

7 PLANAREN XEDE SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRAK, IBILBIDEEN ARABERA

Adierazle geometrikoetan egindako analisiaren ondoren, xede-sarearen diagnostikoa honela laburbil daiteke sare motaren arabera eta lurraldearen arabera, sareko geometriaren diagnostikoari honako alderdi hauekin lotzen diren arazoak erantsita: bide-segurtasunarekin lotzen direnak, herrien zeharbideekin lotzen direnak, ITSekin lotzen direnak eta Euskal Autonomia Erkidegoko xede-sarearen irisgarritasun globalarekin lotzen direnak.

7.1 Ahalmen handiko Lehentasunezko Intereseko Sareko urritasun funtzionalen ondoriozko beharrak

A-1 / AP-1 - N-I

AP-1 autobideak, Gasteiz - Eibar, Euskal Autonomia Erkidegoko errepide-sareko trafikoa berregituratu du, eta Gasteiz eta Donostia eta Urola Kosta arteko ibilgailu arinen fluxuak bideratu ditu, baita mugarantz eta mesetarantz jotzen duten ibilbide luzeko trafikoa eta Deba haraneko agitazio-trafikoa ere, nabarmen hobetuta eskualde horien arteko desplazamendu-denborak.

AP-1 autobidea zerbitzuan jartzearekin finkatu egin da iparralde/hegoalde erlazioetarako ordezko ibilbide bat, barnean hartuta bi hiriburuen, Donostia eta Gasteiz, eta haien eragin-eremuen arteko joan-etorriak eta mugarantz eta mesetarantz jotzen duten bidaiak. Horrenbestez, AP-1 ibilbide berriak beste ibilbide batzuetako trafikoaren zati bat deskargatu du —batik bat A-1/N-I errepidearena— eta zerbitzu-baldintzak hobetu ditu; nolana ere, ibilgailu astunek errepide horretan eragiten dituzten trafiko-arazoen jarraitzen dute, batez ere N-1 errepidean eta Gipuzkoan, geroago aztertuko den bezalaxe.

Arabako Lurralde Historikoan eta Arabako Lautadan ibilbide luzeko trafikorako bide horren ahalmena gehitzen jarraitzeko beharra —ahalmen handiko bideen loturaren bitartez— gaur egungo A-1 errepidearen ahalmenaren mende dago; izatez, errepide horretan egokitzeko eta ahalmena handitzeko lan handiak egin dira, eta Trebiñuko Konderria zeharkatzen duen A-1 errepidearen tartean azpiegitura berria egin da —Arabako Foru Aldundiaren eta Sustapen Ministerioaren artean gauzatutako obra—.

Nolana ere, eta lehentxeago aztertutako egungo eta etorkizuneko trafikoaren datuak kontuan izanik, eta 2016-2021 aldian % 3,0ko trafiko-gehikuntzako aurreikuspenarekin eta 2021etik Planaren horizonterako, 2027, aldian % 1,5eko trafiko-gehikuntzako aurreikuspenarekin, ikus daiteke A-1 errepideak D edo C zerbitzu-maila izango duela Ariñez eta N-622 errepidearen Ihurreko lotura artean; hori dela eta, pentsatu beharko litzateke ea komeni den etorkizunean tarte horretan hirugarren errei bat eraikitzea eta ahalmena handitzea —egungo zerbitzu-maila Planaren horizontean ere mantent dadin—, edo komeni den A-1 errepidearen korridorean ahalmena handitzeko beste aukera bat planteatzea —AP-1 errepidearen ibilbidea Armiñonen itxita, Etxabari Dibiñakoarekin—, edo komeni den AP-1 autobidearen tarteko itxiera planteatzea A-1 errepidean, Los Llanosko loturan Nanclares Okan.

Azken aukera hori lotuta dago Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partzialaren garapenarekin; Lurralde Plan Partzial horrek aurreikusten du Berrikuntza Arku bat sortzea Forondako Aireportua eta Armiñon artean eta lurzorua erabilgarri jartzea jardura logistikoetarako, aireportu-jardueretarako, teknologia handiko industria-jardueretarako, eta abar. Horrek gaur egungo A-1 errepidearen ingurunean trafiko gehiago sortzea ekarriko luke, eta, hartara, jardura berri horietara zuzendutako bide-azpiegitura sortu beharko litzateke, iragaitzazko trafikoa eta sortzen den trafiko berria bereizita.

Aurrekoarekin lotuta, nabarmendu behar da N-I eta N-622 errepideen arteko Ihurreko loturak —AP-1 arekiko konexioa bideratzen duenak, Etxabari Dibiñan barrena— istripu errepikarien arazoa duela eta komeni dela berau hobetzeko eta handitzeko jarduna egitea.

AP-1 autobidearen emakida 2018an amaitzeak eta Eusko Jaurlaritzaren eta Arabako Foru Aldundiaren esku uzteak ere baldintza dezake Burgos - Armiñon - Maltzaga autobidearen itxieraren eta amaieraren arloan hartzen den azken erabakia.

N-I / A-15 / GI-636

Gipuzkoako Lurralde Historikoan, ahalmen handiko sarean egindako jardunen bidez —AP-1 autobidea, Durango - Beasain zeharkako korridorea, AP-8 autobidearen ahalmena handitzea, Donostiako bigarren ingurubidea eta Urumeako korridorea—, N-I errepidearen ordezko ibilbideak osatu dira, eta oso lagungarriak izan dira tarte batzuetan trafikoa deskargatzeko eta zerbitzu-baldintzak hobetzeko. 2018. urtetik aurrera, ibilgailu astunei A-15 eta N-I errepideen zenbait tarte erabiltzeagatik aplikatuko zaien kanona arautzen duen Foru Araua onartu du Gipuzkoako Foru Aldundiak. Foru Arau horren bidez konkurrentziako ibilbideen artean banatu nahi da trafikoa.

Hala ere, eta zehazki N-I errepidean, zenbait tartek autobien funtzioak betetzeko zailtasunak dituztela hautematen jarraitzen da. Arazo horiek zeharkako sekzioaren urritasunaren ondoriozkoak eta parametro geometrikoen ondoriozkoak dira, baita ardatz nagusira sartzeko erreirik gabeko maila bereko bidegurutzak izatearen ondoriozkoak eta ezkerretarako birak izatearen ondoriozkoak ere —horrek bide-segurtasunaren arloko arazoak sortzen ditu hainbat tartetan, hala nola Tolosa eta Ordizia artean—.

Beste tarte batzuetan urritasunek jarraitzen dute. Hauek dira:

- N-I errepidean, Etxegarateko bihurtzeak 407 eta 408 KPen artean, Gasteizerako noranzkoan.
- N-I errepidearekiko bide paralelo bati jarraitutasuna eman beharra Villabona eta Irura artean eta, horrekin lotuta, Irurako loturako laugarren adarra gauzatzea, Gasteizerako noranzkoan beste sarbide bat osatuta —gaur egun trafiko horrek hirigunea zeharkatzen du—.
- Andoain eta Aduna artean ahalmena handitzeko beharra, N-I errepideak eta Urumeako korridore berriak Gasteizerantz eta Nafarroarantz —A-15 autobian zehar— osatutako ahalmen handiko ibilbidean. Horretarako, Sorabillako (Andoain), Lasarteko eta Irurako loturak birmoldatu beharko dira —azken horretan laugarren errei sortuko da Gasteizerako noranzkoan—.
- Etorkizunera begira, GI-636 errepidean, Errenteriako saihezbidea iparraldetik luzatzea, Gaintxurizketa gaineraino. Horrek tokiko irisgarritasuna hobetuko luke, baita Lezo - Gaintxurizketa korridorearen izaera estrategikoko eremua ere —Donostia-Beterriko Lurralde Plan Partzialean epe luzerako jardun gisa jasotzen zen—.

- Irungo iparraldeko saihebidetan, GI-636 errepidean, ahalmena handitzeko beharra, Oxinbiribilgo biribilguneraino, tartea ahalmen txikia baitu. Horretarako, ordezko soluzioak planteatuko dira, trafikoa GI-636 errepidetik AP-8 autobidera eramateko, eta Irunerako irisgarritasuna hobetzeko Txenpereneko loturaren bidez eta Irungo sarera banatuta, tokiko soluzioen bidez.

AP-8/A-8, Behobia eta Bilboko Hegoaldeko Soluzioaren artean

AP-8/A-8 autobideak Bizkaiko eta Gipuzkoako lurralde historikoak zeharkatzen ditu Irun / Behobiatik Kantabriako mugaraino, eta Euskal Autonomia Erkidegoko funtsezko zeharkako komunikazio-ardatza osatzen du. 2000. urtean Eusko Jaurlaritzak kudeatu zuenetik eta 2003. urtean Gipuzkoako eta Bizkaiko Foru Aldundiek kudeatu zutenetik, eta eskaria kudeatzeko bidesariari eutsita, ibilbide horrek oreka mantendu du autobidearen eta N-634 ordezko errepidearen artean.

Nolanahi ere, ahalmena handitzeko jardunak egin dira Gipuzkoako zein Bizkaiko tartean, eta, horri esker, fluxuak banandu ahal izan dira eta zirkulazio-baldintzak hobetu ahal izan dira (beste bide batzuetatik bertarako sarbideak hobetu dira eta eskaria kudeatzeko neurriak ezarri dira), eta, horrekin, bide-segurtasuna gehitu da. Horrenbestez, AP-8/A-8 autobidearen ezaugarri geometrikoak eta segurtasunekoak hobetzeaz gain, AP-8/A-8 eta N-634 errepideek, batetik, eta AP-8/A-8 eta AP-1/A-1 - N-1 errepideek, bestetik, eraturako sistemaren funtzionamendu eraginkorragoa ere lortu da, eta autobideak ibilbide luzeko trafikoa zein tokiko trafikoa hartzen jarraitzen du.

Dena dela, honako behar hauei aurre egiteko esku hartzeak egiteke daude:

- Irungo Ventas auzoaren eta Frantziako mugaren arteko tartean, tokiko jardunaren beharra sendotzea, trafiko-kudeaketarekin osatuta. Txenpereneko lotura berria gauzatzea —Irungo saihebidetara berrirako sarbidea—, aukera emango duena Irunera hegoaldeko sartzeko eta egungo saihebidetara (GI-636) trafikoa deskargatzeko.
- Orio eta Zarautz arteko ahalmena handitzea, eta hirugarren erreia sortzea Zarautz eta Mendaro artean, abiadura-jaitzierako arazoak ebazteko eta, Planaren indarraldiaren barruan, eskariaren gehikuntzari erantzuteko —gehikuntza hori trafikoa gehitzearen emaitzazkoa eta N-1 eta A-15¹ errepideetan ibilgailu astunei zuzendutako kanon berria aplikatzearen ondorioz trafikoa berriro banatzearen emaitzazkoa izango da—.
- Deba eta Eibar artean istripu errepikarien arazoak ere badaude. Batik bat, gehiegizko abiaduraren ondorioz galtzadatik irtetearen ondoriozko istripuak dira. Abiadura murriztera eta seinaleztapen-, balizaje- eta euste-elementuak gehitzera zuzendutako kostu txikiko neurriez harantzago egin behar du soluzioak.
- Bilborako noranzkoan AP-1etik eta Eibartik sarbideak hobetzea Maltzagan, eta epe luzera A-8 autobidearen eta AP-1 autobidearen arteko konexioa hobetzea Donostiarako noranzkoan.
- Bilbo - Durango tartean eta bi noranzkoetan 3 erreia sortzeko falta den Larrea - Etxano tartea gauzatzea.
- AP-8 eta N-634 errepideen arteko konektagarritasuna hobetzea Zornotzan eta Ermuan.

¹ SESTRAK BIDEgIrentzat eta Gipuzkoako Foru Aldundiarentzat idatzitako AP-8 autobidearen —Behobia eta AP-1 autobidearekiko konexioaren artean— zerbitzu-maila hobetzeko azterketaren arabera.

AP-8/A-8 Hegoaldeko Soluzioaren eta Kantabriaren artean

Hirigunearen hegoaldeko Bilbo inguratzen duen eta Kantabrian luze den ibilbide luzeko korridorea da. Korridorea ardatz nagusi hauek osatzen dute: Kantabria eta Gurutzeta eta Erletxeko loturen arteko A-8 errepideak eta Trapagaran eta Larraskitu arteko Metropoliaren Hegoaldeko Saihebidetara (AP-8).

Korridorearen bigarren mailako ardatzak dira N-634 errepidearen Bilbotik ekialderako irteera (Ibarsusi - Erletxe) —AP-8rik ez dagoen tartean ordezko ibilbide gisa erabiltzen dena— eta Nocedal eta Kantabriako mugaren arteko N-634 errepidearen tartea. Mendebalderantz, ordea, BI-628 errepideak (Ballontiko ardatzak) ere AP-8/A-8 errepiderako funtzio osagarria betetzen du.

Aurreko adierazleen arabera, honako diagnostiko hau lortzen da ardatz nagusietarako:

- Eskaintza-arazo puntualak hauteman dira Malmasingo tuneletan, eta eskaintza/eskariko arazoak hauteman dira Larraskitu - Juan Garai eta El Haya - Kantabria tartean, A-8 errepidean. Larraskitu eta Juan Garai artean, Hegoaldeko Soluzioan, ahalmen-arazoak daude ibilgailuen zirkulazio handiaren eta Metropoliaren Hegoaldeko Saihebidetaren erakarpeneren ondorioz, eta istripu-arazoak daude Bilboko Hegoaldeko Soluzio osoan zehar.
- Era berean, Larraskitu eta Gurutzeta artean, Hegoaldeko Soluzioan A-8 osoak istripu-arazoak ditu, segur aski bertan metatzen den trafiko-intentsitate handiaren eraginez. Metropoliaren Hegoaldeko Saihebidetara osatzen denean, egoera horrek hobera egin beharko luke, betiere A-8 errepidean garraio-sistema adimendunetarako ekipamenduak ezarri beharko direla kontuan izanik.
- Ahalmena gehitu beharko da, eta, horretarako, aintzat hartzen da Metropoliaren Hegoaldeko Saihebidetaren Ic fasea, Arenako zubibideraino, gauzatze eta hirugarren erreia eraikitze jarduna, Arenako zubibidea eta El Haya artean. Jardun horiek baliagarriak izango dira, era berean, gaur egun tarte horietan dauden bide-segurtasuneko arazoak ebazteko.
- A-8 errepidean (Bilboko Hegoaldeko Soluzioan) hiri-integrazioa hobetu beharko da, batik bat Errekaldeko zonan.

Bilboko Metropoliaren Hegoaldeko Saihebidetara gauzatzearekin lortu da AP-8/A-8 korridorearen ahalmena gehitzea Bilboko Eremu Metropolitarran; haatik, Hegoaldeko Soluzioaren gainerabilera- eta metaketa-arazoak jarraitzen dute, bai bidaien abiapuntuagatik/helmugatik beragatik, bai egungo bidesariak errepide hori gutxiago erabiltzea eragiteagatik. Hori dela eta, gaur egungo Metropoliaren Hegoaldeko Saihebidetara AP-68 autobideraino luzatzeko soluzioak (Ib fasea) pentsatu beharko dira eta erabilera optimizatze eta, hartara, egungo A-8 errepidea trafikoz arintzeko politikak planteatu beharko dira —metropoliko bideen ikuspegi globaletik—.

A-8 - Donostiako Bigarren Ingurabidea

Azpiegitura hori Eremu Metropolitarrako ahalmen handiko bide-sistemaren funtsezko parte izateaz gain, funtsezkoa da Eremu Metropolitarrako garraio-sistema oro har indartzeko, konexio intermodala izango baitu Astigarragako abiadura handiko trenaren geltokiarekin eta Donostian aurreikusten diren garraio-azpiegitura berriekin.

A-8 zaharraren hegoaldean kokatzen da, Aritzeta eta Erreterria artean; AP-8 autobidearekin lotzen da bi muturretan, baita N-I errepidearekin, Lasarten, eta Urumeako autobiarekin, Astigarragan. Trazadura Aritzetan hasten da, eta Lasarte, Hernani eta Astigarraga zeharkatu ostean, Erreterriaraino iristen da, Donostiako Saihesbide zaharraren kanpoko hautabidea osatuz.

Donostiako Bigarren Ingurabideak eta harekin konektatzen diren abiadura handiko errepideek aukera eman dute, sarbideak berrantolatuta, trafikoak banantzeko eta egun Donostia inguruan sortzen den trafiko-metaketa arintzeko; izatez, trafiko metropolitarraren zati bat eta Donostia abiapuntu edo helmuga ez duten iragaitzako trafikoak —batik bat salgaien nazioarteko garraioa, Gipuzkoaren ipar-mendebaldetik datorrena zein mugatik datorrena— Bigarren Ingurabidetik bideratu dira eta, hartara, arindu egin dira hirirako sarbideak eta batez ere egungo GI-20 errepidea, Oiartzun eta Lasarte artean.

Bigarren Ingurabidea Urumeako Autobiarekin konektatzeak, bestalde, aukera eman du N-I errepideko trafiko arintzeko, Andoain eta Donostia arteko tartean, eta segurtasuna hobetzeko. Donostiako Bigarren Ingurabidea eta Urumeako Autobia gauzatzea —biak konektatuta daude— oso lagungarria izan da joan-etorrien denbora nabarmen hobetzeko eta, zehazki, Donostialdeko sarreretako eta irteeretako denborak hobetzeko. Hala ere, G-20 errepidean egindako komunikazio-hobekuntzak eta, batez ere, Loiolako gurutzagunea handitzeak arras hobetuko dituzte tokiko konexioak.

N-636 errepidea, Beasain - Bergara - Durango zeharkako ardatza

N-636 errepidean (GI-632), eta Ormaiztegi - Zumarraga Mendebaldea tartean gauzatu diren jardunei jarraipena emateko, Deskargako mendatearen eta AP-1 autobideko Bergarako loturaren arteko tartea amaitzeko lanak egiten ari dira.

Behin ahalmen handiko errepide bihurtuta, Zeharkako Ardatz horrek erakar ditzake Debagoienetik eta Goierriitik Durangorantz eta Bilboko Eremu Metropolitarrerantz zuzentzen diren trafiko-fluxuak, baita gaur egun Donostia eta Gasteiz arteko erlazioetan N-I errepidea eta AP-1 autobidea erabiltzen duten trafikoaren zati bat ere —oro har, eta batik bat Debabarreneko, Debagoieneko eta Goierriko bidaia-denborak murriztuz—.

Hori dela eta, behar-beharrezkoa da Elorrio eta Kanpanzar arteko Bizkaiko tartea dituen sekzioko, trazadurako eta abiadura-jaisierako arazoak ebaztea. Gipuzkoako Foru Aldundiak autobiarekin behin betiko kudeaketa bere gain hartzearen arabera zehaztuko da etorkizuneko funtzionaltasuna, betiere aurreikusten den bidesariko kanonari dagokionez.

Era berean, beste konexio bat ezarri behar da Ezkio-Itsasoko Abiadura Handiko Trenaren geltoki berriarekin lotzeko; geltoki horrek Goierri (Beasain - Zumarragari) egiten dio zerbitzu.

N-637 Iparraldeko - Txorierriko Soluzioa eta Bilboko itsasadarra zeharkatzea

Bilboko hirigunea Iparraldetik inguratzen duen ibilbide luzeko korridorea da, eta Lehentasunezko Intereseko Sareko Txorierriko ardatz nagusiak (N-637) osatzen du korridorea. Errepide horrek bat egiten du Hegoaldeko Soluzioarekin hasierako eta amaierako puntuetan, Gurutzetako eta Erletxeko loturetan.

Korridorearen bigarren mailako bide-ardatzen artean daude sare osagarriko BI-735 eta BI-737 errepideak. Bide ardatz nagusiaren ordezko bide gisa baliagarriak dira bi errepide horiek —Lutxana eta Asua artean lehena eta Erandio eta Erletxe artean bigarrena— eta biak Asuako La Cadenako biribilgunean konektatzen dira.

Korridore honen ardatz nagusiaren gaineko diagnostikoa egin ostean, bertan hautemandako arazorik nagusiena da Rontegiko zubiko eskaintzarena/eskariarena —gaur egun itsasadarra zeharkatzen duen bide bakarra da, zubi esekiaz gain—. Horrez gain, istripu-arazoa dago Avanzadako errepidearekiko Kukularrako loturan, eta ardatz osoan ITS sistemak ezartzeko tresneria-defizita identifikatu da.

Ardatz nagusi horretan identifikatutako arazoak ebazteko, eta egungo problematikari behin betiko irtenbidea emateko, abiadura handiko bigarren ibilbide bat ezarri behar da itsasadarra zeharkatzeko. Horrela, Rontegiko zubian trafikoa arindu ahal izango da eta ordezko ibilbideak eskaini ahal izango dira, egungo trafikoak berriro banatzeko eta hautemandako ahalmen-arazoak epe luzera konpontzeko. Ildo horretan bi hautabide aztertu dira:

- Lamiakoko zeharkako ardatza. Hautabide honek sortzen ditu onurarik handienak, trafikoak erakartzeari dagokionez, bidaia-denborak murrizteari dagokionez eta egun beteta dauden beste ibilbide batzuetan (Avanzadan) egoera hobetzeari dagokionez. Lamiakoko zeharkako ardatz berri horrek egunean 50.000 ibilgailu inguru hartuko litzuke, eta Rontegin gutxi gorabehera egunean 45.000 ibilgailu inguru gutxiago ibiltzea ekarriko lukeela aurreikusi da.
- Axpeko zubibidea, eta itsasadarraren Eskuinaldean Avanzadarekin duen konexioa hobetzea eta Ballontiko ardatzan barrena duen luzapena hobetzea. Itsasadarra gurutzatzeko konexioetan hobekuntza partziala ekartzen duen arren —bi ertzen arteko tokiko trafikoari erreparatuta—, ez du trafiko ugari erakartzen eta ez du trafiko-metaketa nabarmen murrizten —Lamiakoko ibai azpiko bidearekin alderatuta batik bat—; beraz, epe luzerako jarduna izan behar du, Planaren indarraldiaz kanpokoa.

Edonola ere, itsasadarraren 2. mailakatzearen ondoren Rontegiko zubian gertatzen den soberako kargen ondorioz, eta zubi horren zeharkako sekzioko estandarren gabeziaren ondorioz —bazterbiderik ezaren ondorioz eta bi ertzen arteko loturetako (Plaiabarri eta Barakaldo) zuzeneko mugimenduetarako bide osagarriak ezaren ondorioz—, behar-beharrezkoa da berau zabaltzea eta Kukularrako eta Gurutzetako aldabideak egokitzea. Jardun hori, gainera, simple samarra da bideragarritasun teknikutik eta hirigintzaren eta ingurumenaren aldetik.

N-644 (Bilboko porturako sarbidea).

Bilboko porturako sarrera N-644 Portuko Autobiatik eta Zierbenara sartzeko N-639 errepidetik (Mendebaldeko sarbidetik) egiten da. Bi errepide horiek Lehenetsuneko Intereseko Sareko errepideak dira.

Bi errepide horien diagnostikoan, ez da "Aldapa - Portua" jarduna justifikatzen duen eskaria/eskaintza arloko arazoen ondoriozko beharrik aurreikusi, eta Zierbenako porturako sarbidean (N-639) ez da galtzada bikoizteko beharrik aurreikusi. Etorkizunera begira trenbide-sistematik Porturako sarbidea osatuko duten jardun hauek hartu behar dira kontuan (Trenbideak Antolatzeako Lurralde Plan Sektorialean hartu dira aintzat jardun horiek).

- Porturako eta ACBrako lotura berria. Porturako eta ACBrako trenbide-sarbideen egungo mugek eraginda, eta bidaiarien eta salgaien garraiorako zerbitzuen arteko interferentziak direla eta, Sestaoko ACBrako konexio berria aurreikusi da, baita Hegoaldeko Saihesbiderako eta Trianorako konexioa ere.
- Salgaien garraioko Hegoaldeko Saihesbidea. Barnean hartzen ditu: Serantesko tunela (Ortuella), ezkerreko herrietan barrena trafikoa saihestuko duena; Bilboko Hegoaldeko By-Passa, Barakaldo eta Basauri artean eta Portuarekin eta ACBrekin konexioak dituen Alonsotegin barrena (Malmasingo tunel berria, zabalera metrikoan, eta egungo tunela egokitzea zabalera konbentzionalerako); eta zabalera konbentzionala eta UICren zabalera aldatuko dituen Basauriko aldageltokia.

Hartara, egindako diagnostikoaren arabera, gaur egun N-644 errepidearen behar bakarra da tresneriaren ezarpena osatzea, garraioko sistema adimendunetarako ezarritako estandarrak betetzera begira. Edonola ere, eta garatu den moduan, zuzurra da datozen urteetan ITS beharrak berriro ebaluatzea, ibilgailuetan ezarritako tresnerietako teknologia berrien eta geolokalizazioko gailu mugikorren aurrerapen- eta ezarpen-maila kontuan izanik.

N-633 errepidea (Loiuko aireporturako sarbidea).

Loiuko aireporturako sarbide nagusia N-633 errepidea da. Derioko loturan du hasiera (Txorierrirako konexioa eta Bilbora ekialdetik sartzeko BI-631 errepidea), eta bat dator BI-631 errepidearekin Aiarzako loturaraino (Aldekone); bertan errepide horretaz bereizten da, aireporturako ekialdeko sarbidea osatzeko.

N-633 errepidean, gaur egun, behar bakarra identifikatu da: ITS sistemak osatzea BI-631 errepidearekin partekatzen den tartean —hurrengo urteetan berriro ebaluatu beharko da, aipatutako teknologia eta garapen berrien aurrerapen- eta ezarpen-maila kontuan izanik—.

7.2 Lehenetsuneko Intereseko Sareko gainerakoan esku hartzeko beharra

Arabako Lurralde Historikoko Lehenetsuneko Intereseko Sarearen gainerakoan, egindako analisia abiapuntu izanik, eta eguneko 8.000 ibilgailu baino gehiago jasotzen duten errepideak aintzat hartuta, hauteman da honako tarte hauetan esku hartu behar dela ahalmen urriagatik:

- N-104 errepidea; A-2134 errepideko bidegurutzearen eta A-3110 errepideko bidegurutzearen artean, eguneko 9.448 ibilgailuk zirkulatu zuten 2014. urtean, eta horietatik % 5,6 ibilgailu astunak ziren. Tarte horrek, halaber, errepidearekin muga egiten duten jardueretarako sarbide ugari du, eta gatazka handiko zeharbideak ditu Ilarratzan eta Mataukon. Ahalmen-arazoak hauteman dira ibilbidearen zati handi batean; zehazki, Elorriaga eta A-2134 errepidearen artean; eta azken errepide horretako bidegurutzearen eta A-3110 errepideko bidegurutzearen artean. Era berean, bidegurutze eta sarbide kopuru handia egoteak zirkulazioaren jarraitutasuna eragozten du.

A-132 errepiderako konexioaren egokitzapen ezaren arazoa beste konexio-azpiegitura baten bidez konpondu beharko da, eta konexio-azpiegitura berri horrek hiri-inguruko sarbide baten berezko ezaugarriak izan beharko ditu. N-104 eta A-132 errepideen artean, Arkautin, konexio berri hori gauzatzeak (ingurabide-erdiaren eskema osatuko duenak) nabarmen hobetuko du Elorriaga eta A-2134 errepidearen arteko tartearen egungo ahalmen eskasa.

Horrez gain, A-2134 errepideko bidegurutzearen —Ilarratzako saihebidetza barne— eta A-3110 errepideko bidegurutzearen arteko tartean ahalmena gehitzeko beharra hauteman da.

A-3110 errepideko bidegurutzearen ondoren, eta N-I errepideko bidegurutzearaino (Venta del Patio), hautemandako urritasunak hobetzeko jardunak zuzenduko dira bidegurutzeak berrantolatzea eta sarbideak kontrolatzea, barnean dela Mataukoko saihebidetza.

- N-124 errepidea; hiru tartetan: Armiñongo tarte bikoiztutik Zambranako saihebidetza amaietara —eguneko 9.238 ibilgailu—; Zambranako saihebidetza amaietatik A-4106 errepideko bidegurutzearaino, Gatzaga Buradonen —eguneko 10.164 ibilgailu—; eta Gatzaga Buradonetik A-124 errepideko bidegurutzearaino, AP-68 eta N-232 errepideen bidez Ebroko haranarekiko konexioa erraztuz —eguneko 10.318 ibilgailu—. Ahalmen-arazoak hauteman dira Armiñon - Zambrana - Briñas tarte guztietan. Gainera istripu-arazoak daude Lacervilla eta Lacorzanilla arteko tartean. Foru Aldundiak eguneratutako proiektu berri banakatuak jasotzen da lhuda ibaiaren eta Zambranako loturaren amaieraren arteko tartean planteatzen diren bide-segurtasuneko arazoak ebazpena. Tarte horretan, maila bereko elkargune arriskutsuak daude A-3122 errepidearekin, A-2120 errepidearekin eta AP-68 autobiderako sarbidearekin, Zambranako ordainlekuan.

AP-68 autobidearen emakida 2026ko azaroan amaitzeak eragin dezake N-124 eta AP-68 errepideen kudeaketa batera planteatu beharra, korridore horren funtzionaltasun globala hobetzera begira.

- N-240 errepidea; bi tartetan, A-3006 errepideko bidegurutzetik A-2620 errepideko bidegurutzearaino, eguneko 10.407 ibilgailurekin; eta azken bidegurutze horretatik A-623 errepidearekiko konexioraino, trafiko-bolumen berarekin —Bizkaiko konexioa hobetuko du—. Ahalmen-arazoak hauteman dira galtzada bikoiztuaren amaierako bidegurutzearen eta A-623 errepideko bidegurutzearen artean. Tarte horretan ahalmena handitzea aurreikusi da, Legutioko

hirigunea zeharkatzen duen tarte ebazteko eta A-623 errepidearen lotura gauzatzeko. A-623 errepidetik Bizkaiko mugarainoko tarteak ezaugarri geometriko eskasa du eta tarte hori egokitzea aurreikusi da. Urrunaga eta Legutio artean istripu errepikarien arazoa ere badago.

Era berean, behar-beharrezkoa da N-240 eta A-623 errepideen arteko lotura eraikitzea eta berrantolatzea Legutio, baita N-240 errepidea egokitzea Legutio eta Bizkaiko mugara arteko tartean ere —tarte horretan 85 metrotik beherako erradioak daude 200 metro baino luzera handiagoan eta istripu-arazoak ere bai—.

- Lehenetsuneko Intereseko Sarean hautemandako beste behar batzuk N-622 errepidearen zenbait tartetako sarbideak berrantolatzearekin eta kontrolatzearekin lotzen dira, batik bat. Jardun horien bitartez, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorrean jada aintzat hartzen ziren ahalmen handiko bideen funtzioa bete ahal izatea lortuko da. Behar horiek lotzen dira trazadura eskasekin, bide horietan sestra berean gauzatzen diren eta azeleraziorako eta dezeleraziorako erreirik ez duten maila bereko bidegurutzeekin, eta alboko industria-zonetako eta zerbitzu-zonetako trafikoak bideratuko dituzten zerbitzu-biderik ez egotearekin. Zehazki, N-622 errepidearen tarte hauek dira: Ihurreko loturaren eta Etxabarri Dibiñako loturaren arteko tarteak; azken lotura horren eta A-3600 errepideko bidegurutzearen (Letonako loturaren) arteko tarteak; eta A-624 eta A-2521 errepideak lotzen dituen zerbitzu-bideak.
- Horrez gain, Ihurreko lotura bera birmoldatu beharko da N-622 errepidearen eta A-1 autobidearen artean, bide-segurtasuneko arazoak baititu. Istripu errepikariak gertatzen dira, halaber, Arangizko loturaren eta Forondako gasolindegiko zerbitzu-bidearen arteko tartean.

Bizkaiko Lurralde Historikoan, arazoak eta beharrak Bilboko Eremu Metropolitarran metatzen dira batez ere, eta zehazki, Lehenetsuneko Intereseko Sarearen barruan, zerbitzu-maila txikia izateagatik gaur egun ahalmen eskasa duten bideetan. Hauek dira:

- N-240 errepidea, El Gallo (N-634) eta Usansolo artean, trazaduraren egoera geometrikoaren eta trafiko handiaren ondorioz, eta Lemoa inguruan dituen istripu-arazoaren ondorioz. Era berean, hiri-integratioko arazoak ditu Usansoloko, Bediako eta Lemoako zeharbideetan.
- N-634 errepidea, Zornotzaren inguruan, errepidearen ertzetan dagoen industria-jarduera handiaren ondorioz. Gainera, errepide horrek hiri-integratioko arazoak eta istripu-arazoak ditu Galdakao - Etxabarri - Bolueta tartean eta Necedal - El Casal - Muskiz zonan, baita Traña inguruetan ere (Abadiño).

Bestalde, N-634 errepideak ere arazoak ditu Hegoaldeko Soluzioari dagokion tartean eta Bilbo - Santander tartean; izatez, Bilborako zuzeneko sarbidea duen bigarren mailako ardatz gisa funtzionatzen du Erletxe - Bilbo tartean, eraztun metropolitarraren barruan, eta Necedaletik Kantabriarako tartean —tokiko edo lagatako sareko parte gisa geratzen da Ibarsusi (Bilbo) eta Necedal arteko tarteak—.

Osorik bitan banatuta dagoen Erletxe - Bilbo (Ibarsusi) tartean, oso problematika homogeneoa identifikatu da: oro har bazterbideen zabalera urriaren ondoriozko eskaintza-arazoa —bitan banatzearen emaitzakoa hein handi batean— eta hiri-integratioko arazo eta istripu-arazo ia etengabeak, baita Etxabarriko metrorako irisgarritasun-arazoa ere —aparkaleku-zona du eta Bilborako sarreran aldiriko aparkalekuaren funtzioa bete dezake—. Bestalde, hiri-integratioko

beharrak eta ITS sistemarako ekipamendu puntualen eta orokorren ezarpen-beharrak ere identifikatu dira (Erletxe - Irubide).

Bitan banatu gabe dagoen Necedal - Kantabria tartean, problematika ez da hain etengabea, baina aurreko tartean deskribatutakoaren oso antzekoa da. Bazterbideko eta plataformako azalera-arazoak ditu, zeharkatzen dituen hiriguneetan hiri-integratioko gataska handien ondoriozko beharrak ditu, eta istripu-tasa handia du, integrazio eskas horren ondorioz.

Bilboko Eremu Metropolitarran, BI-628 errepidean —Ballontiko Korridorean— egindako jardunek ardatz hori finkatu dute eta Sestaotik barrena bideratzen den Bilborako beste sarbide bat bihurtu dute. Hartara, N-634 errepidearen funtzionaltasuna hobetzen da eta ahalmena handitzen da, hiri-garapen handien eta etengabeko sarbideen gaitetik. Planifikatutako jardunek korridore hori galtzada bikoitzeko bide bihurtuko dute Barakaldotik Ortuellara. Zeharkatzen dituen udalerrietan, eremu metropolitarrerako edo A-8 autobiarako trafikoak bideratuko ditu, eta nabarmen hobetuko ditu zirkulazio-baldintzak ingurune metropolitarran. Axpeko zubian barrena itsasadarraren Eskuinalderantz izango duen luzapenak osatuko du korridorearen funtzionaltasuna.

Bizkaiko Lurralde Historikoaren gainerakoan, hauek dira plataforma eskasaren ondorioz —7 eta 9 metro baino gutxiagoko zabalera duten plataformak eta galtzadak izateagatik— hauteman diren behar geometrikoak:

- N-240 errepidea, Zeanuri eta Zubizabal artean, Barazarko mendatean barrena. Tarte horrek istripu-arazoak ditu, baita abiadura-jaitsieren ondoriozko arazoak ere.
- N-629 errepidea, Burgos eta Kantabriako ekialdeko kostaldea lotzen dituenak, trazadura eskasa eta sekzio urria du Bizkaiko Lurralde Historikoa zeharkatzen duen tarte txikian, eta, gainera, Lanestosa zeharkatzen du —zeharbide horren ebazpena Sustapen Ministerioaren esku dago—.
- N-634 errepidean, Zaldibar eta Berriz artean, ahalmenaren, sekzioaren eta jarraitutasunaren arloko arazoak daude; lurreta eta Zornotza arteko tartean ahalmen- eta trazadura-arazoak daude, baita Erletxe eta El Gallo artean, Galdakao eta Bolueta artean eta Burtzeña eta Kantabriako mugaren artean ere.
- N-636 errepidea, Elorrio eta Muntzaratz artean, Kanpanzar mendatean. Bide horrek zeharkako sekzio urriaren ondoriozko arazoak ditu, eta, ibilbidearen zatirik handiengan, trazadura-parametroen ondoriozko arazoak (errepidearen hasieran bitan banatutako hiru tarteetan izan ezik eta Elorriko inguruan izan ezik); Abadiñon hiri-integratioko arazoak ere baditu.

Bideak gaur egun dituen baldintzak eta bideratutako trafikoen gehikuntzaren aurreikuspenak aintzat hartuta, eta Euskal Autonomia Erkidegoaren barne-egituraketarako eta Bizkaiko eta Gipuzkoako zeharkako komunikazioetarako funtsezko ardatza dela kontuan izanik, behar-beharrezkotzat jo da ahalmen handiko beste azpiegitura bat gauzatzea, gaur egun eskaintzen den zerbitzuaren kalitatea hobetuko duena, Gerediaga - Zelaieta - Atxondo tartean, baita Kanpanzar gaineko pasabidea ebaztea ere (Igoria - Kanpanzar tartean).

- N-639 errepidea, mendebaldetik Bilboko Kanpo Porturako egungo sarbidea; errepide horrek ahalmen-arazoak ditu traza osoan zehar, eta, puntako orduetan, metaketatik hurbileko egoerak izaten ditu. Era berean, amaierako tartean 9 metro baino gutxiagoko plataformak ditu eta kurbadura-erradio eskasak, baita Santurtzitik eta Aldapatik hurbil istripuak metatzen diren bi tarte ere. Bilboko Portuak Bizkaiko garapen sozioekonomikoan duen garrantzia kontuan izanik, eta

garapen-maila eta bidearen egungo baldintzak ikusirik, aurreikus daiteke epe ertainera/luzera (Planaren indarraldiaz kanpo bada ere) beharrezkoa izango dela egungo sarbideak hobetzea eta, horretarako, galtzada bikoitzea Aldapa eta Portuaren artean, portu-instalazioen irisgarritasun egokia bermatuko bada.

Gipuzkoako Lurralde Historikoan, esku hartzeko behar hauek hauteman dira:

- N-638 errepidea, Hondarribiko aireporturako sarbidean, ahalmen eskasa du Amute - Aireportua tartean; izatez, batetik, errepide horretan batera garatzen dira zenbait tipologiako trafikoak (aireporturako sarbideak, Irungo eta Hondarribiko tokikoak, eta eskualdekoak) eta, bestetik, errepidearen sekzioa urria da.
- N-634 errepidean erraztu beharko da ibilbide luzeko trafikoa N-634 errepidetik AP-8 autobiderra bideratzea, eta, horretarako, ibilbide ertaineko/luzeko trafikoa egungo N-634 errepidetik zirkula dezan saihestea eta Autobidearen irisgarritasuna indartzea. Horrez gain, erabilgarritasuneko eta hiri-integratioko arazoak daude Orion eta Zarautzen, eta bi herrietan saihebidetarako eraiki beharko dira arazo horiek ebartziko badira. Azkenik, GI-631 errepidearen eta N-634 errepidearen arteko konexioa hobetu beharko da, glorieta bat eraikita.

7.3 Oinarrizko Sareko urritasun funtzionalen ondoriozko beharrak

7.3.1 Arabako Lurralde Historikoa

Beharren lehen multzoa eguneko 10.000 ibilgailu baino gehiagoko trafiko-intentsitatea duten eta zirkulaziorako galtzada bakarra duten Oinarrizko Sareko errepideei dagokie. A-625 errepidearen kasua da, Amurrioko saihebidetaren amaieraren eta A-3638 errepideko loturaren artean (Laudion jada bikoiztutako tartearen hasieraraino) lau azpitartetan banatuta dago, eta horien egungo zerbitzu-mailak zehazten du bigarren galtzada eraikitzea. Horrez gain, Saratxo eta Audio arteko tartea istripu errepikarien arazoa du, eta errepidea bitan banatzearekin ebatziko litzateke arazo hori. Gainera, Saratxo zeharkatzen duen tartea hiri-integratioko arazoak ditu.

Hautemandako beharren bigarren multzoa 8 metro baino gutxiagoko plataforma duten errepide-tarteei dagokie, Plan honen ondorioetarako zabalera hori ezarri baita esku hartzeko estandar minimotzat. Errepide hauetan hauteman dira beharrak:

- A-124 Arabako Errioxarako sarbidea, egokitutako tartearen amaieratik trazadurako aldaketaraino, 7 metro inguruko zabalera duen plataformarekin.
- A-623 errepidea, Legutio eta Durango artean, N-240 errepideko bidegurutzetik Gomilazen Bizkaiko mugarainoko tartea, 6 metro inguru zabal diren galtzada eta plataformarekin.
- A-624 errepidea, N-622 errepidearen eta Artziniegaren artean, hainbat tartetan: N-622 errepideko bidegurutzetik AP-68 autobideko bide-adarreraino; Amurrioko hirigunetik Los Olmos bidegurutzeraino; eta Artziniegako hirigunetik Burgosko mugaraino, Antuñanon. Hiru tartetan galtzadaren eta plataformaren zabalera 5 eta 7 metro artekoak dira. Gainera, Altube eta Ziorraga arteko tartean, errepide horrek istripu errepikarien arazoak ditu. Bestalde, Amurrioko zeharbideak hiri-integratioko arazoak ditu.
- A-625 errepidea Audio - Amurrio eta Urduña artean, 357,300 KP eta 354,220 KP artean, Bizkaiko mugan, 6 metro inguruko zabalera duen plataformarekin.
- A-627 errepidea, Arlaban mendatearen eta Urbinako loturaren artean, A-3002 errepidearen bidegurutzetik Gipuzkoako mugaraino, 7 metroko zabalera duen plataformarekin.

Hautemandako beharren hurrengo multzoa % 7tik gorako malda duten eta trazaduran urritasunak dituzten errepideek osatzen dute. Behar mota hori duten errepideak dira: A-624 errepidea, % 10etik gorako maldekin; A-124 errepidea, Bastida inguruan; eta A-625 errepidea, Bizkaiko mugaren (Urduñan) eta Lekamañako sarbideko bidegurutzetaren arteko tartean.

Hauk dira 265 metrotik beherako kurbadura-erradioaren arloko trazadura-urritasunen ondoriozko esku hartzeko beharrak:

- A-124 errepidea, aurreko puntuan zehaztutako tartean; Arabako mugatik, Briñasen, Bastidako zeharbidearen hasieraraino; Samaniegon dagoen Arabako mugatik egokitzen hasieraraino; eta Guardiako zeharbidearen hasieratik amaieraraino, A-3216 errepideko bidegurutzetean.

- A-625 errepidea, Bizkaiko mugatik 357,30 KP raino.
- A-627 errepidea, A-3006 errepideko bidegurutzetik A-3002 errepideko bidegurutzeraino; eta A-3002 errepideko bidegurutzetik Gipuzkoako mugaraino —gainera sekzio- eta istripu-arazoak ditu—.

Bestalde, A-124 errepideak Bastidako eta Guardiako zeharbideetan dituen hiri-integratioko arazoak aipatu behar dira. Arazo horiek direla eta, udalerririk horietan saihebidetarako egitea gomendatzen da, baita A-132 errepidean Azazetan ere.

7.3.2 Bizkaiko Lurralde Historikoa

Hauk dira, Oinarrizko Sarean eta zerbitzu-mailari erreparatuta, gaur egun ahalmen eskasa duten errepideak, D eta E zerbitzu-mailarekin:

- BI-625 errepidea, Ugao eta Irubide (AP-8) artean; tarte horretan modu partzialean gauzatu dira bikoizteak (Basauri eta Zaratamo) eta bide-segurtasuneko jardunak.
- BI-637 errepidea, Kukularra eta Leioa artean Avanzadan, E zerbitzu-mailarekin; izatez, 2015ean, eguneko 113.148 ibilgailuko zirkulazioa izan zuen noranzko bakoitzeko bi errietan, eta goizeko puntako orduan Bilborako noranzkoan eta arratsaldeko puntako orduan Getxorako noranzkoan metaketa-aldi errepikariak izaten dira.
- BI-633 errepidea, Urberuaga - Berriatua tartean.
- BI-631 errepidea, Mungia - Bermeo tartean.
- BI-635 errepidea, Gorozita - Ariatza tartean.

Hauk dira plataforma eskasaren ondorioz —7 eta 8 metro baino gutxiagoko zabalera duten plataformak eta galtzadak izateagatik— hauteman diren beharrak:

- BI-630 errepidea, Balmaseda eta Kantabriako muga artean, Artzentalesen (Karrantzan).
- BI-623 errepidea Durango eta Legutio artean, Tabira - Izurtza eta BI-3511 errepidea artean.
- BI-624 errepidea, Burgosko muga eta Balmaseda artean, Arabako Foru Aldundiarekin hitzartzeko.
- BI-625 errepidea, Arrankudiaga, Ugao eta Arrigorriaga artean, AP-68 autobidearekiko ibilbide paraleloa.
- BI-631 errepidea, Sollube mendatea eta Bermeo artean, Bermeoko portura sartzeko errepide erradiala.
- BI-631 errepidea, BI-3715 eta Derio artean (N-633).
- BI-633 errepidea, Markina eta Berriatua artean, Ondarroako portura sartzeko errepide erradiala.

Bizkaiko Oinarrizko Sarean erradio eskasen ondorioz esku hartzeko beharrak sortzen dira 130 metrotik beherako erradioa 50 metrotik gorako luzeran duten errepideetan. Hauek dira errepide horiek:

- BI-631 errepidea, 18 tarte eta 3,21 km.
- BI-635 errepidea, 3 tarte eta 2,03 km.
- BI-630 errepidea, 16 tarte eta 1,69 km.
- BI-628 errepidea, 10 tarte eta 1,42 km.
- BI-604 errepidea, 4 tarte eta 1,01 km.
- BI-633 errepidea, Urberuaga eta Berriatua artean.
- BI-623 errepidea, Urkiola mendatean.
- BI-625 errepidea, Areta eta Arrankudiaga artean.

Amaitzeko, BI-635 errepidearen hiri-integrazioko arazoak nabarmendu behar dira, Ariatzako, Astelarrako eta Muxikako zeharbideek sortzen duten gatazka handiaren ondorioz.

7.3.3 Gipuzkoako Lurralde Historikoa

- GI-636 errepidean, antzinako N-I errepidean, Irungo Ventas auzoa eta Behobia artean, benetako ahalmen-arazoa dago, egunean 35.000 ibilgailuko zirkulazioarekin eta ibilgailu astunen ehuneko handiarekin. Bi erreiko errepide konbentzional horretatik zirkulatu duen trafikoa eta AP-8/AP-1 autobideko trafikoa —tarte baliokidean eguneko 22.000 ibilgailu inguruko trafikoa— berrorekatzeko jarduna planteatu behar da.
- GI-631 errepidean, Azkoitia - Zumarraga tarteko trazadura eta sekzio eskaseko arazoak ebatzea proposatzen da. Era berean, hiri-integrazioko eta ahalmeneko arazoak daude Zestoan eta Azpeitian. Zestoako saihezbidea eraikitzea zailtasun handikoa da, baina aukera emango du ibilgailu moteletarako erreiak sortzeko eta, horrela, aurreratze baimenduko zonarik ez egotearen ondoriozko arazoak ebazteko.
- GI-627 errepideak, Arlaban mendatean, ezaugarri geometriko eta sekzio eskasak ditu, baita ahalmen- eta segurtasun-arazoak ere. Nolanahi ere, GI-627 eta GI-3310 errepideek, ibilgailu arinen kanalizatzaile gisa, osatzen duten sistemak aukera emango du mendate horretako zirkulazio-baldintzak arintzeko. Era berean, bidesaria duen A-1 autobidearekin (Gasteiz - Eibar) justifikatzen da bertan ez esku hartzea, autobide horrek ibilbide luzeko trafikoaren zatirik handiena eraman baitu.
- Bestalde, aditzera eman behar da GI-20 errepidean, hau da, Donostiako Saihezbide zaharrean, gertatzen den istripu errepikarien arazoa. Errepide hori berritzeko eta egokitzeko proiektua egin behar da, gaur egun duen bide metropolitarraren eta hiri-bidearen izaera berrira egoki dadin. Donostiako ingurabide metropolitarrako tarte horretan (A-8 zaharra eta egungo GI-20) istripu errepikarien arazoa dago, eta Bigarren Ingurabidea abian jartzeak ez du arazo hori desagerraraztea lortu. Hartara, kostu txikiko neurrietara jo beharko da (abiadura-kontrola, seinaleztapena, balizajea) egoera hori zuzentzeko.