8. ACTUACIONES PROPUESTAS

8.1. PROGRAMACIÓN Y PRIORIZACIÓN

A partir de los resultados del diagnóstico, coordinadamente con las propuestas contenidas en los P.T.S. de Carreteras de las Diputaciones Forales de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, y teniendo en consideración las propuestas del 2º Plan General de Carreteras pendientes de ejecutar y actualmente en ejecución, se han definido las actuaciones a realizar en la Red Objeto del Plan durante el período de vigencia de la presente Revisión del 2º Plan General de Carreteras, 2005 - 2016.

Los Programas de Actuación (y los Subprogramas que los constituyen) se presentan para cada Territorio Histórico, ordenados por carretera, explicitando los objetivos técnicos a los que debe adecuarse la obra correspondiente, el coste de la actuación, el sistema de financiación previsto, y su prioridad durante el período de vigencia del Plan.

Los costes de las actuaciones corresponden a costes totales, evaluados en los correspondientes proyectos y estudios realizados, **actualizados a Euros del año 2005, e incluyen los costes correspondientes a Expropiaciones y Servicios Afectados**.

Los costes se han asignado por prioridades (en función de los trienios en los que se inician las obras), considerando en la evaluación económica los costes de las actuaciones para las que las obras se ejecutan durante el período de vigencia del Plan.

Con independencia de que son las respectivas Diputaciones Forales las que deben establecer los mecanismos de financiación más adecuados para las actuaciones viarias que son de su competencia, se incluye en los cuadros – resumen de las actuaciones propuestas para la ROP, el posible sistema de financiación de cada una de ellas.

Respecto a los sistemas de financiación de las actuaciones propuestas para la ROP, existe diferente casuística dependiendo de los agentes a cargo de la gestión de las infraestructuras viarias:

√ **Gestión propia de infraestructuras**

- Sistema de financiación Pública tradicional, en el que las actuaciones se ejecutan con cargo a los presupuestos de la Administración Pública. En este caso, las Diputaciones Forales serían las promotoras de la correspondiente gestión.

  Este sistema presenta dos restricciones relevantes:

  - No permite una financiación a medio y largo plazo.
  - Le afectan las limitaciones del gasto público derivadas de la política económica general.

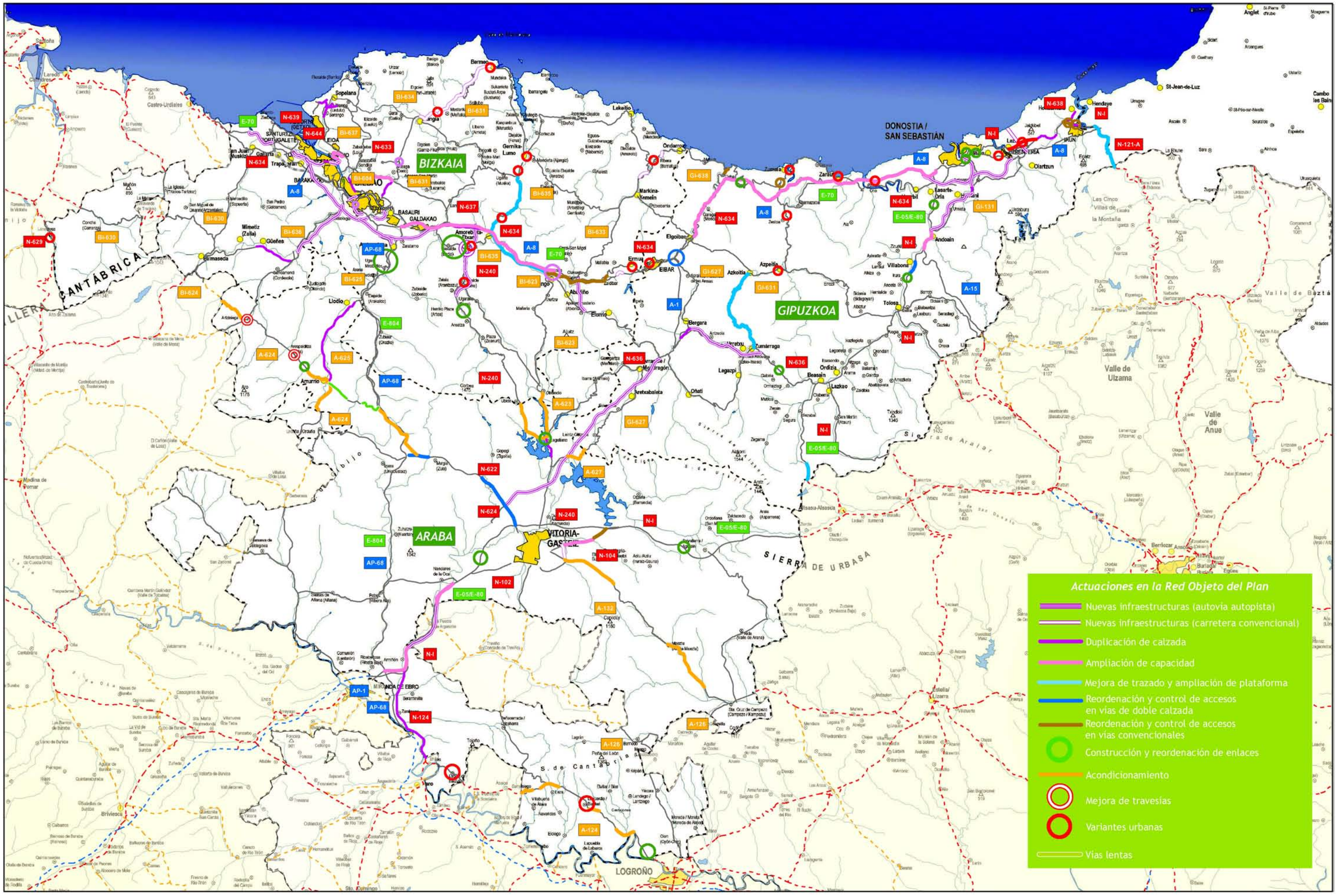
- Sistema de financiación Pública concertada con otros entes y gestionada por las Diputaciones Forales, en el que son las propias Diputaciones las que se hacen cargo tanto de la gestión como del coste de las obras, pudiendo obtener recursos ajenos de otras administraciones y entes que se beneficien indirectamente de las infraestructuras ejecutadas.

√ **Gestión ajena de infraestructuras**

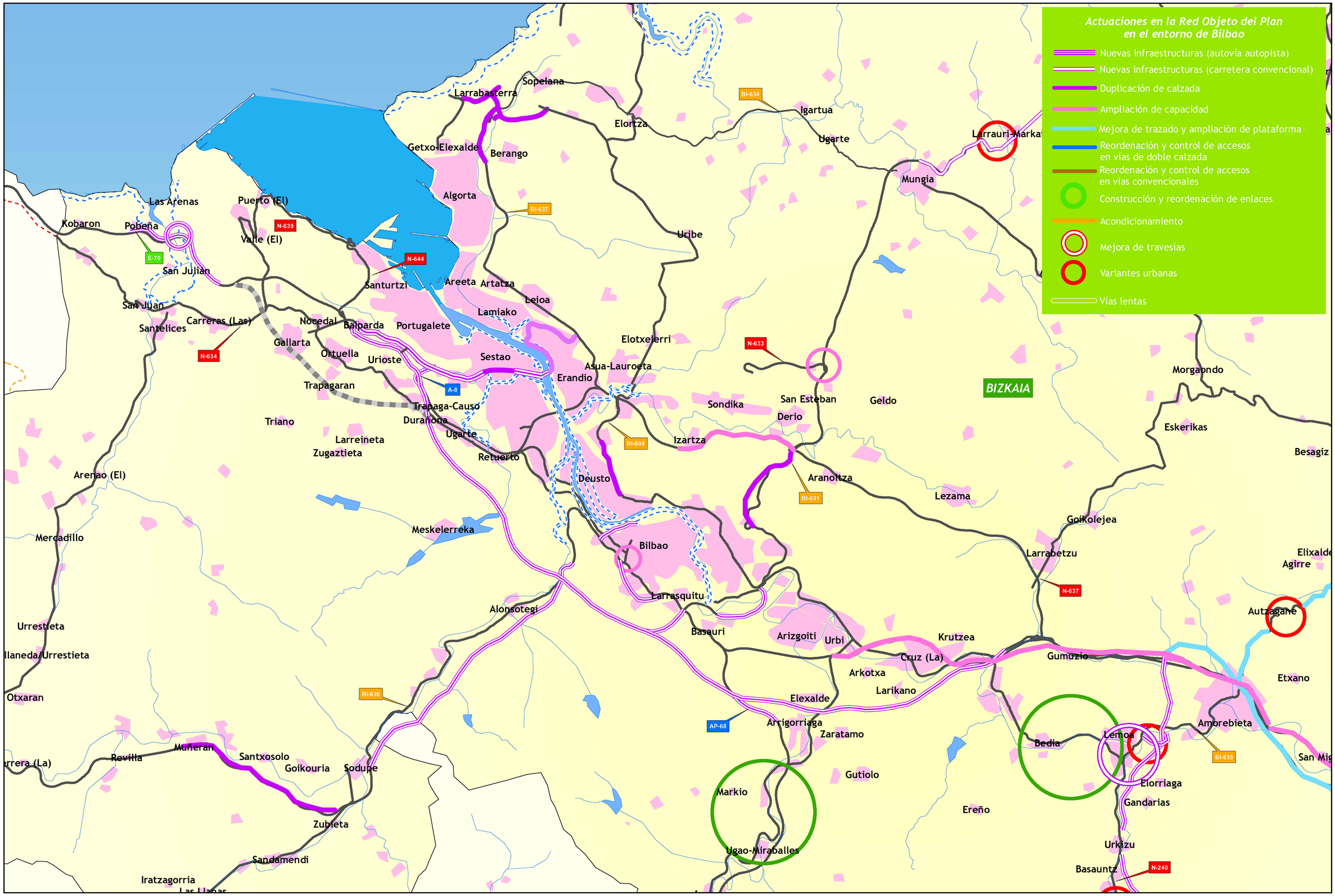
- Sistema de financiación Pública concertada con otros entes y gestionada por otras Administraciones, en el que se conciertan actuaciones con otras Instituciones y / u órganos de gestión urbanística que aportan recursos financieros en concepto de plusvalías del suelo.
- Sistema de financiación mediante Gestión concertada con empresas privadas, en el que las empresas privadas con intereses económicos en zonas que se verán beneficiadas por la ejecución de las actuaciones, se comprometen a pagar una parte del coste de las obras y se hacen cargo de la gestión concertada de éstas.
- Sistema de financiación mediante Asociación Público – Privada, que se corresponde con el de financiación mixta de infraestructuras, en el que tanto la Administración Pública como las empresas privadas comparten riesgos y beneficios.

Por otra parte, en los últimos años las administraciones públicas, a la hora de realizar inversiones infraestructurales, están optando por la creación de sociedades mercantiles específicas, que asumen la titularidad de uno o varios proyectos concretos y obtienen en el mercado financiero los recursos necesarios para la ejecución de los mismos, sin suponer un aumento de la carga financiera de las administraciones. Es el caso de las **Sociedades Públicas Forales VIASA** (Diputación Foral de Álava), **INTERBIAK** (Diputación Foral de Bizkaia) **y BIDEGI** (Diputación Foral de Gipuzkoa), encargadas de la realización de estudios y proyectos, construcción, conservación y explotación (por sí mismas o mediante terceros) de las infraestructuras viarias que les encomienden las respectivas Diputaciones Forales.

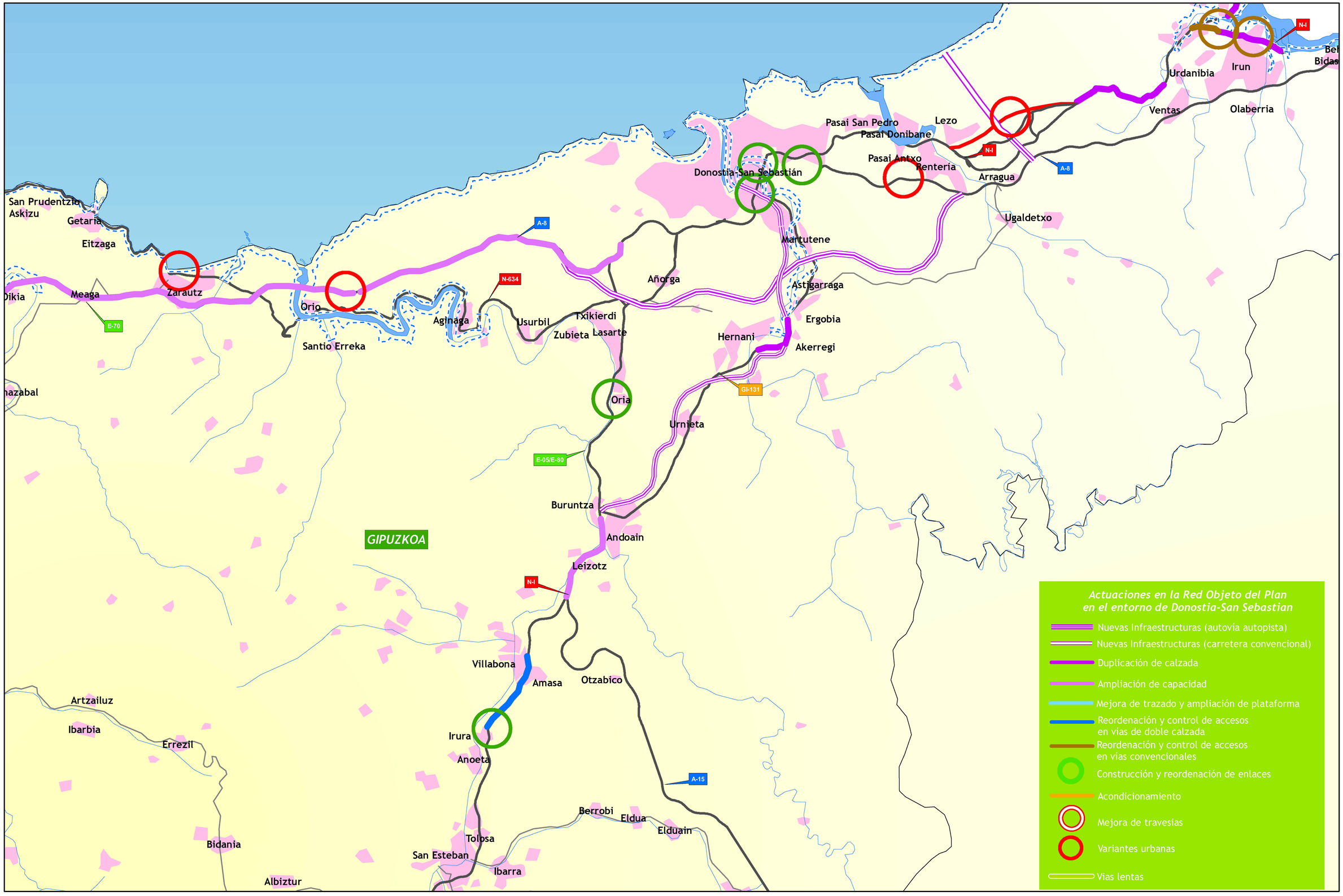
A continuación se adjuntan planos expresivos de las actuaciones propuestas para la Red Objeto del Plan.



EUSKO JAURLARITZA / GOBIERNO VASCO GARRAIO ETA HERRI LAN SAILA / DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS	AHOLHULARIA / CONSULTOR: Eptisa GRUPO EP, Cinsa GRUPO EP	ESKALA / ESCALA: 1:450.000	DATA / FECHA: SEPTIEMBRE 2010	PROIEKTUAREN IZENBURUA / TITULO DEL PROYECTO: REVISION DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAIS VASCO	PLANOAREN IZENBURUA / TITULO DEL PLANO: ACTUACIONES EN LA RED OBJETO DEL PLAN PLANO-ZK / PLANO Nº:



EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO GARRAIO ETA HERRI LAN SAILA DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS	AHOLHULARIA / CONSULTOR: Eptisa GRUPO EP Cinsa GRUPO EP	ESKALA / ESCALA: 1:100.000	DATA / FECHA: SEPTIEMBRE 2010	PROIEKTUAREN IZENBURUA / TITULO DEL PROYECTO: REVISION DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAIS VASCO	PLANOAREN IZENBURUA / TITULO DEL PLANO: ACTUACIONES EN EL ENTORNO DE BILBAO	PLANO-ZK / PLANO Nº:



EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO GARRAIO ETA HERRI LAN SAILA Garraio Azpiegitura Zuzendaritza DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS Dirección de Infraestructura del Transporte	AHOLHULARIA / CONSULTOR: Eptisa GRUPO EP Cinsa GRUPO EP	ESKALA / ESCALA: 1:100.000	DATA / FECHA: SEPTIEMBRE 2010	PROIEKTUAREN IZENBURUA / TITULO DEL PROYECTO: REVISION DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAIS VASCO	PLANOAREN IZENBURUA / TITULO DEL PLANO: ACTUACIONES EN LA RED OBJETO DEL PLAN EN EL ENTORNO DE DONOSTIA - SAN SEBASTIAN PLANO-ZK / PLANO Nº:

Se adjuntan a continuación los cuadros – resumen de actuaciones propuestas para la ROP, tanto las propiamente infraestructurales como las de mejora e integración ambiental. Asimismo, en el Anexo 5 se incluye una comparativa del estado, actual y previsto, de la planificación del 2º Plan General de Carreteras de la CAPV.

Por otra parte, el Anexo 6 recoge la planificación prevista, a ejecutar en el período 2005 – 2016, para la Red Funcional de carreteras.

2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO: ACTUACIONES PROPUESTAS EN LA RED OBJETO DEL PLAN

TERRITORIO HISTÓRICO: ÁLAVA

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa [1]	Grado de definición	Presupuesto Actualizado [2] (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL								
SUBPROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS								
A-1	Autopista Vitoria-Gasteiz – Eibar. Tramo Luko – L. P. Gipuzkoa [3]	7,33	120	2x7,5 / 11	1	En Servicio[4]	124,95	Gestionada por VIASA
A-1	Autopista Vitoria-Gasteiz – Eibar. Tramo Etxabarri – Luko	7,00	120	2X7,5 / 11	1	En Servicio	36,34	Gestionada por VIASA
BI-636	Corredor del Kadagua	1,29	80	2X7 / 10,5	1	En Servicio	- [5]	
N-I	Modificación de trazado en la N-I a su paso por el Condado de Treviño (Incluye Variante de Lapuebla)	6,70	100 - 120	2X11,25 / 14,75	1	En Servicio	- [6]	
A-132 y N-104	Conexión con N-104 en Arkaute	1,45	80	7 / 10	3	Planificación	3,11	Pública
SUBPROGRAMA DUPLICACIÓN DE CALZADA								
N-124	Duplicación de calzada Armiñón – Zambrana	5,10	100	2X7 / 10,5	3	Proyecto de Construcción en Redacción	18,24	Pública
N-124	Duplicación Zambrana. Inicio variante – Intersección A-4106 (Salinillas)	5,80	100	2X7 / 10,5	3	Proyecto de Trazado	16,59	Pública
N-124	Duplicación de calzada Salinillas – Briñas	3,49	80	2X7 / 10,5	3	Proyecto de Trazado	9,98	Pública
N-240	Duplicación hasta A-623 (Legutiano)	1,58	100	2X7 / 10,5	3	Estudio Informativo en Redacción	6,78	Pública
A-625	Duplicación Llodio – Amurrio	9,32	-	2X7 / 10,5	3	Planificación	19,99	Pública

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa [1]	Grado de definición	Presupuesto Actualizado [2] (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
SUBPROGRAMA AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD								
N-I	Acondicionamiento y construcción de arcenes y eliminación de giros a la izquierda PK 321,7 al PK 329,5	4,40	100	2X7,5 / 11	1	En Servicio	12,61	Pública
N-I	Acondicionamiento y construcción de arcenes y eliminación de giros a la izquierda PK 321,7 al PK 329,5	3,40	100 – 120	2X11,25 / 14,75	1	En Servicio	24,18	Pública
N-I	Acondicionamiento y construcción de arcenes y eliminación de giros a la izquierda PK 336,2 al PK 339,2 [7]	3,00	100 – 120	2X11,25 / 14,75	1	En Servicio	5,69	Pública
N-104	Intersección A-2134 (Variante de Ilárraza) – Intersección A-3110	2,04	100 – 120	2X7 / 10,5	3	Estudio Informativo en Redacción	11,67	Pública
SUBPROGRAMA REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS								
N-104	Intersección A-3110 – Variante de Matauco – Intersección N-I (Venta del Patio)	5,11	100	7 / 11	3	Estudio Informativo en Redacción	9,14	Pública
N-622	Reordenación de accesos de enlace de Yurre a la intersección con N-624	2,67	120	2X7 / 10,5	3	Proyecto Constructivo en Redacción	1,92	Pública
N-622	Reordenación de accesos intersección N-624 a intersección A-3600 (Enlace de Letona)	5,18	120	2X7 / 10,5	3	En Estudio	1,49	Pública
N-622	Vía de Servicio conexión entre N-624 con A-2521	1,50	-	-	2	Planificación	0,43	Pública
SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN Y / O REORDENACIÓN DE ENLACES								
N-240	Enlace con A-623 (Legutiano)	-	-	-	3	Estudio Informativo en Redacción	3,58	Pública
N-I	Modificación del enlace de Júndiz [8]	-	-	-	1	En Servicio	1,26	Pública (Convenio Ayto. Vitotria/Gasteizy DFA)
N-I	Modificación del semienlace de Gaceo para su conversión en enlace completo	-	-	-	1	En Servicio	3,58	Pública

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa [1]	Grado de definición	Presupuesto Actualizado [2] (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
A-124	Enlace con A-3226 y control de accesos hasta L. P La Rioja	-	-	-	3	Planificación	3,22	Pública
A-624	Conversión en enlace el cruce con A-3618 y A-3620 (Cruce de los Olmos)	-	-	-	3	Estudio Informativo y Proyecto de Trazado en redacción	4,30	Pública
TOTAL PROGRAMA OBRA PRINCIPAL: 319,05 MILLONES €								
PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO								
SUBPROGRAMA ACONDICIONAMIENTO								
N-240	Acondicionamiento Legutiano – L. P. Bizkaia (inicio en el tramo de la intersección con la carretera A-4404 a Elosu)	6,48	100	7 / 12	3	En Estudio	1,09	Pública
N-240	Acondicionamiento Legutiano – L. P. Bizkaia		100	7 / 12	3	Planificación	5,42	Pública
A-132	Acondicionamiento y mejora de trazado entre Elorriaga y Eguileta. Tramo Ascarza – Int. A-4159	2,41	80	7 / 12	1	En Servicio	0,84	Pública
A-132	Acondicionamiento y mejora de trazado entre Elorriaga y Eguileta. Tramo Int. A-4159 – Eguileta	4,74	80	7 / 12	3	Proyecto Constructivo en Redacción	1,65	Pública
A-132	Acondicionamiento y construcción de arcenes Maestu – Sta. Cruz de Campezo. Tramo Maestu – Atauri	2,70	80	7 / 10	1	En Servicio	3,94	Pública
A-132	Acondicionamiento y construcción de arcenes Maestu – Sta. Cruz de Campezo. Tramo Atauri – Antoñana	4,75	80	7 / 10	1	En Servicio	7,57	Pública
A-623	Acondicionamiento Legutiano – L. P. Bizkaia (Gomilaz)	6,04	60	7 / 9	3	Planificación	3,36	Pública
A-624	Acondicionamiento Altube – Ciorroga	9,20	60	7 / 9	2	Proyecto de Construcción	9,28	Pública
A-624	Acondicionamiento Amurrio – Respaldiza (resto tramo) [9]	2,83	60	7 / 9	2	Proyecto Constructivo	2,37	Pública

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa (1)	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (2) (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
A-624	Acondicionamiento Artziniega – L.P. Burgos	4,19	60	7 / 8	3	Planificación	1,75	Pública
A-625	Acondicionamiento y mejora de trazado desde el límite municipio de Orduña hasta Saratxo	2,10	80	7 / 10	3	Proyecto Constructivo en Redacción	7,26	Pública
A-625	Acondicionamiento y mejora de trazado entre Saratxo y el inicio de la Variante Este de Amurrio (enlace con la A-624)	2,93	80	7 / 11	3	Proyecto Constructivo en Redacción	10,14	Pública
A-627	Acondicionamiento y mejora de trazado entre A-3006 e intersección con A-3002	2,20	80	7 / 10	3	Planificación	0,61	Pública
A-627	Acondicionamiento y mejora de trazado entre A-3002 y L. P. Gipuzkoa	0,59	60 – 80	7 / 9	3	Planificación	0,24	Pública
A-124	Acondicionamiento L.P. Álava – inicio acondicionamiento (P.K. 54,31 a P.K. 55,65)	1,34	80	7 / 10	3	Planificación	0,94	Pública
A-124	Final acondicionamiento – inicio Variante de trazado (P.K. 57,00 a P.K. 59,54)	2,54	80	7 / 10	3	Planificación	1,42	Pública
A-124	Acondicionamiento final Travesía de Laguardia (int. A-3216) a Intersección A—4202. Tramo final de Travesía de Laguardia (int. A-3216) a inicio obra Cuesta de Castejones	1,83	80	7 / 10	1	En Servicio	1,38	Pública
A-124	Acondicionamiento final Travesía de Laguardia (int. A-3216) a Intersección A—4202. Tramo final obra Cuesta de Castejones a intersección A-4202	0,89	80	7 / 10	1	En Servicio	1,54	Pública
SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAVESÍAS								
A-624	Acondicionamiento Amurrio – Respaldiza (Travesía de Respaldiza)	0,62	60	7 / 9	3	Proyecto de Construcción	0,89	Pública
A-624	Travesía de Artziniega	0,87	60	7 / 8	3	Planificación	0,25	Pública
SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS LENTAS								
A-624	Vía lenta en el Alto de Chozas	3,52	-	7 / 9 + Vía lenta	2	En Ejecución	2,41	Pública

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa (1)	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (2) (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
A-624	Vía lenta entre Variante Este de Amurrio y A-4602	2,95	-	7 / 9 + Vía lenta	3	Planificación	2,01	Pública
TOTAL PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO: 66,36 MILLONES €								
PROGRAMA: VARIANTES URBANAS								
SUBPROGRAMA VARIANTES URBANAS								
A-124	Variante de Labastida	4,87	80	7 / 10	3	Planificación	6,96	Pública
A-124	Variante de Laguardia	2,50	80	7 / 10	3	Planificación	3,58	Pública
TOTAL PROGRAMA VARIANTES URBANAS: 10,54 MILLONES €								

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las Diputaciones Forales.

(1): Orden de prioridad de las actuaciones programadas en la Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco.

Prioridad (año inicio)	*1*	*2005-2007*
	2	*2008-2010*
	3	*2011-2013*
	4	*2014-2016*

(2): El presupuesto corresponde al período 2005 - 2016.

(3): Incluye el tramo alavés del Túnel de Arlabán (33,409 millones €).

(4): Entrará en servicio con el tramo contiguo en Gipuzkoa.

(5): Incluida en el Corredor del Cadagua: Convenio con la Diputación Foral de Bizkaia. Financiación correspondiente a la Diputación Foral de Bizkaia.

(6): Actuación ejecutada por el Ministerio de Fomento con incidencia parcial en territorio alavés. El presupuesto correspondiente a la Diputación Foral está incluido en el acondicionamiento de la N-I entre los P.K. 336,2 y 339,2.

(7): Actuación unitaria parcialmente ejecutada en el trienio anterior.

(8): Construcción de un nuevo vial. Coste total de 2,44 millones € y financiación conjunta Ayto. de Vitoria-Gasteiz (56,69%) y Diputación Foral de Álava (43,31%).

(9): No incluye el cruce de los Olmos, que se incluye en la actuación de la A-624 "Conversión en enlace el cruce con A-3618 y A-3620 (Murga)".

2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO: PROGRAMAS DE MEJORA E INTEGRACIÓN AMBIENTAL DE LA RED VIARIA ACTUAL A REALIZAR EN EL PERÍODO DE VIGENCIA DEL PLAN

TERRITORIO HISTÓRICO: ÁLAVA

Carretera / Área	Tramo / Ámbito	Área Funcional	Observaciones	INVERSIÓN y PROGRAMACIÓN	
				Prioridad en el Programa	Presupuesto Actualizado (Euros)
PROGRAMA: INTEGRACIÓN DE LAS CARRETERAS CON EL MEDIO HÍDRICO					
N-I	Junto al curso del Zadorra, al sur de Nanclares de Oka	Álava Central	Vía con carga de tráfico mediana. El reconocimiento irá encaminado a determinar los riesgos reales de vertidos accidentales, así como al desarrollo de las márgenes.	Según criterio DFA	10.000,00
N-104	Entre Elorriaga y su salida del municipio de Vitoria-Gastiz	Álava Central	Atraviesa el perímetro de protección de los humedales de Salburua y su área de recarga, así como diversos cursos fluviales. El reconocimiento irá encaminado prioritariamente a evaluar la incidencia en el desarrollo de las márgenes y sus funciones ecológicas y a determinar los riesgos reales de vertidos accidentales, así como a evaluar la posible afección a los humedales.	Según criterio DFA	8.500,00
N-240 y A-623	Orilla oriental del Embalse de Urrunaga,	Álava Central	Vía con carga de tráfico mediana pero alta fragilidad del cuerpo de agua receptor. El reconocimiento buscará determinar los riesgos reales de vertidos accidentales y al desarrollo de las márgenes. (Este reconocimiento se asocia a otros propuestos de carácter hídrico y ecológico).	Según criterio DFA	5.750,00
A-132	Desde pasado el Puerto de Azaceta hasta Santa Cruz de Campezo	Álava Central	Vía de carga moderada de tráfico. Comparte el fondo de valle con los cursos del Berrón y Ega y sus riberas que son de alto interés ecológico y forman parte del LIC. El reconocimiento irá encaminado prioritariamente a evaluar la incidencia en el desarrollo de las márgenes y sus funciones ecológicas y a determinar los riesgos reales de vertidos accidentales. (Este reconocimiento se asocia a otros propuestos de carácter hídrico, ecológico y paisajístico).	Según criterio DFA	9.750,00
TOTAL PROGRAMA INTEGRACIÓN DE LAS CARRETERAS CON EL MEDIO HÍDRICO: 34.000,00 €					
PROGRAMA: PERMEABILIZACIÓN Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA:					
N-I	Entre Boquete de La Puebla y Armiñón	Álava Central	El reconocimiento buscará comprobar experimentalmente pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración y considerando sus necesidades.	Según criterio DFA	5.100,00
N-104	Entre Elorriaga y su salida del municipio de Vitoria-Gastiz	Álava Central	Atraviesa el entorno inmediato de Salburua (humedal relevante, zona Ramsar y Lic). El reconocimiento irá encaminado a evaluar la importancia estratégica que tiene la permeabilización ecológica de esta carretera de cara a asegurar el flujo genético de las poblaciones de vertebrados terrestres afincadas en Salburua, disminuyendo las tasas actuales de mortalidad de las mismas, así como a reducir la fragmentación territorial entre Salburua y los medios colindantes (bosques isla de La Llanaday Montes de Vitoria).	Según criterio DFA	8.340,00
N-240 y A-623	Orilla oriental del Embalse de Urrunaga	Álava Central	Franjas en las que convive una importante funcionalidad ecológica (orillas del embalse, biotopos anfibios, etc.) con la conectividad transversal (Corredores Ecológicos este - oeste). El reconocimiento buscará evaluar la convivencia de la vía con la funcionalidad ecológica local y de conectividad, así como determinar otras posibles afecciones y riesgos y la necesidad o no de recuperarlos (Este reconocimiento se asocia a otros propuestos de carácter hídrico y ecológico).	Según criterio DFA	5.100,00
N-622	Entorno del túnel de Aiurdin	Álava Central	Discurre entre el gran conjunto natural de Gorbeia y las Sierras de Arkamo-Gibijo-Arrastaria, El reconocimiento buscará comprobar experimentalmente pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración y considerando sus necesidades.	Según criterio DFA	5.100,00
A-132	Desde pasado el Puerto de Azaceta hasta Santa Cruz de Campezo. Particularmente entre Maestu y Antoñana	Álava Central	La vía discurre junto a los cursos de los ríos Berrón y Ega y forma parte de un extenso y valioso conjunto naturalístico de primer orden. El reconocimiento buscará evaluar la incidencia en la accidentalidad con animales, así como a evaluar la funcionalidad ecológica de la vía (fragmentación, convivencia con márgenes fluviales, bosques, etc.) y sus posibles necesidades de recuperación. (Este reconocimiento se asocia a otros propuestos de carácter hídrico, ecológico y paisajístico).	Según criterio DFA	8.340,00
A-625	En la Variante de Saratxo en torno al viaducto sobre el Nervión	Llodio	Se constatan atropellos. Es un área periférica de cierta conexión ecológica entre dos grandes sistemas naturales (al sur y al este). El reconocimiento buscará comprobar experimentalmente pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración y considerando sus necesidades.	Según criterio DFA	5.100,00
TOTAL PROGRAMA PERMEABILIZACIÓN Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA: 37.080,00 €					

Carretera / Área	Tramo / Ámbito	Área Funcional	Observaciones	INVERSIÓN y PROGRAMACIÓN	
				Prioridad en el Programa	Presupuesto Actualizado (Euros)
PROGRAMA: INTEGRACIÓN Y APROVECHAMIENTO DEL PAISAJE					
N-104	Entre Elorriaga y su salida del municipio de Vitoria-Gastiz	Álava Central	Atraviesa corredores ecológicos importantes y de alto valor paisajístico. El reconocimiento irá encaminado a evaluar la presencia de la vía en los paisajes que recorre y a determinar la necesidad de actuaciones de integración y de actuaciones de aprovechamiento del paisaje, especialmente en el tramo que discurre colindante a los humedales de Salburua.	Según criterio DFA	8.340,00
N-240 y A-623	Orilla oriental del Embalse de Urrunaga	Álava Central	Es un itinerario paisajístico de gran atractivo popular donde estas vías juegan un papel fundamental en un sentido doble: como soporte del disfrute paisajístico y como elementos que forman parte de las escenas. El reconocimiento irá encaminado a evaluar la presencia de la vía en los paisajes que recorre, a evaluar la posible funcionalidad paisajística y a determinar la necesidad de actuaciones de integración y de actuaciones de aprovechamiento del paisaje (Este reconocimiento se asocia a otros propuestos de carácter hídrico, ecológico y de intermodalidad).	Según criterio DFA	5.100,00
A-132	Desde pasado el Puerto de Azaceta hasta Santa Cruz de Campezo	Álava Central	Atraviesa corredores ecológicos importantes y de alto valor paisajístico. El reconocimiento irá encaminado a evaluar la presencia de la vía en los paisajes que recorre y a determinar la necesidad de actuaciones de integración y de actuaciones de aprovechamiento del paisaje.	Según criterio DFA	8.340,00
A-124	Todo su recorrido en Álava	Álava Central / Laguardia	Discurre por la margen izquierda del Ebro entre los viñedos de la Rioja Alavesa, en un paisaje cultural de alto valor y reconocimiento local e internacional integrándose en él como un elemento estructurante de la escena y con funciones de itinerario visual de primer orden. El reconocimiento irá encaminado a evaluar la incidencia de la presencia de la vía en las escenas así como a evaluar la funcionalidad paisajística de la vía (itinerarios visuales, puntos panorámicos, etc.) y sus posibles necesidades de recuperación y actuación. (Este reconocimiento se asocia a otros propuestos de carácter hídrico, ecológico, paisajístico y de intermodalidad).	Según criterio DFA	14.820,00
A-625	Todo su recorrido	Llodio	Garantizar la correcta coexistencia de las propuestas sobre la A-625, con el parque lineal del Nervion a lo largo del área funcional	Según criterio DFA	-
TOTAL PROGRAMA INTEGRACIÓN Y EL APROVECHAMIENTO DEL PAISAJE: 36.600,00 €					
PROGRAMA: DIAGNÓSTICO Y CORRECCIÓN DEL RUIDO					
N-I	En la circunvalación de Vitoria-Gasteiz	Álava Central	Es un largo tramo con notables cargas de tráfico y elevada fracción de pesados que puede repercutir sobre algunos enclaves residenciales que se encuentran aislados en sus márgenes.	Según criterio DFA	10.850,00
N-104	Entre Elorriaga y su salida del municipio de Vitoria-Gastiz	Álava Central	Se integra en ámbitos naturales de alta calidad ambiental y paisajística.	Según criterio DFA	3.760,00
N-240	En Legutiano	Álava Central	Es una vía que, con gran carga de tráfico (notable fracción de pesados), discurre junto a una población y a usos recreativos.	Según criterio DFA	2.350,00
N-622	En Ametzaga y Murgia	Álava Central	Vía con gran carga de tráfico (notable fracción de pesados) que discurre junto a poblaciones.	Según criterio DFA	3.200,00
A-132	Desde pasado el Puerto de Azaceta hasta Santa Cruz de Campezo	Álava Central	Se integra en ámbitos naturales de alta calidad ambiental y paisajística.	Según criterio DFA	3.760,00
A-625	En Llodio y Amurrio	Llodio	Es una vía que, con gran carga de tráfico, discurre junto a poblaciones.	Según criterio DFA	4.050,00
TOTAL PROGRAMA DIAGNÓSTICO Y LA CORRECCIÓN DEL RUIDO: 27.970,00 €					
PROGRAMA: DIAGNÓSTICO Y MEJORA DE HABITABILIDAD DE LA VÍA E INTERMODALIDAD					
N-240 y A-623	Orilla oriental del Embalse de Urrunaga	Álava Central	Se contempla la posibilidad de un paseo itinerario junto al embalse. Este itinerario de gran atractivo popular se beneficiaría de la promoción de otros modos de transporte y de la adecuación para usos de recreo y ocio. El reconocimiento irá encaminado a evaluar el posible ámbito de otros modos de transporte considerando la necesidad de actuaciones de promoción o implantación (Este reconocimiento se asocia a otros propuestos de carácter hídrico, ecológico y de intermodalidad).	Según criterio DFA	5.100,00
A-132	Desde pasado el Puerto de Azaceta hasta Santa Cruz de Campezo, incluyendo el itinerario del antiguo ferrocarril vasconavarro	Álava Central	La calidad ecológica y paisajística de este itinerario requieren promocionar modos de transporte alternativos que descarguen el tráfico de vehículos rodados y favorezcan una mejor integración (rodado colectivo, carril bici, itinerarios peatonales) y desarrollo de condiciones integrales de la vía y su disfrute. El reconocimiento irá encaminado a evaluar la posible eficacia de otros modos de transporte y sus posibles necesidades de promoción o implantación. (El reconocimiento se asocia a otros estudios propuestos de carácter hídrico, ecológico, paisajístico y de intermodalidad).	Según criterio DFA	8.340,00

Carretera / Área	Tramo / Ámbito	Área Funcional	Observaciones	INVERSIÓN y PROGRAMACIÓN	
				Prioridad en el Programa	Presupuesto Actualizado (Euros)
A-625	Todo su recorrido	Llodio	Garantizar la correcta coexistencia de las propuestas sobre la A-625, con el parque lineal del Nervion a lo largo del área funcional	Según criterio DFA	-
TOTAL PROGRAMA DIAGNÓSTICO Y MEJORA DE HABITABILIDAD DE LA VÍA E INTERMODALIDAD: 13.440,00 €					

Fuente: Elaboración propia.

2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO: ACTUACIONES PROPUESTAS EN LA RED OBJETO DEL PLAN

TERRITORIO HISTÓRICO: BIZKAIA

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa [1]	Grado de definición	Presupuesto Actualizado [2] (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL								
SUBPROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS								
N-240	Autovía Boroa – Lemoa (La Flecha)	2,50	80	2x7 / 10,5	3	Proyecto de Trazado	75,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
N-240	Autovía Lemoa (Apario) – Igorre	2,19	80	2x7 / 10,5	3	Proyecto de Trazado	55,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
N-240	Supresión paso a nivel de Euskotren	-	-	-	1	Ejecutado	11,78 [3]	Pública concertada y gestionada por otras Administraciones
ACCESOS A SAN MAMÉS	Acceso Urbano. Enlace A-8 – Feria de Muestras	0,62	60	2x7 / 8,5 + aceras	2	En Ejecución	160,00	Pública
ACCESOS A SAN MAMÉS	Variante en Rekalde a la A-8	2,25	80	2x10,5 / 14	4	Planificación	125,00	Pública
Variante Este	Ronda Urbana. Zubialdea – Miraflores	1,08	80	2x7 / 10,5	3	Proyecto de Trazado	90,00	Pública
Variante Este	Ronda Urbana. Ibarsusi – Zubialdea	0,92	80	2x7 / 10,5	3	Proyecto de Trazado	90,00	Pública
N-636	Autovía Gerediaga – Zelaieta (Gerediaga – Muntsaratz)	3,70	80	2x7 / 10,5	3	Proyecto de Trazado	155,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
N-636	Autovía Zelaieta – Atxondo (Muntsaratz – Vte. De Elorrio)	3,50	80	2x7 / 10,5	4	Proyecto de Trazado	80,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-636	Autovía Kastrexana – Alonsotegi (Kastrexana – Arbuio / Vte. Alonsotegui)	4,69	80	2x7 / 10,5	1	Ejecutado	56,50	Gestionada por INTERBIAK

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa (1)	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (2) (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
BI-636	Autovía Alonsotegi – Sodupe (Arbuio – Sodupe)	5,00	80	2x7 / 10,5	1	Ejecutado	70,00	Gestionada por INTERBIAK
BALLONTI (BI-628)	Acceso Urbano. Axpe – Urbinaga (Carmen – Galindo)	0,73	80	2x7 / 10,5	1	Ejecutado	22,40	Pública
BALLONTI (BI-628)	Acceso Urbano. Kueto – Portugalete (Kueto - Markonzaga – Portugalete)	2,60	80	2x7 / 10,5	1	Ejecutado	50,60	Gestionada por INTERBIAK
BALLONTI (BI-628)	Acceso Urbano. Portugalete – Balparda	2,19	80	2x7 / 10,5	4	Proyecto de Trazado	70,00	Pública
BALLONTI (BI-628)	Viaducto de Axpe	0,70	60	2x7 / 9 + aceras	3	Planificación	176,20	Pública
A-8	Seguridad en túneles Zaldibar y C.C.T.Iurreta	0,60	-	-	1	Ejecutado	8,20	Gestionada por INTERBIAK
Variante Sur	Variante Sur Metropolitana (Fase Ia). "Santurtzi – Larraskitu"	16,30	100 80 en túnel	2x10,5 / 12,5 (túnel y viaducto) 2x7 / 10,5 + acera 0,75 (resto)	1	En Ejecución	805,85	Gestionada por INTERBIAK
Variante Sur	Variante Sur Metropolitana (Fase Ib). "Peñascal – Venta Alta"	3,60	100 80 en túnel	2x10,5 / 12,5 (túnel y viaducto) 2x7 / 10,5 + acera 0,75 (resto)	3	Proyecto de Trazado	195,76	Gestionada por INTERBIAK
Variante Sur	Variante Sur Metropolitana (Fase II): "Venta Alta – Kortederra"	10,70	100 80 en túnel	2x10,5 / 12,5 (túnel y viaducto) 2x7 / 10,5 + acera 0,75 (resto)	4	Planificación	435,10	Gestionada por INTERBIAK
BI-631	Mungia – Larrauri	2,95	60	7 / 10 + carril v. lentos	3	Proyecto de Trazado	35,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-631	Larrauri – Túnel de Sollube	2,39	60	7 / 10 + carril v. lentos	3	Proyecto de Trazado	24,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-631	Túnel de Sollube	4,02	60	7 / 10 + carril v. lentos	3	Proyecto de Trazado	112,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa [1]	Grado de definición	Presupuesto Actualizado [2] (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
BI-631	Túnel de Sollube – Bermeo	2,06	60	7 / 10 + carril v. lentos	3	Proyecto de Trazado	14,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-633	Urberuaga – Plazakola "Ubilla – Plazakola"	3,00	60	2x7 / 9	3	Proyecto de Trazado	114,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-633	Berriatua – Gardotza	0,84	60	7 / 10	3	Proyecto de Trazado	7,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
SUBPROGRAMA DUPLICACIÓN DE CALZADA								
Variante Este	Orueta – Galbarriatu	1,86	60	2x7 / 9	3	Proyecto de Construcción	23,00	Pública
Variante Este	Galbarriatu – Derio	1,45	60	2x7 / 9	2	Ejecutado	25,52	Pública
BI-604	Autovía Fátima – Ibarrekolanda	1,68	60	2x7 / 9,5 + aceras	1	Ejecutado	11,1	Pública
BALLONTI (BI-628)	Acceso Urbano. Urbinaga (Galindo - Kueto)	1,50	80	2x7 / 10,5	3	Planificación	70,00	Pública
BI-636	Artxube-Zalla (Fase 2). (Padura – Aranguren)	5,80	80	2x7 / 10,5	1	Ejecutado	17,00	Gestionada por INTERBIAK
BI-637	Mimenaga – Sopelana (Fase 2)	1,52	80	2x7 / 10,5	1	Ejecutado	30,84	Pública
SUBPROGRAMA AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD								
A-8	Enlace de Gerediaga. "Iurreta – Gerediaga"	2,90	80	2x10,5 / 14	2	En Ejecución	12,78	Gestionada por INTERBIAK
A-8	Tercer carril Basauri-Irubide (Plazakoetxe)	0,60	80	2x10,5 / 14	1	Ejecutado	9,63	Gestionada por INTERBIAK

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa (1)	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (2) (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
A-8	Semienlace Galdakao (Tercer carril Bengoetxe – Galdakao)	-	80	2x14 / 17,5	1	Ejecutado	14,10	Pública
A-8	Tercer carril Galdakao – El Gallo	1,40	80	2x10,5 / 14	1	Ejecutado	8,39	Gestionada por INTERBIAK
A-8	Tercer carril El Gallo – Erletxe	1,80	80	2x10,5 / 14	1	Ejecutado	10,94	Gestionada por INTERBIAK
A-8	Tercer carril Erletxe – Amorebieta (Erletxe – Boroa)	6,04	80	2x10,5 / 14	1	Ejecutado	18,97	Gestionada por INTERBIAK
A-8	Tercer carril Boroa – Larrea	2,10	80	2x10,5 / 14	1	Ejecutado	10,00	Gestionada por INTERBIAK
A-8	Permeabilidad A-8 N-634 en Amorebieta-Etxano y Tercer carril Larrea – Montorra	2,00	80	2x10,5 / 14	2	Proyecto de Construcción	37,20	Gestionada por INTERBIAK
A-8	Tercer carril Montorra – Iurreta	7,70	80	2x10,5 / 14	1	Ejecutado	30,31	Gestionada por INTERBIAK
Variante Sur	Variante Sur Metropolitana (Fase Ic): "Enlace y Viaducto de La Arena"	4,10	100	2x10,5 / 12,5 (viaducto) 2x7 / 10,5 + acera 0,75 (resto)	3	Planificación	51,67	Gestionada por INTERBIAK
ACCESOS A SAN MAMÉS	Demolición del Enlace de Sabino Arana	-	-	-	3	Proyecto de Trazado	8,36	Pública
N-633	Ampliación Enlace Aeropuerto	0,80	80	2x10,5 / 14	3	Proyecto de Construcción	8,20	Financiación pública concertada con otros entes y gestionada por DFB
N-637	Autovía Txoriherri. "T. de Artxanda – Derio"	3,58	80	2x10,5 / 14	2	Ejecutado	18,00	Pública
ANTENA BALLONTI-LEIOA	Viaducto de Axpe – Astrabudua	1,25	60	2x7 / 9 + aceras	3	Planificación	45,00	Pública
SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN Y / O REORDENACIÓN DE ENLACES								
N-240	Acc. En Artea – Areatza	0	-	-	1	Ejecutado	8,13	Gestión concertada con empresas privadas

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa (1)	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (2) (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
N-240	Usansolo – Lemoa	5,10	-	-	4	Planificación	2,11	Financiación pública concertada con otros entes y gestionada por DFB
BI-625	Miraballes – Arrigorriaga	3,67	-	-	3	Planificación	3,67	Financiación pública concertada con otros entes y gestionada por DFB
TOTAL PROGRAMA OBRA PRINCIPAL: 3.513,31 MILLONES €								
PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO								
SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA								
BI-635	Amorebieta – Autzagane	1,50	60	7 / 10 + carril v. lentos	3	Proyecto de Trazado	30,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-635	Autzagane – Zugaztieta	1,60	60	7 / 10 + carril v. lentos	3	Proyecto de Trazado	38,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-635	Zugaztieta – Muxika	3,90	60	7 / 10	3	Proyecto de Trazado	21,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
N-634	Iurreta 2 – Amorebieta	7,60	60	7 / 10	3	Planificación	2,74	Pública y recursos ajenos (Organismos Públicos)
SUBPROGRAMA REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS								
N-634	Zaldibar – Berriz	4,60	60	7 / 10	3	Planificación	1,66	Pública y recursos ajenos (Organismos Públicos)
N-634	Berriz- Iurreta 1	2,40	60	7 / 10	3	Planificación	0,86	Pública y recursos ajenos (Organismos Públicos)
TOTAL PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO 94,26 MILLONES €								

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa [1]	Grado de definición	Presupuesto Actualizado [2] (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
PROGRAMA: VARIANTES URBANAS								
SUBPROGRAMA VARIANTES URBANAS								
N-240	Variante de Lemoa	2,41	80	2x7 / 10,5	3	Proyecto de Trazado	48,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
N-240	Variante de Igorre	3,52	80	7 / 10	1	Ejecutado	35,00	Pública
N-629	Variante de Lanestosa	2,37	60	7 / 10	3	Proyecto de Construcción	7,16	Pública concertada y gestionada por otras Administraciones
N-634	Variante de Ermua (Sur)	1,87	80	7 / 10	3	Proyecto de Trazado	100,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
N-634	Variante de Eibar (Final) [4]	2,22	- (fin rotonda)	7 / 10	2	En Ejecución	-	Pública
BI-631	Variante de Larrauri	1,70	60	7 / 10	3	Proyecto de Trazado	25,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-631	Variante de Bermeo	3,00	80 (situada entre rotondas)	7 / 12	2	Proyecto de Construcción	60,00	Pública
BI-633	Variante de Berriatua	3,44	60	7 / 10	3	Proyecto de Trazado	18,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-635	Variante de Autzagane	1,60	60	7 / 10	3	Proyecto de Trazado	33,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-635	Variante de Muxika	1,65	60	7 / 10	3	Proyecto de Trazado	12,00	Canon por disposición (peaje en sombra) Gestionada por INTERBIAK
BI-635	Variante de Gernika (Fase 2)	2,96	60	7 / 12 + aceras	2	Ejecutado	16,00	Pública
TOTAL PROGRAMA VARIANTES URBANAS: 354,16 MILLONES €								

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las Diputaciones Forales.

(1): Orden de prioridad de las actuaciones programadas en la Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco.

Prioridad (año inicio)	*1*	*2005-2007*
	2	*2008-2010*
	3	*2011-2013*
	4	*2014-2016*

Las actuaciones previstas en el plazo 2011-2016 se encuentran en periodo de debate en Juntas Generales de Bizkaia, por lo que su concreción en fechas está pendiente de decisión. A efectos de confección del Plan se han incluido unos estadios de prioridad que pueden verse ajustados con posterioridad.

(2): El presupuesto corresponde al período 2005 - 2016.

(3): La aportación del Departamento de Obras Públicas de la DFB es la correspondiente a la parte de infraestructura viaria.

(4): La actuación "Variante de Eibar (Final)" la ejecuta y la gestiona la Diputación Foral de Gipuzkoa.

2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO: PROGRAMAS DE MEJORA E INTEGRACIÓN AMBIENTAL DE LA RED VIARIA ACTUAL A REALIZAR EN EL PERÍODO DE VIGENCIA DEL PLAN

TERRITORIO HISTÓRICO: BIZKAIA

Carretera / Área	Tramo / Ámbito	Área Funcional	Observaciones	INVERSIÓN y PROGRAMACIÓN	
				Prioridad en el Programa	Presupuesto Actualizado (Euros)
PROGRAMA: INTEGRACIÓN DE LAS CARRETERAS CON EL MEDIO HÍDRICO					
N-240	Tramo de convivencia con el río Arratia	Bilbao Metropolitano / Igorre	Con una carga notable de tráfico, comparte fondo de valle con el río y sus riberas. El reconocimiento irá encaminado prioritariamente a evaluar la incidencia en el desarrollo de las márgenes y sus funciones ecológicas y a determinar los riesgos reales de vertidos accidentales.	Según criterio DFB	7.875,00
BI-630	En convivencia con el curso del Karranza	Balmaseda - Zalla	Con una carga importante de tráfico, esta vía comparte fondo de valle con el río y sus riberas. El reconocimiento irá encaminado prioritariamente a evaluar la incidencia en el desarrollo de las márgenes y sus funciones ecológicas y a determinar los riesgos reales de vertidos accidentales.	Según criterio DFB	3.625,00
BI-633	Desde pasado el Puerto de Trabakua hasta Ondarroa	Gernika - Markina	Vía de carga moderada de tráfico, comparte el fondo de valle con el curso del Artibai y sus riberas de alto interés ecológico (que forman parte del LIC). El reconocimiento buscará prioritariamente evaluar la incidencia en el desarrollo de las márgenes y sus funciones ecológicas y determinar los riesgos reales de vertidos accidentales.	Según criterio DFB	7.875,00
BI-636	En convivencia con el curso del Kadagua	Balmaseda - Zalla	Con una carga importante de tráfico, la vía comparte fondo de valle con el río y sus riberas. El reconocimiento irá encaminado prioritariamente a evaluar la incidencia en el desarrollo de las márgenes y sus funciones ecológicas y a determinar los riesgos reales de vertidos accidentales.	Según criterio DFB	9.150,00
TOTAL PROGRAMA INTEGRACIÓN DE LAS CARRETERAS CON EL MEDIO HÍDRICO: 28.525,00 €					
PROGRAMA: PERMEABILIZACIÓN Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA:					
N-240	En el Puerto de Barazar	Igorre	Intercepta la deseable conexión ecológica entre Urkiola y Gorbeia. El reconocimiento buscará evaluar la conectividad ecológica transversal de la vía así como a evaluar la incidencia en la accidentalidad con animales y sus posibles necesidades de recuperación.	Según criterio DFB	5.100,00
BI-623	Entre Amaitarmin y el Puerto de Urkiola	Durango	Este tramo de perfil moderado bajo (tráfico, movimiento de tierras, barrera) se integra en el espacio de alto interés naturalistico de Urkiola. El reconocimiento buscará evaluar la incidencia en la accidentalidad con animales, la funcionalidad ecológica de la vía (fragmentación, convivencia con márgenes fluviales, bosques, etc.) y sus posibles necesidades de recuperación. (Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter ecológico y paisajístico).	Según criterio DFB	5.100,00
BI-624 y BI-636	Entre Balmaseda y Zalla	Balmaseda - Zalla	Se han constatado atropellos de animales. El reconocimiento buscará evaluar la conectividad ecológica transversal de la vía así como a evaluar la incidencia en la accidentalidad con animales y sus posibles necesidades de recuperación.	Según criterio DFB	5.100,00
BI-635	Área del Puerto de Autzagane	Gernika - Markina	Se han constatado atropellos de animales. El reconocimiento buscará evaluar la conectividad ecológica transversal de la vía así como a evaluar la incidencia en la accidentalidad con animales y sus posibles necesidades de recuperación.	Según criterio DFB	5.100,00
TOTAL PROGRAMA PERMEABILIZACIÓN Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA: 20.400,00 €					
PROGRAMA: INTEGRACIÓN Y APROVECHAMIENTO DEL PAISAJE					
A-8 y N-634	Tramos conjuntos desde Ugarte y Salcedillo en Barakaldo hasta Basurto y Bilbao	Bilbao Metropolitano	Estos viarios se integran en el paisaje urbano y operan como escenarios cotidianos de paisaje urbano. El reconocimiento buscará evaluar la presencia de la vía en los escenarios urbanos que recorre y a determinar la necesidad de actuaciones de integración en el paisaje (Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter sonoro, intermodal y paisajístico).	Según criterio DFB	3.300,00
BI-623	Entre Amaitarmin y el Puerto de Urkiola	Durango	Este tramo recorre un paisaje de gran valor objetivo y de aprecio popular: el espacio de alto interés naturalistico de Urkiola. El reconocimiento buscará evaluar la presencia de la vía en el paisaje y su integración, evaluar la funcionalidad de la vía como elemento de disfrute, aprecio y conocimiento del paisaje así como a determinar las posibles necesidades de actuaciones de recuperación o desarrollo paisajístico. (Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter ecológico y paisajístico).	Según criterio DFB	2.940,00
TOTAL PROGRAMA INTEGRACIÓN Y APROVECHAMIENTO DEL PAISAJE: 6.240,00 €					

Carretera / Área	Tramo / Ámbito	Área Funcional	Observaciones	INVERSIÓN y PROGRAMACIÓN	
				Prioridad en el Programa	Presupuesto Actualizado (Euros)
PROGRAMA: DIAGNÓSTICO Y CORRECCIÓN DEL RUIDO					
A-8 y N-634	Tramos desde Ugarte y Salcedillo en Barakaldo hasta Basurto y Bilbao	Bilbao Metropolitano	Este viario se integra en ámbitos urbanos residenciales de gran fragilidad. (Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter sonoro, intermodal y paisajístico).	Según criterio DFB	3.625,00
A-8 y N-634	Tramos entre Bilbao y Ermua	Bilbao Metropolitano / Durango	Estas vías discurren sobre el mismo corredor con tramos en contextos residenciales en algunas poblaciones.	Según criterio DFB	20.625,00
N-644, BI-604 y BI-637	Casi todo su recorrido	Bilbao Metropolitano	Se trata de grandes vías de carácter urbano con elevado tráfico y en contextos urbano residenciales.	Según criterio DFB	7.875,00
BI-625 y BI-631	Tramos en que inciden en algunas áreas residenciales	Bilbao Metropolitano y Gernika - Markina / Mungia		Según criterio DFB	9.150,00
TOTAL PROGRAMA DIAGNÓSTICO Y CORRECCIÓN DEL RUIDO: 41.275,00 €					
PROGRAMA: DIAGNÓSTICO Y MEJORA DE HABITABILIDAD DE LA VÍA E INTERMODALIDAD					
A-8 y N-634	Tramos desde Ugarte y Salcedillo en Barakaldo hasta Basurto y Bilbao	Bilbao Metropolitano	Se integra en ámbitos urbanos residenciales de gran fragilidad y su reconocimiento se asocia a otros estudios propuestos de carácter sonoro, intermodal y paisajístico.	Según criterio DFB	3.300,00
A-8 y N-634	Tramos desde Bilbao a Ermua	Bilbao Metropolitano / Durango	Discurren sobre el mismo corredor con tramos en contextos residenciales en algunas poblaciones, considerando como parte de la habitabilidad de la vía su permeabilidad para las personas.	Según criterio DFB	17.700,00
N-644, BI-604 y BI-637	Tramos en casi todo su recorrido	Bilbao Metropolitano	Grandes vías de carácter urbano con elevado tráfico y en contextos urbano residenciales.	Según criterio DFB	6.900,00
BI-623	Travesía en Izurtza	Durango	Se considera como parte de la habitabilidad de la vía su permeabilidad para las personas.	Según criterio DFB	5.100,00
BI-625 y BI-631	Tramos en que inciden en algunas áreas residenciales	Bilbao Metropolitano y Gernika - Markina / Mungia	Inciden en algún área residencial.	Según criterio DFB	7.980,00
TOTAL PROGRAMA DIAGNÓSTICO Y MEJORA DE HABITABILIDAD DE LA VÍA E INTERMODALIDAD: 40.980,00 €					

Fuente: Elaboración propia.

2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO: ACTUACIONES PROPUESTAS EN LA RED OBJETO DEL PLAN

TERRITORIO HISTÓRICO: GIPUZKOA

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa [1]	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL								
SUBPROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS								
A-1	Autopista Vitoria-Gasteiz – Eibar: L. P. Álava – Maltzaga (Enlace A-8)	15,90	100	2x7 / 10,5				
	Eskoriatza – Arrasate				*1*	*En Servicio*	*156,80*	*BIDEGI*
	L.P. Álava – Eskoriatza				*1*	*En Servicio*	*267,13*	*BIDEGI*
A-8	Segundo cinturón de San Sebastián: Aritzeta – Errentería	14,50	100	2x7 / 10,5	1	En Servicio	273,56	BIDEGI
N-636	Enlace Este – Enlace Oeste de Zumarraga	2,20	80	2x7 / 10,5	1	En Ejecución	58,24	BIDEGI
N-636	Nuevo trazado Enlace de Bergara – Enlace de Zumarraga[2]	9,00	80	2x7 / 10,5	2	Proyecto de Construcción	170,00	BIDEGI
GI-131	Autovía del Urumea: San Sebastián – Martutene	1,20	60	2x6 / 7,7	1	En Servicio	27,44	Pública
GI-131	Autovía del Urumea: Martutene – Hernani	3,80	80	2x7 / 10,5	1	En Servicio	79,08	Pública
GI-131	Variante de Urnieta	2,50	80	2x7 / 10,5	1	En Servicio	42,22	Pública
GI-131	Variante Andoain	2,50	80	2x7 / 10,5	1	En Ejecución	44,80	Pública
Acceso a puerto	Acceso a la dársena exterior del puerto de Pasaia	4,20	60	7 / 10	4	Proyecto Construcción en Redacción	140,00	Pública

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa [1]	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
SUBPROGRAMA DUPLICACIÓN DE CALZADA								
N-I	Duplicación Gaintxurizketa – Ventas de Irun	2,00	80	2x7 / 9,5	1	En Servicio	16,80	BIDEGI
N-I	Duplicación de la actual Variante Norte de Irun	1,50	60	2x7 / 9,5	2	Proyecto de Construcción	49,30	Pública
N-638	Acceso Aeropuerto: Amute – Aeropuerto	1,50	60	2x7 + aceras + carril bici	2	Proyecto de Construcción	3,02	Pública
GI-131	Variante de Hernani (2ª Fase)	2,50	80	2x7 / 10,5	2	En Licitación	18,00	Pública
SUBPROGRAMA AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD								
N-I	Ampliación a 6 carriles Andoain – Aduna (A-15)	3,19	80	2x10,5 / 14	3	Proyecto de Construcción	99,00	Pública
A-8	Tercer carril entre Orio y Aritzeta y Semienlace de Orio	9,00	80	2x10,5 / 14	1	En Servicio	52,08	BIDEGI
A-8	Tercer carril entre Zarautz y Orio	3,40	80	2x10,5 / 14	3	Proyecto de Construcción	14,34	BIDEGI
A-8	Tercer carril entre Zumaia y Zarautz	10,50	80	2x10,5 / 14	4	Proyecto de Trazado	44,46	BIDEGI
A-8	Tercer carril entre Itziar y Zumaia	6,00	80	2x10,5 / 14	4	Planificación	25,42	BIDEGI
A-8	Tercer carril entre Elgoibar e Itziar	10,00	80	2x10,5 / 14	4	Planificación	42,34	BIDEGI
SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN Y / O REORDENACIÓN DE ENLACES								
A-8	Conexión A-8 – Martutene	-	-	-	1	En Servicio	43,55	BIDEGI
A-8	Ampliación del Nudo de Loiola	-	-	-	3	Proyecto Constructivo a Revisar	13,44	BIDEGI

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa (1)	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
A-8	Enlace Herrera – Intxaurrondo en A-8: movimiento de Herrera – Frontera Irun	-	-	-	1	En Servicio	6,72	BIDEGI
N-634	Remodelación de la intersección de Itziar y enlace con A-8	-	-	-	2	En Servicio	1,10	Pública
N-I	Remodelación del enlace del PK 451+300 (Lasarte)	-	-	-	2	Proyecto de Construcción	2,50	Pública
N-I	4º ramal del enlace de Irura en la N-I	-	-	-	4	Estudio Previo	3,92	Pública
N-636	Enlace de la N-636 en Ezkio-Itsaso	-	-	-	3	Estudio Previo	10,08	Pública
TOTAL PROGRAMA OBRA PRINCIPAL: 1.705,34 MILLONES €								
PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO								
SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA								
GI-631	Ensanche y mejora Azkoitia – Zumarraga	13,00	60	7 / 10	3	Estudio Previo	30,00	Pública
N-121-A	Mejora entre Behobia y Endarlatsa	5,20	80	10,5 / 13,5	1	En Servicio	41,44	Pública
N-I	Rectificación de curvas entre los Pk 407 y 408 sentido Vitoria-Gasteiz en Etxegarate	2,0	80	2x7 / 10,5	3	Proyecto de Construcción	30,00	Pública
SUBPROGRAMA REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS								
N-I	Villabona - Irura	-	-	-	4	Estudio de Alternativas	5,96	Pública
N-I	Variante Norte de Irun: Enlace de Iparralde	-	-	-	1	En Servicio	9,41	Pública
N-634	Variante de Arroa e intersección con GI-631	-	-	-	2	Proyecto de Construcción	2,80	Pública

Carretera	Actuación	Longitud (km)	OBJETIVOS TÉCNICOS		INVERSIÓN Y PROGRAMACIÓN			
			Velocidad Proyecto (km/h)	Sección transversal (m)	Prioridad en el Programa (1)	Grado de definición	Presupuesto Actualizado (millones de €)	Sistema de Financiación Previsto
N-634	Intersección con GI-638 y nuevo puente sobre el río Deba	-	-	-	1	En Servicio	13,05	Convenio con Gobierno Vasco
A-8	Confluencia de la A-1 con la A-8 en Maltzaga. Prolongación sentido San Sebastián	-	-	-	3	Proyecto de Construcción	5,00	BIDEGI
A-8	Mejora de la incorporación hacia Bilbao desde la A-1 y Eibar en Maltzaga	-	-	-	2	Proyecto de Construcción	4,48	BIDEGI
TOTAL PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO: 142,14 MILLONES €								
PROGRAMA: VARIANTES URBANAS								
SUBPROGRAMA VARIANTES URBANAS								
N-I	Variante de Pasaia	2,20	80	2x10,5 / 14	1	En Servicio	44,70	Pública
N-I	Variante de Errenteria (2ª Fase)	2,50	80	2x7 / 10	4	E. Informativo	75,82	Pública
N-634	Variante de Orio	1,10	60	7 / 10	3	Proyecto de Construcción en Redacción	23,00	Pública
N-634	Variante de Zarautz	3,20	60	7 / 10	2	Proyecto de Construcción	42,11	Pública
N-634	Variante de Zumaia	2,30	60	7 / 10	1	En Servicio	16,24	Pública
N-634	Variante de Eibar (3ª Fase)	1,60	80	7 / 10	2	En Ejecución	44,80	Pública
GI-631	Variante de Zestoa	1,20	60	7 / 10	4	E. Informativo	16,35	Pública
GI-631	Variante de Azpeitia - Azkoitia (1ª fase)	0,50	60	7 / 7,75	2	Proyecto de Construcción	9,41	Pública
GI-631	Variante de Azpeitia - Azkoitia (2ª fase)	3,80	60	7 / 10	3	Proyecto de Trazado	22,40	Pública
TOTAL PROGRAMA VARIANTES URBANAS: 294,83 MILLONES €								

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las Diputaciones Forales.

(1): Orden de prioridad de las actuaciones programadas en la Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco.

Prioridad (año inicio)	*1*	*2005-2007*
	2	*2008-2010*
	3	*2011-2013*
	4	*2014-2016*

(2): Incluye la duplicación de la variante sureste de Bergara.

2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO: PROGRAMAS DE MEJORA E INTEGRACIÓN AMBIENTAL DE LA RED VIARIA ACTUAL A REALIZAR EN EL PERÍODO DE VIGENCIA DEL PLAN

TERRITORIO HISTÓRICO: GIPUZKOA

Carretera / Área	Tramo / Ámbito	Área Funcional	Observaciones	INVERSIÓN y PROGRAMACIÓN	
				Prioridad en el Programa	Presupuesto Actualizado (Euros)
PROGRAMA: INTEGRACIÓN DE LAS CARRETERAS CON EL MEDIO HÍDRICO					
N-I	Entre Ikaztegieta y Tolosa	Tolosa	Con cargas de tráfico muy elevadas, discurre en las márgenes del río Oria que tiene alta calidad de de agua (y que es LIC). El reconocimiento buscará determinar los riesgos reales de vertidos accidentales.	Según criterio DFG	10.000,00
N-I	Antiguo y nuevo trazado de Idiazabal a Ordizia	Beasain - Zumarraga	Márgenes del curso del Oria.	Según criterio DFG	5.325,00
N-634	De Orio a Usúrbil	Donostia-San Sebastián y Zarautz - Azpeitia	Con carga de tráfico mediana discurre por las márgenes de la ría de Orio y el curso del Oria en un espacio litoral de alta calidad ecológica (que es LIC). El reconocimiento irá encaminado a determinar los riesgos reales de vertidos accidentales.	Según criterio DFG	5.750,00
TOTAL PROGRAMA INTEGRACIÓN DE LAS CARRETERAS CON EL MEDIO HÍDRICO: 21.075,00 €					
PROGRAMA: PERMEABILIZACIÓN Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA:					
A-8	Tramo en tensión en Deba	Eibar	Vía de gran tráfico comparte espacio con la población y el cauce del río, en una zona de espacios ecológicamente valiosos. El reconocimiento ira encaminado a la comprobación experimental de pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración considerando sus necesidades.	Según criterio DFG	4.900,00
A-8	Área de la trinchera en Talaimendi (Zarautz)	Zarautz-Azpeitia	Contexto de alta calidad ecológica por su conectividad entre dos áreas de elevado valor naturalístico: Parque de Pagoeta (LIC) y Biotopo de Iñurritza. El reconocimiento ira encaminado a la comprobación experimental de pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración considerando sus necesidades.	Según criterio DFG	4.900,00
A-8 y N-I	Área de la N-I y la A-8 en San Narciso (Oiartzun e Irun)	Donostia-San Sebastián	Se busca favorecer la conexión ecológica entre Jaizkibel y Peña Aia. Se considera la adecuadión del paso del P.K. 8,2	Según criterio DFG	4.900,00
N-I	Área del Puerto de Etxegarate	Beasain - Zumarraga	Son dos calzadas diferenciadas y separadas en un entorno de alta calidad ecológica al conectar dos áreas de gran productividad (Aizkorri - Aratz y Aralar). El reconocimiento ira encaminado a la comprobación experimental de pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración considerando sus necesidades.	Según criterio DFG	3.200,00
N-I	Entre Legorreta e Ikaztegieta	Beasain - Zumarraga	En esta zona se ha previsto un corredor ecológico de enlace.	Según criterio DFG	2.950,00
GI-627	Área del Puerto de Arlabán	Mondragón - Bergara	Favorece la conexión ecológica entre las áreas de embalses, al oeste, y el conjunto de Aitzkorri-Aritz. Es un punto de concentración de grandes cargas de tráfico en que hay frecuentes atropellos de grandes mamíferos. El paso es objetivo del programa de conectividad ecológica del Gobierno Vasco. El reconocimiento buscará evaluar tanto la conectividad ecológica transversal de la vía como la incidencia en la accidentalidad con animales y sus posibles necesidades de recuperación.	Según criterio DFG	4.900,00
TOTAL PROGRAMA PERMEABILIZACIÓN Y CONECTIVIDAD ECOLÓGICA: 25.750,00 €					
PROGRAMA: INTEGRACIÓN Y APROVECHAMIENTO DEL PAISAJE					
A-8	Antes de Aiete, en Donostia / San Sebatián, y Alza, en Pasaia	Donostia-San Sebastián		Según criterio DFG	10.500,00
N-I	Entre el Puerto de Etxegarate e Idiazabal	Beasain-Zumarraga	El valle del alto Oria tiene gran valor paisajístico y la presencia de la vía juega un importante papel. El reconocimiento buscará tanto evaluar la presencia de la vía en el paisaje y su integración y la funcionalidad de la vía y sus calzadas como elemento de disfrute, aprecio y conocimiento del paisaje como determinar las necesidades de actuaciones de recuperación o desarrollo paisajístico. Este reconocimiento se asocia a otros estudios de carácter ecológico y paisajístico.	Según criterio DFG	3.300,00
N-634	De Deba a Zumaia	Eibar / Zarautz-Azpeitia	Carreteras de litoral con un alto valor paisajístico. El reconocimiento ira encaminado a evaluar la incidencia de la vía en el paisaje y su potencial paisajístico, considerando la necesidad de actuaciones de integración y desarrollo de sus usos paisajísticos. El análisis habrá de ser selectivo considerando el papel paisajístico de cada elemento en el trazado como defensas contra caídas de bloques, paseos peatonales, etc.	Según criterio DFG	7.620,00

Carretera / Área	Tramo / Ámbito	Área Funcional	Observaciones	INVERSIÓN y PROGRAMACIÓN	
				Prioridad en el Programa	Presupuesto Actualizado (Euros)
GI-631	Valle del Urola hasta Zumarraga	Zarautz - Azpeitia / Beasain - Zumarraga / Mondragón - Bergara	Desde el Alto Urola hasta Zumarraga por el valle del Urola.	Según criterio DFG	5.820,00
GI-638	De Mutriku a Deba	Eibar		Según criterio DFG	3.300,00
TOTAL PROGRAMA INTEGRACIÓN Y EL APROVECHAMIENTO DEL PAISAJE: 30.540,00 €					
PROGRAMA: DIAGNÓSTICO Y CORRECCIÓN DEL RUIDO					
A-8	Antes de Aiete, en Donostia / San Sebatián, y Alza, en Pasaia	Donostia-San Sebastián	Discurre en ámbitos urbanos residenciales de gran fragilidad. El reconocimiento irá encaminado a evaluar los niveles sonoros atribuibles al tráfico de la vía y la determinación de los posibles soluciones de atenuación. Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter sonoro, intermodal y paisajístico.	Según criterio DFG	12.125,00
A-8 y N-634	En Eibar y el Valle del Deba (Elgoibar, Mendaro, Deba)	Eibar	El desarrollo residencial en las márgenes de estas vías de gran tráfico genera situaciones de deterioro de la calidad de vida.	Según criterio DFG	25.725,00
N-I	En Idiazabal, Ordizia, Tolosa, Villabona, Andoain, Lasarte e Irun	Donostia-San Sebastián / Tolosa / Beasain/Zumarraga	La estructura territorial del entorno de esta carretera y el medio urbano en sus márgenes implica un deterioro de la calidad de vida.	Según criterio DFG	33.375,00
GI-131	De Andoain a Hernani y Donostia	Donostia-San Sebastián	La presencia de áreas residenciales en sus márgenes y el tráfico elevado genera situaciones de deterioro de la calidad de vida.	Según criterio DFG	4.475,00
TOTAL PROGRAMA DIAGNÓSTICO Y LA CORRECCIÓN DEL RUIDO: 75.700,00 €					
PROGRAMA: DIAGNÓSTICO Y MEJORA DE HABITABILIDAD DE LA VÍA E INTERMODALIDAD					
A-8	Antes de Aiete, en Donostia-San Sebastián, y Alza, en Pasaia	Donostia-San Sebastián		Según criterio DFG	10.525,00
A-8	Área de la trinchera en Azken Kalea (Zarautz)	Zarautz-Azpeitia	Separa la zona urbana de una zona de equipamiento terciario escolar, donde es importante establecer posibles medidas de fomento de la intermodalidad y segregación de tráficos que mejoren el perfil ambiental de la actual movilidad, considerando como parte de la habitabilidad de la vía su permeabilidad para las personas.	Según criterio DFG	7.630,00
A-8 y N-634	En Eibar y el Valle del Deba (Elgoibar, Mendaro, Deba)	Eibar		Según criterio DFG	22.070,00
N-I	En Tolosa, Villabona, Andoain, Lasarte e Irun	Donostia-San Sebastián y Tolosa	Se considera como parte de la habitabilidad de la vía su permeabilidad para las personas	Según criterio DFG	17.705,00
N-I	En Idiazabal y Ordizia, en particular en antiguas travesías sustituidas por la nueva N-I	Beasain/Zumarraga		Según criterio DFG	4.740,00
GI-131	En Andoain y Hernani	Donostia-San Sebastián		Según criterio DFG	4.020,00
Arroa	Itinerario urbano liberado por la Variante de Arroa de la N-634	Zarautz - Azpeitia		Según criterio DFG	2.220,00
Mendelu	Itinerario urbano liberado por el Semienlace de Mendelu de la N-I	Donostia-San Sebastián		Según criterio DFG	2.220,00
Andoain	Itinerario urbano liberado por la remodelación del Enlace de Sorabilla, de la N-I, y por la ampliación de la N-I en Andoain	Donostia-San Sebastián		Según criterio DFG	2.580,00
Pasaia	Itinerario urbano liberado por el Enlace de Herrera - Intxaurrondo de la A-8	Donostia-San Sebastián		Según criterio DFG	2.580,00
TOTAL PROGRAMA DIAGNÓSTICO Y MEJORA DE HABITABILIDAD DE LA VÍA E INTERMODALIDAD: 76.290,00 €					

Fuente: Elaboración propia.

8.2. VALORACIÓN DEL PLAN Y PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES

Las inversiones previstas en la Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, y su programación, tienen en cuenta varios condicionantes:

√ Las cifras de inversión realizadas hasta la fecha en los últimos años (recogidas en el Apartado 5).

√ El volumen de inversión que, como mínimo, se considera necesario para atender las demandas de la Red Objeto del Plan en los próximos años.

√ Las consignaciones presupuestarias ya comprometidas.

√ Las actuales condiciones presupuestarias de las Diputaciones Forales y la previsión de que estas condiciones no se verán modificadas sustancialmente en el futuro.

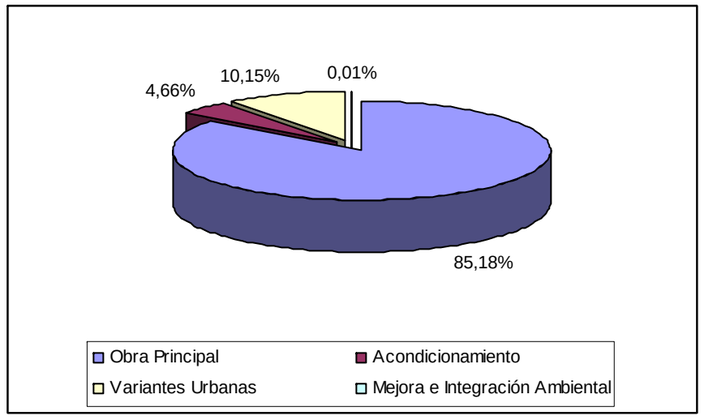
√ Las inversiones que no suponen la movilización de recursos propios de las Diputaciones Forales.

√ Las inversiones que suponen la movilización total, o parcial, de los presupuestos que gestionan las Diputaciones Forales.

√ Las inversiones gestionadas por VIASA, INTERBIAK y BIDEGI en los Territorios de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa respectivamente.

El volumen de inversión previsto en la Revisión del 2º Plan General de Carreteras, para el período 2005 – 2016, asciende a 6.500,51 Millones de Euros, incluyendo los programas de reconocimiento para la mejora e integración ambiental, de acuerdo con el siguiente desglose porcentual según Programa de actuación:

REPARTO DE INVERSIONES SEGÚN PROGRAMA DE ACTUACIÓN



Fuente: Elaboración propia.

La inversión por Programas y Subprogramas, total y para cada uno de los Territorios Históricos se recoge a continuación:

RESUMEN DE INVERSIONES DE LA REVISIÓN DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS, 2005 – 2016

(MILLONES DE EUROS)

Territorio Histórico	Sexenio		Total
	2005 - 2010	2011 -2016	
País Vasco			
Obra Principal	2.969,62	2.568,08	**5.537,70**
Acondicionamiento	100,51	202,25	**302,76**
Variantes Urbanas	268,26	391,27	**659,53**
Mejora e Integración Ambiental	-	-	**0,52**
Total País Vasco	**3.338,39**	**3.161,60**	**6.500,51**
Álava			
Obra Principal	209,04	110,01	**319,05**
Acondicionamiento	29,33	37,03	**66,36**
Variantes Urbanas	0	10,54	**10,54**
Mejora e Integración Ambiental	-	-	**0,15**
Total Álava	**238,37**	**157,58**	**396,10**
Bizkaia			
Obra Principal	1.448,24	2.065,07	**3.513,31**
Acondicionamiento	0,00	94,26	**94,26**
Variantes Urbanas	111,00	243,16	**354,16**
Mejora e Integración Ambiental	**-**	**-**	**0,14**
Total Bizkaia	**1.559,24**	**2.402,49**	**3.961,87**
Gipuzkoa			
Obra Principal	1.312,34	393,00	**1.705,34**
Acondicionamiento	71,18	70,96	**142,14**
Variantes Urbanas	157,26	137,57	**294,83**
Mejora e Integración Ambiental	**-**	**-**	**0,23**
Total Gipuzkoa	**1.540,78**	**601,53**	**2.142,54**

Fuente: Elaboración propia.

Respecto a las actuaciones correspondientes al Programa de Mejora e Integración Ambiental, suponen una inversión total de 0,45 Millones de Euros:

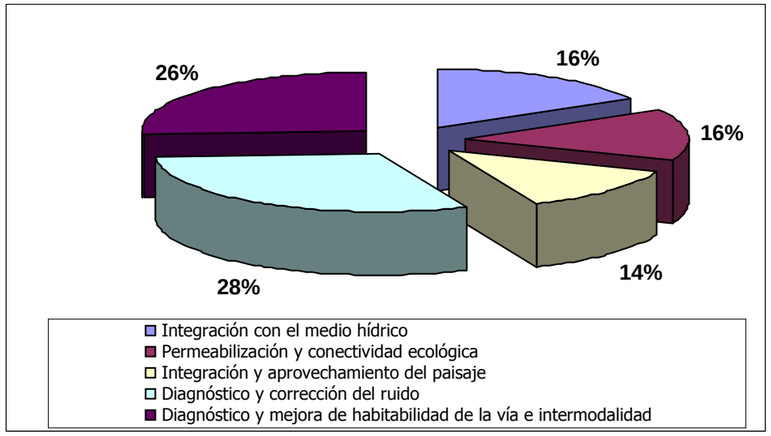
RESUMEN DE INVERSIONES DE MEJORA E INTEGRACIÓN AMBIENTAL DE LA REVISIÓN DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS, 2005 – 2016

(EUROS)

Territorio Histórico	Total
País Vasco	
Integración con el medio hídrico	83.600,00
Permeabilización y conectividad ecológica	83.230,00
Integración y aprovechamiento del paisaje	73.380,00
Diagnóstico y corrección del rudio	144.945,00
Diagnóstico y mejora de habitabilidad de la vía e intermodalidad	130.710,00
Total País Vasco	**515.865,00**
Álava	
Integración con el medio hídrico	34.000,00
Permeabilización y conectividad ecológica	37.080,00
Integración y aprovechamiento del paisaje	36.600,00
Diagnóstico y corrección del rudio	27.970,00
Diagnóstico y mejora de habitabilidad de la vía e intermodalidad	13.440,00
Total Álava	**149.090,00**
Bizkaia	
Integración con el medio hídrico	28.525,00
Permeabilización y conectividad ecológica	20.400,00
Integración y aprovechamiento del paisaje	6.240,00
Diagnóstico y corrección del rudio	41.275,00
Diagnóstico y mejora de habitabilidad de la vía e intermodalidad	40.980,00
Total Bizkaia	**137.420,00**
Gipuzkoa	
Integración con el medio hídrico	21.075,00
Permeabilización y conectividad ecológica	25.750,00
Integración y aprovechamiento del paisaje	30.540,00
Diagnóstico y corrección del rudio	75.700,00
Diagnóstico y mejora de habitabilidad de la vía e intermodalidad	76.290,00
Total Gipuzkoa	**229.355,00**

Fuente: Elaboración propia.

REPARTO DE INVERSIONES SEGÚN PROGRAMA DE ACTUACIÓN AMBIENTAL



Fuente: Elaboración propia.

La programación de las inversiones del Plan, de acuerdo con los criterios de priorización establecidos es:

INVERSIONES SEGÚN PRIORIDAD DE LA REVISIÓN DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS, 2005 – 2016

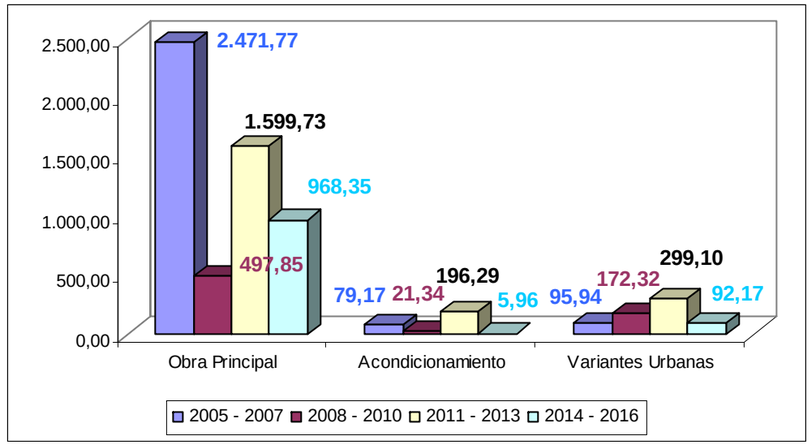
(MILLONES DE EUROS)

Territorio Histórico	Prioridad				Total
	2005 - 2007	2008 - 2010	2011 - 2013	2014 - 2016	
País Vasco					
Obra Principal	2.471,77	497,85	1.599,73	968,35	**5.537,70**
Acondicionamiento	79,17	21,34	196,29	5,96	**302,76**
Variantes Urbanas	95,94	172,32	299,10	92,17	**659,53**
Mejora e Integración Ambiental	-	-	-	-	**0,52**
Total País Vasco	**2.646,88**	**691,51**	**2.095,12**	**1.066,48**	**6.500,51**
Álava					
Obra Principal	208,61	0,43	110,01	0	**319,05**
Acondicionamiento	15,27	14,06	37,03	0	**66,36**
Variantes Urbanas	0	0	10,54	0	**10,54**
Mejora e Integración Ambiental	-	-	-	-	**0,15**
Total Álava	**223,88**	**14,49**	**157,58**	**0,00**	**396,10**
Bizkaia					
Obra Principal	1.194,74	253,50	1.352,86	712,21	**3.513,31**
Acondicionamiento	0,00	0,00	94,26	0,00	**94,26**
Variantes Urbanas	35,00	76,00	243,16	0,00	**354,16**
Mejora e Integración Ambiental	-	-	-	-	**0,14**
Total Bizkaia	**1.229,74**	**329,50**	**1.690,28**	**712,21**	**3.961,87**
Gipuzkoa					
Obra Principal	1.068,42	243,92	136,86	256,14	**1.705,34**
Acondicionamiento	63,90	7,28	65,00	5,96	**142,14**
Variantes Urbanas	60,94	96,32	45,40	92,17	**294,83**
Mejora e Integración Ambiental	-	-	-	-	**0,23**
Total Gipuzkoa	**1.193,26**	**347,52**	**247,26**	**354,27**	**2.142,54**

Fuente: Elaboración propia.

A continuación se explicitan, para cada uno de los Territorios Históricos, las inversiones a realizar durante el período de vigencia del Plan en cada uno de los Programas y Subprogramas de actuación que se han definido:

INVERSIONES SEGÚN PRIORIDAD



Fuente: Elaboración propia.

Para cada uno de los Territorios, la programación es la siguiente:

INVERSIONES SEGÚN PRIORIDAD DE LA REVISIÓN DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS, 2005 – 2016. TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA

(MILLONES DE EUROS)

Programa de Actuación	Prioridad				Total
	2005 - 2007	2008 - 2010	2011 - 2013	2014 - 2016	
PROGRAMA OBRA PRINCIPAL					
Nuevas infraestructuras	161,29	0	3,11	0	164,4
Duplicación de calzada	0	0	71,58	0	71,58
Ampliación de capacidad	42,48	0	11,67	0	54,15
Reordenación y control de accesos	0	0,43	12,55	0	12,98
Construcción y / o reordenación de enlaces	4,84	0	11,1	0	15,94
Obra Principal	**208,61**	**0,43**	**110,01**	**0**	**319,05**
PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO					
Acondicionamiento	15,27	11,65	33,88	0	60,8
Mejora de travesías	0	0	1,14	0	1,14
Construcción de vías lentas	0	2,41	2,01	0	4,42
Total Acondicionamiento	**15,27**	**14,06**	**37,03**	**0**	**66,36**
PROGRAMA VARIANTES URBANAS					
Variantes urbanas	0	0	10,54	0	10,54
Total Variantes urbanas	**0**	**0**	**10,54**	**0**	**10,54**
PROGRAMA MEJORA E INTEGRACIÓN AMBIENTAL					
Integración con el medio hídrico	-	-	-	-	0,03
Permeabilización y conectividad ecológica	-	-	-	-	0,04
Integración y aprovechamiento del paisaje	-	-	-	-	0,04
Diagnóstico y corrección del rudio	-	-	-	-	0,03
Diagnóstico y mejora de habitabilidad de la vía e intermodalidad	-	-	-	-	0,01
Total Mejora e Integración Ambiental	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,15**
TOTAL ÁLAVA	**223,88**	**14,49**	**157,58**	**0**	**396,1**

Fuente: Elaboración propia.

INVERSIONES SEGÚN PRIORIDAD DE LA REVISIÓN DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS, 2005 – 2016. TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA

(MILLONES DE EUROS)

Programa de Actuación	Prioridad				Total
	2005 - 2007	2008 - 2010	2011 - 2013	2014 - 2016	
PROGRAMA OBRA PRINCIPAL					
Nuevas infraestructuras	1.025,33	160,00	1.142,96	710,1	3.038,39
Duplicación de calzada	58,94	25,52	93,00	0,00	177,46
Ampliación de capacidad	102,34	67,98	113,23	0,00	283,55
Construcción y / o reordenación de enlaces	8,13	0,00	3,67	2,11	13,91
Obra Principal	**1.194,74**	**253,50**	**1.352,86**	**712,21**	**3.513,31**
PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO					
Mejora de trazado y ampliación de plataforma	0,00	0,00	91,74	0,00	91,74
Reordenación de intersecciones y control de accesos	0,00	0,00	2,52	0,00	2,52
Total Acondicionamiento	**0,00**	**0,00**	**94,26**	**0,00**	**94,26**
PROGRAMA VARIANTES URBANAS					
Variantes urbanas	35,00	76,00	243,16	0,00	354,16
Total Variantes urbanas	**35,00**	**76,00**	**243,16**	**0,00**	**354,16**
PROGRAMA MEJORA E INTEGRACIÓN AMBIENTAL					
Integración con el medio hídrico	-	-	-	-	0,03
Permeabilización y conectividad ecológica	-	-	-	-	0,02
Integración y aprovechamiento del paisaje	-	-	-	-	0,01
Diagnóstico y corrección del rudio	-	-	-	-	0,04
Diagnóstico y mejora de habitabilidad de la vía e intermodalidad	-	-	-	-	0,04
Total Mejora e Integración Ambiental	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,14**
TOTAL BIZKAIA	**1.229,74**	**329,50**	**1.690,28**	**712,21**	**3.961,87**

Fuente: Elaboración propia.

INVERSIONES SEGÚN PRIORIDAD DE LA REVISIÓN DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS, 2005 – 2016. TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA

(MILLONES DE EUROS)

Programa de Actuación	Prioridad				Total
	2005 - 2007	2008 - 2010	2011 - 2013	2014 - 2016	
PROGRAMA OBRA PRINCIPAL					
Nuevas infraestructuras	949,27	170,00	0,00	140,00	1.259,27
Duplicación de calzada	16,80	70,32	0,00	0,00	87,12
Ampliación de capacidad	52,08	0,00	113,34	112,22	277,64
Construcción y / o reordenación de enlaces	50,27	3,60	23,52	3,92	81,31
Obra Principal	**1.068,42**	**243,92**	**136,86**	**256,14**	**1.705,34**
PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO					
Mejora de trazado y ampliación de plataforma	41,44	0,00	60,00	0,00	101,44
Reordenación de intersecciones y control de accesos	22,46	7,28	5,00	5,96	40,70
Total Acondicionamiento	**63,90**	**7,28**	**65,00**	**5,96**	**142,14**
PROGRAMA VARIANTES URBANAS					
Variantes urbanas	60,94	96,32	45,40	92,17	294,83
Total Variantes urbanas	**60,94**	**96,32**	**45,40**	**92,17**	**294,83**
PROGRAMA MEJORA E INTEGRACIÓN AMBIENTAL					
Integración con el medio hídrico	-	-	-	-	0,02
Permeabilización y conectividad ecológica	-	-	-	-	0,02
Integración y aprovechamiento del paisaje	-	-	-	-	0,03
Diagnóstico y corrección del rudio	-	-	-	-	0,08
Diagnóstico y mejora de habitabilidad de la vía e intermodalidad	-	-	-	-	0,08
Total Mejora e Integración Ambiental	**-**	**-**	**-**	**-**	**0,23**
TOTAL GIPUZKOA	**1.193,26**	**347,52**	**247,26**	**354,27**	**2.142,54**

Fuente: Elaboración propia.

Se adjuntan a continuación los cuadros resumen de inversiones, según prioridad y tipo de financiación, de las actuaciones propuestas para la ROP para cada uno de los Territorios Históricos. Respecto a los sistemas de financiación, la diferente tipología depende de los agentes a cargo de la gestión de las infraestructuras viarias, y son los siguientes:

√ **Gestión propia de infraestructuras (A)**

- Tipo 1: Sistema de financiación Pública tradicional
- Tipo 2: Sistema de financiación Pública concertada con otros entes y gestionada por las Diputaciones Forales

√ **Gestión ajena de infraestructuras (B)**

- Tipo 3: Sistema de financiación Pública concertada con otros entes y gestionada por otras Administraciones
- Tipo 4: Sistema de financiación mediante Gestión concertada con empresas privadas
- Tipo 5: Sistema de financiación mediante Asociación Público – Privada

√ **VIASA / INTERBIAK / BIDEGI (C)**

Indicar que los cuadros a continuación no recogen las inversiones correspondientes al Programa de Mejora e Integración Ambiental, ya que las prioridades de estas actuaciones deben ser establecidas según los criterios de las correspondientes Diputaciones Forales.

INVERSIONES SEGÚN TIPO DE FINANCIACIÓN Y PRIORIDAD [9] EN EL PERÍODO 2005 – 2016

TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA

PROGRAMA DE ACTUACIÓN	GESTIÓN PROPIA (A)								VIASA (C)			
	TIPO 1				TIPO 2							
	Presupuesto Prioridad 1 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 2 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 3 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 4 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 1 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 2 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 3 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 4 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 1 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 2 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 3 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 4 (millones de €)
PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL												
SUBPROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	0	0	3,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	161,29	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA DUPLICACIÓN DE CALZADA	0	0	71,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	42,48	0	11,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	0	0,43	12,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN Y / O REORDENACIÓN DE ENLACES	3,58	0	11,1	0,00	1,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL PROGRAMA OBRA PRINCIPAL: 319,05 MILLONES €	**46,06**	**0,43**	**110,01**	**0,00**	**1,26**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**161,29**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO												
SUBPROGRAMA ACONDICIONAMIENTO	15,27	11,65	33,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAVESÍAS	0	0	1,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS LENTAS	0	2,41	2,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO: 66,36 MILLONES €	**15,27**	**14,06**	**37,03**	**0**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
PROGRAMA: VARIANTES URBANAS												
TOTAL PROGRAMA VARIANTES URBANAS: 10,54 MILLONES €	**0,00**	**0,00**	**10,54**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
TOTAL T. H. ÁLAVA: 395,95 MILLONES €	**61,33**	**14,49**	**157,58**	**0,00**	**1,26**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**161,29**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

Fuente: Elaboración propia.

[9] *La Prioridad se refiere al trienio de inicio de la actuación.*

INVERSIONES SEGÚN TIPO DE FINANCIACIÓN Y PRIORIDAD [1] EN EL PERÍODO 2005 – 2016

TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA

PROGRAMA DE ACTUACIÓN	GESTIÓN PROPIA (A)								GESTIÓN AJENA (B)												INTERBIAK (C)			
	TIPO 1				TIPO 2				TIPO 3				TIPO 4				TIPO 5							
	Ppto. Prioridad 1	Ppto. Prioridad 2	Ppto. Prioridad 3	Ppto. Prioridad 4	Ppto. Prioridad 1	Ppto. Prioridad 2	Ppto. Prioridad 3	Ppto. Prioridad 4	Ppto. Prioridad 1	Ppto. Prioridad 2	Ppto. Prioridad 3	Ppto. Prioridad 4	Ppto. Prioridad 1	Ppto. Prioridad 2	Ppto. Prioridad 3	Ppto. Prioridad 4	Ppto. Prioridad 1	Ppto. Prioridad 2	Ppto. Prioridad 3	Ppto. Prioridad 4	Ppto. Prioridad 1	Ppto. Prioridad 2	Ppto. Prioridad 3	Ppto. Prioridad 4
	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)	(M €)
PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL																								
SUBPROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	22,40	160,00	356,20	195,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	991,15	0,00	786,76	515,10
SUBPROGRAMA DUPLICACIÓN DE CALZADA	41,94	25,52	93,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,00	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	14,10	18,00	53,36	0,00	0,00	0,00	8,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	88,24	49,98	51,67	0,00
SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN Y / O REORDENACIÓN DE ENLACES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,67	2,11	0,00	0,00	0,00	0,00	8,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL PROGRAMA OBRA PRINCIPAL: 3.513,31 MILLONES €	**78,44**	**203,52**	**502,56**	**195,00**	**0,00**	**0,00**	**11,87**	**2,11**	**11,78**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**8,13**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.096,39**	**49,98**	**838,43**	**515,10**
PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO																								
SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	89,00	0,00
SUBPROGRAMA REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO: 94,26 MILLONES €	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**5,26**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**89,00**	**0,00**
PROGRAMA: VARIANTES URBANAS																								
TOTAL PROGRAMA VARIANTES URBANAS: 354,16 MILLONES €	**35,00**	**76,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7,16**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**236,00**	**0,00**
TOTAL T. H. BIZKAIA: 3.961,73 MILLONES €	**113,44**	**279,52**	**502,56**	**195,00**	**0,00**	**0,00**	**11,87**	**2,11**	**11,78**	**0,00**	**12,42**	**0,00**	**8,13**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.096,39**	**49,98**	**1.163,43**	**515,10**

Fuente: Elaboración propia.

INVERSIONES SEGÚN TIPO DE FINANCIACIÓN Y PRIORIDAD [1] EN EL PERÍODO 2005 – 2016

TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA

PROGRAMA DE ACTUACIÓN	GESTIÓN PROPIA (A)								BIDEGI (C)			
	TIPO 1				TIPO 2							
	Presupuesto Prioridad 1 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 2 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 3 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 4 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 1 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 2 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 3 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 4 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 1 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 2 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 3 (millones de €)	Presupuesto Prioridad 4 (millones de €)
PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL												
SUBPROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	193,54	0,00	0,00	140,00	0,00	0,00	0,00	0,00	755,73	170,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA DUPLICACIÓN DE CALZADA	0,00	70,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,80	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	0,00	0,00	99,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	52,08	0,00	14,34	112,22
SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN Y / O REORDENACIÓN DE ENLACES	0,00	3,60	10,08	3,92	0,00	0,00	0,00	0,00	50,27	0,00	13,44	0,00
TOTAL PROGRAMA OBRA PRINCIPAL: 1.705,34 MILLONES €	**193,54**	**73,92**	**109,08**	**143,92**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**874,88**	**170,00**	**27,78**	**112,22**
PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO												
SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	41,44	0,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBPROGRAMA REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS	9,41	2,80	0,00	5,96	13,05	0,00	0,00	0,00	0,00	4,48	5,00	0,00
TOTAL PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO: 142,14 MILLONES €	**50,85**	**2,80**	**60,00**	**5,96**	**13,05**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**4,48**	**5,00**	**0,00**
PROGRAMA: VARIANTES URBANAS												
TOTAL PROGRAMA VARIANTES URBANAS: 294,83 MILLONES €	**60,94**	**96,32**	**45,40**	**92,17**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
TOTAL T. H. GIPUZKOA: 2.142,31 MILLONES €	**305,33**	**173,04**	**214,48**	**242,05**	**13,05**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**874,88**	**174,48**	**32,78**	**112,22**

Fuente: Elaboración propia.