

ANEXO 4. ANÁLISIS POR ITINERARIOS BÁSICOS

ÍNDICE

ANEXO 4. ANÁLISIS POR ITINERARIOS BÁSICOS

1.	RED DE INTERÉS PREFERENTE DE ALTA CAPACIDAD	1	4.6	A-623 Y BI-623	57
1.1	AUTOPISTA DEL CANTÁBRICO A-8.....	1	4.7	GI-131	61
1.2	AUTOPISTA VASCO ARAGONESA AP-68	4	4.8	GI-631	63
1.3	CARRETERA N-I.....	6	4.9	GI-638 Y BI-638.....	65
1.4	AUTOPISTA A-15	9	4.10	BI-604	67
1.5	N-102: VITORIA-GASTEIZ A N-I DIRECCIÓN MESETA	10	4.11	BI-624	69
1.6	N-637: CORREDOR RONTEGI - BIZKAIA	11	4.12	BI-630	71
1.7	N-622: VITORIA-GASTEIZ - INTERSECCIÓN CON LA AP-68	13	4.13	BI-631	73
2.	RED DE INTERÉS PREFERENTE DE ACCESO A PUERTOS Y AEROPUERTOS	16	4.14	BI-633	75
2.1	N-624: ACCESO AL AEROPUERTO DE FORONDA	16	4.15	BI-635	78
2.2	N-638: ACCESO AL AEROPUERTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN	17	4.16	BI-636	80
2.3	N-633: ACCESO AL AEROPUERTO DE LOIU	19	4.17	BI-637	83
2.4	N-639: ACCESO AL PUERTO EXTERIOR (BILBAO)	21	5.	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LA CAPV.....	85
2.5	N-644: ACCESO AL PUERTO EXTERIOR (BILBAO)	23	5.1	ÁREA METROPOLITANA DE BILBAO	85
3.	RESTO DE LA RED DE INTERÉS PREFERENTE	25	5.2	ÁREA METROPOLITANA DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN	86
3.1	N-240	25	5.3	ÁREA METROPOLITANA DE VITORIA-GASTEIZ	87
3.2	N-104: VITORIA-GASTEIZ A N-I DIRECCIÓN FRANCIA.....	28			
3.3	N-124	30			
3.4	N-636	32			
3.5	N-634	35			
3.6	N-121-A	39			
3.7	N-629	40			
4.	RED BÁSICA	42			
4.1	A-132	42			
4.2	A-624	44			
4.3	A-124	47			
4.4	A-627 Y GI-627	49			
4.5	BI-625 Y A-625.....	53			

1. RED DE INTERÉS PREFERENTE DE ALTA CAPACIDAD

1.1 AUTOPISTA DEL CANTÁBRICO A-8

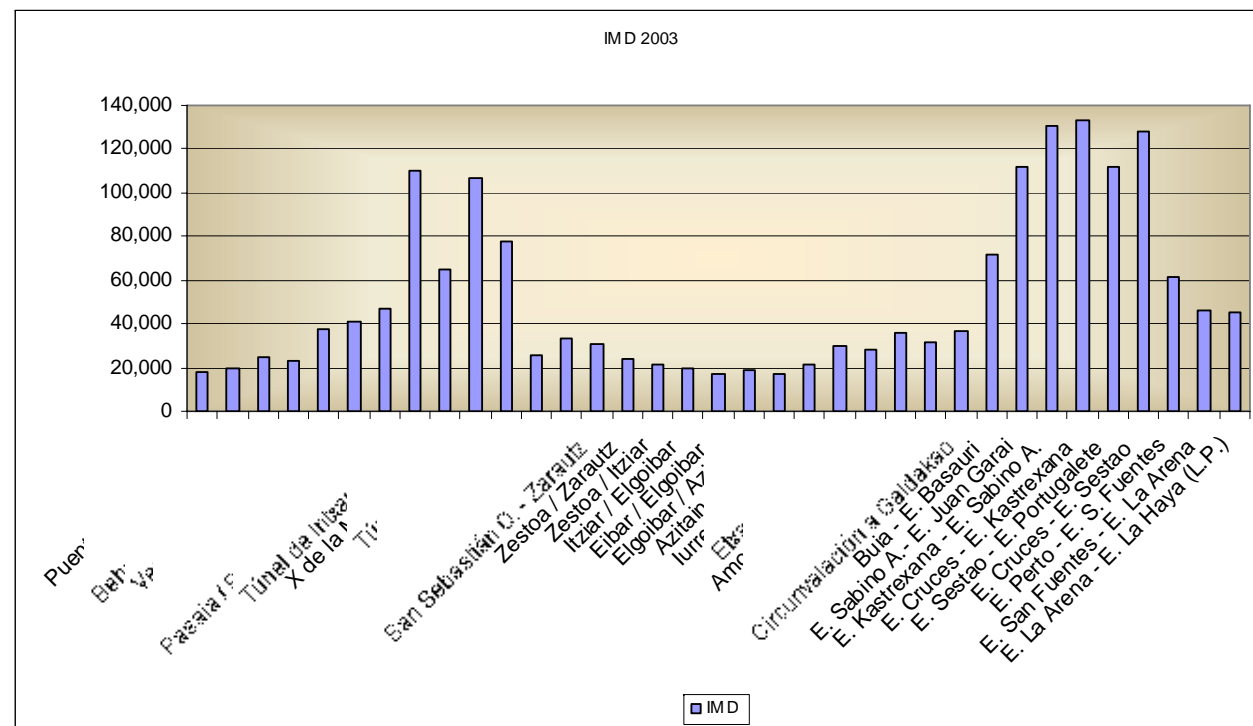
Recorre los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa desde Irun – Behobia hasta el límite con Cantabria, constituyendo el eje transversal fundamental en la parte norte de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Las características estructurales y funcionales de la autopista A-8 (Autopista del Cantábrico), son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía considerada en este apartado, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA AUTOPISTA A-8. AÑO 2003

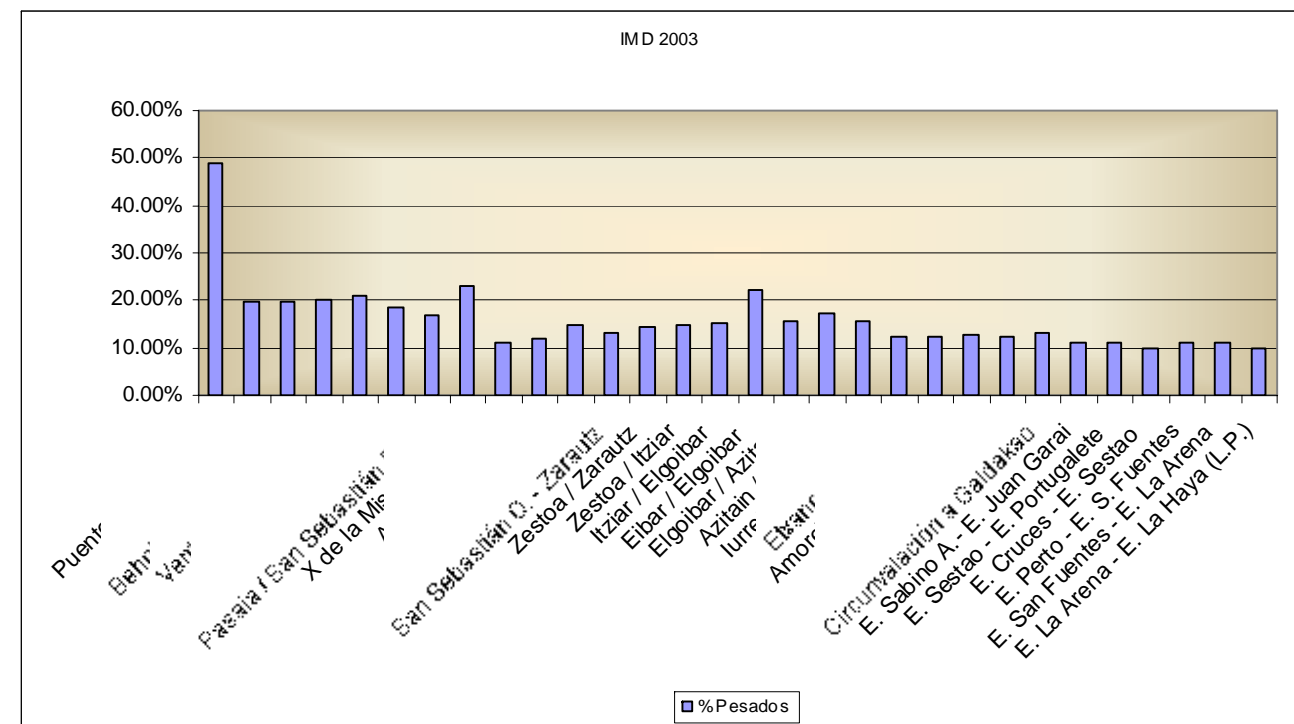


Fuente: Elaboración propia

La IMD en esta carretera crece desde los algo más de 18.000 vehículos que se registran en la frontera francesa hasta los más de 100.000 que se alcanzan en las inmediaciones de Donostia-San Sebastián. Pasada la capital, la IMD decrece considerablemente, tal y como se observa en el gráfico, manteniéndose en la zona central de la A-8, fuera de la influencia de las dos grandes capitales, en el entorno de los 20.000 a 30.000 vehículos.

Según se va aproximando a la Bilbao la IMD vuelve a crecer de forma considerable llegando a alcanzar más de 130.000 vehículos / día en Bilbao Metropolitano, después de pasar la capital la IMD desciende hasta unos 45.000 vehículos / día.

EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA AUTOPISTA A-8. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

Es interesante destacar que al inicio de la carretera, en las cercanías de la frontera francesa el tráfico de pesados prácticamente alcanza los 9.000 vehículos, de lo que se desprende un porcentaje sobre el nivel de IMD cercano al 50%, mientras en el resto del itinerario, sin embargo, el tráfico de pesados apenas supera el 20%.

El comportamiento de la IMD de los vehículos pesados en el resto de la carretera, es similar al descrito para el total de la IMD. Es decir crece en el entorno de la capitales, llegando a casi 15.000 vehículos pesados día en Donostia-San Sebastián y 13.000 vehículos pesados / día en Bilbao, mientras que entre las dos ciudades entre 3.200 y 4.800 vehículos pesados / día.

PROMEDIO IMD A-8. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
44.538	6.244	14,02%

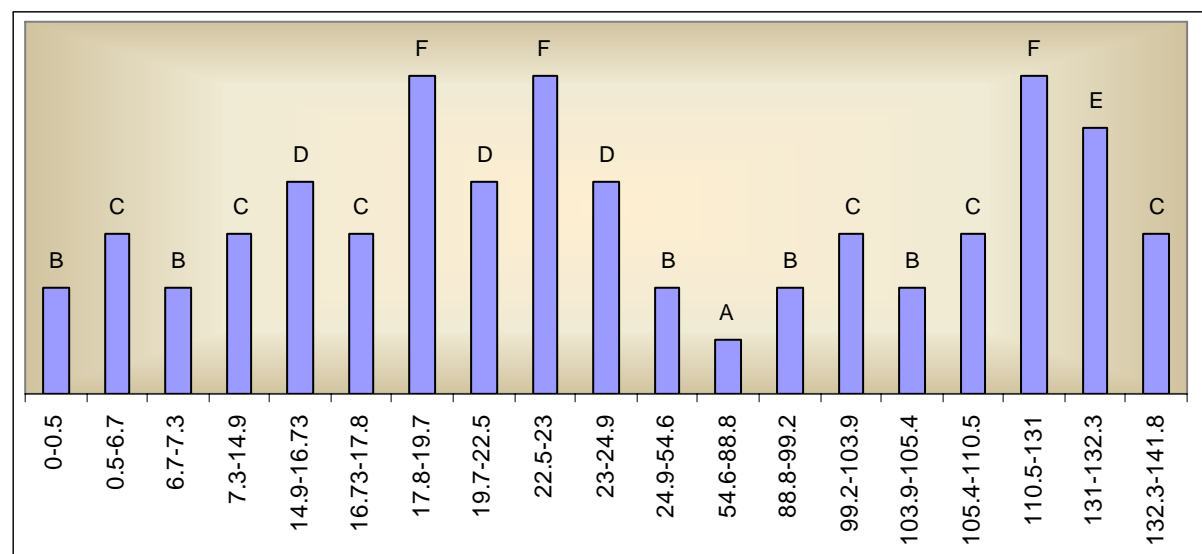
Fuente: Elaboración propia

La IMD promedio de la A-8 supera los 44.500 vehículos, con un porcentaje de pesados del 14%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, en sentido ascendente de los P.K.'s se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA AUTOPISTA A-8. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La A-8 sólo cuenta con tramos de nivel F en el Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián y, fundamentalmente, en la de Bilbao, donde se alcanza este nivel F entre los P.K. 110,5 y 131,0. Fuera de estas zonas el nivel de servicio se sitúa por debajo del D en prácticamente toda su longitud.

El porcentaje de nivel de servicio F alcanza el 16% de la longitud de la carretera, con un 22% la suma de las longitudes de niveles D-E-F. Por su parte, los niveles A-C suman el 78%.

Seguridad

TCA EN LA AUTOPISTA A-8

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
16,9	18,0	5
20,5	21,9	14
113,4	115,1	34
121,4	123,1	84
135,2	137,0	21

Fuente: Elaboración propia.

Existen cinco Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) en la A-8, dos de ellos en Gipuzkoa y tres en Bizkaia.

Los TCAs de Gipuzkoa se sitúan en el entorno de Donostia-San Sebastián y su Variante, y registraron 14 y 5 accidentes con víctimas, respectivamente, en 2003.

Los tres TCA del Territorio Histórico de Bizkaia se sitúan, de este a oeste, tras la incorporación de la Autopista de Peaje AP-68 en Basauri, en Bilbao Metropolitano entre Retuerto y Barakaldo y por último, cerca de límite con Cantabria, en Pobeña.

Destacan los accidentes con víctimas que en el año 2003 han tenido lugar en los TCAs localizados más próximos a Bilbao. En el Tramo de Concentración de Accidentes situado tras la intersección con al Autopista AP-68 el número de accidentes con víctimas en el año 2003 fue de 34.

En el siguiente TCA, entre Retuerto y Baracaldo, el número de accidentes con víctimas se dispara hasta alcanzar la cifra de 84.

Y, por último, en el TCA próximo a la localidad de Pobeña, dicha cifra es de 21 accidentes con víctimas.

Plataforma

Tanto en Bizkaia como en Gipuzkoa los anchos de plataforma de la A-8 superan los 9 metros en la mayor parte de longitud, con escasos tramos con plataforma entre 5 y 9 metros. El porcentaje de carretera con más de 9 metros de plataforma supera en ambos Territorios Históricos el 90%.

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA AUTOPISTA A-8

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
A-8 der (Gipuzkoa)	0	0	1	99
A-8 izq (Gipuzkoa)	0	2	7	91
A-8 der (Bizkaia)	0	0	8	92
A-8 izq (Bizkaia)	0	0	7	93

Fuente: Elaboración propia.

Radios

De manera semejante a los anchos de plataforma, la inmensa mayoría de los radios de la A-8 superan los 300 metros, contando sin embargo con un porcentaje de alrededor del 6% en el Territorio Histórico de Gipuzkoa en que dichos radios son inferiores a 250 metros.

RADIOS DE CURVATURA EN LA AUTOPISTA A-8

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
A-8 der (Gipuzkoa)	0,0	0,1	5,8	4,4	89,7
A-8 izq (Gipuzkoa)	0,0	0,0	6,6	4,3	89,0
A-8 der (Bizkaia)	0,0	0,0	0,3	5,8	93,9
A-8 izq (Bizkaia)	0,0	0,0	0,3	6,6	93,2

Fuente: Elaboración propia.

Posibilidad de Adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA AUTOPISTA A-8

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
A-8 Sentido Ascendente	100,0	0,0
A-8 Sentido Descendente	100,0	0,0

Fuente: Elaboración propia.

La A-8, como corresponde a su tipología de Autopista, tiene permitido el adelantamiento en el 100% de su longitud.

Travesías

La A-8 no cuenta con travesías en su recorrido.

Caídas de velocidad

La A-8 no cuenta con tramos con caídas de velocidad

Continuidad de tráfico

La A-8 carece de discontinuidades de tráfico.

Análisis Ambiental

La A-8 desde Zarautz hasta Donostia-San Sebastián discurre con gran movimiento de tierras por un área intermedia de baja calidad ambiental, salvo por la proximidad a áreas residenciales de Zarautz.

Desde Deba hasta Zarautz discurre con notables movimientos de tierras por áreas intermedia de baja calidad ambiental.

Desde Eibar a Deba discurre con gran tráfico por el valle del Ego (Eibar) y el valle del Deba, conviviendo con los cursos de estos ríos en algunos tramos (riesgos de vertidos, efecto en márgenes) y junto a las zonas residenciales de Eibar, Elgoibar, Mendaro y Deba. Entre Mendaro y Deba discurre sobre un acuífero de alta vulnerabilidad. Además, cruza un corredor de enlace ecológico entre Mendaro y Sasiola.

Desde el límite con Cantabria, en El Hoyo, hasta Ugarte (Barakaldo) con gran tráfico y movimiento de tierras considerable discurre por un área de perfil ambiental medio. La A-8 desde Ugarte en Barakaldo hasta Galdakao, con gran tráfico y movimientos de tierra medios discurre junto a áreas residenciales de Barakaldo, Deusto, Bilbao y Basauri, participando en paisajes urbanos cotidianos.

Desde Galdakao a Amorebieta-Etxano, con gran tráfico y movimientos de tierra medios discurre junto a áreas residenciales de Galdakao, Usansolo y Amorebieta-Etxano. La A-8 desde Amorebieta-Etxano a Durango y Ermua, discurre con gran tráfico y movimientos de tierra medios por áreas de perfil ambiental medio, aunque cruza un corredor de enlace ecológico en el entorno de Euba (donde va junto a la N-634 con doble efecto barrera) y en su tramo final discurre junto al cauce del arroyo Beko.

1.2 AUTOPISTA VASCO ARAGONESA AP-68

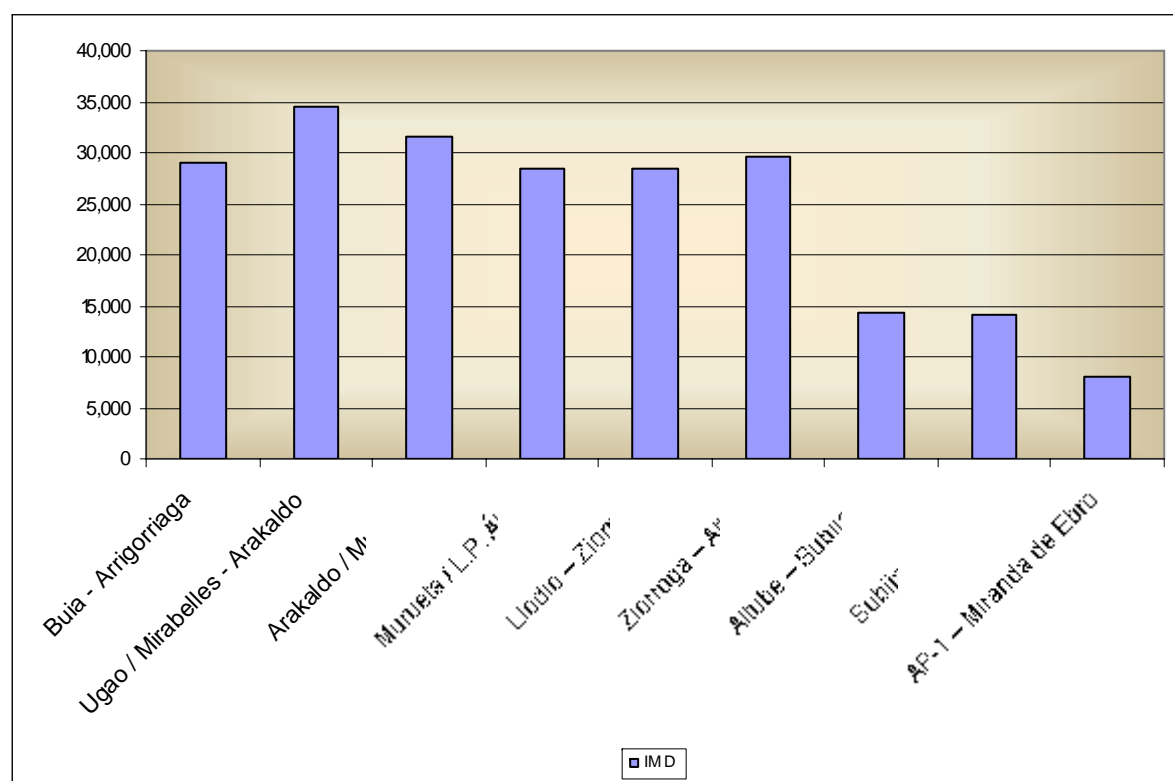
Constituye la Autopista Vasco Aragonesa, que hace el recorrido entre Bilbao y Zaragoza, conectando el límite con la provincia de La Rioja con el área metropolitana de Bilbao en el enlace con la A-8.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

De la autopista AP-68, no existen datos de IMD para el año 2003 en el Territorio Histórico de Álava. Por esta razón, y con objeto de tener una evolución de IMD a lo largo de toda la vía, los gráficos que a continuación se incluyen son los correspondientes al año 2002.

EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA AUTOPISTA AP-68. AÑO 2002



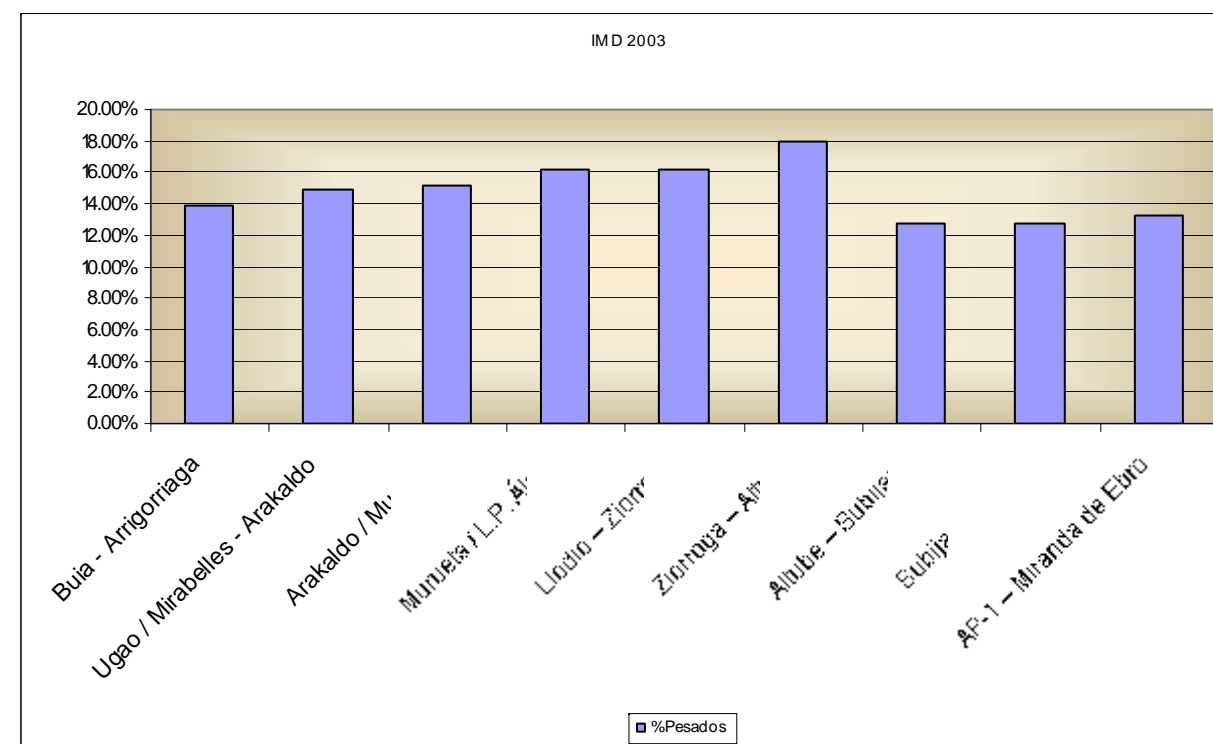
Fuente: Elaboración propia.

Desde el comienzo de la Autopista AP-68 (inmediaciones de Bilbao Metropolitano) hasta la intersección con las carreteras N-622 y A-624, a la altura de la localidad de Altube, la IMD en el año 2002 varía entre los 28.000 vehículos / día y los 35.000 vehículos / día.

A partir de este punto el tráfico disminuye, y hasta la intersección con la Autopista de Peaje AP-1 (Burgos – Armiñón) la IMD es de 14.000 vehículos / día.

Finalmente, desde la Autopista AP-1 hasta el límite con La Rioja, la IMD disminuye hasta los 8.000 vehículos / día.

EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA AUTOPISTA AP-68. AÑO 2002



Fuente: Elaboración propia.

En el caso del tráfico de pesados, el comportamiento es similar al descrito para el total de vehículos, manteniéndose porcentajes constantes en el entorno del 12 y el 18%. Desde el comienzo de la Autopista hasta las inmediaciones de la localidad de Altube (P.K. 0 a 30), la IMD de vehículos pesados está comprendida entre los 4.000 y 5.400 vehículos pesados / día.

Desde Altube hasta el límite con La Rioja, la IMD desciende hasta un rango entre los 1.000 y 2.000 vehículos pesados / día.

PROMEDIO IMD AP-68. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
17.610	2.614	14,84%

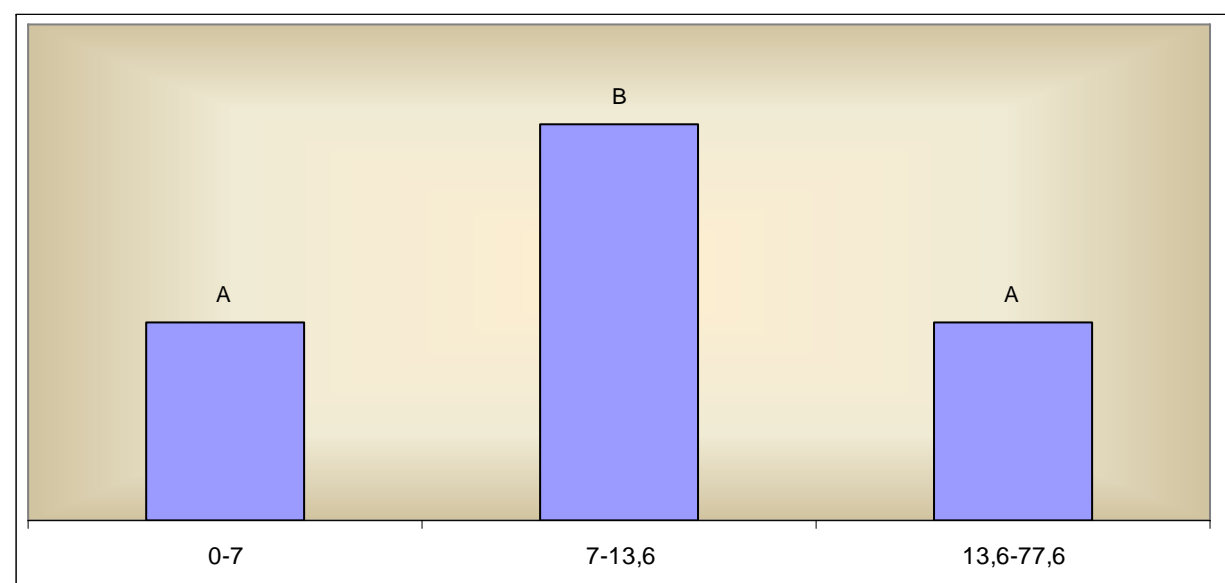
Fuente: Elaboración propia.

En promedio, la IMD de la AP-68 se sitúa en los 17.610 vehículos, con un porcentaje de pesados cercano al 15%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA AP-68



Fuente: Elaboración propia.

La circulación a lo largo de la Autopista Vasco – Aragonesa nunca alcanza Niveles de Servicio deficientes, siendo el peor de ellos el comprendido entre Ugao / Mirabelles y el Este de Llodio, con un Nivel de Servicio B.

Seguridad

Se trata éste de un itinerario seguro desde el punto de vista de la Seguridad Vial ya que no existe ningún punto de elevada accidentalidad, es decir, no existe a lo largo de toda la Autopista AP-68 ningún Tramo de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA AUTOPISTA AP-68

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
AP-68 der.	0	0	1	99
AP-68 Izq.	0	0	1	99

Fuente: Elaboración propia

La práctica totalidad de la AP-69 cuenta con anchos de plataforma superiores a los 9 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA AUTOPISTA AP-68

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
AP-68 der.	0	0	0	0	100
AP-68 izq.	0	0	0	0	100

Fuente: Elaboración propia

Todos los radios de curvatura de la AP-68 son superiores a los 300 metros.

Posibilidad de Adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA AUTOPISTA AP-68

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
AP-68 Sentido Ascendente	100,0	0,0
AP-68 Sentido Descendente	100,0	0,0

Fuente: Elaboración propia

La AP-68, como corresponde a su tipología de Autopista, tiene permitido el adelantamiento en el 100% de su longitud.

Travesías

La AP-68 no cuenta con travesías en su recorrido.

Caídas de Velocidad

La AP-68 carece de caídas de velocidad significativas en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La AP-68 carece de discontinuidades de tráfico en su recorrido.

Análisis ambiental

La AP-68 desde Basauri hasta el límite con Álava, discurre junto al curso del río Nervión (desde Astigarraga hasta antes de Llodio), junto a áreas residenciales en Arrigorriaga. Cruza un corredor de enlace ecológico que va entre el Gorbeia y el Monte Gabeko.

Desde Ziorraga hasta el oeste de Ametzaga discurre por el valle del Altube (hasta el Puerto de Altube), junto a la A-624, encajadas ambas en las márgenes del río, formando parte ambas vías del espacio de alto valor naturalístico de Gorbeia.

Desde el oeste de Ametzaga hasta Rivabellosa, discurre sobre un acuífero de alta vulnerabilidad (del oeste de Ametzaga hasta Subijana - Morillas), se integra en un espacio de alto valor naturalístico en tres tramos (este de Beluntza, Andagoia y en el paso de Subijana) donde forma parte del conjunto de Guibijo - Arkamo - Badaya, desde Andagoia hasta Igay comparte el valle del Bayas con el curso del río y la carretera A-3314, cruza dos corredores ecológicos de enlace en el paso de Subijana y al norte de Pobes.

La A-68 discurre desde Rivabellosa hasta el límite con La Rioja sobre un acuífero de alta vulnerabilidad.

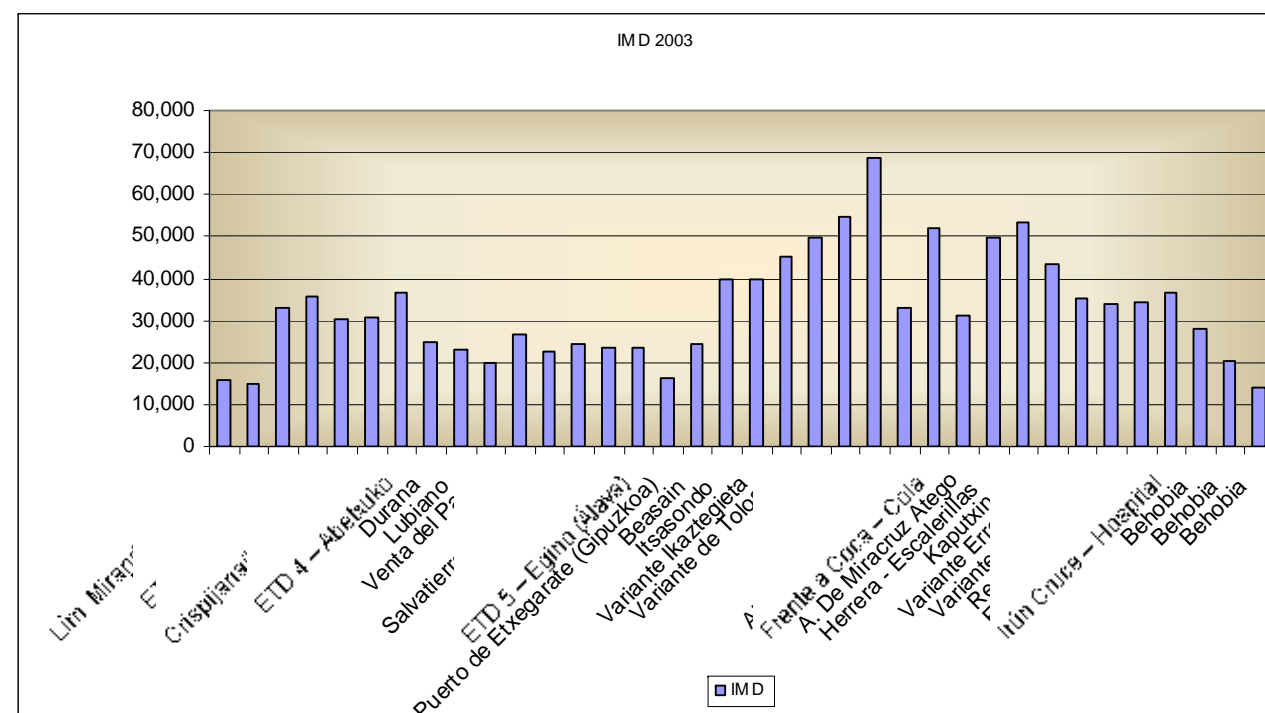
1.3 CARRETERA N-I

La antigua carretera de Madrid - Irun N-I atraviesa los Territorios Históricos de Álava y Gipuzkoa desde Miranda de Ebro hasta la frontera francesa, siendo la principal ruta de comunicación, junto con la AP-68, con la Meseta, y la principal vía entre Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA AUTOVÍA N-I. AÑO 2003

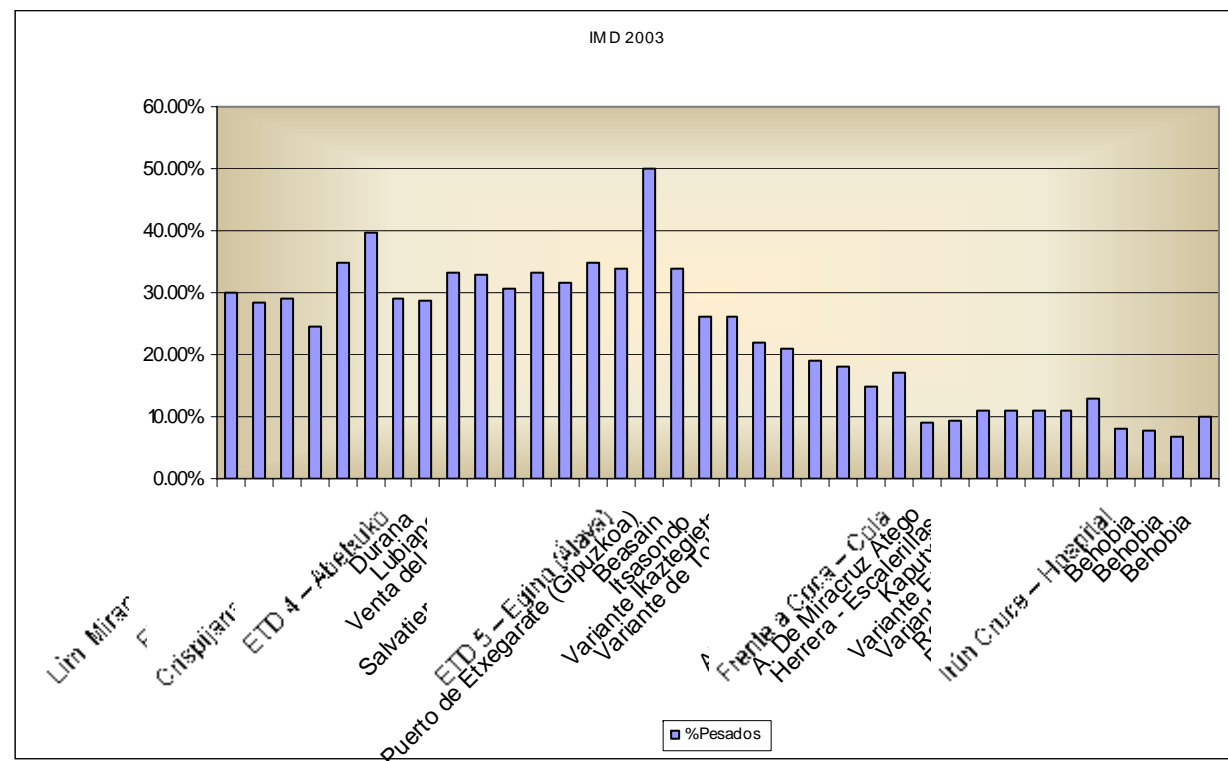


Fuente: Elaboración propia

Los mayores niveles de tráfico de la N-I se registran en las inmediaciones de Andoain, cerca del enlace con la A-15 y con la GI-131, al sur de Donostia-San Sebastián, alcanzando casi los 70.000 vehículos / día. En todo el Área Metropolitana de Donostia-San Sebastián, entre Orío y Erretería, la carretera se mantiene en el entorno de los 50.000 vehículos, descendiendo hacia la frontera.

En el tramo alavés la N-I cuenta con niveles de IMD menores, por debajo de los 40.000 vehículos en todo el Territorio Histórico.

EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA N-I. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El mayor porcentaje de pesados se da en el Puerto de Etxegarate, donde se alcanza el 50% del total de IMD. En el tramo alavés, los porcentajes se mantienen en el entorno de los 30%, descendiendo en Gipuzkoa, al norte del Puerto de Etxegarate, a porcentajes por debajo del 20%.

En términos absolutos es en el límite con Navarra donde la IMD de vehículos pesados / día es la más baja de toda la carretera. Los valores más altos de IMD se dan al pasar la carretera por Vitoria-Gasteiz, superando los 12.000 vehículos pesados / día, manteniéndose entre los 8.000 y los 12.000 vehículos en todo el tramo alavés y en el tramo guipuzcoano al sur de Donostia-San Sebastián. Entre esta ciudad y la frontera el volumen disminuye a valores en el entorno de los 2.000 a 5.000 vehículos.

En promedio, la IMD de la N-I en 2003 se sitúa en el entorno de los 30.000 vehículos, con un porcentaje de pesados cercano al 25%.

PROMEDIO IMD N-I. AÑO 2003

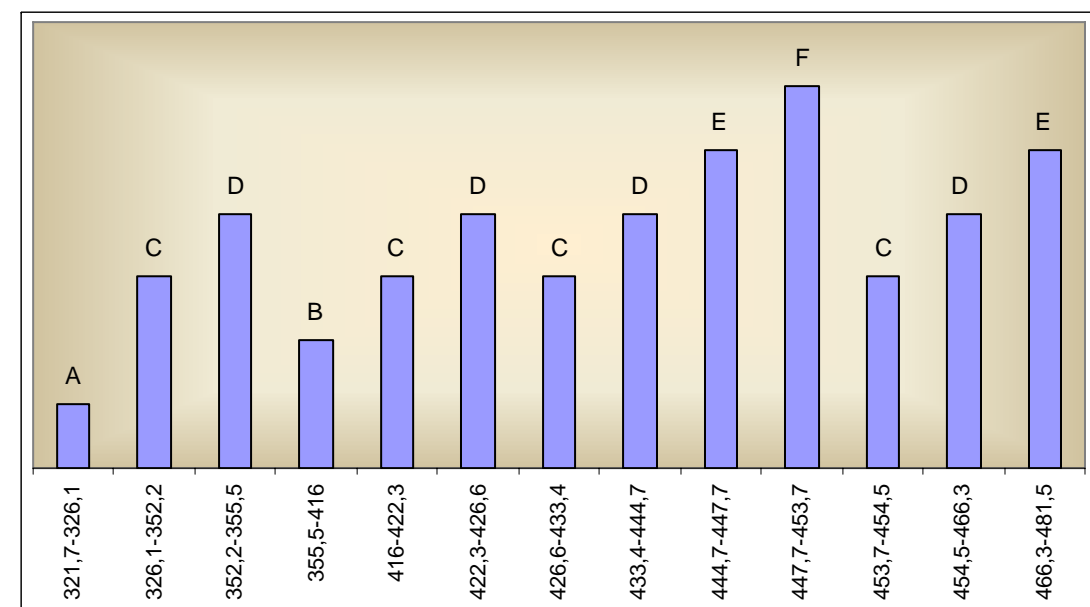
IMD	PESADOS	% PESADOS
29.842	7.300	24,46%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, según sentido ascendente de los P.K. se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA N-I



Fuente: Elaboración propia

Únicamente existe en este itinerario un tramo con Nivel de Servicio F, y es el comprendido entre Lasarte y el norte de Andoain (P.K. 447,7 a 453,7). Tiene Nivel E el tramo inmediatamente anterior (P.K. 444,7 a 447,7), entre Tolosa y Andoain, y también en el último tramo de la carretera, entre Pasaia e Irun (P.K. 466,3 A 481,5). El resto de la carretera cuenta con niveles de servicio entre A y D.

El mejor tramo del itinerario desde el punto de vista de la fluidez en la circulación, y por tanto aquel donde el Nivel de Servicio es el A, es el coincidente con el límite con la provincia de Burgos (P.K. 321.7-326.3).

Seguridad

En la N-I existen cuatro TCAs, ubicados en los siguientes puntos:

T.C.A. EN LA N-I

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
327,0	328,0	9
328,1	329,1	20
431,0	432,1	22
463,6	464,5	15

Fuente: Elaboración propia

Los dos primeros se encuentran situados en el tramo entre Armiñón y Estavillo, en las inmediaciones del límite con Burgos, en el Territorio Histórico de Álava. El tercero se encuentra en las inmediaciones de Alegia en Gipuzkoa, y el último dentro del término municipal de Pasaia, también en Gipuzkoa.

Plataforma

La N-I cuenta con plataforma superior a 9 metros en más de dos tercios de su longitud, si bien cuenta también con un porcentaje importante de longitud en que la plataforma se sitúa entre los 7 y los 9 metros. Por su parte, la longitud en que la plataforma es inferior a los 7 metros de ancho apenas alcanza un 7% del total de la carretera.

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-I

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-I der.	1	5	27	67
N-I izq.	1	6	24	69

Fuente: Elaboración propia

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-I

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-I der.	1	4	10	5	80
N-I izq.	1	4	10	5	80

Fuente: Elaboración propia

La mayoría de los radios de curvatura de la N-I son superiores a los 350 metros, si bien existen porcentajes apreciables de radios inferiores, en especial los que se sitúan entre los 190 y los 250 metros, que alcanzan el 10%.

Posibilidad de Adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-I

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-I Sentido Ascendente	94,3	5,7
N-I Sentido Descendente	94,4	5,6

Fuente: Elaboración propia

La N-I sólo cuenta con un porcentaje del 5,6 al 5,7% de prohibición de adelantar en su recorrido, localizados en el tramo final de la carretera, entre Donostia-San Sebastián e Irun.

Travesías

Las tres travesías presentes en la N-I se encuentran todas situadas en el tramo final de la carretera, y corresponden a los municipios de Donostia-San Sebastián, Pasaia e Irun. Las tres travesías son de alta conflictividad:

TRAVESÍAS EN LA N-I

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Donostia-San Sebastián	Donostia-San Sebastián	181.811	Alta	Gipuzkoa
Donostia-San Sebastián - Pasaia Antxo	Donostia-San Sebastián - Pasaia	186.321	Alta	Gipuzkoa
Irun	Irun	57.933	Alta	Gipuzkoa

Fuente: Elaboración propia

Caídas de velocidad

La N-I carece de tramos con caídas de velocidad significativas

Continuidad de tráfico

La N-I presenta un tramo de discontinuidad de tráfico en su parte final, entre los P.K. 466,8 y 481,5.

Análisis ambiental

La N-I entre Etxegarate e Idiazabal y Beasain se dispone con sus calzadas separadas y notable movimiento de tierras (y tráfico) en un ámbito de conexión ecológica entre Sierra de Aralar y el conjunto de Aitzkorri (corredor de enlace ecológico). La N-I entre Etxegarate e Idiazabal discurre con notable movimiento de tierras en dos calzadas formando parte de un paisaje de gran atractivo popular.

Entre Idiazabal y Alegia, lleva una gran carga de tráfico (con elevada fracción de pesados). Aquí convive con el curso medio del río Oria (que es Lugar de Interés Comunitario desde Ordizia a Alegia) con riesgos de afección (vertidos, márgenes), disponiéndose encajada en su fondo de valle (con nuevo trazado más permeable por sus viaductos y túneles en tramos) y próxima a áreas residenciales sensibles (Idiazabal, Beasain, Ordizia). Además, intercepta un corredor de enlace entre Legorreta y Alegia con complejo efecto barrera por la coincidencia del antiguo y nuevo trazado de la N-I.

Entre Alegia y Anoeta, con elevado tráfico convive con el curso del río Oria (efecto sobre márgenes) y con la proximidad a áreas residenciales sensibles de Tolosa y Anoeta.

Entre Anoeta y Lasarte, con elevado tráfico convive con el curso del río Oria (efecto sobre márgenes) y con la proximidad a áreas residenciales sensibles de Villabona, Andoain y Lasarte. Además, esta vía principal discurre sobre un acuífero de alta vulnerabilidad que sostiene la formación del valle del Oria en este tramo.

Desde Lasarte a Irun discurre con movimientos de tierras y unas elevadas cargas de tráfico con alta fracción de pesados con molestias de ruido y efecto paisajístico sobre áreas residenciales de Donostia-San Sebastián, Pasaia, Donibane, Lezo, Errenteria e Irun. Entre Oiartzun e Irun intercepta un corredor potencial de enlace ecológico (entre Jaizkibel y Peña Aia).

Desde el límite con el Condado de Treviño hasta la N-102 cruza un corredor ecológico en el límite con Treviño.

Desde la N-102 hasta la N-622, discurre todo el tramo sobre un acuífero de alta vulnerabilidad y junto a algún área residencial en Ariñez.

Desde la N-622 hasta la N-240 discurre todo el tramo sobre un acuífero de alta vulnerabilidad y junto a algún área residencial en Abetxuko y Gamarra.

Desde la N-240 hasta la N-104 va sobre un acuífero de alta vulnerabilidad hasta el norte de Zurbano, el resto en área de calidad ambiental media.

Desde Arbulo hasta el límite con Navarra discurre por un área de calidad ambiental intermedia cruzando un corredor ecológico de enlace en el entorno de Mezkiá y otro en el entorno de Egino.

Desde el límite con Treviño hasta Rivabellosa, discurre sobre un acuífero de alta vulnerabilidad y junto al río Zadorra desde Treviño al sur de Armiñón.

1.4 AUTOPISTA A-15

Esta autopista hace el recorrido entre Irurtzun y Aduna, conectando el límite con Navarra con la N-I, en las inmediaciones de la localidad de Aduna.

Las características estructurales y funcionales de esta vía, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

En la autopista A-15 sólo se dispone de una estación de recogida de datos, situada en el P.K. 147.8, que arroja un total de IMD de 13.248 vehículos, con 3.577 pesados que representan un porcentaje del 27%.

PROMEDIO IMD A-15. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
13.248	3.577	27,00%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

El nivel de servicio es A para toda la vía.

Seguridad

Con los datos observados se puede decir que se trata de una carretera segura desde el punto de vista de la seguridad vial ya que no existe ningún TCA.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA A-15

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
A-15 derecha	0	1	12	88
A-15 izquierda.	0	5	44	51

Fuente: Elaboración propia

Los anchos de plataforma de la A-15 son en su práctica totalidad superiores a 7 metros, siendo también mayoría aquellos superiores a los 9 metros.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LA A-15**

Carretera	% long < 85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
A-15 der.	0	0	2	9	89
A-15 izq.	0	0	2	7	91

Fuente: Elaboración propia

De la misma forma, los radios de curvatura en su inmensa mayoría son superiores a los 350 metros, sin existir ninguno por debajo de los 190 metros.

Posibilidad de Adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA A-15**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
A-15 Sentido Ascendente	100,0	0,0
A-15 Sentido Descendente	100,0	0,0

Fuente: Elaboración propia

La A-15 cuenta con un 100% de su longitud en la que está permitido adelantar.

Travesías

La A-15 no cuenta con travesías en su recorrido.

Caídas de velocidad

La A-15 carece de caídas de velocidad significativas.

Continuidad de tráfico

La A-15 carece de discontinuidades de tráfico.

Análisis ambiental

La A-15 con un notable movimiento de tierras resuelto con varios tramos en túnel y viaducto se dispone sobre un paisaje de montaña que se integra en un espacio de alto valor naturalístico (la mayor parte en

túnel pero con algún tramo en superficie) e intercepta dos potenciales corredores de enlace ecológico (con sendos túneles).

1.5 N-102: VITORIA-GASTEIZ A N-I DIRECCIÓN MESETA

Conecta la N-I con Vitoria-Gasteiz, constituyendo la vía principal de acceso a esta ciudad para los tráficos provenientes de la Meseta.

Las características estructurales y funcionales de la carretera N-102, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

La N-102 presenta una IMD de 15.239 vehículos / día en la única estación de aforo de que dispone, situada en el P.K. 345, en las inmediaciones de la localidad de Gomecha. Los vehículos pesados ascienden a 1.010, con un porcentaje del 6,63%.

PROMEDIO IMD N-102. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
15.239	1.010	6,63%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

El nivel de servicio que presenta esta carretera es A en toda su extensión.

Seguridad

No existen en esta carretera Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma**ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-102**

Carretera	% long. < 5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. > 9 (m)
N-102	0	1	4	94

Fuente: Elaboración propia

Prácticamente la totalidad de la carretera cuenta con anchos de plataforma superiores a los 9 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-102

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-102	10	17	4	4	66

Fuente: Elaboración propia

Si bien la mayor parte de la carretera, aproximadamente dos tercios de su longitud, presentan radios de curvatura superiores a los 350 metros, es interesante señalar la existencia de un porcentaje significativo de la carretera con radios inferiores a los 85 metros. Este porcentaje alcanza el 10%, que unido a los radios situados en el rango siguiente implican que el 27% de la carretera cuenta con radios inferiores a los 190 metros.

Posibilidad de Adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-102

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-102 Sentido Ascendente	100,0	0,0
N-102 Sentido Descendente	100,0	0,0

Fuente: Elaboración propia

Está permitido adelantar en el 100% de la longitud de la N-102.

Travesías

La N-102 no cuenta con travesías en su recorrido.

Caidas de velocidad

La N-102 carece de caídas de velocidad.

Continuidad de tráfico

La N-102 no presenta tramos con discontinuidad de tráfico.

Análisis Ambiental

Esta carretera de acceso a Vitoria-Gasteiz discurre a través de un contexto esencialmente periurbano, industrial y urbano (Ariñez, Gometza, Vitoria), con posibles afecciones a los usos residenciales. La plataforma se dispone sobre un acuífero de alta vulnerabilidad en su mitad oriental.

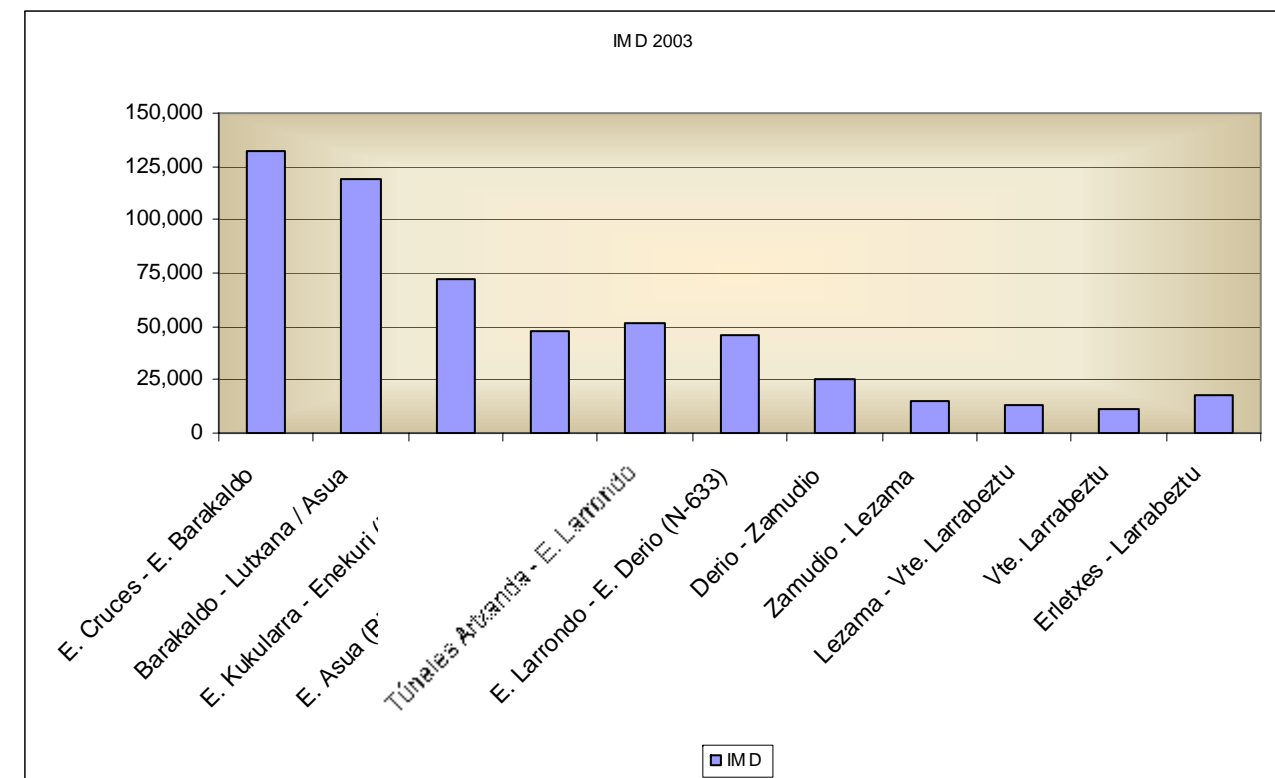
1.6 N-637: CORREDOR RONTEGI - BIZKAIA

Las características estructurales y funcionales de la carretera N-637, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía considerada en este apartado, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

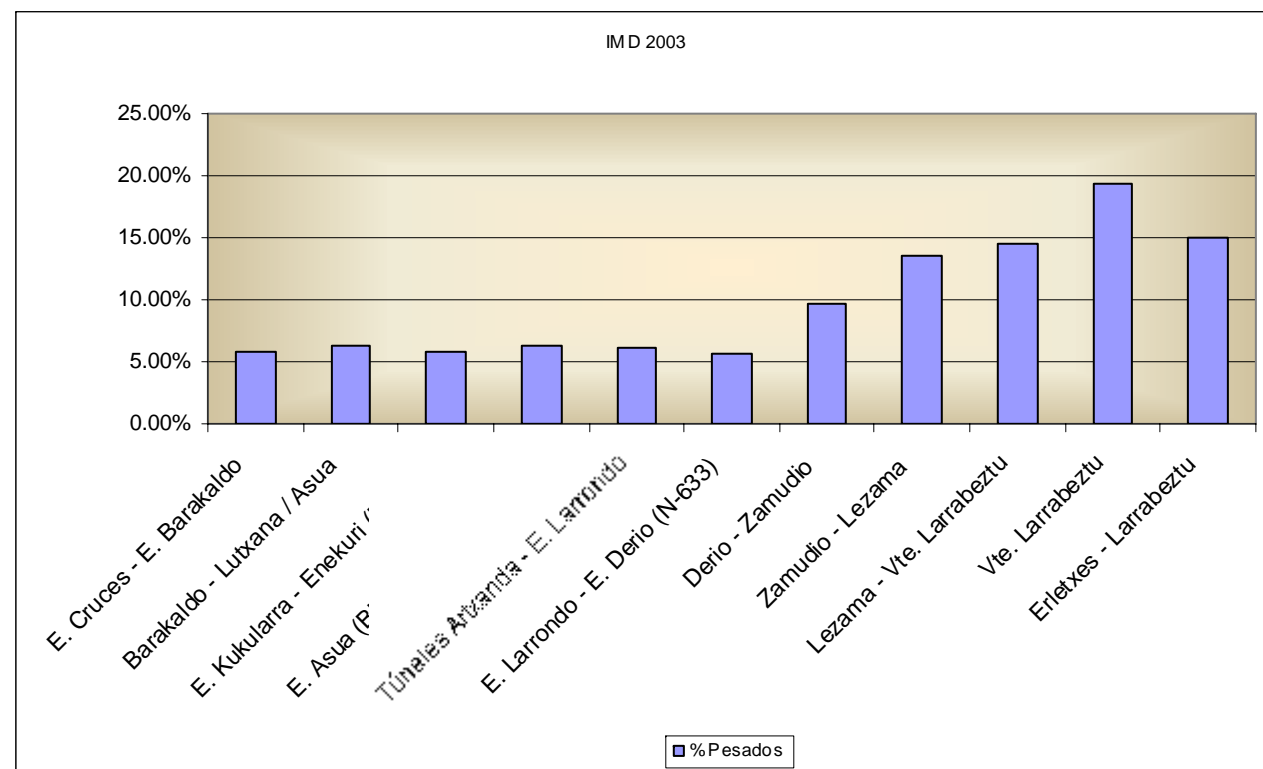
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA N - 637. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en esta carretera decrece desde los algo más de 132.000 vehículos que se registran en el P.K. 8,7, en las inmediaciones de Baracaldo, hasta los 17.846 que se alcanzan en las inmediaciones de Bolue – Kurtxes, en la zona más alejada del Bilbao Metropolitano. A partir de Enekuri, en el cruce con la BI-604, la IMD decrece, alcanzando un mínimo de 10.890 vehículos en el P.K. 27,3.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA N - 637. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El comportamiento de la IMD de los vehículos pesados es similar al descrito para el total de la IMD. Es decir decrece en los P.K. intermedios en torno a los 2.500 vehículos, para volver a aumentar al final, hasta los 2.677 vehículos / día. En cuanto a porcentajes los pesados se mantienen alrededor del 6% en el tramo más cercano al Bilbao Metropolitano, situándose alrededor del 15% en la parte final de la carretera, en la parte donde la IMD es menor.

PROMEDIO IMD N-637. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
41.849	3.153	7,53%

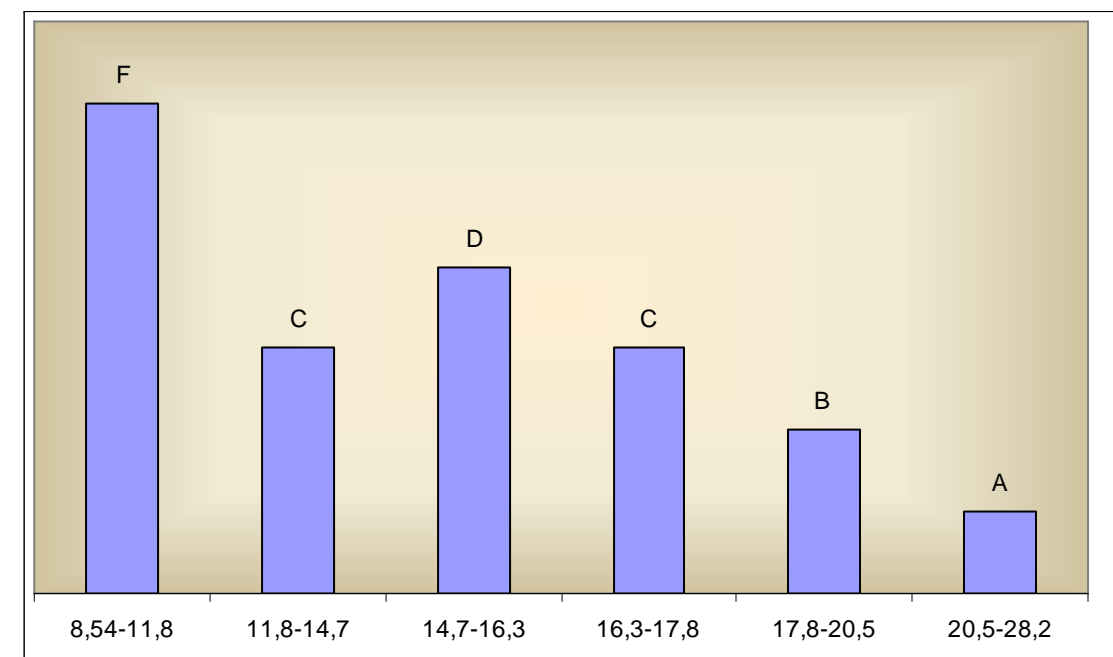
Fuente: Elaboración propia

El promedio de IMD es bastante elevado, con prácticamente 42.000 vehículos y un porcentaje de pesados del 7,5%

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, en sentido ascendente de los P.K.s se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA N - 637. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El peor nivel de servicio, F, se localiza entre Baracaldo y el cruce con la BI-604, coincidiendo con el tramo de mayor IMD. A partir de dicho cruce el nivel mejora sensiblemente, situándose entre C y D hasta la parte final de la carretera, a partir del P.K. 17,8, a partir de Derio, en que el nivel de servicio para a ser B y A.

Seguridad

No existen en esta carretera Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-637

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-637 der.	2	2	8	89
N-637 izq.	0	0	9	90

Fuente: Elaboración propia

Los anchos de plataforma de la N-637 son en su inmensa mayoría superiores a los 9 metros, con pequeños porcentajes de longitud en los rangos inferiores.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-637

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-637 der.	0	0	0	3	97
N-637 izq.	0	0	0	4	95

Fuente: Elaboración propia

Los radios de curvatura son superiores a los 250 metros en la totalidad de la carretera.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-637

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-637 Sentido Ascendente	100,0	0,0
N-637 Sentido Descendente	100,0	0,0

Fuente: Elaboración propia

Está permitido adelantar en el 100% de la N-637.

Travesías

La N-637 no cuenta con travesías en su recorrido.

Caidas de velocidad

La N-637 carece de caídas de velocidad significativas en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La N-637 no presenta discontinuidades de tráfico.

Análisis Ambiental

Esta vía desde el entorno del aeropuerto de Bilbao discurre por un contexto fuertemente antropizado con áreas residenciales, industriales (Derio, Zamudio, Lezama, entorno de Larrabetzu, etc.), de repoblación forestal y praderías en mosaico heterogéneo de muy baja calidad ecológica.

1.7 N-622: VITORIA-GASTEIZ - INTERSECCIÓN CON LA AP-68

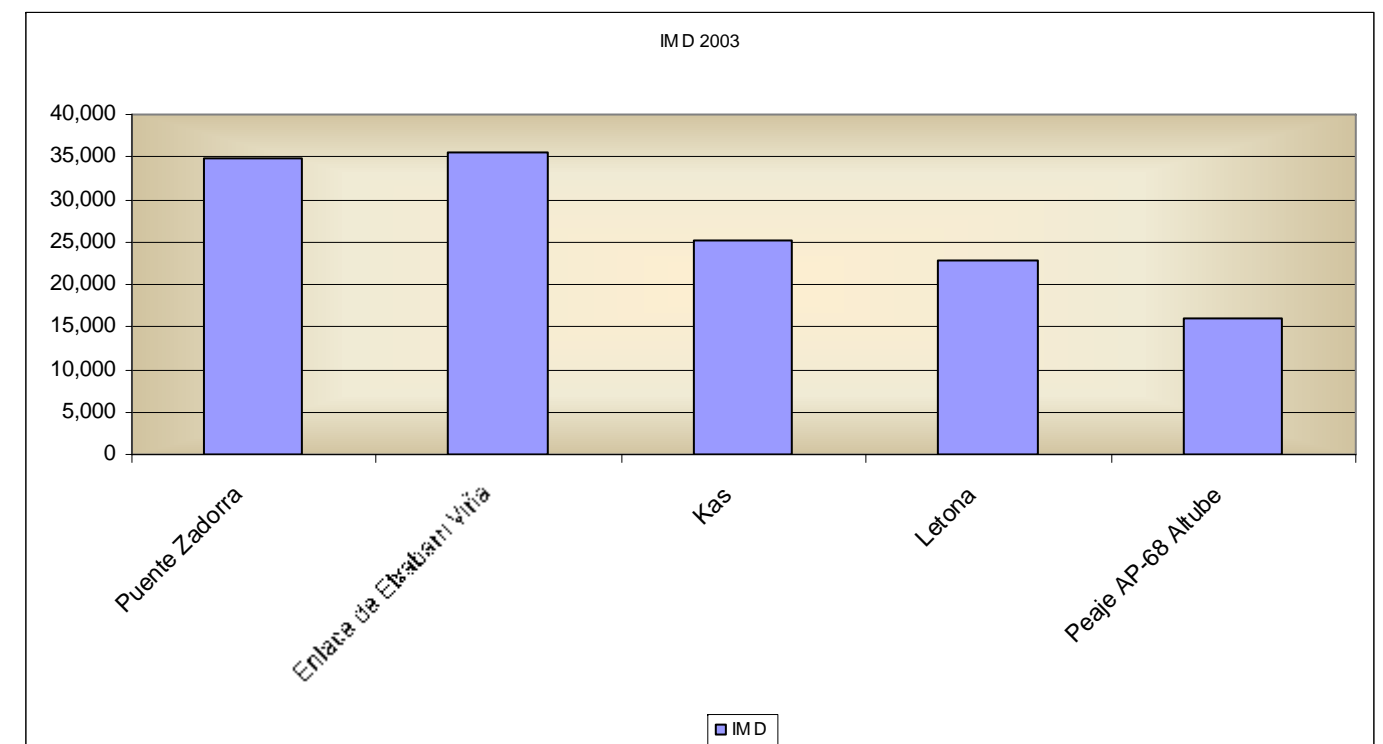
Hace el recorrido de Vitoria-Gasteiz a la AP-68 a la altura de la localidad de Altube, constituyendo junto con esta vía, el itinerario básico de conexión entre Bilbao y la capital alavesa.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

El siguiente gráfico, muestra la evolución de la IMD en la carretera considerada:

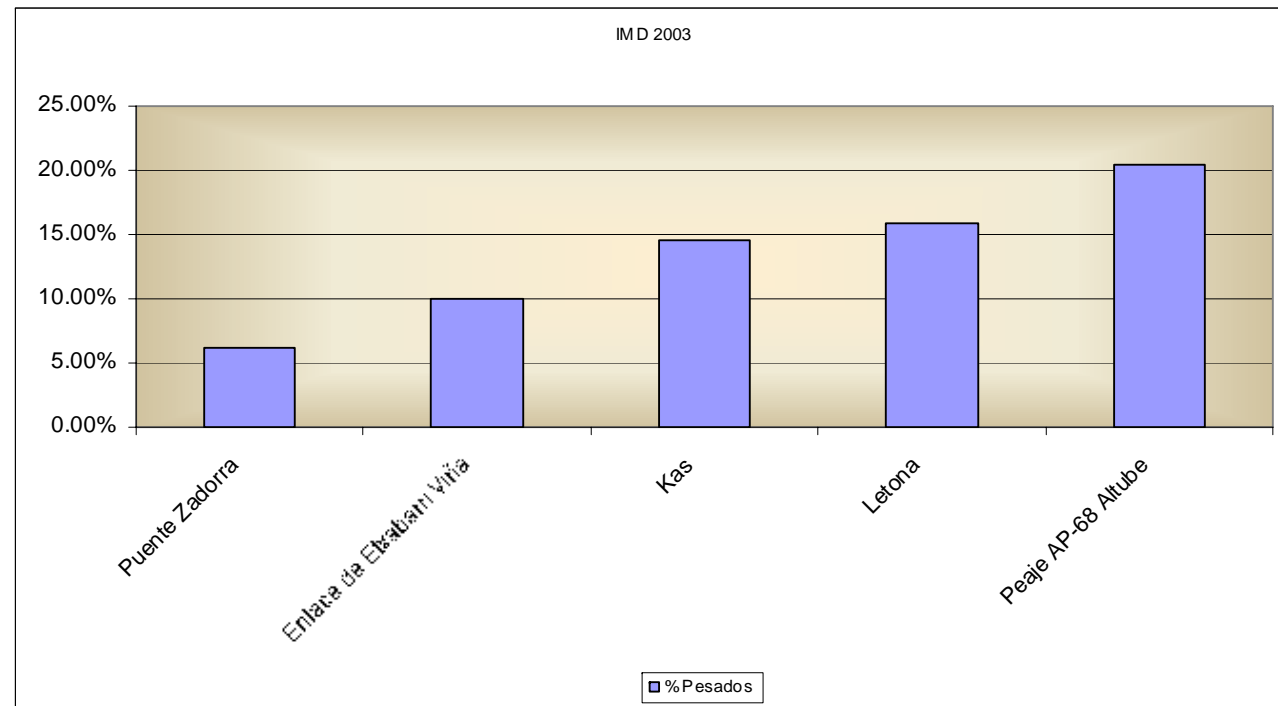
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA N-622. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

Los mayores niveles de IMD, alrededor de 35.000 vehículos, se registran al inicio de la carretera, descendiendo después progresivamente hasta los algo más de 15.000 que se registran en las inmediaciones de la AP-68.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA N-622. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los pesados, se sitúan en porcentajes entre el 5 y el 20% en toda la carretera, más cercanos al 20% en el tramo final, y más cercano al 5% en las inmediaciones de Vitoria.

PROMEDIO IMD N-622. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
20.017	3.159	15,78

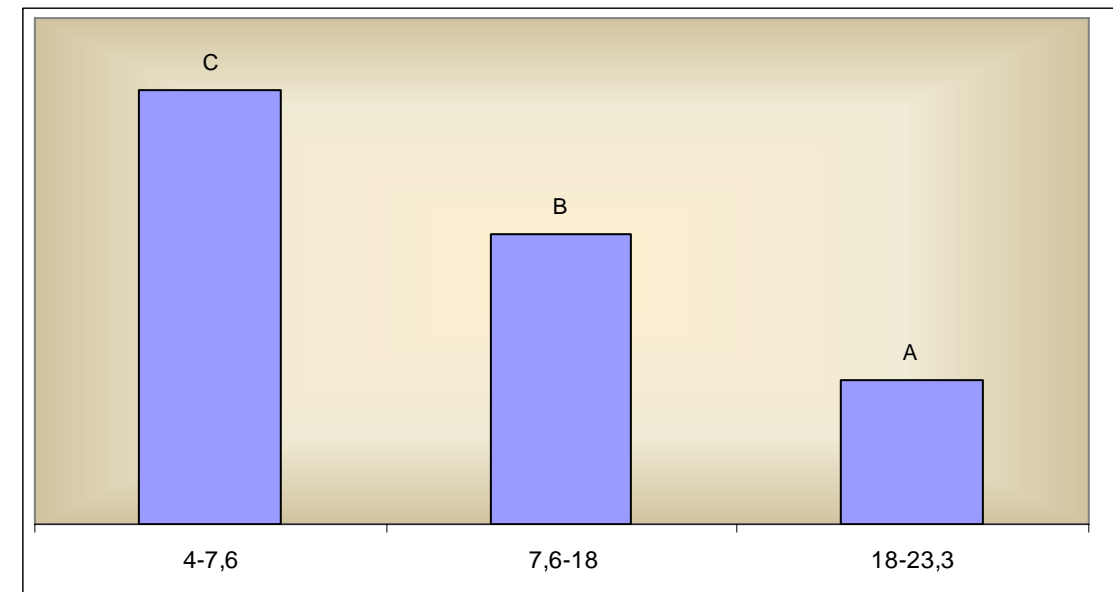
Fuente: Elaboración propia

En promedio la N-622 supera los 20.000 vehículos, con un porcentaje de pesados del 15,8%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA N-622



Fuente: Elaboración propia

El peor nivel de servicio, el C, que puede considerarse como aceptable, se registra a la salida de Vitoria-Gasteiz, para ir luego mejorando hasta nivel A en las cercanías de la AP-68.

Seguridad

La N-622 no tiene Tramos de Concentración de Accidentes.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-622

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-622	0	0	9	91

Fuente: Elaboración propia

La totalidad de la N-622 cuenta con anchos de plataforma superiores a los 7 metros, siendo el 91% superior a los 9 metros.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LA N-622**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-622	0,0	0,0	0,0	11,7	88,3

Fuente: Elaboración propia

Los radios de curvatura son superiores a los 250 metros en la totalidad de la carretera.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-622**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-622 Sentido Ascendente	100	0
N-622 Sentido Descendente	100	0

Fuente: Elaboración propia

La N-622, siendo autovía, no cuenta con tramos en los que esté prohibido adelantar.

Travesías

La N-622 no cuenta con travesías en su recorrido.

Caídas de velocidad

La N-622 carece de caídas de velocidad en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La N-622 carece de tramos de discontinuidad de tráfico.

Análisis ambiental

La N-622 desde el oeste de Ametzaga hasta el enlace con la N-I al norte de Vitoria, forma parte en su extremo oriental (enlace con A-68) del espacio de alto valor naturalístico de Gorbeia, cruza un corredor de enlace ecológico entre el Alto de Aiurdin y Zaitegi y desde Letona hasta la N-I discurre sobre un acuífero de alta vulnerabilidad.

2. RED DE INTERÉS PREFERENTE DE ACCESO A PUERTOS Y AEROPUERTOS

2.1 N-624: ACCESO AL AEROPUERTO DE FORONDA

La N-624 es una autovía que comunica la N-622 con el Aeropuerto de Foronda, siendo la vía principal de acceso desde la capital alavesa a su aeropuerto.

Las características estructurales y funcionales de la carretera N-624, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

La carretera presenta una IMD de 1.239 vehículos / día en la única estación de aforo de que dispone, situada en el P.K. 8,5 en las inmediaciones de la localidad de Foronda. En 2003 esta estación no registró datos de pesados, si bien en 2002 el dato fue de 62 vehículos, lo que representa un porcentaje del 4,9%.

PROMEDIO IMD N-624. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
1.239	-	4,9%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

El nivel de servicio que presenta esta carretera es A en toda su extensión.

Seguridad

No existen en esta carretera Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-624

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-624	3	4	6	87

Fuente: Elaboración propia

La N-624 cuenta con un 7% de su longitud cuyo ancho de plataforma es inferior a los 7 metros, siendo la mayor parte superior a los 9 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-624

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-624	23	32	6	4	35

Fuente: Elaboración propia

La N-624 presenta un porcentaje muy apreciable de su longitud, el 55%, con radios inferiores a los 190 metros, situados fundamentalmente en su parte final, en la zona de acceso al aeropuerto. En cuanto al resto del recorrido la mayoría de los radios se sitúan por encima de los 350 metros.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-624

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-624 Sentido Ascendente	100,0	0,0
N-624 Sentido Descendente	100,0	0,0

Fuente: Elaboración propia

La N-624 no cuenta con tramos en que esté prohibido el adelantamiento.

Travesías

La N-624 carece de travesías en su recorrido.

Caidas de velocidad

La N-624 carece de caídas de velocidad significativas en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La N-624 no presenta discontinuidades de tráfico.

Análisis Ambiental

Esta vía de acceso al aeropuerto de Vitoria discurre por un área antrópica de baja calidad paralela al curso del Zaia, afluente del Zadorra y sobre un acuífero de alta vulnerabilidad.

2.2 N-638: ACCESO AL AEROPUERTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

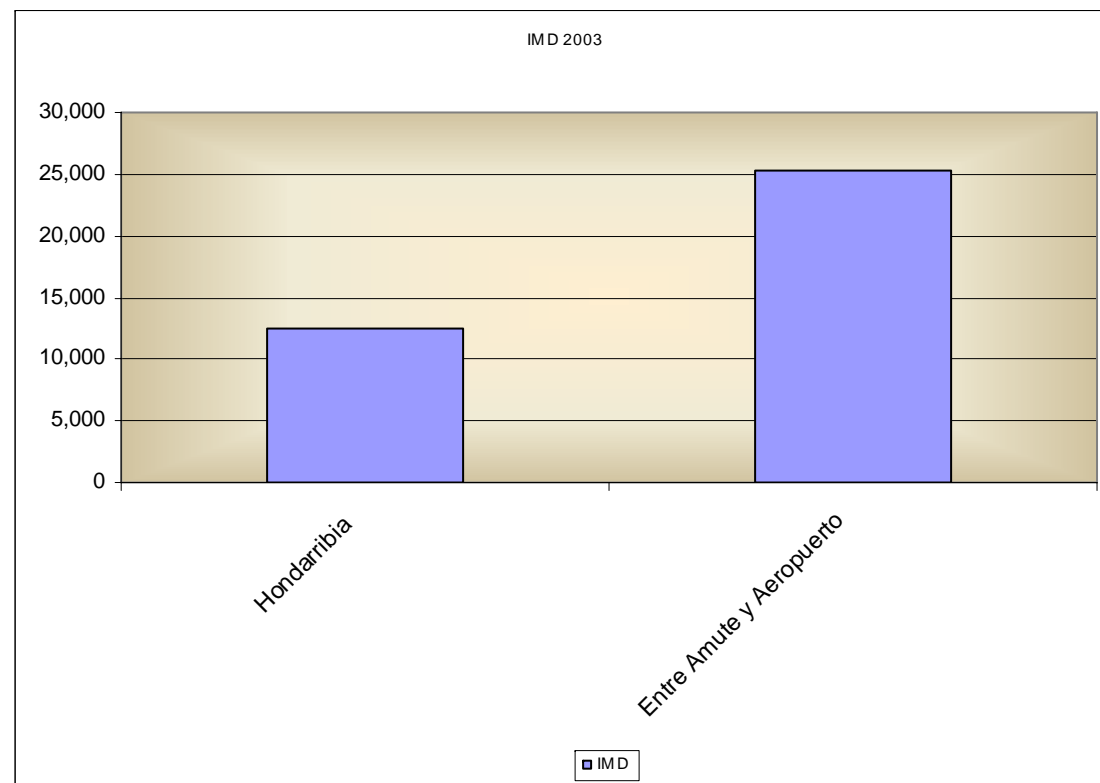
Esta carretera comunica la N-I y la localidad de Hondarribia con el Aeropuerto de Donostia-San Sebastián.

Las características estructurales y funcionales de la carretera N-638, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía considerada en este apartado, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

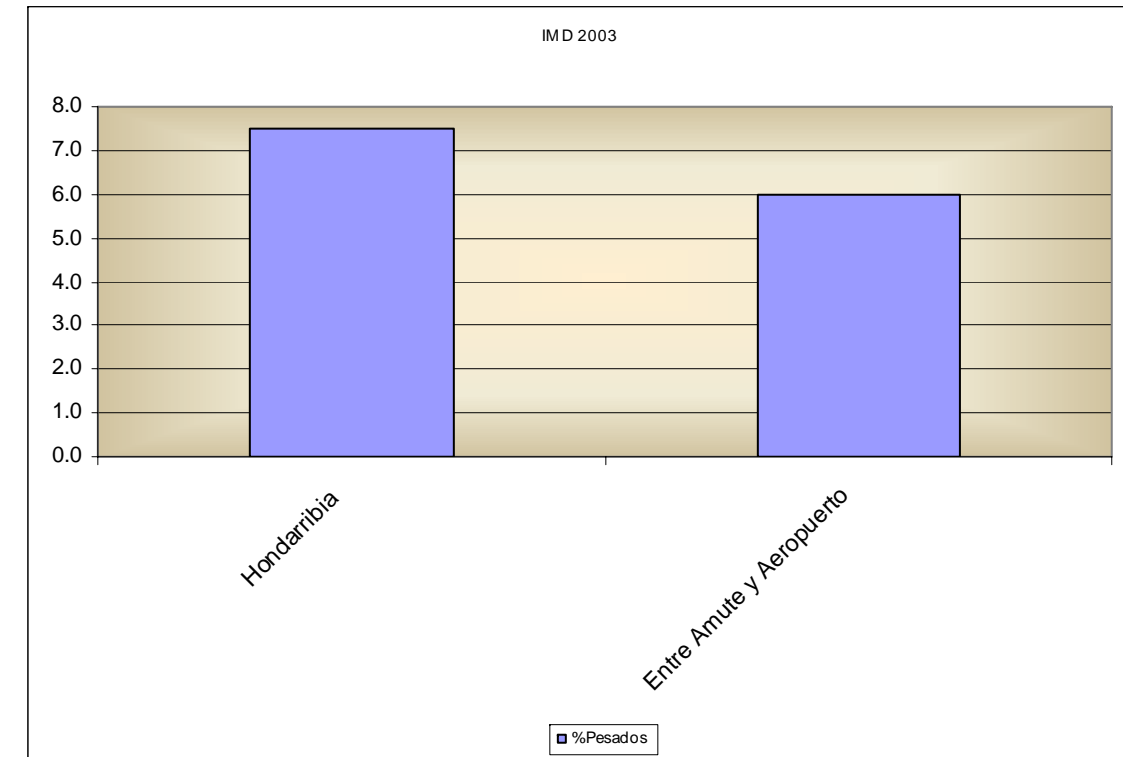
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA N-638. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en la carretera N-638 experimenta un crecimiento notable, pasando de 12.520 vehículos que se registran en la estación de aforo más cercana a la N-I, hasta los 25.355 que se alcanzan en el punto situado en las inmediaciones del aeropuerto.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA N-638. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

Los pesados reflejan un comportamiento similar, manteniéndose en porcentajes entre el 6 y el 7% en los dos puntos de aforos, con volúmenes que oscilan entre los 939 y los 1.520 vehículos.

PROMEDIO IMD N-638. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
19.775	1.268	6,4%

Fuente: Elaboración propia

La IMD ponderada arroja un saldo cercano a los 20.000 vehículos, con un 6,4% de pesados.

Niveles de Servicio

El nivel de servicio es E para toda la carretera, lo que indica que la misma registra situaciones cercanas a la congestión a lo largo del día.

Seguridad

Existe un Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) en la N-638, situado al comienzo de la carretera, en las cercanías del enlace con la N-I. El número de accidentes ocurridos en este tramo durante 2003 ascendió a 17.

T.C.A. EN LA N-638

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
1,0	2,0	17

Fuente: Elaboración propia

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-638

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-638	0	29	22	49

Fuente: Elaboración propia

El 49% de la N-638 cuenta con plataformas superiores a los 9 metros de ancho, si bien un 29% de la carretera tiene plataforma inferior a los 7 metros de ancho.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-638

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-638	2	6	4	2	86

Fuente: Elaboración propia

La N-638 es una carretera bastante recta, si bien tiene en un 8% de su longitud radios inferiores a los 190 metros.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-638

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-638 Sentido Ascendente	27,1	72,9
N-638 Sentido Descendente	39,6	60,4

Fuente: Elaboración propia

Los tramos en que está prohibido adelantar en la N-638 superan el 60% en ambos sentidos.

Travesías

La N-638 carece de travesías en su recorrido.

Caidas de velocidad

La N-638 carece de caídas de velocidad significativas en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La N-638 presenta discontinuidad de tráfico en toda su longitud, entre los P.K. 0 y 2,3.

Análisis Ambiental

Esta vía discurre desde Mugondo y entre la población de Hondarribia y el aeropuerto cruzando uno de los brazos de la ría de la Bahía de Txingudi (que es LIC), en la desembocadura del arroyo Jaizabia. Las implicaciones ambientales además de las afecciones a usos residenciales en Hondarribia son los riesgos sobre este fondo de la Bahía.

2.3 N-633: ACCESO AL AEROPUERTO DE LOIU

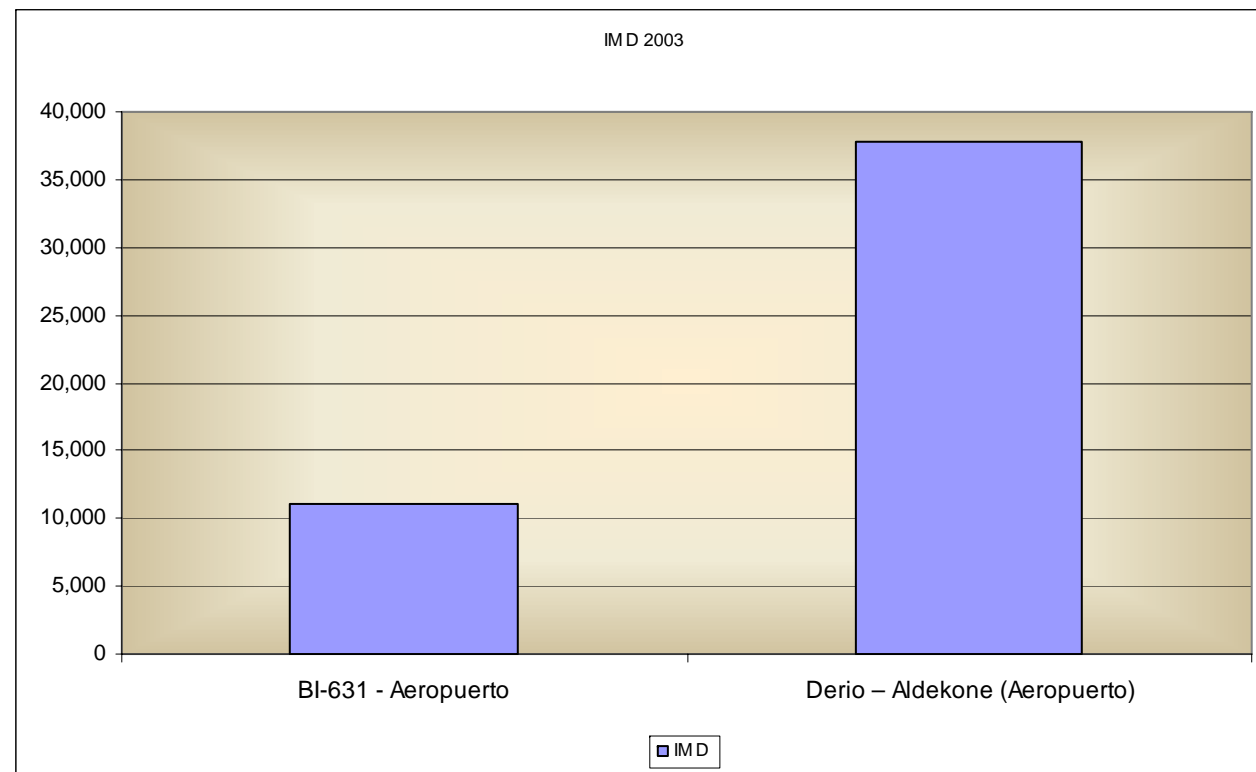
La carretera N-633, de acceso al Aeropuerto de Loiu es también una Autovía, que comunica con la N-637 y la BI-631 en las inmediaciones de Derio, al norte de la Conurbación de Bilbao.

Las características estructurales y funcionales de la carretera N-633, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía considerada en este apartado, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

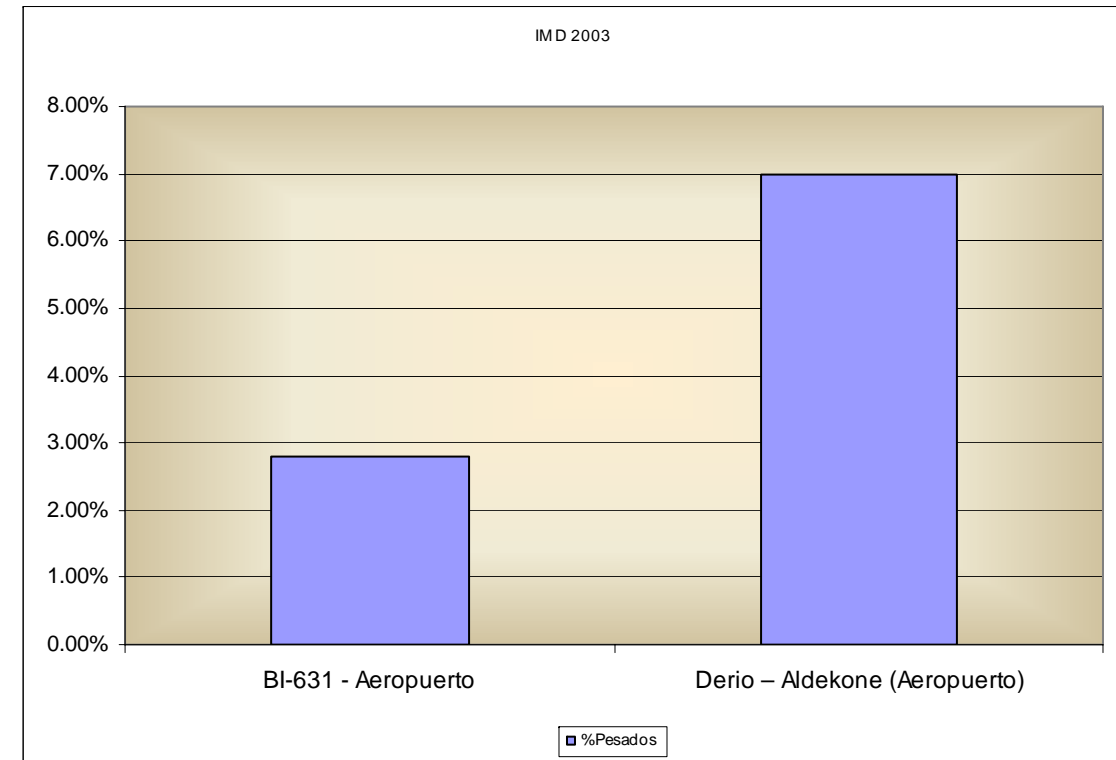
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA N-633. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en la carretera N-633 varía de los 11.079 vehículos que se registran en el tramo entre la BI-631 y el Aeropuerto, y los 37.780 que se alcanzan en tramo entre Derio y Aldekone, tramo en que la carretera continúa el trazado de la BI-631.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA N-633. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El comportamiento de los vehículos pesados registra un porcentaje inferior al 3% en el tramo de acceso al aeropuerto, que asciende hasta el 7% en el tramo coincidente con la BI-631.

PROMEDIO IMD N-633. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
23.298	1.379	5,92%

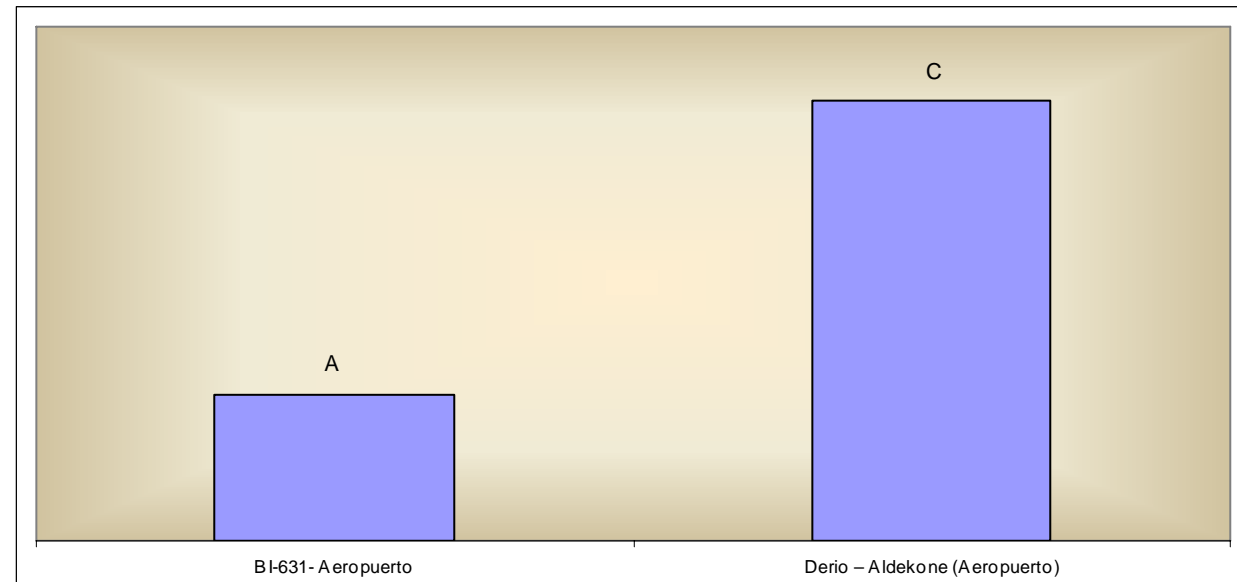
Fuente: Elaboración propia

La IMD promedio asciende hasta los 23.298 vehículos, con un porcentaje de pesados del 5,9%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, en sentido ascendente de los P.K. se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA N-633. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El nivel de servicio en la N-633 es A en el tramo de acceso al aeropuerto, bajando hasta el C en el tramo coincidente con la BI-631.

Seguridad

No existen en esta carretera Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-633

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-633 der.	5	15	11	68
N-633 izq.	0	17	29	54

Fuente: Elaboración propia

Los anchos de plataforma son superiores a los 9 metros en un porcentaje que oscila, según calzada, entre el 54 y el 68%. Por otra parte, la carretera cuenta con entre un 17 y un 22% de su longitud con ancho de plataforma inferior a los 7 metros.

Radio

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-633

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-633 der.	0	15	4	2	80
N-633 izq.	0	12	1	1	86

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los radios de curvatura, éstos son superiores a los 350 metros en un porcentaje superior al 80%, existiendo radios inferiores a 190 metros en más del 10% de la carretera.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-633

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-633 Sentido Ascendente	100,0	0,0
N-633 Sentido Descendente	100,0	0,0

Fuente: Elaboración propia

La N-633 cuenta con un 100% de su longitud en la que está permitido adelantar.

Travesías

La N-633 carece de travesías en su recorrido.

Caidas de velocidad

La N-633 no cuenta con caídas de velocidad significativas en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La N-633 carece de discontinuidades de tráfico.

Análisis Ambiental

Esta vía desde Erandio a la BI-631 discurre al norte el aeropuerto de Bilbao por un contexto marcadamente antropizado con algunas áreas residenciales e industriales (Erandio, Loiu, San Isidro etc.), de repoblación forestal y praderías en mosaico heterogéneo de baja calidad ecológica.

2.4 N-639: ACCESO AL PUERTO EXTERIOR (BILBAO)

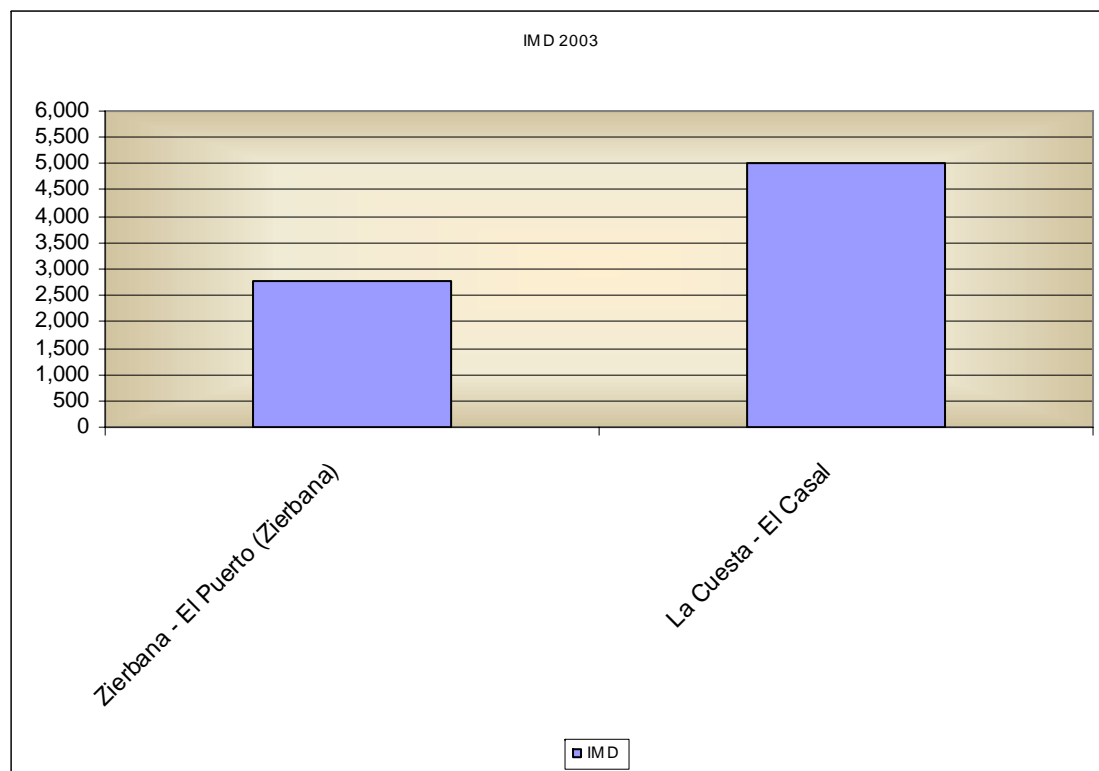
La N-639, junto con N-644, configuran conjuntamente el itinerario de acceso al Puerto Exterior de Bilbao, conectando con la A-8 a la altura de la localidad de Nosedal.

Las características estructurales y funcionales de la carretera N-639, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

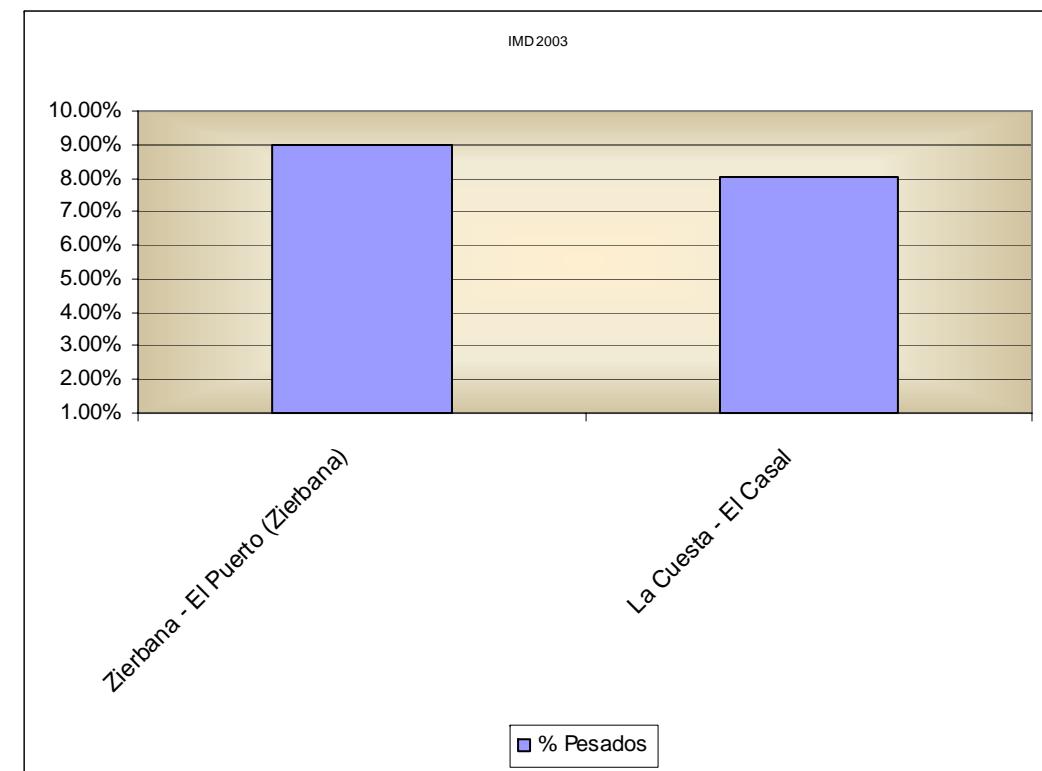
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA N-639. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

Las IMD en la carretera N-639 contrastan desde los algo más de 2.700 vehículos que se registran en el tramo entre Zierbana y el Puerto, hasta los 5.007 que se alcanzan en el tramo entre La Cuesta y El Casal.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PESADOS EN LA CARRETERA N-639. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

Los vehículos pesados se mantienen en porcentajes de entre el 8 y el 9%, con volúmenes entre los 250 y los 400 vehículos.

PROMEDIO IMD N-639. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
3.568	303	8,49%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

El nivel de servicio de la N-639 es E en todo su recorrido, con situaciones cercanas a la congestión en las horas punta.

Seguridad

Existen dos Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), uno situado entre los P.K. 16 al 17, en las inmediaciones de Santurtzi, y el segundo, del 20 al 21, en las cercanías de La Cuesta.

T.C.A. EN LA N-639

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
16,0	17,0	2
20,0	21,1	1

Fuente: Elaboración propia

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-639

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-639	0	12	38	50

Fuente: Elaboración propia

El 50% de la carretera cuenta con anchos de plataforma superiores a los 9 metros, mientras que un 12% es inferior a 7 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-639

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-639	3	15	9	12	62

Fuente: Elaboración propia

Si bien la carretera presenta un 62% de su longitud con radios superiores a los 350 metros, un 18% presenta radios inferiores a los 190 metros, incluyendo un 3% con radios inferiores a los 85 metros, los cuales se presentan en la zona de la localidad de La Cuesta.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-639

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-639 Sentido Ascendente	31,5	68,5
N-639 Sentido Descendente	31,9	68,1

Fuente: Elaboración propia

La N-639 cuenta con más de un 60% de su longitud en la que está prohibido adelantar, en ambos sentidos.

Travesías

TRAVESÍAS EN LA N-639

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Abanto - Zierbena	Abanto y Ciervana - Abanto Zierbena	9.190	Media	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

La N-639 atraviesa la población de Abanto – Zierbena, travesía de conflictividad media.

Caídas de velocidad

La N-639 no cuenta con caídas de velocidad significativas en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La N-639 presenta discontinuidad de tráfico en toda su longitud, del P.K. 15,9 al 24,13.

Análisis Ambiental

Esta carretera sube al alto de San Roke y desciende por Zierbana, espacio de interés naturalístico, hasta recorrer el litoral hasta Santurtzi. Su perfil es característicamente paisajístico no sólo por las vistas que se obtienen desde ella sino por su integración en este enclave de interés naturalístico de la costa de Bizkaia occidental.

2.5 N-644: ACCESO AL PUERTO EXTERIOR (BILBAO)

La N-644, junto con N-639, configuran conjuntamente el itinerario de acceso al Puerto Exterior de Bilbao, conectando con la A-8 a la altura de la localidad de Necedal.

Las características estructurales y funcionales de la carretera N-644, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

Existe sólo una estación de aforo en esta carretera, situada en el P.K. 130,4, entre la A-8 y el Puerto de Santurtzi. Esta estación arroja un dato de IMD de 15.310 vehículos, con un porcentaje de pesados del 29,4%, lo que indica que esta es la carretera de uso preferente utilizada para los camiones en conexión con las instalaciones portuarias. El volumen de camiones en la carretera alcanza la cifra de 4.500.

Los datos corresponden a 2002, no disponiéndose de datos de tráfico para el año 2003.

PROMEDIO IMD N-644. AÑO 2002

IMD	PESADOS	% PESADOS
15.310	4.501	29,4%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

El nivel de servicio es B para toda la carretera.

Seguridad

No hay Tramos de Concentración de Accidentes en esta carretera.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-644

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-644 der.	0	0	24	76
N-644 izq.	3	0	31	67

Fuente: Elaboración propia

La práctica totalidad de la carretera cuenta con ancho de plataforma superior a los 7 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-644

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-644 der.	12	13	3	4	68
N-644 izq.	8	9	1	14	68

Fuente: Elaboración propia

La carretera presenta radios de curvatura amplios en buena parte de su extensión, si bien es también destacable la presencia de un porcentaje significativo con curvas de radio inferior a los 85 metros, que se localizan fundamentalmente en el tramo de acceso a las instalaciones portuarias.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-644

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-644 Sentido Ascendente	100,0	0,0
N-644 Sentido Descendente	100,0	0,0

Fuente: Elaboración propia

En la N-644 está permitido adelantar en todo su recorrido.

Travesías

La N-644 carece de travesías en su recorrido.

Caídas de velocidad

La N-644 cuenta con un tramo con caída de velocidad significativa, situado entre los P.K. 130,7 y 131,1.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
130,7	131,1	Sí

Fuente: Elaboración propia

En este caso no se trata de un carril de vehículos lentos en sentido estricto, sino que siendo la carretera de dos carriles por sentido se entiende que existe espacio para que los vehículos lentos se aparten.

Continuidad de tráfico

La N-644 carece de discontinuidades de tráfico.

Análisis Ambiental

Esta carretera discurre desde la A-8 al Puerto de Bilbao a través de áreas urbanas de alta densidad con usos diversos pero notable presencia del residencial con el consecuente perfil ambiental (molestias a población).

3. RESTO DE LA RED DE INTERÉS PREFERENTE

3.1 N-240

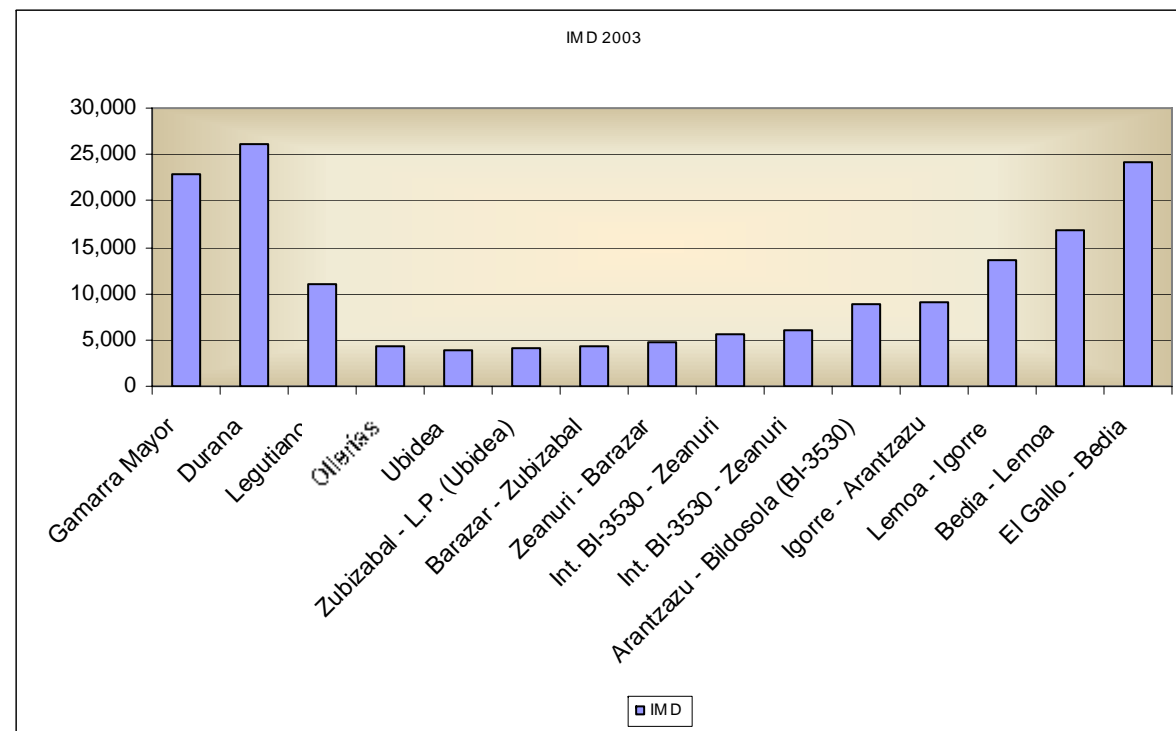
La N-240 hace el recorrido de Tarragona a Bilbao, pasando por el puerto de Barazar, y constituyendo el principal itinerario alternativo a la AP-68 para la conexión entre Bilbao y Vitoria-Gasteiz.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

En los siguientes gráficos, se muestra la evolución de la IMD a lo largo de la N-240.

EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA N-240. AÑO 2003

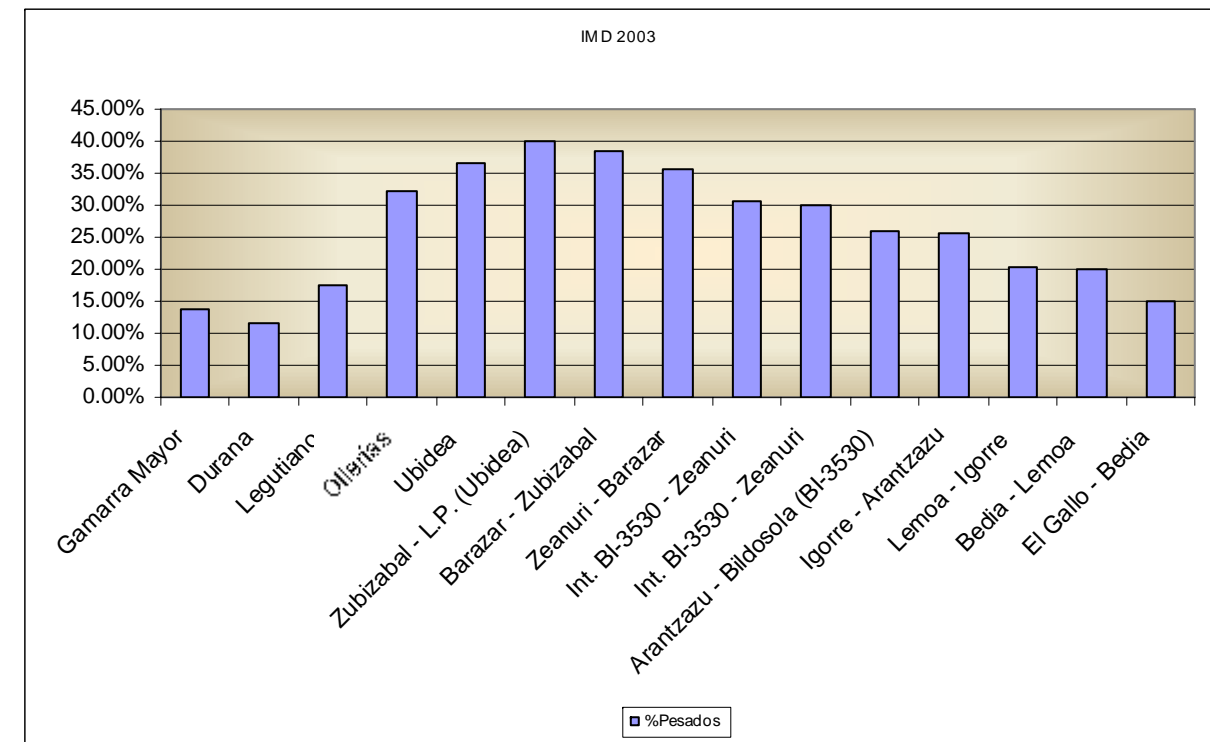


Fuente: Elaboración propia

A lo largo de la carretera N-240 los mayores valores de IMD se alcanzan en las inmediaciones de Vitoria-Gasteiz, donde se superan los 25.000 vehículos diarios al sur de la intersección con la A-627. Los menores valores se registran junto a la intersección con la carretera de la Red Básica A-623, en que no se superan los 4.000, manteniéndose por debajo de los 6.000 vehículos hasta las inmediaciones de Arantzazu, en que

la IMD vuelve a crecer hasta llegar de nuevo al entorno de los 25.000 vehículos ya en las inmediaciones del Bilbao Metropolitano.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA N-240. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

Los porcentajes de vehículos pesados son muy importantes en la N-240. En su tramo central, concretamente entre la A-627 y Arantzazu, tramo en que la IMD global es más baja, los porcentajes de pesados no descienden del 30%, con volúmenes que se sitúan alrededor de los 1.500 vehículos. Esta situación indica que la N-240 es una vía alternativa a la AP-68, fundamentalmente para los vehículos pesados.

Por otra parte, en los tramos inicial y final de la carretera, los porcentajes disminuyen, si bien se encuentran sobradamente por encima del 10% tanto en las cercanías de Vitoria-Gasteiz como en el Bilbao Metropolitano. En volúmenes, los pesados oscilan entre los alrededor de 3.500 vehículos que se registran en los extremos de la carretera y los 1.500 de su parte central.

PROMEDIO IMD N-240. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
11.478	2.246	19,57%

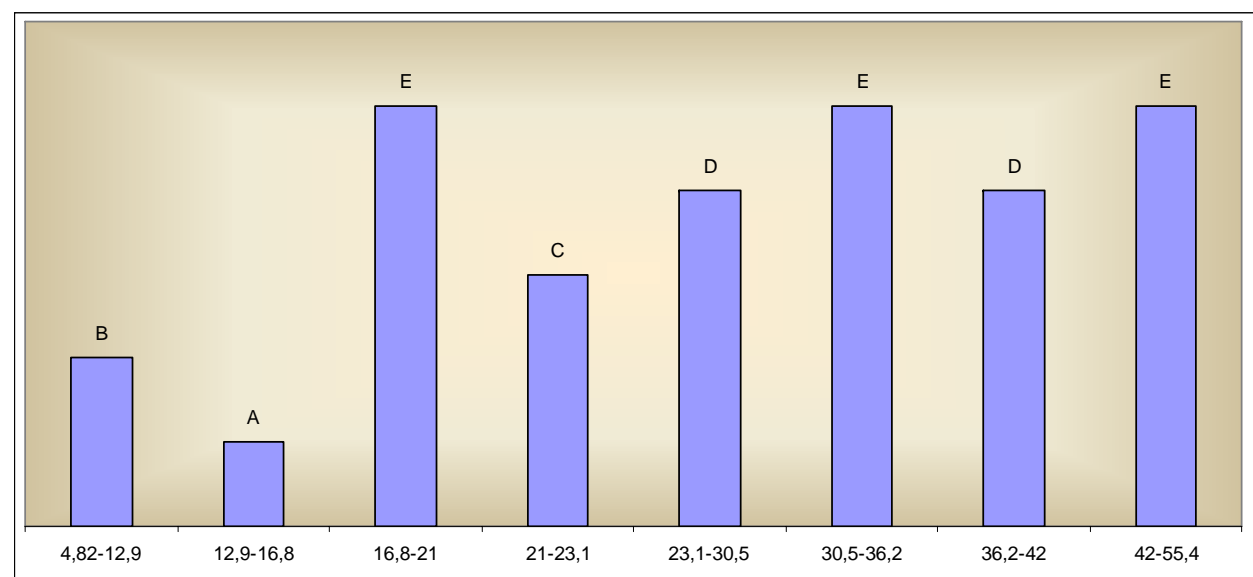
Fuente: Elaboración propia

En promedio, prácticamente se alcanzan los 11.500 vehículos con un porcentaje interesante de pesados, cercano al 20%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, según sentido ascendente de los P.K.s se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA N-240



Fuente: Elaboración propia

Los peores niveles de servicio, nivel E, de la N-240, se localizan entre los P.K. 16,8 y 21, entre el enlace con la A-623 y Ubidea, P.K. 30,5 al 36,2, Puerto de Barazar, y 42 al 55,4, tramo final entre Elejabeitia y el enlace con la A-8. Por otra parte, en todo el tramo vizcaino el nivel de servicio es D o E, mientras que en Álava, con excepción del tramo citado, los niveles de servicio son mejores, situándose entre el A y el C.

Seguridad

En esta carretera existen tres TCAs.

T.C.A. EN LA N-240

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
14,6	15,6	9
16,6	17,6	7
20,5	21,5	4

Fuente: Elaboración propia

Los dos primeros, entre los P.K. 14,6 y 15,6 y 16,6 y 17,6, se encuentran situados en las inmediaciones de Legutiano, en las cercanías del enlace con la A-623, en el tramo en que la carretera, de un carril por sentido, discurre junto al embalse de Urrunaga. El tercero, por su parte, se sitúa algo más al norte, entre la localidad de Ollerías y el límite con Bizkaia.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-240

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-240 der. (Álava)	0	4	7	89
N-240 izq. (Álava)	0	1	13	86
N-240 (Bizkaia)	0	14	10	76

Fuente: Elaboración propia

En el Territorio Histórico de Álava, prácticamente el 90% de la carretera cuenta con anchos de plataforma superiores a los 9 metros. Tan sólo el 4% de la misma tiene anchos inferiores a los 7 metros.

En Bizkaia la situación es peor, ya que el porcentaje de longitud con ancho inferior a los 7 metros es del 14%, plataformas que se dan principalmente en la zona del Puerto de Barázar.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-240

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-240 der. (Álava)	15	10	3	5	67
N-240 izq. (Álava)	10	11	2	3	74
N-240 (Bizkaia)	3	12	4	6	75

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los radios de curvatura es de destacar que entre un 15 y un 25% de la carretera, según el Territorio Histórico, cuenta con radios de curvatura inferiores a los 190 metros. En este sentido, cabe destacar el trazado de la carretera en el Puerto de Barázar, punto donde se concentran las curvas de menor radio de toda la carretera.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-240**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-240 Sentido Ascendente	48,8	51,2
N-240 Sentido Descendente	57,5	42,5

Fuente: Elaboración propia

El porcentaje de prohibido adelantar en la N-240 es inferior al 60% en ambos sentidos, llegando al 51,2% en el sentido ascendente, y al 42,5 en el descendente.

Travesías

La N-240 cuenta con cinco travesías en su recorrido, cuatro de ellas dentro del Territorio Histórico de Bizkaia y una en el de Álava, siendo sus características principales las siguientes:

TRAVESÍAS EN LA N-240

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Bedia	Bedia	985	Alta	Bizkaia
Lemoa	Lemoa	2.767	Alta	Bizkaia
Igorre	Igorre	3.995	Alta	Bizkaia
Legutiano	Legutiano	1.442	Baja	Álava
Usansolo	Galdakao	3.743	Media	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

Tres de estas travesías, las de Bedia, Lemoa e Igorre, son de conflictividad alta, mientras que la de Legutiano es de conflictividad baja y la de Usansolo media.

Caídas de velocidad

La N-240 no presenta tramos con caídas de velocidad.

Continuidad de tráfico

La N-240 presenta un tramo de discontinuidad de tráfico entre los P.K. 15 y 55.

Análisis ambiental

La N-240 desde Lemoa a al Puerto de Barazar y el límite con Álava, discurre junto a las márgenes del río Arratia hasta Alzusta, hasta Igorre va sobre un acuífero de alta vulnerabilidad. Está próxima a áreas residenciales de Igorre, Elejabeitia y Zeanuri. También cruza un corredor de enlace ecológico que conecta Urkiola con Gorbeia.

Desde el Puerto de Barazar hasta Legutiano, cruza un corredor ecológico de enlace pasado el Puerto de Barazar y otro corredor de enlace ecológico en Ubidia, desde aquí discurre junto al río Undabe un tramo para luego bordear la cola del embalse de Urrunaga hasta cruzarlo en Legutiano (riesgo de vertido, efecto funciones ecológicas de las márgenes).

Desde Legutiano hasta Urbina, discurre sobre la margen del Embalse de Urrunaga (riesgo de vertido, efecto funciones ecológicas de las márgenes).

Desde Urbina hasta el enlace con la N-1 al norte de Vitoria-Gasteiz discurre sobre un acuífero de alta vulnerabilidad.

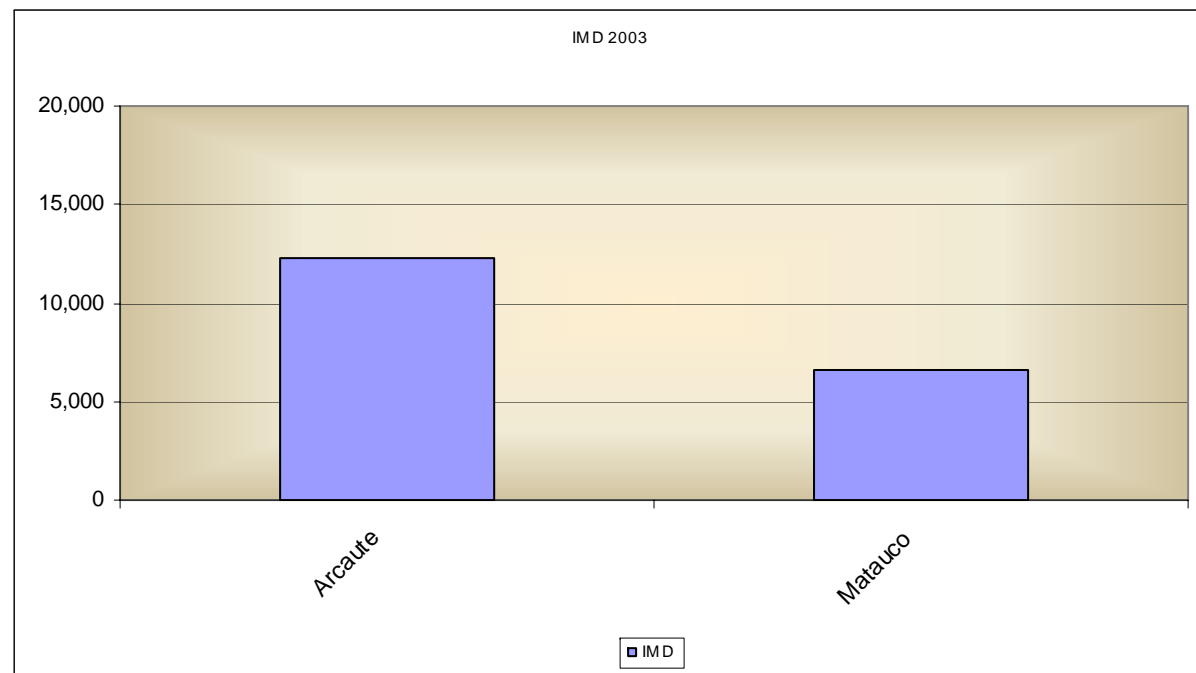
3.2 N-104: VITORIA-GASTEIZ A N-I DIRECCIÓN FRANCIA

Conecta la N-I con la ciudad de Vitoria-Gasteiz en dirección noreste, siendo la salida natural de los tráficos vitorianos hacia esa dirección.

Las características estructurales y funcionales de la carretera N-104, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

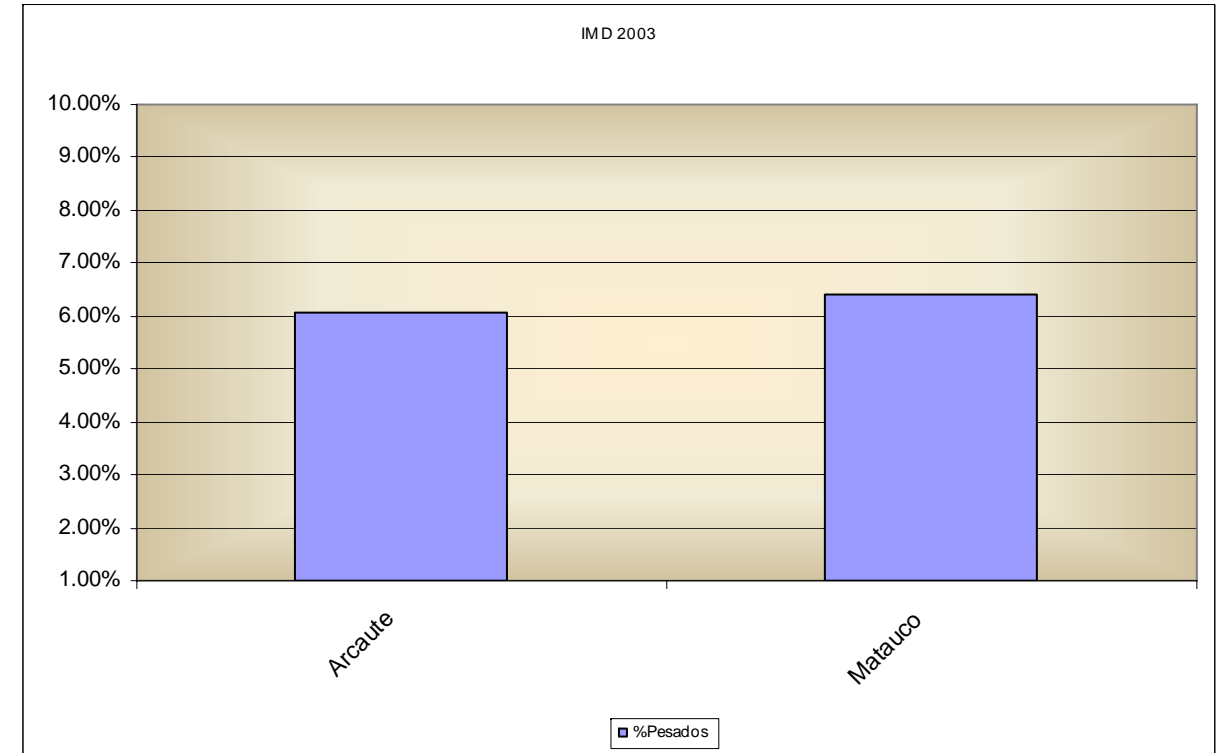
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA N-104. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD de la N-104 oscila entre los algo más de 12.000 vehículos que se registran en la estación situada en las inmediaciones de Arcaute, la más cercana a Vitoria-Gasteiz, y los 6.600 de la estación de Matauco, que se encuentra más próxima a la conexión con la N-I.

EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA N-104. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En cuanto al porcentaje de pesados, éste se mantiene prácticamente constante en toda la carretera, con porcentajes que rondan el 6% en las dos estaciones de aforo. En términos absolutos el número de pesados oscila entre los 750 de Arcaute y los 424 de Matauco.

PROMEDIO IMD N-104. AÑO 2003

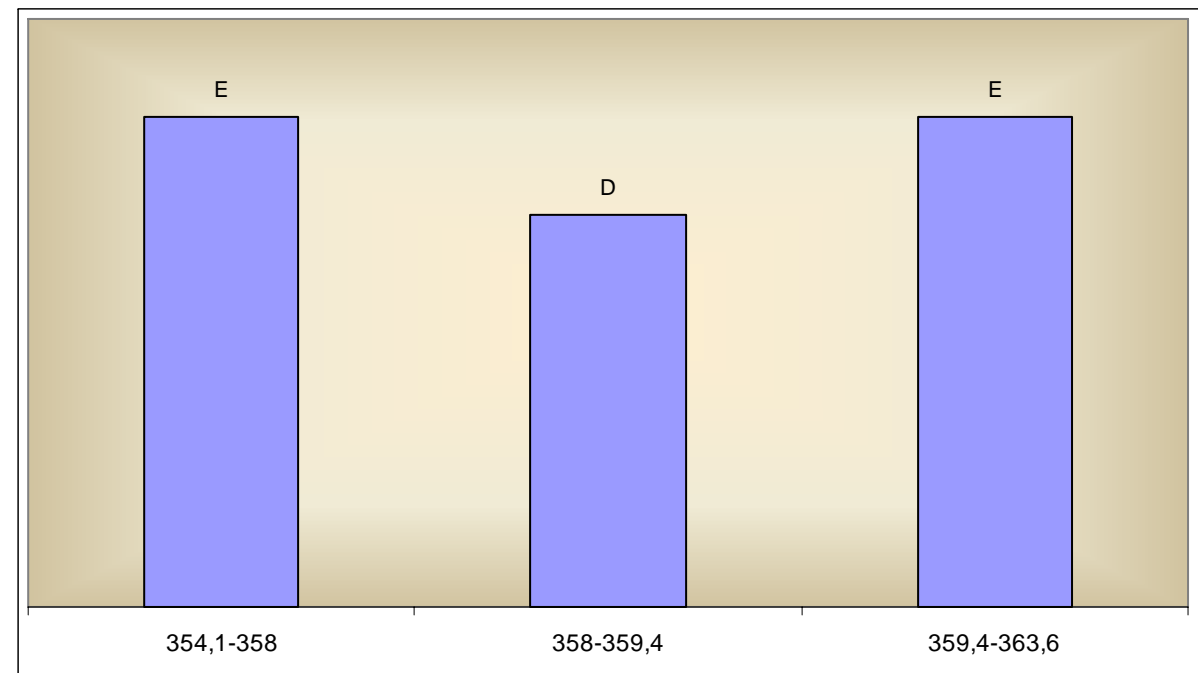
IMD	PESADOS	% PESADOS
8.958	558	6,22%

Fuente: Elaboración propia

En promedio, la IMD de la N-104 prácticamente alcanza los 9.000 vehículos, con un porcentaje de pesados del 6,22%.

Niveles de Servicio

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA N-104



Fuente: Elaboración propia

El nivel de servicio predominante en la N-104 es el E, nivel que presenta situaciones de tráfico inestable, con densidad muy alta y riesgo de caer en congestión, con un intervalo de nivel D, aún aceptable pero cercano al anterior, entre Ilarratza y Matauco.

Seguridad

La N-104 no cuenta con Tramos de Concentración de Accidentes en su recorrido.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-104

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-104	0	3	9	88

Fuente: Elaboración propia

Prácticamente el 90% de la N-104 cuenta con anchos de plataforma superiores a los 9 metros, existiendo tan sólo un 3% cuyo ancho es inferior a 7 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-102

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-104	10	6	3	4	77

Fuente: Elaboración propia

Si bien el porcentaje de longitud de carretera con radios superiores a los 350 metros es muy estimable, 77%, es interesante señalar la existencia de un 16% de la N-104 con radios de curvatura inferiores a 190 metros, con un 10% con radios inferiores a los 85 metros.

Posibilidad de Adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-104

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-104 Sentido Ascendente	35,4	64,6
N-104 Sentido Descendente	29,3	70,7

Fuente: Elaboración propia

La N-104 supera el 60% de prohibido adelantar en los dos sentidos de circulación.

Travesías

TRAVESÍAS EN LA N-104

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Ilarratza	Vitoria-Gasteiz	61	alta	Álava
Matauco	Vitoria-Gasteiz	32	media	Álava

Fuente: Elaboración propia

La N-104 cuenta con las travesías de Ilarratza y Matauco, la primera de conflictividad alta y la segunda de conflictividad media.

Caídas de velocidad

La N-104 no presenta caídas de velocidad significativas.

Continuidad de tráfico

La N-104 presenta discontinuidad de tráfico en toda su extensión.

Análisis Ambiental

Esta carretera de acceso a Vitoria discurre a través de un contexto esencialmente periurbano, industrial y urbano (Elorriaga, Arkaute, Ilarratza y Matauko), con posibles afecciones a los usos residenciales. La plataforma se dispone sobre un acuífero de alta vulnerabilidad en todo su recorrido discurrendo su trazado junto al límite del LIC de Salburua (antes de Elorriaga y después de Arkaute).

3.3 N-124

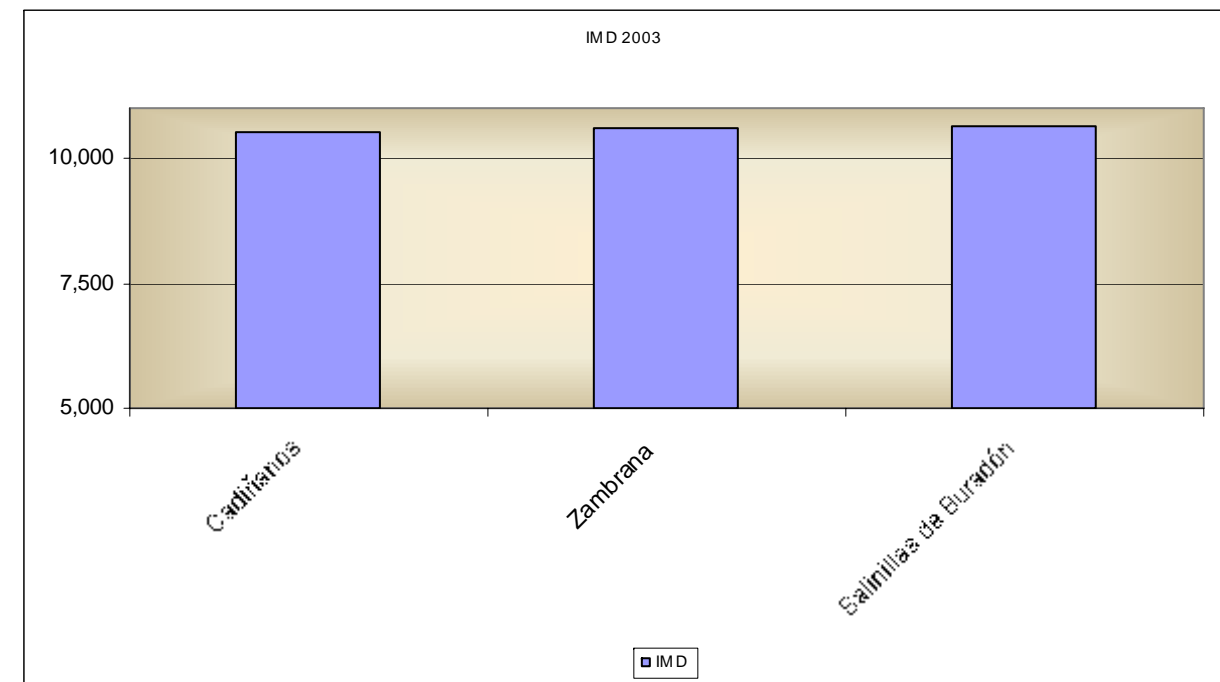
Hace el recorrido de Vitoria-Gasteiz a Logroño por Haro, conectando la N-I, a la altura de Armiñón, con el límite de La Rioja.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

En los siguientes gráficos, se muestra la evolución de la IMD a lo largo de la carretera considerada.

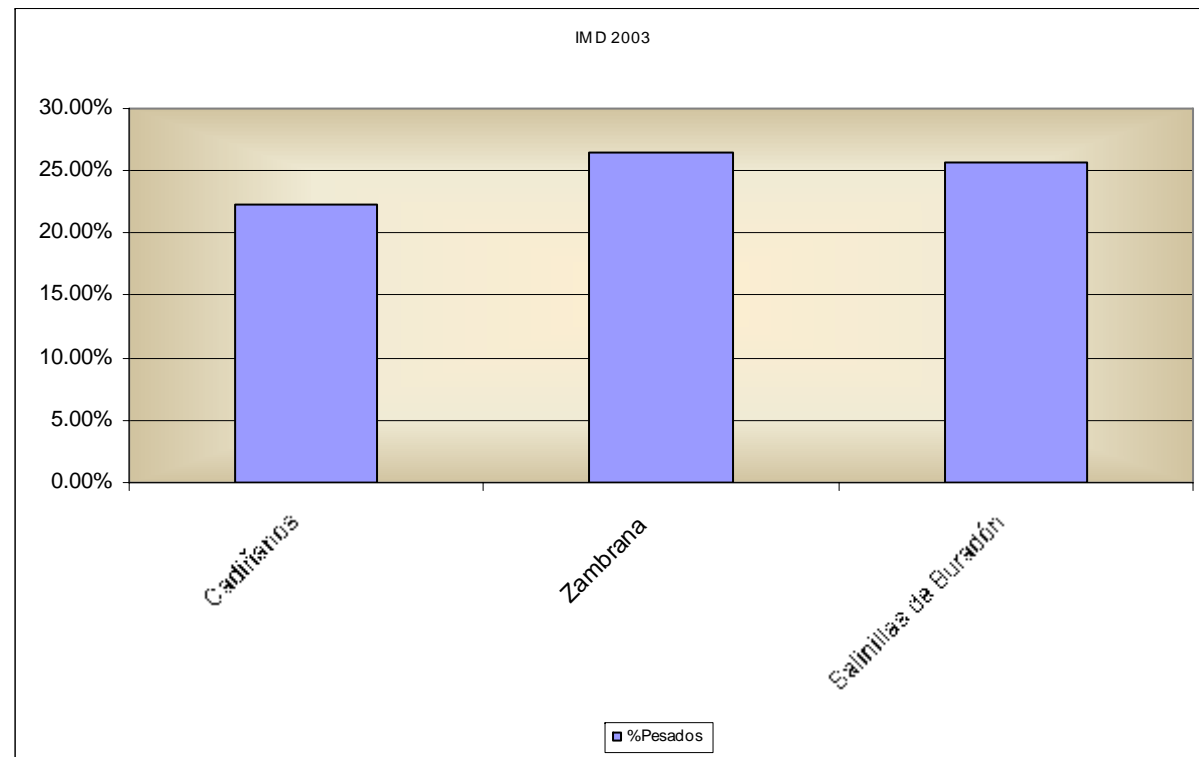
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA N-124. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD de la N-124 es muy constante a lo largo de las tres estaciones de aforo con las que cuenta, situándose alrededor de los 10.500 vehículos en toda su extensión.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS LA CARRETERA N-124. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los pesados el comportamiento similar, manteniéndose en porcentajes entre el 22 y el 26%, con volúmenes alrededor de los 2.500 vehículos.

PROMEDIO IMD N-124. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
10.589	2.653	25,05%

Fuente: Elaboración propia

En promedio la carretera alcanza los 10.500 vehículos, con un porcentaje de pesados notable, situado en el 25%, lo que indica que la N-124 funciona como alternativa a la AP-68 para los pesados en el tramo entre Miranda de Ebro y La Rioja.

Niveles de Servicio

El nivel de servicio es E en toda la carretera, lo que indica alta densidad y funcionamiento inestable, con tendencia a la generación de congestión en situaciones en que existan alteraciones mínimas de las condiciones normales de uso.

Seguridad

Son dos los Tramos de Concentración de Accidentes localizados en esta carretera.

T.C.A. EN LA N-124

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
28,3	29,4	4
32,7	33,8	3

Fuente: Elaboración propia

El primero de ellos se sitúa en las inmediaciones de la localidad de Lacorzanilla, a unos 4 kilómetros al sur de la N-I, mientras que el segundo se encuentra cerca de Salinillas de Buradón.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-124

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-124	0	1	3	96

Fuente: Elaboración propia

Casi la totalidad de la carretera cuenta con anchos de plataforma superiores a los 9 metros, siendo de tan sólo el 1% el porcentaje de longitud con ancho inferior a los 7 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-124

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-124	20	25	6	5	45

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los radios de curvatura la N-124 presenta un trazado bastante sinuoso, con un 45% de su longitud con curvas de radio inferior a los 190 metros y un 20% de radios de menos de 85. Solamente el 50% de la carretera presenta radios superiores a los 250 metros.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-124

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-124 Sentido Ascendente	22,2	77,8
N-124 Sentido Descendente	28,6	71,4

Fuente: Elaboración propia

La N-124 cuenta con prohibido adelantar en más del 60% de su recorrido en ambos sentidos de circulación.

Travesías

La N-124 no cuenta con travesías en su recorrido.

Caídas de velocidad

La N-124 carece de tramos con caídas de velocidad significativas.

Continuidad de tráfico

La N-124 presenta discontinuidad de tráfico en todo su recorrido, entre los P.K. 24 y 38.

Análisis ambiental

La N-124 desde el sur de Armiñón hasta el límite con La Rioja discurre junto al río Zadorra entre Armiñón y Lacorzana y junto al Ebro en el término de Salinillas de Buradón y todo el tramo sobre un acuífero de alta vulnerabilidad.

3.4 N-636

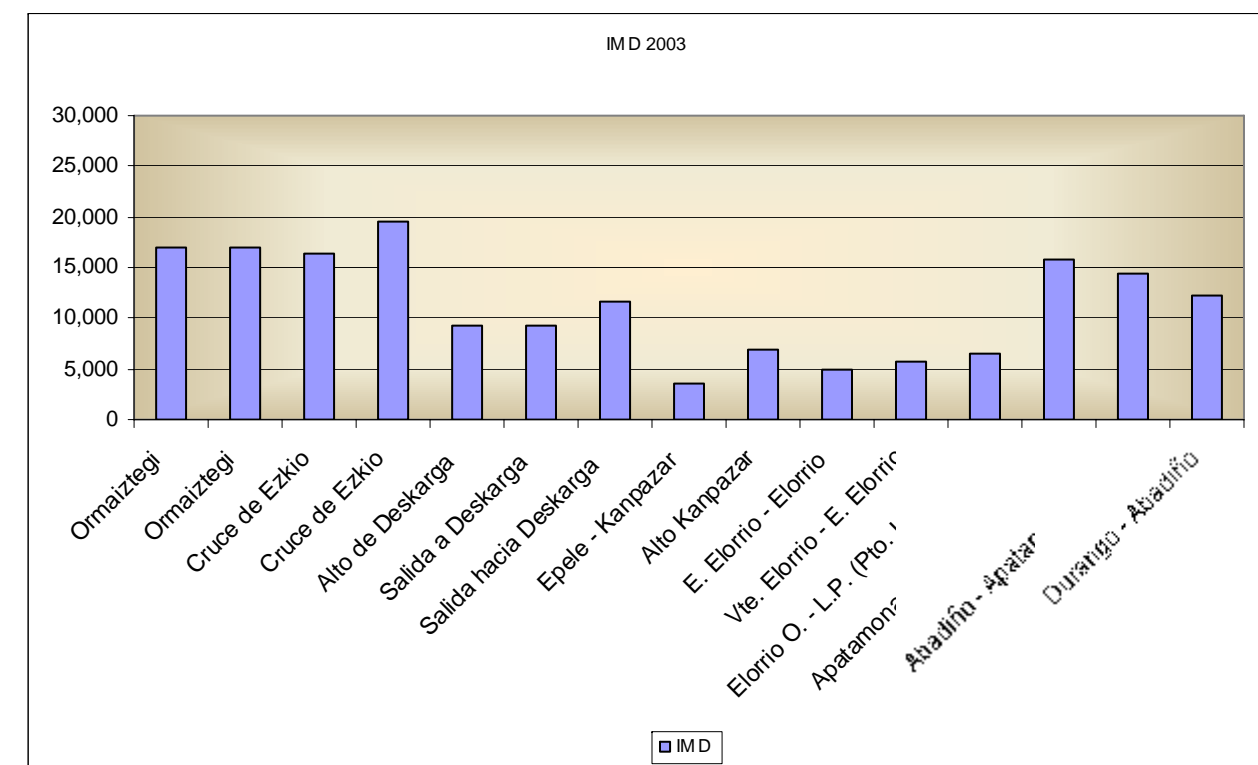
Hace el recorrido de Beasain a Durango por el Puerto de Kanpazar, comunicando la N-1, a la altura de Beasain, con la A-8, en las inmediaciones de Durango, constituyendo un eje transversal de primer orden de comunicación de los Territorios de Bizkaia y Gipuzkoa.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

El siguiente gráfico, muestra la evolución de la IMD en la carretera considerada:

EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA N-636. AÑO 2003

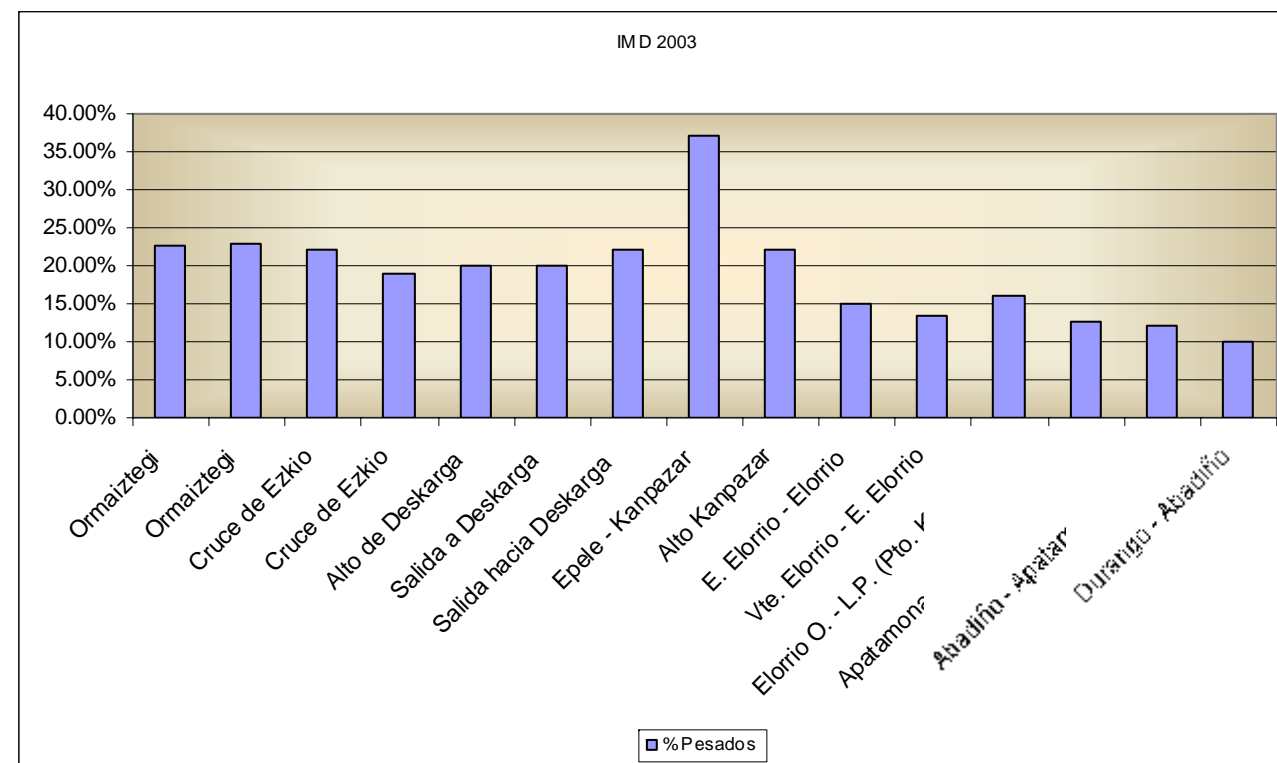


Fuente: Elaboración propia

Los mayores niveles de IMD, entre 17.000 y 20.000 vehículos, se registran en el tramo entre las localidades de Beasain y Zumarraga, al inicio de la carretera. En los tramos Zumarraga - Bergara y GI-627 - Límite de Bizkaia, la IMD se sitúa por debajo de los 10.000 vehículos.

En Bizkaia se registra la menor IMD de toda la carretera, coincidiendo con el paso por el Alto de Descarga, zona en que se registran menos de 5.000 vehículos. Más hacia el norte la IMD tiende a crecer, fundamentalmente en el tramo entre Apatamonasterio y Durango, en que la intensidad vuelve a situarse en el entorno de los 15.000 vehículos

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA N-636. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los pesados, se sitúan en porcentajes entre el 10 y el 20% en toda la carretera, más cercanos al 20% en el tramo inicial entre Beasain y Zumarraga, y más cercano al 10% en el tramo final entre Apatamonasterio y Durango. En la zona intermedia se mantiene también cercano al 20% destacando el tramo del Puerto de Kanpazar, en que el porcentaje de pesados alcanza su máximo, llegando al 37%.

PROMEDIO IMD N-636. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
10.329	1.915	18,54%

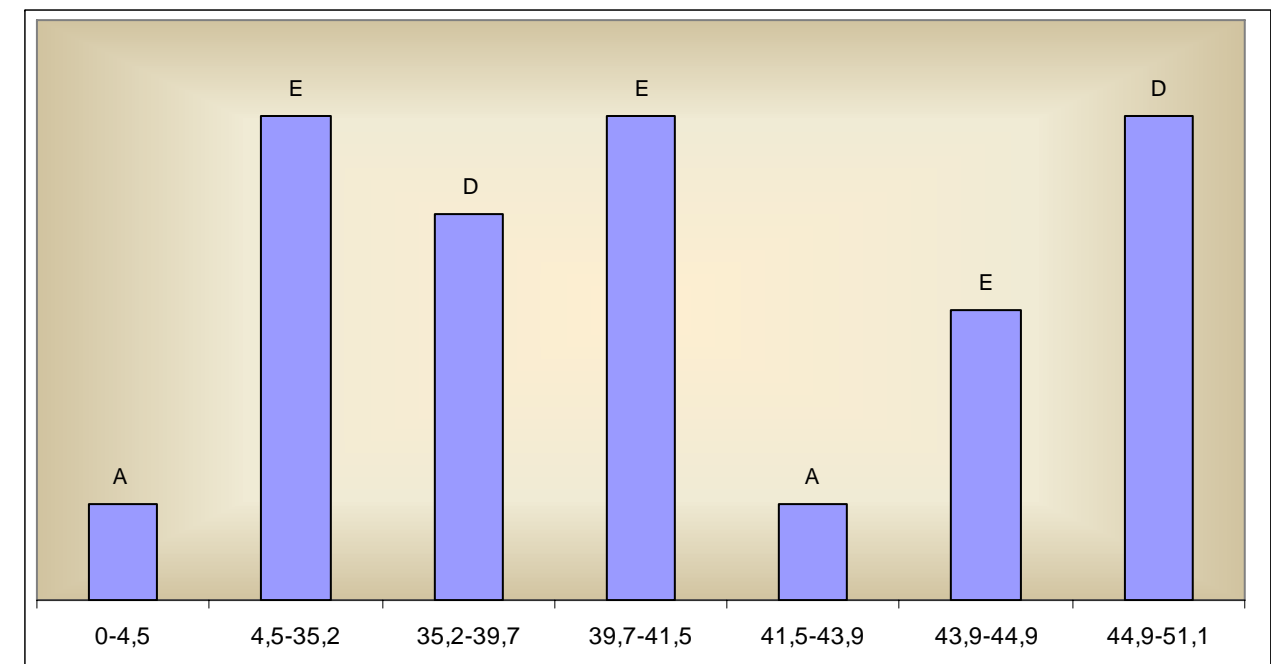
Fuente: Elaboración propia

En promedio la N-636 supera los 10.300 vehículos, con un porcentaje de pesados interesante, del 18,5%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA N-636



Fuente: Elaboración propia

El nivel de servicio es E en la práctica totalidad de la carretera, con excepción de tres tramos puntuales de nivel A, en los tramos desdoblados al comienzo de la carretera y en las inmediaciones de Elorrio, D y C. El nivel E se caracteriza por un uso inestable y alta densidad con riesgo de congestión en situación de pequeñas anomalías.

Seguridad

La -636 no tiene Tramos de Concentración de Accidentes.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-636

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-636der. (Gipuzkoa)	0	10	26	63
N-636izq. (Gipuzkoa)	0	0	9	91
N-636der. (Bizkaia)	0	48	16	36
N-636izq. (Bizkaia)	0	6	10	84

Fuente: Elaboración propia

La N-636 cuenta con porcentajes importantes de longitud de carreteras en que el ancho de plataforma es inferior a los 7 metros. En Bizkaia, hasta el 48% de la N-636 tiene menos de 7 metros de ancho, mientras que en Gipuzkoa el porcentaje alcanza el 10%.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-636

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-636der. (Gipuzkoa)	21	10	10	4	55
N-636izq. (Gipuzkoa)	0	1	27	15	57
N-636der. (Bizkaia)	5	7	4	6	78
N-636izq. (Bizkaia)	5	2	0	2	90

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los radios, en Gipuzkoa hasta un 21% de la carretera cuenta con radios pequeños, inferiores a los 85 metros. En Bizkaia este porcentaje alcanza el 5%.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-636

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-636 Sentido Ascendente	45,9	54,1
N-636 Sentido Descendente	42,9	57,1

Fuente: Elaboración propia

La N-636 cuenta con porcentajes de prohibido adelantar entre el 54 y el 57%, que no llegan a superar el 60%.

Travesías

La N-636 cuenta con tres travesías en su recorrido, dos de ellas en Gipuzkoa y una en Bizkaia.

TRAVESÍAS EN LA N-636

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Zumarraga	Zumarraga	10.173	Alta	Gipuzkoa
Antzuola	Antzuola	1.911	Baja	Gipuzkoa
Abadiño	Abadiño	6.996	Media	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

Tan sólo la travesía de Zumarraga es de conflictividad alta, mientras que la de Abadiño es media y la de Antzuola es de conflictividad baja.

Caidas de velocidad

La N-636 cuenta con dos tramos con caídas de velocidad. El primero se sitúa entre los P.K. 10,5 y 11,7, en las inmediaciones de Zumarraga, y entre los P.K. 15,5 y 16, coincidiendo con el Puerto de Deskarga.

Continuidad de tráfico

La N-636 cuenta con tres tramos con discontinuidad de tráfico: entre los P.K. 4,5 y 24,5, 29,8 y 41,6 y 43,9 a 51,2.

Análisis ambiental

La N-636 desde Zumarraga a Beasain discurre por áreas de calidad ambiental media con proximidad a áreas residenciales en Zumarraga y Beasain.

Desde Bergara a Zumarraga, discurre por el Puerto de Descarga con trazado complejo y perfil ambiental medio (encajada junto al curso del arroyo Descarga y área residencial de Antzuola), pero interceptando un corredor ecológico potencial entre Bergara y Antzuola.

Desde San Prudentzio al Puerto de Kanpazar cruza un corredor de enlace ecológico.

Desde el Puerto de Kanpazar hasta Durango discurre encajada junto al curso del río Ibaizabal (desde Elorrio a Durango) y próximo a las áreas residenciales de Durango y Zelaieta.

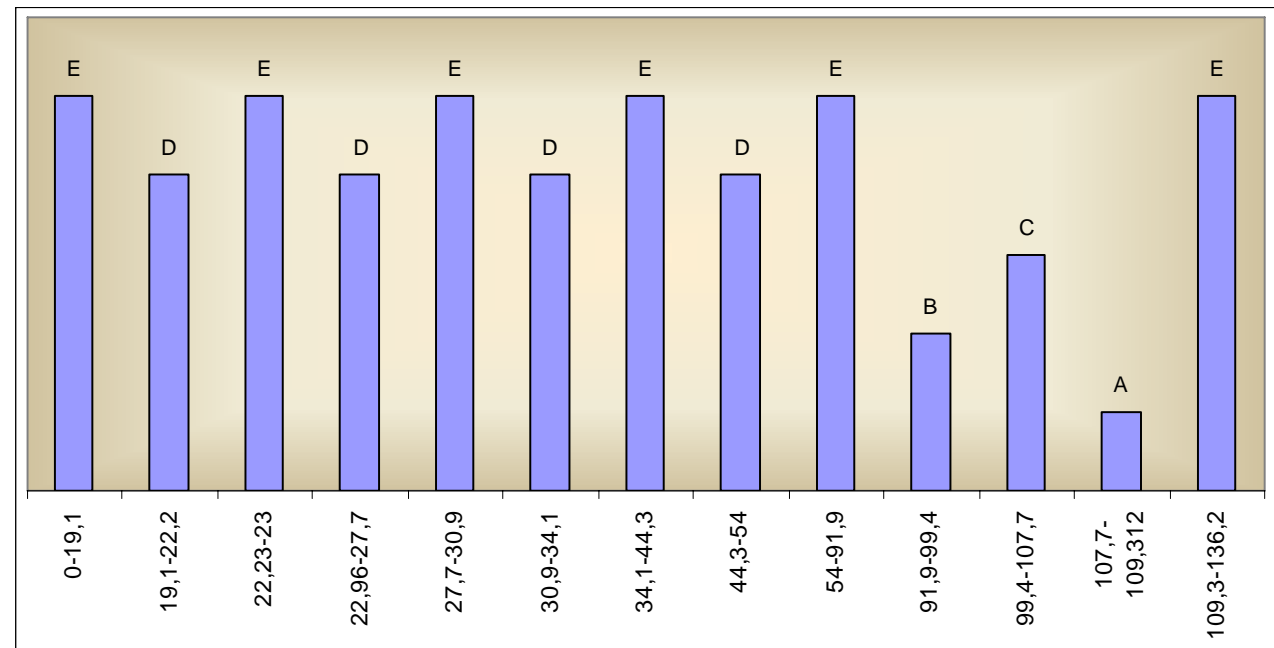
Desde Durango a Otxandío y el límite con Álava se encaja junto al río Mañaria (de Durango a Mañaria), sobre un acuífero de alta vulnerabilidad, luego atraviesa el espacio de alto valor naturalístico y paisajístico de Urkiola y discurre junto a las márgenes del arroyo Urkiola (desde Amaitarmin al final) cruzando un corredor de enlace ecológico en la cola del embalse de Urrunaga.

En promedio la N-634 supera los 15.000 vehículos con un porcentaje moderado de pesados, del 11%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, según sentido ascendente de los P.K.s se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA N-634



Fuente: Elaboración propia

El nivel de servicio es E en la mayor parte de la carretera, con excepción de algunos tramos puntuales que presentan niveles D, e incluso A, B y C, que corresponden con los puntos de menor intensidad de vehículos y con la zona de la carretera que se encuentra desdoblada, en las cercanías de Bilbao Metropolitano.

Seguridad

En la carretera considerada existen 11 tramos de concentración de accidentes (TCAs):

T.C.A. EN LA N-634

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
51,8	53,1	9
84,0	85,1	12
94,9	95,9	6
98,5	99,5	5
99,7	101,0	14
101,7	103,1	23
103,6	104,6	13
104,9	106,0	18
124,7	125,7	7
128,0	129,0	13
131,8	133,0	3

Fuente: Elaboración propia

Cinco de estos TCA, los que se encuentran entre los P.K. 98,5 y 106, se sitúan en el Bilbao Metropolitano, concretamente en el área encuadrada por los núcleos de Urgoil, Bekea, La Cruz y Ventas. Tres más, entre los P.K: 124,7 y 133 se sitúan entre Bilbao y el límite de Cantabria, en los municipios de Ortuella, Las Carreras y Somorrostro, existiendo dos más en Bizkaia, en los P.K. 84 y 95, municipios de Euba y Amorebieta, respectivamente.

Por último, tan sólo hay un TCA en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Se sitúa en el P.K. 51,8, en las inmediaciones de la localidad de Mendaro.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-634

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-634 (Gipuzkoa)	0	36	47	18
N-634der. (Bizkaia)	0	19	28	53
N-634izq. (Bizkaia)	4	29	44	23

Fuente: Elaboración propia

Los anchos de plataforma de la N-634 son, en buena parte de su longitud, inferiores a los 7 metros, fundamentalmente en Gipuzkoa, donde el porcentaje de este ancho alcanza el 36%. En todo caso, la mayor parte de la longitud de la carretera tiene anchos superiores a 7 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA N-634

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-634 (Gipuzkoa)	10	20	10	3	57
N-634der. (Bizkaia)	3	11	5	7	74
N-634izq. (Bizkaia)	1	11	6	7	75

Fuente: Elaboración propia

La N-634 cuenta con un porcentaje importante de su longitud con curvas de radio inferior a los 190 metros. En concreto, dicho porcentaje llega al 30% en Gipuzkoa y al 14% en Bizkaia.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-634

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-634 Sentido Ascendente	41,1	58,9
N-634 Sentido Descendente	43,2	56,8

Fuente: Elaboración propia

La N-634 cuenta con porcentajes de prohibido adelantar del 59% en el sentido ascendente y del 57% en el descendente, no superando el 60%.

Travesías

La N-634 cuenta con un total de 25 travesías en su recorrido, que representan el 61% de todas las que existen en carreteras de la Red de Interés Preferente.

Ocho de las travesías de la N-634 tienen conflictividad alta. Estas son las de Baracaldo, Ermua, Polígono El Casal y San Juan de Muskiz, en Bizkaia, y las de Eibar, Orío, Zarautz y Zumaia en Gipuzkoa.

Las travesías y algunas de sus características se muestran en tabla adjunta.

TRAVESÍAS EN LA N-634

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Baracaldo	Baracaldo	94.727	Alta	Bizkaia
Ermua	Ermua	16.735	Alta	Bizkaia
Polígono El Casal	Abanto Zierbena	677	Alta	Bizkaia
San Juan de Muskiz	Muskiz	5.619	Alta	Bizkaia
Bilbao	Bilbao	353.567	Media	Bizkaia
Las Carreras	Abanto Zierbena	1.572	Media	Bizkaia
Nocedal	Ortuella	196	Media	Bizkaia
Ortuella	Ortuella	8.763	Media	Bizkaia
Retuerto	Valle de Trápaga / Trapagarán	-	Media	Bizkaia
Trapagarán	Valle de Trápaga / Trapagarán	12.686	Media	Bizkaia
Ugarte	Valle de Trápaga / Trapagarán	725	Media	Bizkaia
Zorroza	Zorroza	-	Media	Bizkaia
Bilbao	Bilbao	353.567	Media	Bizkaia
Berriz	Berriz	4.445	Media	Bizkaia
Iurreta	Iurreta	4.146	Media	Bizkaia
Basauri	Basauri	44.935	Media	Bizkaia
Euba	Amorebieta / Etxano	540	Baja	Bizkaia
Eibar	Eibar	28.182	Alta	Gipuzkoa
Orio	Orio	4.605	Alta	Gipuzkoa
Zarautz	Zarautz	21.680	Alta	Gipuzkoa
Zumaia	Zumaia	8.656	Alta	Gipuzkoa
Deba	Deba	5.275	Media	Gipuzkoa
Elgoibar	Elgoibar	10.637	Media	Gipuzkoa
Getaria	Getaria	2.494	Media	Gipuzkoa
Aginaga	Usurbil	500	Baja	Gipuzkoa

Fuente: Elaboración propia

Caidas de velocidad

La N-634 cuenta con caídas de velocidad en los siguientes tramos:

- P.K. 14 a 15, en las inmediaciones de Orio.
- P.K. 33 a 34, entre Zumaia y Deba, en el Puerto de Itziar.
- P.K. 62 a 62,7, en Eibar.
- P.K. 68 a 69,5, en el Puerto de Areitio.

Su coincidencia con la existencia de carriles adicionales es la siguiente:

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

N-634

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
14,0	15,0	Sí
33,0	34,0	No
62,0	62,7	Sí
68,0	69,5	No

Fuente: Elaboración propia

Como puede verse carecen de carril adicional los tramos con caída de velocidad de pesados presentes en el Puerto de Itziar y en el de Areitio.

Continuidad de tráfico

La N-634 presenta discontinuidad en su recorrido en los tramos entre los P.K. 0 a 98, 108 a 109 y 113 a 136.

Análisis ambiental

La N-634 desde Zarautz a Lasarte, discurre con notable tráfico junto a áreas residenciales de Zarautz y sobre las márgenes de la Ría de Orio que es Lugar de Interés Comunitario (riesgos de vertido y efecto sobre márgenes).

Desde Deba a Zarautz, discurre con notable tráfico sobre la costa con alto valor paisajístico (Zarautz Zumaia) y con ruido junto a áreas residenciales de Zarautz, Getaria, Zumaia y Deba.

Desde Eibar a Deba discurre encajada con notable tráfico, primero en el valle del Ego (Eibar) y luego en el valle del Deba, conviviendo con los cursos de estos ríos (riesgos de vertidos, efecto en márgenes) y

próxima a las zonas residenciales de Eibar, Elgoibar, Mendaro y Deba. Entre Mendaro y Deba discurre sobre un acuífero de alta vulnerabilidad. Además, cruza un corredor de enlace ecológico entre Mendaro y Sasiola.

Desde el límite de Cantabria a Ugarte discurre con muy altas cargas de tráfico en un área de perfil ambiental medio.

Desde Ugarte en Barakaldo hasta Galdakao, con tráfico muy elevado discurre en las áreas residenciales de Barakaldo, Deusto, Bilbao y Galdakao, participando en paisajes urbanos cotidianos, además discurre junto a las márgenes del fondo de la ría.

En Bilbao discurre por áreas urbanas de alta densidad de gran sensibilidad.

Desde Galdakao a Amorebieta - Etxano con gran tráfico discurre junto al curso del río Ibaizabal (hasta Lemoa) y por las áreas residenciales de Galdakao, Usansolo y Lemoa.

Desde Amorebieta - Etxano a Durango y Ermua, discurre con notable tráfico encajada junto al río Ibaizabal (hasta Durango) en cuyas márgenes se encuentran áreas residenciales sensibles a la carretera y su tráfico, principalmente en Durango. Cruza un corredor de enlace ecológico en el entorno de Euba (donde va junto a la A-8) y en su tramo final discurre junto al cauce del arroyo Zeku.

3.6 N-121-A

Hace el recorrido entre Pamplona y Behobia, discurriendo paralela a la Frontera Francesa entre esta localidad y el límite con Navarra, y constituyendo un itinerario alternativo para los flujos entre Donostia-San Sebastián y Pamplona.

Tráfico

No existen datos de tráfico de esta carretera, al no existir estaciones de aforo en la misma.

Niveles de servicio

El nivel de servicio que se estima para toda la carretera es el D.

Seguridad

La N-121 no tiene Tramos de Concentración de Accidentes en su recorrido.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-121-A

Carretera	% long.<5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long.>9 (m)
N-121-A	1	73	25	0

Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de la carretera cuenta con ancho de plataforma entre 5 y 7 metros, con un máximo de 9 metros.

Radios

No se dispone de información sobre los radios de curvatura de esta carretera.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-121-A

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-121-A Sentido Ascendente	55,4	44,6
N-121-A Sentido Descendente	54,9	45,1

Fuente: Elaboración propia

La N-121-A cuenta con porcentajes de prohibido adelantar del orden del 45% en ambos sentidos, no superando el 60%.

Travesías

La N-121-A sólo cuenta en su recorrido con la travesía de la localidad de Behobia, en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, de conflictividad baja.

Caídas de velocidad

La N-121-A no cuenta con caídas de velocidad significativas.

Continuidad de tráfico

La N-121-A presenta discontinuidad de tráfico en toda su extensión, entre los P.K. 70,5 y 77,5.

Análisis Ambiental

La N-121-A de Irun por el Bidasoa a límite con Navarra, la carretera discurre junto al río Bidasoa que es Lugar de Interés Comunitario (riesgo de vertidos, efecto en las márgenes) en un paisaje de gran interés.

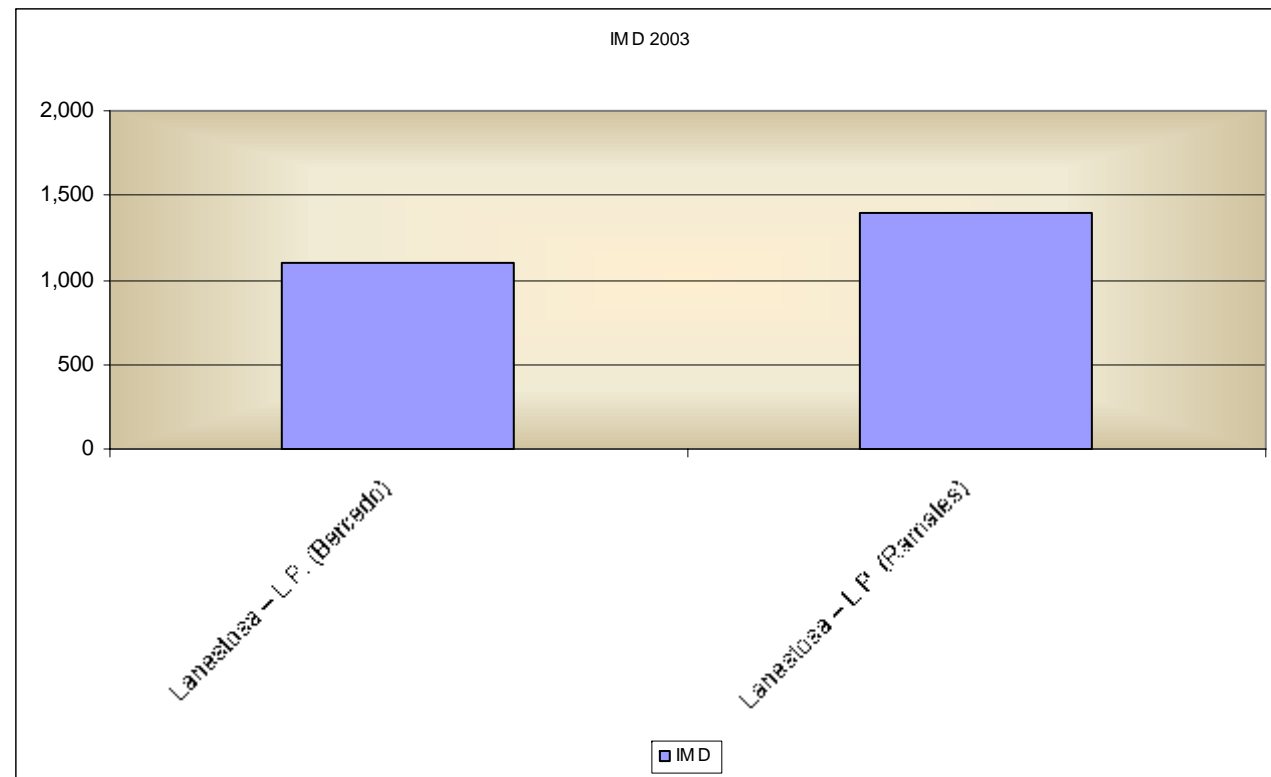
3.7 N-629

Hace el recorrido de Burgos a Santoña, realizando parte de su recorrido por el interior del Territorio Histórico de Bizkaia, en el Término Municipal de Lanestosa.

Tráfico

Sólo existen dos estaciones de aforo en esta carretera que arrojan los siguientes resultados:

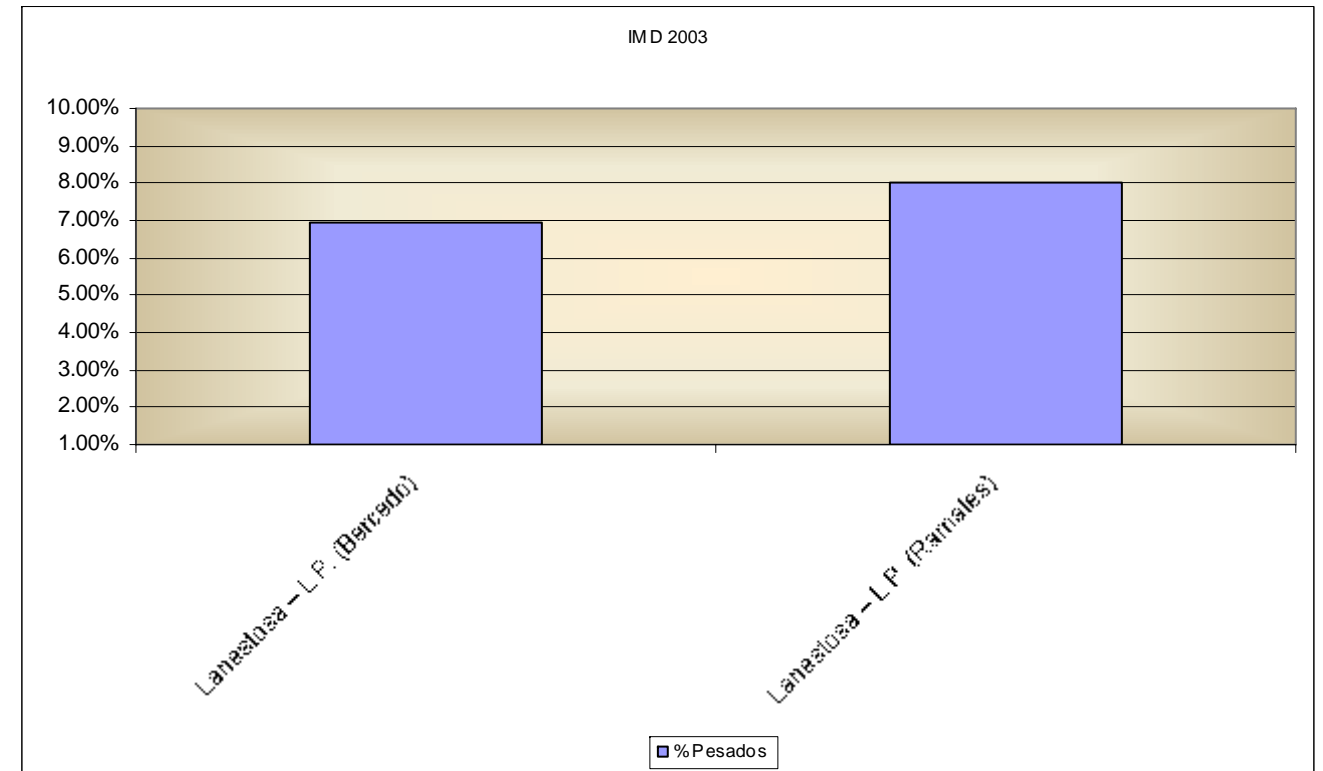
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA N-629. AÑO 2003



Fuente: *Elaboración propia*

La IMD se sitúa entre los 1.100 y los 1.400 vehículos, con poca variación entre ambas estaciones.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA N-629. AÑO 2003



Fuente: *Elaboración propia*

Los pesados se mueven en porcentajes entre el 7 y el 8%, con valores absolutos de entre 77 y 112 vehículos día.

PROMEDIO IMD N-629. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
1.269	97	7,61%

Fuente: *Elaboración propia*

Niveles de servicio

El nivel de servicio para toda la carretera es el C.

Seguridad

La N-629 no tiene Tramos de Concentración de Accidentes en su recorrido.

Plataforma**ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA N-629**

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
N-629	8	75	17	0

Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de la carretera cuenta con ancho de plataforma entre 5 y 7 metros, con un máximo de 9 metros.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LA N-629**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
N-629	4	18	5	7	65

Fuente: Elaboración propia

Un 22% de la carretera se compone de curvas con radio inferior a 190 metros.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA N-629**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
N-629 Sentido Ascendente	61,9	38,1
N-629 Sentido Descendente	74,6	25,4

Fuente: Elaboración propia

La N-629 cuenta con porcentajes de prohibido adelantar de entre el 25 y el 38%, no superando el 60%.

Travesías

La N-629 sólo cuenta en su recorrido con la travesía de la localidad de Lanestosa, de conflictividad baja.

Caídas de velocidad

La N-629 no cuenta con caídas de velocidad significativas.

Continuidad de tráfico

La N-629 presenta discontinuidad de tráfico en toda su extensión.

4. RED BÁSICA

4.1 A-132

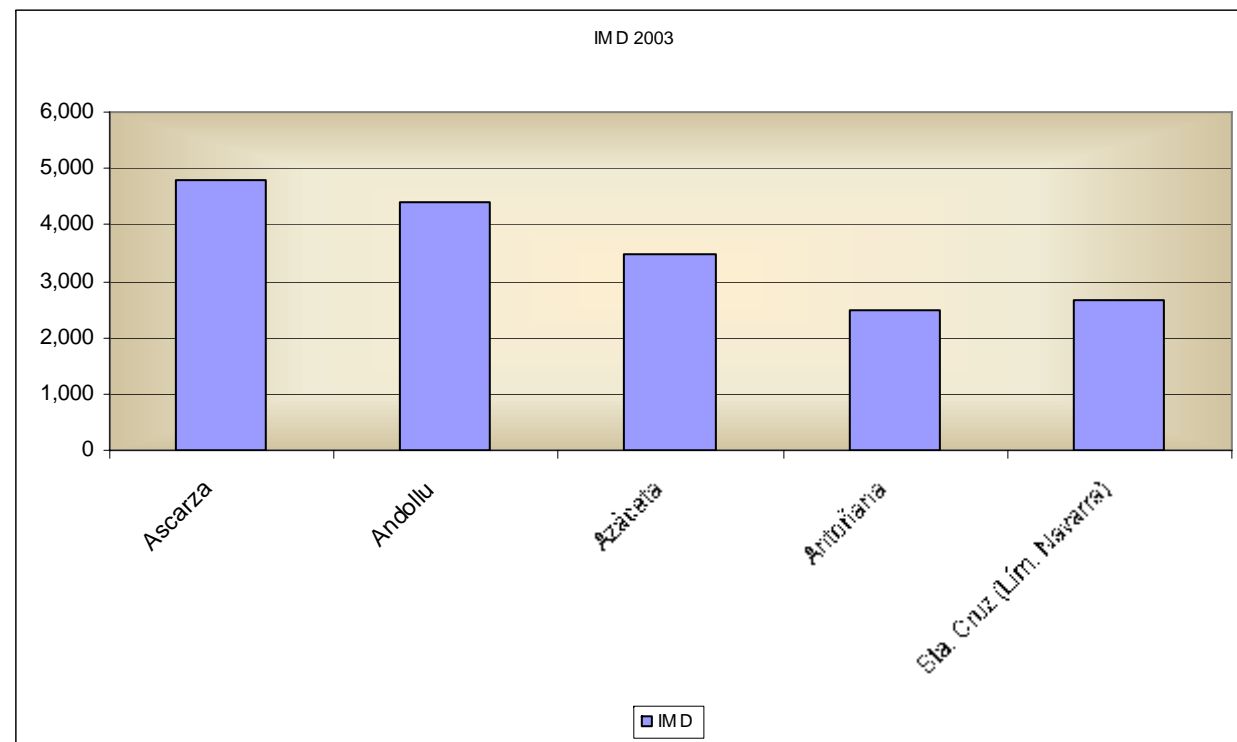
Realiza el recorrido de Lumbier por Tafalla y Estella, en el tramo alavés de Elorriaga – Santa Cruz de Kanpezo. Permite la distribución de los tráficos del sur de la Comunidad con destino a La Rioja.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD la carretera considerada.

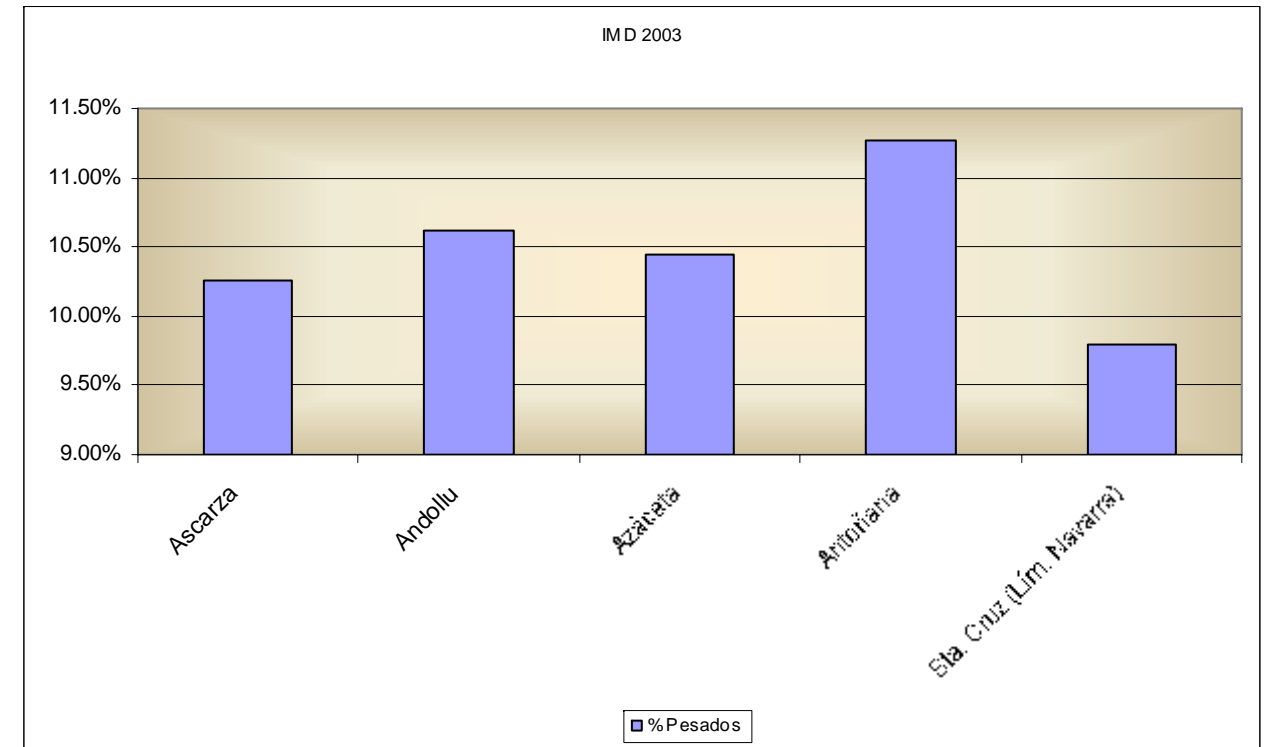
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA A-132. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El tráfico de la carretera A-132 no supera en ningún punto los 5.000 vehículos / día. La mayor intensidad se localiza en las cercanías de Vitoria, decreciendo progresivamente hacia el sur.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA A-132. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El porcentaje de pesados se mantiene constante entre el 9,5 y el 11% en toda la carretera. En volúmenes se registran entre 250 y 500 vehículos pesados.

PROMEDIO IMD A-132. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
3.024	323	10,68%

Fuente: Elaboración propia

En promedio la IMD de la A-132 apenas supera los 3.000 vehículos, con un 10% de pesados.

Niveles de Servicio

El nivel de servicio para la totalidad de la carretera es el B, que es cercano al óptimo.

Seguridad

En esta carretera existen dos TCAs, que están ubicados entre los siguientes P.K.s:

T.C.A. EN LA A-132

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
7,8	8,9	2
22,9	23,9	0

Fuente: Elaboración propia

El primero de ellos se encuentra en las inmediaciones de la localidad de Argandoña, aún cercano a Vitoria, mientras que el segundo se localiza en la parte central de la carretera, en Virgala Mayor.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA A-132

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
A-132	0	22	4	74

Fuente: Elaboración propia

Si bien el 74% de la carretera cuenta con plataforma de ancho superior a los 9 metros, un porcentaje apreciable del 22% tiene plataforma entre 5 y 7 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA A-132

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
A-132	26	17	4	6	47

Fuente: Elaboración propia

Un porcentaje importante del 43% de la longitud de la carretera tiene radios inferiores a los 190 metros, mientras que tan sólo el 47% son radios superiores a los 350 metros, lo que se traduce en un trazado sinuoso en esta carretera.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA A-132

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
A-132 Sentido Ascendente	51,6	48,4
A-132 Sentido Descendente	49,7	50,3

Fuente: Elaboración propia

La A-132 presenta porcentajes de prohibido adelantar del orden del 50% en ambos sentidos, no superando el 60%.

Travesías

La A-132 cuenta con tres travesías en su recorrido, una de conflictividad media, Atauri, y dos de conflictividad baja, Azazeta y Arraia / Maeztu.

TRAVESÍAS EN LA A-132

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Atauri	Arraia / Maeztu	42	Media	Álava
Azazeta	Arraia / Maeztu	38	Baja	Álava
Arraia / Maeztu	Arraia / Maeztu	738	Baja	Álava

Fuente: Elaboración propia

Caídas de velocidad

La A-132 presenta caídas de velocidad entre los P.K. 13 y 17, coincidiendo con el Puerto de Azatzeta.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
12,9	16,9	Sí

Fuente: Elaboración propia

Existe un carril para vehículos lentos coincidiendo con el tramo de caída de velocidad.

Continuidad de tráfico

La A-132 presenta discontinuidad de tráfico en todo su recorrido, entre los P.K. 3 y 42.

Análisis ambiental

La A-132 desde Arkaute hasta Santa Cruz de Kampezo y límite con Navarra, discurre sobre acuíferos de alta vulnerabilidad desde Arkaute a Argandoña, en el Puerto de Azaceta, en el valle del Berrón hasta Virgala y desde Atauri hasta Navarra. Cruza 4 corredores ecológicos de enlace: en Arkaute, en Argandoña, en el Puerto de Atzatzeta y al norte de Virgala Mayor y al norte de Atauri. Desde el norte de Atauri forma parte del espacio de alto valor naturalístico de Izkiz, siendo todo su itinerario de alto valor paisajístico.

4.2 A-624

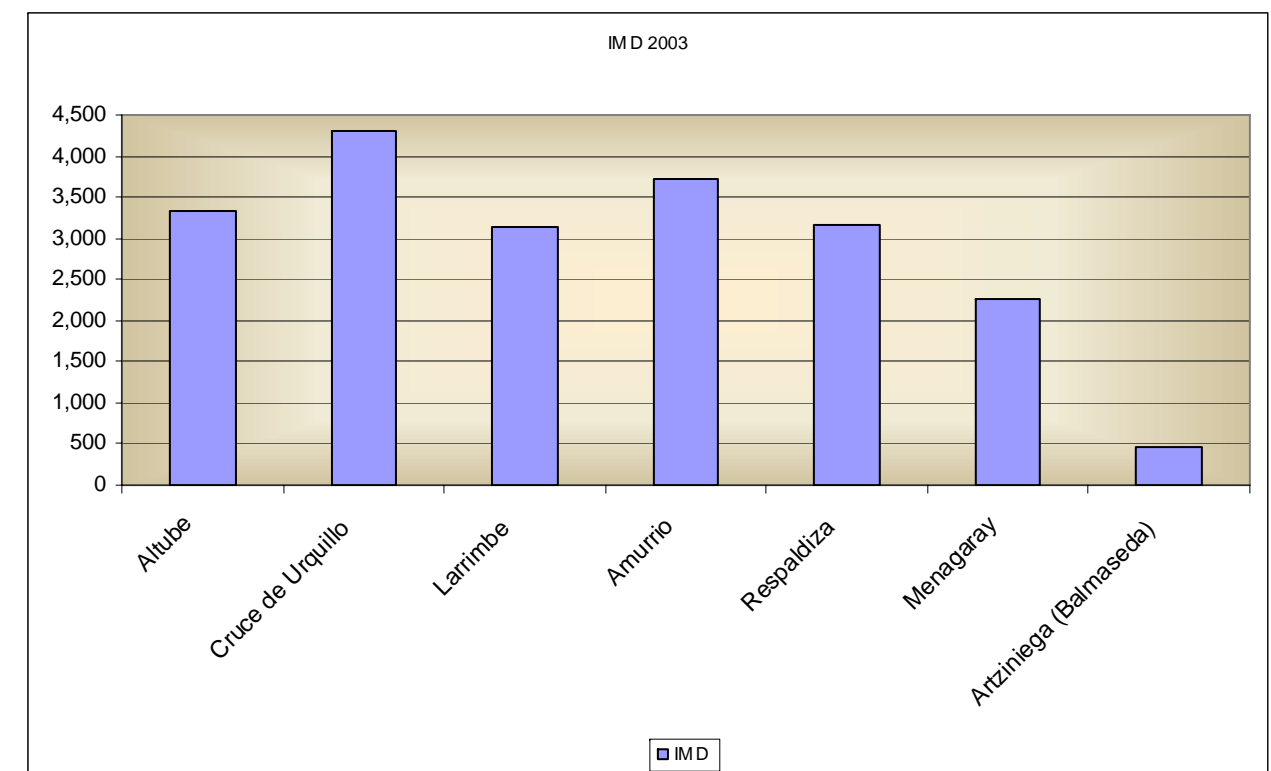
Hace el recorrido entre Altube y Balmaseda, en el tramo entre la N-622 y el Límite con la provincia de Burgos.

Las características estructurales y funcionales de la carretera A-624 son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía considerada.

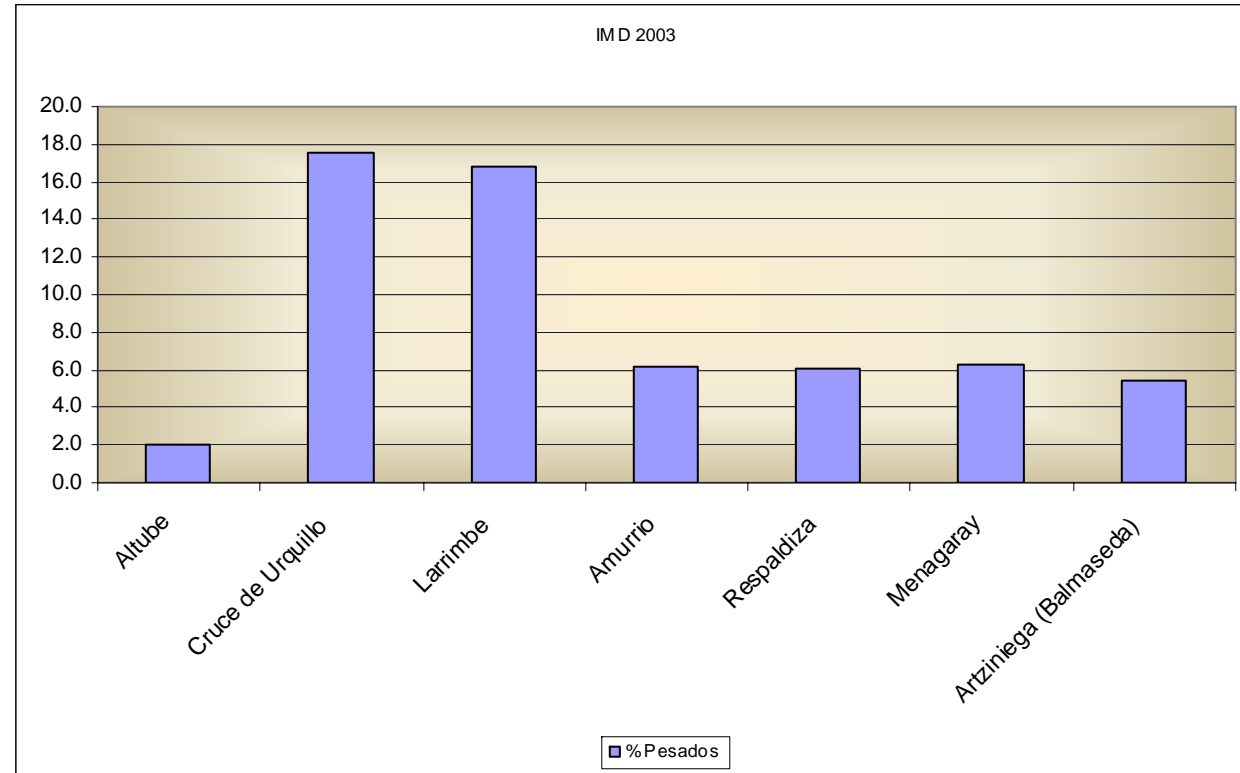
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA A-624. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en la carretera A-624 refleja una evolución variable a lo largo de las estaciones de aforo en las que se han tomado los datos. Aún así, se puede señalar que en los primeros P.K.s la IMD oscila en un rango que va de los 3.000 a los 4.500 vehículos / día. A partir de Respaldiza, la IMD desciende hasta 2.246 vehículos / día, para terminar en Artziniega con tan sólo 463.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA A-624. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD de vehículos pesados presenta, al igual que la general, una evolución variable a lo largo de todo el tramo. Los mayores porcentajes se registran en el Cruce de Urquillo y Larrimbe, donde se supera el 16%, mientras que en el resto prácticamente no se supera el 6%. En términos absolutos, en ningún punto se superan los 800 vehículos pesados al día en esta carretera.

PROMEDIO IMD A-624. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
2.980	272	9,13%

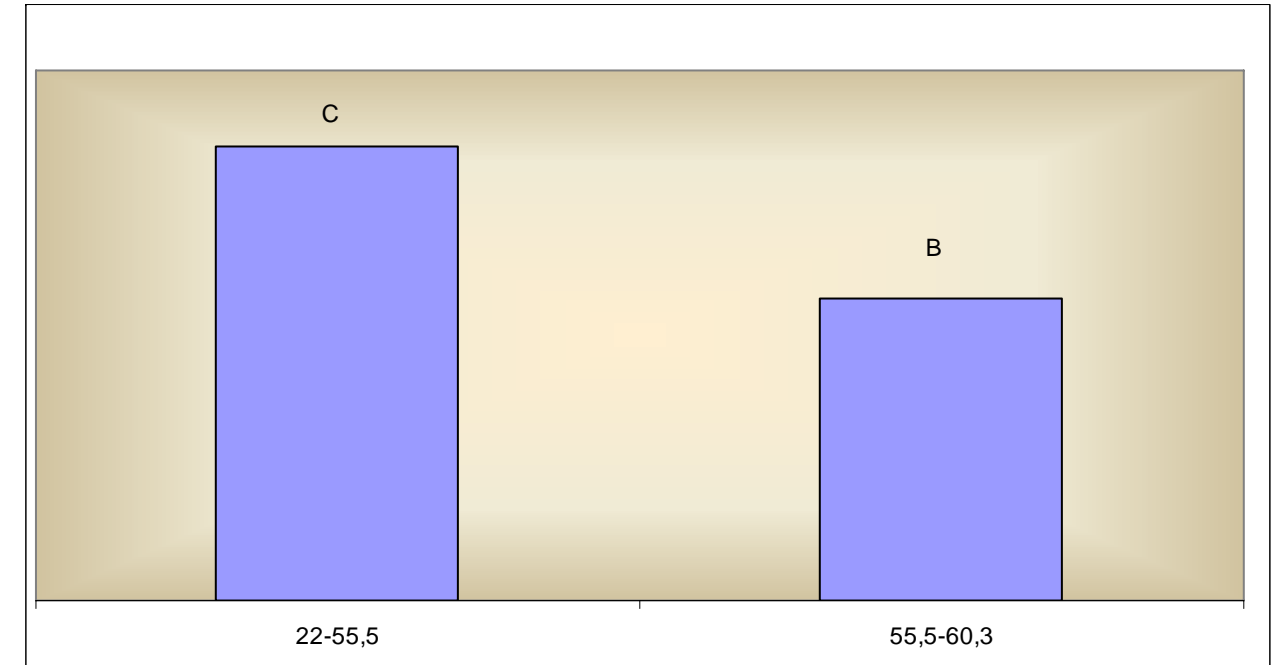
Fuente: Elaboración propia

En promedio, la A-624 no alcanza los 3.000 vehículos, con un porcentaje de pesados de algo más del 9%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, en sentido ascendente de los P.K.s se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA A-624. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El nivel de servicio en prácticamente toda la carretera es C, a excepción del último tramo, en las inmediaciones de Artziniega, en que es B, lo que se traduce en unas condiciones de aceptables en su conjunto.

Seguridad

No obstante lo anterior, existen cuatro Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

T.C.A. EN LA A-624

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
24,30	25,30	3
30,10	31,20	1
33,00	34,00	1
38,80	40,00	1

Fuente: Elaboración propia

El primero de ellos se encuentra en las inmediaciones de la localidad de Altube, y los tres siguientes entre Urquillo y Amurrio.

Plataforma**ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA A-624**

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
A-624	4	34	19	43

Fuente: Elaboración propia

Un 38% de la carretera tiene ancho de plataforma menor de 7 metros, mientras que tan sólo el 43% supera los 9 metros de ancho.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LA A-624**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
A-624	45	18	7	7	23

Fuente: Elaboración propia

La A-624 tiene un trazado sinuoso, con un 45% de su longitud con curvas de radio inferior a 85 metros, a los que habría que añadir otro 18% con radio inferior a 190 metros.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA A-624**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
	A-624 Sentido Ascendente	42,8
A-624 Sentido Descendente	32,3	67,7

Fuente: Elaboración propia

La A-624 cuenta con más de un 60% en sentido descendente, alcanzando el 57% en sentido ascendente.

Travesías**TRAVESÍAS EN LA A-624**

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Amurrio	Amurrio	9.555	Alta	Álava
Artziniega	Artziniega	1.381	Baja	Álava
Respaldiza	Ayala	374	Baja	Álava

Fuente: Elaboración propia

Cuenta con tres travesías en su recorrido de las cuales tan sólo la de Amurrio es de conflictividad alta, mientras que las de Artziniega y Respaldiza son de baja conflictividad.

Caídas de velocidad

La A-624 presenta un trazado muy irregular, con caídas de velocidad en los siguientes tramos:

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
21,9	23,7	No
27,6	28,1	No
31,4	32,7	No
34,7	34,9	No
38,1	38,9	No
42,9	43,2	No
47,4	48,7	No
54,9	57,1	No

Fuente: Elaboración propia

Es destacable que en ninguno de estos tramos existe un carril adicional para vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

La A-624 presenta discontinuidad de tráfico en toda su extensión, entre los P.K. 21,9 a 60,3.

Análisis Ambiental

Esta larga carretera discurre por un área de alto valor ecológico y paisajístico en su extremo oriental desde el Puerto de Arkaute, en el ámbito de conexión entre el área del Gorbeia y del conjunto de sierras de Arkamo. Aquí además, se encaja en el fondo de valle del río Altube en sinergia con la presencia de la A-68 que va sobreelevada junto a ella. Luego hacia Amurrio atraviesa áreas rurales de calidad media, para atravesar Amurrio con afecciones a los usos residenciales y continúa su largo trazado por Respaldiza, Menagarai, Llanteno, Artziniega, Las Heras y Santa Koloma. En este recorrido discurre por un área de ecotono del interesante conjunto de la Sierra Salvada, sin llegar a sus límites pero con efectos sobre sus relaciones ecológicas de borde. Además, atraviesa los varios núcleos mencionados.

4.3 A-124

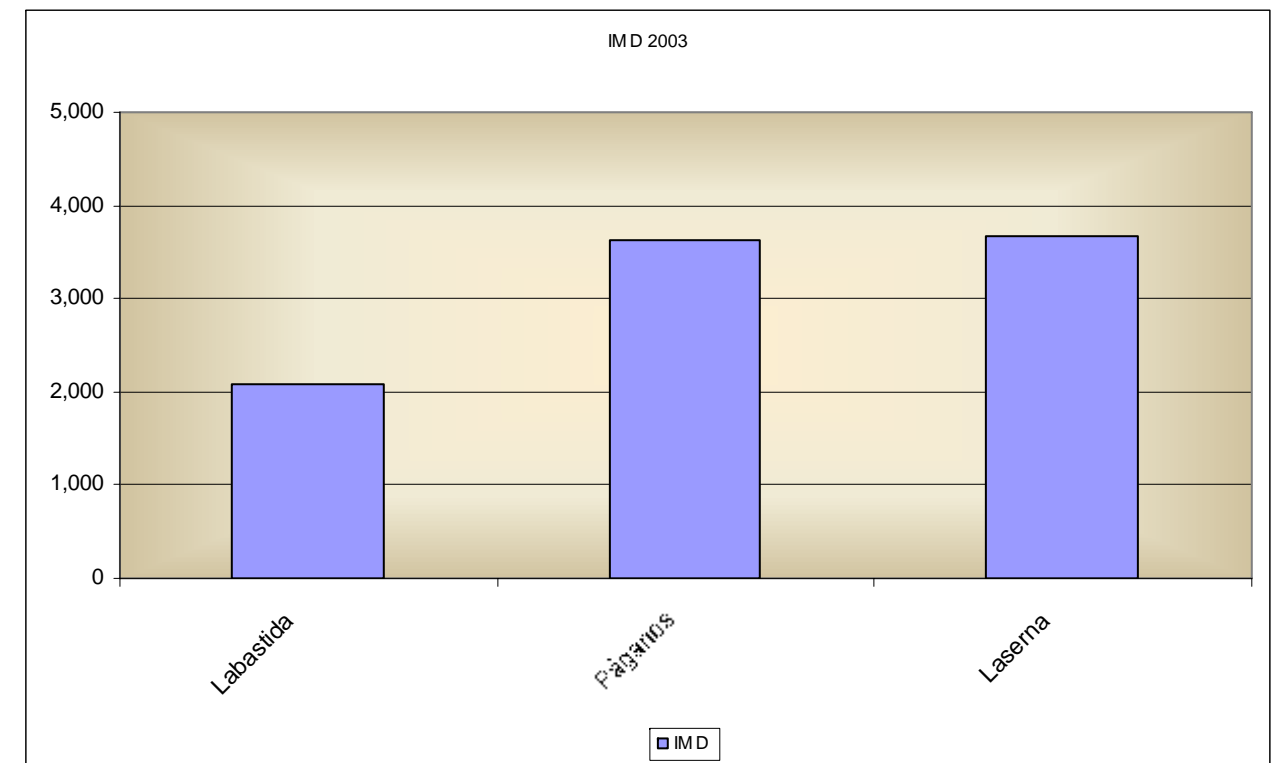
Realiza el recorrido de Briñas a Logroño por Laguardia, constituyendo un itinerario alternativo para la conexión entre el sur del Territorio Histórico de Álava y La Rioja.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

En los siguientes gráficos, se muestra la evolución de la IMD a lo largo de la carretera A-124.

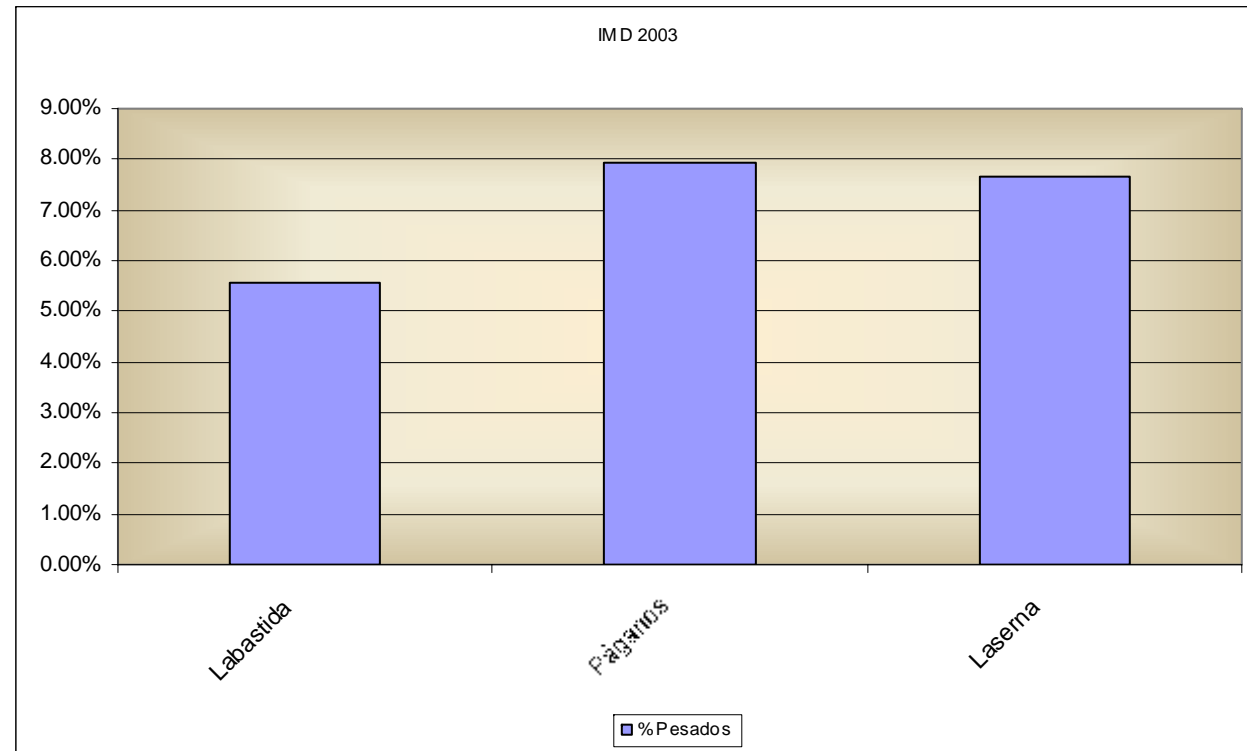
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA A-124. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD se sitúa en todo momento por debajo de los 4.000 vehículos, registrándose mayor tráfico en la zona más cercana al límite de La Rioja.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA A-124. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En el caso de los vehículos pesados, se mantienen en porcentajes entre el 5 y el 8%, con volúmenes por debajo de los 300 vehículos al día.

PROMEDIO IMD A-124. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
2.534	193	7,62%

Fuente: Elaboración propia

En promedio, la carretera cuenta con una IMD de 2.500 vehículos, con un porcentaje de pesados del 7,6%.

Niveles de Servicio

El nivel de servicio alcanza un valor C en todo su recorrido, lo que indica que las condiciones de circulación no son desfavorables.

Seguridad

En la carretera A-124 de la red básica, existen tres TCAs, situados en los siguientes puntos kilométricos:

T.C.A. EN LA A-124

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
62,8	63,8	2
73,5	74,6	1

Fuente: Elaboración propia

El primer TCA se encuentra en las inmediaciones de la localidad de Laguardia, y registró dos accidentes con víctimas en 2003. El segundo se encuentra cerca de la localidad de Assa, y tuvo un accidente con víctimas en 2003.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA A-124

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
A-124	0	47	7	46

Fuente: Elaboración propia

Un 47% de la carretera tiene ancho de plataforma menor de 7 metros, mientras que tan sólo el 46% supera los 9 metros de ancho.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA A-124

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
A-124	51	21	6	4	17

Fuente: Elaboración propia

La A-124 tiene un trazado con mucha frecuencia de curvas de radio pequeño. De hecho, más de la mitad de la longitud de la carretera se compone de curvas de radio inferior a 85 metros.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA A-124**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
A-124 Sentido Ascendente	58,2	41,8
A-124 Sentido Descendente	57,6	42,4

Fuente: Elaboración propia

La A-124 presenta porcentajes de prohibido adelantar en alrededor del 42% de su longitud en los dos sentidos, no superando el 60%.

Travesías**TRAVESÍAS EN LA A-124**

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Labastida	Labastida	1.302	Media	Álava
Laguardia	Laguardia	1.463	Media	Álava

Fuente: Elaboración propia

La carretera cuenta con dos travesías, en las localidades de Labastida y Laguardia, ambas de conflictividad media.

Caídas de velocidad

La A-124 presenta caídas de velocidad en los siguientes tramos:

- P.K. 41,7 a 42,3, en las inmediaciones de Labastida.
- P.K. 56,7 a 57,1, en las cercanías de Samaniego.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
41,7	42,3	No
56,8	57,2	No

Fuente: Elaboración propia

Ambos tramos carecen de carril adicional de vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

La A-124 presenta discontinuidad en toda su extensión.

Análisis ambiental

La A-124 desde Briñas, discurre junto al Ebro en el límite con La Rioja y en áreas residenciales en las travesías de Labastida, Samaniego y Laguardia, además cruza un corredor de enlace ecológico en El Campillar Assa.

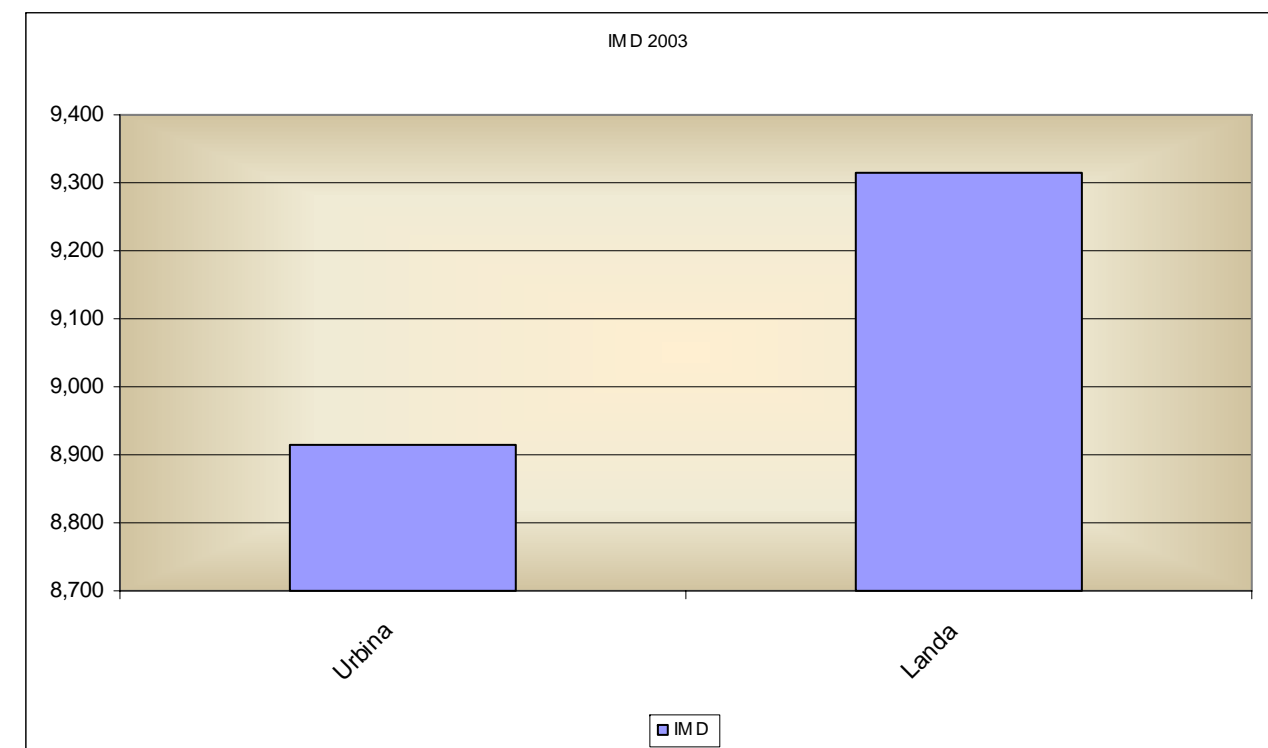
4.4 A-627 Y GI-627

La conjunción de ambas vías realiza el recorrido entre Vitoria-Gasteiz y la localidad guipuzcoana de Maltzaga, en las inmediaciones de Eibar.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

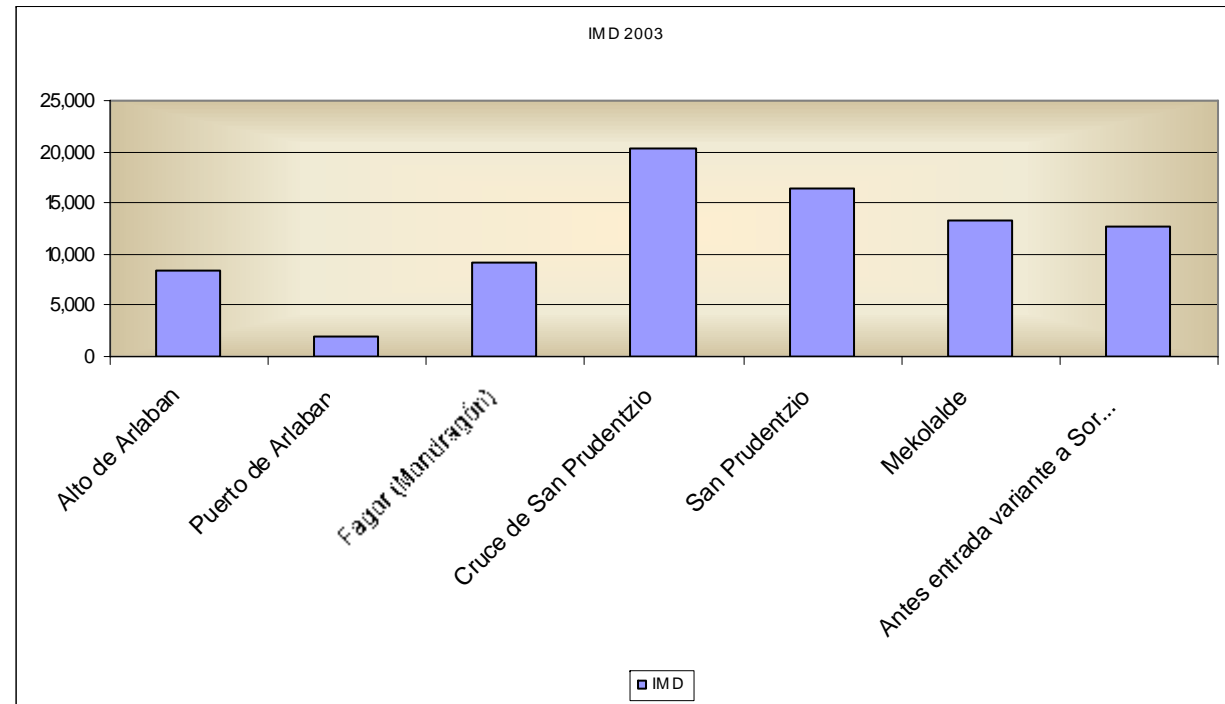
Tráfico

En los siguientes gráficos, se muestra la evolución de la IMD a lo largo de la carretera considerada.

EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA A-627. AÑO 2003

Fuente: Elaboración propia

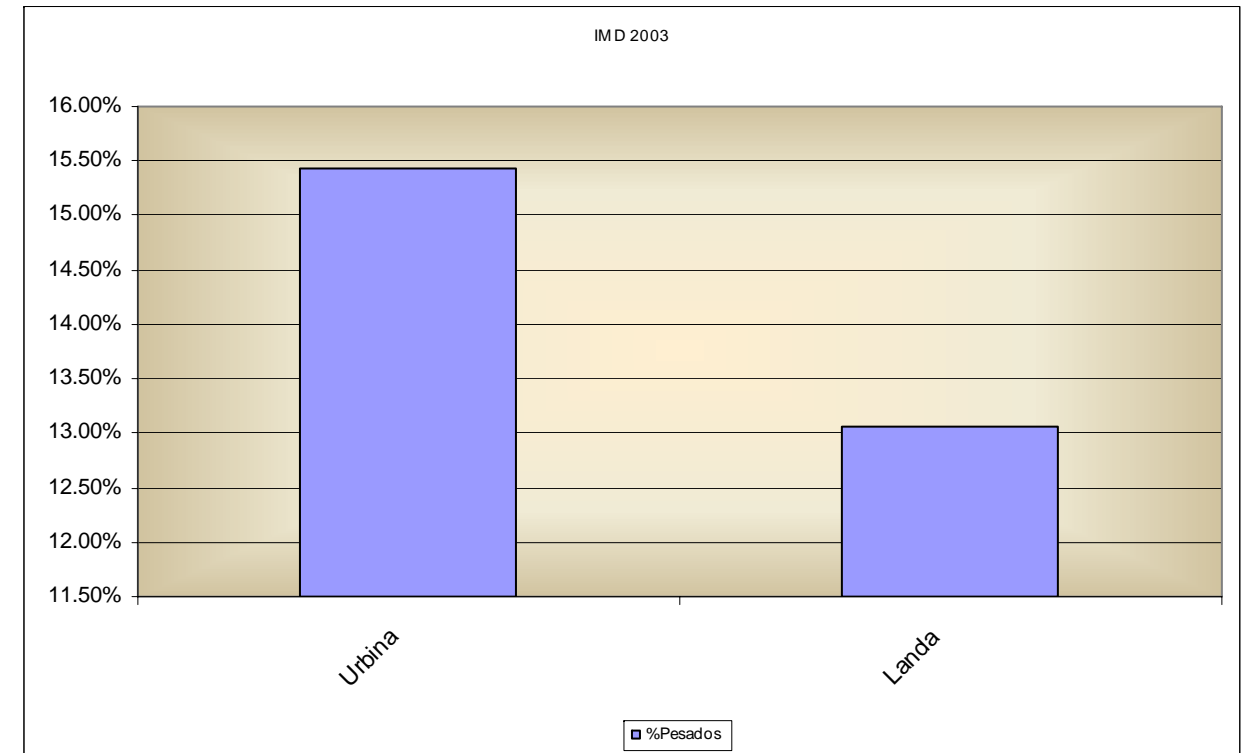
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA GI-627. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

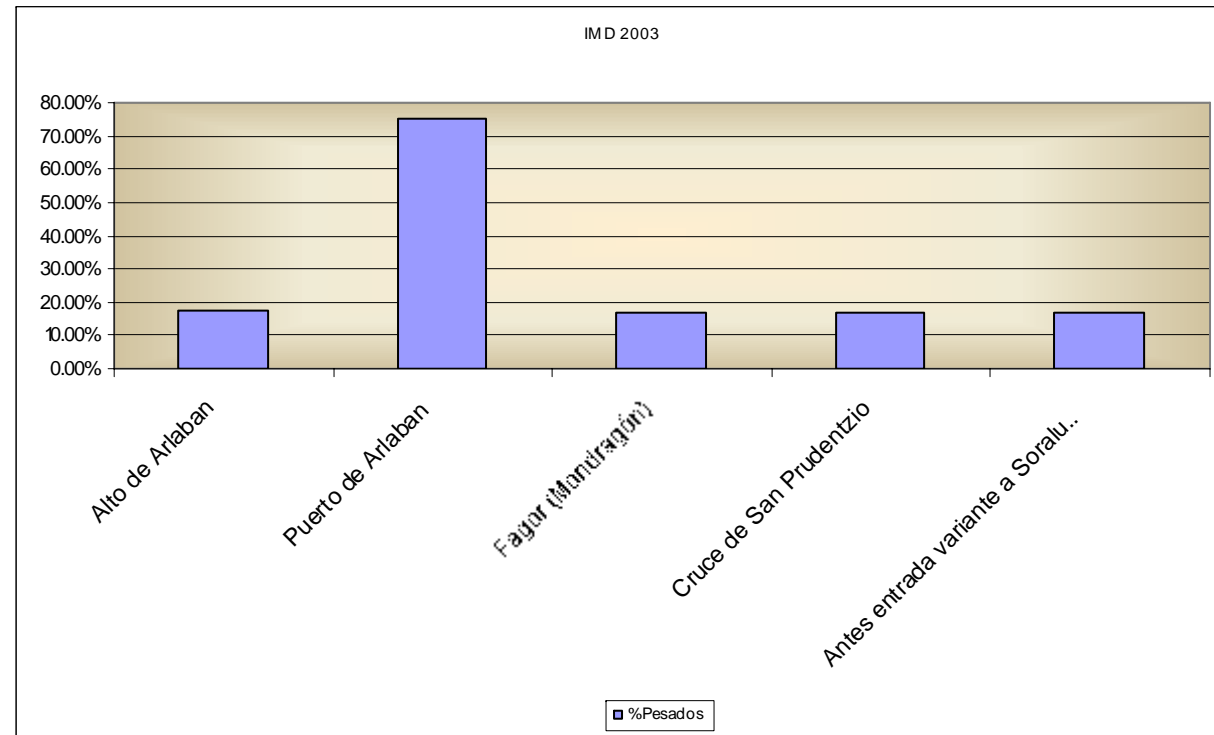
La IMD oscila entre los 8.900 y 9.300 vehículos / día en la A-627. En la entrada en Gipuzkoa, coincidiendo con el Alto de Arlabán, la IMD desciende por debajo de los 2.000, para ir creciendo hacia el norte hasta superar los 20.000 vehículos en las inmediaciones de la localidad de San Prudentzio. Entre este punto y el final de la carretera en el enlace con la A-8, la IMD se mantiene por encima de los 10.000 vehículos.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA A-627. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA GI-627. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

Lo más destacable en cuanto a los pesados es el alto porcentaje que se registra en el Puerto de Arlabán, donde este tipo de vehículos superan el 70%, lo que indica el uso de itinerarios alternativos para evitar dicho puerto por parte de los ligeros. En el resto de la carretera, tanto en el tramo alavés como en el tramo guipuzcoano el porcentaje de pesados se sitúa alrededor del 15%.

PROMEDIO IMD A-627. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
9.116	1.296	14,21%

Fuente: Elaboración propia

PROMEDIO IMD GI-627. AÑO 2003

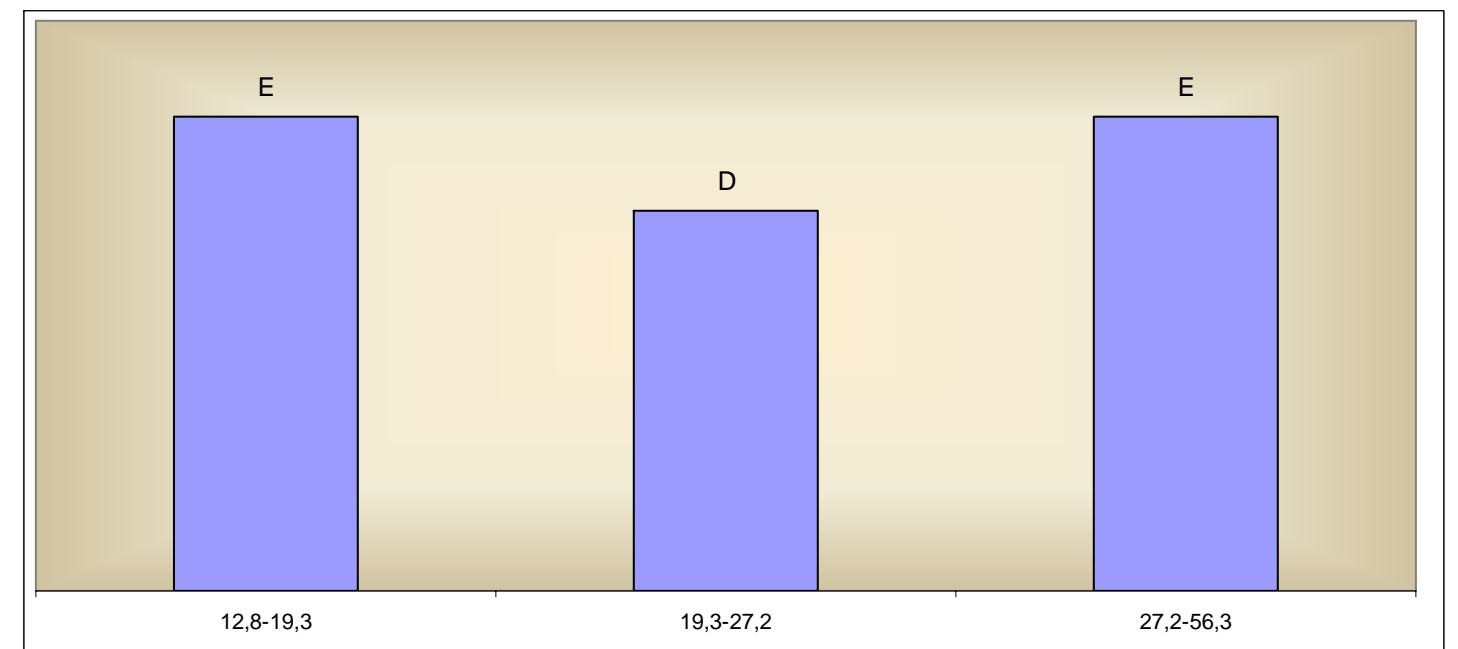
IMD	PESADOS	% PESADOS
11.775	2.239	19,02%

Fuente: Elaboración propia

En promedio, la A-627 se mantiene ligeramente por encima de los 9.000 vehículos, que se superan en el tramo guipuzcoano, donde se superan los 11.500. En cuanto a pesados, el 14% de la A-627 se ve superado en Gipuzkoa, donde se alcanza el 19%.

Niveles de Servicio

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LAS CARRETERAS A – 627 Y GI-627. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El nivel de servicio es E en todo el itinerario, con excepción de un tramo de 8 kilómetros en la GI-627, coincidente con el Alto de Arlabán, en que el nivel desciende a D debido a la bajada de la intensidad de tráfico.

Seguridad

T.C.A. EN LA A-627

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
15,1	16,1	2
17,1	18,1	4

Fuente: Elaboración propia

T.C.A. EN LA GI-627

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
18,1	19,1	5
28,8	30,0	7

Fuente: Elaboración propia

Hay dos TCA en la A-627 y otros dos en la GI-627. Los de la A-627 se encuentran en las inmediaciones de la localidad de Urbina y del límite con Gipuzkoa, respectivamente. La GI-627 tiene un TCA en el tramo guipuzcoano que limita con Álava, continuación del segundo TCA de la A-627. El segundo TCA se encuentra, por su parte, entre las localidades de Eskoriatza y Aretxabaleta.

Plataforma**ANCHOS DE PLATAFORMA EN LAS CARRETERAS A-627 Y GI-627**

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
A-627	0	13	13	74
GI-627	0	17	46	37

Fuente: Elaboración propia

La plataforma supera los 9 metros de ancho en el 74% de la longitud de la A-627. En la GI-627, sin embargo, tan sólo el 37% supera dicha anchura, encontrándose la mayor parte de la carretera entre los 7 y los 9 metros de ancho de plataforma.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LAS CARRETERAS A-627 Y GI-627**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
A-627	32	8	2	5	53
GI-627	8	16	14	5	57

Fuente: Elaboración propia

Es destacable el porcentaje que alcanza la longitud de curvas por debajo de los 85 metros en la A-627, 32%, que se reduce en la GI-627 hasta el 8%. En general, ambas carreteras presentan un trazado bastante sinuoso, más acusado en la A-627.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA A-627 Y LA GI-627**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
A-627 Sentido Ascendente	29,9	70,1
A-627 Sentido Descendente	29,7	70,3
GI-627 Sentido Ascendente	36,6	63,4
GI-627 Sentido Descendente	35,4	64,6

Fuente: Elaboración propia

En ambas carreteras el porcentaje de prohibido adelantar supera el 60%, siendo del orden del 70% en la A-627 y del 64% en la GI-627.

Travesías

No existen travesías en el itinerario conformado por las carreteras A-627 y GI-627.

Caídas de velocidad

La A-627 carece de caídas de velocidad, mientras que la GI-627 presenta una entre los P.K. 52,2 y 53, en las inmediaciones de Soraluze – Placencia de Armas.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
52,2	53,0	Sí

Fuente: Elaboración propia

El tramo coincide con la presencia de un carril adicional para vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

Ambas carreteras presentan discontinuidad de tráfico en toda su extensión, entre los P.K. 12,5 y 56.

Análisis ambiental

La A-627 desde el Puerto de Arlabán hasta Urbina discurre a través de un corredor ecológico de enlace junto al puerto y el resto en áreas de calidad ambiental intermedia.

La GI-627 entre Elgoibar y Bergara, discurre encajada junto al río Deba (afección a sus márgenes) en todo este tramo y junto a las áreas residenciales de Bergara.

Desde Bergara al Puerto de Arlabán en Álava, discurre encajada junto al curso del río Deba (desde Bergara hasta Eskoriatza), luego en paisaje de interés (desde Eskoriatza a Álava) y muy próxima a áreas residenciales de Bergara, Arrasate, Aretxabaleta y Eskoriatza. Además intercepta corredores de enlace ecológico junto a San Prudentzio.

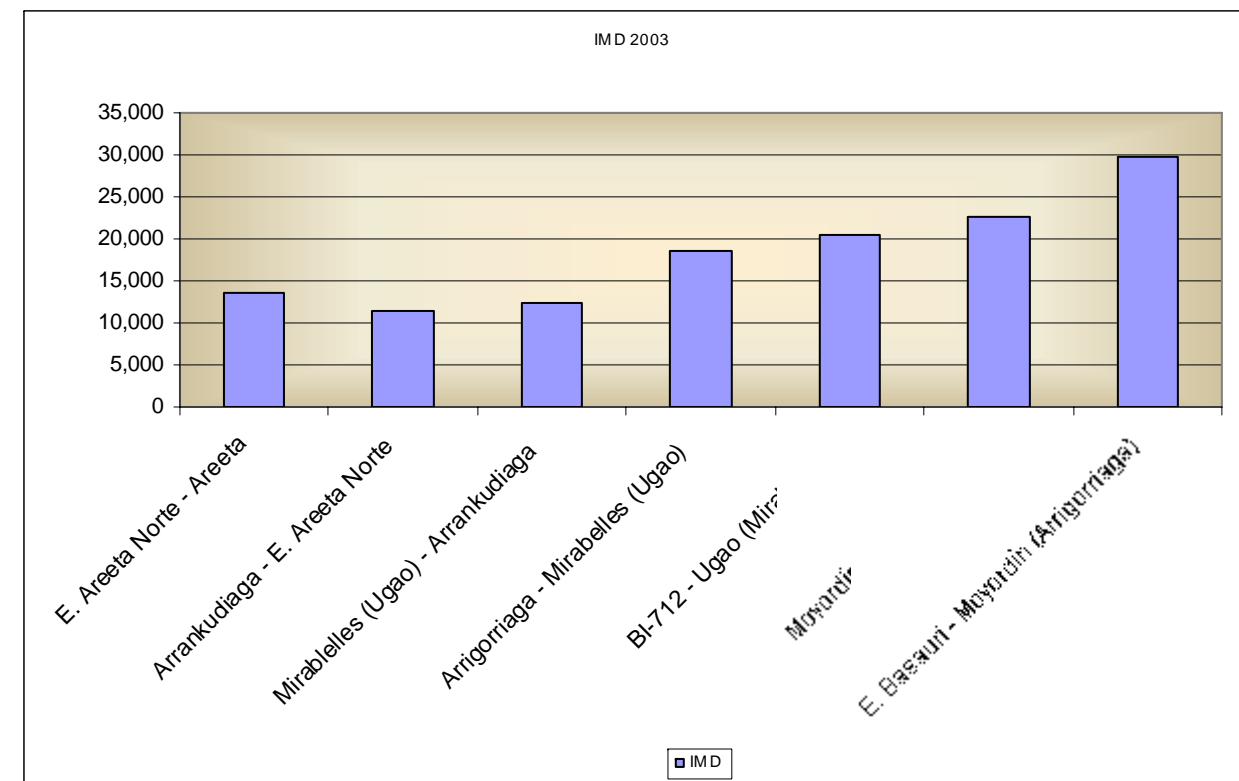
4.5 BI-625 Y A-625

La suma de ambas carreteras conforma un itinerario que conecta las localidades alavesas de Amurrio y Llodio con el Área Metropolitana de Bilbao.

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de las vías consideradas en este itinerario:

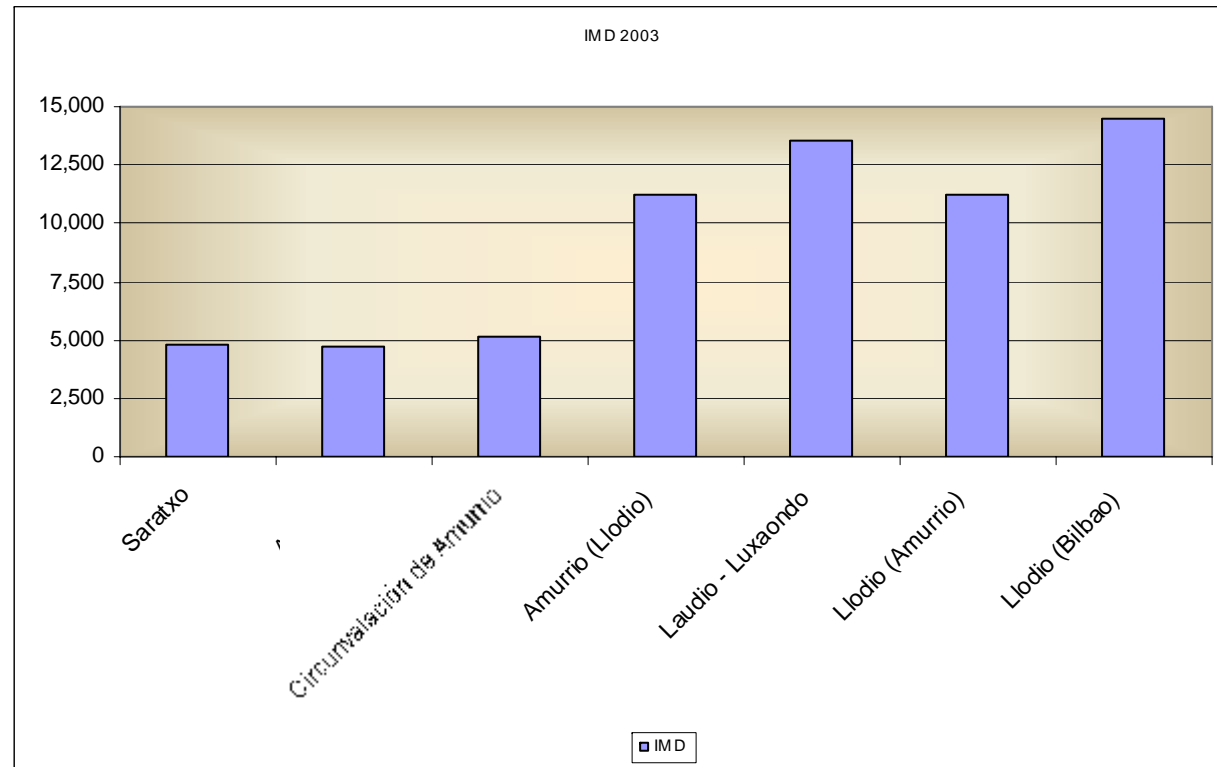
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA A-625. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En la A-625 la IMD crece progresivamente desde los alrededor de 5.000 vehículos que se registran al sur de Amurrio, hasta los prácticamente los 15.000 en el tramo entre Llodio y el límite con Bizkaia.

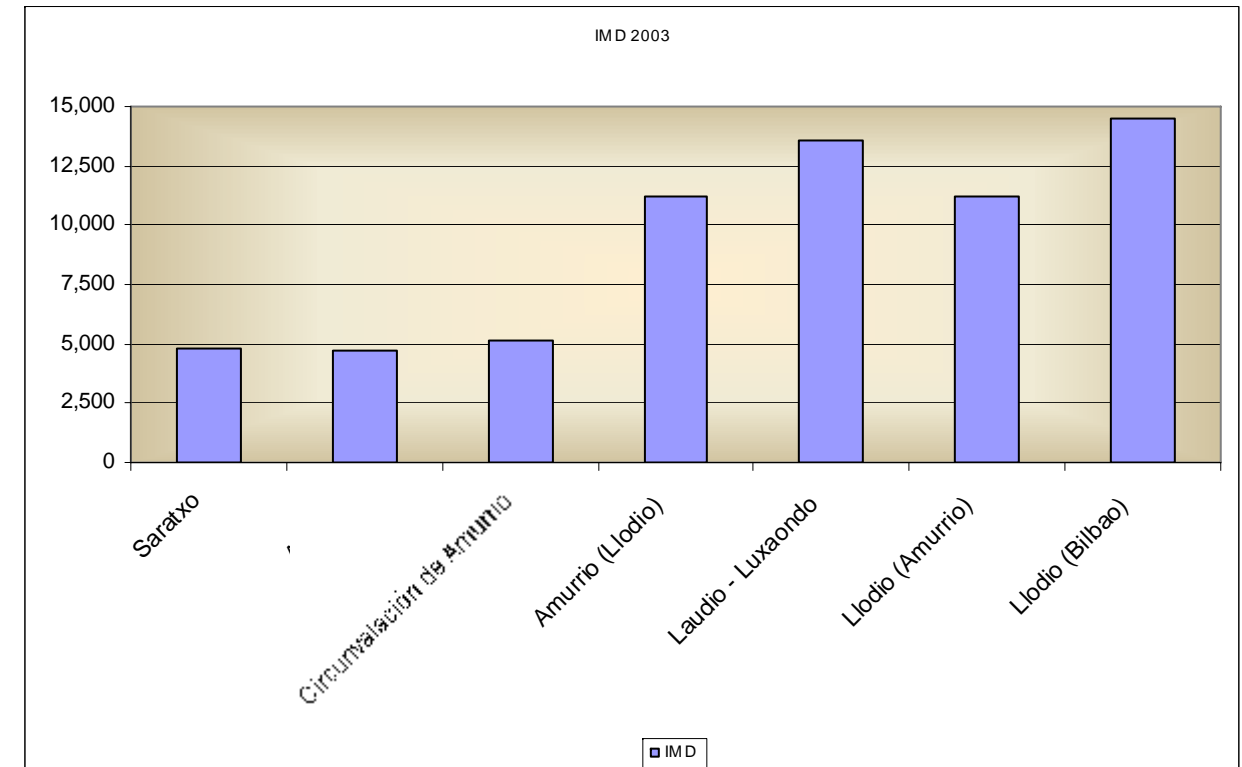
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA BI-625. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

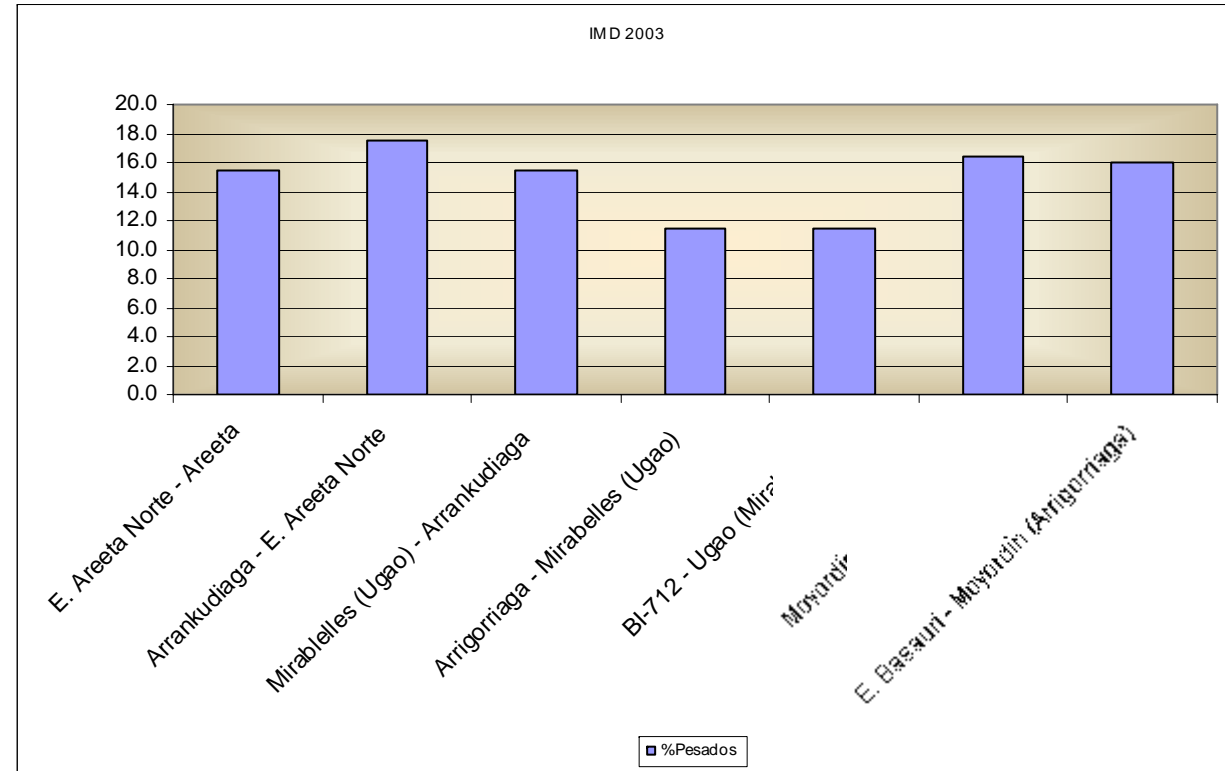
En el tramo vizcaino la IMD continúa creciendo desde los casi 15.000 registrados en la última estación alavesa, hasta los casi 30.000 del punto más cercano al Bilbao Metropolitano, en las inmediaciones de Arrigorriaga.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA A-625. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-625. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El mayor porcentaje de pesados, 29%, se registra en el tramo alavés, entre Llodio y el límite con Bizkaia. En el resto de la A-625 los pesados se mueven en porcentajes alrededor del 12%, mientras que en la BI-625 los porcentajes se sitúan entre el 11 y el 17%.

PROMEDIO IMD A-625. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
11.385	1.491	13,10%

Fuente: Elaboración propia

PROMEDIO IMD BI-625. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
18.527	2.750	14,84%

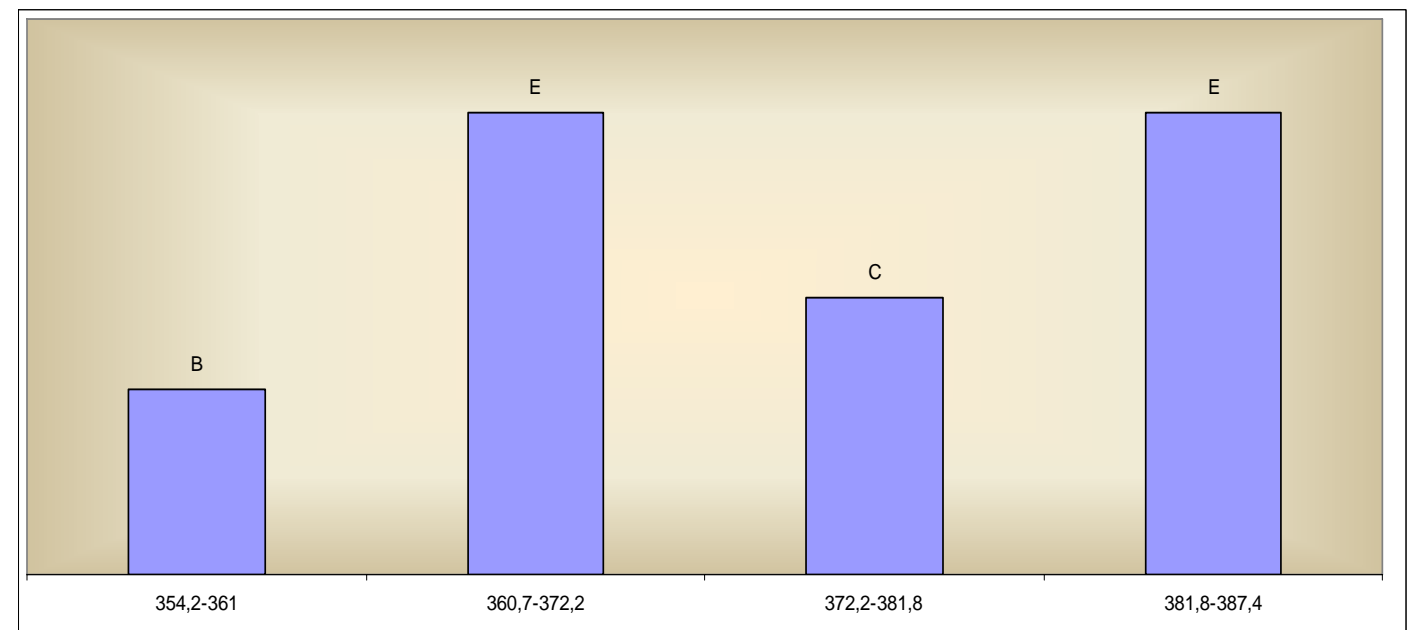
Fuente: Elaboración propia

En promedio se registra mayor volumen de tráfico en la BI-625, donde se superan los 18.500 vehículos, mientras que en la A-625 la IMD es 11.300. En cuanto a pesados, su volumen crece también proporcionalmente en el tramo vizcaíno con respecto al alavés, 2.750 vehículos frente a los casi 1.500 de la A-625, si bien los porcentajes de pesados se mantienen homogéneos en ambas vías.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, en sentido ascendente de los P.K.s se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LAS CARRETERAS A-625 Y BI-625. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En el tramo inicial al sur de Amurrio, en la A-625, el nivel es B, que se transforma en E entre las localidades de Llodio y Amurrio. Ya en el tramo vizcaíno el nivel es el C hasta las inmediaciones del Bilbao Metropolitano, en que el nivel vuelve a descender hasta el E.

Seguridad

Existen cuatro Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) en la carretera A-625, y otros dos en la BI-625, los cuales se sitúan en los siguientes puntos kilométricos.

T.C.A. EN LA A-625

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
354,2	355,4	2
356,1	357,2	5
360,8	361,9	2
371,1	372,3	2

Fuente: Elaboración propia

Los dos primeros TCA de la A-625 se localizan en el tramo inicial de la carretera, al sur de Amurrio, mientras que los otros dos se encuentran entre esta localidad y la de Llodio.

T.C.A. EN LA BI-625

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
374,9	375,9	2
377,3	378,3	6

Fuente: Elaboración propia

Por su parte, los TCA de la BI-625 se encuentran entre el límite de Álava y Ugao-Miraballes.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LAS CARRETERAS A-625 Y BI-625

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
A-625 (der)	0	25	18	57
A-625 (izq)	0	8	21	71
BI-625 (der)	0	15	33	52
BI-625 (izq)	1	31	20	48

Fuente: Elaboración propia

El porcentaje de longitud por encima de los 9 metros de ancho de plataforma se sitúa alrededor del 50% en ambas carreteras. Destaca también el porcentaje por debajo de los 7 metros, que oscila entre el 8 y el 31% del total de las carreteras.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LAS CARRETERAS A-625 Y BI-625

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
A-625 der.	46	16	5	8	25
A-625 izq.	71	9	4	6	10
BI-625 der.	1	15	8	6	70
BI-625 izq.	1	9	6	7	77

Fuente: Elaboración propia

El trazado destaca por la fuerte presencia de curvas de radio inferior a 85 metros en el tramo alavés. En la BI-625, sin embargo, el itinerario es mucho más recto, siendo en este caso el porcentaje de carretera con radios superiores a los 350 metros de más del 70%.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA A-625 Y LA BI-625

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
A-625 Sentido Ascendente	31,8	68,2
A-625 Sentido Descendente	30,9	69,1
BI-625 Sentido Ascendente	22,5	77,5
BI-625 Sentido Descendente	32,5	67,5

Fuente: Elaboración propia

Ambas carreteras presentan porcentajes de prohibido adelantar superiores al 60% en ambos sentidos, siendo del orden del 69% en la A-625, y superior al 70% en la BI-625.

Travesías

TRAVESÍAS EN LAS CARRETERAS A-625 Y BI-625

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Saratxo	Amurrio	101	Baja	Álava
Ugao / Miraballes	Ugao / Miraballes	4.099	Media	Bizkaia
Arrankudiaga	Arrankudiaga	775	Baja	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

Existen tres travesías en el itinerario. Dos de ellas se encuentran en Bizkaia: Ugao - Miraballes, de conflictividad media, y Arrankudiaga, de conflictividad baja. En Álava se encuentra la de Saratxo, en el municipio de Amurrio, de conflictividad baja.

Caidas de velocidad

La A-625 carece de caídas de velocidad, mientras que la BI-625 presenta una entre los P.K. 383,9 y 385,2, en las inmediaciones de la localidad de Arrigorriaga.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
383,9	385,2	No

Fuente: Elaboración propia

Este tramo con caída de velocidad carece de carril adicional para vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

La A-625 presenta discontinuidad de tráfico en toda su longitud, excepto en el tramo entre los P.K. 370 a 371,9, mientras que la BI-625 únicamente no presenta discontinuidades en su parte final, entre los P.K. 386,1 y 387,5.

Análisis Ambiental

La A-625 desde Orduña hasta Llodio desciende junto al curso del Alto Nervión partiendo de un área de valor ecológico intermedio en las estribaciones de la Sierra Salvada, de cierta naturalidad como ecotono, pasando por áreas urbanas residenciales de Orduña, Saratxo, Amurrio, Luxaondo y Llodio, Areta y Zuloaga. Entre Llodio y Amurrio se encaja en el fondo de valle conviviendo con el curso del Nervión.

La BI-625 desciende desde Llodio encajada en el valle del Nervión bordeando sus meandros en el fondo de valle, junto a una serie de áreas residenciales (Arrankudiaga, Ugao - Miraballes), especialmente a partir de Arrigorriaga hasta Galdakao, siendo estos sus principales caracteres ambientales (hidrología y calidad ambiental de vida).

4.6 A-623 Y BI-623

Realizan conjuntamente el recorrido entre Vitoria-Gasteiz, desde Legutiano, y Durango.

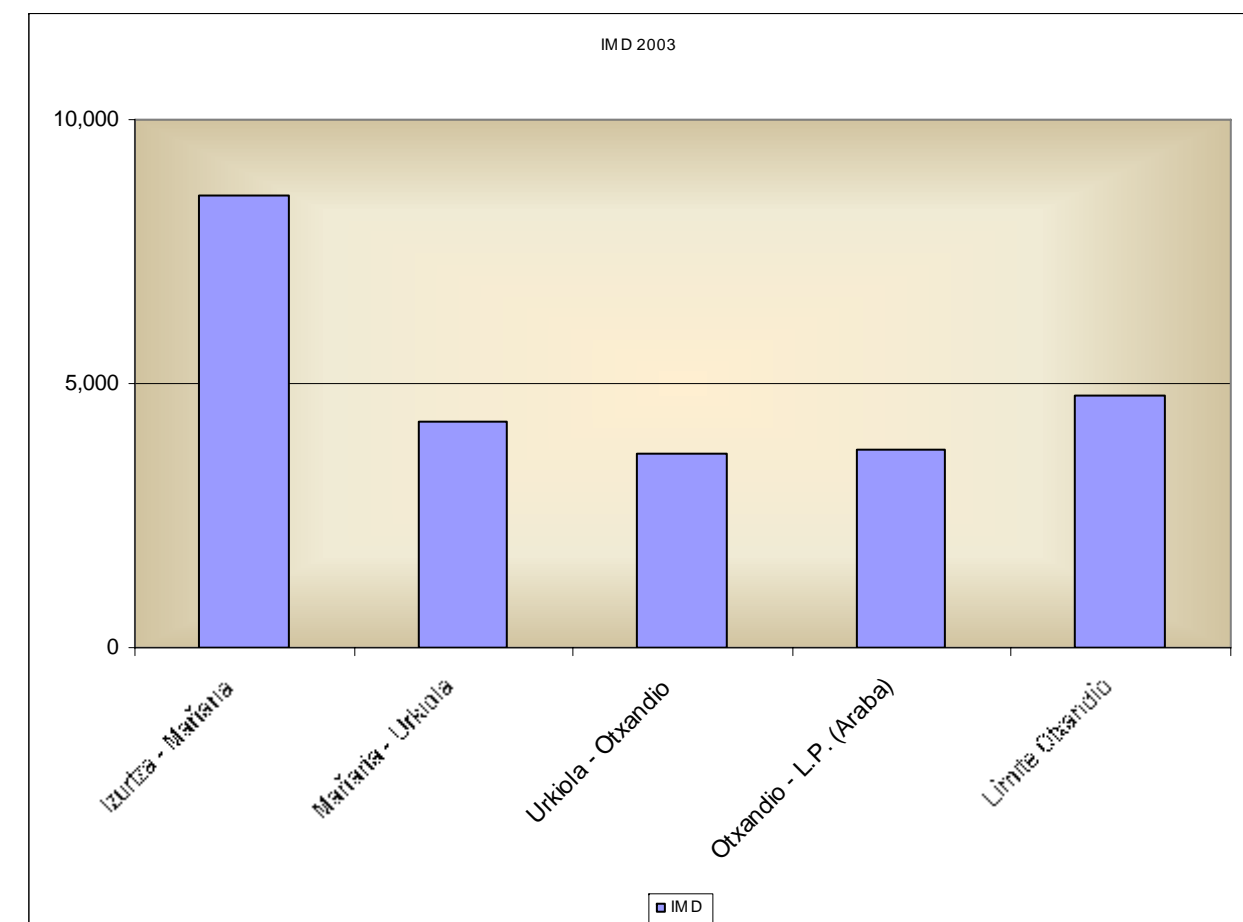
Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

En la carretera A-623 sólo existe una estación de aforo, cuyo dato de IMD es de 4.787 vehículos diarios, y la IMD de vehículos pesados es de 1.515 valor que corresponde a un 5.9% del tráfico total de la vía.

En cuanto a la BI-623 sus datos de IMD son los siguientes:

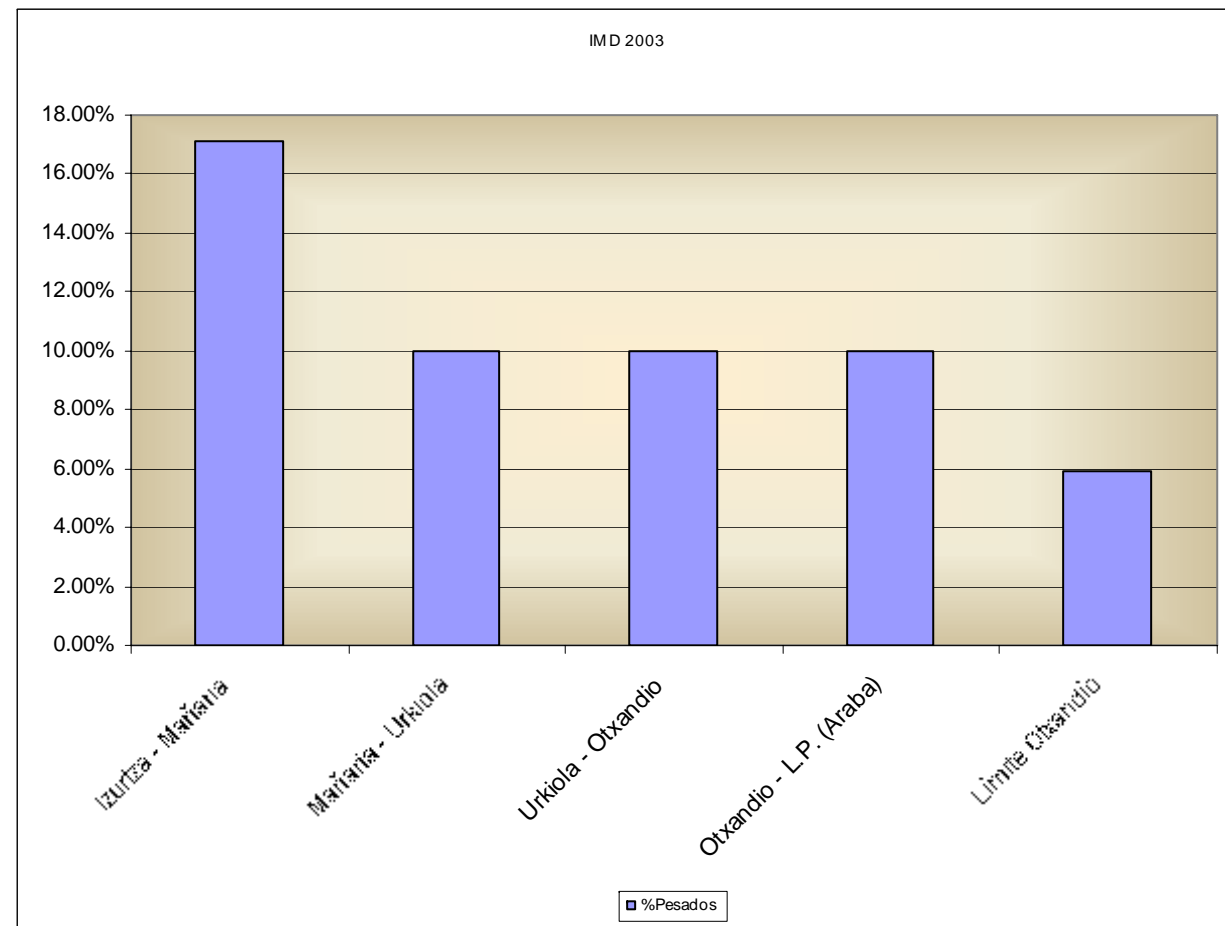
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA BI-623. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En la BI-623 el volumen de tráfico es creciente desde el límite con Álava, en que la IMD es 3.700 vehículos, hasta Izurtza, en que se sitúa por encima de los 8.500 vehículos.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-623. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los pesados, oscilan entre el 6% que se registra en el límite con Álava, y que concuerda con el porcentaje de la A-623, y el 17% de las inmediaciones de Izurtza.

PROMEDIO IMD A-623. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
4.787	282	5,89%

Fuente: Elaboración propia

PROMEDIO IMD BI-623. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
6.397	955	14,92%

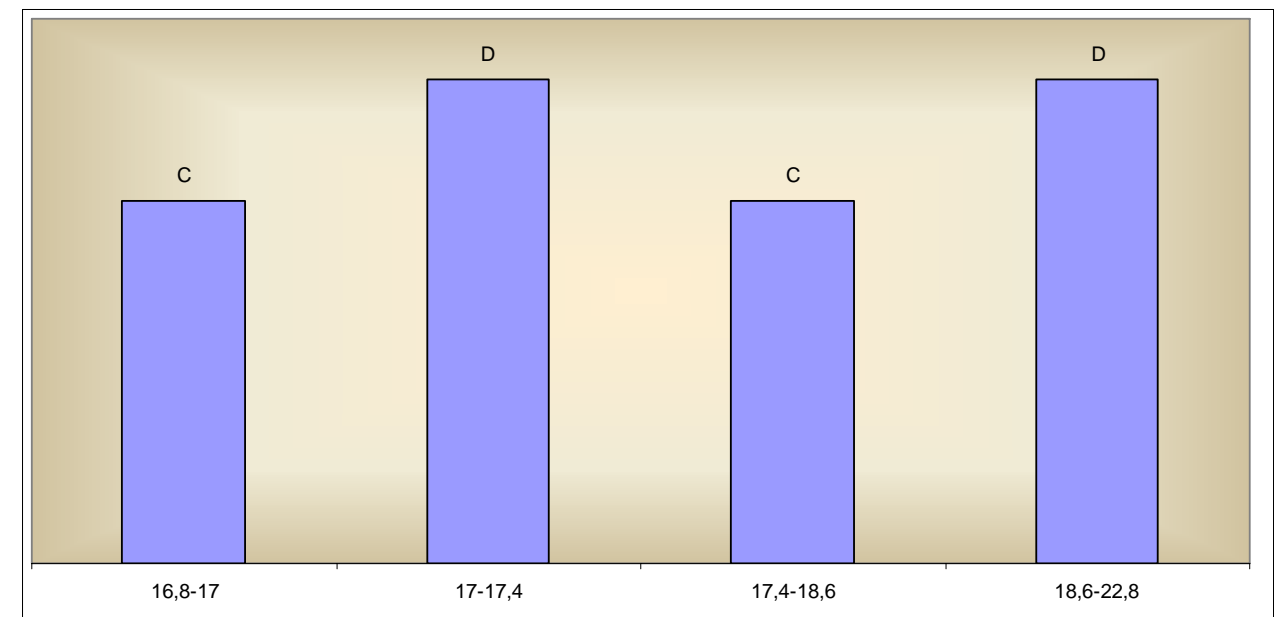
Fuente: Elaboración propia

En promedio es ligeramente superior la IMD en el tramo vizcaíno, así como el porcentaje de vehículos pesados.

Niveles de Servicio

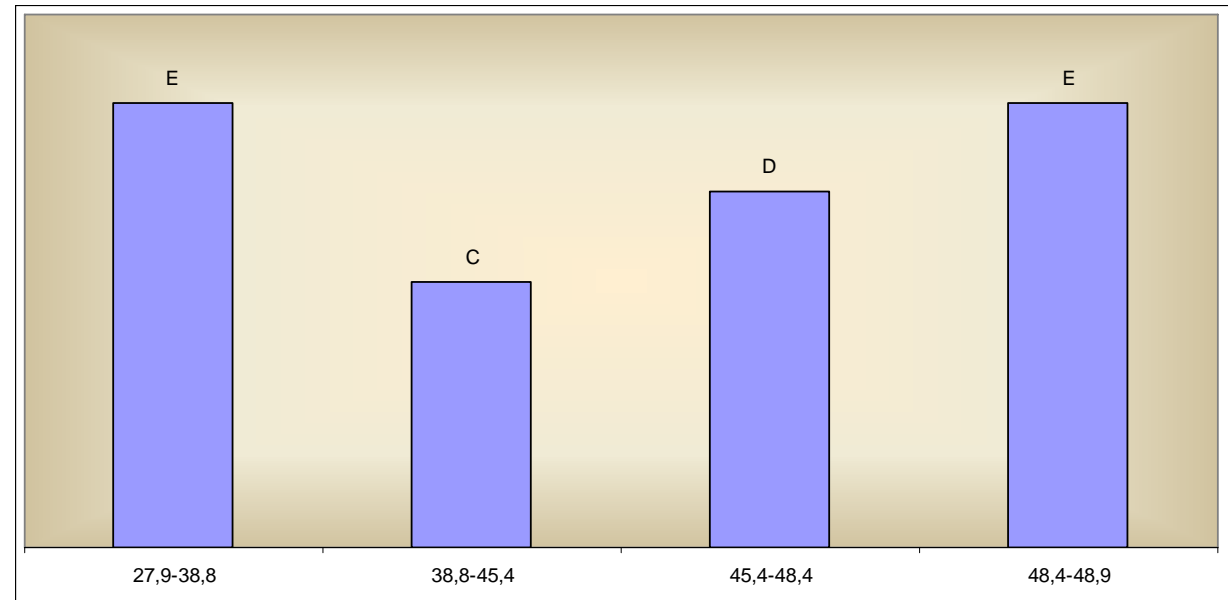
La tramificación de los Niveles de Servicio se representa en los gráficos adjuntos:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA A-623



Fuente: Elaboración propia

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA BI-623



Fuente: Elaboración propia

En la A-623 los niveles de servicio oscilan entre el C y D, niveles que reflejando ya un uso bastante intensivo de la vía, son aún aceptables. Sin embargo, en la BI-623 ya se encuentran niveles E, cercanos a situaciones de congestión. El nivel E se da en la zona más cercana al límite con Álava, en las inmediaciones de Otxandio, y en la parte final de la carretera, en las cercanías de Durango.

Seguridad

El itinerario cuenta con un TCA en la A-623 y dos en la BI-623, en las siguientes localizaciones.

T.C.A. EN LA A-623

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
18,6	19,7	0

Fuente: Elaboración propia

T.C.A. EN LA BI-623

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
27,8	29,2	10
39,6	40,7	4

Fuente: Elaboración propia

El TCA de la A-623 se encuentra en las inmediaciones de Legutiano, y no tuvo registró, sin embargo, accidentes con víctimas en 2003. Los TCA de la BI-623 se encuentran en las inmediaciones de Durango y de Urkiola, registrando 10 y 4 accidentes con víctimas en 2003.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LAS CARRETERAS A-623 Y BI-623

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
A-623	0	88	5	7
BI-623	0	53	26	21

Fuente: Elaboración propia

El mayor porcentaje de longitud de carretera se corresponde con anchos de plataformas entre 5 y 7 metros en ambas vías, siendo más acusado en el caso de la A-623, en que el 88% de la plataforma cuenta con este ancho, que en la BI-623, en que se trata del 53%.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LAS CARRETERAS A-623 Y BI-623

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
A-623	55	17	4	8	15
BI-623	5	9	3	6	78

Fuente: Elaboración propia

El trazado presenta numerosas curvas de radio pequeño en el caso de la A-623, en que el 55% de su longitud lo componen curvas de radio inferior a 85 metros. En el caso de la BI-623 esta situación se suaviza, siendo sólo el 5% curvas de tal índole, y en la que la mayor parte de longitud se corresponde con radios de curvatura superiores a los 350 metros (78%).

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA A-623 Y LA BI-623**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
A-623 Sentido Ascendente	30,6	69,4
A-623 Sentido Descendente	23,4	76,6
BI-623 Sentido Ascendente	47,6	52,4
BI-623 Sentido Descendente	50,1	49,9

Fuente: Elaboración propia

La A-623 supera el 60% de prohibición de adelantar, situándose entre el 69% en sentido ascendente y el 76% en sentido descendente. La BI-623, sin embargo, se sitúa en ambos sentidos alrededor del 50%.

Travesías

No hay travesías en la A-623. En la BI-623 existen dos, ambas de conflictividad baja.

TRAVESÍAS EN LAS CARRETERAS A-623 Y BI-623

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Izurtza	Izurtza	263	Baja	Bizkaia
Mañaria	Mañaria	453	Baja	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

Caídas de velocidad

La A-623 carece de caídas de velocidad, mientras que la BI-623 cuenta con un tramo de 5 kilómetros en el Puerto de Urkiola.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
34,4	39,9	No

Fuente: Elaboración propia

No existe carril para vehículos lentos coincidente con el tramo.

Continuidad de tráfico

Ambas carreteras cuentan con discontinuidades de tráfico en toda su extensión, entre los P.K. 16,6 a 48,9.

Análisis ambiental

La A-623 desde Otxandio a Legutiano cruza un corredor de enlace al sur de Otxandio y luego discurre en las márgenes de una cola del embalse de Urrunaga hasta Legutiano (riesgo de vertido, efecto funciones ecológicas de las márgenes).

Por su parte, la BI-623 desde Durango a Otxandio y el límite con Álava se encaja junto al río Mañaria (de Durango a Mañaria), sobre un acuífero de alta vulnerabilidad, luego atraviesa el espacio de alto valor naturalístico y paisajístico de Urkiola y discurre junto a las márgenes del arroyo Urkiola (desde Amaitarmin al final) cruzando un corredor de enlace ecológico en la cola del Embalse de Urrunaga.

4.7 GI-131

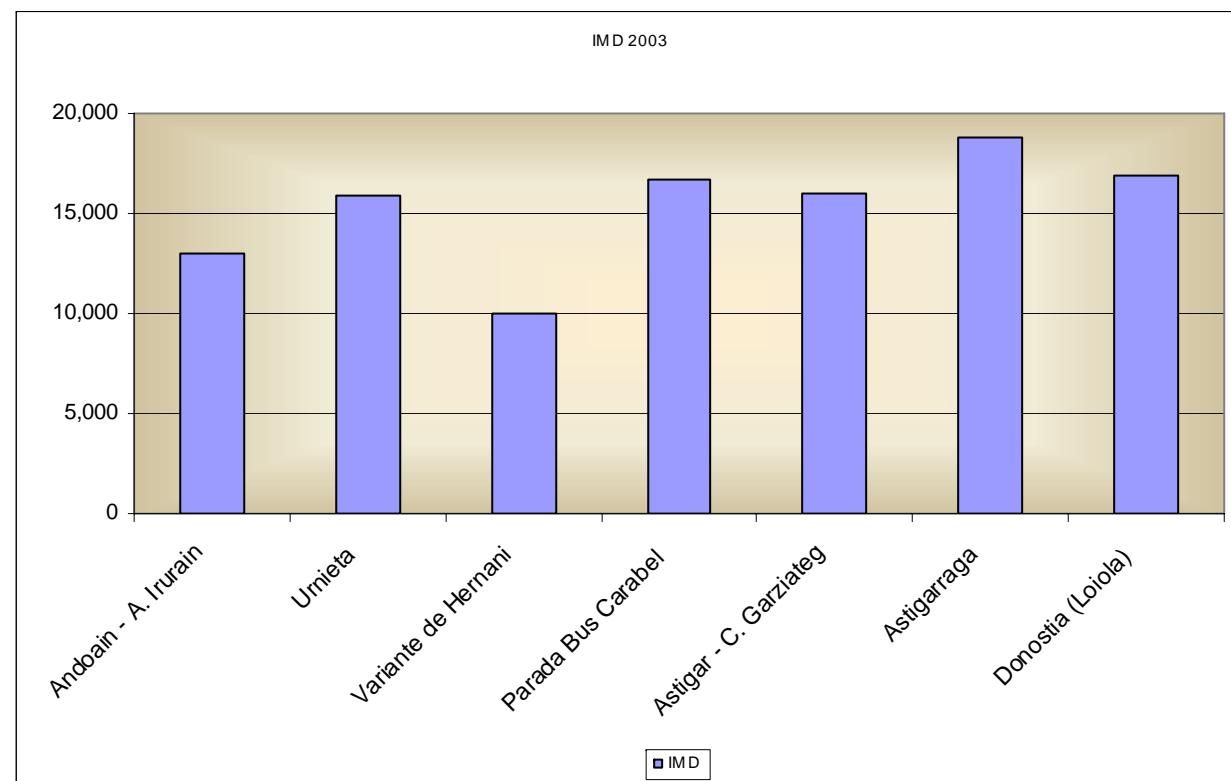
Hace el recorrido de Andoain a Donostia-San Sebastián pasando por Hernani

Las características estructurales y funcionales de la carretera GI-131, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía considerada en este apartado, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

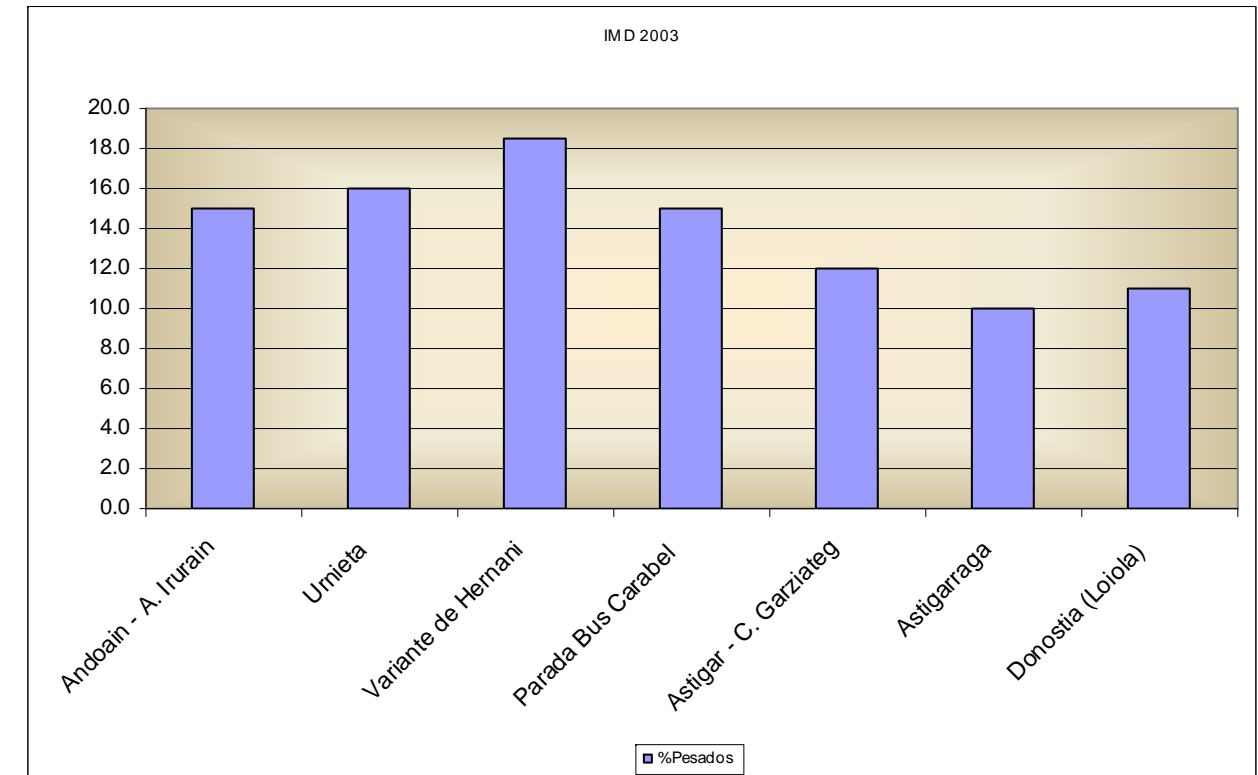
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA GI-131. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en la carretera GI-131 se mueve en un rango que oscila entre los 10.000 vehículos que se registran en la variante de Hernani, y los casi 20.000 vehículos de Astigarraga, ya en las inmediaciones de Donostia-San Sebastián. El tráfico es bastante homogéneo, creciendo al final a medida que la carretera se acerca a la capital guipuzcoana.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA GI-131. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La carretera se mueve en porcentajes de pesados entre el 10%, que se registra en Astigarraga, punto de mayor IMD, y el 18,5% de la Variante de Hernani, que es el punto de menor IMD. Esta configuración denota la existencia de un tráfico de pesados muy homogéneo a lo largo de la vía. De hecho, el volumen de pesados se mantiene en toda la carretera entre 1.900 y 2.500 vehículos.

PROMEDIO IMD GI-131. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
13.220	1.861	14,08%

Fuente: Elaboración propia

La IMD promedio se sitúa por encima de los 13.000 vehículos, con un porcentaje del 14% de pesados.

Niveles de Servicio

Esta carretera presenta nivel de servicio E a lo largo de todo su trazado, lo cual indica la existencia de situaciones cercanas a la congestión y un comportamiento inestable del tráfico.

Seguridad

Existe un Tramo de Concentración de Accidentes (TCA), situado junto al enlace con la N-I, en las inmediaciones de Andoain, y que registró 7 accidentes con víctimas en 2003.

T.C.A. EN LA GI-131

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
0,3	1,3	7

Fuente: Elaboración propia

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA GI-131

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
GI-131	3	58	25	14

Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de la carretera cuenta con anchos de plataforma entre 5 y 7 metros, con tan sólo un 3% con ancho inferior.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA GI-131

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
GI-131	5	11	6	5	73

Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de la longitud de la GI-131 presenta un aspecto recto, con un porcentaje del 73% con radios superiores a los 350 metros. Tan sólo un 16% tiene radios inferiores a los 190 metros, y sólo un 5% inferiores a los 85 metros.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA GI-131

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
GI-131 Sentido Ascendente	30,4	69,6
GI-131 Sentido Descendente	25,3	74,7

Fuente: Elaboración propia

La GI-131 supera el 60% de prohibido adelantar en ambos sentidos de circulación, situándose en el 69% en sentido ascendente y en el 75% en el descendente.

Travesías

Existen cuatro travesías en la GI-131, tres de ellas de conflictividad alta (Andoain, Urnieta y Martutene) y una de conflictividad media (Astigarraga).

TRAVESÍAS EN LA CARRETERA GI-131

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Andoain	Andoain	13.886	Alta	Gipuzkoa
Urnieta	Urnieta	5.824	Alta	Gipuzkoa
Martutene	Donostia-San Sebastián	2.712	Alta	Gipuzkoa
Astigarraga	Ergobia	3.267	Media	Gipuzkoa

Fuente: Elaboración propia

Caídas de velocidad

La GI-131 carece de caídas de velocidad en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La GI-131 presenta discontinuidades de tráfico en todo su recorrido, entre los P.K. 0 a 14,3.

Análisis Ambiental

La GI-131 discurre desde Andoain a Hernani por un área transformada apoyándose en algunos puntos de inestabilidad geológica media y en tramos de densidad urbana como Andoain, Urnieta y el propio Hernani. Luego desciende por el valle del Urumea por su llanura de inundación integrándose en medio urbano en su último tramo. Su perfil ambiental por tanto se relaciona con afecciones a la calidad de vida de las personas, inundabilidad y en algún punto inestabilidad geológica.

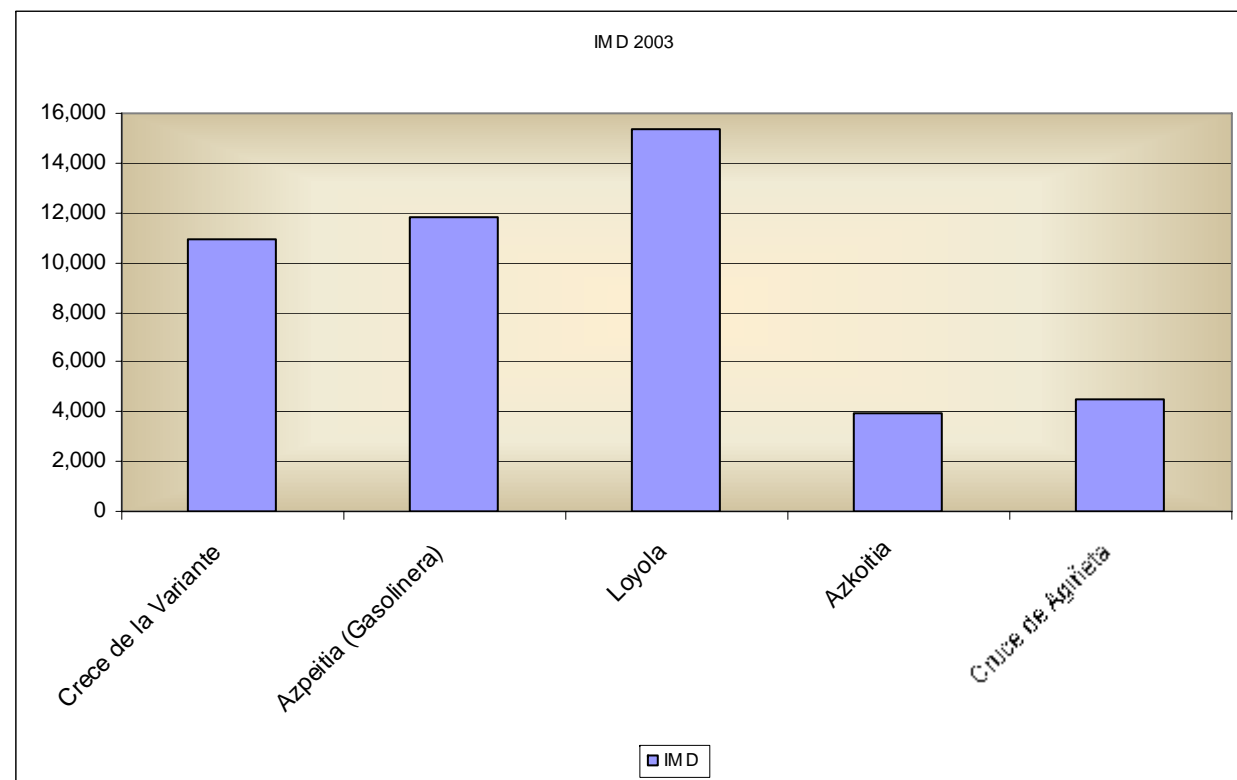
4.8 GI-631

Conecta las localidades de Zumaia y Zumarraga, siendo un eje fundamental en la parte central del Territorio Histórico de Gipuzkoa y dando servicio a algunas localidades de tamaño medio como Azkoitia, Azpeitia o Zestoa.

Las características estructurales y funcionales de la carretera GI-631, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

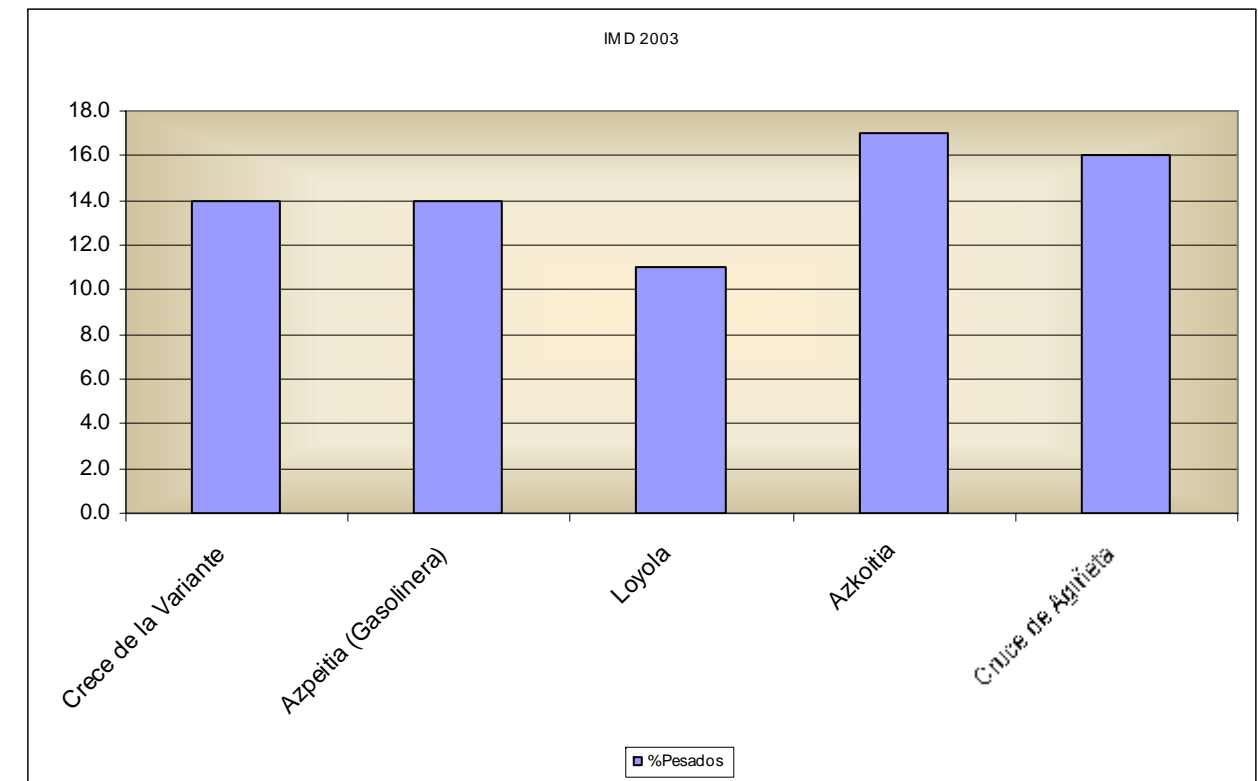
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA GI-631. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en la carretera GI-631 es creciente entre el cruce con la A-8 y Loyola, y decreciente desde este punto hasta Zumarraga. El máximo valor se da en Loyola, donde se superan los 15.000 vehículos, y el mínimo en Azkoitia, donde no se alcanzan los 4.000.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA GI-631. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a pesados, se sitúan en porcentajes entre el 11 y el 17% en toda la carretera, con volúmenes que oscilan entre 700 y 1.600 vehículos.

PROMEDIO IMD GI-631. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
7.889	1.112	14,10%

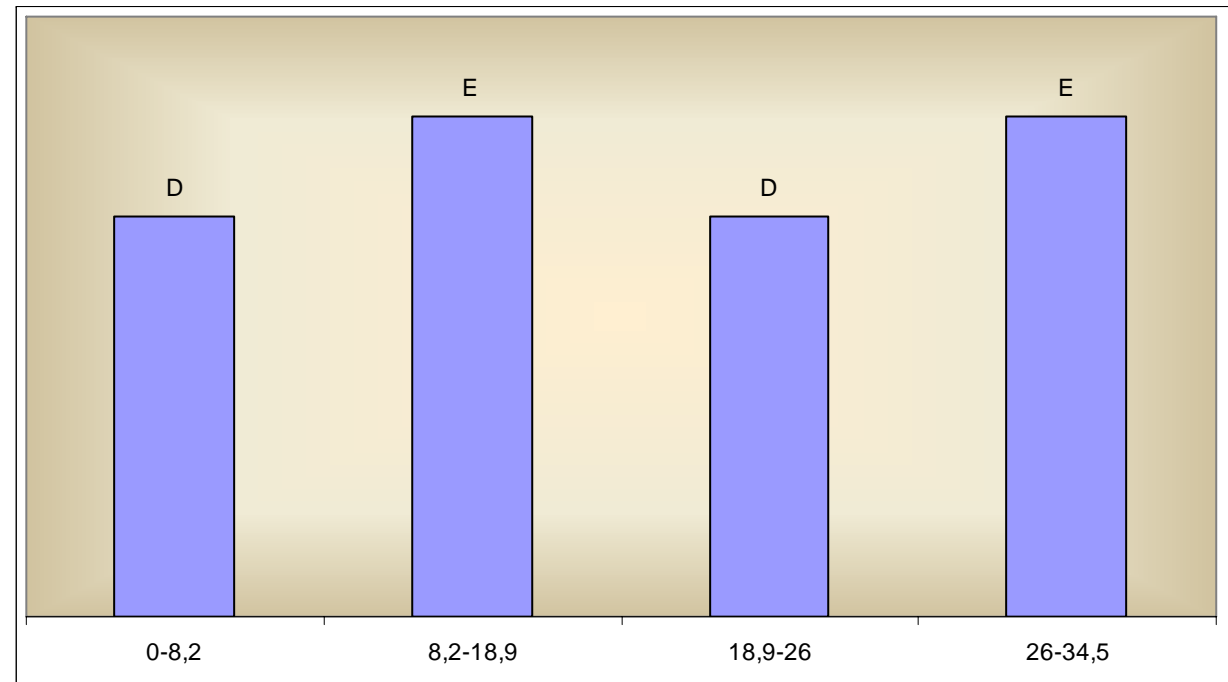
Fuente: Elaboración propia

En promedio, prácticamente se alcanzan los 8.000 vehículos, con un 14% de pesados.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, en sentido ascendente de los P.K.s se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA GI-631. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En general, el nivel de servicio de esta carretera oscila entre D y E, correspondiendo los niveles más altos a Loyola y el cruce de Agiñeta (nivel de servicio E) y los más bajos a Azkoitia y el cruce de Arieta (nivel de servicio D).

Seguridad

Existe un Tramo de Concentración de Accidentes (TCA), situado en las inmediaciones de la localidad de Zestoa, y que registró 2 accidentes con víctimas en 2003.

T.C.A. EN LA GI-631

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
0,3	1,3	7

Fuente: Elaboración propia

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA GI-631

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
GI-631	0	34	37	29

Fuente: Elaboración propia

La carretera GI-631 cuenta con un porcentaje del 34% de su longitud con ancho de plataforma inferior a 7 metros, con un 29% que supera los 9 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA GI-631

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
GI-631	11	20	10	3	56

Fuente: Elaboración propia

Un 11% de la carretera presenta radios de curvatura inferiores a 85 metros, a los que hay que añadir otro 20% en que los radios son inferiores a 190 metros. Esto se corresponde con una carretera con trazado moderadamente curvilíneo, en la que, por otro lado, el 56% de su longitud cuenta con radios superiores a los 350 metros.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA GI-631

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
GI-631 Sentido Ascendente	45,6	54,4
GI-631 Sentido Descendente	36,7	63,3

Fuente: Elaboración propia

La GI-631 sólo supera el 60% de prohibido adelantar en el sentido descendente. En el ascendente cuenta con un 54%.

Travesías

TRAVESÍAS EN LA CARRETERA GI-631

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Azkoitia	Azkoitia	10.288	Media	Gipuzkoa
Azpeitia	Azpeitia	13.858	Media	Gipuzkoa
Zestoa	Zestoa	3.081	Media	Gipuzkoa
Aizpurutxo	Azkoitia	-	Baja	Gipuzkoa

Fuente: Elaboración propia

Existen cuatro travesías en la GI-631, tres de ellas de conflictividad media (Azkoitia, Azpeitia y Zestoa), y una de conflictividad baja, la de Aizpurutxo.

Caídas de velocidad

La GI-631 carece de caídas de velocidad en su recorrido.

Continuidad de tráfico

La GI-631 presenta discontinuidades de tráfico en toda su longitud, del P.K. 0 al 34.

Análisis Ambiental

Desde Zumarraga hasta Iraeta, la carretera discurre en el fondo de valle del Urola, un valle de calidad ecológica intermedia, en este estrecho espacio serpentea con el curso del río con graves afecciones sobre sus márgenes (especialmente entre Zumarraga y Azkoitia). Además, atraviesa áreas urbanas en Azkoitia, Azpeitia y Zestoa, cruza un importante corredor ecológico al norte de Zestoa y luego, tras Iraeta abandona el valle para por Arrona, tomar el curso del arroyo Arrondo y con él cruzar la A-8 para acceder a Arrona Bekoa.

4.9 GI-638 Y BI-638

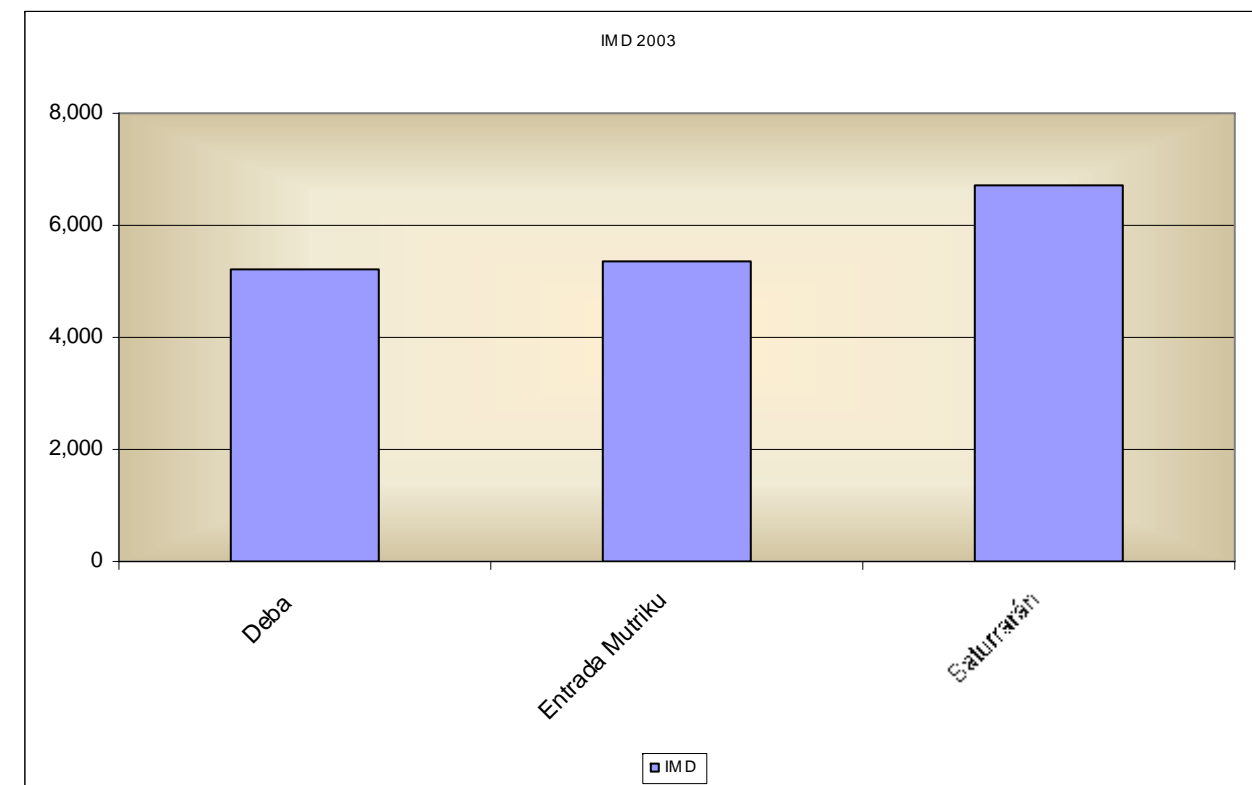
Realizan el recorrido entre la localidad guipuzcoana de Deba y la de Ondarroa en Bizkaia, con un recorrido por el área costera central de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Ambas carreteras constituyen un itinerario básico, por lo que se estudian en conjunto.

Tráfico

La BI-638 sólo cuenta con una estación de aforo que arroja unos datos de IMD de 6.601, con un porcentaje de pesados del 8%. En la GI-638 la evolución es la siguiente.

EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA GI-638. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En el conjunto del itinerario la IMD es bastante homogénea, variando entre 5.200 y 6.700 vehículos.

Por su parte, el único dato de pesados es el de la BI-638, que registró 528 vehículos en 2003.

PROMEDIO IMD GI-638. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
5.855	-	-

Fuente: Elaboración propia

PROMEDIO IMD BI-638. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
6.601	528	8,0%

Fuente: Elaboración propia

En promedio puede observarse que la IMD se sitúa alrededor de los 6.000 vehículos, con un 8% de pesados.

Niveles de Servicio

El nivel de servicio es E a lo largo del trazado de las dos carreteras analizadas, lo que indica situaciones cercanas a la congestión, con funcionamiento inestable.

Seguridad

Existe un Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) en la carretera GI – 638, concretamente entre los P.K. 0,1 y 1,1, con un accidente con víctimas en 2003. La BI-638 carece de TCA.

T.C.A. EN LA GI-638

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
0,1	1,1	1

Fuente: Elaboración propia

Plataforma**ANCHOS DE PLATAFORMA EN LAS CARRETERAS GI-638 Y BI-638**

Carretera	% long.<5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long.>9 (m)
GI-638	8	44	43	5
BI-638	0	59	23	18

Fuente: Elaboración propia

En ambas carreteras, la mayor parte de su longitud cuenta con anchos de plataforma entre los 5 y los 9 metros.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LAS CARRETERAS GI-638 Y BI-638**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
GI-638	15	19	11	4	52
BI-638	14	35	5	10	37

Fuente: Elaboración propia

El conjunto del itinerario presenta un trazado sinuoso, con proliferación de curvas de radio inferior a 190 metros. En el caso de la GI-638 este tipo de curvas representan el 34%, mientras que en la BI-638 el porcentaje es aún mayor, llegando hasta el 49%.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA GI-638 Y LA BI-638**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
GI-638 Sentido Ascendente	25,9	74,1
GI-638 Sentido Descendente	27,5	72,5
BI-638 Sentido Ascendente	0,0	100,0
BI-638 Sentido Descendente	0,0	100,0

Fuente: Elaboración propia

Ambas carreteras superan el 60% de prohibido adelantar en ambos sentidos. La GI-638 se sitúa alrededor del 73 a 74%, mientras que la BI-638, carretera de apenas 1 kilómetro de extensión, tiene prohibición de adelantamiento en toda su longitud.

Travesías

No existen travesías en la BI-638. La GI-638 cruza la localidad de Mutriku, cuya travesía es de conflictividad media.

TRAVESÍAS EN LA CARRETERA GI-638

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Mutriku	Mutriku	4.769	Media	Gipuzkoa

Fuente: Elaboración propia

Caídas de velocidad

Ambas carreteras carecen de caídas de velocidad en su recorrido.

Continuidad de tráfico

Ambas carreteras cuentan con discontinuidades de tráfico en toda su extensión.

Análisis Ambiental

De alto interés paisajístico la GI-638 discurre de Ondarroa a, Mutriku y a Deba por el monte y la costa con afecciones a áreas urbanas en Ondarroa, Saturrarán, Mutriku y Deba. La calidad ecológica de este espacio es media (entre Saturrarán y Mutriku, se evitan los acantilados de Mutriku de valor ecológico).

De Gernika por Errekalde, Basetxesta, Soloan, Solarte hasta Lekeitio, la BI-638 discurre por un ámbito mixto de carácter rural, en puntos, urbano, y con funciones ecológicas de cierto interés por encuadrarse en el entorno de la ría de Gernika al inicio y al final, en el de los Montes y acantilados de Otoio, espacio de interés naturalístico. Su trazado tiene gran interés paisajístico.

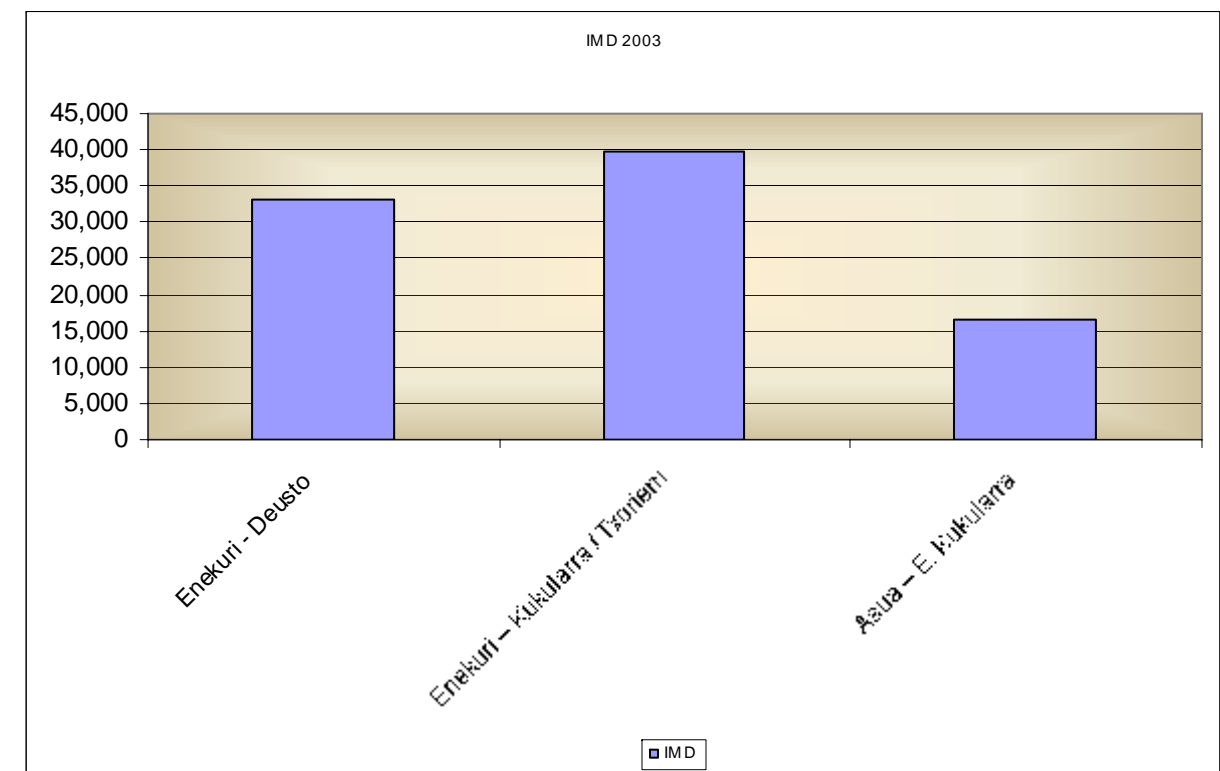
4.10 BI-604

Realiza el recorrido de Bilbao a Asua por Enekuri, en el área del Bilbao Metropolitano.

Las características estructurales y funcionales de la carretera BI-604, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

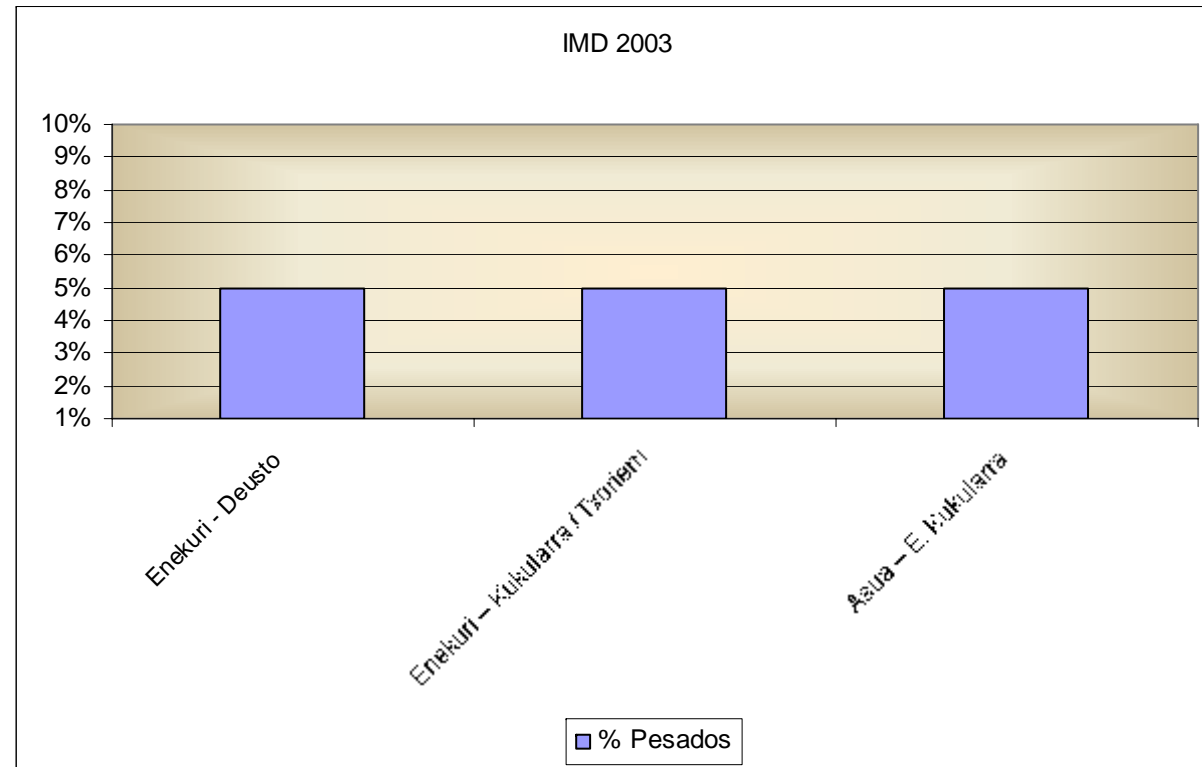
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA BI-604. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La BI-604 cuenta con una IMD importante, que supera los 30.000 vehículos en la zona más cercana a Bilbao, descendiendo hasta los 16.000 en las inmediaciones de Asua.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-604. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El porcentaje de pesados se mantiene en el 5% en toda la carretera, con volúmenes que oscilan entre los 2.000 vehículos que se registran en el entorno de Bilbao, y los 800 de la zona norte de la carretera, cerca de Asua.

PROMEDIO IMD BI-604. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
30.140	1.507	5,0%

Fuente: Elaboración propia

En promedio la carretera supera los 30.000 vehículos día, con un 5% de pesados.

Niveles de Servicio

El nivel de servicio es E para toda la carretera, lo que se traduce en funcionamiento inestable y situaciones cercanas a la congestión.

Seguridad

No existen en esta carretera Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA BI-604

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
BI-604 der.	4	12	28	56
BI-604 izq.	13	6	15	67

Fuente: Elaboración propia

La anchura de plataforma es en su mayoría superior a 9 metros, si bien un alto porcentaje se sitúa entre 7 y 9 metros. Anchuras menores a 7 metros corresponden a porcentajes entre el 16 y el 19% de la carretera.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA BI-604

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
BI-604 der.	4	8	8	22	59
BI-604 izq.	5	9	15	8	63

Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de la carretera cuenta con radios superiores a los 350 metros, con un porcentaje interesante, cercano al 30%, de radios entre 190 y 350 metros. El porcentaje de longitud con radios inferiores se sitúa en el 12%.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA BI-604

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
BI-604 Sentido Ascendente	85,8	14,2
BI-604 Sentido Descendente	53,6	46,4

Fuente: Elaboración propia

La BI-604 no alcanza el 60% de prohibición de adelantamiento, con un 14% en sentido ascendente y un porcentaje muy superior, el 46% en sentido descendente.

Travesías

TRAVESÍAS EN LA CARRETERA BI-604

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Asua	Erandio	385	Media	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

La carretera sólo cuenta con la travesía de Asua, la cual es de conflictividad media.

Caídas de velocidad

La BI-604 presenta un tramo con caída de velocidad a la salida de Deusto.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
4,0	4,3	Sí

Fuente: Elaboración propia

Este tramo cuenta con un carril de vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

La BI-604 cuenta con un tramo con discontinuidades de tráfico entre los P.K. 6,6 y 7,4.

Análisis Ambiental

Entre Bilbao y Erandio posee un marcado carácter urbano con afecciones sobre la calidad de vida.

4.11 BI-624

Comunica Altube con Balmaseda, en el tramo vizcaino.

Las características estructurales y funcionales de la carretera BI-624, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

Sólo existe un dato de IMD en esta carretera, que arroja una intensidad de 3.400 vehículos / día, con 221 vehículos pesados, lo que representa un porcentaje del 6,5%.

PROMEDIO IMD BI-624. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
3.400	221	6,5%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

El nivel de servicio que presenta esta carretera es el D.

Seguridad

No existen en esta carretera Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA BI-624

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
BI-624	6	62	26	5

Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de la carretera cuenta con anchos de plataforma entre los 5 y los 7 metros.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA BI-624**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
BI-624	15	18	13	13	41

Fuente: Elaboración propia

El 33% de la carretera cuenta con radios inferiores a los 190 metros, siendo superiores a los 350 metros el 41% de la longitud.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA BI-624**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
BI-624 Sentido Ascendente	42,1	57,9
BI-624 Sentido Descendente	44,1	55,9

Fuente: Elaboración propia

La BI-624 cuenta con un porcentaje de prohibición de adelantamiento inferior al 60% en ambos sentidos, situándose en el 58 y el 56% en ascendente y descendente respectivamente.

Travesías**TRAVESÍAS EN LA CARRETERA BI-624**

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Balmaseda	Balmaseda	7.043	baja	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

La BI-624 sólo cuenta con la travesía de Balmaseda, de conflictividad baja.

Caídas de velocidad

La BI-624 cuenta con un tramo con caída de velocidad entre los P.K. 64,9 y 65,7, en las inmediaciones de la localidad de Peñueco.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
64,9	65,7	No

Fuente: Elaboración propia

No cuenta con carril adicional para vehículos lentos el tramo con caída de velocidad.

Continuidad de tráfico

La BI-624 cuenta con discontinuidad de tráfico en toda su extensión, entre los P.K. 64 y 67.

Análisis Ambiental

Esta corta carretera junto al límite con Burgos, discurre por un área de cierta calidad ecológica como ámbito de ecotono del conjunto de Villasana de Mena entrando luego en el valle del Cadagua.

4.12 BI-630

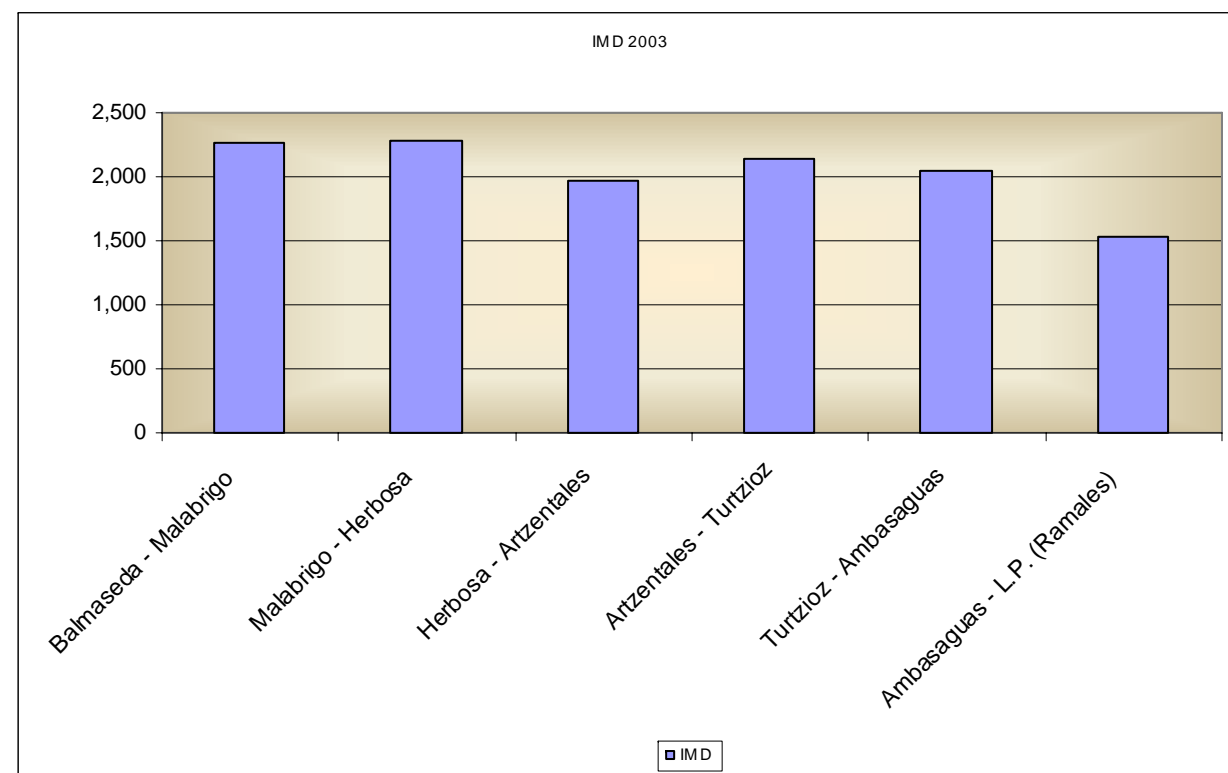
Realiza el recorrido de Balmaseda a Karrantza, hasta el límite con Cantabria. Es la carretera de la Red Básica sita más al oeste de toda la Comunidad Autónoma del País Vasco

Las características estructurales y funcionales de la carretera BI-630, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía considerada en este apartado, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

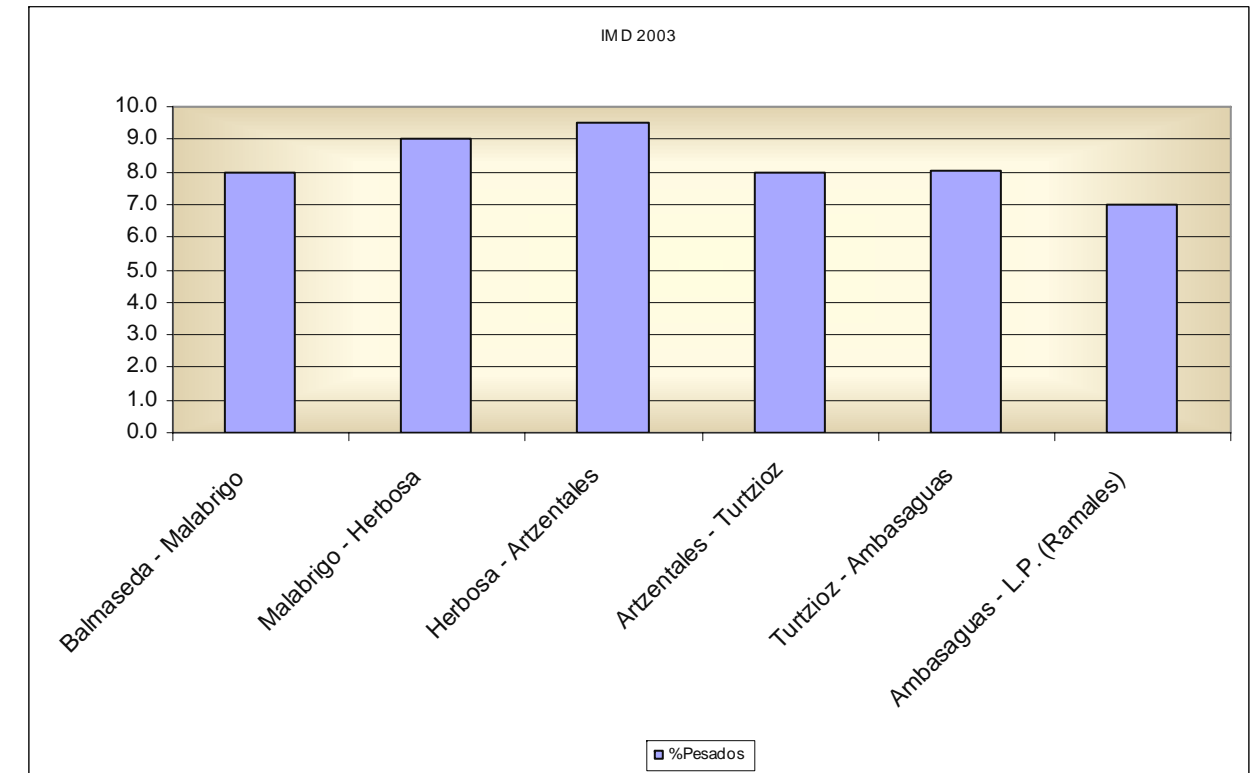
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA BI-630. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en la carretera BI-630 no presenta grandes variaciones a lo largo de los de las estaciones de aforo de las que se han obtenido los datos. Todas ellas registran entre 1.900 y 2.300 vehículos / día.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-630. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El comportamiento de la IMD de los vehículos pesados en la carretera es similar al descrito para el total de la IMD, moviéndose en un rango entre el 7 y el 10% de la IMD, y los 160 a 210 vehículos / día.

PROMEDIO IMD BI-630. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
2.106	178	8,5%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

El nivel de servicio es B para toda la carretera, lo que refleja un funcionamiento óptimo de la misma.

Seguridad

No existen en esta carretera Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma**ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA BI-630**

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
BI-630	0	77	22	1

Fuente: Elaboración propia

La mayoría de la carretera cuenta con anchos de plataforma entre 5 y 7 metros, no siendo inferiores en ningún punto a este rango.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA BI-630**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
BI-630	13	19	5	7	56

Fuente: Elaboración propia

Un 32% de la carretera cuenta con curvas de radio inferior a los 190 metros, con un 13% de longitud con radio menor de 85 metros. En el lado contrario, un 56% de la vía tiene radios superiores a los 350 metros.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA BI-630**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
BI-630 Sentido Ascendente	31,4	68,6
BI-630 Sentido Descendente	30,5	69,5

Fuente: Elaboración propia

La BI-630 supera el 60% de prohibición de adelantamiento en ambos sentidos, situándose alrededor del 69%.

Travesías**TRAVESÍAS EN LA CARRETERA BI-630**

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Balmaseda	Balmaseda	7.043	Baja	Bizkaia
Traslaviña	Artzentales	277	Baja	Bizkaia
Herboso	Valle de Carranza	26	Baja	Bizkaia
Artzentales	Artzentales	666	Baja	Bizkaia
El Callejo	Valle de Carranza	93	Baja	Bizkaia
Ambasaguas	Valle de Carranza	513	Baja	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

La BI-630 cuenta con seis travesías, todas ellas de conflictividad baja.

Caídas de velocidad

La BI-630 presenta un tramo con caída de velocidad en las inmediaciones de la localidad de Herbosa.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
35,2	40,0	No

Fuente: Elaboración propia

El tramo carece de carril adicional para vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

La BI-630 presenta discontinuidades de tráfico en toda su extensión.

Análisis Ambiental

Esta larga carretera discurre desde La Herrería al norte de Balmaceda, cruzando luego el valle del Koltza, del Agüera para tras pasar el Puerto de La Escrita acceder al valle del Karrantza. Se trata de un territorio de carácter intermedio agrario, con alguna población e importancia ecológica mayor en el tramo final junto a Cantabria (área de interés naturalístico de Ranero – Armañón - Los Jorrios),

4.13 BI-631

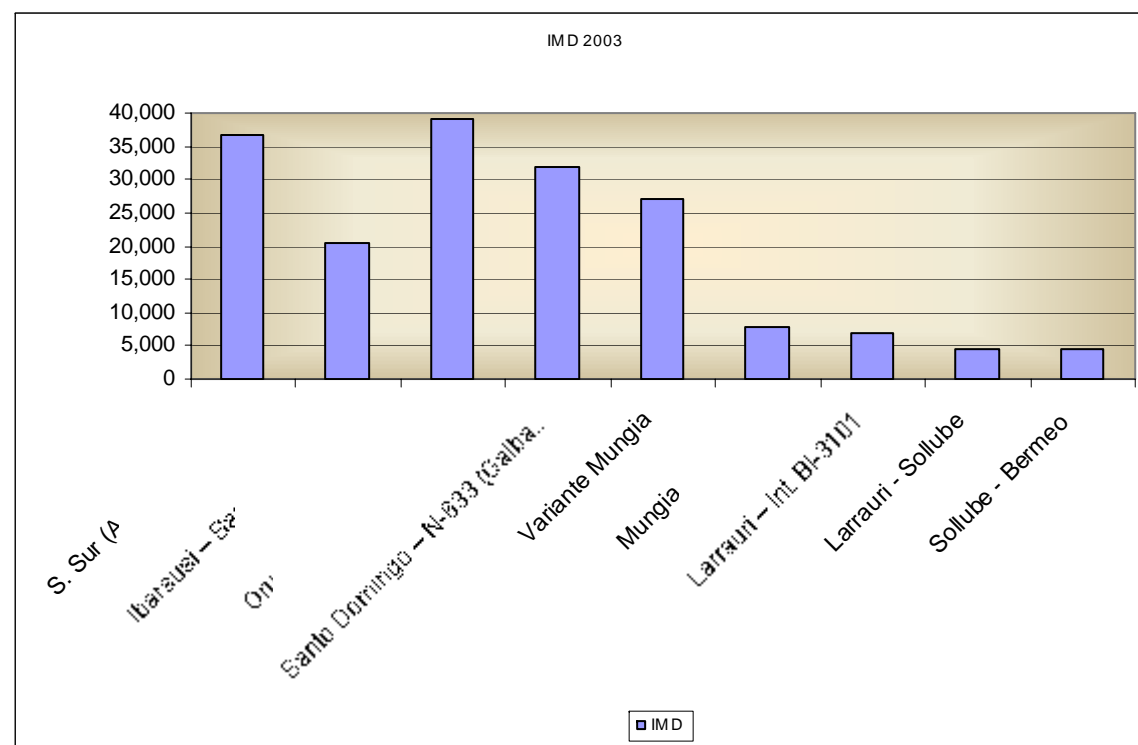
Realiza el recorrido desde Bilbao hasta la localidad costera de Bermeo, encontrándose en su recorrido la de Mungia, punto hasta el cuál la carretera es autovía.

Las características estructurales y funcionales de esta carretera, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

Los tráficos de esta carretera oscilan entre volúmenes superiores a los 30.000 vehículos en las estaciones de tipo primario situadas en el tramo al sur del cruce con la N-637, y los 27.000 que se registran en la estación permanente más cercana a la localidad de Mungia. A partir de este punto y hasta Bermeo la IMD desciende notablemente, situándose por debajo de los 10.000 vehículos al día.

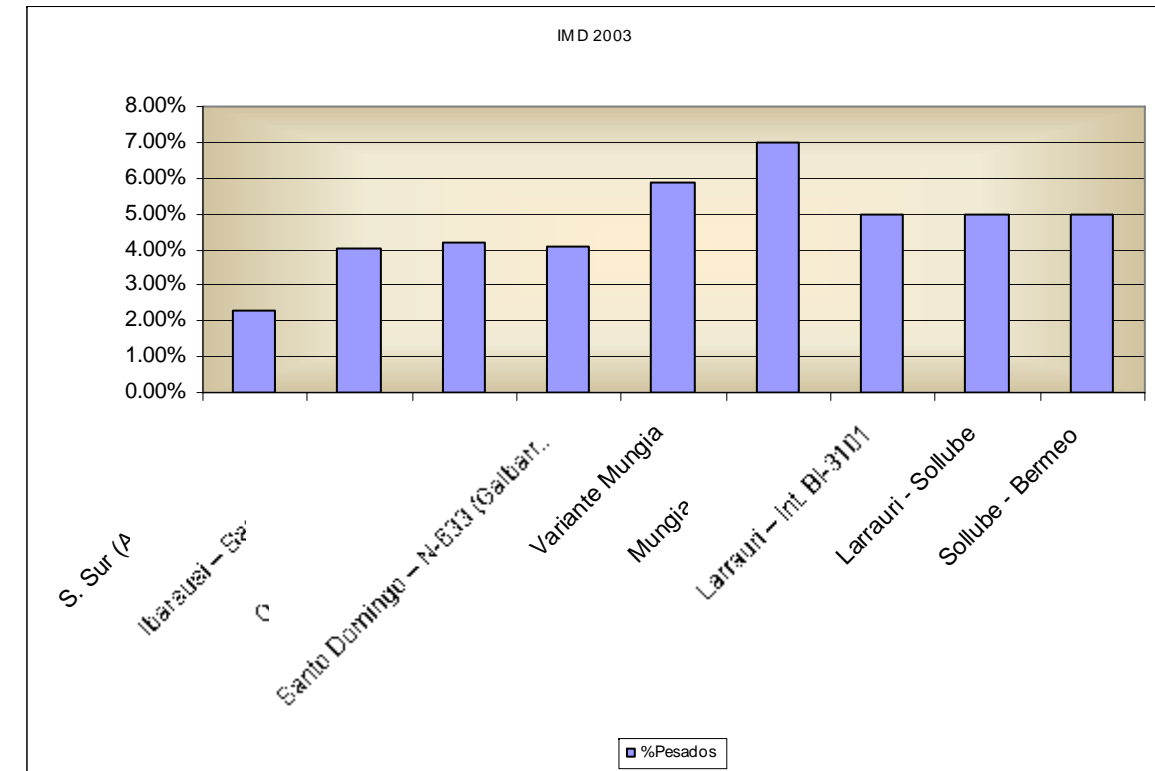
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA BI-631. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En cuanto al número de pesados, los volúmenes oscilan entre los 800 y los 1.600 vehículos. En la estación de tipo secundario situada en el tramo de convivencia de la BI-631 con la N-637 (tramo de autovía entre el cruce con la N-637 y el desvío al aeropuerto), el número de pesados desciende considerablemente, hasta los 310 vehículos.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-631. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En porcentajes la proporción de pesados oscila entre el 2% que se registra en las cercanías de Bilbao y el 7% de las inmediaciones de Mungia.

PROMEDIO IMD BI-631. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
14.416	714	4,95%

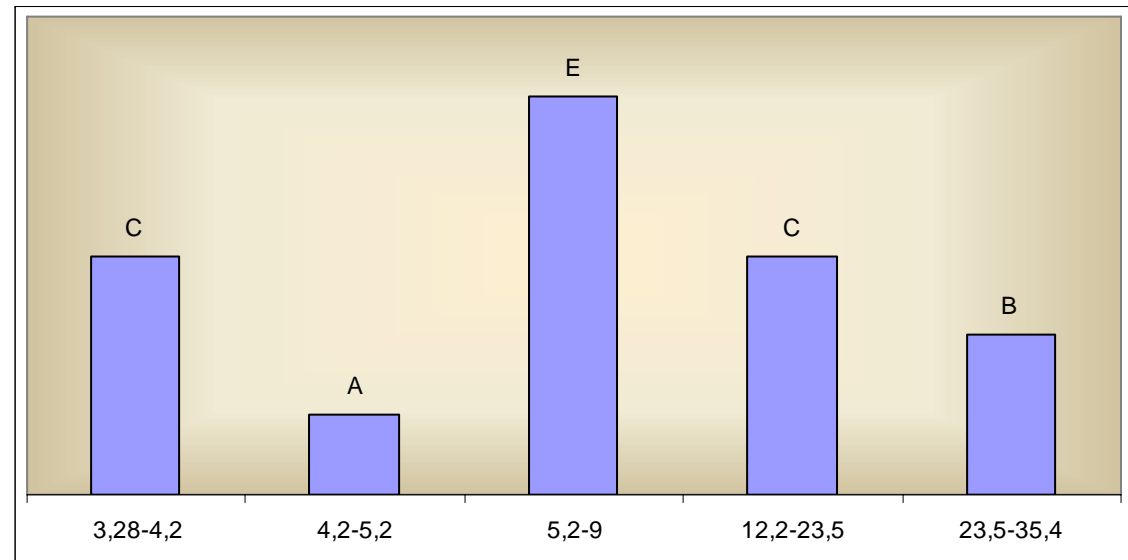
Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

Los niveles de servicio alcanzan el nivel E en el tramo comprendido entre los P.K. 5 y 9, en la zona interior al Bilbao Metropolitano. En el resto de la carretera los niveles son mucho más aceptables, oscilando entre el A y el C.

La tramificación de los Niveles de Servicio, según sentido ascendente de los P.K. se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA BI-631



Fuente: Elaboración propia

Seguridad

Cuenta con un TCA, en el P.K. 28,5, que registró 7 accidentes con víctimas en 2003.

T.C.A. EN LA BI-631

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
28,5	29,9	7

Fuente: Elaboración propia

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA BI-631

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
BI-631 der.	0	6	37	58
BI-631 izq.	0	19	53	28

Fuente: Elaboración propia

La mayor parte de la carretera cuenta con anchos de plataforma superiores a los 7 metros, con porcentajes inferiores al 20% en que el ancho es menor de 7 metros,

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA BI-631

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
BI-631 der.	0	3	3	8	86
BI-631 izq.	8	11	5	10	67

Fuente: Elaboración propia

Si bien la mayor parte de la longitud cuenta con radios superiores a los 350 metros, hasta un 21% de la vía tiene tramos con curvas de radio inferior a los 190 metros.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA BI-631

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
BI-631 Sentido Ascendente	56,6	43,4
BI-631 Sentido Descendente	45,5	54,5

Fuente: Elaboración propia

La BI-631 no supera el 60% de prohibición de adelantamiento, situándose en el 43% en sentido ascendente y en el 54% en sentido descendente.

Travesías

TRAVESÍAS EN LA CARRETERA BI-631

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Larrauri	Mungia	299	Baja	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

La única travesía presente en la BI-631 es la de la localidad de Larrauri, de conflictividad baja.

Caídas de velocidad

La BI-631 presenta discontinuidades en los tramos delimitados por los siguientes intervalos de P.K.:

- 3,8 al 6, entre Bilbao y Begoña.
- 13,2 al 13,4, al norte de San Isidro.
- 20,4 a 21,4, entre Mungia y Larrauri.
- 24,6 a 27,4, en el Puerto de Sollube.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
3,8	6,1	Sí (no en toda la longitud)
13,2	13,4	No
20,4	21,4	No
24,6	27,4	No

Fuente: Elaboración propia

Sólo cuenta con la presencia de carril adicional el primer tramo, si bien no en toda la extensión del mismo, sino parcialmente.

Continuidad de tráfico

La BI-631 presenta discontinuidad de tráfico en los tramos 5,3 a 9,3 y 19,6 a 35,4.

Análisis ambiental

La BI-631 desde Bermeo a Derio, va con trazado complejo en la mayor parte de su itinerario en paisajes de alto aprecio popular, junto a áreas residenciales en Mungia y Zabalondo.

4.14 BI-633

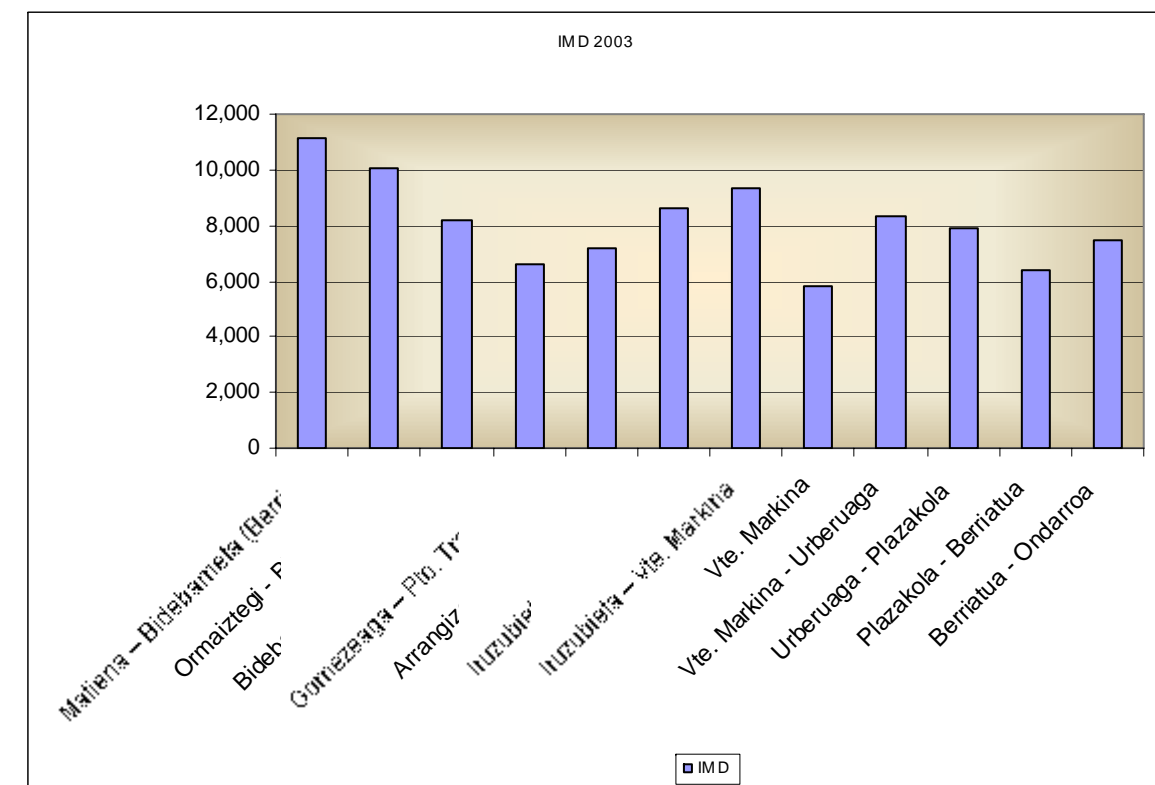
Realiza el recorrido de Durango a Ondarroa por Trabakua.

Las características estructurales y funcionales de la carretera BI-633, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía considerada en este apartado, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

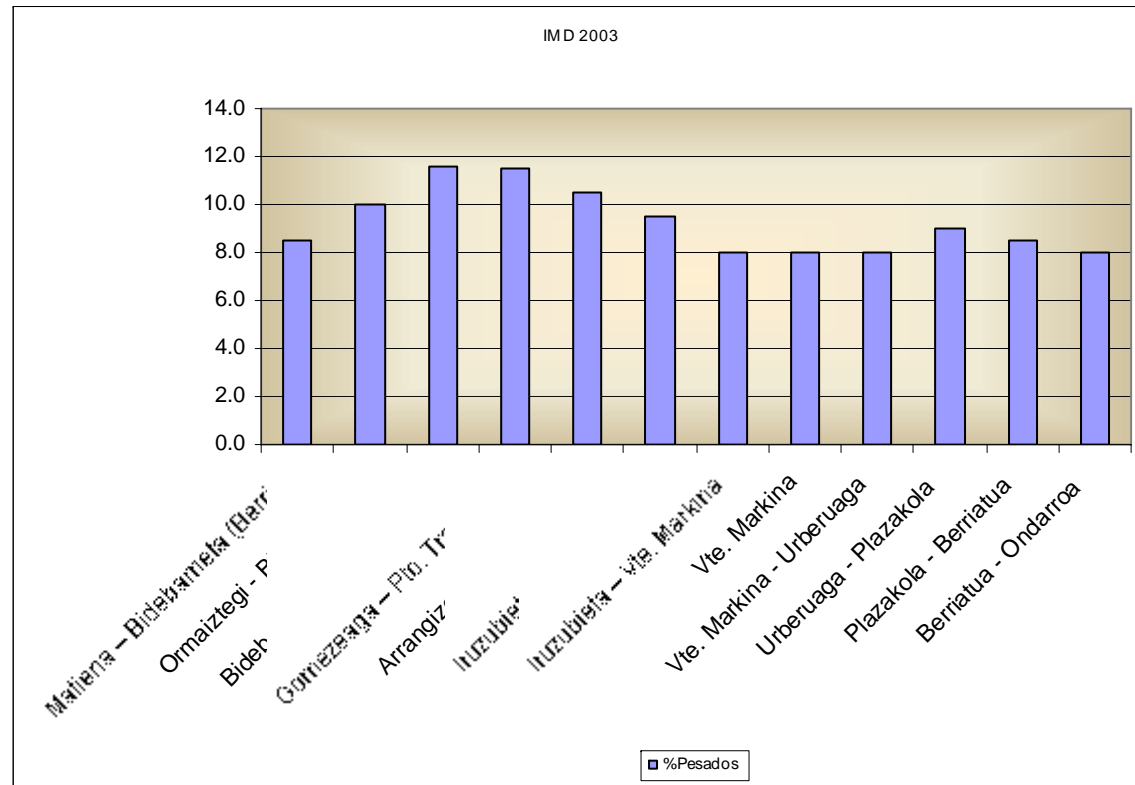
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA BI-633. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en la carretera BI-633 presenta una evolución bastante homogénea, con niveles de tráfico que en todo momento se sitúan entre los 5.000 y los 11.000 vehículos. Los valores más altos se alcanzan entre Matiena y Ormaiztegi, donde se superan los 10.000 vehículos y en las inmediaciones de Markina, donde se alcanzan los 9.000. Por el contrario, los valores más bajos se registran en la variante de Markina, con una IMD de 5.821 vehículos

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-633. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El comportamiento de la IMD de los vehículos pesados en la carretera es similar al descrito para el total de la IMD, aunque las variaciones son aún menos pronunciadas. Los porcentajes se mantienen en todo momento entre el 8 y el 12%, con volúmenes entre 450 y 1.000 vehículos al día.

PROMEDIO IMD BI-633. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
7.515	711	9,46%

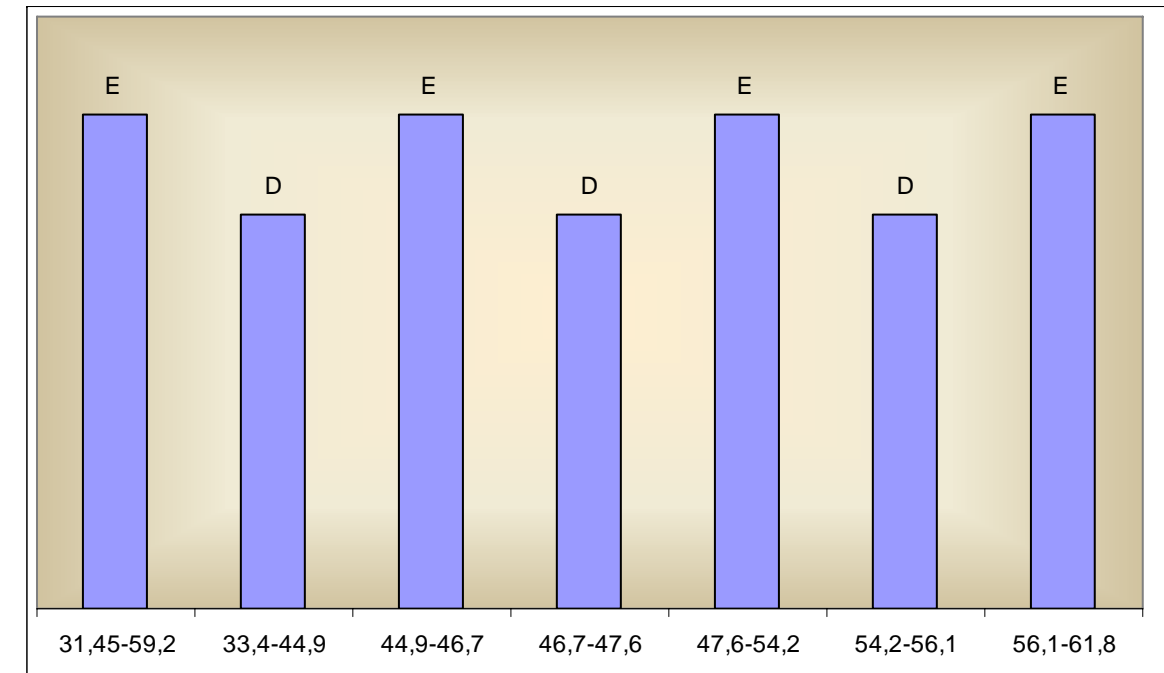
Fuente: Elaboración propia

En promedio la carretera tiene 7.500 vehículos con un porcentaje de pesados cercano al 10%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, en sentido ascendente de los P.K.s, es la siguiente:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA BI-633. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El nivel de servicio en la BI-633 oscila entre el D y el E, con predominio de este último lo que implica tráfico lento y situaciones cercanas a la congestión a lo largo del día.

Seguridad

Existen tres Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) en la carretera BI-633, sitos en los siguientes P.K.'s.

T.C.A. EN LA BI-633

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
32,0	33,0	3
42,8	43,8	1
51	52,0	4

Fuente: Elaboración propia

Plataforma**ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA BI-633**

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
BI-633	0	20	4	76

Fuente: Elaboración propia

La BI-633 cuenta con la mayor parte de su longitud con anchos de plataforma superiores a los 9 metros, si bien en un 20% de la misma el ancho se sitúa entre los 5 y los 7 metros.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA BI-633**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
BI-633	3	11	7	9	70

Fuente: Elaboración propia

El 70% de la carretera cuenta con radios de curvatura superiores a los 350 metros, si bien también existe un 14% de la vía con curvas de radio inferior a los 190 metros.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA BI-633**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
BI-633 Sentido Ascendente	40,9	59,1
BI-633 Sentido Descendente	35,3	64,7

Fuente: Elaboración propia

La BI-633 supera el 60% de prohibición de adelantamiento en el sentido descendente (64,7%) y se encuentra muy cerca de este porcentaje en el sentido ascendente (59,1%).

Travesías**TRAVESÍAS EN LA CARRETERA BI-633**

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Berriatua	Berriatua	1.023	Media	Bizkaia
Ondarroa	Ondarroa	9.761	Media	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

Las dos travesías de esta carretera, Berriatua y Ondarroa, son de conflictividad media.

Caidas de velocidad

La BI-633 presenta caídas de velocidad en los siguientes tramos delimitados por los P.K.:

- 33,05 a 33,75, en las inmediaciones de la localidad de San Lorenzo.
- 34,15 a 34,45, tramo inmediato al anterior.
- 35,5 a 37,05, en las inmediaciones de la localidad de Osma.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
33,1	33,8	Sí
34,2	34,5	Sí
35,6	37,1	Sí

Fuente: Elaboración propia

Todos ellos cuentan con carriles adicionales para vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

La BI-633 presenta discontinuidades de tráfico en toda su longitud.

Análisis Ambiental

Desde Gerediaga (este de Durango) por Berriz, Osma y Goitana, donde se imponen los usos urbanos y tras pasar el Puerto de Trabakua, la carretera se encaja en el fondo de valle del río Artibai que es de alta calidad ecológica (y declarado LIC), atraviesa las áreas residenciales de Markina-Xemein y Ondarroa. Además de la calidad paisajística de todo el tramo desde Trabakua y la importancia ecológica del río entre Urberuaga Amalloa cruza un corredor ecológico de interés.

4.15 BI-635

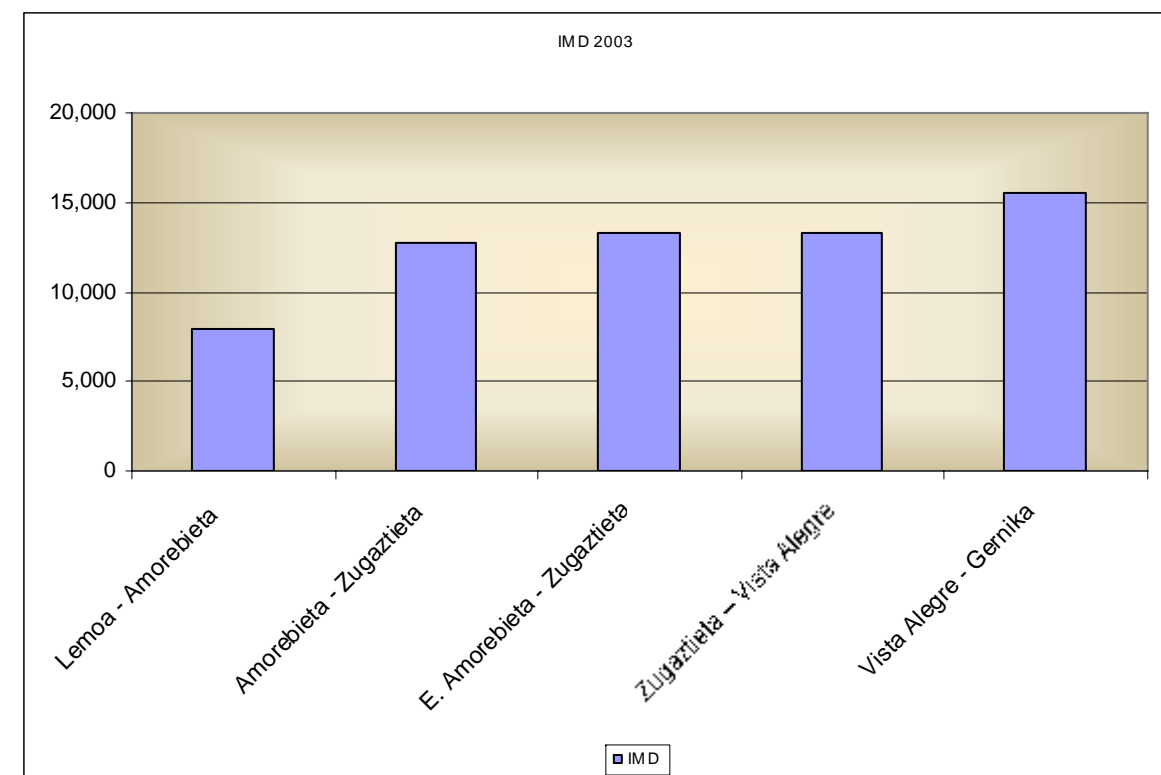
Comunica la localidad de Gernika con la A-8 y la N-240.

Las características estructurales y funcionales de esta carretera, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

A continuación se muestran las IMD registradas en esta carretera, con datos de 2003:

EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA BI-635. AÑO 2003

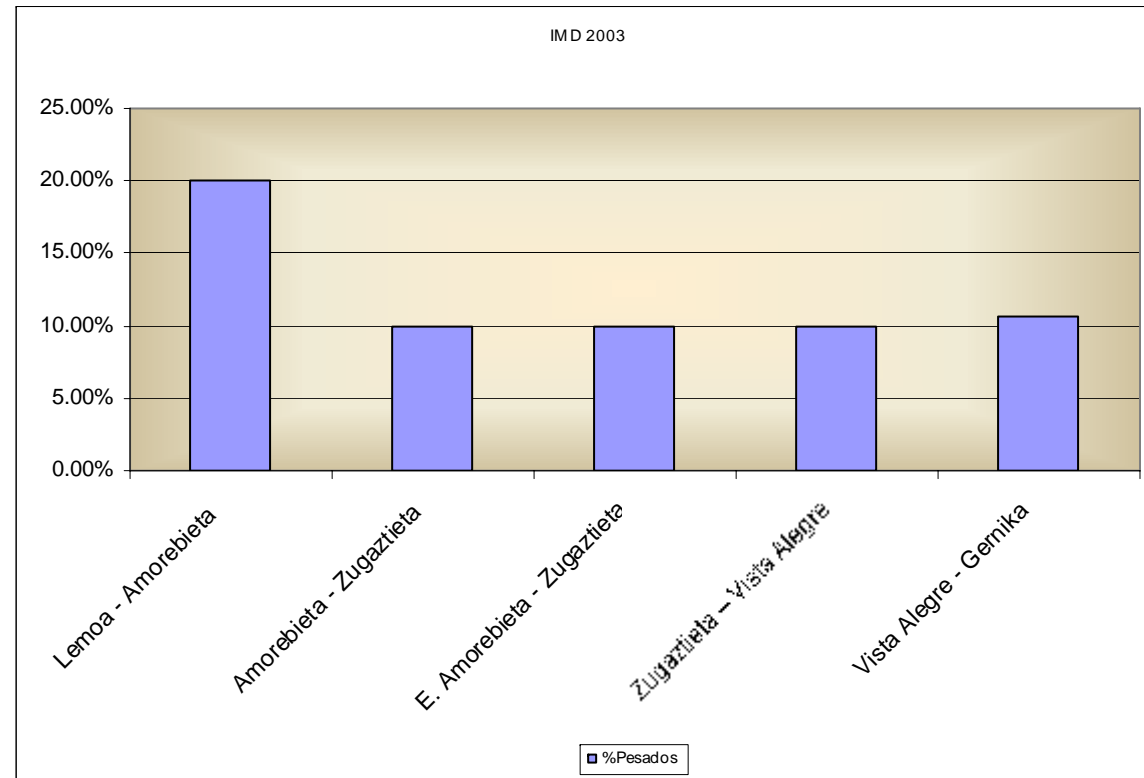


Fuente: Elaboración propia

La IMD de la carretera tiene una evolución creciente desde Lemoa hacia el norte, alcanzándose el máximo de IMD en las inmediaciones de Gernika.

La IMD media ponderada es de 13.486 vehículos / día.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-635. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD de vehículos pesados / día se comporta de manera semejante, manteniéndose los valores entorno a los 1.200 y 1.700 vehículos pesados / día, produciéndose un ligero aumento en las inmediaciones de Gernika. El mayor porcentaje se registra entre Lemoa y Amorebieta, donde se alcanza el 20%, descendiendo al 10% en el resto de la vía.

PROMEDIO IMD BI-635. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
12.015	1.451	12,08%

Fuente: Elaboración propia

Niveles de Servicio

El nivel de servicio es E para toda la carretera.

Seguridad

T.C.A. EN LA BI-635

P.K. INICIO	P.K. FIN	Acc 2003
23,4	24,4	8
24,5	25,5	4
25,9	27,0	10
27,5	28,5	4

Fuente: Elaboración propia

Cuenta con 4 tramos de accidentes esta vía, todos ellos situados en el tramo entre Amorebieta y Zugaztieta.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA BI-635

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
BI-635	0	2	21	77

Fuente: Elaboración propia

La práctica totalidad de la carretera cuenta con anchos de plataforma superiores a los 7 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA BI-635

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
BI-635	5	17	5	6	67

Fuente: Elaboración propia

El 67% de la carretera tiene radios superiores a los 350 metros, si bien la vía también cuenta con un 22% con curvas de radio inferior a los 190 metros.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA BI-635

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
BI-635 Sentido Ascendente	26,7	73,3
BI-635 Sentido Descendente	23,9	76,1

Fuente: Elaboración propia

La BI-635 supera el 60% de prohibición de adelantamiento, con un 73% en sentido ascendente y un 76% en sentido descendente.

Travesías

TRAVESÍAS EN LA CARRETERA BI-635

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Astelarra	Astelarra	-	Media	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

La carretera cuenta con la travesía de Astelarra, de conflictividad media.

Caídas de velocidad

La BI-635 presenta caídas de velocidad en dos tramos situados en las inmediaciones de Amorebieta

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
23,4	24,1	No
24,8	25,3	No

Fuente: Elaboración propia

Ambos tramos carecen de carril adicional para los vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

La BI-635 presenta discontinuidades de tráfico en toda su extensión.

Análisis ambiental

La BI-635 desde Gernika a Amorebieta, va junto al río Oka que alimenta a la ría de Gernika (Reserva de la Biosfera) hasta el Puerto de Autzagane donde cruza un corredor de enlace ecológico. Además, discurre junto a áreas residenciales de Gernika.

4.16 BI-636

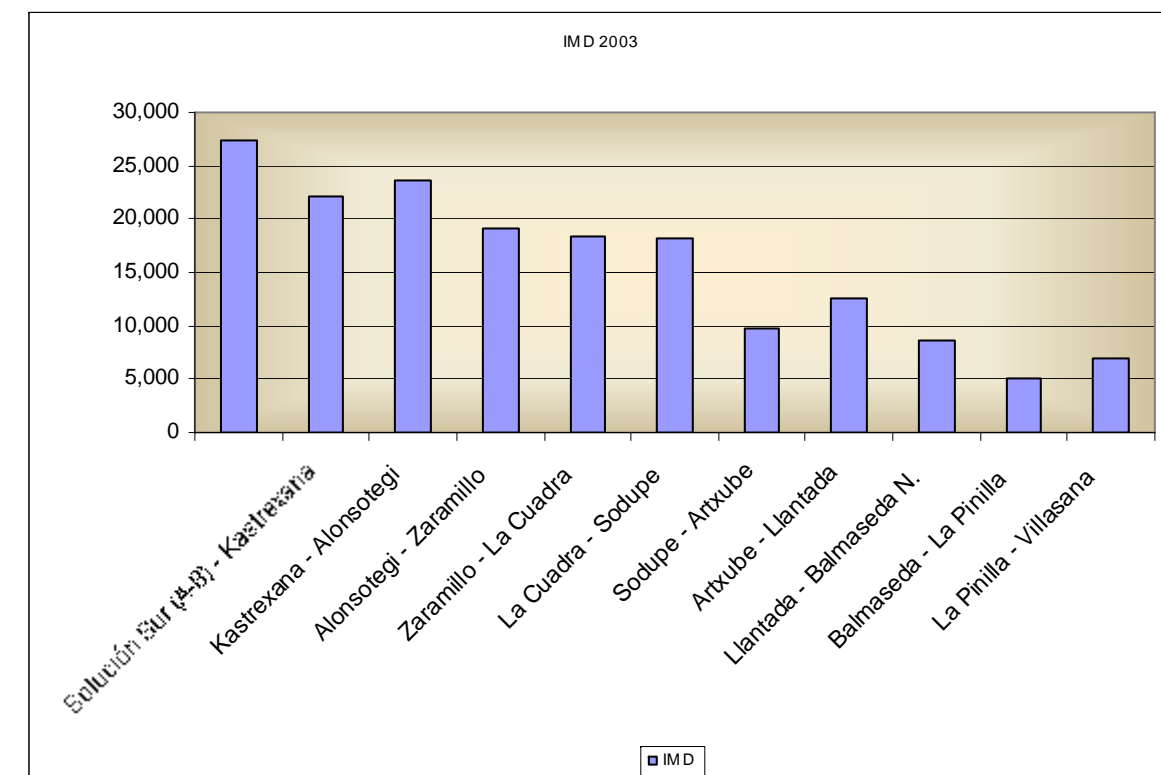
La carretera BI-636 comunica Bilbao con el límite de la provincia de Burgos, conectándola con la localidad de Balmaseda.

Las características estructurales y funcionales de este itinerario, son las que a continuación de detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD en la carretera considerada, indicando además el P.K. de la estación de aforo de donde se han obtenido los datos.

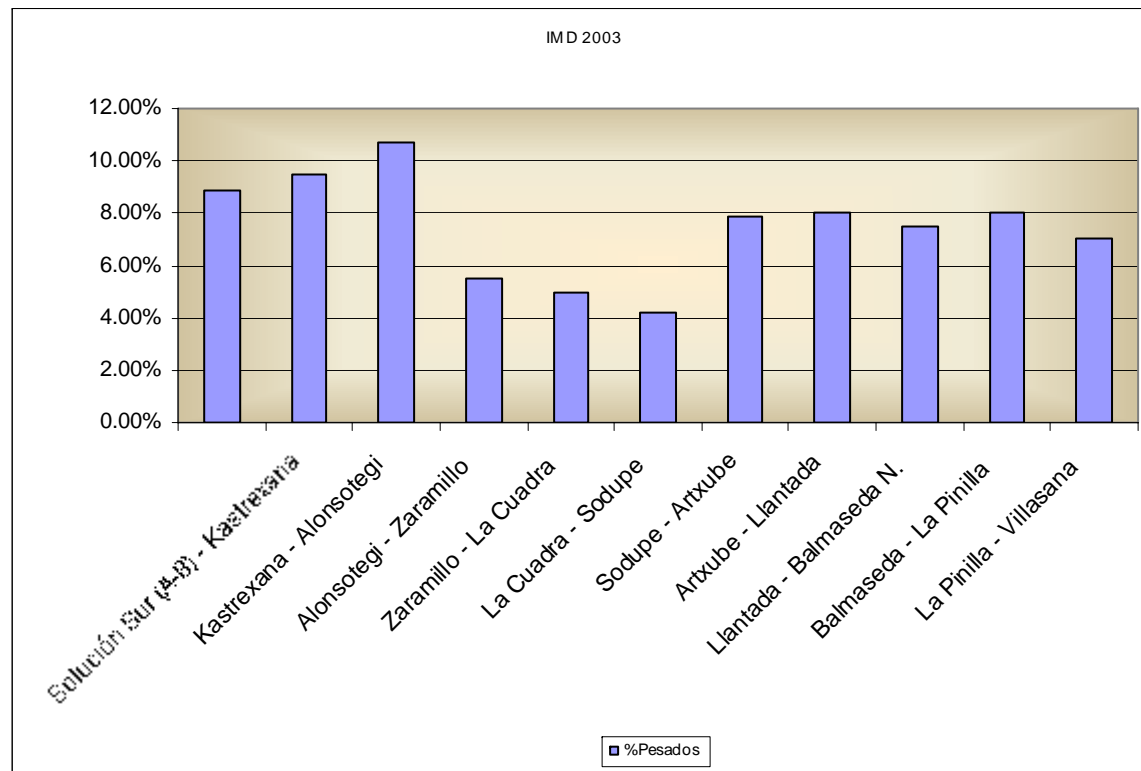
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA CARRETERA BI-636. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

La IMD en este itinerario decrece desde los más de 27.000 vehículos que se registran en las inmediaciones de Bilbao hasta los algo más de 5.000 vehículos en las cercanías de la localidad de Lanestosa.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-636. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

En cuanto al tráfico de pesados el comportamiento es similar, alcanzándose los mayores volúmenes en las cercanías de Bilbao, tanto en porcentaje como en datos absolutos.

PROMEDIO IMD BI-636. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
14.062	1.050	7,47%

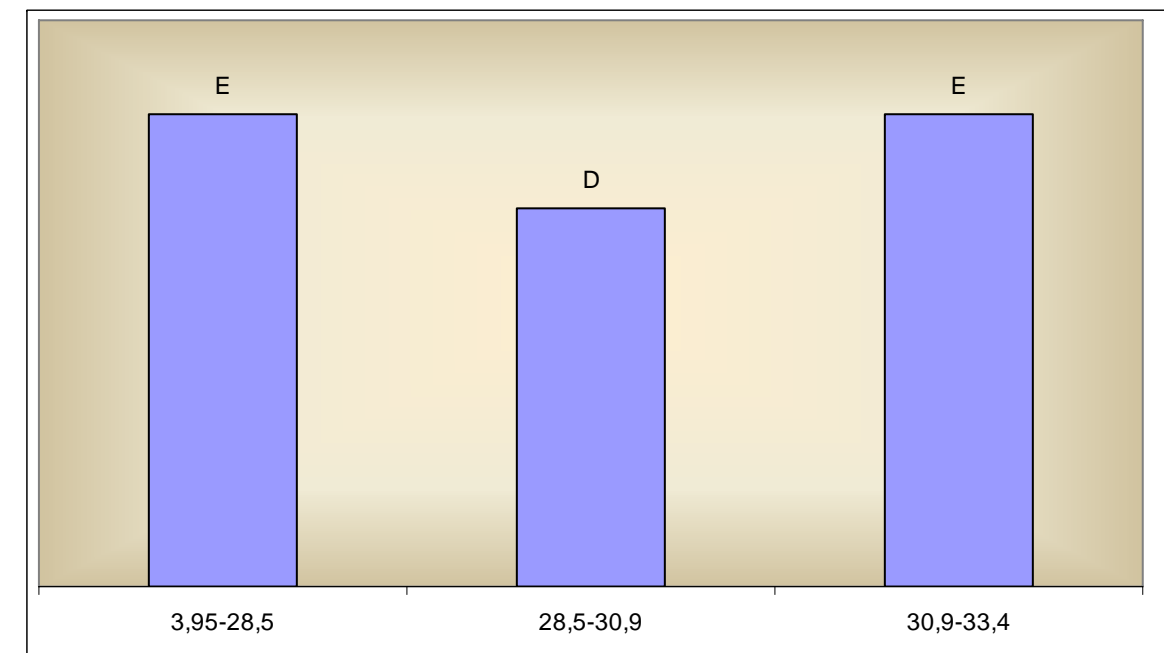
Fuente: Elaboración propia

En promedio la IMD se sitúa ligeramente por encima de los 14.000 vehículos, con un 7,5% de pesados.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA BI-636. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El nivel de servicio oscila entre el B y el C a lo largo de toda la carretera.

Seguridad

No existen TCAs en esta carretera.

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA BI-636

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
BI-636	1	18	12	70

Fuente: Elaboración propia

El 70% de la vía cuenta con anchos de plataforma superiores a los 9 metros, contando sólo con un 1% de ancho de plataforma inferior a 5 metros.

Radios**RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA BI-636**

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
BI-636	1	4	6	8	81

Fuente: Elaboración propia

El 81% de la carretera cuenta con radios de curvatura superiores a 350 metros, existiendo solamente un 5% de la vía con curvas de radio inferior a los 190 metros.

Posibilidad de adelantamiento**POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA BI-636**

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
BI-636 Sentido Ascendente	34,6	65,4
BI-636 Sentido Descendente	36,0	64,0

Fuente: Elaboración propia

La BI-636 supera el 60% de prohibición de adelantamiento, con un 65% en sentido ascendente y un 64% en sentido descendente.

Travesías**TRAVESÍAS EN LA CARRETERA BI-636**

Población	Municipio	Nº habitantes (1/1/2003)	Conflictividad	Territorio Histórico
Alonsotegi	Alonsotegi	2.658	Media	Bizkaia
La Quadra	Güeñes	265	Media	Bizkaia

Fuente: Elaboración propia

La carretera cuenta con las travesías de Alonsotegi y Güeñes, ambas de conflictividad media.

Caídas de velocidad

La BI-636 cuenta con caída de velocidad en un tramo entre Balmaseda y el Límite con Burgos.

TRAMOS CON CAÍDA DE VELOCIDAD Y PRESENCIA DE CARRILES DE VEHÍCULOS LENTOS

P.K. Inicio	P.K. Final	Carril adicional
33,1	33,7	No

Fuente: Elaboración propia

Este tramo carece de la existencia de un carril para vehículos lentos.

Continuidad de tráfico

La BI-636 cuenta con discontinuidades de tráfico en toda su longitud.

Análisis ambiental

La BI-636 desde Basurto en Bilbao a Peñueco (límite con Burgos), va junto al río Cadagua en todo este itinerario, separándose de sus márgenes entre Sodupe y Güeñes. Cruza al norte de Sodupe un corredor de enlace ecológico entre Monte Gabeko y el noroeste.

4.17 BI-637

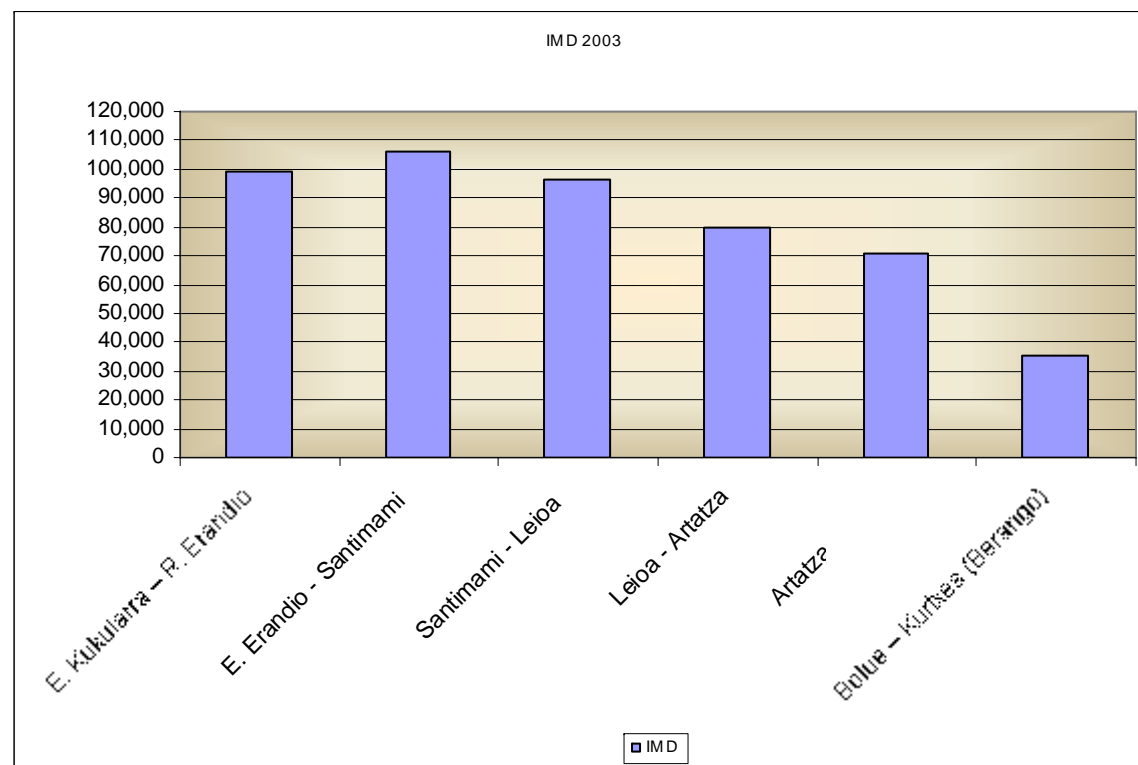
Hace el recorrido de Artaza a Sopelana, siendo una autovía semi -urbana que nace en Bilbao y se dirige a la costa y que recorre las inmediaciones de Leioa, Algorta, Erandio y Artatza.

Las características estructurales y funcionales de la carretera BI-637, son las que a continuación se detallan:

Tráfico

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la IMD a lo largo de la vía.

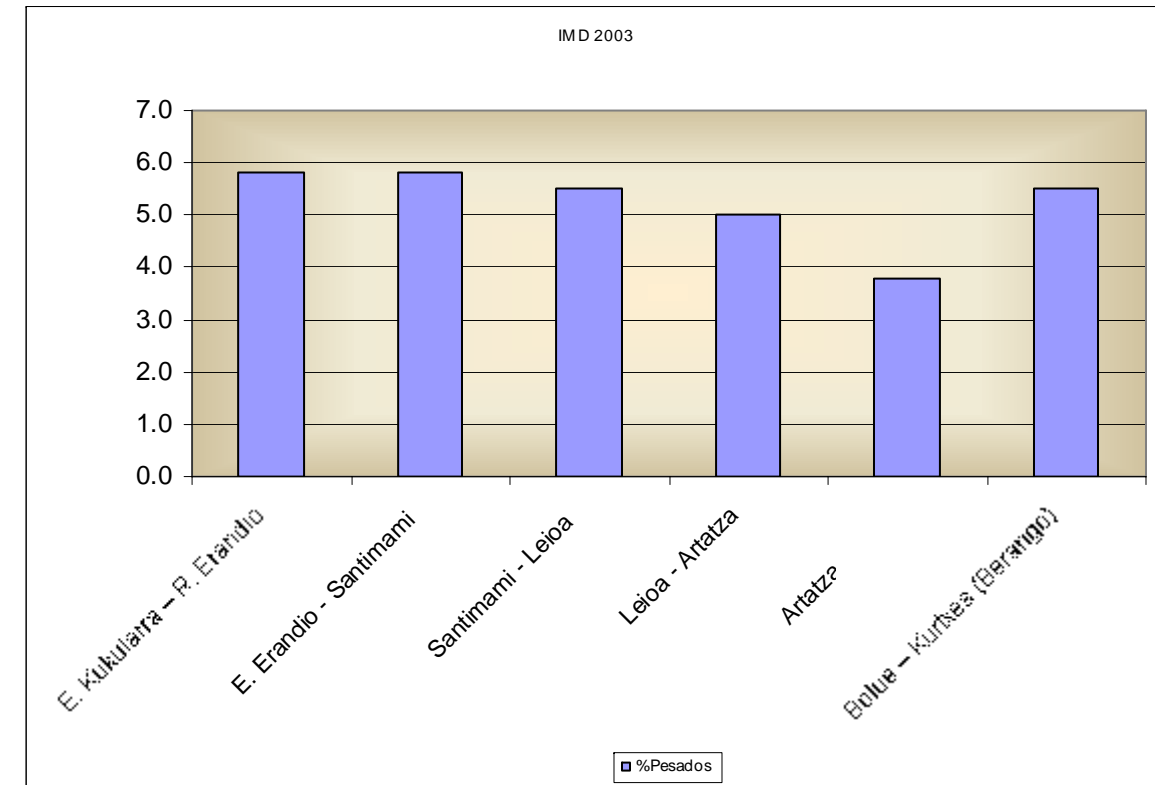
EVOLUCIÓN DE LA IMD EN LA BI-637. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

Acorde con su situación de vía del entorno metropolitano de Bilbao, la BI-637 cuenta con un alto volumen de tráfico, superando los 100.000 vehículos día en las inmediaciones de Erandio. La evolución es decreciente a medida que la carretera se aleja del área bilbaína, descendiendo hasta los 35.000 vehículos en las inmediaciones de Berango.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA CARRETERA BI-637. AÑO 2003



Fuente: Elaboración propia

El comportamiento de la IMD de los vehículos pesados en la carretera es similar al descrito para el total de la IMD, manteniéndose en porcentajes constantes de entre el 3 y el 6% en toda la carretera. En términos absolutos el número de pesados oscila entre los 6.000 del entorno de Bilbao hasta los 2.000 de las inmediaciones de Berango.

PROMEDIO IMD BI-637. AÑO 2003

IMD	PESADOS	% PESADOS
72.643	3.760	5,18%

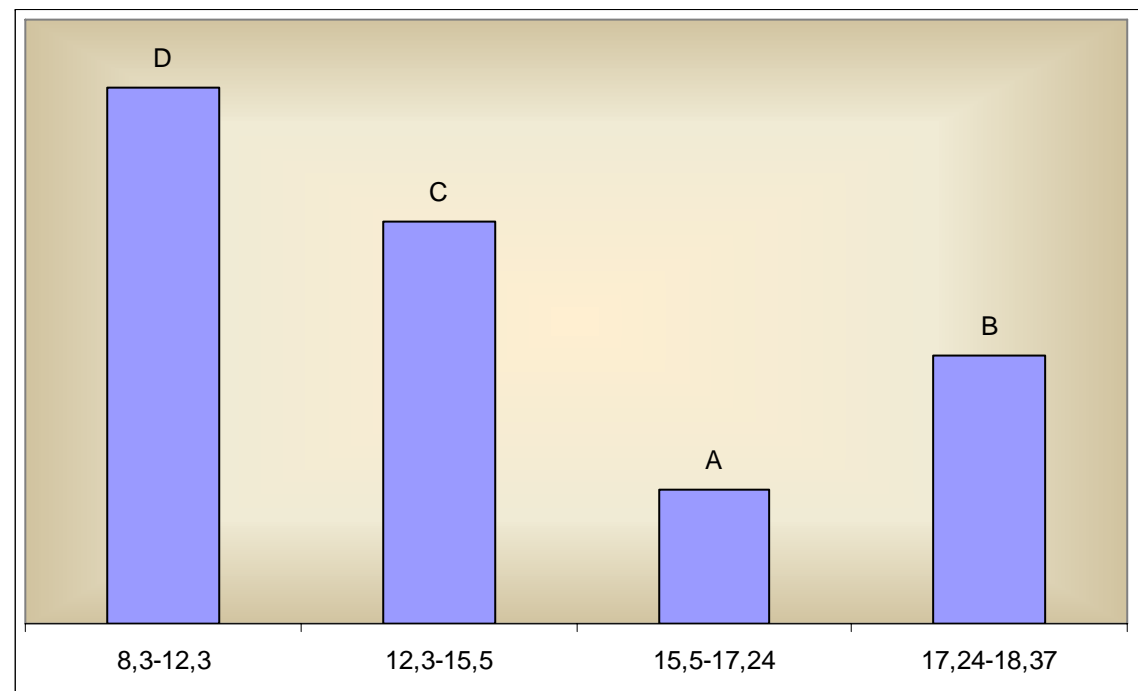
Fuente: Elaboración propia

En promedio, la IMD de la BI-637 alcanza los 72.000 vehículos, con un porcentaje de pesados del 5,2%.

Niveles de Servicio

La tramificación de los Niveles de Servicio, en sentido ascendente de los P.K.s se representa en el gráfico adjunto:

EVOLUCIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO EN LA CARRETERA BI – 637. AÑO 2003



Fuente: *Elaboración propia*

El nivel de servicio en la BI – 637 presenta valores entre D (Erandio, Santimami y Leioa) y C (Leioa - Artatza, Gobela – Bolue, Artatza – Bolue), en los tramos más cercanos al entorno metropolitano de Bilbao. En el último tramo (Artatza – Kurtxes) el nivel de servicio es muy bueno, situándose en niveles A y B.

Seguridad

No existen en esta carretera Tramos de Concentración de Accidentes (TCA).

Plataforma

ANCHOS DE PLATAFORMA EN LA CARRETERA BI-637

Carretera	% long. <5 (m)	% long. 5-7 (m)	% long. 7-9 (m)	% long. >9 (m)
BI-637 der.	0	0	24	76
BI-637 izq.	0	0	27	73

Fuente: *Elaboración propia*

El ancho de plataforma es superior a 7 metros en toda la carretera, predominando los tramos con ancho mayor de 9 metros.

Radios

RADIOS DE CURVATURA EN LA CARRETERA BI-637

Carretera	% long <85 (m)	% long. 85-190 (m)	% long 190-250 (m)	% long 250 - 350 (m)	% long > 350 (m)
BI-637 der.	1	3	3	8	85
BI-637 izq.	1	2	2	10	86

Fuente: *Elaboración propia*

Del mismo modo, predominan los tramos con radios de curvatura superiores a 350 metros, con una escasa presencia de curvas de radio inferior.

Posibilidad de adelantamiento

POSIBILIDAD DE ADELANTAMIENTO EN LA BI-637

Carretera	% long Permitido Adelantar	% long. Prohibido Adelantar
BI-637 Sentido Ascendente	87,3	12,7
BI-637 Sentido Descendente	87,3	12,7

Fuente: *Elaboración propia*

La BI-637 cuenta con prohibición de adelantamiento en tan sólo el 12,7% de su longitud, en ambos sentidos.

Travesías

La BI-637 carece de travesías en su recorrido.

Caídas de velocidad

La BI-637 carece de caídas de velocidad en su recorrido. Continuidad de tráfico

La BI-637 cuenta con discontinuidades de tráfico en el tramo comprendido entre los P.K. 17,24 al 18,38.

Análisis Ambiental

Esta carretera discurre por áreas urbanas de Las Arenas a Getxo y Sopelana con un marco perfil ambiental en ese sentido.

5. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LA CAPV

5.1 ÁREA METROPOLITANA DE BILBAO

5.1.1 Sección transversal

Las carreteras que se encuentran en el entorno del Bilbao Metropolitano se caracterizan, en la mayoría de los casos, por sus amplias plataformas. Así, la Autopista A-8, entre los P.K 113 y 140, presenta desde 4 hasta 6 carriles. La N-637, cuenta en su mayor parte con 4 carriles de circulación (dos por sentido de circulación) que, en algunos tramos, llegan a ser hasta 8 carriles (4 en cada sentido). De igual manera, la carretera BI-604 presenta, a lo largo de sus escasos 5 km en este área, una variación constante en el número de carriles que van desde 1 hasta 3 carriles por sentido de circulación. En todos los casos la variación del número de carriles se debe a las numerosas entradas y salidas a la conurbación.

5.1.2 Tramos de concentración de Accidentes

Los Tramos de Concentración de Accidentes son tramos en los que la accidentalidad es elevada, teniendo en cuenta que, para su cálculo, no sólo se ha considerado el número de accidentes con víctimas en el periodo 1999 – 2003, sino también la evolución del tráfico.

En el Bilbao Metropolitano se detectan los once TCAs que se presentan en el plano adjunto. Dos de ellos están en la carretera que da acceso al Puerto de Santurtzi (N-639). Otros dos en la Autopista A-8, entre los P.K. 121 y 123 (en torno a la conexión con la carretera N-634 en el Enlace de Cruces), y entre los P.K. 113 y 115 (inmediatamente antes de intersectar con la Autopista de Peaje AP-68). Y por último, los siete TCAs restantes están en la carretera N-634, entre El Casal y Nucedal, en la travesía de Ortuella, y entre los P.K. 98 y 106, coincidiendo parte de estos TCAs con la travesía de Basauri.

LOCALIZACIÓN DE TCAS EN EL BILBAO METROPOLITANO



5.1.3 Intensidad de tráfico

Considerando los entornos de las tres capitales del País Vasco, es en el Bilbao Metropolitano donde se registran los mayores valores de IMD ya que se superan, en casi todas las carreteras que lo circundan, los 100.000 vehículos / día. Así, en la autopista A-8 a su paso por el entorno metropolitano se llegan a aforar más de 130.000 vehículos / día, concretamente en el enlace de Kastrexana. En el corredor Rontegi de la carretera N-637 los tráficos también son importantes y superiores a los 115.000 vehículos / día. La carretera de la Red Básica BI-637 registra en esta zona valores relevantes de IMD que superan los 100.000 vehículos día (en el Enlace de Kukularra). Y, por último, la carretera N-634 (paralela a la A-8) registra valores de IMD que, en el año 2003, superan los 45.000 vehículos / día, entre Ibarsusi y El Gallo.

5.1.4 Niveles de Servicio

En el Bilbao Metropolitano es donde se concentran los peores Niveles de Servicio de toda la Comunidad Autónoma del País Vasco. Considerando la Red de Interés Preferente las carreteras que se encuentran en situación de colapso (Nivel de Servicio F) son las siguientes:

- ❑ En el Corredor Rontegi de la carretera N-637, un tramo que representa el 13% del total de su longitud.
- ❑ La carretera A-8, entre el Enlace de Sabino Arana y el de Sestao (8 kilómetros).

Junto con los anteriores destaca la presencia de nivel E, próximo a situaciones de congestión, en las carreteras:

- ❑ BI-604, del P.K. 2,3 al 7,4, entre Deusto y Bilbao.
- ❑ BI-625, del P.K. 381 al 387, entre el enlace con la AP-68 y el enlace con la A-8.
- ❑ BI-631, del P.K. 5 al 9, entre Begoña y el enlace con la N-637.
- ❑ La N-639, en prácticamente toda su longitud.
- ❑ La N-634, entre los P.K. 113 y 126, en toda la Margen Izquierda de la Ría.

5.1.5 Plataformas y radios críticos

Por su parte, cuentan con anchos de plataformas por debajo del nivel crítico las siguientes carreteras y tramos:

- ❑ N-634, en prácticamente la totalidad de su recorrido por el Bilbao Metropolitano, entre los P.K. 96,7 y 136,2.
- ❑ N-639, entre el P.K. 15,7 y 23,1, entre el Puerto y el cruce con la A-8.
- ❑ BI-604, entre los P.K. 2,7 y el 7,4, entre Deusto y Bilbao.
- ❑ BI-625, entre los P.K. 380 y 396, en las cercanías de Bilbao.
- ❑ BI-631, entre los P.K. 0 y 5, entre Begoña y el cruce con la N-637.

En lo que se refiere a los radios de curvatura, se encuentran por debajo del nivel crítico varios tramos puntuales de algunas de las carreteras del área metropolitana. Destacan la N-634, que cuenta con sucesión de curvas por debajo del nivel crítico en buena parte de su recorrido (P.K. 99, 102, 108, 114, 116, 117, y del 119 al 134), y la N-639, en la que se suceden en toda su extensión. Además, pueden citarse:

- ❑ La BI-631, entre los P.K. 0 – 1,3, 3,3 – 3,5 y 5,7 – 6,9, en el tramo de salida de Bilbao.
- ❑ La N-644, entre los P.K. 131,7 y 132,3, en las inmediaciones del acceso a la zona portuaria.
- ❑ BI-604, en los P.K. 2,7 a 3,4 y 4,6 a 7,4, entre Deusto y el cruce con la N-637.

5.2 ÁREA METROPOLITANA DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

5.2.1 Sección transversal

En el entorno de Donostia-San Sebastián, la Autopista A-8 presenta 2 carriles por sentido de circulación que en algunos tramos se convierten en 3 por sentido debido, principalmente, a los tramos de trenzado que se forman por la sucesión de entradas y salidas a la urbe.

5.2.2 Tramos de concentración de Accidentes

En Donostia-San Sebastián, el número de TCAs en el año 2003 es mucho menor que en el caso anterior, pues tan sólo se han detectado, según los criterios definidos en el apartado correspondiente, dos TCAs: uno en la Autopista A-8, entre los P.K. 20 y 22; y otro en la carretera N-I, a su paso por la localidad de Pasaia San Pedro.

5.2.3 Intensidad de tráfico

En la Variante de Donostia-San Sebastián la Autopista A-8 registra valores de IMD superiores a los 100.000 vehículos / día, que, aunque muy relevantes, no superan a los aforados en el entorno de Bilbao.

Respecto al tráfico de vehículos pesados en el año 2003, los mayores flujos (entre 10.000 y 20.000 vehículos pesados / día) se detectan en la Autopista A-8 a su paso por Donostia-San Sebastián.

5.2.4 Niveles de Servicio

En Donostia-San Sebastián únicamente se registra Nivel de Servicio F en la A-8, entre los P.K. 22 y 23, antes de llegar a la circunvalación de Donostia-San Sebastián, y en la N-I a la altura de Lasarte, entre los P.K. 447 y 453.

Por su parte, registran nivel E:

- ❑ La GI-631, en toda su extensión.
- ❑ La N-I, desde Pasaia y Errenteria hasta Irun, P.K. 466 a 481.
- ❑ La N-634, desde el inicio de la carretera en el enlace de Añorga, hasta su salida del área metropolitana donostiarra.

5.2.5 Plataformas y radios críticos

Cuentan con anchos de plataforma por debajo del nivel crítico:

- ❑ La N-I, entre Pasaia y Errenteria e Irun, P.K. 466 al 480.
- ❑ La GI-131, en prácticamente toda su longitud.

Con respecto a los radios, están también por debajo del nivel crítico:

- ❑ La N-634, que cuenta con una sucesión continua de curvas de radio pequeño en la totalidad de su recorrido guipuzcoano.
- ❑ La GI-131, en también la totalidad de su recorrido, con sucesión de curvas cada 100 – 200 metros.

5.3 ÁREA METROPOLITANA DE VITORIA-GASTEIZ

5.3.1 Sección transversal

En el caso de Vitoria-Gasteiz la carretera N-I, que la bordea, presenta un tramo (de unos 5 km de longitud) a su paso por la capital alavesa con 6 carriles. El resto (un 84% de su longitud) cuenta con 2 carriles por sentido de circulación.

5.3.2 Tramos de concentración de Accidentes

En el entorno de Vitoria-Gasteiz se detecta tan sólo un TCAs en las carreteras que radialmente llegan a la capital alavesa: concretamente, en la A-132, entre los núcleos urbanos de Andollu y Argandoña.

5.3.3 Intensidad de tráfico

En torno a la capital alavesa, es la carretera N-I (Madrid a Irun) la que mayor tráfico registra. En la circunvalación a Vitoria-Gasteiz se alcanzan, en el año 2003, valores de IMD entre 22.000 vehículos / día y 37.000 vehículos / día.

Respecto al tráfico de vehículos pesados en el año 2003, los mayores flujos (entre 10.000 y 20.000 vehículos pesados / día) se detectan en algunos tramos también de la carretera N-I (Madrid – Irun) en la circunvalación de Vitoria-Gasteiz.

5.3.4 Niveles de Servicio

Las condiciones de circulación en Vitoria-Gasteiz son muy buenas en relación con las otras dos Áreas Metropolitanas, pues no existe ningún tramo en las carreteras de su entorno que presente Nivel de Servicio F.

Por su parte, sólo cuenta con nivel E la N-104, en prácticamente toda su extensión.

5.3.5 Plataformas y radios críticos

Ninguna de las carreteras del entorno metropolitano de Vitoria-Gasteiz cuenta con anchos de plataforma por debajo del nivel crítico.

En cuanto a los radios sólo se encuentra por debajo del nivel crítico un tramo de 200 metros en la A-132, P.K. 2,9 al 3,1.