

1. CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

1.1. RED FUNCIONAL

La Red Funcional está integrada por las carreteras que, debido a la importancia de sus tráficos y su distribución territorial, enlazan los Territorios Históricos entre sí, o con las carreteras de las Administraciones Autonómicas limítrofes, además de por el resto de itinerarios que pueden ser decisivos para alterar los tráficos y flujos existentes.

La Red Funcional se compone de tres tipos de redes, según su funcionalidad:

- √ **Red de Interés Preferente**, que comprende las carreteras que componen los siguientes itinerarios:
 - Itinerarios de carácter internacional.
 - Itinerarios de acceso a Francia por los pasos fronterizos.
 - Itinerarios de acceso a los puertos y aeropuertos de interés general.
 - Itinerarios con elevados tráficos inter-autonómicos de largo recorrido.
 - Itinerarios con un elevado volumen de vehículos pesados, o una carga apreciable de mercancías peligrosas, tanto interiores como exteriores al País Vasco.
- √ **Red Básica**, que comprende a aquellas carreteras que sin pertenecer a la Red de Interés Preferente, tienen la función de estructurar los Territorios Históricos ofreciendo itinerarios completos. A estas carreteras también se unen las que tienen un tráfico importante y conectan entre sí los Territorios Históricos, o éstos con las Comunidades Autónomas limítrofes.
- √ **Red Comarcal**, que comprende las carreteras que sin un tráfico elevado, facilitan la comunicación entre comarcas vecinas.

En la Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco se modifica la Red Funcional respecto a la considerada en el Plan anterior:

- √ En el Bilbao Metropolitano, la configuración de la red, tal y como se recoge en el vigente Plan de Carreteras, se completaba con el cierre de un anillo interno, de alta capacidad e independiente de la trama urbana, a través de la Cornisa y Viaducto de Olabeaga, que ponía en comunicación la Autopista A-8 y la Avenida de Enékuri, hacia el Txorierri. Se conformaba asimismo por el norte un arco, con carácter de Red Básica, desde la N-634, en Ibarsusi, hasta La Salve, Cornisa de Artxanda, Ibarrekolanda, Variante Baja de Deusto, Viaducto y Cornisa de Olabeaga.

Las actuaciones que el Ayuntamiento de Bilbao está ejecutando en la actual carretera de la red básica BI-625, desde Ibarsusi hasta La Salve (Avenida de Zumalakarregi), que la transforman en una vía de carácter urbano tipo boulevard, así como el nuevo modelo previsto en la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en el Área de Zorrotzaurre, mediante el cual se establecen conexiones para esta área a través de distintos elementos de permeabilidad con una concepción eminentemente urbana y basada en el desarrollo y conexiones del transporte público, condicionan el planteamiento del alcance y funcionalidad de la red foral en relación con el Bilbao Metropolitano, centrando los esfuerzos en garantizar una accesibilidad suficiente y sostenible en la conexión con la red de alta capacidad de los flujos externos o de llegada, concretándose, en lo relativo a la Red Funcional, los puntos de conexión de: Rotonda de Ibarrekolanda, conexión con el Txorierri por Fátima; enlaces de Orueta, Otxarkoaga y Txurdinaga, conexión con el Txorierri por Sto. Domingo y con la N-634 por Ibarsusi; enlaces de Miraflores y Miribila; conexión con la AP-68, A-8 y Variante Sur Metropolitana; enlace de Juan de Garai, conexión con la A-8; y enlace Accesos a San Mamés, conexión con la A-8. Así pues se excluye de la Red Funcional la **Carretera BI-625** en el entorno metropolitano de Bilbao desde su entronque con la N-634, en Ibarsusi, hasta Ibarrekolanda, actualmente ejecutado hasta la boca del Túnel de Artxanda en Ugasko.

Además, en el Área Metropolitana de Bilbao las actuaciones desarrolladas y previstas en el **Corredor del Ballonti** se consolidan como un nuevo acceso que facilita la entrada a Bilbao por Sestao, mejorando así la funcionalidad de la N-634. Las actuaciones planificadas convierten este corredor en una autovía desde Sestao hasta Portugalete, aunque a largo plazo está previsto que continúe hasta Balparda. Su funcionalidad es la de canalizar los tráficos de los municipios que atraviesa hacia el Área Metropolitana o hacia la autopista A-8, mejorando sustancialmente las condiciones de circulación en el entorno metropolitano. Se convierte así en un acceso de alta capacidad en la margen izquierda que tendrá una conexión futura con la margen derecha a través del corredor de Lamiako y de la Antena Ballonti – Leoia, estando esta actuación formada por el viaducto de Axpe – Astrabadua.

Por su parte, la **Carretera N-634** en el entorno del Bilbao metropolitano cuenta con una funcionalidad que ha derivado a tener un carácter fundamentalmente local, atravesando un continuo de travesías y atendiendo al tráfico de agitación que difícilmente puede ser derivado a la red de alta capacidad. Este es el caso del tramo Necedal - Basurto, cuya funcionalidad iba a ser sustituida por el itinerario de alta capacidad formado por el corredor del Ballonti y el eje de la ría entre ambos puntos, funcionalidad acorde con el objeto del Plan General de Carreteras. No obstante la transformación del eje de la ría en el entorno de Urban Galindo elimina el carácter interurbano del itinerario completo dejando el corredor del Ballonti la funcionalidad de acceso de alta capacidad a la margen izquierda y conexión futura a la margen derecha a través del corredor de Lamiako. La funcionalidad con la que queda la N-634 en este tramo no es acorde con los objetivos de la

Red Objeto del Plan y por tanto se modifica su carácter de red de interés preferente entre Nocedal y Basurto, quedando fuera de la Red Objeto y Funcional del Plan. Por los mismos motivos se excluye el tramo Ibarsusi- Miraflores- Atxuri de la Red Objeto y Funcional del Plan, si bien el tramo Ibarsusi- Miraflores quedará excluido cuando entre en servicio la variante Este prevista.

√ **Carreteras transferidas a Ayuntamientos:**

- Carretera BI-2604, en su totalidad (Sodupe – L. P. Álava; longitud 8,4 km) cedida al Ayuntamiento de Gordexola.
- Carretera BI-634, en el tramo BI-2122 - BI-2704 de 3,63 km de longitud (cedida a los Ayuntamientos de Sopelana y Urduliz), debido a que adoptará su funcionalidad el futuro trazado por el itinerario integrado por las actuales BI-3124 y BI-2704.

Por otra parte, cambian de funcionalidad aunque se mantienen en la Red Funcional después de descatalogarse de la Red Objeto del Plan (Ley 5/02 de segunda modificación de la Ley 2/89):

√ La carretera N-130 de la Red de Interés Preferente, que pasa a ser Red Comarcal denominándose GI-2135.

√ La carretera GI-120 de la Red Básica, que pasa a ser Red Comarcal denominándose GI-2120.

Con estas modificaciones, la longitud total de las carreteras incluidas en la nueva Red Funcional asciende a 1.678 km frente a los 1.689 km de la Red Funcional considerada en el 2º Plan General de Carreteras.

1.2. RED OBJETO DEL PLAN

Red Objeto del Plan vigente

La Red Objeto del Plan, de acuerdo con lo estipulado en la *Ley 2/89, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco* (modificada por la *Ley 2/1991, de 8 de noviembre*), está constituida por el conjunto de carreteras que, atendiendo a la importancia de los tráficos, enlazan los Territorios Históricos entre sí, o con carreteras de Comunidades Autónomas limítrofes.

Esta red se compone de la mayoría de la Red de Interés Preferente, además de algunas carreteras que pertenecen a la Red Básica, excluyéndose todas las carreteras de la Red Comarcal que formaban parte de la Red Funcional.

Tras la aprobación del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999 - 2010 surge la necesidad de revisar las carreteras integradas en la Red Objeto de dicho Plan, modificación que se recoge en la *Ley 5/02, de 4 de octubre, de Segunda Modificación de la Ley Reguladora del Plan General de Carreteras del País*

Vasco, en la que se incluye, como Anexo a la citada ley, el Catálogo de la ROP que sustituye al correspondiente de la *Ley 2/1989, de 30 de mayo*.

Con esta modificación se incorporan a la ROP nuevos itinerarios que se considera conveniente potenciar, bien por sus funciones de estructuración de la red dentro de cada territorio, o de conexión de comarcas vecinas de dos territorios, o por su integración en itinerarios interprovinciales o interautonómicos.

Asimismo, en el nuevo Catálogo se excluyen de la ROP determinadas carreteras que, por diversos motivos, pierden su funcionalidad.

En concreto, las modificaciones que se recogen en la Ley 5/02, de 4 de octubre, relativas a la Red Objeto del Plan son las siguientes:

√ **Se incorporan a la ROP** las siguientes carreteras:

- Red de Interés Preferente
 - Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián.
 - La carretera N-121-A, en el tramo que discurre por Gipuzkoa, una vez realizado el traspaso por parte de la Comunidad Foral de Navarra.
- Red Básica
 - Carreteras A-124, BI-631, BI-633, BI-635, BI-637, BI-639, BI-625, BI-604 y GI-631 (que funcionan como ejes estructurantes de la red viaria dentro de cada Territorio Histórico).
 - Carreteras BI-638 y GI-638 (que conectan comarcas vecinas de dos Territorios Históricos).

√ **Se excluyen de la ROP** las siguientes carreteras:

- La carretera N-130 (actual GI-2135), que pierde su funcionalidad debido a la existencia del itinerario alternativo A-15.
- La carretera GI-120 (actual GI-2120), que pierde su funcionalidad debido a las mejoras realizadas en el recorrido alternativo N-240 y N-I.

√ **Modificaciones técnicas**

Afectan a la expresión del itinerario y longitud de determinadas carreteras, alterados como consecuencia de intervenciones en la red o reflejo de la sustitución funcional de unos tramos por otros.

Por otra parte, se incorporan a la Red de Interés Preferente, con la denominación N-636, las carreteras BI-632 y GI-632, que canalizan un volumen considerable de vehículos pesados.

√ **Otras modificaciones**

Finalmente, en la *Ley 5/02, de 4 de octubre*, se realizan otros cambios cuyo objeto es la correcta consignación de la Administración competente sobre la carretera o tramo y, en su caso, la exclusión de un tramo del itinerario por razones de territorialidad. Es el caso de las modificaciones que afectan a las siguientes carreteras:

- Autopista A-8, para reflejar la situación tras la transferencia de funciones y servicios del Estado a las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma, y de éstas a los Territorios Históricos;
- Carretera N-I, excluyéndose el tramo del Condado de Treviño afectado por la declaración de inconstitucionalidad realizada por la sentencia del Tribunal Constitucional 132/98, de 18 de junio;
- Carretera A-624, excluyéndose el tramo que discurre por la provincia de Burgos.
- Carretera BI-624, cuya gestión y explotación corresponden a la Diputación Foral de Bizkaia.

Itinerarios internacionales

Las carreteras de la Red Objeto del Plan asignadas a los itinerarios internacionales (según el "Acuerdo Europeo sobre Grandes Itinerarios de Tráfico Internacional" en vigor desde el 12 de septiembre de 1986) son las siguientes:

- √ Itinerario E-70, A Coruña – Oviedo – Bilbao – Donostia-San Sebastián – Burdeos: asignado en el País Vasco a la A-8, desde Behobia hasta El Haya.
- √ Itinerario E-80, Lisboa – Coimbra - Burgos – Donostia-San Sebastián – Pau: asignado en el País Vasco a la autopista de peaje A-1 hasta Armiñón, a la N-I desde Armiñón a Donostia-San Sebastián y a la A-8, desde Donostia-San Sebastián hasta Behobia.

Una vez concluyan las obras programadas en el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, el recorrido entre Vitoria-Gasteiz y Eibar se realizará a través de la A-1 (Autopista Burgos - Cantábrico).
- √ Itinerario E-05, Glasgow – Donostia-San Sebastián – Madrid – Sevilla - Algeciras: asignado en el País Vasco al mismo itinerario que el E-80.
- √ Itinerario E-804, Bilbao – Zaragoza – Barcelona: asignado al recorrido seguido por la autopista A-68 entre Bilbao y Zambrana.

Propuesta de modificación de la Red Objeto del Plan

En la presente Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, correspondiente al período 2005 – 2016, se considera procedente modificar la ROP vigente con objeto de adaptarla a la situación actual de la

red, excluyendo de la misma determinados tramos que han perdido su funcionalidad. El procedimiento de tramitación de dicha modificación se atenderá a lo dispuesto en la *Ley 2/1991, de 8 de noviembre, de Modificación de la Ley Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco*.

En concreto, se propone la exclusión de la ROP del siguiente tramo correspondiente al Territorio Histórico de Bizkaia:

- √ **Carretera BI-625** en el entorno metropolitano de Bilbao, desde su entronque con la N-634, en Ibarsusi, hasta Ibarrekolanda, actualmente ejecutado hasta la boca del Túnel de Artxanda en Ugasko.
- √ **Carretera N-634** en sus tramos Nocedal Basurto e Ibarsusi-Miraflores-Atxuri, si bien el tramo Ibarsusi-Miraflores quedará excluido cuando entre en servicio la variante Este prevista en dicho tramo.

Asimismo, se propone la incorporación en la ROP de las actuaciones en servicio del **Corredor del Ballonti** igualmente correspondiente al Territorio Histórico de Bizkaia.

Atendiendo por tanto a esta nueva definición de la Red Objeto del Plan, se excluyen de la Red las travesías de Baracaldo, Ortuella, Bilbao, Retuerto, Trapagaran, Basauri, Ugarte y Zorrotza.

Por otra parte, una vez entre en servicio la **Variante Sur Metropolitana de Bilbao**, infraestructura de alta capacidad que absorberá el tráfico de largo recorrido y pesado, alejándolo del entorno urbano de Bilbao y los demás municipios de la Margen Izquierda (facilitando de esta manera que la Solución Sur se convierta en una vía urbana de acceso a Bilbao), se deberá incorporar dicha vía a la ROP.

Con criterio similar, se mantiene en la ROP el actual trazado de la autopista A-8 a su paso por Donostialdea hasta la entrada en servicio del **Segundo Cinturón de San Sebastián** que, en el tramo entre el enlace de Aritzeta y el enlace de Oiartzun, adoptará la funcionalidad de esta vía en la canalización del tráfico interurbano, y se incorporará a la Red Objeto del Plan.

Propuesta de modificación de la nomenclatura de la Red Objeto del Plan

La *Ley 2/89, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco* (modificada por la *Ley 2/1991, de 8 de noviembre*) establece los principios generales para la denominación de las carreteras del País Vasco, de acuerdo a la jerarquización de las mismas atendiendo a su funcionalidad.

Esta Ley indica además la necesidad de coordinación en la denominación de carreteras entre administraciones afectadas en itinerarios extracomunitarios y regula la modificación técnica de las mismas.

Con motivo de la aprobación del Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado, se hace necesario, por eficacia y coherencia a los efectos de favorecer la información y orientación del usuario, la adecuación

de la denominación de las carreteras de la CAPV a los criterios del citado Real Decreto, en aquellas carreteras afectadas por la modificación que tienen continuidad en el País Vasco.

Por otra parte, en la década de los 90 se produjo una importante transformación en la red de carreteras del País Vasco con el objetivo, entre otros, de procurar accesibilidad y aumento de capacidad de itinerarios, materializándose en la creación de nuevas infraestructuras, o ampliación y / o modificación de las existentes. No obstante, en algunas de estas vías la jerarquización se ha mantenido pese a que han ido cambiando su funcionalidad en estos años.

Atendiendo a las consideraciones anteriores, **se propone modificar la nomenclatura de la ROP** de acuerdo con los siguientes principios básicos:

√ **Coherencia con la denominación y nomenclatura de la Red de Carreteras de Gran Capacidad del Estado** establecida por el Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre.

Propuesta de nueva denominación para los itinerarios de Autovías y Autopistas que atraviesan el territorio del País Vasco:

- A-1: Autovía Norte.
- AP-1: Autopista de Peaje Burgos – Cantábrico (Eibar) en su tramo dentro de la CAPV: de competencia estatal hasta Armiñón.
- A-8: Autopista del Cantábrico.
- AP-8: Autopista de Peaje Bilbao – Behobia.

√ **Coordinación con las Comunidades limítrofes y el Estado**, en las carreteras de la ROP con itinerarios extracomunitarios.

√ **Coherencia con la funcionalidad, sistema de gestión y características geométricas**, que presentan las carreteras de la ROP.

En relación con este aspecto los posibles cambios de nomenclatura afectarían a las siguientes carreteras:

- Carretera N-636: una vez ejecutadas las actuaciones previstas en la Revisión del 2º Plan General de Carreteras, la nueva denominación de la misma en el tramo guipuzcoano será "A-70" o "AP-70" dependiendo de cómo sea la gestión del tramo.
- Carretera GI-131: una vez ejecutada la actuación prevista en la Revisión del 2º Plan General de Carreteras, la nueva denominación de esta vía será "A-15" del Corredor Donostia – Pamplona, con continuidad a través de la N-I entre Aduna y Andoain.

- La funcionalidad de la autopista A-8 en su tramo Basauri – Santurtzi, la denominada Solución Sur de Bilbao, la asumirá, una vez ejecutada, la futura Variante Sur Metropolitana de Bilbao la cuál canalizará el tráfico interurbano, pasando a denominarse AP-8 en el tramo de peaje.
- El futuro Segundo Cinturón de San Sebastián, en el tramo entre el enlace de Aritzeta y el enlace de Oiartzun, adoptará la funcionalidad de la A-8 en la canalización del tráfico interurbano, pasando a denominarse AP-8.

Como consecuencia tanto de la modificación de la nomenclatura como de la exclusión de la vigente ROP del tramo antes citado se propone una nueva Red Objeto del Plan en la presente Revisión al horizonte 2016 que figura en el Anexo 1.

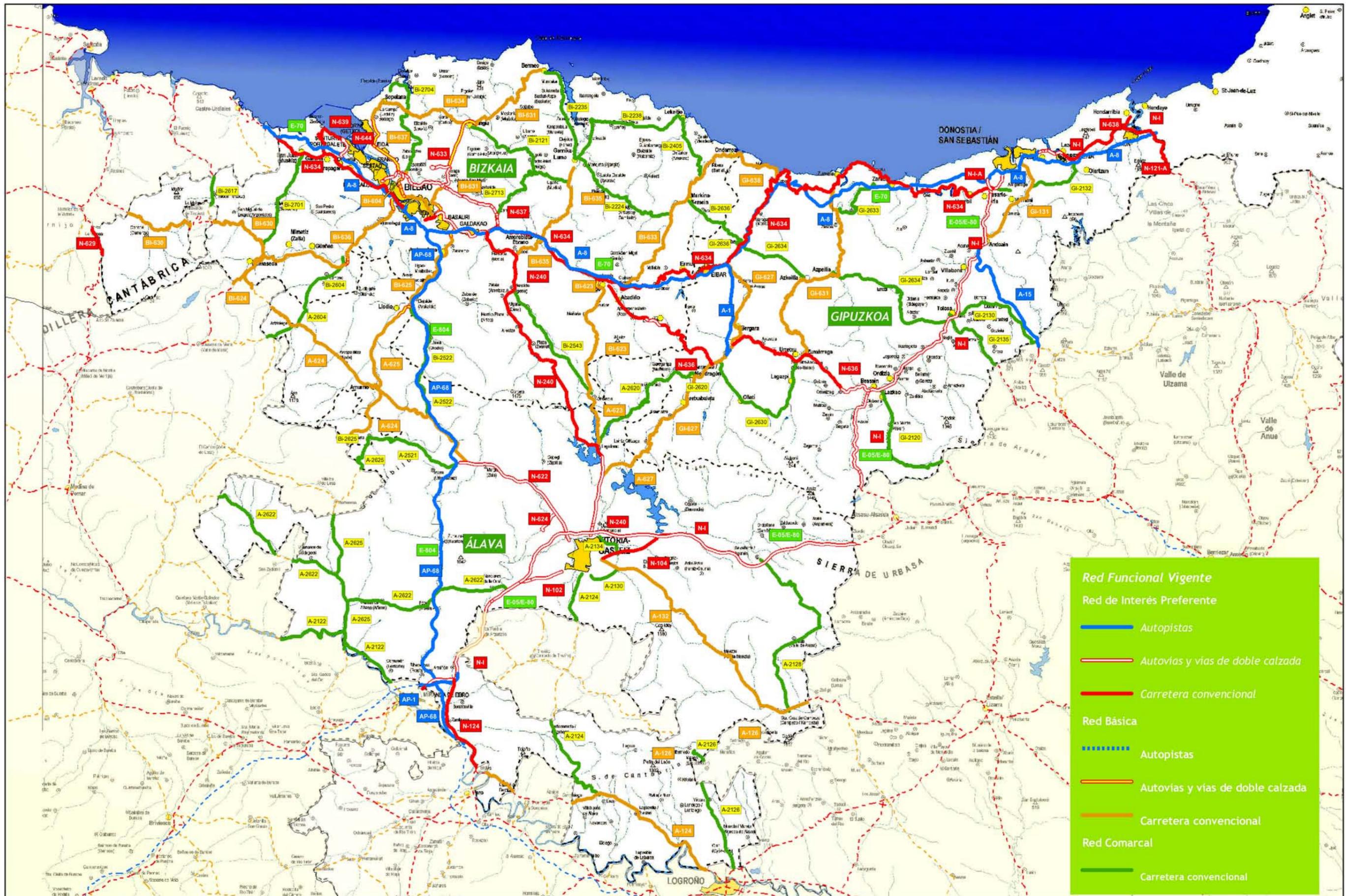


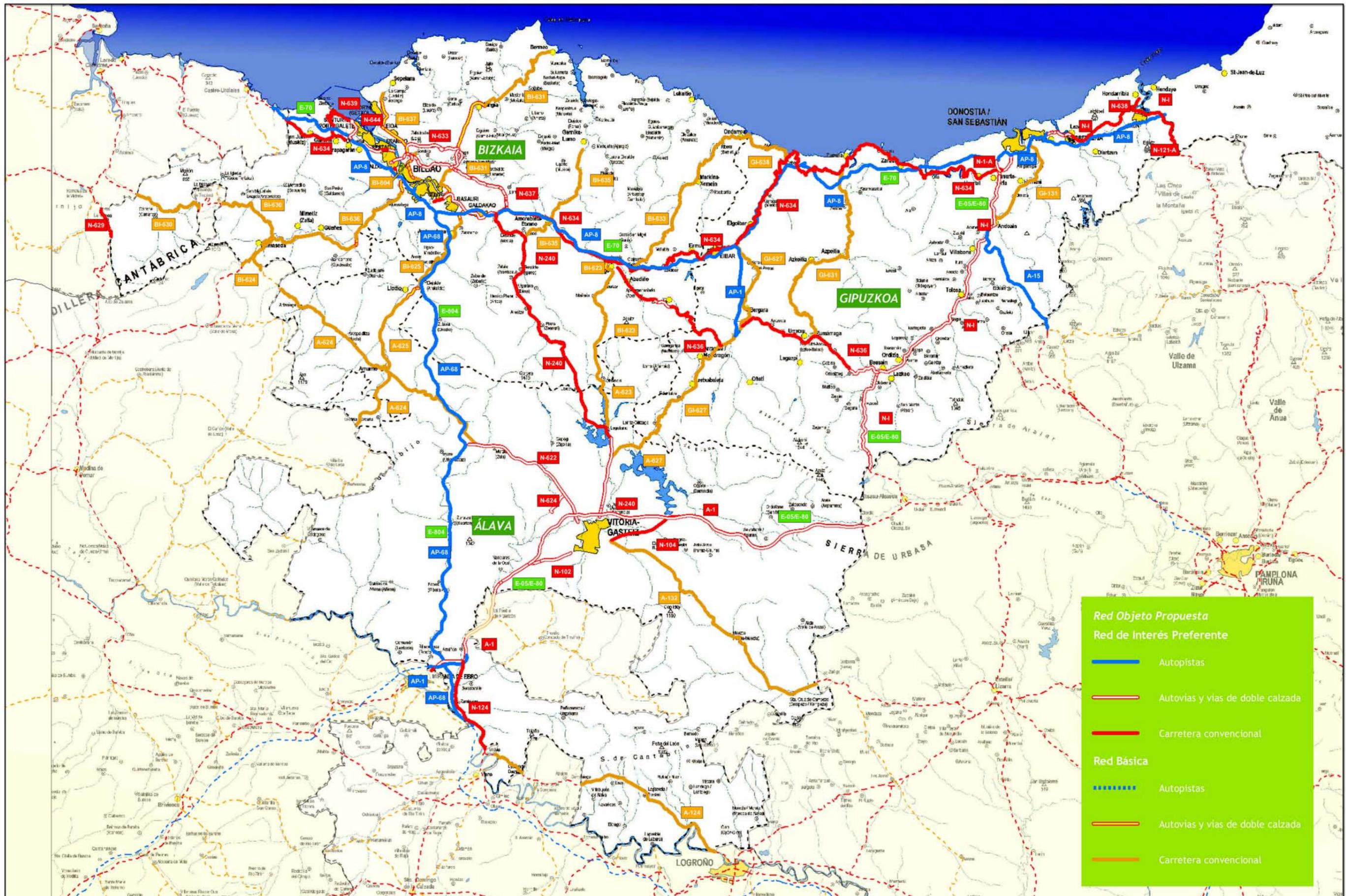
Red Objeto Vigente

- Autopistas
- Autovías y vías de doble calzada
- Carretera convencional

Red Básica

- Autopistas
- Autovías y vías de doble calzada
- Carretera convencional





Red Objeto Propuesta

Red de Interés Preferente

- Autopistas
- Autovías y vías de doble calzada
- Carretera convencional

Red Básica

- - - Autopistas
- - - Autovías y vías de doble calzada
- - - Carretera convencional



Red Funcional Propuesta

Red de Interés Preferente

- Autopistas
- Autovías y vías de doble calzada
- Carretera convencional

Red Básica

- - - - - Autopistas
- - - - - Autovías y vías de doble calzada
- - - - - Carretera convencional

Red Comarcal

- Carretera convencional