

## 7 NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED OBJETO DEL PLAN POR ITINERARIOS

Después del análisis realizado de los indicadores geométricos, el diagnóstico de la Red Objeto se puede resumir por tipo de Red y por Territorio de la manera siguiente, añadiendo al diagnóstico de la Geometría de la Red los problemas relacionados con la Seguridad Vial, las Travesías de población, las de los ITS y los problemas de accesibilidad global de la Red Objeto en el País Vasco.

### 7.1 Necesidades por deficiencias funcionales en la Red de Interés Preferente de Alta Capacidad

#### A-1/AP-1-N-I

La Autopista AP-1 Vitoria-Gasteiz – Eibar, una vez ejecutada, ha reestructurado el tráfico de la red de carreteras de la CAPV, canalizando los flujos de vehículos ligeros entre Vitoria-Gasteiz y Donostia – San Sebastián y Urola Kosta, así como los tráficos de largo recorrido hacia la frontera y la Meseta y el tráfico de agitación del Valle del Deba, mejorando notablemente los tiempos de desplazamiento entre estas comarcas.

Con la puesta en servicio de la autopista AP-1, se ha consolidado un itinerario alternativo eficaz a las relaciones norte - sur, incluidos los desplazamientos regionales entre las dos capitales, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz y sus áreas de influencia, y los viajes originados y de paso hacia la frontera y la Meseta. Consecuentemente, el nuevo itinerario AP-1, ha descargado parte de los tráficos en los itinerarios alternativos, en especial en la A-1/N-I, mejorando sus condiciones de servicio, aunque no obstante persisten los problemas de tráfico de vehículos pesados en esta carretera, especialmente en la N-1 en Gipuzkoa, como posteriormente se comentará.

La necesidad de seguir aumentando en el Territorio Histórico de Álava y en la Comarca de la Llanada Alavesa la capacidad de este itinerario del tráfico de largo recorrido, mediante la unión de las vías de alta capacidad, está supeditada a la propia capacidad del itinerario actual de la A-1, en la que se han desarrollado importantes obras de acondicionamiento y ampliación de capacidad, además de nueva infraestructura de la A-1 a su paso por el Condado de Treviño, ejecutado conjuntamente por la Diputación Foral de Álava y el Ministerio de Fomento.

Sin embargo y la vista de los datos de tráfico actual y futuro analizados anteriormente, se observa que la A-1 entre Ariñez y el enlace con la N-622 en Yurre, con las previsiones de tráfico de 3,0% en el periodo 2016 - 2021 y 1,5% desde 2021 hasta el horizonte del Plan, en 2027, presentará un Nivel de Servicio D o C, por lo que sería necesario, o bien pensar en una ampliación a futuro a un tercer carril en este tramo con el objetivo de que se mantenga el nivel de servicio actual en el horizonte del presente Plan, o bien plantear una alternativa de ampliación de capacidad en el Corredor de la A-1 contemplando la posibilidad de cerrar el itinerario de la AP-1 en Armiñón con la AP-1 en Etxabarri-Ibiña, o bien plantear un cierre intermedio de la AP-1 en la A-1 a la altura del enlace de Los Llanos en Nanclares de Oca.

Esta última opción estaría relacionada con el desarrollo del PTP de Álava Central que contempla la creación de un Arco de la Innovación entre el Aeropuerto de Foronda y Armiñón y la puesta en uso de suelo para actividades logística, aeroportuarias, industriales de alta tecnología, etc. Esto supondría una nueva generación de tráfico en el entorno de la actual A-1 que necesitaría de una infraestructura viaria de apoyo para estas nuevas actividades diferenciando el tráfico de paso del nuevo tráfico generado.

Relacionado con lo anterior es preciso destacar que el enlace de Yurre entre la N-I y la N-622, por el que se canaliza la conexión con la AP-1 en Etxabarri Ibiña, presenta problemas de accidentalidad recurrente, que recomendarían acometer una actuación de mejora y ampliación del mismo.

La finalización de la Concesión de la AP-1 en 2018 y su eventual transferencia al Gobierno Vasco y a la Diputación Foral de Álava también puede condicionar la decisión final que se tome respecto al cierre y finalización de la autopista Burgos-Armiñón-Maltzaga.

#### N-I/A-15/GI-636

En el Territorio Histórico de Gipuzkoa, con las actuaciones realizadas en la red de Alta Capacidad: Autopista AP-1, el Corredor Transversal Durango - Beasaín, ampliación de capacidad de la AP-8, Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián y Corredor del Urumea, se han configurado itinerarios alternativos a la N-I que han contribuido a la descarga de tráficos en algunos tramos, mejorando sus condiciones de servicio. La Diputación Foral ha aprobado la Norma Foral que regula el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras A-15 y N-1, que se aplicará a partir de 2018, para los vehículos pesados a fin de distribuir el tráfico entre los itinerarios en concurrencia.

Sin embargo, y en particular en la N-I, siguen detectándose problemas relacionados con la inadecuación de determinados tramos para asumir funciones de autovía, derivados de insuficiencias de sección transversal y de parámetros geométricos, así como por la presencia de intersecciones a nivel (sin los correspondientes carriles de incorporación al tronco) y de giros a la izquierda, lo cual se traduce en problemas de seguridad vial en varios tramos de su recorrido como por ejemplo entre Tolosa y Ordizia.

Otros tramos en los que siguen existiendo deficiencias son los siguientes:

- Curvas en Etxegarate entre los P.K. 407 y 408 en sentido Vitoria-Gasteiz, en la N-I.
- Necesidad de dar continuidad a una vía paralela a la N-I, entre Villabona e Irura, y asociado a ello, la ejecución del cuarto ramal del enlace de Irura, nuevo acceso en sentido Vitoria- Gasteiz, cuyo tráfico pasa actualmente por el casco urbano.
- Necesidad de ampliar la capacidad entre Andoain y Aduna, en el itinerario de alta capacidad formado por la N-I y el nuevo Corredor del Urumea hacia Vitoria y Navarra a través de la A-15, con la remodelación, asimismo, de los enlaces de Sorabilla (en Andoain), de Lasarte y de Irura, cuarto ramal de acceso en sentido Vitoria.
- Necesidad a futuro de prolongar la Variante de Erreterria en la GI-636, por el lado norte hasta el Alto de Gaintzurizketa lo que mejorará la accesibilidad local, y al área de carácter estratégico del corredor Lezo-Gaintzurizketa, recogido en el PTP Donostia-San Sebastián como una actuación a largo plazo.
- Necesidad de ampliar la capacidad en la Variante Norte de Irun en la GI-636 hasta la rotonda de Oxinbiribil, debido a la falta de capacidad del tramo, mediante soluciones alternativas de trasvase

de tráfico desde la GI-636 a la AP-8, y accesibilidad a Irún mediante el enlace de Txenperenea y distribución a la red de Irún mediante soluciones locales.

#### AP-8/A-8 entre Behobia y Solución Sur en Bilbao

La Autopista AP-8/A-8 recorre los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa, desde Irun – Behobia hasta el límite con Cantabria, constituyendo el eje transversal fundamental de comunicaciones en el País Vasco. Desde su gestión en el año 2000 por parte del Gobierno Vasco y en el año 2003 por parte de las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia, y con el mantenimiento del peaje como forma de gestión de la demanda, este itinerario ha mantenido un equilibrio entre la autopista y su carretera alternativa en la N-634.

No obstante, se han venido haciendo actuaciones de ampliación de capacidad tanto en el tramo guipuzcoano como en el vizcaino que han permitido la segregación de flujos y han incrementado las condiciones de circulación (tales como la mejora de la accesibilidad desde otras vías y la adopción de medidas de gestión de la demanda), aumentando, a su vez, la seguridad vial), consiguiendo no sólo mejorar las características geométricas y de seguridad de la AP-8/A-8, sino también un funcionamiento más eficaz del sistema constituido, por una parte, por la AP-8/A-8 y la N-634 y, por otra, por la AP-8/A-8 y la AP-1/A-1-N-I, permitiendo así que la autopista continúe absorbiendo tanto los tráficos de largo recorrido como los locales.

No obstante siguen pendientes de intervención las siguientes necesidades:

- En el tramo comprendido entre Ventas de Irún y la frontera con Francia, reforzar la necesidad de actuación local complementado con la gestión de tráfico. La ejecución del nuevo enlace de Txenperenea, de acceso a la nueva variante de Irun, permitirá el acceso a Irun por el sur, descargando de tráfico la actual variante (GI-636)
- Ampliación de capacidad entre Orio y Zarautz, y terceros carriles entre Zarautz y Mendaro, para resolver problemas de caída de velocidad y responder al incremento de la demanda a lo largo del periodo de vigencia del Plan, debido al crecimiento del tráfico y su redistribución por efecto de la aplicación del nuevo canon por uso a los vehículos pesados en la N-1 y la A-15<sup>1</sup>.
- Entre Deba y Eibar se presentan también problemas de accidentalidad recurrente en la que el tipo de accidente mayoritario es la salida de calzada por exceso de velocidad. Las soluciones deben ir más en la línea de medidas de bajo coste tendentes a un mayor control de la velocidad y aumento de elementos de señalización, balizamiento y contención.
- Mejora de la incorporación hacia Bilbao desde la AP-1 y Eibar en Maltzaga, y a largo plazo en la conexión de la A-8 con la AP-1 dirección Donostia-San Sebastián.
- Ejecución del tramo pendiente Larrea-Etxano de la ampliación a 3 carriles por sentido del tramo Bilbao-Durango
- Mejora de la conectividad AP-8/N-634 entre Amorebieta y Ermua

#### AP-8/A-8 entre Solución Sur y Cantabria

Se trata del corredor de largo recorrido que materializa el rodeo al núcleo urbano de Bilbao por el Sur, y la conexión del mismo hasta Cantabria. Queda compuesto por los ejes principales de la A-8 entre Cantabria y los enlaces de Cruces y Erletxes, y la alternativa de la Variante Sur Metropolitana (AP-8), entre Trapagarán y Larraskitu.

Como eje complementario del corredor se incluye el tramo de la N-634 de salida de Bilbao hacia el Este, (Ibarsusi-Erletxes), que sirve como itinerario alternativo en el tramo en el que no hay AP-8 así como el tramo de la N-634 entre Nosedal y el límite de provincia con Cantabria. Hacia el oeste la BI-628 (Eje Ballonti) también tiene una función complementaria a la AP-8/A-8.

De acuerdo con los indicadores anteriores, se obtiene el siguiente diagnóstico para los ejes principales del mismo:

- Se detectan problemas puntuales de oferta en los Túneles de Malmasín, y de oferta/demanda en los tramos Larraskitu-Juan de Garay y El Haya-Cantabria de la A-8. Entre Larraskitu y Juan de Garay en la Solución Sur existen problemas de capacidad debido a la alta circulación de vehículos y la escasa captación por parte de la Variante Sur Metropolitana y con problemas de accidentalidad a lo largo de toda la Solución Sur de Bilbao.
- Asimismo, toda la A-8 en la solución Sur entre Larraskitu y Cruces, adolece de un problema de accidentalidad, probablemente derivado de las elevadas intensidades de tráfico que soporta. Una vez se complete la Variante Sur Metropolitana esa situación debiera verse aliviada junto con la necesidad de implantación adicional puntual de equipamientos para sistemas inteligentes de transporte en la A-8.
- Se precisa una ampliación de capacidad que contempla la Fase Ic de la Variante Sur Metropolitana hasta el Viaducto de La Arena, y la actuación de Tercer carril entre el Viaducto de La Arena y El Haya. Estas actuaciones servirán asimismo para resolver los problemas de seguridad vial existentes en la actualidad en estos tramos.
- Es necesario mejorar de integración urbana en la A-8 (Solución Sur de Bilbao), especialmente en la zona de Rekalde.

Con la ejecución de la Variante Sur Metropolitana de Bilbao se ha conseguido mejorar la capacidad del corredor de la AP-8/A-8 en el Área Metropolitana de Bilbao, aunque persisten los problemas de congestión y sobreutilización de la Solución Sur, bien por el propio origen/destino de los viajes, como por la disuasión a su utilización que el actual peaje establece. Por ello habría que pensar en soluciones de prolongación de la actual VSM hasta la AP-68 (Fase Ib) y plantear políticas de gestión que optimicen su uso en descargo de la A-8 actual, dentro de una visión global del viario metropolitano.

<sup>1</sup> De acuerdo con el informe "Estudio de mejoras en el nivel de servicio de la autopista AP-8, en el tramo Behobia-Conexión con la AP-1" redactado por SESTRA para BIDEGLI y la Diputación Foral de Gipuzkoa

#### A-8 - Segundo Cinturón de Donostia – San Sebastián

Esta infraestructura no sólo constituye parte fundamental del sistema viario de alta capacidad del Área Metropolitana sino que, en el marco de favorecimiento del sistema de transporte en su conjunto, ya que dispondrá de conexión intermodal con la Estación de Alta Velocidad de Astigarraga y las nuevas infraestructuras de transporte previstas en Donostia.

Se ubica al sur de la antigua A-8, entre Aritzeta y Erreterria, conectando con la autopista AP-8 en sus extremos así como con la N-I, en Lasarte, y con la Autovía del Urumea, en Astigarraga. El trazado parte de Aritzeta, atraviesa Lasarte, Hernani y Astigarraga, y llega hasta Erreterria, conformando una alternativa exterior a la antigua Variante de Donostia-San Sebastián.

El Segundo Cinturón de Donostia – San Sebastián, junto con las vías de alta capacidad con las que conecta, ha permitido, mediante las oportunas actuaciones de reordenación de accesos, la segregación de tráfico, contribuyendo a aliviar la actual situación de congestión que se produce en el entorno de Donostia – San Sebastián, al canalizar parte de los tráfico metropolitanos como los tráfico de paso que no tienen ni origen ni destino en Donostia-San Sebastián, principalmente de transporte internacional de mercancías, provenientes tanto del noroeste del territorio guipuzcoano como de la frontera, y descongestionar, por tanto, los accesos a la ciudad y principalmente la actual GI-20 en el tramo entre Oiartzun y Lasarte.

La conexión del Segundo Cinturón con la Autovía del Urumea ha permitido también descargar de tráfico a la N-I, en el tramo entre Andoain y Donostia – San Sebastián y mejorar su seguridad. La ejecución del Segundo Cinturón de Donostia y de la Autovía del Urumea, con la que conecta, ha contribuido a mejorar sustancialmente el tiempo de los desplazamientos y, de forma más específica, los tiempos de acceso desde/hacia la Comarca de Donostialdea. No obstante, las mejoras de comunicación en la G-20 y, en particular la ampliación del nudo de Loiola, mejorarían las conexiones locales.

#### N-636 Eje Transversal Beasain-Bergara-Durango

En la N-636 (GI-632) en continuidad con las actuaciones ya ejecutadas en el tramo Ormaiztegui – Zumarraga Oeste, se están desarrollando los trabajos de finalización de construcción entre el Alto de Deskarga y el enlace de Bergara con la AP-1.

Una vez convertido en vía de alta capacidad, este Eje Transversal pueden canalizar parte de los flujos de tráfico que desde el Alto Deba y el Goierri se dirigen hacia Durango y el Área Metropolitana de Bilbao, como parte de los tráfico que actualmente utilizan la N-I y la AP-1 en las relaciones de Donostia – San Sebastián con Vitoria-Gasteiz, mejorando los tiempos de desplazamiento en general y especialmente del Alto y Bajo Deba y Goierri.

Para ello se considera necesario resolver los problemas de sección, trazado y caídas de velocidad del tramo vizcaino entre Elorrio y Kanpanzar. Su funcionalidad futura se concretará en función de la gestión definitiva de la autovía por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa en cuanto al canon de peaje previsto.

También hay que establecer una nueva conexión en Ezkio-Itxaso con la nueva estación de la Línea de Alta Velocidad que sirve al Goierri y Beasain-Zumarraga.

#### N-637 Solución Norte-Txorierrri y cruces sobre la Ría de Bilbao

Se trata del corredor de largo recorrido que materializa el rodeo al núcleo urbano de Bilbao por el Norte, y que queda compuesto por el eje principal del Txorierrri de la red de interés preferente N-637, que conecta con la Solución Sur en sus puntos de inicio y final, enlaces de Cruces y Erletxes.

Como ejes viarios secundarios del corredor se incluyen las dos carreteras de la red complementaria BI-735 y BI-737, que sirven como viario alternativo al eje principal cubriendo el itinerario entre Lutxana y Asúa la primera, y entre Erandio y Erletxes la segunda, y conectándose ambas en la rotonda de La Cadena en Asúa.

Realizado el diagnóstico sobre el eje principal de este corredor, se obtiene como problema principal en el mismo, el correspondiente de oferta/demanda en el puente de Rontegi, (único cruce sobre la Ría en la actualidad aparte del Puente colgante). Se obtiene además un problema de incidencia de accidentalidad en coincidencia con el Enlace de Kukularra con la carretera de La Avanzada, y se identifica en todo el eje, un déficit de equipos para implementación de los sistemas ITS.

Para solucionar los problemas identificados en este eje principal, la solución definitiva a la problemática existente debe pasar por el establecimiento de un segundo cruce de alta capacidad sobre la ría que permita descongestionar Rontegi, ofertando itinerarios alternativos, redistribuyendo los tráfico existentes y contribuyendo a solucionar a largo plazo los problemas de capacidad detectados. A este respecto se han analizado dos alternativas:

- Eje Transversal de Lamiako: Esta alternativa es la que presenta mayores ventajas en cuanto a captación de tráfico, reducción de tiempos de recorrido y de mejora en otros itinerarios saturados en la actualidad (La Avanzada). Este nuevo cruce de Lamiako contaría con una captación de tráfico del entorno de los 50.000 vehículos/día, con una reducción de tráfico asociada a Rontegi cifrada en aproximadamente 45.000 vehículos/día.
- El Viaducto de Axpe y la mejora de su conexión en la margen derecha con La Avanzada y su prolongación por el eje del Ballonti en la margen izquierda, si bien presenta una mejora parcial en las conexiones de cruce sobre la Ría atendiendo a un tráfico local entre ambas márgenes, no consigue aportar ni unas captaciones de tráfico, ni reducciones de congestión tan importantes como el subfluvial de Lamiako, por lo que debería contemplarse como una actuación a más largo plazo, fuera del período de vigencia del Plan.

De cualquier manera, las cargas residuales en el puente de Rontegi tras el 2º mallado de la ría, así como la falta de estándares en la sección transversal de dicho puente (falta de arcones, vías auxiliares para los movimientos directos en los enlaces de ambas márgenes Playabari y Barakaldo)) hacen necesaria la ampliación del mismo y la adecuación de los intercambiadores de Kukularra y Cruces. Esta actuación, además, resulta relativamente sencilla desde el punto de vista de viabilización técnica, urbanística y medioambiental.

#### N-644 Acceso al Puerto de Bilbao

El acceso al Puerto de Bilbao se realiza por la autovía del Puerto N-644 y por la carretera N-639 de acceso por Zierbena, (acceso Oeste), carreteras en ambos casos pertenecientes a la Red de Interés Preferente.

No se identifican en el diagnóstico de ambas carreteras, necesidades por problemas de Oferta/Demanda que justifiquen la actuación prevista "La Cuesta-El Puerto", o duplicación de calzada en el acceso al Puerto por Zierbena, (N-639). Se deben tomar en consideración las siguientes actuaciones que completarán a futuro el acceso al Puerto desde el sistema ferroviario, (actuaciones incluidas en el PTS de ferrocarriles):

- Nuevo acceso al Puerto y ACB: Por limitaciones actuales de los accesos ferroviarios al Puerto y ACB e interferencias entre servicios de pasajeros y mercancías en parte de la red, se prevé nueva conexión con ACB de Sestao y conexión Variante Sur-Triano.
- Variante Sur de Mercancías: incluye el Túnel del Serantes (Ortuella) para evitar el paso de los tráfico por poblaciones de la margen izquierda, By-Pass Sur de Bilbao entre Barakaldo y Basauri con conexión Puerto/ACB a través de Alonsotegi, (nuevo túnel de Malmasín en ancho métrico y adecuación del túnel existente para ancho convencional), e Intercambiador AC/UIC en Basauri.

Así, de acuerdo con el diagnóstico realizado, la única necesidad que presenta la carretera N-644 en la actualidad, es la de completar la implantación de equipos para cumplimiento de los estándares establecidos para los sistemas inteligentes de transporte. No obstante, como se ha desarrollado, se considera prudente reevaluar las necesidades en ITS en los próximos años, teniendo en cuenta el grado de avance e implementación de las nuevas tecnologías de equipos embarcados en los vehículos y dispositivos móviles de geolocalización.

#### N-633 Acceso al Aeropuerto de Loiu

El acceso principal al aeropuerto de Loiu es el correspondiente a la carretera N-633, que se define desde su inicio en el Enlace de Derio, (conexión con Txorierra y BI-631 de acceso a Bilbao por el Este), discurriendo en coincidencia con la BI-631 hasta el Enlace de Aiarzas, (Aldekone), donde se separa de la misma para materializar el acceso al aeropuerto por el Este.

Así, se destaca como única necesidad actual identificada en la carretera N-633 la de completar los sistemas ITS en el tramo compartido con la BI-631, que quedará pendiente de reevaluar en los próximos años teniendo en cuenta las nuevas tecnologías y desarrollos ya citados.

## 7.2 Necesidades de intervención en el resto de la Red de Interés Preferente

En el resto de la Red de Interés Preferente en el Territorio Histórico de Álava y partiendo del análisis efectuado, y considerando las carreteras con más de 8.000 vehículos/día y una sola calzada de circulación, se detectan los siguientes tramos de intervención por insuficiencia de capacidad:

- N-104 entre la intersección con la A-2134 y la intersección con la A-3110, con 9.448 vehículos/día en el año 2014 y un 5,6% de vehículos pesados y con un elevado número de accesos de las actividades colindantes a la carretera, además de las travesías de alta conflictividad de Ilarraza y Matauko. Se detectan problemas de capacidad en gran parte de su recorrido; en concreto, entre Elorriaga y la A-2134; y desde la intersección con esta última hasta la intersección con la A-3110. De la misma forma, la existencia de gran número de intersecciones y accesos dificulta la continuidad de circulación.

El problema de inadecuación de la conexión con la A-132 debe ser solucionado mediante una nueva infraestructura de conexión que tenga las características propias de un acceso suburbano. La ejecución de esta nueva conexión (que completará un esquema de semicircunvalación) entre la N-104 y la A-132, en Arkaute, mejorará la actual insuficiencia de capacidad entre Elorriaga y la A-2134.

Además, se detecta la necesidad de ampliar de capacidad en el tramo desde la Intersección con la A-2134, que incluye la Variante de Ilarraza, hasta la Intersección con la A-3110.

Tras la intersección con la A-3110 hasta la intersección con la N-I (Venta del Patio), las deficiencias para mejorar las deficiencias detectadas están encaminadas a la reordenación de intersecciones y el control de los accesos, incluyendo la Variante de Matauko.

- N-124 en tres tramos, desde el final del tramo duplicado en Armiñón hasta el final de la Variante de Zambrana, con 9.238 vehículos/día; desde el final de la variante de Zambrana hasta la intersección con A-4106 en Salinillas con 10.164 vehículos/día; y desde Salinillas hasta la intersección con la A-124 con 10.318 vehículos/día que además facilita la conexión con el valle del Ebro, AP-68 y N-232. Se detectan problemas de capacidad en todos los tramos Armiñón – Zambrana – Briñas. Además hay problemas de accidentalidad en el tramo entre Lacervilla y Lacorzanilla. El nuevo proyecto desglosado actualizado por la Diputación Foral de Álava recoge la solución a los problemas de seguridad vial que se plantean en el tramo comprendido entre el Río Ayuda y pasado el enlace de Zambrana, tramo que incluye peligrosos cruces a nivel con la carretera A-3122, la carretera A-2120 y acceso a la AP-68 en el peaje de Zambrana.

La posibilidad de la finalización de la concesión de la AP-68 en noviembre de 2026 puede también implicar una actuación conjunta de gestión de la N-124 con la AP-68 de manera que mejore en la funcionalidad global de este corredor.

- N-240 en dos tramos, desde la intersección con la A-3006 hasta la intersección con A-2620, con 10.407 vehículos/día; y desde dicha intersección con la conexión con la A-623 con el mismo volumen de tráfico, lo que mejora la conexión con Bizkaia. Se detectan problemas de capacidad entre el final de la calzada duplicada y la intersección con la A-623, donde se prevé la ampliación de capacidad para resolver el paso por el núcleo de Legutio y la ejecución del enlace con la A-

623. Desde la A-623 hasta el Límite con Bizkaia existe deficiencia de características geométricas, previéndose el acondicionamiento del tramo. Entre Urrunaga y Legutio hay además problemas de accidentalidad recurrente.

También resulta necesaria la construcción y/o reordenación del enlace de N-240 con A-623 en Legutio y el acondicionamiento de la carretera N-240 entre Legutio y el límite de la provincia de Bizkaia, ya que presenta dentro del tramo radios inferiores a 85 metros en más de 200 metros dentro del tramo así como problemas de accidentalidad.

- Otras necesidades detectadas en la Red de Interés Preferente guardan relación, fundamentalmente, con la reordenación y control de accesos en ciertos tramos de N-622, para cumplir con su función como vías de alta capacidad ya contempladas en el Plan General de Carreteras del País Vasco; estas necesidades se refieren a insuficiencias de trazado, a la permanencia en estas vías de intersecciones a nivel, sin los correspondientes carriles de aceleración o deceleración, y a la ausencia de vías de servicio que canalicen los tráfico de las zonas industriales y zonas de servicio adyacentes. Concretamente se trata de los tramos de la N-622 comprendidos entre el enlace de Yurre y de Etxabarri-Ibiña, entre este enlace a Intersección A-3600 (Enlace de Letona) y la vía de servicio de conexión entre la A-624 y la A-2521.
- Además, es necesario remodelar el propio enlace de Yurre entre la N-622 y la A-1, que presenta problemas de seguridad vial. También presenta problemas de accidentalidad recurrente el tramo comprendido entre el enlace de Arangiz y la vía de servicio de la gasolinera de Foronda.

En el Territorio Histórico de Bizkaia, los problemas y necesidades se concentran fundamentalmente en el Área Metropolitana de Bilbao y en particular dentro de la Red de Interés Preferente, las vías con insuficiencia de capacidad actual por un bajo nivel de servicio actual son:

- N-240 entre El Gallo (N-634) y Usansolo, por las condiciones geométricas de trazado y el elevado tráfico y con problemas también de accidentalidad en la zona de Lemoa. Asimismo presenta problemas de integración urbana en las travesías de Usansolo, Bedia y Lemoa.
- N-634 en el entorno de Amorebieta por la gran actividad industrial que existe en sus márgenes. Además esta carretera presenta problemas de integración urbana y de accidentalidad en el tramo de Galdakao-Etxabarri-Boluetas, en la zona de Nosedal-El Casal-Muskiz y en el entorno de Traña (Abadiño).

También la carretera N-634 presenta problemas en todo el tramo correspondiente a la Solución Sur y Bilbao-Santander que funciona como eje secundario con entrada directa a Bilbao en el tramo Erletxes-Bilbao, dentro del anillo metropolitano, y en el tramo de conexión con Cantabria desde Nosedal, quedando como parte de la red local o cedida, el tramo entre Ibarsusi (Bilbao) y Nosedal.

En el tramo Erletxes-Bilbao (Ibarsusi), desdoblado al completo, se identifica una problemática muy homogénea que consiste en problemas de oferta, generalmente por anchura insuficiente de arcenes con origen en el propio desdoblamiento, y problemas casi continuos de integración urbana y accidentalidad, así como un problema de accesibilidad al metro de Etxabarri, que cuenta con zona de aparcamiento, y podría cumplir la función de disuasión a la entrada de Bilbao. Se

identifican asimismo necesidades por integración urbana, así como de implantación de equipamientos puntuales y generales de ITS (Erletxes-Irubide).

En el tramo Nocedal-Cantabria, sin desdoblarse, la problemática es más discontinua pero muy similar a la descrita en el tramo anterior, con problemas de anchura de arcén y plataforma en la oferta, necesidades por alta conflictividad en la integración urbana de los núcleos que atraviesa, así como accidentalidad ligada a dicha integración deficiente.

También en el Área Metropolitana de Bilbao las actuaciones desarrolladas en la BI-628 Corredor del Ballonti consolidan este Eje como un nuevo acceso que facilita la entrada a Bilbao por Sestao, mejorando así la funcionalidad de la N-634 y aumentando su capacidad a pesar de los elevados desarrollos urbanos y continuos accesos. Las actuaciones planificadas convertirán este corredor en una vía de doble calzada desde Barakaldo hasta Ortuella, canalizando los tráfico de los municipios que atraviesa hacia el Área Metropolitana o hacia la autopista A-8, y mejorarán sustancialmente las condiciones de circulación en el entorno metropolitano. Su prolongación en el Puente de Axpe hacia la margen derecha completa la funcionalidad del Corredor.

En el resto del Territorio Histórico de Bizkaia, las necesidades geométricas que se han detectado por insuficiencia de plataforma, ya que presentan anchura de plataforma y calzada inferiores a 7 y 9 metros son las que se detallan a continuación:

- N-240 entre Zeanuri y Zubizabal por el Puerto de Barazar. Este tramo presenta asimismo problemas de accidentalidad y caídas de velocidad.
- N-629, carretera que conecta Burgos con la costa oriental cántabra, presenta (en su reducida longitud en el T.H. de Bizkaia) deficiencias de trazado y sección insuficiente, al igual que la travesía de la localidad de Lanestosa, aunque su resolución está en manos del Ministerio de Fomento.
- N-634 entre Zaldibar y Berriz, hay también problemas de capacidad, sección, discontinuidad y entre Iurreta y Amorebieta, problemas de capacidad y trazado, entre Erletxe y El Gallo, entre Galdakao y Bolueta y entre Burtzeña y el Límite con Cantabria.
- N-636 entre Elorrio y Muntzaratz, en el Puerto Kanpanzar. Esta vía presenta problemas de insuficiencias de sección transversal, parámetros de trazado (con excepción de los tres tramos desdoblados al comienzo de la carretera y en las inmediaciones de Elorrio) en gran parte de su recorrido, así como problemas de integración urbana a su paso por Abadiño.

Considerando las actuales condiciones que presenta la vía, las previsiones de incremento de los tráfico canalizados, y su carácter de eje clave para la estructuración interna de la CAPV, así como para las comunicaciones transversales entre Bizkaia y Gipuzkoa, se ha considerado necesario ejecutar una nueva infraestructura de alta capacidad, que mejore la calidad de servicio que se ofrece en la actualidad, entre Gerediaga – Zelaieta – Atxondo, así como resolver el paso por el Alto de Kanpanzar (en el tramo Iguiria – Kanpanzar).

- N-639, actual vía de acceso oeste al Puerto Exterior de Bilbao, que presenta problemas de capacidad a lo largo de su traza, detectándose situaciones cercanas a la congestión en las horas punta. Asimismo, en su tramo final dispone de plataformas inferiores a 9 metros y deficientes radios de curvatura, así como de dos TCA localizados en las proximidades de Santurtzi y de La Cuesta. Considerando la importancia que el Puerto de Bilbao tiene en el desarrollo socioeconómico de Bizkaia, su grado de desarrollo, y las actuales condiciones de la vía, es de

prever que a medio-largo plazo, aunque fuera de la vigencia del Plan, sea necesario mejorar los actuales accesos (mediante la duplicación de calzada entre La Cuesta y el Puerto) para garantizar una accesibilidad adecuada a las instalaciones portuarias.

En el Territorio Histórico de Gipuzkoa, se plantean las siguientes necesidades de intervención:

- En la N-638, de acceso al Aeropuerto de Hondarribia, se caracteriza por presentar insuficiente capacidad en el tramo Amute – Aeropuerto, debido por una parte a la coexistencia de diversa tipología de tráfico (los propios de acceso al aeropuerto, los locales Irun – Hondarribia, y los comarcales y regionales); y, por otra, a la insuficiente sección de la carretera.
- En la N-634, se debe favorecer el trasvase de tráfico de largo recorrido de la N-634 a la AP-8 evitando que el tráfico de medio/largo recorrido discurra por la actual N-634, favoreciendo la accesibilidad de la Autopista. Existen además problemas de transitabilidad e integración urbana en Orío y Zarautz que precisan de su resolución mediante la construcción de variantes en ambas poblaciones. Por último, se debe mejorar la conexión de la GI-631 con la N-634 mediante la construcción de una glorieta.

## 7.3 Necesidades por deficiencias funcionales en la Red Básica

### 7.3.1 Territorio Histórico de Álava

El primer grupo de necesidades se refieren a carreteras de la Red Básica con Intensidad de tráfico superior a los 10.000 vehículos/día y una sola calzada de circulación. Es el caso de la A-625 entre el final de la variante de Amurrio y el enlace con la A-3638 en Llodio (inicio del tramo ya duplicado), subdividido en cuatro tramos cuyo nivel de servicio actual determina la construcción de una segunda calzada. Además todo el tramo de esta carretera entre Saratxo y Llodio presenta problemas recurrentes de accidentalidad que quedarían resueltos con el desdoblamiento. Además el paso por Saratxo presenta problemas de integración urbana.

El segundo grupo de necesidades detectadas están referidas a aquellos tramos de carreteras con plataformas menores de 8 metros, ya que se ha considerado éste como un estándar mínimo de intervención a efectos de este Plan. Las necesidades afectan a las siguientes carreteras:

- A-124 de acceso a La Rioja Alavesa, desde el final del tramo acondicionado hasta el inicio de la variante de trazado, con ancho plataforma próximo a los 7 metros.
- A-623 entre Legutio y Durango, entre la intersección con N-240 y el límite de la provincia en Gomilaz, con anchos de calzada y plataforma próximos a los 6 metros.
- A-624 entre la N-622 y Artziniega, en varios tramos, desde la intersección con N-622 y el ramal de la AP-68; desde el final de la zona urbana de Amurrio y el Cruce de los Olmos; y desde el final de la zona urbana en Artziniega hasta el límite de la provincia en Burgos en Antuñano. En los tres tramos los anchos de calzada y plataforma están comprendidos entre 5 y 7 metros. Además, en el tramo entre Altube y Ziorraga, esta carretera presenta problemas de accidentalidad recurrente. Adicionalmente la travesía de Amurrio presenta problemas de integración urbana.
- A-625 entre Llodio-Amurrio y Orduña, entre el p.k. 357,300 y el p.k. 354,220 en el límite de la provincia de Bizkaia, con ancho de plataforma próximo a los 6 metros.
- A-627 entre el Puerto de Arlaban y el enlace de Urbina, desde la intersección con A-3002 hasta el límite de la provincia de Gipuzkoa, con ancho de plataforma de 7 metros.

El siguiente grupo de necesidades detectadas son aquellas que presentan deficiencias de trazado con pendientes superiores al 7%. Las carreteras con este tipo de necesidad son la A-624 con pendientes superiores al 10%, la A-124 en el entorno de Labastida, y la A-625 en el tramo entre el límite de provincia con Bizkaia en Orduña y la intersección de acceso a Lekamaña.

Las necesidades de intervención por deficiencias de trazado en cuanto a radios de curvatura inferiores a 265 metros son las que se detallan a continuación:

- A-124, en el tramo detallado en el punto anterior; desde el límite de la provincia de Álava en Briñas y el inicio de la travesía de Labastida; desde el límite de provincia en Samaniego y el inicio del

acondicionamiento; y en el tramo comprendido entre el inicio de la travesía de Laguardia y el final de la misma con la intersección de la A-3216

- A-625, entre el límite de provincia con Bizkaia y el P.K. 357,30.
- A-627, entre la intersección con la A-3006 y la intersección con la A-3002; y entre la intersección con la A-3002 y el límite de la provincia de Gipuzkoa, que tiene además problemas de sección y accidentalidad.

Por otra parte es preciso mencionar los problemas de integración urbana existentes en la A-124 a su paso por las travesías de Labastida y Laguardia, que aconsejan la realización de las correspondientes variantes y en la A-132 en Azaceta.

### 7.3.2 Territorio Histórico de Bizkaia

En la Red Básica, las vías con insuficiencias de capacidad actual por nivel de servicio son las siguientes, con nivel de servicio D y E:

- BI-625 entre Ugao- Miraballes e Iru Bide (AP-8), tramo en el que se han ejecutado parcialmente duplicaciones de calzada (Basauri y Zaratamo) y actuaciones de seguridad vial
- BI-637 entre Kukularra y Leioa en La Avanzada con nivel de servicio E, debido a los 113.148 v/d en 2015 en sus dos carriles por sentido, con recurrentes períodos de saturación en hora punta de mañana en sentido Bilbao y en hora punta de tarde en sentido Getxo.
- BI-633 en el tramo Urberuaga - Berriatua
- BI-631, en el tramo Mungia - Bermeo
- BI-635 en el tramo Gorozita - Ariatza

Las necesidades que se han detectado por insuficiencia de plataforma, ya que presentan anchura de plataforma y calzada inferiores a 7 y 8 metros son las que se detallan a continuación:

- BI-630 entre Balmaseda y el límite con Cantabria en Arcentales en el Valle de Carranza
- BI-623 entre Durango y Legutio entre Tabira-Izurtza y la BI-3511
- BI-624 entre el límite con Burgos y Balmaseda, a convenir con la Diputación Foral de Álava
- BI-625 entre Arrankudiaga, Miraballes y Arrigorriaga, itinerario paralelo a la AP-68
- BI-631 entre Puerto de Sollube y Bermeo, carretera radial de acceso al Puerto de Bermeo
- BI-631 entre BI-3715 y Derio (N-633)
- BI-633 entre Markina y Berriatua, carretera radial de acceso al Puerto de Ondarroa

Las necesidades de intervención por insuficiencia de radios en Bizkaia en la Red Básica viene por aquellas vías que tienen radio inferior de 130 metros en una longitud superior a 50 metros. Las vías son las siguientes:

- BI-631 presenta un total de 18 tramos y 3,21 km
- BI-635 presenta un total de 3 tramos y 2,03 km

- BI-630 presenta un total de 16 tramos y 1,69 km
- BI-628 presenta un total de 10 tramos y 1,42 km
- BI-604 presenta un total de 4 tramos y 1,01 km
- BI-633 entre Urberuaga y Berriatua
- BI-623 en el Puerto de Urkiola
- BI-625 entre Areta y Arrankudiaga

Finalmente destacar los problemas de integración urbana en la BI-635, derivadas de la alta conflictividad de las travesías de Ariatza, Astelarra y Muxika.

### 7.3.3 Territorio Histórico de Gipuzkoa

- En la GI-636, antigua N-I entre Ventas de Irún y Behobia, existe un problema real de capacidad con tráficos de más de 35.000 vehículos/día y un alto porcentaje de pesados. Es necesario plantear una actuación de reequilibrio entre los tráficos que discurren por esta carretera, convencional de dos carriles, y el itinerario de la AP-8/AP-1 en el tramo equivalente que tiene tráficos del orden de 22.000 vehículos/día
- En la GI-631 se propone resolver los problemas de trazado y sección insuficiente en el tramo Azkoitia – Zumarraga. Asimismo, existen problemas de intergración urbana y capacidad en Zestoa y Azpeitia. La construcción de la citada variante en Zestoa, de muy difícil ejecución, permitirá aliviar localizadamente la inexistencia de zonas de adelantamiento permitido, mediante la ejecución de carriles para vehículos lentos, resolviendo así parcialmente los problemas detectados
- En la GI-627 presenta, a su paso por el puerto de Arlabán, características geométricas y sección insuficiente así como problemas de capacidad y seguridad. No obstante, el sistema que conforman la GI-627 y la GI-3310, como canalizador de vehículos ligeros, permite aliviar las condiciones de circulación por el citado Puerto. La no intervención se justifica, además, por la existencia de la autopista de peaje A-1 (Vitoria-Gasteiz – Eibar) cuya puesta en servicio ha canalizado gran parte del tráfico de largo recorrido.
- Por otra parte es necesario señalar los problemas de accidentalidad recurrentes existentes en la antigua Variante de San Sebastian GI-20 y que necesita un proyecto de reforma y adecuación a su nueva condición de vía metropolitana y urbana. En este tramo de circunvalación metropolitana de Donostia/San Sebastián (antigua A-8, actual GI-20) se presentan problemas de accidentalidad recurrente, que la puesta en servicio del Segundo Cinturón no ha conseguido eliminar. Será necesario recurrir a medidas de bajo coste (control de velocidad, señalización, balizamiento) para corregir esta situación.