz), en trazado sensiblemente paralelo a la carretera BI-634.	---	Diputación Foral de Bizkaia	---
	Conexión con el Área Funcional de Mungia desde Gorliz, ligada a la mejora de la carretera BI-2120.		Diputación Foral de Bizkaia	---

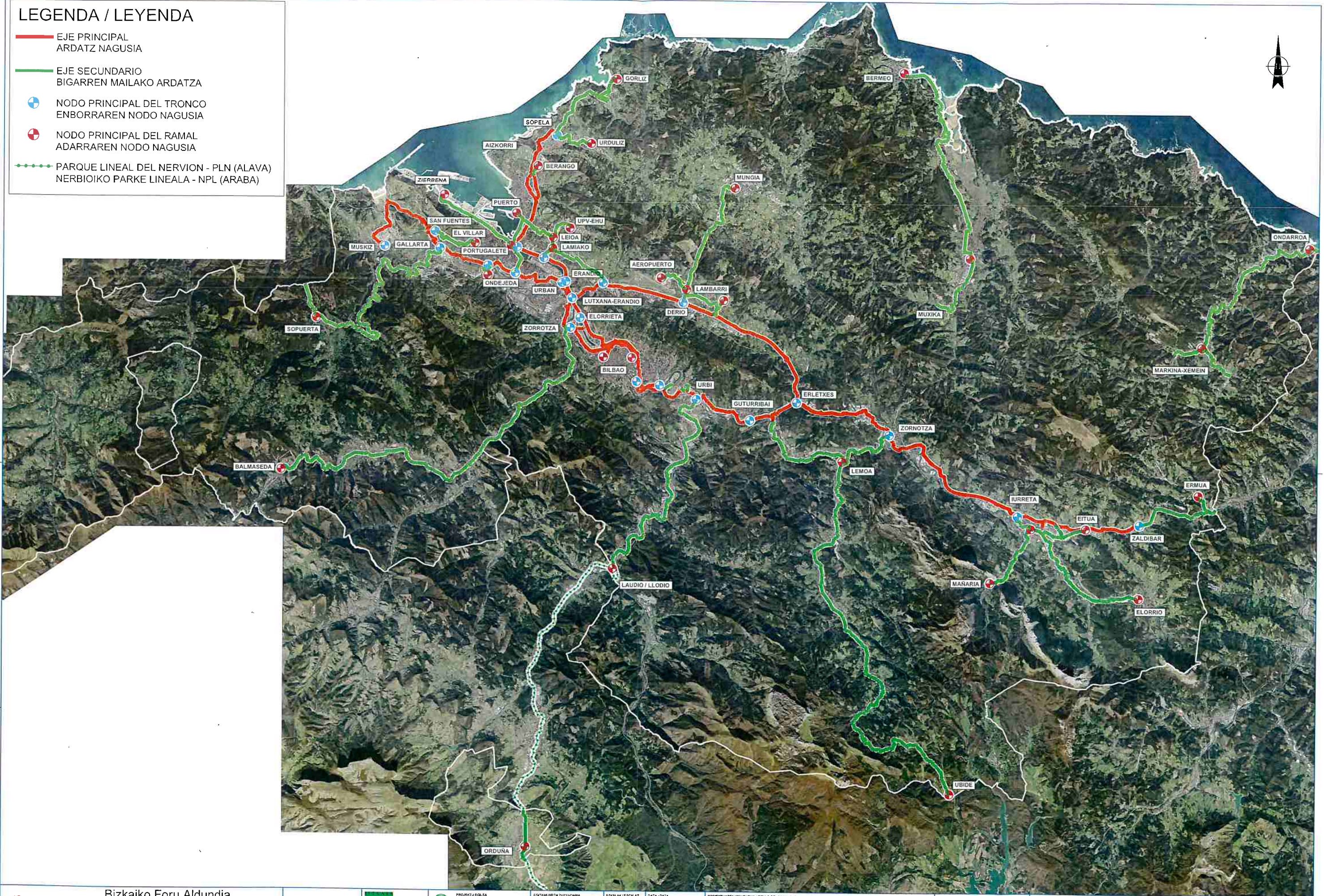
4

4 --- No se valora económicamente ni se establece una programación debido a que su materialización está sujeta a la evolución de las acciones previstas o propuestas por el modelo territorial.



LEGENDA / LEYENDA

- EJE PRINCIPAL
ARDATZ NAGUSIA
- EJE SECUNDARIO
BIGARREN MAILAKO ARDATZA
- NODO PRINCIPAL DEL TRONCO
ENBORRAREN NODO NAGUSIA
- NODO PRINCIPAL DEL RAMAL
ADARRAREN NODO NAGUSIA
- PARQUE LINEAL DEL NERVION - PLN (ALAVA)
NERBIOIKO PARKE LINEALA - NPL (ARABA)



- EJE PRINCIPAL / ARDATZ NAGUSIA
- EJE SECUNDARIO / BIGARREN MAILAKO ARDATZA
- FORU KUDEAKETAKOAK / DE GESTION FORAL

- NODO PRINCIPAL DEL TRONCO
ENBORRAREN NODO NAGUSIA
- NODO PRINCIPAL DEL RAMAL
ADARRAREN NODO NAGUSIA

