

### 10.3. Errepide sareko trafikoen gaineko eragina

Euskal Autonomia Erkidegoko Erregio Eredua Euskal Herriaren errepide-sareko trafikoen Bukaerako Irudia (Planaren azken urtekoa, 1010ekoa) lortzeko erabili da. Irudi hori 10.2 Mapan agertarazteko, 3.2 mapan agertzen den sinbologia bera erabili da. Mapa horretan irudikatu ziren 1996ko Sare Funtzionaleko trafikoa.

Erregio Ereduaren emaitzak Bilboko eta Donostiako metropoli-barrutietan zona bientzat dauden xehetasun-azterketen bitartez osatu dira; egin-eginean ere, Erregio Ereduak ez du alde horien barruan gertatzen diren hiri-harremanak behar bezala simulatzeko beharrezko xehetasun-mailarik.

1996ko trafikoa 2010ean proiektatutakoekin erkatuz, trafikoen hazkunde ia orokorra egiazta daiteke. Ibilbiderik gehienetan hazkundeak joerako bideari jarraitzen dio, azken urteetan jarraitutako bilakaera etorkizunerantz proiektatuz. Hala ere, ibilbide batzuetan trafikoen bilakaera joeratik desbideratu da. Ibilbide horiek honakook dira:

- Gasteiz-Eibar Autobidea. N-1 eta A-15 direlakoak erabil ditzaketen Ipar-Hegoaldeko trafikoen zati bat hartzen du. Hori dela eta, ibilbideon hazkundeak joerakoaren azpitikoa da. Era berean, A-1ak trafikoa txikiturik ditu GI-627ak eta A-627ak osatutako pareko ibilbidean.
- Durango-Beasain Zeharkako Pasabidea. Ibilbide honetan sartutako hobekuntzak direla eta, haren trafikoen hazkundeak joerakoaren oso gainetik dabil.
- Ereduaren simulazioan suposatutako A-8 bidesarien txikipena egungoen erdirakoa da. Inguruabar horrek ibilbide honen trafiko-hazkunde nabarmena dakar; izan ere, horrek egun N-634 delakoa erabiltzen duten trafikoen zati handi bat har dezake distantzia laburreko eta ertaineko bidaietan.
- Donostian Urumeako Pasabideak eta Bigarren Ingurabideak pasabideko trafikoa arinduko dizkiete Andoain eta Oiartzun arteko A-8ari eta N-1ari, bideotan zerbitzu-mailak hobetuz. Egin-eginean ere, haiek oso aserik daude gaur egun.

### 10.3. Impacto sobre los tráfico en la red de carreteras

Se ha utilizado el Modelo Regional del País Vasco para obtener la Imagen Final de los tráfico en la red de carreteras del País Vasco en el año horizonte del Plan, 2010. Esta Imagen se ha plasmado en el Mapa 10.2 utilizando la misma simbología que en el Mapa 3.2, en el que se representaron los tráfico en la Red Funcional en el año 1996.

Los resultados del Modelo Regional se han completado en las áreas Metropolitanas de Bilbao y San Sebastián con estudios de detalle existentes para ambas zonas, ya que el Modelo Regional carece del nivel de detalle suficiente para simular apropiadamente las relaciones de tipo urbano que se dan en el interior de estas áreas.

Comparando los tráfico del año 1996 con los proyectados en el 2010 se comprueba un crecimiento prácticamente general de los tráfico. En la mayoría de los itinerarios el crecimiento sigue una línea tendencial, proyectándose hacia el futuro la evolución seguida en los últimos años. Existen, no obstante, algunos itinerarios en los que la evolución de los tráfico se desvía de la tendencia:

- Autopista Vitoria-Eibar. Capta parte de los tráfico Norte-Sur que utilizarían la N-1 y la A-15, lo que produce un crecimiento de estos itinerarios por debajo del tendencial. La A-1 produce también una importante reducción de tráfico en su itinerario paralelo formado por la GI-627 y la A-627.
- Corredor Transversal Durango-Beasain. Las mejoras introducidas en este itinerario hacen que sus tráfico crezcan por encima de la tendencia.
- En la simulación del Modelo se ha supuesto una reducción de peajes en la A-8 a la mitad de los actuales. Esta circunstancia provoca un sensible crecimiento de tráfico en este itinerario, ya que captaría una buena parte de los flujos que ahora utilizan la N-634, en viajes de corta y media distancia.
- En San Sebastián el Corredor del Urumea y el Segundo Cinturón descargan de tráfico de paso a la N-1 y a la A-8 entre Andoain y Oiartzun, mejorando los niveles de servicio en estas vías, actualmente muy saturadas.



- Bilbon ere A-8aren hobekuntza bat aipatu behar da, bide-luzeko trafikoa Txorierriko Barnebidetik desbideratzean. Halaber, Ballontiko barnebidetako trafikoa arinduko dizkio A-8ari Nerbioi Itsasadarraren Ezkerraldeko bere ibilbidean.

- En Bilbao se produce también una mejora de la A-8, al desviarse los tráficos de largo recorrido por el Corredor del Txoriherri. También el Corredor del Ballonti descarga de tráficos a la A-8 en su recorrido por la Margen Izquierda de la Ría del Nervión.



**MAPA 10.2. TRAFICOS CALCULADOS EN EL AÑO 2010, CON EL PLAN EJECUTADO (Vehículos/Día)**

**VITORIA-GASTEIZ**  
**TOLOSA**  
 Cabecera de Área Funcional  
**Lekielio**

— Carreteras  
 Barrazar Puertos de Montaña  
 A-2520 Códigos Carreteras

Superior a 80.000  
 De 40.000 a 80.000  
 De 20.000 a 40.000  
 De 10.000 a 20.000  
 De 5.000 a 10.000  
 De 2.000 a 5.000  
 Inferior a 2.000



Ekintzenek Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldearen gainean duten ondorea eskualde bakoitzaren lurralde-hurbilerraztasunaren hobekuntzen bitartez neurtu da, lekualdaketako denboren txikiapenaren arabera eta trafikoen berbanaketagatik.

### 10.1. Lurralderako hurbilerraztasunaren gaineko eragina

Sare Funtzionalaren Diagnostikoan egin zen hurbilerraztasun-adierazleen kalkulua errepikatu da, planean sartutako Jarduketa Programa guztiak sartuta dauden 2010ko eszenategiari dagokion sarean baina. Era berean, Foru Aldundien Errepide Planetan ezarritako hobekuntzak sartu dira, Planaren Helburua den Sarearen zati ez den Sare Funtzionala ukitzen dutenak.

Tauletan, 1997an lortutako sarbideak eta 2010eko eszenategitik ateratakoak erkatu dira. Eszenategi horretan gauzatutzat hartu dira Errepide Planaren proposamenak.

Distantziatako hurbilerraztasunaren hobekuntzak nabarmen baina neurrizkoak dira. 3.7 atalean azaldu den bezala, adierazle horrek sareko distantzien eta lerro zuzeneko distantzien arteko erlazioa neurtzen du. Sarearen tipologia ez da ia aldarazi Planean, eta, beraz, adierazle horren baloreek ez dute aldaketa handirik jasaten.

Nabarmen hobetu dira lekualdaketako abiadurak. Hori denboratako adierazlean islatuta geratu da; hori 1997ko batezbesteko 1.48ko baliotik 2010ko batezbesteko 1.37ko baliora pasatua da.

Hobekuntza nabarmenenak Deba Behean eta Garaian, Goierriin eta Kantauri Arabarrean gertatuko dira. Leku horiek Bilbok eta Donostiak egun agertzen dituztenen antzeko hurbilerraztasun-mailak izango dituzkete 2010ean.

El efecto de las actuaciones sobre el territorio del País Vasco se ha medido a través de las mejoras de la accesibilidad territorial de cada comarca, por la reducción de los tiempos de desplazamiento y por la redistribución de tráfico.

### 10.1. Impacto sobre la accesibilidad territorial

Se ha repetido el cálculo de los Indicadores de accesibilidad que se hizo en el Diagnóstico de la Red Funcional, pero en una red que corresponde al escenario del año 2010 en el que se incorporan todas las Actuaciones incluidas en el Plan. También se han incorporado las mejoras previstas en los Planes de Carreteras de las Diputaciones Forales que afectan a la Red Funcional que no forma parte de la Red Objeto del Plan.

En las tablas se comparan las accesibilidades obtenidas en el año 1997 y las resultantes en el escenario del 2010 en el que se consideran materializadas las actuaciones del Plan de Carreteras.

Las mejoras de accesibilidad en distancias son sensibles, aunque moderadas. Como se explicó en el apartado 3.7, este indicador mide la relación entre distancias por la red y distancias en línea recta. La topología de la Red no se modifica prácticamente en el Plan y por tanto tampoco sufren grandes cambios los valores de este indicador.

Lo que sí se mejoran, y en forma sensible son las velocidades de desplazamiento, lo que queda reflejado en el indicador de accesibilidad en tiempos, que pasa de un valor promedio de 1.48 en el año 1997 a 1.37 en el 2010.

Las mejoras más notables se producen en el Bajo y Alto Deba, en el Goierri y en la Cantábrica Alavesa, que pasarían a tener accesibilidades en el 2010 similares a las que ahora presentan Bilbao o San Sebastián



## 10.1 KOADROA Distantziako hurbilerraztasunaren adierazleak. 1997-2010

CUADRO 10.1 Indicadores de accesibilidad en distancia. 1997-2010

Ingurua Zona	Urtea 1997 Año 1997	Urtea 2010 Año 2010
Durangaldea	1.37	1.33
Duranguésado		
Bilbo	1.40	1.39
Bilbao		
Arabako Lautada	1.41	1.32
Llanada Alavesa		
Donostia	1.43	1.33
Donostia		
Deba Goia	1.43	1.41
Alto Deba		
Bidasoa Behea	1.44	1.41
Bajo Bidasoa		
Arabako Kantaurialdea	1.48	1.45
Cantábrica Alavesa		
Deba Behea	1.50	1.38
Bajo Deba		
Goierni	1.51	1.41
Goierni		
Plentzia-Mungia	1.53	1.48
Plentzia-Mungia		
Enkarterriak	1.54	1.48
Encartaciones		
Tolosa	1.55	1.50
Tolosa		
Ondarroa-Markina	1.60	1.55
Ondarroa-Markina		
Gorbea inguruak	1.62	1.56
Estribaciones Gorbea		
Arabako Haranak	1.62	1.57
Valles Alaveses		
Urola-Kosta	1.64	1.63
Urola-Costa		
Arratia-Nerbioi	1.67	1.60
Arratia-Nerviön		
Arabako Errioxa	1.69	1.64
Rioja Alavesa		
Arabako Mendiak	1.71	1.64
Montaña Alavesa		
Gernika-Bermeo	1.73	1.68
Gernika-Bermeo		
Batazbestekoa	1.53	1.49
Promedio		

## 10.2. KOADROA Denborako hurbilerraztasunaren adierazleak. 1997-2010

CUADRO 10.2 Indicadores de accesibilidad en tiempo. 1997-2010

Ingurua Zona	Urtea 1997 Año 1997	Urtea 2010 Año 2010
Donostia	1.17	1.08
Donostia		
Bidasoa Behea	1.19	1.13
Bajo Bidasoa		
Bilbo	1.22	1.13
Bilbao		
Arabako Lautada	1.23	1.05
Llanada Alavesa		
Durangaldea	1.40	1.32
Duranguésado		
Deba Behea	1.43	1.19
Bajo Deba		
Arabako Haranak	1.48	1.37
Valles Alaveses		
Goierni	1.49	1.19
Goierni		
Arabako Kantaurialdea	1.52	1.20
Cantábrica Alavesa		
Enkarterriak	1.54	1.37
Encartaciones		
Plentzia-Munguia	1.56	1.46
Plentzia-Munguia		
Urola-Kosta	1.57	1.44
Urola-Costa		
Tolosa	1.57	1.39
Tolosa		
Deba Goia	1.62	1.30
Alto Deba		
Gorbea inguruak	1.64	1.44
Estribaciones Gorbea		
Arratia-Nerbioi	1.75	1.64
Arratia-Nerviön		
Arabako Mendiak	1.76	1.63
Montaña Alavesa		
Arabako Errioxa	1.79	1.66
Rioja Alavesa		
Gernika-Bermeo	1.82	1.71
Gernika-Bermeo		
Ondarroa-Markina	1.83	1.69
Ondarroa-Markina		
Batazbestekoa	1.48	1.37
Promedio		



## 10.2. Lekualdaketako denboren gaineko eragina

Errepide Planaren barruan proposatutako jarduketek lekualdaketako denborei ekarriko dieten hobekuntza begietaratzeko, sarearen 1997ko eta 2010eko egoerei dagozkien ordu bateko isokronak dagoeneko burututako Planaren jarduketekin erkatu dira.

Aipatu behar da ezen analisi honen helburua Euskal Autonomia Erkidegoko Errepide Planaren proposamenen eragina neurtzea dela. Horregatik, ez da Planaren Gai den Saretik kanpoko jarduketarik sartu 2010eko eszenategira. Horrelako jarduketarik sartzera, lekualdaketako denboretako hobekuntzak are handiagoak izango lirateke.

Isokronen alkantzua baloratzerakoan, kontutan hartu behar da ezen haiek batezbesteko lanegunerako kalkulatu direla, eta trafiko-pilaketak lekualdaketako denboren gainean duen ondorea neurtuz.

Egiaztatu denez, 2010eko isokronak Debako Bailararen inguruan hedatuak dira bereziki, A-laren eraikuntzaren ondorez eta Durango-Beasain Zeharkako Pasabidearen hobekuntzarengatik.

Errepide Planak Markinako eta Biasteriko hurbilerraztasunaren gainean duen eragina nahiko neurritzkoa da; izan ere, gune horiek gainerako euskal herriekin lotzen dituzten ardatzak ez dira Planaren Gai den Sarearen zati. Hala ere, Biasteriko kasuan nabarmenak dira hobekuntzak N-Ieko Aramiñon-Langraiz eta N-124ko Briñas-Aramiñon tartetean.

Arrasateko Isokronetan hedapen orokortua ikus daiteke. Izan ere, haren Ipar-Hegoaldeko A-Ietiko eta Ekialde-Mendebaldeko Durango-Beasain Zeharkako Pasabidetiko konexioen hobekuntzak nabarmenak dira.

## 10.2. Impacto sobre los tiempos de desplazamiento

Para visualizar la mejora que supondrán en los tiempos de desplazamiento las actuaciones propuestas dentro del Plan de Carreteras se han comparado las isocronas de una hora correspondientes a la situación de la red en el año 1997 y la situación de la red en el año 2010, con las actuaciones del Plan ya ejecutadas.

Debe destacarse que el objeto de este análisis es medir el impacto de las propuestas del Plan de Carreteras del País Vasco. Por ello no se han incorporado al escenario del año 2010 actuaciones fuera de la Red Objeto del Plan. De haberse incorporado estas actuaciones las mejoras en los tiempos de desplazamiento resultarían aún mayores.

A la hora de valorar el alcance de las isocronas debe tenerse en cuenta que se han calculado para el día laborable medio, y midiendo el efecto de la congestión de tráfico sobre los tiempos de desplazamiento.

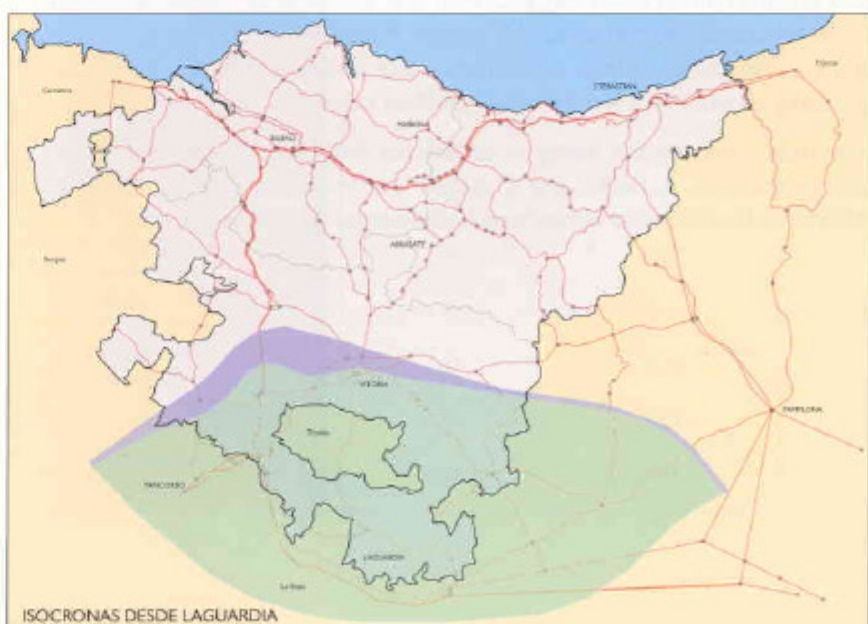
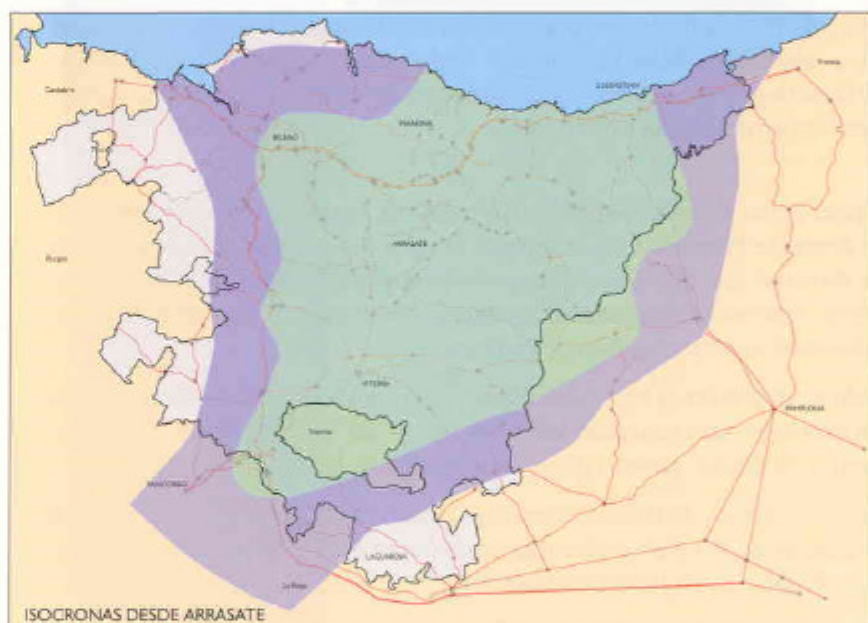
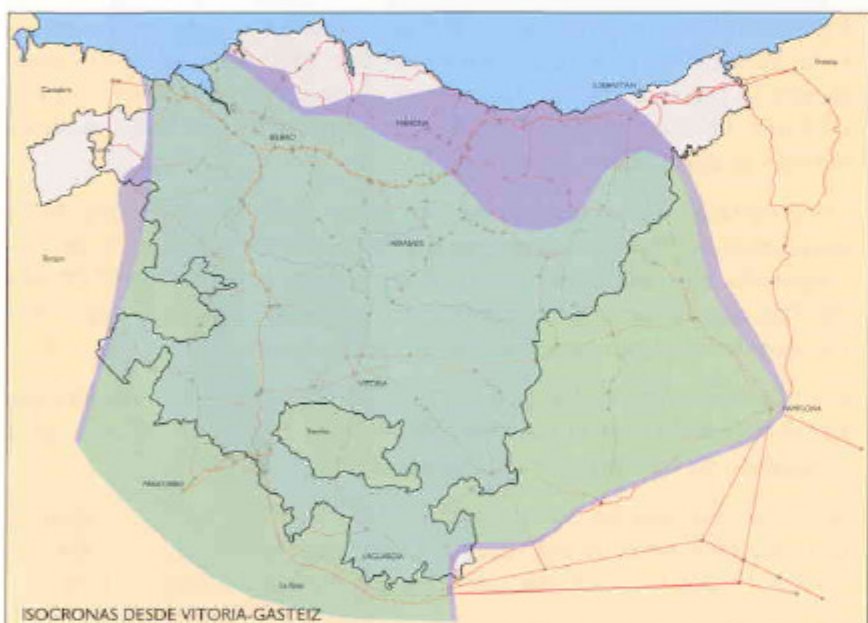
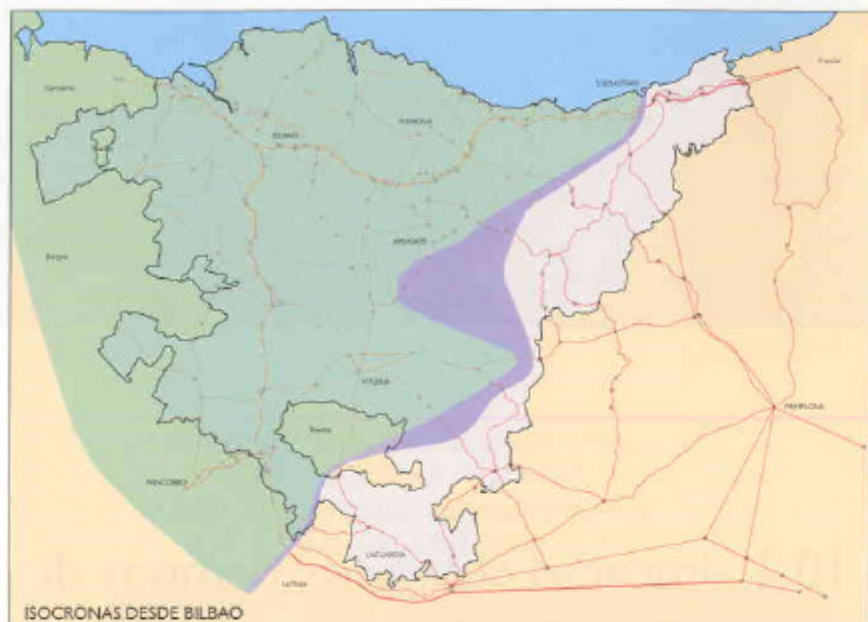
Se comprueba que las isocronas en el año 2010 se extienden fundamentalmente en el entorno del Valle del Deba, por efecto de la construcción de la A-1 y por la mejora del Corredor Transversal Durango-Beasain.

El efecto del Plan de Carreteras sobre la accesibilidad de Markina y de Laguardia es bastante moderado, ya que los ejes que comunican estos núcleos con el resto del País Vasco no forma parte de la Red Objeto del Plan. No obstante en el caso de Laguardia se hacen sensibles las mejoras en el tramo Armiñon-Nanclares de la N-1 y en el Briñas-Aramiñon de la N-124.

En las Isocronas de Arrasate se observa una extensión generalizada, ya que se mejoran sensiblemente sus conexiones Norte-Sur por la A-1 y Este-Oeste por el Corredor Transversal Durango-Beasain.



**MAPA 10.1. ISOCRONAS DE UNA HORA, ANTES Y DESPUES DE EJECUTARSE LAS ACTUACIONES DEL PLAN**



■ Isocrona año 1997  
■ Isocrona año 2010 con el Plan ejecutado