



# ALHAO

ARABAKO LURRALDE  
HISTORIKOAREN  
ALDIZKARI OFIZIALA

# BOTHA

BOLETÍN OFICIAL  
DEL TERRITORIO HISTÓRICO  
DE ÁLAVA

2009ko otsailaren 11, asteazkena

ZENBAKIA **18** NÚMERO

Miércoles, 11 de febrero de 2009

## GEHIGARRIA - SEPARATA

### HERRILAN ETA GARRAIO SAILA

845

Ekainaren 16ko 11/2008 Foru Arau bidez (2008ko ekainaren 30ko ALHAOn argitaratua, 74. zk.) onetsitako 2004-2015 eperako Arabako Errepideen Plan Integrala.

Vitoria-Gasteizen, 2009ko otsailaren 2a.- Herrilan eta Garraio zuzendaria, EMILIO DE FRANCISCO UGARTONDO.

### DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

845

Plan Integral de Carreteras para el periodo 2004-2015, aprobado por Norma Foral 11/2008, de 16 de junio, (Publicada en el BOTHA núm. 74, de 30 de junio de 2008).

Vitoria-Gasteiz, 2 de febrero de 2009.- El Director de Obras Públicas y Transportes, EMILIO DE FRANCISCO UGARTONDO.

## **ARABAKO ERREPIDEEN 2004-2015ERAKO PLAN INTEGRALA**

## AURKIBIDEA

1. PLANAREN IKUSKAPENAREN JUSTIFIKAZIOA ETA AURREKARIAK .....	3	3.4.2. Arabako Lurralde Historikoko errepideetan Istripuak Pilatzeko Tarteak identifikatzeko metodologia eta irizpideak .....	43
1.1. ARABAKO FORU ALDUNDIAREN ESKUMENEN ORAINGO EGOERA, ERREPIDEEN ARLOAN .....	4	3.5. HIRIKO TARTEAK ETA SAREKO ZEHARBIDEAK .....	48
1.1.1. Sustapen Ministerioarekiko Hitzarmena "Legua del Rey" deritzonari buruz .....	4	3.6. IRISGARRITASUNAREN AZTERKETA .....	60
1.1.2. Malato Zuhaitzaren Hitzarmena Bizkaiarekin .....	5	4. ERREPIDE SAREAREN LURRALDE FUNTZIONALITASUNA, BERE ORAINGO SAILKAPENARI DAGOKIONEZ .....	62
1.1.3. Lankidetzaren hitzarmena Gaztela eta Leoneko Batzordearekin .....	5	4.1. ERREPIDE SAREAREN IZEN, SAILKAPEN ETA KILOMETRAZIO BERRIA .....	63
1.1.4. Lankidetzaren protokoloa Errioxako gobernarekin .....	6	4.2. UDALEKIN HITZARMENAK SINATZEAREN ONDORIOZKO TRANSFERENTZIAK .....	63
1.1.5. AP-68 autobideko bidesarian hobariak ezartzea, Altuberen eta Areta-Laudioren artean .....	6	5. SAREAN AZKEN SEIURTEKOAN EGINDAKO OBRA ETA PROIEKTU NAGUSIAK .....	64
1.1.6. Hitzarmena AVASArekin, ibilgailu astunak Ziorraga-Altube tartean dohainik ibiltzeari buruz .....	7	5.1. EUSKADIKO ERREPIDEEN 2. PLANEAN PROGRAMATURIKO JARDUNAK, 1999-2010 .....	64
1.1.7. Hitzarmena Gipuzkoako Foru Aldundiarekin, AP-1 Gasteiz-Eibar autobidea egiteari, kontserbatzeari eta ustiatzeari buruz .....	7	5.2. ARABAKO ERREPIDEEN PLAN INTEGRALEAN PROGRAMATURIKO JARDUNAK .....	64
1.1.8. Hitzarmena Bizkaiarekin, Kadaguaren igarobiderako .....	7	6. PLANAREN BETETZE MAILA .....	66
1.1.9. Beste hitzarmen batzuk .....	8	7. ETORKIZUNEN AGERTOKIA .....	67
1.2. IKUSKAPEN HAU BARRUAN HARTZEN DUEN ARLOKO PLANEAMENDUKO ETA LURRALDE PLANEAMENDUKO ESPARRU BERRIA .....	9	7.1. ORAINGO AGERTOKI SOZIO-EKONOMIKOA ETA BIZTANLERIAREN ETA JARDUERAREN ETORKIZUNEN AURREIKUSPENAK .....	67
1.2.1. Estatuko Administrazioaren plangintza .....	9	7.1.1. Biztanleriaren eta jardueraren oraintsuko bilakaera .....	67
1.2.2. EAeko Errepideen 2. Plan Orokorra, 1999-2010 .....	10	7.1.2. Biztanleriaren eta jardueraren agertoki berria. 2003-2009 .....	68
1.2.3. Lurralde eta Autonomia Erkidego mugakideetako Errepideen Planak .....	11	7.1.3. EAerako aurreikusitako agertoki makroekonomikoa .....	69
1.2.4. Lurralde Planak .....	12	7.1.4. Planaren ikuskapenaren dimentsionamendu ekonomikoa .....	70
1.2.5. Garraio Iraunkorreko 2002-2012 Plan Gidaria .....	14	7.2. TRAFIKOAREN PROGNOZIA; ZERBITZU MAILEK ORAINGO AZPIEGITURAREKIN IZANGO DUTEN BALIZKO BILAKAERA .....	71
1.2.6. Euskadiko Trenbide Sareko Arloko Lurralde Plana .....	15	7.3. ARMIÑON-ETXABARRI-IBIÑAKO KASU BEREZIA .....	72
1.2.7. Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Sare Logistikoko eta Intermodaleko Arloko Lurralde Plana .....	15	8. PLANAREN HELBURUAK ETA ESKU HARTZE IRIZPIDEAK .....	73
1.2.8. Gasteizeko Hiri Antolamendurako Plan Orokorra eta beste hirigintza planeamendu batzuk .....	15	8.1. PLANAREN HELBURUAK .....	73
1.2.9. Industriako bete hirigintza planeamendu batzuk .....	16	8.2. ESKU HARTZE IRIZPIDEAK .....	75
1.3. PLANAREN HELBURUA .....	17	9. DIAGNOSTIKOA ETA ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK .....	77
2. ARABAKO ERREPIDE SAREAREN SAILKAPENA .....	18	9.1. LEHENTASUNEN INTERESEKO SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK .....	77
2.1. ERREPIDE SAREAREN ORAINGO SAILKAPENA .....	18	9.2. OINARRIZKO ETA ESKUALDEKO SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK .....	78
3. ERREPIDE SAREAREN ORAINGO EGOERAREN AZTERKETA .....	22	9.3. TOKIKO SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK .....	79
3.1. SAREKO PLATAFORMA ETA GALTZADA ZABALERAK .....	22	9.4. AUZOKO SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK .....	80
PLATAFORMA ZABALEREN PLANOA. 2004. URTEA .....	27	9.5. BESTE BEHARRIZAN BATZUK .....	80
3.2. TRAFIKOAREN ERREPIDE SAREAN. 1997-2003 ALDIA .....	28	10. DISEINUKO IRIZPIDEAK .....	81
3.2.1. Trafikoaren azterketa, sarearen tipologiaren arabera .....	28	11. JARDUTEKO PROPOSAMENAK .....	82
3.2.2. Konparazio azterketa, 1997-2003 .....	31	11.1. LEHENTASUNEN INTERESEKO SAREAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK, EUSKADIKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRAREN ESPARRUAN .....	86
3.2.3. Trafikoaren azterketa, igarobideen arabera .....	34	11.2. LEHENTASUNEN INTERESEKO SAREAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK, AEPIREN ESPARRUAN .....	86
3.2.4. Trafikoaren oraintsuko bilakaera, sare motaren arabera .....	35	11.3. OINARRIZKO SAREAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK, EUSKADIKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRAREN ESPARRUAN .....	86
3.3. SAREKO ZERBITZU MAILAK .....	38	11.4. OINARRIZKO ETA ESKUALDEKO SAREAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK, AEPIREN ESPARRUAN .....	87
3.4. SEGURTASUNA ERREPIDE SAREAN. 1998-2002 BILAKAERA .....	41	11.5. TOKIKO ETA AUZOKO SAREETAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK .....	88
3.4.1. Aldibereko faktoreen arabera banaketa .....	43	11.6. ISTRIPUAK PILATZEKO TARTEETAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK .....	88
		12. PROPOSATURIKO JARDUNEN BALORAZIOA ETA PROGRAMAZIOA .....	90
		12.1. PROGRAMEN ZEHAZTAPENA .....	90
		12.2. PROPOSAMENEN BALORAZIOA ETA PROGRAMAZIOA .....	90

13. INGURUMEN ERAGINAREN BATERAKO EBALUAZIOA .....	91
14. PROPOSATURIKO JARDUNEN HIRIGINTZA ERAGINA .....	98
15. PLANA GAUZATZEA, JARRAIPENA EGITEA ETA GAURKOTZEA.....	99
16. PLANA IKUSKATZEA ETA ALDATZEA.....	100



## 1. PLANAREN IKUSKAPENAREN JUSTIFIKAZIOA ETA AURREKARIAK

Arabako Lurralde Historikoko Errepideei buruzko ekainaren 25eko 20/1990 Foru arauko I. tituluko laugarren kapituluan, Arabako Errepideen Plan Integrala (AEPI) ezartzen da; bertan, definizio hauxe ematen da planari buruz:

*"Arloko planifikazio tresna, Arabako Lurralde Historikoko Batzar Nagusiek onetsitakoa; Arabako errepide guztietarako xedapenak, helburuak, lehentasunak eta hobekuntzak ezartzen ditu, eta, aldi berean, Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko aurreikuspenak biltzen ditu, manuzkoak eta lotesleak diren alderdi guztietan".*

Halaber, 14. artikuluan onarpen prozedura ezartzen da, eta horrek, gutxienez, honako fase hauek izango ditu:

- a) *Foru Aldundiak aurreproiektua egitea eta onestea, honako agiri hauek egin eta espedientearen sartu ondoren:*
  - *Bide sarearen azterketa eta diagnostikoa.*
  - *Aurreikusitako jardunen ingurumen eraginaren azterlana.*
  - *Hirigintza planeamenduaren gaineko eraginaren azterlana.*
- b) *Hilabeteko jendaurreko informazioa; eraginpeko erakunde publikoei idatzizko jakinarazpena egin eta, gainera, iragarkiak argitaratuko dira, Arabako Lurralde Historikoko Aldizkari Ofizialean eta gehien saltzen den egunkarietarikoren batean.*
- c) *Foru Aldundiak proiektua onestea eta Batzar Nagusietan aurkeztea.*
- d) *Arabako Lurralde Historikoko Batzar Nagusiek behin betiko onestea.*

Bestalde, 12. artikuluan ezarritakoaren arabera, Arabako Errepideen Plan Integrarean, onarpen prozedurarekin bat etorriz, honako agiri hauek jaso beharko dira:

- Bide sarearen sailkapenaren azterlana.
- Foru Sareko errepideen katalogoa.
- Errepideen mapa.

Arabako Errepideen indarreko 1998-2009erako Plan Integrala Arabako Foru Aldundiko Batzar Nagusiek onetsi zuten behin betiko, 1998ko azaroaren 23ko Osoko Bilkuran, 30/1998 Foru Arauaren bitartez.

Arabako Errepideen Foru Arauko artikuluetan, Errepideen Plan Integrala ikuskatzeko eta aldatzeko baldintzak ezartzen dira.

Horrela, bertako 15. artikuluan hauxe dago ezarrita:

*"Ikuskatzea, artikulua honetan ezarritakoaren ondoretarako, Errepideen Plan Integrarean jasotako xedapenak edo aurreikuspenak orokorrean aldatzea da, komunikabideak antolatzeke irizpide berriak hartzearen ondorioz. Aldatzea, berriz, Errepideen Plan Integrareko alderdi jakinak eta zehatzak eraldatzea da, Plana onesteko irizpideetan eragin handirik izan ez duten alderdiak".*

16. artikuluan, gainera, hauxe dago ezarrita:

*"Errepideen Plan Integrala ikuskatzeko, baita trazaturen bat nabarmen aldatzen duten aldaketak egiteko ere, Plana onesteko ezarritako prozedura bera bete beharko da.*

*Trazatuaren kontserbazioko edo zuzentze partzialeko obrari lotutako aldaketa jakinak edo zehatzak Foru Aldundiak berak onetsi ahal izango ditu, eta hurrengo ikuskapen aurreproiektuan jaso beharko dira".*

Foru Arauko 16. artikuluko lehenengo paragrafoan ezarritakoaren arabera, aldaketa bereziak edo funtsezkoak honako hauek dira:

- Errepide berriak egitea edota ezabatzea.
- Errepide bat edo horren zatiren bat berriro sailkatzea; baldin eta, azken kasu horretan, saihezbide bat eraikitzearen eraginpean dagoen tarteren bat ez bada.
- Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko aldaketa berezien eta ikuskapenaren eraginezko aldaketak, mauzkoak eta lotesleak diren alderdietan.

**Horrenbestez, Arabako Errepideen Plan Integralean, horren indarraldiaren ondoreetarako, hauxe ezarri zen:**

- **Arabako Errepideen Plan Integrala argitaratzen denetik 6 urtera berraztertu behar da trafikoaren bilakaera eta sei urteotan izandako ekintzak kontuan izanda.**
- **Berraztertutako agiriaren indarraldia hamabi (12) urtekoa izango da.**
- **Sei urtean behin egin beharreko berrazterketa eta Arabako Errepideen Plan Integralaren aparteko aldaketak plana onartzeko ezarritako prozeduraren bidez egingo dira.**

#### **1.1. ARABAKO FORU ALDUNDIAREN ESKUMENEN ORAINGO EGOERA, ERREPIDEEN ARLOAN**

Arabako Lurralde Historikoko foru organoek, XV. mendetik, etengabeko eskumen pribatiboak izan dituzte errepideak eraikitzearen eta kontserbatzearen arloan; gainera, 1978ko Konstituzioko Lehenengo Xedapen Gehigarriak berariaz berretsi zuen araubide hori, ezertan aldatu gabe.

Funtsezko Testuarekin bat etorritz, Euskadiko Autonomia Estatutuko 10.34 artikulua hauxe ezarri zuen:

*“Errepideen eta bideen arloan, Konstituzioko 148. artikuluko 1. zenbakiko 5. atlean jasotako eskumenak ez ezik, Lurralde Historikoetako Foru Aldundiek oso osorik mantentzen dituzte euren araubide juridikoa eta eskumenak, orain dituztenak edo estatutu honetako 3. artikulua dela bide berreskuratutako behar dituztenak.”*

Jakina, 27/83 Legeko 7.a).8 artikulua, Estatutuarekin bat etorritz, arlo honetan Lurralde Historikoen eskumen eskusiboa onartu zuen, eta honako honi lotutako guztia euren berezko eratzikipentzat hartu zuen:

*“Errepideen eta bideen planifikazioa, proiektzioa, eraikuntza, kontserbazioa, aldaketa, finantziarioa, erabilera eta ustiapena”.*

Lehenago, irailaren 26ko 2769/80 Errege Dekretuaren bidez, Estatuak azten ari garen arloko eskumenak transferitu zizkion Euskal Autonomia Erkidegoari; aditzera eman zuen horren eskumenekoak izango direla honako honi dagozkion funtzio eta ahal guztiak: “orain arte Estatuaren titulartasunekoak izan diren eta emakida araubideari lotuta ez dauden errepide, bide eta autobide guztiak, Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldetik doazen tartetan, oinarritzko sare nazionalako, sare osagarriko eta eskualde sareko ibilbideak ere barne”. Besteak beste, N-I eta N-240 errepideak berariaz aipatzen dira.

Azkenik, Foru Aldundiaren errepide politika garatzen duen oraingo esparru juridikoari dagokionez, Arabako Lurralde Historikoko errepideei buruzko ekainaren 25eko 20/1990 Foru Araua aipatu behar da; arau horrek, bertako zioen arabera, modernatu egin zuen ordura arteko foru araudi anakronikoa eta nahasia, eta Autonomia Estatutuak foru erakundeari aintzatetsitako eskumen eskusiboa garrantzitsuen erabilera instrumentalizatu zuen; aldi berean, errepideen arloan ezarritako Foru Araubidea garukotzeko prozesua bete du.

#### **1.1.1. Sustapen Ministerioarekiko Hitzarmena “Legua del Rey” deritzonari buruz**

N-I errepideko tarteari (errepide hori Trebiñuko Konderritik igarotzen denean) buruzko eskumenen arloko erakunde gatazkaren egoera berezia egon arren (Sustapen Ministerioaren eta Arabako Foru Aldundiaren artean Euskadiko Errepideei buruzko Plan Orokorra arautu duen maiatzaren 30eko 2/29 Legearen aurka planteaturiko konstituziokontarakotasuneko errekurtsuaren eraginez sortu eta Arabako Errepideen Plan Integralaren agirian jasota dagoena), 1997ko irailean “Bi erakundeen arteko lankidetzeta eta laguntza hitzarmena, N-I errepideko obrak finantzatzeko eta gauzatzeko, Trebiñuko Konderrriaren (Burgos) tartean” sinatu zen.

Hitzarmen horretan ezarritakoaren arabera, Sustapen Ministerioak N-I errepideko tartea egokitzeko obrak egin eta finantzatu behar zituen, errepide hori Trebiñuko Konderritik igarotzeko lekuan, Burgoseko probintiaren barruan; tarte horri “Legua del Rey” esaten diote. Halaber, obra horiek egiteko azterlanak eta proiektuak ere onetsi ziren, Arabako Foru Aldundiak ibilbidearen gainerako zatian egin beharreko obrak osatzeko.

Ondoren, Konstituzio Auzitegiak 1998ko ekainaren 18an emandako Epaia Sustapen Ministerioaren tesien aldekoa izan zen (Euskadiko Errepideen Plan Orokorrean Trebiñuko Konderriko tartea sartzen zuen eranskina baliorik gabe uzteko tesiak); epai horretan adierazitakoaren arabera, tarte hori Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko Sareko tartetik kanpo utzi behar da, eta, beraz, Arabako Errepideen Plan Integralek kanpo ere bai.

Azken horretan oinarritz, Diputatuen Kontseiluaren 645/1998 Erabakiaren bidez, Arabako Foru Aldundiak, 1999ko urtarrilaren batetik aurrerako ondoreekin, uko egin zien N-I errepideko tarte horretan bidea kontserbatzeko, ustiatzeko zein kudeatzeko eta garraioa kontrolatzeko nahiz ikuskatzeko funtzioei, 329,45etik 336,15era bitarteko kilometro puntuetan (Trebiñuko Konderrria); tarte horri “Legua del Rey” esaten diote, honako hauetan ezarritakoaren arabera: Konstituzio Auzitegiak Euskadiko Errepideen Plan Orokorra arautu duen maiatzaren 10eko 2/1989 Legearen aurka ezarritako konstituziokontarakotasun errekurtsuan emandako epaia, eta 1997ko irailaren 22an sinaturiko Hitzarmenaren 8. klausula, “Sustapen Ministerioaren eta Arabako Foru Aldundiaren arteko lankidetzeta eta laguntza, N-I errepideko obrak finantzatzeko eta egiteko, Trebiñuko Konderriko (Burgos) tartean” deritzonari buruzkoa. Hala ere, irekita mantendu dira Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko Legearen ezarritako administrazio arteko lankidetzarako bideak, baita kasuan kasuko arloko legerietan ezarritakoak ere, bi administrazioen jardunak eraginkortasuneko eta hiritarrei zerbitzua eskaintzeko printzipioetan euskarritzeko.

Gaur egun, lankidetzako eta laguntzako hitzarmen hori gauzatze fasean dago, "N-I Errepidea Egokitzeko Eraikuntza Proiektua. Trebiñuko Konderrria" deritzoneko obrekin; Arabako Foru Aldundiak N-I errepidearen ibilbideko gainerako obrekin batera egingo ditu obra horiek, Armiñoneko lotuneraino, ezaguarri geometriko homogeenekin. Hitzarmena idatzi denetik izandako ministerio aldaketek ez dute aldaketarik eragin ez horren edukian eta ez egin beharreko obretan; N-I errepideko tarte horretan aplikatu beharreko azpiegitura politikan egon den jarraipena, aldiz, garatzen ari diren jardunen oinarrian dago.

### 1.1.2. Malato Zuhaitzaren Hitzarmena Bizkaiarekin

Bizkaiko probintziari dagokionez, Malato de Luyando Zuhaitzean 1986ko maiatzean egindako Hitzarmena zegoen; horren bidez, Arabako eta Bizkaiko Foru Aldundiak konpromiso batzuk hartu zituzten, N-625 errepidea (Aretaren eta Burgoseko mugaren artean) hobetzeko jardun batzuk egiteko eta, horrela, lurraldetasun printzipioa aplikatzeko.

Hitzarmenaren edukia aintzat hartuta, eraginpeko Foru Administrazioek 1986ko maiatzean hitzarturiko beharrezko balorazio ekonomikoa egin zuten, eta, eraginkortasun irizpidea kontuan hartuta, foru aldundi bakoitzaren jardun eremua bere Lurralde Historikora mugatzea erabaki zuten; horrela, bi alderdiek, Foru Organoen arteko harremanetan egon beharreko lankidetzak, elkartasun eta koordinazio printzipioetan oinarrituz, beste hitzarmen bat sinatu zuten 1996an: "Bertan ezarritako eta bi Administrazioek 1986ko maiatzean sinaturiko Hitzarmenean jasotako trazatu osoa finantzatzeko eta gauzatzeko lankidetzak hitzarmena". Hitzarmen horrek aurrekoa ordeztu zuen, eta azken hori, beraz, amaituta gelditu zen.

Hitzarmen berri horrek bertan jasotako bide trazatuaren muga ezarri zuen, eta hori, hain zuzen ere, A-625 autobidearen (lehengo N-625 errepidea) ibilbidea da, Burgoseko mugatik Laudiko zeharbidearen amaieraraino. Halaber, lurraldetasun irizpidea ezarri zuen, obrak egitearekiko erantzukizuna mugatzeko, baita zehazturiko errepideetako tarteak kontserbatzeko, mantentzeko eta hobetzeko erantzukizuna mugatzeko ere, neguko bideria eta ustiapena barne. Azkenik, Bizkaiko Foru Aldundiak finantziarioan izango duen lankidetzak ere zehaztu du, eta hori bertako aurrekontuen kontura izango da.

Arabako Errepideen 1998-2009rako Plan Integrala Arabako Batzar Nagusiek onetsi zuten; bertan ezarritakoaren arabera, A-625 errepidean jasotzen diren jardunak (hitzarmen honi dagozkionak) eta horiek orain duten betetze maila honako hauek dira:

- A-625 errepidearen egokitzeko eraikuntza proiektua, Luiaondoko saihasbidearen amaieratik 11,78 KPra, eta desnibeleko lotunea A-3622 errepidearekin (Bizkaiko Hitzarmeneko III. tarteak). Obra betearazita eta zerbitzuan.
- Amurrioko ekialdeko saihasbidea eraikitzeko proiektua, A-625 errepidean (Bizkaiko Hitzarmeneko II. tarteak). Obra betearazita eta zerbitzuan.
- Pendiente de ejecución A-625 errepidearen egokitzapena 356,32 eta 354,22 KPen artean (Saratxoko hiri zonaren eta Bizkaiko probintziarekiko mugaren artean). Betearazi barik.

### 1.1.3. Lankidetzak hitzarmena Gaztela eta Leoneko Batzordearekin

Arabaren eta Burgoseko probintziaren arteko errepide mugakideetan eragina duten lankidetzak eta koordinazioa osatuz, 2002ko irailaren 16an lankidetzak hitzarmena sinatu zen, "Arabako Foru Aldundiaren eta Gaztela eta Leoneko Batzordeko Sustapen Sailburuordetzaren arteko lankidetzak hitzarmena, zona mugakideetako bide sarean obrak eraikitzeak, finantzatzeko eta gauzatzeko". Hitzarmenaren helburua honako proiektu hauei dagozkien obrak kontratatzeak, finantzatzeko eta gauzatzeko oinarritzko baldintzak ezartzea zen, Hitzarmeneko bigarren eta laugarren klausuletan ezarritakoaren arabera:

- Gasteiz – BU-741 errepidea egokitzea (oraingo A-2124 eta BU-750), 5,850 eta 0,430 KPen artean (Gasteizeko mendatea); Arabako Foru Aldundiak idatzita eta dagoeneko betearazita dago. Obra horien baterako finantziarioari dagokionez, %64,34 Arabaren kontura izan da, eta %35,66 Gaztela eta Leoneko Batzordearen kontura.
- Ebro ibaiaren gaineko zubia, Pancorbo-Urduña errepidean, Puentelarran; Gaztela eta Leoneko Erkidegoak idatzi du, eta gauzatzen ari dira. Kasu honetan, baterako finantziarioa zati berdinetan egin dute bi administrazioek.

**1.1.4. Lankidetza protokoloa Errioxako gobernuarekin**

2004ko irailaren 27ko 23/2004 Foru Arauaren bidez, Arabako Batzar Nagusiek prokoloa sinatzea onetsi zuten, "Errioxako Gobernuaren eta Arabako Foru Aldundiaren arteko lankidetza protokoloa, zona mugakietako bide sareko errepideen arloko planifikazioa eta obrak egiteko", bi lurraldeen arteko bideetako komunikazio arazoak murrizteko eta egoera hobetzeko. Protokoloaren eraginpeko errepideak honako hauek dira:

- Arabako A-124 eta Errioxako N-232 (etorkizuneko LR-124), Briñas-Bastida-Biasteri-Logroño ibilbideak osatzen duena.
- N-232 errepideko LR-211, Arabako probintziaren mugara, Ceniceron; errepide hori hobetzeko interes komuna dago, Errioxarekiko lotura hobetzeko, Biasteriren, Eltziegoren eta Ceniceroren arteko eskualde ardatz berri baten bidez, eta hori orain Araban toki sarearen ezaugarriekin sailkatuta dago (A-3210).
- Haroko LR-212 Arabako probintziaren mugara, Bastidaraino, A-3202tik.
- Fuenmayorreko N-232ko LR-251, Arabako probintziaren mugara; Lapuebla de Labarcaraino eta Biasteriraino jarraitzen du A-3216 errepidetik.
- N-111 errepideko LR-252, Arabako probintziaren mugara; Oioneraino doa A-2126 errepidetik.
- San Vicente de la Sonsierrako LR-318 errepidea, Arabako probintziaren mugara, eta probintziaren mugatik, A-3224 errepidetik, Baños de Ebrotik N-232 errepidera.
- San Vicente de la Sonsierratik Arabako probintziaren mugara, eta probintziaren mugatik, A-3202 errepidetik, Urizaharrera.
- Labastaidako A-3202 errepidea Errioxako probintziaren mugara, eta probintziaren mugatik, LR-316 errepidetik, Rivas de Teresora.

Ibilbide horiei dagokienez, bi Administrazioen iritzian, komenigarria da aldi baterako programazioa eta jardunen lehentasun ordena ezartzea; horri lotuta, Protokoloan honako hau ezarri da:

**Arabako lurraldea**

- A-124 errepidearen egokitzapena, Biasteriren eta Assaren artean.
- A-3210 errepidearen egokitzapena, Biasteriren, Eltziegoren eta Errioxako probintziako mugaren artean.
- A-3202 errepidearen egokitzapena, Bastidako A-124 errepidearen eta Errioxarekiko mugaren (Haron) artean.

**Errioxako lurraldea**

- LR-318 errepidearen egokitzapena, San Vicente de la Sonsierraren eta Arabako probintziako mugaren artean.
- LR-319 errepidearen egokitzapena, Abalosen eta Arabako printzintziako mugaren artean.
- LR-212 errepidearen egokitzapena, Harotik Arabako probintziako mugara.

**Lurralde mugako zubiak**

Ebro ibaiaren gaineko egiturak dira eta zubiak beraiek direnez probintziaren muga, honako jardura hauek proposatu dira:

- Ebro ibaiaren gaineko zubia, Cenizerotik Eltziegora: jardun hau Arabako Foru Aldundiari dagokio.
- Ebro ibaiaren gaineko zubia, Baños de Ebrotik N-232 errepidera: Errioxako Gobernuari dagokio lan hori egitea.

Lehentasunezkat harturiko jardun horiek guztiak gehienez ere sei urteko (6) epean egin beharko dira, Protokoloa sinatzen denetik zenbatzen hasita.

**1.1.5. AP-68 autobideko bidesarian hobariak ezartzea, Altuberen eta Areta-Laudioren artean**

2001eko urtarrilaren 16an, eta 1/2001 Foru Dekretuan ezarritakoaren arabera, Arabako Foru Aldundiak komenigarritzat eta gizarte interesekotzat hartu zuen AP-68 autobideko erabiltzaileen (ohiko bizilekua Araban izan eta Altuberen eta Areta-Laudioren artean zirkulatzen dutenak) joan-etorrien kostuak murriztea, bidesariaren zati baterako dirulaguntza emanez, bertan egindako joan-etorri kopuruaren arabera; beraz, bidesarian hobariak ezartzeko dirulaguntza deialdia onestea erabaki zuen.

Bidesariaren zenbateko garbian aplikatu beharreko hobariak, BEZ kenduta, autobidearen erabilera maiztasunaren arabera, honako hauek izan ziren:

Hileko joan-etorri kopurua	Hobari orokorra	Aiarako Haranean bizi direnentzako hobaria
20raino	% 25	% 50
20 baino gehiago	% 40	% 75

Hobariak aplikatu ahal izateko, berriz, joan-etorrietan AP-68 autobidean sartzeko eta irteteko guneak lehenengo oinarrian aipaturiko tarteak (hau da, Altube, Ziorraga eta Areta-Laudio) mugatzen zituztenak izan behar ziren.

Ondoren, 2002ko urtarrilean, AP-68 autobidea erabiltzean Arabako lurraldetik zirkulatzen zuten arabarren bidesariko hobariak emateko araudia eta oinarri arautzaileak ezarri ziren. Oinarri

arautzaile hauetan, dirulaguntzen zenbatekoa ezarri zen, bai zenbateko orokorra eta bai Aiara Haraneko egoiliarrei aplikatu beharreko hobari bereziak.

Dirulaguntzak aplikatzeko, bidesariei dagozkien AP-68 autobidean sartzeko eta irteteko guneek lehenengo oinarrian aipaturiko tartek mugatu beharko dituzte, hau da, Areta-Laudioko, Ziorragako, Altubeko, Subillako eta Zanbranako ordainlekuak.

#### **1.1.6. Hitzarmena AVASarekin, ibilgailu astunak Ziorraga-Altube tartean dohainik ibiltzeari buruz**

Aurreko akordioarekiko modu osagarrian, 2000ko azaroaren 28an AVASAK eta Arabako Foru Aldundiak Hitzarmena sinatu zuten, ibilgailu astunek (kamioiak eta autobusak) AP-68 autobidea erabiltzeko bidesarien kostua euren gain hartzeko, indarreko tarifa sailkapenaren arabera, autobide horretako Ziorragako eta Altubeko ordainlekuen arteko tartean.

Lankidetzaren ondorioz, bidesari horien kostuaren baterako finantziarioa egin zen, eta alderdi bakoitzak ibilgailu astunek (kamioiak eta autobusak) AP-68 autobideko Ziorraga-Altube tartea erabiltzeko gehieneko bidesari baimenduen 100eko 50 finantzatzeko konpromisoa hartu zuen, baldin eta ibilgailuok tarte hori mugatzen duten guneetatik sartzeko eta irteten badira.

#### **1.1.7. Hitzarmena Gipuzkoako Foru Aldundiarekin, AP-1 Gasteiz-Eibar autobidea egiteari, kontserbatzeari eta ustiatzeari buruz**

Hitzarmen hau 2003ko martxoaren 4an sinatu zen; bertan, inplikaturiko bi erakundearen arteko lankidetzarako oinarriak ezarri ziren, autobide berria egiteko, kontserbatzeko eta ustiatzeko lanak bien artean gauzatzeko. Hitzarmenaren helburua, horrenbestez, Gipuzkoako eta Arabako Foru Aldundiek AP-1 Gasteiz-Eibar autobidea egiteko eta zerbitzuan jartzeko (faseak) baldintzak ezartzea da.

#### **1.1.8. Hitzarmena Bizkaiarekin, Kadaguaren igarobiderako**

2005eko martxoaren 8an, Bizkaiko eta Arabako Foru Aldundien arteko Hitzarmena sinatzea onetsi zen, Kadaguaren Atobidea Eraikitzeako Proiektuari zegokionez (Arbuio-Sodupe tartea). Proiektu horren bidez, Enkarterri, Nerbioiko eskualdea eta Bizkaiko eskualde mugakideak Arabako Aiarako eskualdearekin lotzeko bide sarea osatu nahi zen.

- Hauek dira sistema eratzen duten luzetarako ardatzak:
  - ✓ Proiektaturiko Kataguako autobidea Soduperaino, eta bertatik Gordexolaraino eta Artziniegaino.
  - ✓ Nerbioiren ardatza, Basauriren eta Amurrioren artean.
- Zeharkako ardatzak hauek dira:
  - ✓ Sodupe-Zaldu-Okendo-Arakaldo ardatza.
  - ✓ Artziniega Amurriorekin lotzen duen errepideak eraturiko ardatza.

Bide azpiegiturek osatzen duten bide sarea haxe dela aintzat hartuta, lehenengo eta behin, Kadaguaren luzetarako ardatza indartu behar da, Arbuioaren eta Soduperen arteko proiektua eginda eta betearazita; gero, bide sistema hori osatzen duten jardun guztiak egingo dira.

Autobidearen trazadura Bizkaiko Lurralde Historikotik, zatirik handienez, eta Arabako Lurralde Historikotik (Okondoko udalerrian zehar 1.300 metro) igarotzen da. Errepide hori Bizkaiko Errepideen Lurraldeko Sektoreko Planean agertzen da.

Hori dela eta, ezinbestekoa da bi Aldundien arteko erakunde mailako lankidetzaren eta koordinazio egokia gauzatea, errepideak planifikatzeari, proiektatzeari eta eraikitzearen arloan eskumenak dituzten erakundetzat, bi lurraldeetako Foru Arauetan jasotakoaren arabera. Horrenbestez, erakunde bakoitzak bidezko tramiteak egin behar ditu, proiektua onesteko eta, gero, gauzatzeko, erakunde bakoitzaren lurraldetik doan tartean.

Behar diren kontratazio espedienteen tramitazioa eta hitzarmen honetan identifikaturiko obren gauzatze osoa, sinaturiko hitzarmenaren arabera, "Interbiak Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A." enpresaren bidez egingo ditu Bizkaiko Foru Aldundiak, azken horren aurrekontuen kontura.

Horretarako, Arabako Foru Aldundiak beharrezko kudeaketak egiteko esan dio Bizkaiko Foru Aldundiari, eta horietarako baimena eman du, aipaturiko proiektuan zehazturiko Arabako tarteari dagokionez.

Bestalde, Arabako Foru Aldundiak, bidezko deritzon kudeaketa sistemaren bidez, Arabako lurraldean proiektu horren eraginpean dauden lurrak eskuratuko ditu, eta Bizkaiko Foru Aldundiak bere gain hartuko du horren kostu osoa.

Horri dagokionez, Arabako Foru Aldundiak, tarte horren titularra denez, lurak eskuratzeko behar diren jarduera material edo tekniko guztiak egiteko eskatuko dio Bizkaiko Foru Aldundiari, eta horretarako behar diren egintza edo ebazpen juridiko guztiak emango ditu.

Azkenik, Bizkaiko Foru Aldundiak bere kontura egingo ditu Kadaguaren autobidea kontserbatzeko eta mantentzeko behar diren jardun guztiak, Arabako lurraldetik doan tarteari dagokionez.

Arabako Foru Aldundiak, tarte horren titularra denez, lurak eskuratzeko behar diren jarduera material edo tekniko guztiak egiteko eskatuko dio Bizkaiko Foru Aldundiari, eta horretarako behar diren egintza edo ebazpen juridiko guztiak emango ditu.

Bizkaiko Foru Aldundiak Arabako lurraldea neurri batean zeharkatzen duen azpiegitura egitean ez da gutxietsiko Arabako Foru Aldundiaren berezko eskumenik.

#### 1.1.9. Beste hitzarmen batzuk

Oraingo sarearen sailkapenean duten eragina eta izan ditzaketen aldaketak aintzat hartuta, honako hitzarmen hauek aipatu behar dira:

- Foru Aldundiaren eta Lapuebla de Labarcaren arteko Hitzarmena, A-4208 errepideko zeharbide tarte herriko kale batetik aldatzeko.
- Foru Aldundiaren eta udal batzuen (Gaubea, Iruraiz-Gauna) arteko Hitzarmenak, errepide tarte batzuk transferitzeko.
- Arabako Foru Aldundiaren eta Acostako Administrazio Batzordearen arteko Hitzarmena, Acostan sartzen den A-4409 errepideko tarte bat transferitzeko.
- Aguraineko Udalaren eta Arabako Foru Aldundiaren arteko Hitzarmena, A-3100 errepidearen 21+50 KPren (Cadiñanoseko biribilgunea) eta 24+11 KPren (Aguraineko Ekialdeko Lotuneko biribilgunea) arteko zatia transferitzeko. Gazeoko lotunea.
- Okondoko udalaren eta Arabako Foru Aldundiaren arteko Hitzarmena, Okondon sartzen den A-4616 errepideko tarte transferitzeko (58,290 eta 58,480 KPen arteko tarte).
- Arabako Foru Aldundiaren eta Navarreteko Administrazio Batzordearen arteko Hitzarmena, A-4153 errepideko tarte bat (36,010 KPtik 36,580 KPra bitartekoa) transferitzeko.

Bide segurtasunean eragina duten beste hitzarmen batzuk:

- Hitzarmena Álava Agencia Desarrollo, S.A. sozietatearekin, A-2122 errepidetik Lantaroneko Industrialderako sarbideak berrantolatze eta hobetzeko obrak finantzatzeko eta gauzatzeko.
- Hitzarmena Álava Agencia Desarrollo, S.A. sozietatearekin, A-3226 errepidetik Lantziegoko Industrialderako sarbideak berrantolatze eta hobetzeko obrak finantzatzeko eta gauzatzeko.
- Gasteizko Udalaren, Gasteizko Industria Lurra, S.A. sozietatearen eta Arabako Foru Aldundiaren arteko lankidetzaren hitzarmena, N-1 autobioiko Jundizeko lotunea aldatzeko obrak finantzatzeko eta gauzatzeko (Gasteizko Iparraldeko Saihesbidea), eta, horrela, Jundizeko Industrialdearen zabalkunderako (Jundiz Mendebaldea) sarbideak bermatzeko.
- Natura defendatzeko taldeekin sinaturiko hitzarmena, foru errepideetan neurri zuzentzaileak diseinatzeko.

Azkenik, Herrilan eta Garraio Sailaren eta Natura Defendatzeko eta Ikertzeko Arabako Taldearen (GADEN) arteko lankidetzaren hitzarmena idatzi da, Arabako Lurralde Historikoan zapal dutako ornodunei buruzko datuak biltzeko eta neurri zuzentzaileak diseinatzeko. Bere helburuak hauek dira:

- Arabako errepideetan zapal dutako ornodunei buruzko datu kopuru ahalik eta handiena erregistratzea eta aztertzea.
- Ornodunen zapaltzei lotutako gune beltzak lektzea.
- Zapaltzeek basoko faunan duten eragina ahalik eta gehien murrizteko neurri zuzentzaileak diseinatzea; hain zuzen ere, lehentasunezko sareko errepideetan eta, batez ere, N-622, N-240 eta N-I errepideetan.

## **1.2. IKUSKAPEN HAU BARRUAN HARTZEN DUEN ARLOKO PLANEAMENDUKO ETA LURRALDE PLANEAMENDUKO ESPARRU BERRIA**

Atal honetan, arloko planeamenduetan eta lurralde planeamenduetan izandako aldaketak eta berritasunak aztertuko dira, Planaren ikuskapenaren edukietan eragina izan dezaketenak, Planeko indarreko eta etorkizuneko proposamenetan izan dezaketen eragina gaurkotu ahal izateko.

### **1.2.1. Estatuko Administrazioaren plangintza**

#### **1.2.1.1. Azpiegitura eta Garraio Plan Estrategikoa (AGPE) 2005-2020**

2005eko uztailaren 15ean, Azpiegitura eta Garraioko Plan Estrategikoa onetsi zen, eta, bertan, 2020ra arte egingo diren jardunak daude jasota; errepideko garraiorako, 62.785 milioi euroko guztizko inbertsioa dago.

Lehenengo Azpiegitura Egitamua (2000-2010) ordeztu duen plan honek aldatu egin ditu errepide eta trenbide sarean esku hartzeko proposamenak; bi azpiegitura horiek baldintzatu egin ditzakete ikuskapen honetako proposamenak. Lehenengo Azpiegitura Planetik, eta, Arabako sareari dagokionez, Estatuko Administrazioari plangintza orain egiten ari den obra amaitzean oinarritu zen: A-1 autobiarren egokitzapena (Madril-Irun-Frantziako muga), Trebiñuko Konderriko tartean.

AGPE berriak lehenengo Azpiegitura Planean jasotako herri arteko jardun batzuk aldatu ditu; adibidez, Medinaceli-Soriako A-15 autobia eta horren luzapena, segurutik bidesari gabea, Soria-Tuterarantz, eta Nafarroako oraingo autobidearekiko lotura. Horrela, A-1 eta AP-1 errepideetako trafikoaren zati bat ibilbide berri honetara deribatu ahal izango da.

Gainera, N-120 errepidea bikoiztea ere proposatzen da, A-12 autobiatzat; horrek Logroño Burgosekin lotuko luke, eta, gainera, A-1 eta AP-1 errepideen aukerako ibilbidea izan daiteke.

Plan berriak, halaber, Nafarroa Frantziarekiko zuzen-zuzen lotzeko proposamena ere jasotzen du; lotura hori Pirinioetatik izango da, Iruñetik Frantziarako (Luzaidetik) Gaitasun Handiko Pirinioz gaindik Ardatzaren bidez; era berean, Frantziako autobideekin eta autobiekin lotuta egongo da Salies-de-Béarn/Peyrehorade zonan; aldi berean, mantendu egiten du Somport-eko zubitik adierazitako ibilbideko kalitate eta segurtasun baldintzen egokitzapena.

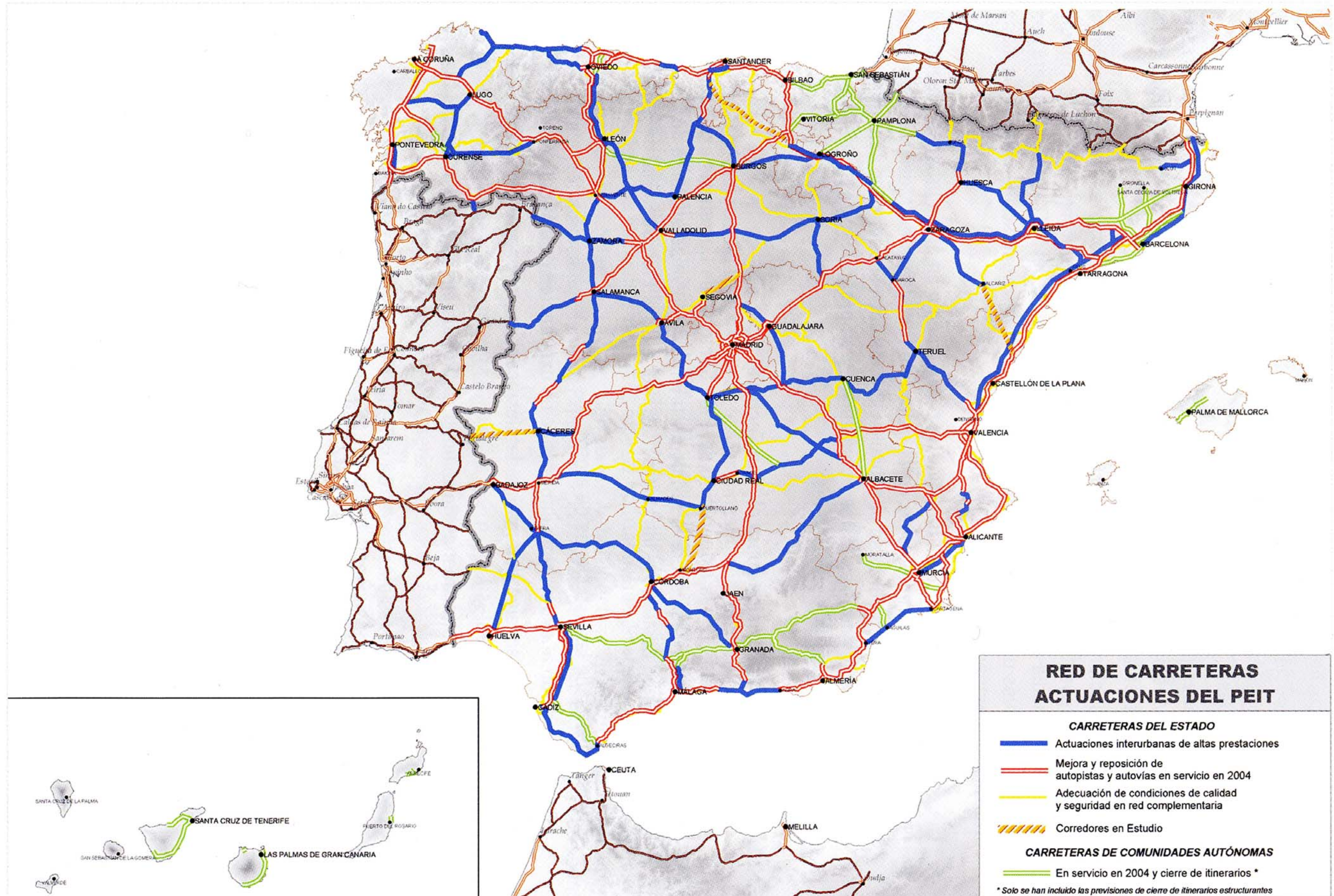
Trenbide sareari dagokionez, Planak mantendu egiten du Euskadiko Prestazio Handiko Sarearen proposamena, eta hori, gainera, Castejon-Iruñea-Altsasua ibilbidearekin eta EAEko Y deritzonarekin osatzen du. Euskadiko abiadura handiko lineen garapenak eta eraikuntzak, bai Gasteiz-Bilbo eta Gasteiz-Donostia loturretan (Euskadiko Y), bai Estatuko Prestazio Handiko Sarearekiko loturan (Gasteiz-Burgos-Valladolid), eragina izan dezake errepide sarearen erabileran. Nolanahi ere, Prestazio Handiko Sarearen behin betiko eraketarako epeak 2004-2015

Arabako Errepideen Plan Integralaren Ikuskapen honen (2004-2015) irismenetik kanpo gera daitezke.

Errepide eta trenbide sareko proposamenen mapak eta horien azken irudiak (2020ari dagozkionak) erantsi dira.

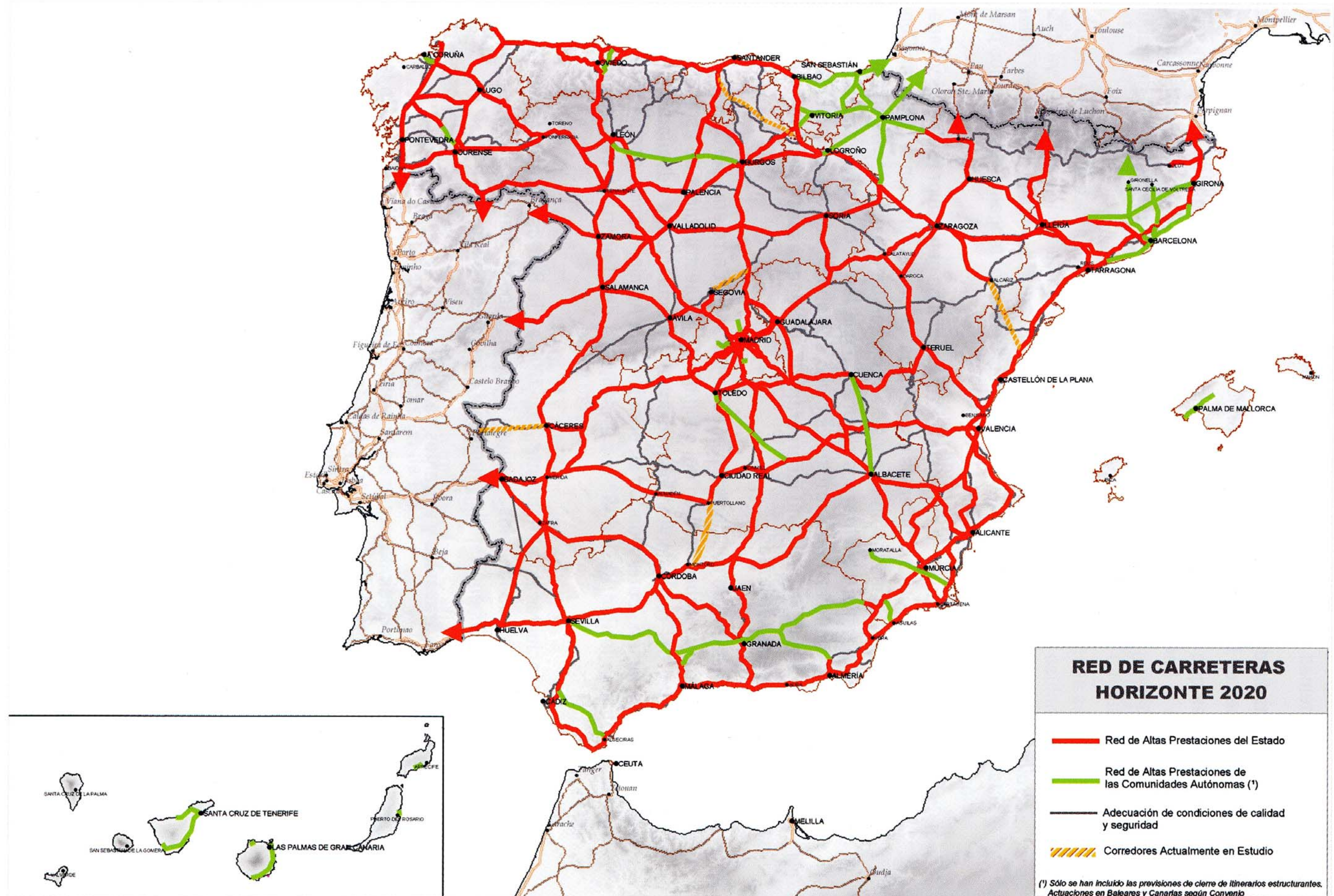


# PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

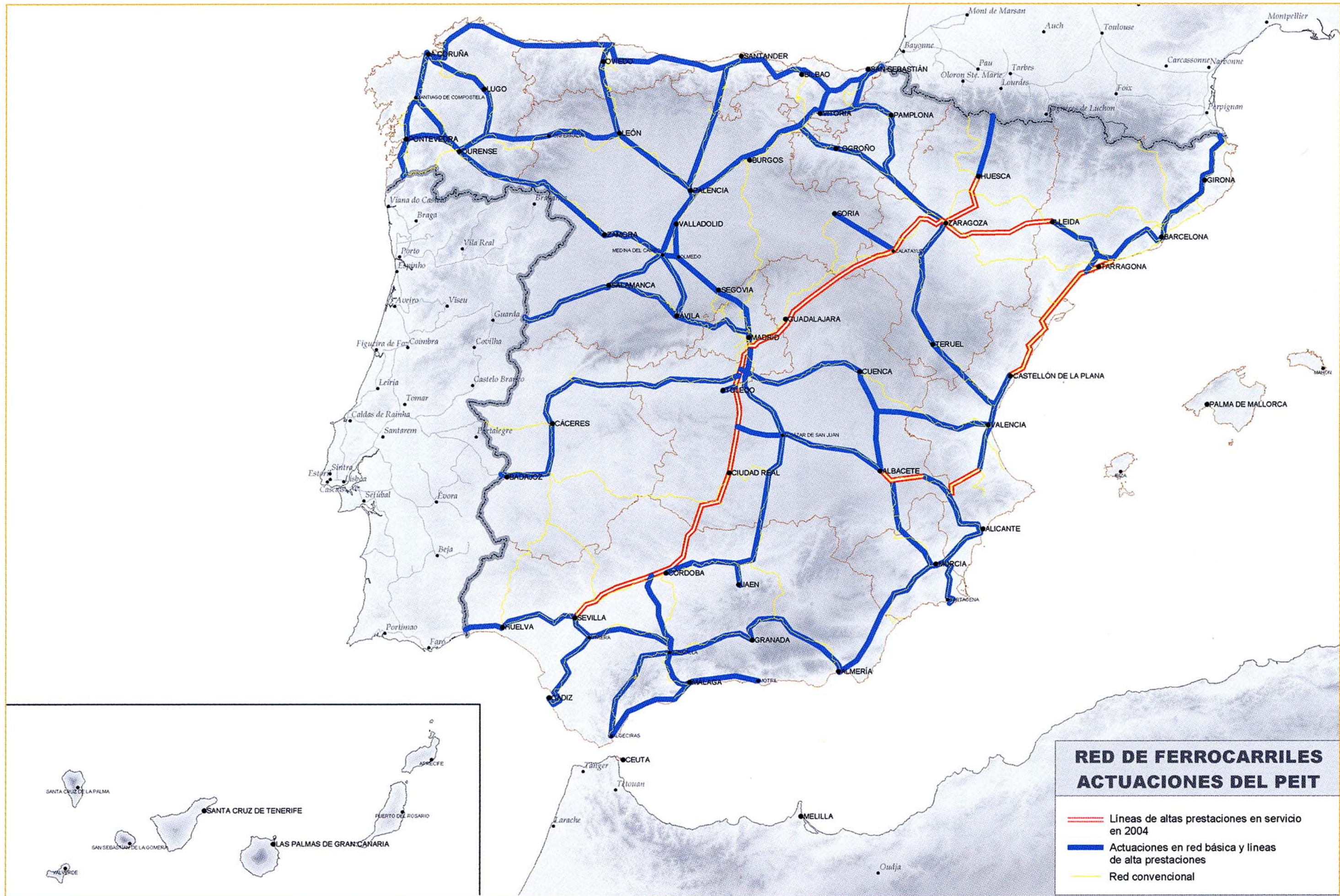




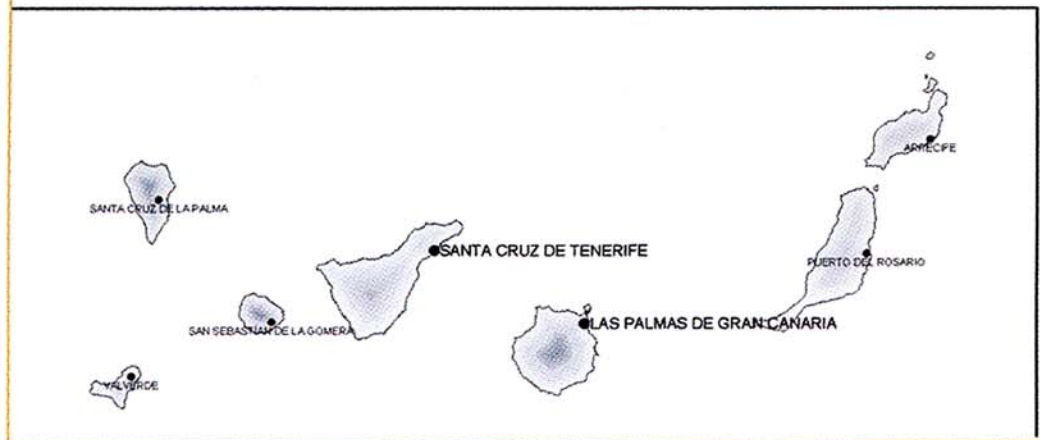
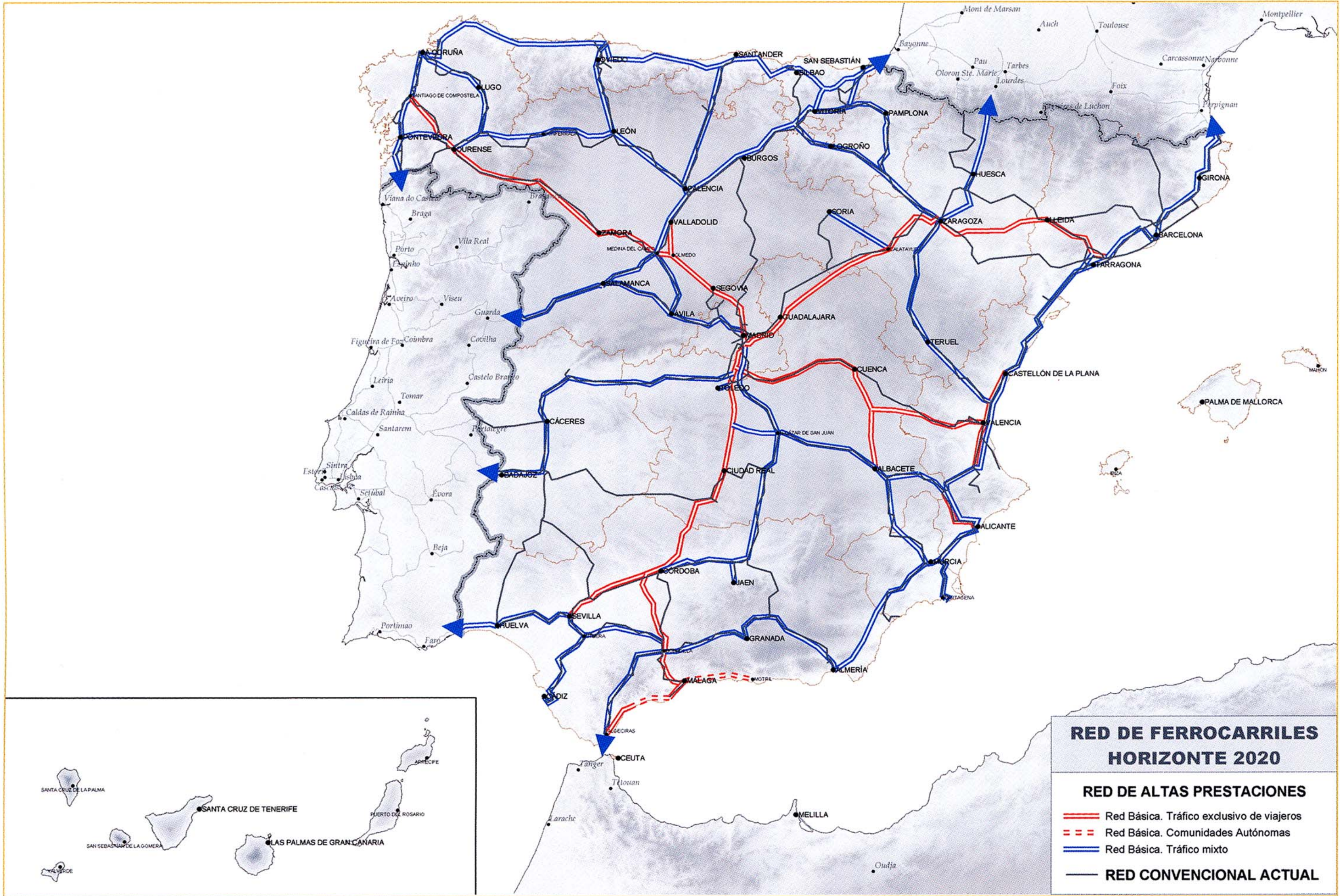
# PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT













### 1.2.2. EAEko Errepideen 2. Plan Orokorra, 1999-2010

Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduko Jarraibideak indarrean sartu ondoren, agerian gelditu zen 1993-2004ko Errepideen Plan Orokorreko xedapenak egokitu beharra zegoela, bertan ezarritako lurralde antolamenduko politikaren helburuetara eta irizpideetara. Horretarako, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen 2. Plan Orokorra idatzi zen 1999-2010 aldirako.

Euskal Autonomia Erkidegoko 1999-2010eko Errepideen Plan Orokorreko jardun proposameneren artean, Planak Arabako Lurralde Historikoan helburu duen Sareari dagozkionak daude jasota; sare hori, aldi berean, Plan Orokorra egitean aztertutako Sare Funtzionalaren barruan dago, eta hauxe adierazten du: "trafikoen garrantza aintzat hartuta Lurralde Historikoak elkarrekin edo Administrazio Autonomo mugakideetako errepideekin lotzen dituzten errepideak".

EAEko Errepideen 2. Planean, aldatu egin zen Sare Funtzionala, lehenagoko planetan aintzat hartutakoari zegokionez. Aldaketa horren bidez, Sare Funtzionalan LAJetan ezarritako bide ardatzak jaso ziren, Hiriburuen EAEko Gune Anitzeko Sistemako oinarritzako loturatzat eta Eskualde Egituratzeko loturatzat. Halaber, kontuan hartu ziren arlo honetan azken urteotan egin diren jardunek sarean sortutako operatibitate aldaketak.

Arabako lurraldean sartutako aldaketak honako hauek izan ziren:

- Artziniega-Sodupe, A-2604 eskualde errepidetik.
- Legutio-Arrasate, A-2620 eskualde errepidetik.
- Eskalmendiko A-2134 errepidetik N-104 errepidera, eta AP-32 (Askartza) errepideko A-2130-tik Gasteizera.

Planean jasotako sareko tarte tradizionalen funtzionaltasuna ordeztu zuten tarteak (eraikitzen ari zirenak) baino ez ziren gehitu; hain zuzen ere, Araban, epe laburrean, aintzat hartu zen N-I errepidearen ibilbidea, Gamarraren eta Probintziak Nafarroarekin duen mugaren artean, autobia berritik egingo zela, eta hori, azkenean, 1997an jarri zen zerbitzuan.

Errepideen 2. Plana onetsi zenean, horren helburua zen Sarearen katalogoa gaurkotu beharra ere sortu zen; alde batetik, ibilbide batzuk kanpo uztea planteatu zen, ibilbide horiek funtzionaltasuna galdu zutelako edo horien tarteak zuzendu behar zirelako; bestalde, beste batzuk sartu ziren, nahitaez sustatu beharrekoak, bai Sarea lurraldearen barruan egituratzeko, bai bi lurraldeetako eskualde mugakideak lotzeko, baita probintzia arteko edo autonomia arteko ibilbideetan integratzeko ere.

Horri dagokionez, eta testu honetan jasotako aldaketen irismena eta horiek eragin zituzten zergatiak argitzeko, EAEko Errepideen Plan Orokorreko Saretik N-130 eta GI-120 errepideak ezabatu ziren, horiek galdu egin baitzuten euren funtzionaltasuna, lehenengo kasuan aukerako ibilbidea egotearen ondorioz (Nafarroarekin lotzeko autobidea), eta, bigarren kasuan, N-240 eta N-I aukerako ibilbidean hobekuntzak egitearen eraginez; A-624 errepidea aldatu zen, horren tarte banaketa zuzenduta eta Burgoseko tarte kenduta, baita Bizkaiko Foru Aldundiak oso-oso kudeatzen eta ustiatzen duen BI-624 errepidea ere; eta GI-632 eta BI-632 errepideak ere bai, eta horien izena aldatu egin zen, Lehenengo Intereseko Sarean sartzeko (N-633), trafiko astunaren bolumen nahiko handia jasaten zutelako (astegunean %20 baino gehiago). Bestalde, katalogoan Oinarritzako Sare izaera mantendu duten beste errepide batzuk sartu ziren, lurralde bakoitzean Sarea egituratzeko ardatzak direlako (BI-637, BI-633, BI-635 eta A-124 eta GI-631), edo bi lurraldeko eskualde mugakideak lotzen dituztelako (BI-638 eta GI-638).

Errepideen 2. Plan Orokorra onetsi ondoren, eta Konstituzio Auzitegiaren 1998ko ekainaren 18ko Epaiak egindako konstituziokontraotasun adierazpenaren ondorioz, N-I errepideak Trebiñuko Konderrian duen tarte atera egin behar izan da Saretik. Bestalde, Bilbo-Behobia (AP-8) autobidearen kasuan, 1999an funtzioak eta zerbitzuak Autonomia Erkidegoari transferitu ondoren, eta emakida 2003an amaitutakoan, egokitu egin behar izan dira aurreko egoerari buruzko datuak.

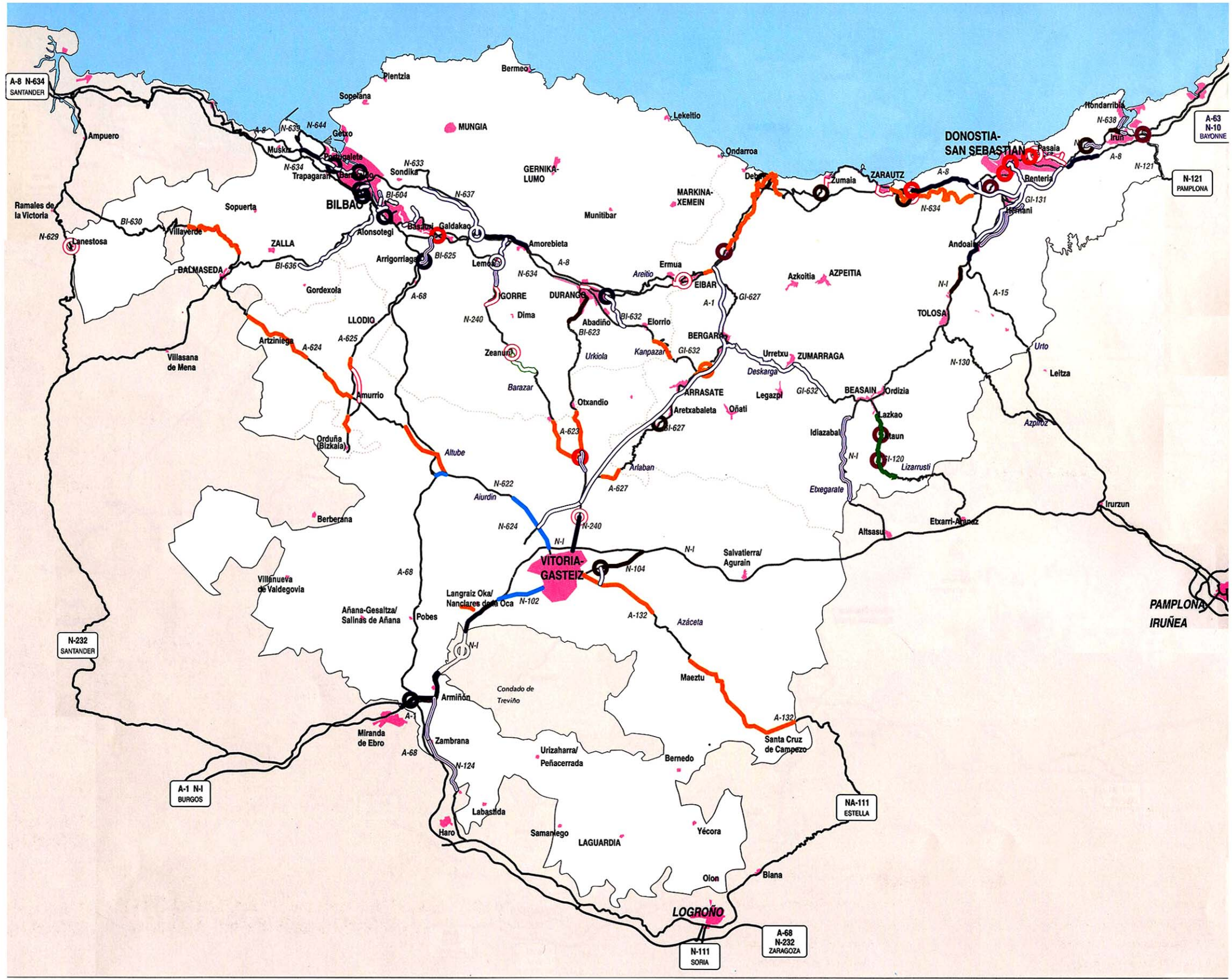
Azkenik, N-121 errepidearen azalpena jasotzen da, Konstituzio Auzitegiak aipaturiko epaian azaldutako lurraldetasun irizpidean oinarrituz.

**Zergati horien guztien eraginez, Euskadiko Errepideen Plan Orokorra Aratu duen Legearen Bigarren Aldaketari buruzko urriaren 4ko 5/200 Legea onetsi zen; bertan, aldaketa horiek jaso ziren, Sarearen zehaztapen berri batean.**

Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorra (1999-2010) Planeko lehenengo seiurtekorako (1999-2004) programatu zuen AP-1 errepideko Luko-Gipuzkoako probintziako muga tarte gauzatzea, eta Etxabarriaren eta Lukoren arteko Arabako tarte azken hirurtekora arte atzeratu zen (2007-2010). 2. Plan honetan, finantziario sistema orientagarri berria proposatu zen (finantziario mistoa, publikoa eta pribatua), AP-1 errepidea eraikitzeko, bidesaria emateko lehenengo sistemaren aurrean; sistema hori garatzen ari dira gaur egun, eta Gipuzkoako eta Arabako Foru Aldundien arteko akordioa dago.

Gaur egun, Arabako Foru Aldundiak eta Gipuzkoakoak aldatu egin dute formula hori, eta autobidearen eraikuntza autobidea eraikitzearen eta ustiatzearen ardura duten bi enpresek finantzatzen dute. Halaber, AP-1 autobidea zerbitzuan jartzeko datak aldatu egin dira; horrela, bai Etxabarri-Luko tarte eta bai Luko-Gipuzkoako probintziako muga tarte 2008ko urtarrilean jarriko dira zerbitzuan.





**MAPA 8.3. ACTUACIONES EN LA RED OBJETO. (1999-2010)**

- |                              |                            |   |  |
|------------------------------|----------------------------|---|--|
| <b>VITORIA-GASTEIZ</b>       | — Carreteras               | ⊙ | Nueva infraestructura  |
| <b>TOLOSA</b>                | Barazar Puertos de Montaña | ⊖ | Duplicación de calzadas  |
| ● Cabecera de Área Funcional | A-2620 Códigos Carreteras  | ⊕ | Ampliación de calzada  |
| <b>Lekeltio</b>              |                            | ⊖ | Reordenación y control de accesos en vías de doble calzada                 |
|                              |                            | ⊕ | Construcción y reordenación de enlaces                                     |
|                              |                            | — | Acondicionamientos   |
|                              |                            | — | Mejora del trazado y ampliación de la plataforma                           |
|                              |                            | ⊖ | Reordenación de intersecciones y control de accesos en vías convencionales |
|                              |                            | ⊕ | Mejora de las travesías  |
|                              |                            | — | Construcción de vías lentas  |
|                              |                            | ⊖ | Variantes urbanas  |



Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorreko proposamenek, Arabako lurraldean, Arabako Errepideen 1998-2009rako Plan Integralekoak jaso zituzten; horrela, agiri horretan, Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorreko proposamenak zeuden jasota, baita sarearen gainerako zatian ezarri beharreko proposamenak ere, eta Trazatuko Proiektuen (dagoeneko gauzatze fasean) eraginezkoak ere bai (Gasteiz-Eibar autobideari eta horren balizko luzapenari buruzko proiektuak).

Aipamen berezia merezi dute, Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko oraingo Sarearen barruan, trafiko ibilbide nagusiei buruzko Europako Akordioan zehazturiko nazioarteko ibilbideei esleituriko errepideak (AGR 1975; Geneva 1985); Euskal Autonomia Erkidegoan, programaturiko obrak egin ondoren, honako hauek izango dira:

- Coruña-Oviedo-Bilbo-Donostia eta Bordeaux ibilbidea (E-70), AP-8 autobideari esleituta, honako hauen artean: Haga eta Ugaldebietako soluzioa, Bilbo Hegoaldeko soluzioa eta AP-8 Behobiaraino.
- E-80 ibilbidea, Lisboa-Coimbra-Salamanca-Valladolid-Burgos-Donostia-Pau, Euskadiri esleitutakoa, AP-1 autobideari Armiñoneraino, N-1 Gasteizeraino, N-622 Gasteizen eta Etxabarriren artean, AP-1 Etxabarriren eta Lamatzagaren artean, eta AP-8 Behobiaraino. Bien bitartean, ibilbide hau N-I errepideak osatuko du, Armiñonen eta Donostiaren artean, Etxegarateko mendatetik.
- E-05 ibilbidea, Glasgowetik Donostia-Burgos-Madril-Sevilla-Cadiz-Algecirasera, E-80 deritzonaren ibilbide berberera esleituta.
- Azkenik, E-804 ibilbidea, Bilbo-Zaragoza-Bartzelona, AP-68 autobideak Bilbotik Miranda de Ebrora egiten duen ibilbideari esleituta.

**Etorkizunean, eta Euskadiko Errepideen 2. Planean programaturikoaren arabera, E-70 ibilbidea N-637 errepideak ere osatuko du, Txorierritik igarotzeko tartean; eta E-05 eta E-80 ibilbideak, AP-1 autobidearen bidez, Gasteizen eta Eibarren artean (Maltzaga).**

### **1.2.3. Lurralde eta Autonomia Erkidego mugakideetako Errepideen Planak**

#### **1.2.3.1. Gaztela eta Leoneko Errepideen Arloko Eskualde Plana (2002-2007)**

Gaztela eta Leoneko Errepideen Arloko Eskualde Plan berriak (2002-2007) dagoeneko betearazita dagoen Garraio Azpiegiturako Lehentasunezko Jardun Plana (1997-2000) ordeztu du; eskualde plan hori onetsita dago. Errepide mugakideetako koordinazioa garatzen jarraitu behar da, Arabako Foru Aldundiak egindako proposamenetan oinarrituz.

#### **1.2.3.2. Nafarroako Errepideen Plan Gidaria (2002-2009)**

Nafarroako Errepideen Plan Gidaria (2002-2009) idatzita dago gaur egun, eta sarearen oraingo sailkapena mantendu du; horrek Arabarekiko tratamendu homogeneotasuna eragiten du, ibilbide mugakideetan.

#### **1.2.3.3. Errioxako Errepideen Eskualde Plana (2001-2010)**

Errioxako Autonomia Erkidegoko Errepideen Eskualde Plan Berria abenduaren 28ko 8/2000 Legearen bidez onetsi zen, eta 10 urteko indarraldia dauka (2001-2010); Arabarekiko loturei dagokienez, Errioxako Autonomia Erkidegoko Errepideei buruzko martxoaren 7ko 2/91 Legeak onetsitako sailkapen bera egiten du. Eskualdeko Sarean, Arabarekiko lankidetzaren protokoloa lotura hauek ageri dira, bi lurraldeetan hobetzeari eta jarraipena izateari dagokionez:

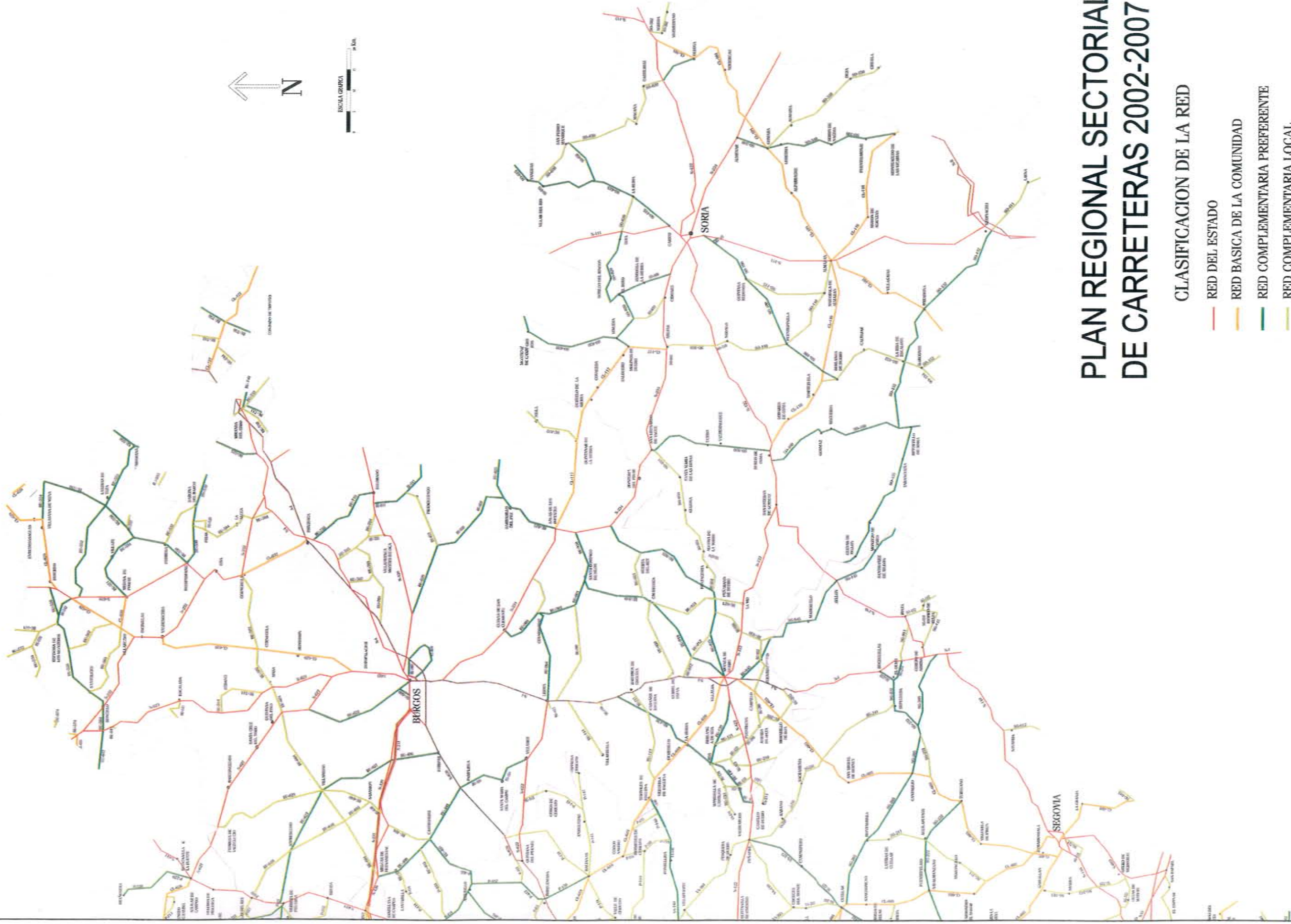
- LR-211, N-232 errepidetik Arabako probintziako mugara, Ceniceron; errepide horretan interes komuna dago, Errioxarekiko lotura hobetzeko, Biasteriren, Eltziegoren eta Ceniceroren arteko eskualde ardatz berri baten bidez eta hori Araban tokiko sarearen ezaugarriekin sailkatuta dago orain (A-3210).
- LR-212, Harotik Arabako probintziako mugara; Bastidaraino jarraitzen du.
- LR-251, Fuenmayorreko N-232 errepidetik Arabako probintziako mugara; Lapuebla de Labarcaraino eta Biasteriraino jarraitzen du.
- LR-252, N-111 errepidetik Arabako probintziako mugara; Oioneraino jarraitzen du.

#### **1.2.3.4. Gipuzkoako eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Planak**

Euskal Autonomia Erkidegoko gainerako lurraldeekin, sare nagusien funtzionaltasuna eta jardunak koordinatzen dituen Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorra da; garrantzia txikiagoko sareetarako, eskualdeko sareetarako eta tokiko sareetarako, Gipuzkoako eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Planak erabili behar da.

Gipuzkoako Errepideen Lurralde Planaren Aurrerapena 1994an formulatu zen; gero, 1997ko urrian, behin betiko Arloko Lurralde Plana idazteko agindua eman zen, lehendik onetsitako Aurrerapeneko edukian oinarrituz; LZE hori orain Hasierako Onarpen fasean dago, eta 2004an berraztertzea egin behar da.

Bestalde, 1997an, Bizkaiko Foru Aldundiak bertako Errepideen Lurralde Plana egiteko agindua eman zen, eta hori 1999ko apirilaren 15ean onetsi zen, 8/1999 Foru Aginduaren bidez. Gipuzkoaren kasuan bezala, ia ez dago lotura gehigarririk, Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko Xede Sareak eta Sare Funtzionalak jasotakoei dagokienez; horien artean, aipagarria da Kadaguaren igarobidea, Araba eta Bizkaia lotzeko elementutzat (aipaturiko hitzarmenean jasotakoa), baita Amurrio-Urduñako Jaurerria lotura ere, eta hori indarrean dago Malato Zuhaitzaren Hitzarmenari dagokionez.



# PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

## CLASIFICACION DE LA RED

- RED DEL ESTADO
- RED BASICA DE LA COMUNIDAD
- RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
- RED COMPLEMENTARIA LOCAL

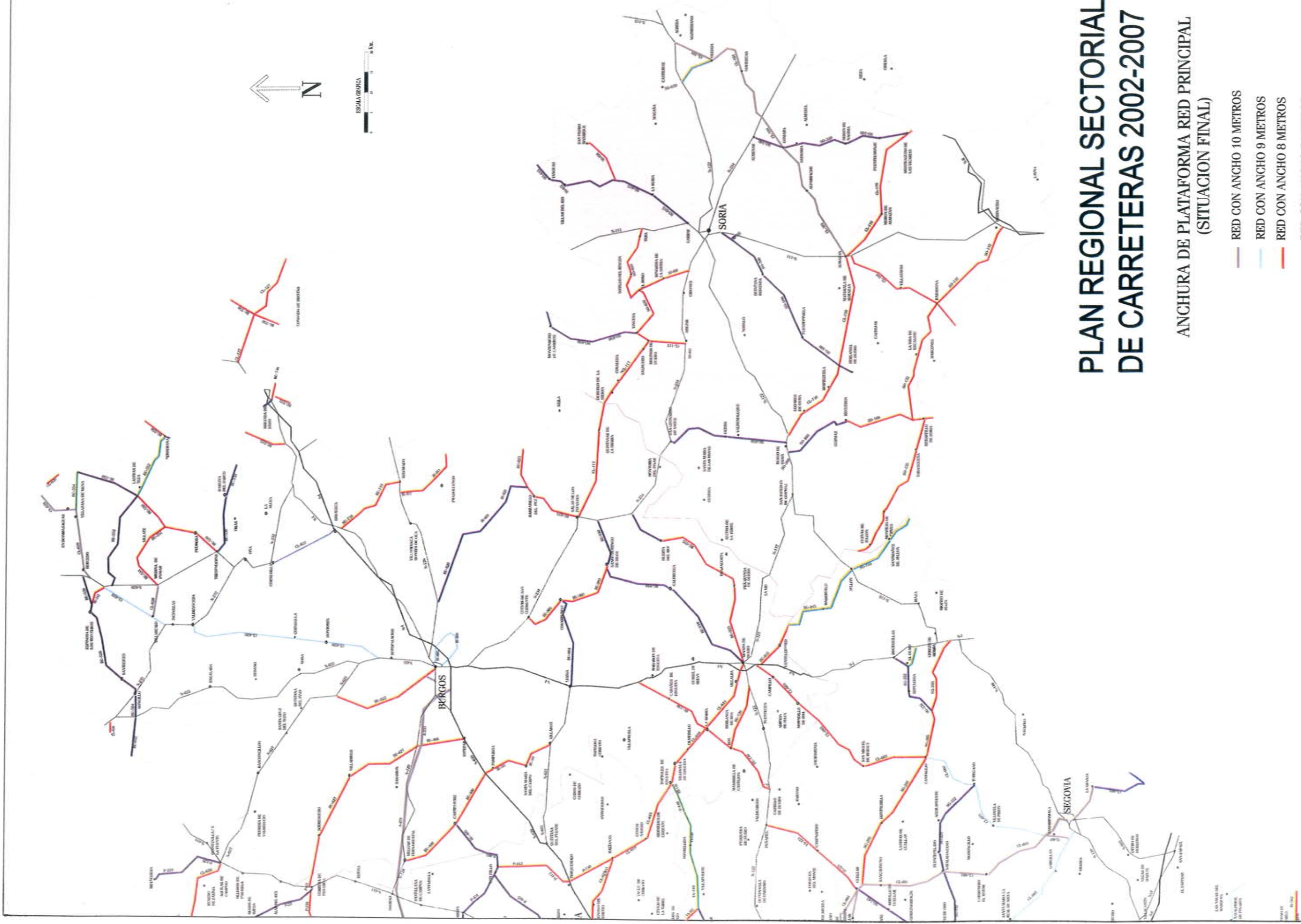


**Junta de  
Castilla y León**

CONSEJERÍA DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS





# PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL  
(SITUACION FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS



**Junta de  
Castilla y León**

CONSELERIA DE FOMENTO

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS





# PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

PROPUESTA DE ACTUACIONES

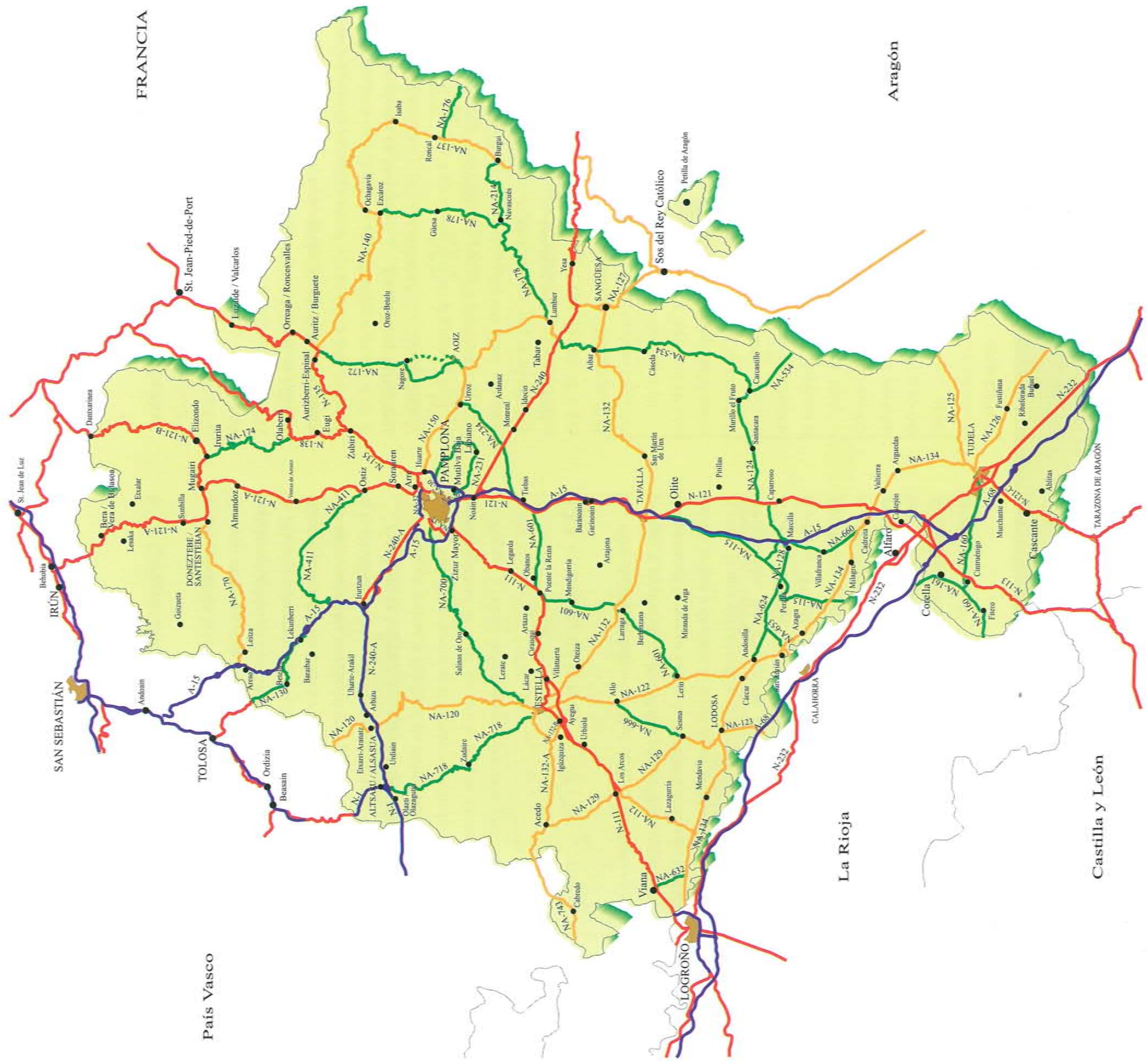
-  VARIANTE
-  ESTRUCTURA
-  ACONDICIONAMIENTO
-  MEJORA
-  REFUERZO
-  ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN



**Junta de  
Castilla y León**

CONSEJERÍA DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

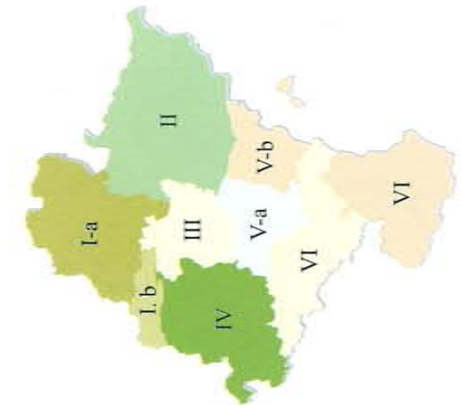




# Mapa de la Red Viaria

## Comarcas de Navarra

- I-a Noroccidental
- I-b Sakana
- II Pirineos
- III Comarca de Pamplona
- IV Tierra Estella
- V-a Tafalla
- V-b Sangüesa
- VI Ribera Alta-Aragón
- VII Ribera Baja









- Autopistas y Autovías
- Red de interés general
- Red de interés Comunidad Foral
- Red comarcal

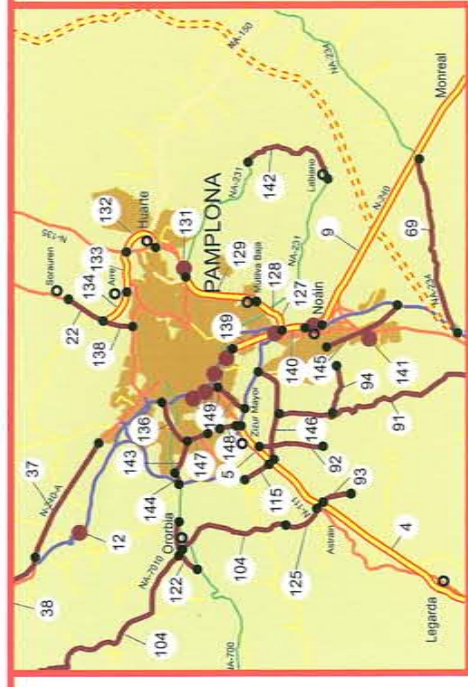




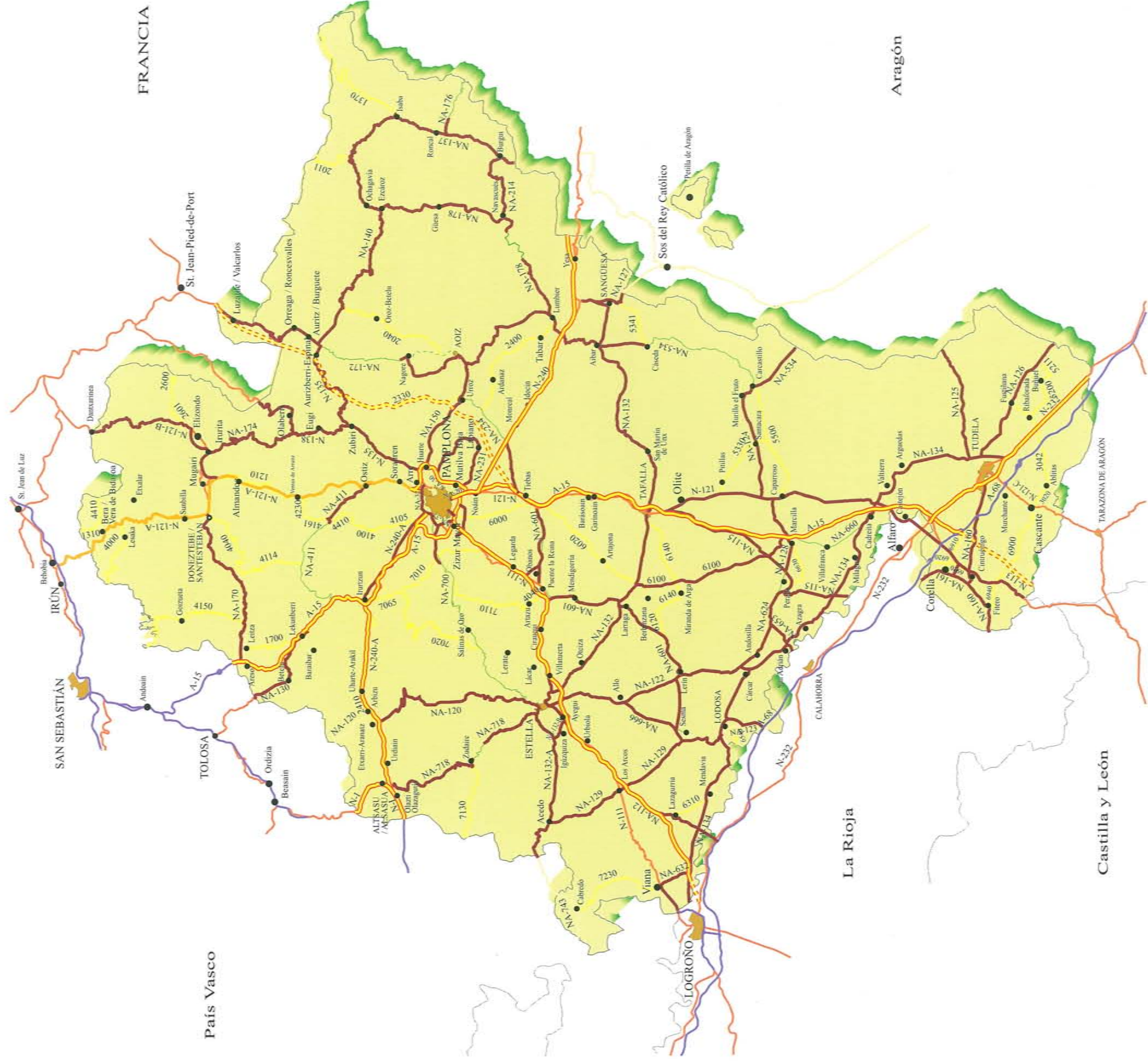
## Actuaciones programadas

### Leyenda actuaciones en Navarra

-  Actuaciones previstas en el Plan
-  Nuevas autovías previstas en el Plan
-  Autovías planificadas
-  Actuaciones puntuales
-  Número de actuación
-  Límite de actuación







## Situación de la Red Viaria al final del Plan

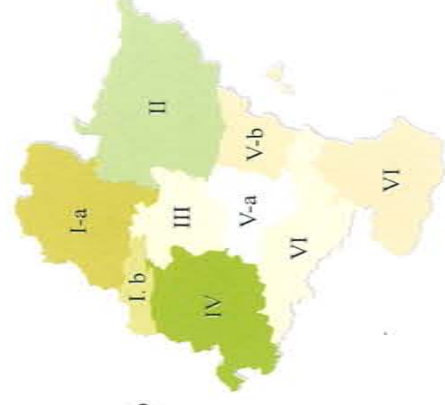
SIN INCLUIR RED LOCAL			
Longitud de la Red de Carreteras de Navarra	al final del Plan		
	km.	km.	%
Autovías y autopistas	368,95	368,95	100,00%
Red de Interés General	442,82	431,42	97,43%
Red de Interés de la C.F.	602,70	582,10	96,58%
Red Comarcal	547,29	357,42	65,31%

### Legenda actuaciones en Navarra

- Carreteras reformadas
- Carreteras reformadas (vías principales)
- - - Autovías planificadas

### Comarcas de Navarra


- I-a Noroccidental
- I-b Sakana
- II Pirineos
- III Comarca de Pamplona
- IV Tierra Estella
- V-a Tafalla
- V-b Sangüesa
- VI Ribera Alta-Aragón
- VII Ribera Baja



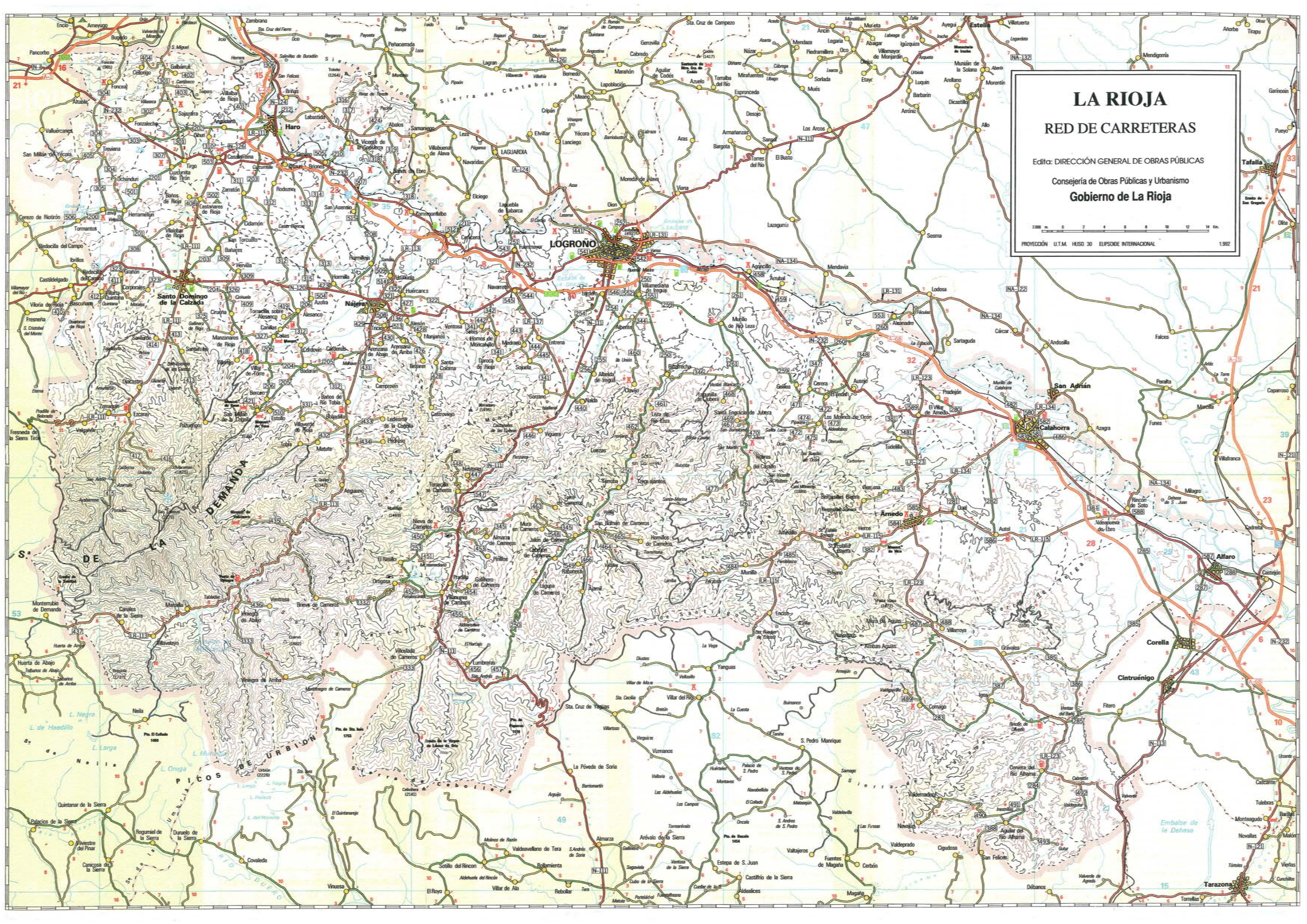


**LA RIOJA**  
**RED DE CARRETERAS**

Edita: DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS  
Consejería de Obras Públicas y Urbanismo  
Gobierno de La Rioja



PROYECCIÓN U.T.M. HUSO 30 ELIPSOIDE INTERNACIONAL 1.992





Lurralde Plan hau dagoeneko berraztertuta dago, bere edukian Bilbo Metropolitarraren Eremuan Hegoaldeko beste Soluzio bat sartzeko, eta, horrela, oraingoa osatzeko, Kantauriko Ardatzeko ibilbide luzeko bidaietan.

#### 1.2.4. Lurralde Planak

##### 1.2.4.1. Euskadiko Lurralde Antolamenduko Jarraibideak

1997ko otsailean behin betiko onetsita, errepideei aplikaturiko Jarraibide Berezietan (13.5 atala), LAJek Euskadi osorako edo Lurralde Historiko bakoitzerako Errepideen Arloko Plana formulatzeko behar diren adierazpenak jasotzen dituzte, baita lurraldean finkatu beharreko bide loturen tipologia ere.

##### 1.2.4.2. Araba Erdialdeko LPP

Araba Erdialdeko Lurralde Plan Partziala behin betiko onetsita dago 2004ko abenduaren 28tik (ALHAO). LPPk azpiegitura elementuei buruz egindako proposamena (elementu berriak eta lehendik daudenak) honako puntu hauetan laburbiltzen da:

- **AP-1 autobidea**, Armiñoneraino luzatuta. Arkua egituratzeko eta irisgarritasuneko elementua.
- **N-I**. Garapen berrien eta Gasteiz hiriaren arteko egituratze elementua.
- **Balizko trenbide korridorea**, merkantziatan espezializatuta. Araba Erdialdeko bi logistika eta produkzio eremu nagusiak lotzeko elementua: Jundizeko Industrialdea-CTV eta Forondako aireportuko logistika eta produkzio plataforma berria.
- **Zeharkako garraio publikorako balizko linea**. Tarte desberdinak izango ditu eta zerbitzua emango lioke aireportuari; izan ere, aireportua eta horren inguruko instalazioak Lakuarekin lotuko litzateke, hiripeko tarte batean; hori, gero, tranbia motako hiri tarteetan luzatuko litzateke hiritik, eta oraingo saretik jarraituko luke Aguraineraino (alde batetik) eta Langraiz Okaraino (bestetik), oso-osorik metro arintzat sorturiko linea batean.

##### 1.2.4.3. Arabako Errioxako LPP

Arabako Errioxako Lurralde Plan Partziala idazteko lanak 1998ko uztailean hasi ziren; lan hori 2004ko abenduaren 28an onetsi zen behin betiko (EHAA). Bideen arloko jardunei dagokienez, Lurralde Plan Partzialak bere gain hartzen ditu Arabako Plan Integraleko proposamenak, guztiz koherenteak baitira LPPk proposatzen duen ereduarekin. Orokorrean, proposamenok honako alderdi hauetan laburbildu ahal dira:

- Lehentasuneko Intereseko Sarean, galtzada bikoiztea, eguneko 8.000 ibilgailutik gorako trafikoa duten tarteetan; esate baterako, Zanbranaren eta Briñasen arteko N-124 errepidean (Euskadiko Errepideen 2. Planean ere ? 1999-2010? jasota dagoen jarduna).

- Oinarrizko Sarean, 8 m-tik beherako plataforma duten tarteak egokitzea, eta zoladurarik ez duten tarteetako bazterbideak indartzea eta zoldura jartzea (adibidez, A-124 errepideko zenbait tartetan).
- Eskualdeko Sarean, trazatua hobetzea eta plataforma handitzea, 8 metrotik beherako plataforma duten tarteetan; adibidez, Oionetik Bernedorako A-2126 errepidea eta A-2124 errepidea.
- Tokiko eta Auzoko Sarean, esku hartu behar da ibilbideak eratu eta beste sare batzuk elkarrekin lotzen dituzten errepideetan; horretarako, plataformak handitu eta hobetu egin behar dira, 8 m-ko galtzadak lortu arte. Biztanleguneetan sartzeko soilik balio duten errepideen kasuan, bai zaku hondoan edo bai zirkuituak itxita (bi errepide desberdinetik), 5-6 metroko zabalera duten galtzadak/plataformak mantentzea erabaki da, hori nahikoa baita biztanlegune barreiatuetan sarbide lana egiteko.

LPPk egiten dituen azpiegitura berriko proposamenak, AEPIIn jasota ez daudenak, honako hauek dira:

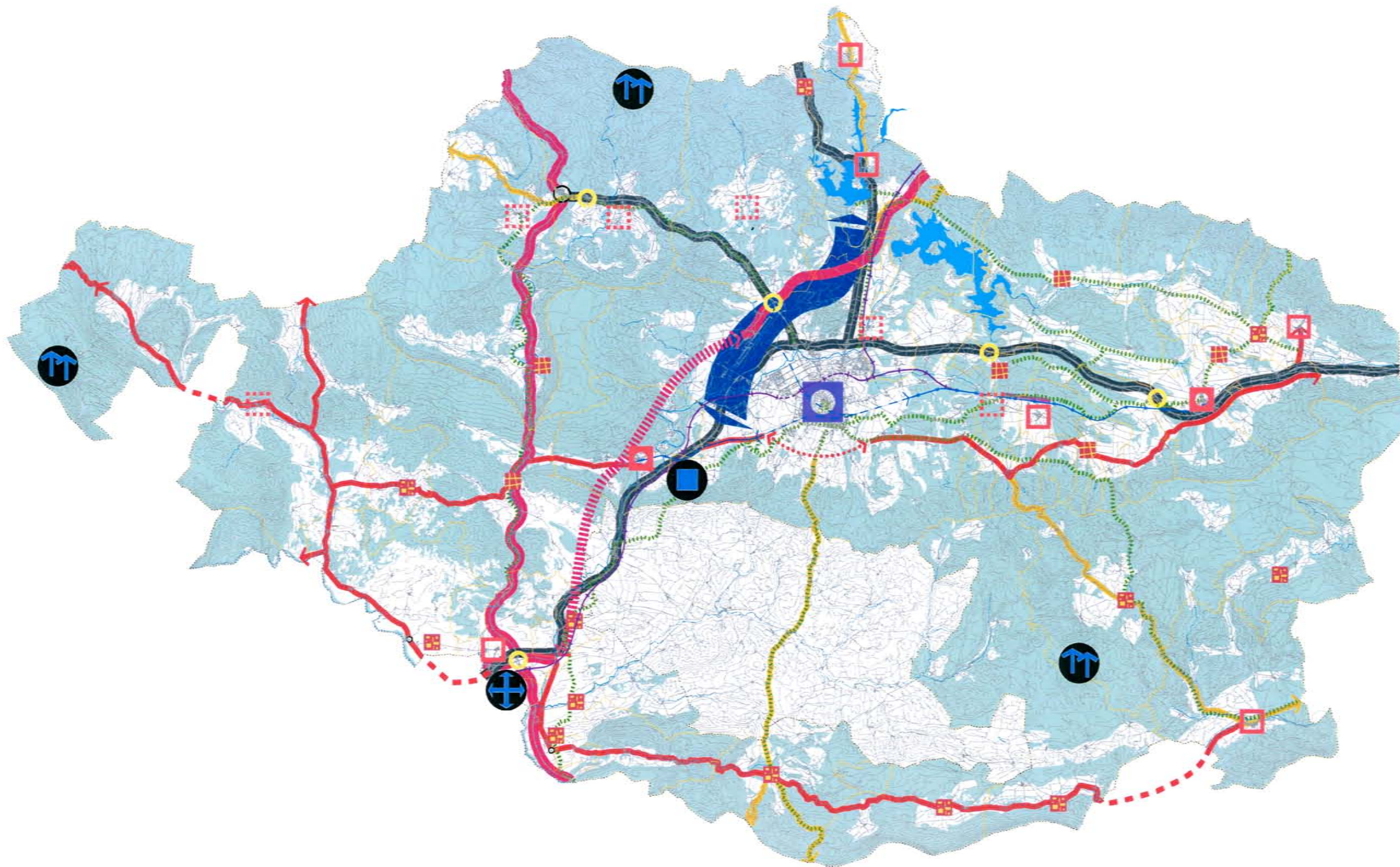
- **Bilar-Barriobusto zeharkako ardatza**. Eremu funtzionaleko sektore honetarako irisgarritasuna hobetzeko, Bilarren eta Barriobustoren artean zeharkako ardatza sortzea proposatzen da, bertako landa bideen egokitzapenean oinarrituz; horiek ondo hobetu behar dira, ez zoruan bakarrik, baita trazatuan ere. Hain zuzen ere, jardunak egin behar dira Barriobusto-Ekora tarteetan (4 kilometro inguruko luzera), Ekora-Viñaspre tarteetan (ia 2,5 kilometroko luzera) eta Lantziago-Bilar tarteetan (2,5 kilometroko luzera). Horrenbestez 9 kilometro inguruko tarteak egokitu beharko litzateke.
- **Villabuena-Navaridas zeharkako ardatza**. Proposamen honen helburua Biasteriko Eremu Funtzionaleko Mendebaldeko Sektorearen barruko irisgarritasuna hobetzea da, Biasteritik Navaridaserako errepidea (A-4207) Villabuenaraino luzatuta, orain Navaridas eta Villabuena lotzen dituen landa bidea ibilgailuen bidetzat egokituz. Horretarako, 2 km baino luzetxoagoa den tarteak egokitu behar da. Bide hori banaketa bideen barruan sartuko litzateke, oraingo Villabuena-Eltziago-Biasteri loturaren ordezkotzat bidetzat.

**Hiriko saihebidetara** dagokienez, Bastida, Biasteri eta Oion biztanleguneetan saihebidetara eraikitzekeo proposamena dago, eta hirurak AEPIIn jasota daude.

##### 1.2.4.4. Laudioko LPP

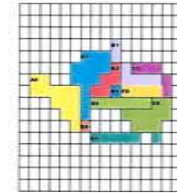
Laudioko Eremu Funtzionaleko Lurralde Plan Partziala behin betiko onesteko fasean dago, 2005eko urtarrilaren 25etik (EHAA).

Ardatz Teknopolitarraren proposamenak zabalkunderako eta aldaketarako berebiziko aukera ematen du lurraldean. Itsasadarra hegoalderantz hazten da, bereizteko eta garapen aukera



**ESTRUCTURA TERRITORIAL**

REDES	ORGANIZACIONES	SISTEMA URBANO
Red de Eje de Seguridad	Espacios productivos	Núcleo central de Vitoria-Gasteiz
Red de Eje de Distribución territorial	Infraestructuras	Núcleo con vocación de espacio urbano principal y crecimiento urbano: integración desde el eje principal de estructura de organización
Infraestructuras orgánicas		Núcleo con vocación de espacio urbano principal. Crecimiento de núcleo de orden subcentral
Conexiones comarcales		Núcleo con vocación de espacio urbano principal. Crecimiento de núcleo de orden subcentral
Eje de relación territorial		Núcleo con vocación de espacio urbano principal. Crecimiento de núcleo de orden subcentral
Línea ferroviaria regional intercomarcal		Núcleo con vocación de espacio urbano principal. Crecimiento de núcleo de orden subcentral
Línea local de transporte ligero		Núcleo con vocación de espacio urbano principal. Crecimiento de núcleo de orden subcentral
Red de servicios		Núcleo con vocación de espacio urbano principal. Crecimiento de núcleo de orden subcentral
De valor orientador funcional		Núcleo urbano existente de pequeño desarrollo. Núcleo con potencialidad estructurada
De desarrollo y distribución		Núcleo urbano existente de pequeño desarrollo. Núcleo con potencialidad estructurada
De carácter rural		Núcleo urbano existente de pequeño desarrollo. Núcleo con potencialidad estructurada



Arabako Foru Aldundia  
 Heziketa eta Informatika Sareak

Diputación Foral de Álava  
 Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente

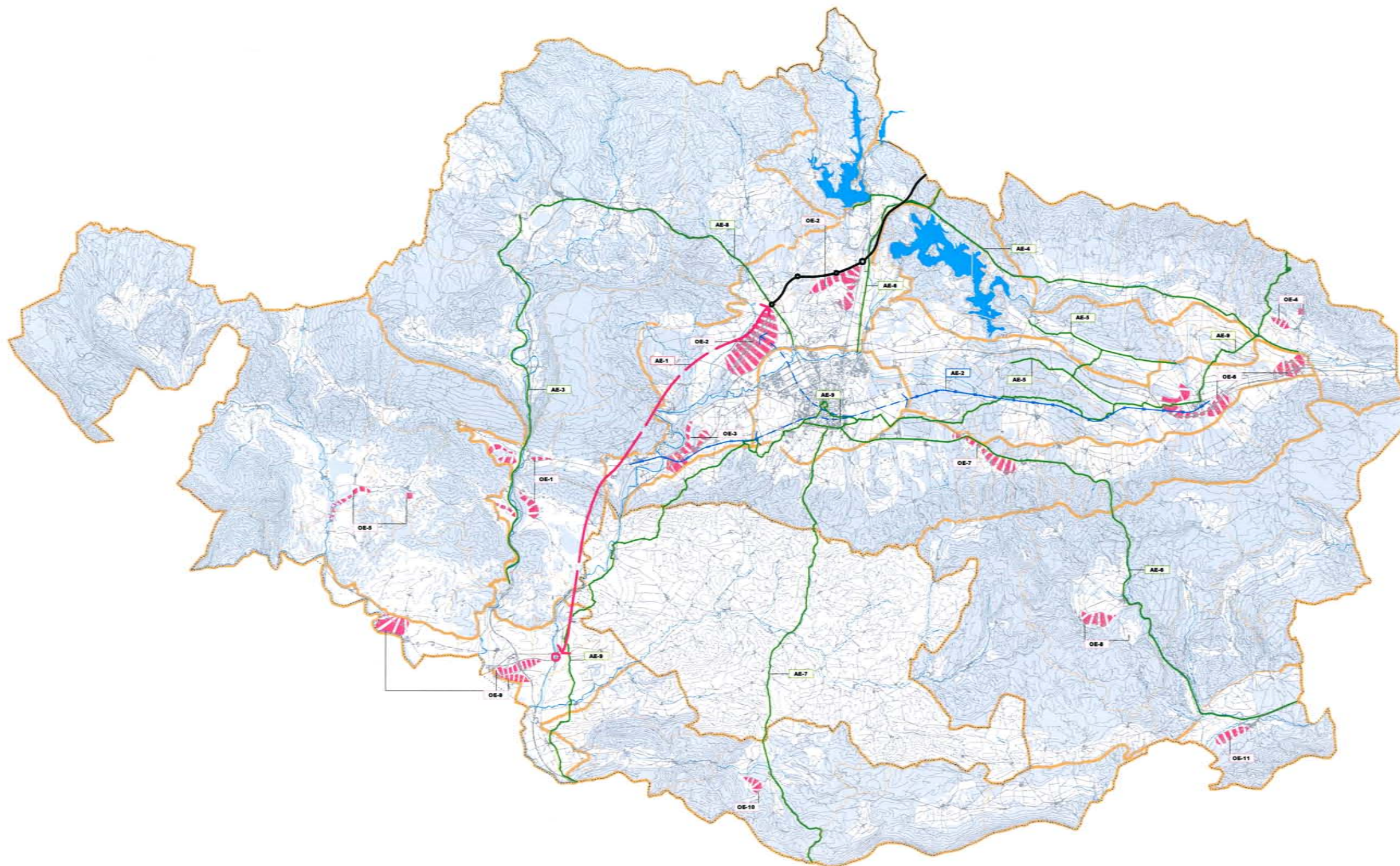
**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ALAVA CENTRAL**

Texto Aprobación Definitiva  
 Diciembre 2004

PLANO 1 - ESTRUCTURA TERRITORIAL  
 Escala: 1 / 100.000







**MODOS DE INTERVENCIÓN**

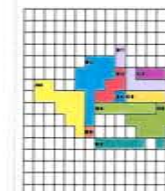
**ACCIONES ESTRUCTURALES**

ACCIONES ESTRUCTURALES	
<b>VIARIAS</b>	<b>PARAESTRUCTURALES</b>
AE-1: Eje de infraestructura / Anillo de infraestructura (Sectorial y Mancomunada)	AE-3: Recreación territorial del río
<b>FERROVIARIAS</b>	AE-4: Recreación recreativa (Urbanizaciones)
AE-2: Red de transporte (Sectorial y Mancomunada)	AE-5: Recreación agrícola del Zudero
	AE-6: Ordenación del aprovechamiento del medio
	AE-7: Recreación recreativa del río de Alava
	AE-8: Ordenación alternativa del terreno
	AE-9: Ordenación de Sanjaqui

**OPERACIONES ESTRATEGICAS**

OE-1: Espacio territorial del valle de Eibar - Pinar	OE-6: Ordenación territorial de Sabarrosa - Agorria
OE-2: Área de la Invernadero Norte - Complejo Industrial de Eibar	OE-7: Faja de explotación territorial de Egoibar
OE-3: Área de la Invernadero Sur - Puerto de Alava	OE-8: Centro de integración medio ambiental de Urdax
OE-4: Ordenación del núcleo urbano de Araya	OE-9: Ordenación territorial del sector Sur
OE-5: Faja de explotación territorial de Sabarrosa - Urdax	OE-10: Ordenación territorial del sector de Pasaia - Urdax
	OE-11: Ordenación territorial de Santa Cruz de Campezo

----- Línea de Regeneración



**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ALAVA CENTRAL**

Texto Aprobación Definitiva

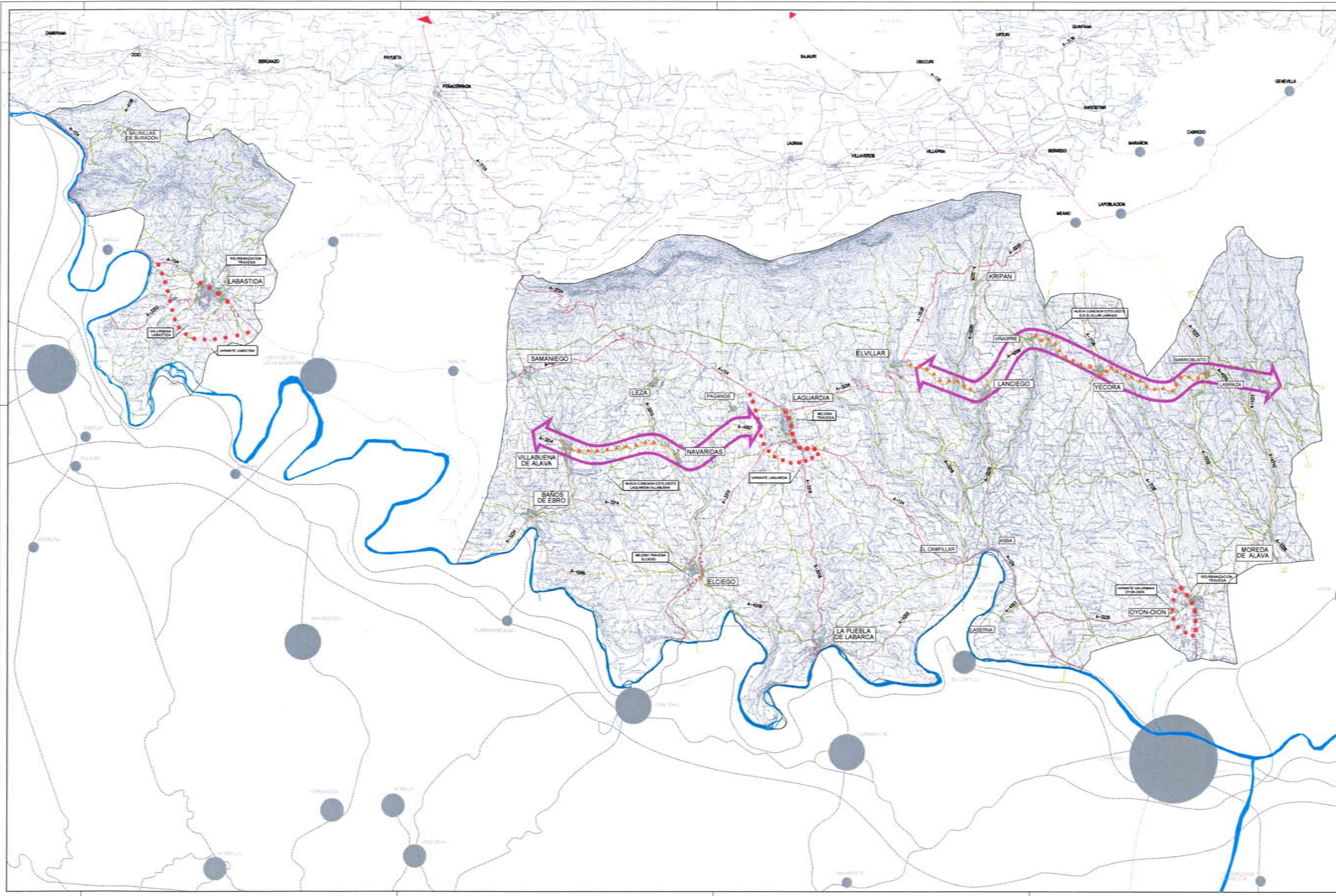
Diciembre 2004

PLANO 4 : MODOS DE INTERVENCIÓN, ACCIONES ESTRUCTURALES Y OPERACIONES ESTRATEGICAS

Escala: 1 / 100.000







**2 A**  
**INF. SERVICIOS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

ESCALA 1/50.000  
 DICIEMBRE 2004

**TEXTO APROBACION DEFINITIVA**  
**BEHIN BETIKO ONESPENAREN TESTUA**

**P**LAN TERRITORIAL **P**ARCIAL DE **L**URRALDEAREKINO **Z**ATI **E**GTAMIA  
 LAGUARDIA (RIVIA ALAVESA) ARABARAKO ERRIOKA

RED GENERAL DE ACCESIBILIDAD EXTERIOR  
 RED DE DISTRIBUCION PRIMARIA  
 RED PRINCIPAL DE ACCESIBILIDAD LOCAL  
 RED SECUNDARIA DE ACCESIBILIDAD LOCAL  
 MEJORA DE ACCESIBILIDAD  
 NUEVOS TRAMOS DE LA RED  
 NUEVA CONEXION ESTE-OESTE 1  
 NUEVA CONEXION ESTE-OESTE 2  
 NUEVA CONEXION ESTE-OESTE LAGUARDIA-VILLABUENA  
 SISTEMA DE RELACION COMPLEMENTARIO VAS RURALES  
 TRATAMIENTO DE TRAVESIA URBANA  
 NUEVAS VARIANTES URBANAS  
 VARIANTE LABASTIDA 1  
 VARIANTE LAGUARDIA 2  
 VARIANTE VA-URBANA OYON-OION 3

NOTA: La simbología empleada en este plano no representa tres o zona geográfica concreta donde deben ir ubicados los actuaciones y/o equipamientos, si no que indica que el municipio en que se sitúan dichos símbolos deberá contar con las actuaciones y/o equipamientos o que los mismos corresponden.

berriak izateko. Helburua, orain, hain trinkoa eta itoa ez den eremu batean haztea da, hurbilagoa eta erakargarriagoa den inguru natural batean, giza eskalako hiriguneekin eta lehendik finkaturiko eremuetan ezinezkoak diren garapenak ahalbidetzen dituzten aukera eremuekin.

Ardatz Teknopolitarreko proposamenaren oinarritzko elementua azpiegitura oinarri irmoa sortzea da (errepidea, trenbidea, gas naturala eta zuntz optikoa), toki garapenak egituratzeko eta lotzeko, garapen iraunkorreko eta egoiliar nahiz enpresaburu berriak erakartzeko irizpideetan oinarrituz.

- **Bide Azkarra**; A-625 errepidean (ibaiaren ibilguari jarraitu eta Eremu Funtzionaleko hirigune nagusiak lotzen dituen errepidea) bide azkarra garatuko da, Ardatzeko hiriguneen nahiz Eremu Funtzional osoaren eta Bilboko zein Gasteizeko hiri eremuen arteko komunikazioa ahalbidetzeko. Gainera, saihebidetako egingo dira, trafikoa hiriguneetatik ez igarotzeko, eta, horrela, bidaia aldiak laburtu egingo dira.
- **Bide Sarean** bide sistema antolatzeke aintzat hartutako oinarritzko obrak, eremu funtzionalaren kanpoaldearekiko lotura segurtatzea ahalbidetzen dutenak, honako hauek dira:
  - ✓ Amurrioko saihebidetako amaitzea (AEPIIn ezarrita eta betearazita).
  - ✓ A-625 errepideko Luiaondo-Amurrio (AEPIIn ezarrita eta egokitzapena eginda) eta Urduña-Amurrio (AEPIIn ezarrita) tartetako hobetzea.
  - ✓ A-624 errepidea hobetzea, Amurrio-Artziniega tartetaren (AEPIIn ezarrita eta Arespalditza-Artziniega tartean betearazita) eta Artziniegako saihebidetaren (AEPIIn ezarri barik) eta horrek iparraldetik Enkarterrekin duen loturaren artean.
  - ✓ Audio-Okondo lotura egitea (A-36-32 eta A-4616, AEPIIn biak hobetzeko aurreikuspenekin eta betearazita) eta Audio-Orozko lotura hobetzea BI-2522 nahiz A-2522 errepideetatik (AEPIIn ezarrita).

- **Trenbidea**. Nerbioiren Ardatz Teknopolitarreko trenbideari buruzko proposamenak bi alderdi ditu. Lehenengoa Bilbo-Urduña aldirien linean oinarritzen da; hain zuzen ere, gaitasun handiko trenbide garraio publikoko sistema behar da, Ardatzeko nodoek euren artean eta Bilborekin eraginkortasunez lotzeko. Trenbide geltokiak funtsezkoak izango dira Eremu Funtzionalaren hazkunderako, eta truke modaleko gunetzat hartuko dira. Bigarrenez, Audioko trenbide linea lurpean sartzeko proposatzen da., eskualde trukagailu handiko ezaugarriak dituen eremu berria garatu ahal izateko, zentraltasun posizioa mantenduta, hori funtsezkoa baita trenbidearen erabilera sustatzeko.

#### 1.2.4.5. Deba Garaiko LPP

Deba Garaiko Lurralde Plan Partziala 2005eko apirilaren 12tik dago behin betiko onetsita (EHAA). Arabako lurraldean, Arrasate-Bergara Eremu Funtzionalaren barruan dagoen bakarria Aramaio udalerria da.

Lurralde eremuan etorkizuneko komunikazio sareko hiru esku hartze handiak sartzeko gain (Eibar-Gasteiz autobidea, Beasain-Durango autobidea eta trenbidea), lurraldeari zerbitzua emateko lau eskualde mailak osatu nahi dira:

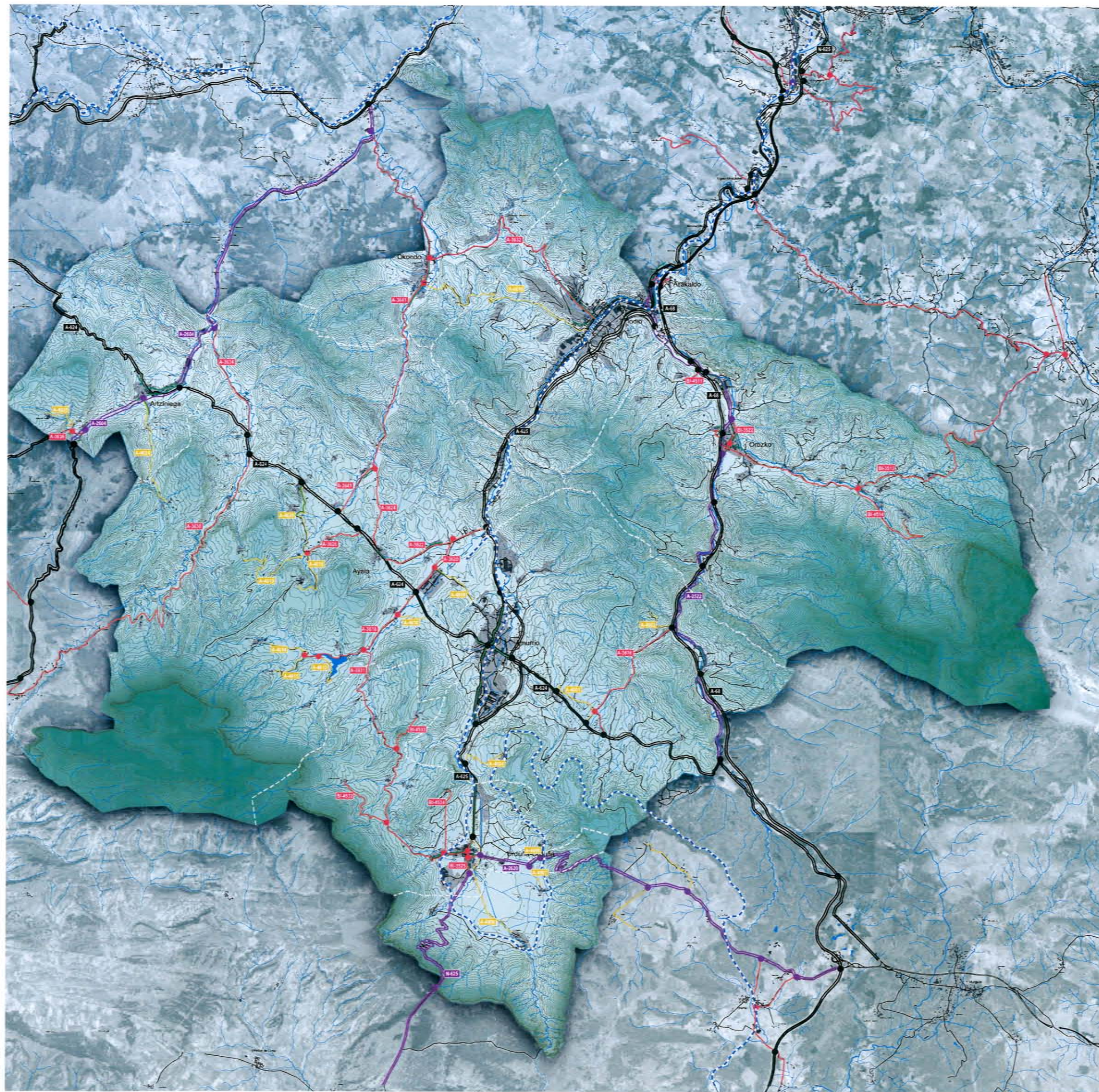
- Oinarritzko banaketa sarea: interkonexioa eta garapenarekin bateragarria.
- Toki irisgarritasuneko sare nagusia (interkonexioa eta hiri zeharbidea).
- Toki irisgarritasuneko bigarren mailako sarea (garapen berriak eta landaguneetarako sarbideak).
- Hiriarteko ibilbide sarea (oinetako zirkuituak eta bidegorriak).

Aramaio inguruan, LPPk proposaturiko jardunak honako hauek dira:

- Olandixo eta GI-2620 lotzen dituen tunela, eta Garagarza haranean sartzeko bidea, oinarritzko banaketa sareko proposamenen barruan, eta horrek ez dauka eraginik Arabako sarean.
- Arrasateren eta Aramaioren artean parke bidea sortzea, GI-2620 eta A-2620 errepideetatik, hiriarteko ibilbide berezien taldean.

A-2620 eta GI-2620 ibilbidea Toki Irisgarritasuneko Sare Nagusitzat hartzen da LPPn, eta ez daude jasota AEPIk bide horretarako egiten dituen proposamenak (Kruzeta mendatearen egokitzapena eta Aramaiorainoko hobekuntza).





**RED DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**

**RED VIARIA**

-  RED GENERAL
-  RED BÁSICA
-  RED COMARCAL
-  RED LOCAL

 TRAMOS DE LA RED CON ESPECIALES CARACTERÍSTICAS DE TRAVEÍA URBANA

**RED FERROVIARIA**

-  RENFE
-  SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL

**LAZP** Laudioko Eskualde Egiturako Lurraldearen Antolamendurako Zatikoa Plana  
**PTP** Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Llodio



TERRITORY IDEAS TALLER DE IDEAS



CARTOGRAFÍA DEL TEXTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA  
 2.1. RED DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Escala: 1 / 50.000  
 Enero de 2005







**1.2.5. Garraio Iraunkorreko 2002-2012 Plan Gidaria**

Kontseiluak onetsi zuen, 2002ko azaroaren 19an. **Garraio Iraunkorreko Plan Gidaria** erreferentziako esparru berria da, Euskadin garraioaren arloko ekimenak hurrengo urteotan garatzeko. Plan honetan, erantzuna eman nahi zaio gizartearen mugikortasun eta irisgarritasun eskariari, baina hurrengo belaunaldien gaitasunak arriskuan jarri barik, gabeziak konpontzeko modurik iraunkorrenak bilatuz (ingurumenari dagokionez), Europako testuinguruan partaidetza aktiboa izateari utzi gabe, eta Europako iparralde-hegoalde komunikazio sarean eginkizun estrategikoa izanik.

Politika hau bost helbururen inguruan egituratzen da, eta horietariko bakoitzak zenbait estrategia ditu. Ondoren, Garraio Iraunkorreko Plan Gidariaren helburuak eta estrategiak laburbiltzen dituen taula dago.

<b>HELBURUAK</b>	<b>ESTRATEGIAK</b>
<b>1. Garapen ekonomikoa garraio eskariak gora egitearekin ez lotzea</b>	<p>1.1. Iraunkortasun kultura sustatzea, garraioa modu koordinatuan planifikatuz eta antolatuz, inplikaturiko administrazioetatik, Garraio Sektoretik, Produkzio Sektoretik eta gizarte osotik.</p> <p>1.2. Enpresa Sektorea harreman aro berrian. Mundu osoko garraioak eta intermodalitatea.</p> <p>1.3. "Prebentzio" garraioko irizpideak aplikatzea, zerbitzu eta mugikortasun eskaria kudeatzeko. Behar ez diren eta "hutsak" diren joan-etorriak ezabatzea. Garraio konbinatua eta intermodalitatea.</p>
<b>2. Irisgarritasun unibertsala eta iraunkorra lortzea</b>	<p>2.1. Mugikortasunaren eskaria kudeatzea.</p> <p>2.2. Lurraldeko egoitza eta sozioekonomia jardueren ezarkuntza espaziala eta banaketa orekatua hobetzea.</p>
<b>3. Garraibideen oreka berria ezartzea</b>	<p>3.1. Intermodalitatearen garapena sustatzea.</p> <p>3.2. Garraio zerbitzuak eraldatzea.</p> <p>3.3. Ingurumenean eraginik txikiena duten garraioak sustatzea, batik bat itsasoko eta trenbideko garraioa.</p>
<b>4. Euskadik Europan duen posizio estrategikoa sustatzea</b>	<p>4.1. Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa sustatzea, garraioak kudeatzeko, koordinatzeko eta planifikatzeko. Plataforma Logistikoa zehaztea. Akitania-Euskadi, erkidegoz gairikiko komunikazioetan garraioa sustatzeko eta kudeatzeko.</p> <p>4.2. Garraio integrala sustatzeko eta kudeatzeko gaitasuna duten Logistika Zentroak sortzea.</p> <p>4.3. Igarotze trafikoak kudeatzea, beste lurralde batzuekiko aliantzen bidez.</p>
<b>5. Garraio iraunkorrerantz</b>	<p>5.1. Gizartea eta erakundeak jabeatzea, Garraio Iraunkorra beharrezkoa izateari buruz.</p> <p>5.2. Garraio publikoa hobetzea eta horren erabilera handiagoa sustatzea.</p> <p>5.3. Ibilgailu pribatuaren erabilera zentzuzkoagoa sustatzea.</p> <p>5.4. Talde garraioaren aldeko ekimen positiboak egitea.</p> <p>5.5. "Txartel merkeko" irizpideetan barik "erabiltzailea leialtzeko" irizpideetan oinarrituriko tarifa politika sustatzea, hobaridun eskaintzak dibertsifikatuz.</p>

Asmoa ez da EAEko ekonomia, lurralde eta sektore planei lotu gabeko helburu orokorren zerrenda egitea; helburuak, hain zuzen ere, Euskal Autonomia Erkidegoko gainerako jardueretik koherentzian ezarri behar dira.

**1.2.6. Euskadiko Trenbide Sareko Arloko Lurralde Plana**

2001eko otsailaren 27an onetsi zen behin betiko. Erreferentziako planifikazio eta arauketa tresna da, Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide sare osorako ezarritako xedapenak garatzeko behar diren sektore eta hirigintza esku hartzerako.

Plan honetan ezarritako helburuak honako puntu hauetan laburbiltzen dira:

- Euskal Autonomia Erkidegoan trenbide azpiegitura ezartzeko eta garatzeko jardunen zehaztapena.
- Trenbide erabilera horren eraginpeko lurzoruaren antolamendua.
- Trenbide erabilera eremuen antolamenduaren eta hirigintza antolamendu orokorraren arteko harmonizazioa.
- Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde antolamenduan inplikaturiko gainerako politikekiko koordinazioa.
- Europaz gaindiko trenbide sarea ezartzeko eta garatzeko jardunekiko koordinazioa.

**1.2.7. Euskal Autonomia Erkidegoko Garraio Sare Logistikoko eta Intermodaleko Arloko Lurralde Plana.**

Gaur egun Aurrerapen fasean dago. Helburu nagusiak honako hauek dira: bidaiarien eta logistika jardueren truke modaleko sareetako nodoen tipologia zehaztea, horretarako egituraturiko lurzoruan; nodo horietarako kokalekurik egokienak identifikatzea; horien azalerak eta ezaugarri funtzionalak kalkulatzeko, eta, azkenik, nodoak kokatzeko aukerak zehaztea, lehendik dauden proiektuak aintzat hartuta, edo nodo horiek EAEko beharrezkoen nahiz helburuei emango dieten erantzuna planifikatzea. Horrenbestez, GSILLPP plana, funtsean, Lurralde Plan Partzialen eta Arloko Lurralde Planen interfaseak estaltzera bideratuta egongo da. Horrela, zentro intermodalen eta logistikoen kokalekuak sortzen dituzten arazoak konpondu nahi dira, honako honetarako:

- Garraio azpiegituren planifikazioa, batez ere garraio sareetako nodo berezi hauek azpiegitura linealetako txertaketaren eta irisgarritasunaren dimentsioetan.
- Lurraldearen planifikazioa, batik bat hirigintzaren planeamenduaren eta kudeaketaren arloan, baita azpiegiturak ezartzearen arloan ere, horien funtzio eta egitura baldintzek eremu fisikoan eragin gogorra dutenean.
- Partaidetzako modu dinamikoak egituratzea, trenbideen, portuen eta aireportuen ardura duten erakundeak sustatzeko, eta lurzoria garatzeko eta ekonomia sustatzeko, EAEko Administrazioaren eta ekimen pribatuaren maila desberdinetan, joko eremu egonkorra ezartzeko aukera ematen duten irizpideak koordinatuz eta lerrokatuz; joko eremu horretan, eragileek jardunbide erakargarriak izango dituzte.

**1.2.8. Gasteizeko Hiri Antolamendurako Plan Orokorra eta beste hirigintza planeamendu batzuk**

Diputatuen Kontseiluak otsailaren 25eko 143/2003 Erabakiaren bidez behin betiko onetsita eta 2003ko martxoaren 31ko ALHAOn argitaratuta dago; Gasteizeko HAPOk Gasteizeko udalerraren garapen aukerak ahalbidetuko ditu. Onetsitako agiriak hazten ari den hiriaren aldeko apustua egiten du, eta, bertan, etxebizitzetarako eremu berriak daude Ekialdean (Salburua) eta Mendebaldean (Zabalgana); gainera, jarduera ekonomikoetarako lurzoru berriak daude, etorkizuneko sektoreetan oinarrituz (logistika, teknologia berriak, etab.); halaber, iraunkortasunaren aldeko apustu irmoa egiten da, Eratzun Berdean oinarrituz. Lanean Gasteizerako proiektu handiak sartzen dira, adibidez, trenbidea lurperatzea, Hegoaldeko Bulebarra ixtea, zezen plazaren etxadia berriro antolatzea, Gasteiz etorbidean beste hirigintza bat egitea, aparkaleku berriak, ...

HAPOk ezarritako bide berriei dagokienez (bide erreserbak), aipagarria da Gasteizeko Hegoaldeko Saihesbidearen Erronda; behin betiko onarpeneko agirian, Hegoaldeko Erronda horretarako erreserba bat dago jasota, N-102 eta A-3102 errepideen artean, eta ez da zehazten bide berria hirikoa edo hiriartekoa izango den; erronda A-2130eraino ixtea, N-102, A-3102, A-2124, AP-132 eta N-104 errepideak Mendebaldetik Ekialdera lotuko dituen eratzuna eratzeko, planteatu baino ez da egiten agirian, eta ez da horretarako bide erreserbarik sartzen.

Hegoaldeko Errondaren bazterrean, hirigintza garapen berrietarako sarbideak lehendik dauden bideetatik egiten dira; beharrezkoa izango litzateke garapen horien mugikortasun eskari berriak zehaztea, trafikoaren eta gaitasunaren arteko egokitzapen maila ezarri ahal izateko, eta, behar izanez gero, balizko gaitasun handitzeak edo bide azpiegitura berri baten eraikuntza planifikatzeko.

ESQUEMA A LARGO PLAZO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO GARRAIO AZPIEGITUREN EPE LUZEKO ESKEMA



RED FERROVIARIA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO TRENBIDE SAREA

RED FERROVIARIA TRENBIDE SAREA	
	FERROCARRIL EUSKOTREN EUSKOTREN TRENBIDEA
	FERROCARRIL RENFE RENFE TRENBIDEA
	FERROCARRIL FEVE FEVE TRENBIDEA
	METRO BILBAO BILBOKO METROA
	METRO LIGERO METRO ARINA

NUEVA RED FERROVIARIA-LARGO RECORRIDO  
TRENBIDE SARE BERRIA-IBILBIDE LUZEA

	NRFPV EAE-KO TSB
	ACCESO PUERTO BILBAO BILBOKO PORTUKO SARBIDEA
	ACCESO PUERTO PASAIA PASAIAKO PORTUKO SARBIDEA
	NUEVO TRAZADO BURGOS-VITORIA BURGOS-GASTEIZ TRAZADURA BERRIA
	CONEXIÓN DEL EBRO EBROKO LOTURA
	INTERCAMBIADOR MODAL MERCANCIAS ALDIRIKO ZERBITZUEN TRUKAGAILU MODALA
	ESTACIONES GELTOKIAK

RED VIARIA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO TRENBIDE SAREA

	AUTOPISTAS/ AUTOVIAS AUTOBIDEAK/AUTOBIAK
	AUTOPISTAS PEAJE ORDAINDUTAKO AUTOBIDEAK
	RED DE INTERES PREFERENTE LEHENTASUNEZKO INTERESEKO SAREA
	RED BÁSICA OINARRIZKO SAREA
	RED COMARCAL ESKUALDEKO SAREA

**1.2.9. Industriako bete hirigintza planeamendu batzuk.**

Arabako industria lehiakortasuna bermatzeko, Foru Aldundiak Arabako industria egitura eratzten duten industrialdeetako sarbideetan jardun du. Hain zuzen ere, eta Plan honen barruan, eraikitako, proiektaturiko edo garapen faseko industrialde hauetarako oraingo edo aurreikusitako sarbideen egokitzapena ikuskatuko da:

- Agurain, Agurainen, A-1 errepidearekiko loturarekin.
- Arabapark, Langraiz Okan, A-1 errepidearekiko loturarekin
- Arasur, Rivabellosan, A-1 errepidearekiko etorkizuneko loturarekin, A-3020 errepideko lotunearen bitartez.
- Asparrena, Araian eta Agurainen, A-1 errepidearekiko loturarekin.
- Casablanca, Arabako Errioxan, A-124 errepidearekiko loturarekin.
- El Carrascal, Arabako Errioxan, A-124 errepidearekiko loturarekin.
- Galzar, Agurainen, A-1 errepidearekiko loturarekin.
- Goiain, Gasteizetik hurbil, N-240 eta A-627 errepideekiko loturarekin.
- Lantarón, Miranda de Ebrotik hurbil, A-1 eta AP-68 errepideekiko loturarekin.
- Lapuebla de Labarca, Arabako Errioxan, AP-68 eta A-124 errepideekiko loturarekin.
- Murga, Amurrioren eta Arespalditzaren artean, A-624 nahiz A-625 eta AP-68 errepideekiko loturarekin.
- Okiturri, Donemiliagan, A-1 errepidearekiko loturarekin , A-3020 errepidearen loturaren bidez.
- Okondo, Laudiotik hurbil, A-4617 eta A-3641 errepideekiko loturarekin.
- Subillabide, Langraiz Okan, A-1 errepidearekiko loturarekin.
- Jundiz Mendebaldea, Gasteizen, A-1 errepidearekiko loturarekin.



### 1.3. PLANAREN HELBURUA

Lanaren helburua Arabako Errepideen Plan Integralaren Ikuskapena egitea da, Arabako Errepideen Foru Arauko xedapenak aintzat hartuta, edukia ingurumen araudi berrira egokituz eta, horrenbestez, ikuskaturiko agirian balio naturalak babesteko zein sustatzeko politika berriak jasoz.

Arabako Errepideen Plan Integrala 1996an eta 1997an idatzi zen, eta jardun programa bat ezarri zen, 1998tik 2009ra bitarteko indarraldiarekin. Bide planeamenduko tresna hori baliozkoa izan da Arabako errepide sare osoan zenbait arlotan egin beharreko jardunak hautatzeko eta programatzeko: errepide berriak, egokitzapenak, udaletako saihebidetarako eta hain garrantzitsuak ez diren beste jardun batzuk.

1996an, egonkortze ekonomikoko aldi baten amaierara iritsi ginen, eta hori bide sareko trafikoak egonkortzean gelditu zen agerian. Aurreikuspen horiek, garai hartan, baldintzatu egin zuten Plana, eta, gainera, baliozkoak izan ziren proposaturiko bide jardunak dimentsionatzeko eta lehentasunak ezartzeko. Sei urte geroago, hazkunde ekonomikoaren ondorioek aldarazi egin zituzten ordura arteko joerak, Plana idazteko fasean, batez ere trafikoaren eta mugikortasunaren arloan; eta horrek epe luzera sustatu ahal duen agertokia desberdina izan daiteke, ibilbide batzuetan hasieran aurreikusitako agertokiari dagokionez.

Horrenbestez, zehatz aztertu behar dira Errepideen Plan Integraleko dimentsionamendu aldagai guztiak eta horiek izan dituzten aldaketak (Plana idatzi denetik gaur egunera arteko aldaketak), baita horiek epemuga berrira duten prognosia ere.

Ikuskapenaren helburua, beraz, Arabako Errepideen Plan Integral (AEPI) berria idaztea da; bertan, Arabako Lurralde Historikoko errepide sarean 2004-2009 eta 2010-2015 aldietan egingo diren jardun guztiak jasoko dira, eta jardun bakoitzerako, gutxienez, hauxe zehaztuko da:

- a) Jardun barruan hartzen duen programa eta jardunaren ezaugarriak (helburuak eta ezaugarri teknikoak).
- b) Beharrezko inbertsioaren aurrekontua.
- c) Zehaztapen maila: obra proiektuaren egoera, Planaren Ikuskapena indarrean sartzeko unean, edo jardunetarako behar den zehaztapen maila.
- d) Ingurumen inplikazioak.
- e) Hirigintza planeamenduaren gaineko eragina.
- f) Jardunaren lehentasuna.

Azterlanaren barruan Arabako Lurralde Historikoaren titulartasuneko errepide sare osoa sartuko da, eta horrek 1.415,5 km-ko luzera dauka, Errepideen 1998-2009rako Plan Integralean onetsitako katalogoan ezarritakoaren arabera.

Azterlan eremua Arabako Lurralde Historikoa izango da, eta hori zonatan edo eskualdetan zatituko da, honako azterlan sozioekonomiko hauek egiteko: azpiegitura zuzkidura, mugikortasuna, barruko nahiz kanpoko irisgarritasuna, etab. Zatiketa horretarako, aintzat hartuko da lurraldearen berezko eskualde zatiketa eta Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendu Jarraibideetan jasotako eskualde zatiketa funtzionala.

Ikertu beharreko eremuaren kanpoaldean, bertarako sarbideetara asimilaturiko zona mugakideak egongo dira.

Arabako Errepideen Foru Arauan ezarritakoaren arabera, lanak lau fasetan egingo dira:

- 1.- Arabako Errepideen Plan Integralaren Ikuskapenaren Aurreproiektua idaztea.
- 2.- Jendaurreko informazio tramitearen ondoriozko alegazioei erantzuteko txostena.
- 3.- Arabako Errepideen Plan Integralaren Ikuskapenaren proiektua idaztea; bertan, jendaurreko informazio tramitearen ondoriozko aldaketa guztiak jasoko dira.
- 4.- Behin betiko agiria idaztea, Arabako Batzar Nagusiek behin betiko onetsitakoan.

## 2. ARABAKO ERREPIDE SAREAREN SAILKAPENA

### 2.1. ERREPIDE SAREAREN ORAINGO SAILKAPENA

Arabako Batzar Nagusiek 1990eko ekainaren 25ean onetsitako Arabako Lurralde Historikoko Errepideen 20/1990 Foru Arauko 11. artikuluan, Arabako Errepideen Plan Integrala (AEPI) ezartzen da; artikulua horretan adierazitakoaren arabera, plan hori arloko planifikazioko tresna da, eta **Arabako errepide guztietan** jaso beharreko xedapenak, helburuak lehentasunak eta hobekuntzak ezartzen ditu; halaber, Euskadiko Errepideen Bigarren Plan Orokorreko (1999-2010) xedapenak jasotzen ditu, manuzkoak eta lotesleak diren alderdi guztietan.

Hau da, planaren Xede Sarea Arabako sare osoa da, eta horren zati bat Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorren bidez edo beste lurralde edo udal batzuekiko hitzarmenaren bitartez planifikatuta dago.

Arabako Errepideen Plan Integralaren barruan, Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko azken gaurkotzea jaso behar da, eta hori, gainera, Arabako errepide sarean egin beharreko gainerako proposamen guztiekin osatu behar da; nolahi ere, sare osoa aztertu eta horren diagnostikoa egingo da, oraingo esku hartze beharrianak eta balizko jardun proposamenak aztertzeko.

Arabako Lurralde Historikoko errepide sareak 1.415,5 km ditu; 3.037 km<sup>2</sup>-ko azalera hedatzen da, eta, igarotze trafiko garrantzitsuari ez ezik, 294.360 biztanleri ere ematen die zerbitzua; horrenbestez, biztanle bakoitzeko 4,81 metro errepide dira (Espainiako batez bestekoa biztanleko 4,31 metrokoa da).

Arabako Lurralde Historikoak errepideen arloan duen berezitasuna honako honetan oinarritzen da:

- Lehenengo eta behin, eskumenen gaia dago, lehenago komentatu duguna.
- Bigarrenaz, Arabako lurraldearen kokaleku estrategikoa; hain zuzen ere, Ardatz Atlantikoaren eta Ebroren Haranaren artean kokaturik dago, Europarekiko Iparralde-Hegoalde komunikazio ardatzean eta Bilboko Portu Autonomotik hurbil; horren eraginez, Araba derrigorrezko igarotze lurraldea da, Estatuko eta Europako komunikazio sarean. Horrela, Europaz gaindiko E-5 eta E-80 (A-1) ardatzak igarotzeko leku estrategikoa da, eta, gainera, Kantauriko Igarobideak Ebroren Haranaren bat egiteko ardatzean (AP-68 autobidearen bitartez) kokaturik dago, baita Penintsulako mendebaldea Europarekin lotzen duen ardatzean ere (AP-68 eta AP-8 autobideak). Kokaleku estrategiko horren ondorioz, Gasteiz eta horren eraginpeko aldea inguru erakargarriak dira industria eta zerbitzu jarduerak finkatzeko.

Egoera hori aintzat hartuta, inbertsio ahalegin garrantzitsua egin behar da, Estatuko eta Europako sarearekiko komunikazioak hobetzeko, eta hori egundokoa da gure biztanle kopurua eta inbertsio gaitasuna duen lurralde batean.

- Hirugarrenez, lurraldearen ezaugarri orografikoen eraginez (gorabehera ugari orografia), eta biztanleriaren %75 Gasteizen bizi dela aintzat hartuta (biztanleriaren %85 hiriburu horretan eta Laudio nahiz Amurrio herrietan bizi da, eta beste biztanleak lurraldearen gainerako zatian guztiz barreiatuta daude), Arabako errepide sarearen gainerako zatiak sare trinkoa eratzen du, lurraldeko 51 udalerriei irisgarritasuna emateko; udalerririk horietan 430 biztanlegune bereizi bizi dira, eta, gainera, probintzia eta autonomia erkidego mugakideak lotzen dituzte.

Horrela, Arabako Lurralde Historikoak honako sare mota hauetan (funtzionaltasunaren arabera) hierarkizaturiko errepide sareak dauka:

- **Lehentasuneko Intereseko Sarean**, hau da, nazioarteko ibilbideak, muga igarotzeko ibilbideak, portuetarakoak eta Forondako aireporturakoak, autonomien arteko trafikoak euskarrizten dituzten ibilbideak, eta ibilgailu astunen edo merkantzia arriskutsuen bolumen handia (bai kanpokoa eta bai barrukoa) jasaten dutenak.
- **Oinarrizko Sarearen** barruan, Lehentasuneko Intereseko Sarekoak izan ez arren Lurralde Historikoa egituratzen duten errepideak sartzen dira (ibilbide osoak eratzen dituztenak), baita trafiko handia izan eta beste Lurralde Historikoekiko edo Autonomia Erkidegoekiko lotura ahalbidetzen dutenak ere.
- **Eskualdeko Sarearen** barruan, honako kasuetakoren batean dauden errepideak sartzen dira:
  - ✓ Ondoko eskualdeak edo kuadrillak komunikatzen dituzten errepideak, Arabako Lurralde Historikoaren barruan.
  - ✓ Trafiko handikorik gabeko errepideak, baina egunero 2.000 ibilgailutik gorakoak, Lurralde Historiko edo probintzia desberdineko eskualdeak lotzen dituztenak.
- **Tokiko Sarea** Lehentasuneko Intereseko Sarean eta Oinarrizko nahiz Eskualdeko Sarean ez dauden errepideek osatzen dute, bostehun biztanletik gorako biztanleguneetara iristeko balio dutenek edo goragoko mailako sareetako errepideetan hasten eta amaitzen direnek, baldin eta Sarearen barruko funtzionaltasuna aintzat hartuta komenigarria bada.

Tokiko Sarean, halaber, aurreko paragrafoko baldintzak bete ez arren gutxienez hiru kontzejuri zerbitzua ematen dieten errepideak ere sartzen dira, baldin eta zirkulazioaren zerbitzurako beharrezkoa bada.

- **Auzoko Sarea** aurreko ataletan adierazita sareetan sartuta ez dauden errepideek osatzen dute.

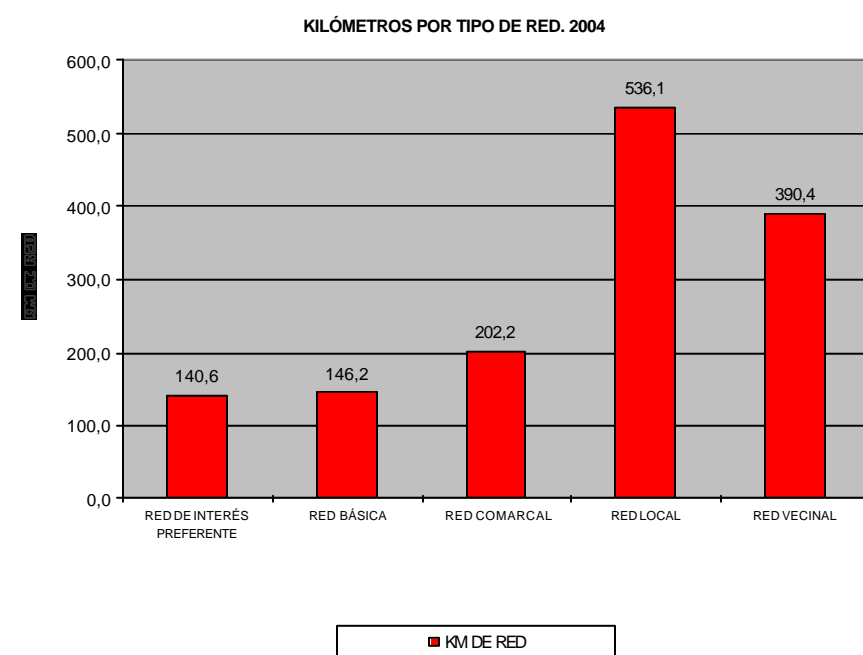
Arabako lurraldeko errepide sarea AP-68 autobideari (55,5 km) eta AP-1 autobideari (6 km) dagozkion 61 kilometroekin osatzen da, eta horiek Estatuaren titulartasunekoak dira.

Errepide sarearen oraingo sailkapena Arabako Errepideen Plan Integrala onesteko Foru Arauan zehaztu zen; horren barruan, katalogo berria eta sarearen sailkapena sartzen ziren. Beraz, une honetan esan daiteke oraingo sailkapena, neurri handian, errepide sarearen funtzionaltasun errearen eraginezkoa dela.

Sailkapenaren eta funtzionaltasunaren arteko egokitzapen horrek, bestalde, beheko lerrunetan dagoen sare bolumen handia azaltzen du; hain zuzen ere, Arabako biztanle kopurua txikia izatearen eta biztanleok lurraldean oso barreiatuta egotearen eraginez, beheko lerruneko errepide sare luzea eta trafiko urrikoa mantendu behar da, biztanle guztien komunikazioa eta irisgarritasuna bermatu ahal izateko.

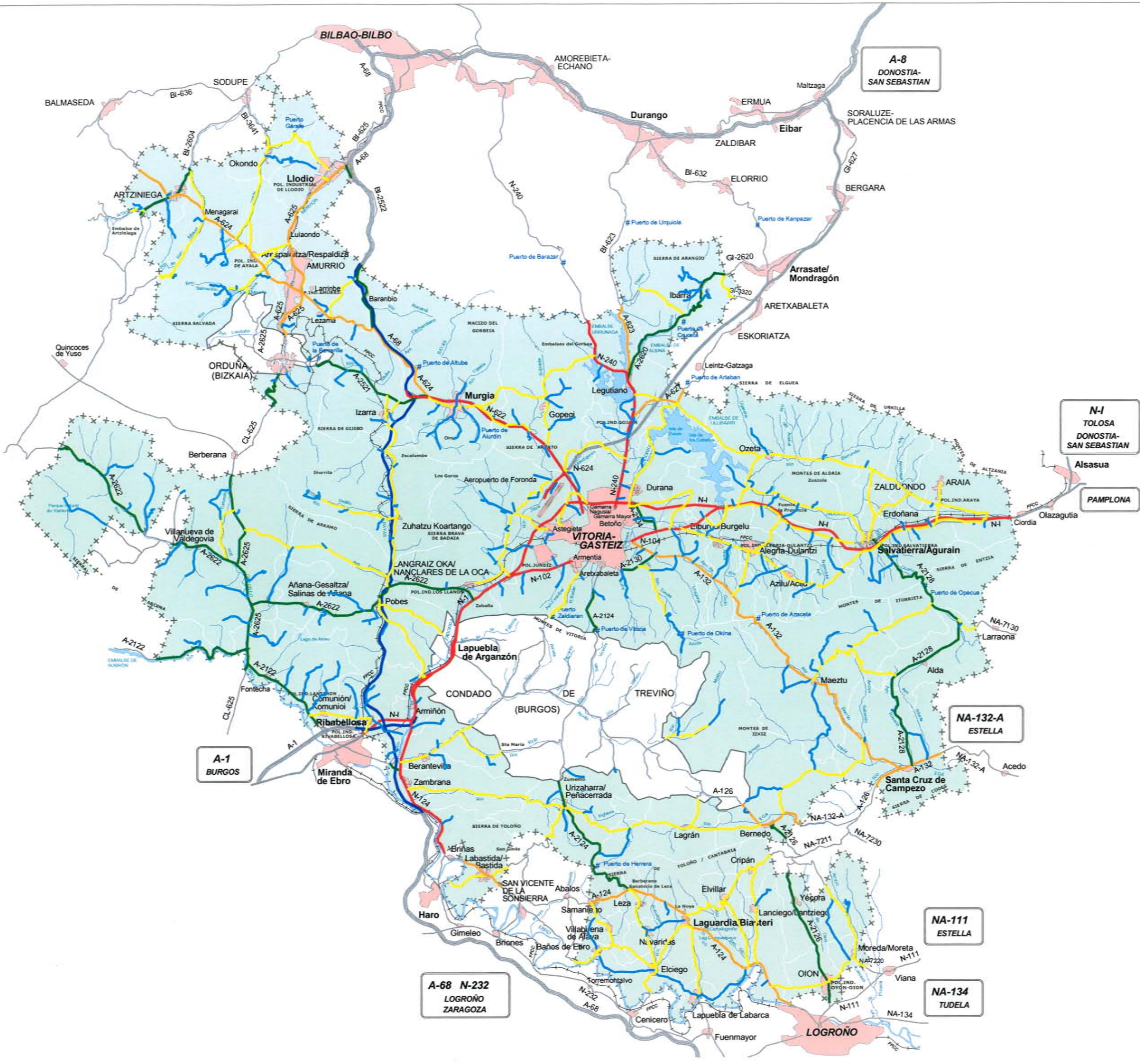
**1. Iaukia. Kilometroak sare motaren arabera**

TIPO RED	KM	%
RED DE INTERÉS PREFERENTE	140,6	9,9%
RED BÁSICA	146,2	10,3%
RED COMARCAL	202,2	14,3%
RED LOCAL	536,1	37,9%
RED VECINAL	390,4	27,6%
<b>TOTAL</b>	<b>1415,5</b>	<b>100,0%</b>



(\*)Autobietan eta bide bikoiztuetan zirkulazioaren noranzko bakarra hartu da aintzat.





**DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA**

**VITORIA-GASTEIZ** CAPITAL DEL TERRITORIO O PROVINCIA

**Llodio** CABECERAS DE CUADRILLA O DE COMARCA

**ARTZINIEGA** CABECERAS MUNICIPALES DE MÁS DE 1.000 hab. (1993)

**Zambrana** RESTO DE CABECERAS MUNICIPALES

**Baranbio** OTRAS POBLACIONES

+ - + LIMITE PROVINCIAL DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA  
 □ LIMITES DEL CONDADO DE TREVÍÑO (BURGOS) Y DE ORDUÑA (BIZKAIA)  
 ■ MUNICIPIOS

SIERRA DE ARRATO LUGARES CON CIERTA IMPORTANCIA  
 Puerto de Herrera PUERTOS DE CARRETERA  
 Hidrología HIDROLOGÍA  
 RED DE FERROCARRILES

**CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS**

- Autopistas
- Red de Interés Preferente
- Red Básica
- Red Comarcal
- Red Local
- Red Vecinal

Escala Gráfica

0 5 Kilómetros

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3. ERREPIDE SAREAREN ORAINGO EGOERAREN AZTERKETA

Edozein planifikazio tresna eta, kasu honetan, Arabako Errepideen Plan Integrala sortzeko faserik garrantzitsuenetariko bat, sarearen oraingo egoera aztertzea da. Diagnostiko zehatza eta zuzena eginez, sarearen gabeziak zehaztu eta, horrela, funtzionaltasun maila hobezina lortzeko behar diren jardunak proposatu ahal dira.

Arabako Foru Aldundiko errepide sarearen oraingo egoera ikuskatzeko, Errepideen azken Inbentarioa erabilgarrian oinarritu gara, 2000an egindako inbentarioan; horrek bide sarearen geometriaren datu gaurkotuak (urte horretara artekoak) jasotzen ditu. Sarean 2000tik egindako obren ondorioz, Inbentarioa gaurkotu egin behar da, eta hori, azterlan honetan, galtzadaren eta plataformaren sekzio berriak zuzenduta baino ezin izan da egin, eta gehieneko malden eta gutxieneko ratioen zehaztapenak zuzenduta (eraikuntza proiektuan adierazitakoak).

Gaurkotze guztiak, bestalde, AEPI n erabilitako sarearen tarte banaketan oinarrituz egin dira (inbentarioko 10 metroko tarteak erantsi dira, lurralde, geometria eta trafiko ezaugarrien ikuspegitik homogeneotasuna mantendu duten tarte zabalagoetan); gainera, tarte horiek azpitarteetan banatu dira, euren aldagai funtzionalen batek adierazten duenean.

Tarte banaketa horretan oinarrituz, sarearen oraingo egoeraren azterketa zehatza egin dugu, oraingo gabeziak ikuskatzeko eta, horrela, esku hartze beharrianak zein diren jakiteko.

Arabako errepide sarearen oraingo egoeraren ezaugarriak finkatzeko aztertu diren aldagaiak honako hauek izan dira:

- Ezaugarri geometrikoak eta trazatukoak: talde honen barruan, errepideen kalitate teknikoa adierazten duten parametroak jasotzen dira: galtzada eta plataforma zabalerak, gehieneko maldak, kurbadura ratioak eta gelditzeko ikuspena.
- Saretik bideraturiko trafikoa eta horren oraintsuko bilakaera, eskariaren nahiz zerbitzu mailen eta eskaintza eskarira egokitzeko mailaren adierazletzat.
- Sarean izan diren istripuak, errepidearen egoeraren eraginezkoak zein izan diren jakiteko.
- Udal zeharbideak, ibilgailuen eta oinezkoen trafikoaren arteko bateragarritasun maila baloratuz.
- Lurraldearen irisgarritasuna, aldien eta distantzien indizeen bidez adierazita.

Ondoren, aldagai horietariko bakoitzari buruz egindako azterlanaren laburpena azalduko dugu.

#### 3.1. SAREKO PLATAFORMA ETA GALTZADA ZABALERAK

Azken inbentarioa (2000) eta betearazitako, gauzatze faseko nahiz lizitazio faseko (Arabako Errepideen Plan Integrala ? AEPI? onetsi zenetik) galtzada eta plataforma berriak erabilia, Arabako Foru Aldundiaren errepide sarea osatzen duten tarte guztietako batez besteko galtzada eta plataforma sekzioa gaurkotu ahal izan da; halaber, zeharkako sekzioko moten oinarritzko

estatistika lortu ahal izan dugu, sarearen sailkapenaren arabera (2. laukian erantsita: Plataforma zabalerak sare motaren arabera).

Era berean, 1997 (AEPI egin zen urtea) eta 2004 konparatzeko oinarritzko estatistika ere egin da, zeharkako sekzio motei dagokienez, sarearen sailkapenaren arabera (3. laukian: Plataformaren Sekzioaren Konparazioa, 1997-2004).

Datuek agerian jarri dutenez, Lehenetasuneko Intereseko Sare osoa (40,6 kilometro) plataformako 9 metrotik gora dago, eta aipagarria da %77k baino gehiagok (109 kilometro) zirkulazioko galtzada bikoitza edo autobien ezaugarriak edukitzea. **1997tik 2004rako aldaketa nagusia autobien ezaugarriak dituen sarearen hazkundera izan da (2004an Lehenetasuneko Intereseko Sarearen %59, eta 1997 %42,4), galtzada bikoitzeko bideen kaltetan.**

Hain zuzen ere, honako tarte hauetan banaturiko bide bikoitzeko 24 km autobia bihurtu dira:

- **N-102**; 5,4 km eta, bertan, "Egokitzapena, Ezkerrerako biraketen ezabaketa eta Sarbideen berrantolaketa N-102 errepidean, 343,490 KPtik 348,140 KPra" proiektuari dagokion obra betearazi da.
- **N-240**; 5,2 km eta, bertan, Gamarra-Miñaoko erdibitzailea eta Miñaoko saihebidia Egokitzeko eta Eraikitze Proiektuari dagokion obra betearazi da.
- **N-I**; 9,2 km eta, bertan, Legua del Rey deritzonari dagozkion obrak egin dira. 329,5 KPtik 338,6 KPra (Burgoseko muga – Los Llanos industrialdearen sarrera).
- **N-I**; 4,2 km eta, bertan, N-102 errepidea N-I autobian sartu eta N-I hori egokitu egin da, 338,6 KPtik 342,8 KPra.



**Oinarrizko Sarean**, bikoizturiko kilometro kopurua Laudioko saihsbidearen 2,3 kilometroetara mugatzen da, eta bikoizturiko oinarrizko sarea Oinarrizko Sare osoaren %2 baino gutxiago da. Bestalde, sarearen ia %60 (%59,2) plataformako 9 metrotik gorakoa da; hala eta guztiz ere, sekzio horiek ez dira garatzen ibilbide jarraituetan, eta beherako mailako ezaugarri geometrikoak dituzten bitarteko tarte batzuek eteten dituzte; plataformako 9 metroen azpitik, Oinarrizko Sarean 57 kilometro inguru daude, eta horiek Oinarrizko Sarearen %39ra iristen dira.

1997-2004 azterketa konparatuari dagokionez, Oinarrizko Sarean bikoizturiko kilometro kopurua 1997ko maila txikietan mantendu da orain arte; hain zuzen ere, Oinarrizko Sare osoaren %2 baino gutxiago, eta hori Laudioko saihsbidearen zatia osatzen duten 2,3 kilometroei dagokie.

Funtsezko aldaketak plataformako 9 metrotik gorako tartean daude; bertan, ehuneko 17 puntutik gorako hazkunde egon da 1997tik 2004ra (1997an %42 eta 2004an %59,2). Horrenbestez, beheko tarte murriztu egin da (7-8 metro), hain zuzen ere, %32,7tik %12ra.

Hobekuntza garrantzitsu hauetarako (Oinarrizko Sarearen gaitasunaren hobekuntza) egindako edo gauzatze faseko jardun nagusiak honako hauek dira:

- **A-124**; 2,3 km. "Biasteriko zeharbidearen hasierako trazatuko saihsbidearen amaiera" proiektuaren egokitzapena. 7/10 sekzioa.
- **A-124**; 3,6 km. Castejones Aldaparen Hobekuntza. 10/12 sekzioa.
- **A-132**; 2,5 km. "Virgalatik Maezturako tarte egokitzea, bazterbideak egitea eta zoruak indartzea" obra gauzatzea. 7/12 sekzioa.
- **A-132**; 8 km Antoñanaren eta Nafarroako mugaren artean. Bazterbideak egiteko eta egokitzeko proiektu baten arabera betearazitako jarduna. 7/10 sekzioa.
- **A-624**; 1 km betearazita, A-624 errepidearen egokitzapeneko Eraikuntza Proiektuarekin (44,550 KPtik 45,500 KPra), eta A-3618 eta A-3620 errepideekiko (Los Olmoseko bidegurutzera) elkargunearen berrantolamendua eta hobekuntza. 7/10 sekzioa.
- **A-624**; 5,5 km betearazita, Menagaraitik Artziniegarako A-624 errepidearen trazatuaren egokitzapena eta hobekuntza Eraikitze Proiektuaren (A-2604 errepidearekiko elkarguneko saihsbidea barne). 7/10 sekzioa.
- **A-625**; 1,5 km betearazita A-625 errepidearen egokitzapena Eraikitze Proiektuarekin, Luiaondoko saihsbidearen eta 11,78 KPren artean, eta A-3622 errepidearekiko lotura (Hitzarmena Bizkaiarekin). 7/11 sekzioa.
- **A-625**; 4,4 km betearazita, Amurrioko Ekialdeko Saihsbidea Eraikitze Proiektuarekin, A-625 errepidean. 7/11 sekzioa.

**Eskualdeko Sarean**, 7 metroko plataformatik beherako sarearen zatirik handiena sartzan da, hain zuzen ere, 150 kilometro dira, hau da, Eskualdeko Sare osoaren %74,5. 1997-2004 aldiko gaitasun aldaketak ere nahiko handiak izan dira, baina Oinarrizko Sarean baino mugatuagoak; sarearen zatirik handiena 6-7 metroko plataforman pilatzen da, baina horren partaidetza murriztu egin da 1997ko %52tik (105 km) 2004ko %45era (92 km); halaber, 8 metrotik gorako tarteek hazkunde garrantzitsua izan dute (1997 %11,8 eta 2004an %18,1). Aldaketa horiek honako tarte hauetan egindako egokitzapenen eta hobekuntzen eraginezkoak dira:

- **A-2122**; 1,2 km A-3312 errepidearen eta Fontechako saihsbidearen hasieraren artean. Egokitzapena 7/10 sekzioan egin da.
- **A-2124**; Gasteizeko mendatearen egokitzapena, 5,8 KPtik 9,4 KPra; Arabako lurraldean 2,4 kilometro, 7/9 sekzioan egokituta.
- **A-2126**; 6 km Ekoratik Oionera. Egokitzapena 6/8 sekzioan egin da.
- **A-2128**; 1 km, Done Bikendi Haranaren eta A-132 errepidearen artean. Plataformaren trazatua hobetu eta handitu egin da, 6/7 sekzioan.
- **A-2522**; 1,2 km, A-624 errepidearekiko elkargunearen eta Baranbioren artean. Egokitzapena 7/9 sekzioan egin da.
- **A-2620**; 4,3 km. Kruzeta mendatea. Hobekuntza 6/8 sekzioan egin da.

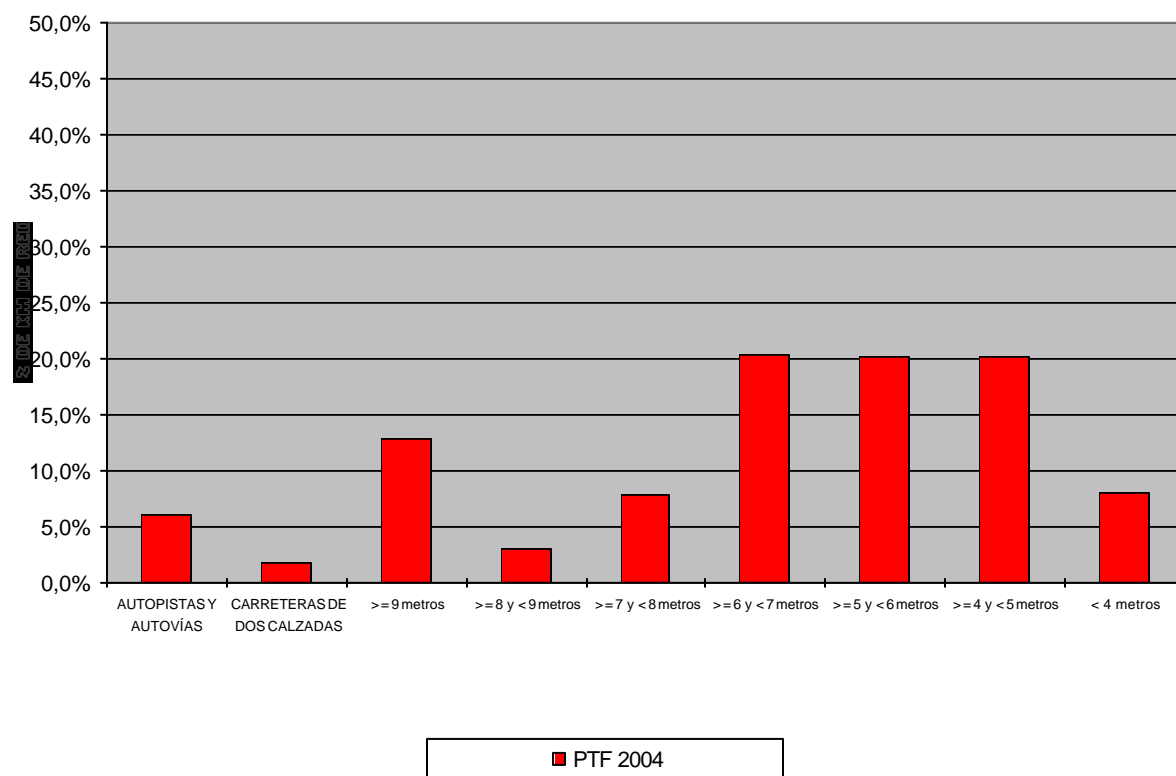
**Tokiko Sarean**, errepideen erdia baino gehiagoren (%53, hain zuzen ere, 284 kilometro) plataforma zabalerak 6 metrotik beherakoak dira, eta %30 ez dira 5 metrora heltzen. **Tokiko Sarean** egindako jardun mota desberdinek (egokitzapenak, trazatu hobekuntzak eta, batik bat, zabalgunek eta indargarriak, 1997tik sareko tarte desberdinetako 42 km-tan hedatu direnak) hazkunde txikia eta banatua adierazten dute, 7 metrotik gorako plataforma tarte guztietan (1997ko %19,7tik 2004ko %25,1era).

**Auzoko Sarearen** kasuan, plataformaren dimentsioak guztiz murriztu dira, eta sareko %60 inguruk (231,6 kilometro) 5 metrotik beherako sekzioak ditu, eta 92 kilometro ingurutan plataforma 4 metrotik beherakoa da. Aldaketa txikiak ikusi dira 1997ko egoerari dagokionez, gehienbat zabaltzeko eta hobetzeko obren eraginezkoak (5/6 motako sekzioak); hortaz, plataformaren bitartea 5 metrotik 7 metrora handitu da, hain zuzen ere, Auzoko Sarearen %32tik %40,6ra.

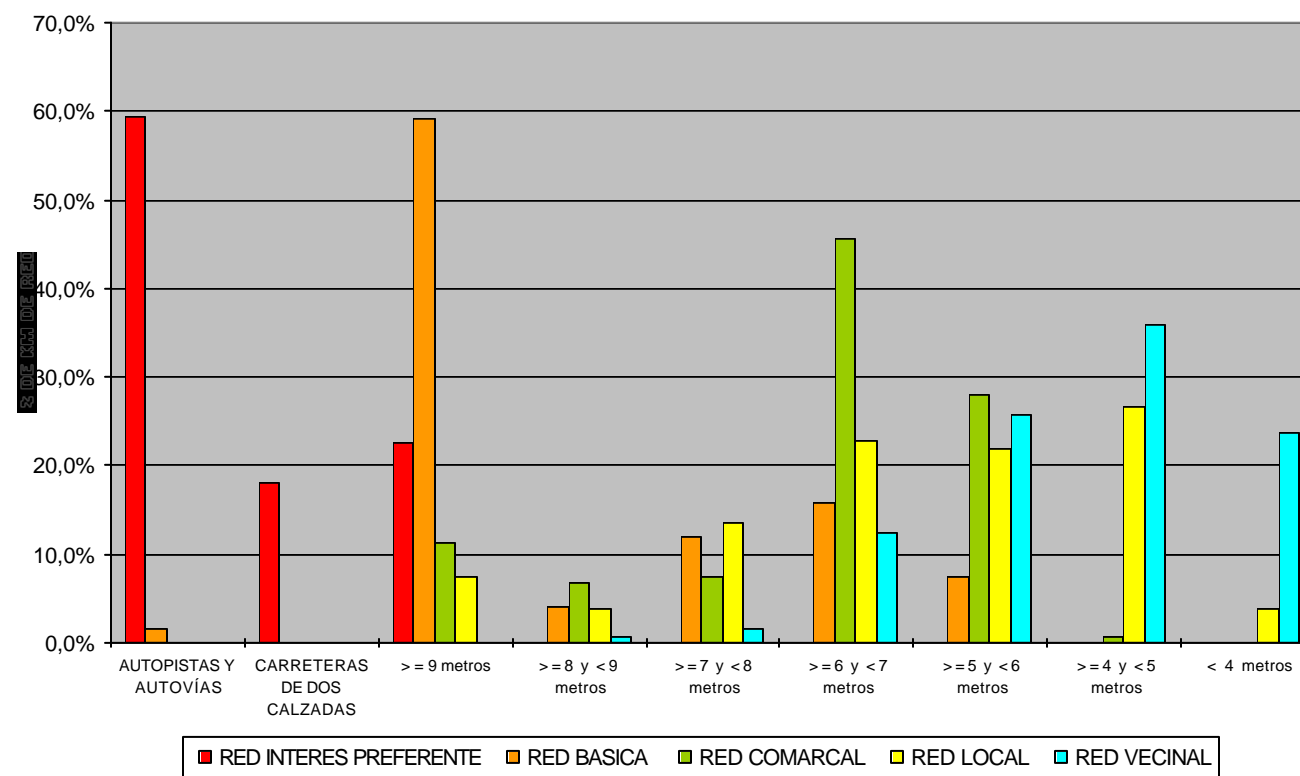
2. Iaukia. Plataforma zabalerak sare motaren arabera. 2004. urtea

GALTZADA MOTA	LEHENT. INTERESEKO SAREA		OINARRIZKO SAREA		ESKUALDEKO SAREA		TOKIKO SAREA		AUZOKO SAREA		GUZTIRA KM	GUZTIRA %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
AUTOBIDEAK ETA AUTOBIAK	83,4	%59,3	2,3	%1,5		%0,0		%0,0		%0,0	85,6	%6,0
BI GALTZADAKO ERREPIDEAK	25,4	%18,1		%0,0		%0,0		%0,0		%0,0	25,4	%1,8
> = 9 metro	31,9	%22,7	86,5	%59,2	22,9	%11,3	40,4	%7,5		%0,0	181,6	%12,8
> = 8 eta < 9 metro		%0,0	5,8	%4,0	13,7	%6,8	20,3	%3,8	2,8	%0,7	42,6	%3,0
> = 7 eta < 8 metro		%0,0	17,6	%12,0	14,9	%7,4	72,9	%13,6	6,7	%1,7	112,0	%7,9
> = 6 eta < 7 metro		%0,0	23,2	%15,9	92,4	%45,7	118,5	%22,1	48,9	%12,5	283,0	%20,0
> = 5 eta < 6 metro		%0,0	10,8	%7,4	56,7	%28,0	118,2	%22,0	100,5	%25,7	286,2	%20,2
> = 4 eta < 5 metro		%0,0		%0,0	1,6	%0,8	144,9	%27,0	139,2	%35,6	285,6	%20,2
< 4 metro		%0,0		%0,0		%0,0	21,1	%3,9	92,4	%23,7	113,4	%8,0
Guztira	140,6	%100,0	146,2	%100,0	202,2	%100,0	536,1	%100,0	390,4	%100,0	1415,5	%100,0

ANCHOS DE PLATAFORMA. TOTAL RED 2004



ANCHOS PLATAFORMA POR TIPOS DE RED 2004



## 3. Iaukia. Sareko Plataformaren Sekzioaren Konparazioa. 1997- 2004

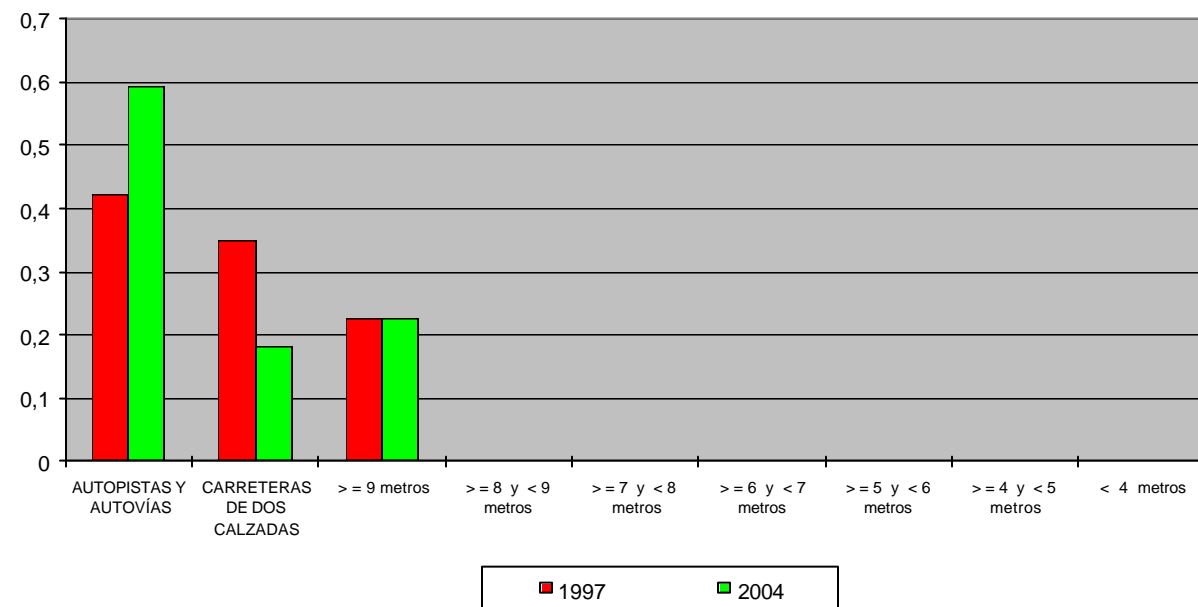
## 1997. URTEA

GALTZADA MOTA	LEH. INTERESEKO SAREA		OINARRIZKO SAREA		ESKUALDEKO SAREA		TOKIKO SAREA		AUZOKO SAREA		GUZTIRA KM	GUZTIRA %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
AUTOBIDEAK ETA AUTOBIAK	59,5	%42,4	2,5	%1,7		%0,0		%0,0		%0,0	62,1	%4,4
BI GALTZADAKO ERREPIDEAK	49,1	%34,9		%0,0		%0,0		%0,0		%0,0	49,1	%3,5
> = 9 metro	31,9	%22,7	61,8	%42,1	16,9	%8,4	30,7	%5,8	0,4	%0,1	141,7	%10,1
> = 8 eta < 9 metro		%0,0	3,7	%2,5	7,0	%3,4	14,6	%2,8		%0,0	25,3	%1,8
> = 7 eta < 8 metro		%0,0	48,0	%32,7	24,1	%11,9	59,2	%11,1	11,3	%2,9	142,6	%10,1
> = 6 eta < 7 metro		%0,0	20,0	%13,6	105,6	%52,1	130,2	%24,5	42,7	%11,0	298,6	%21,2
> = 5 eta < 6 metro		%0,0	10,7	%7,3	48,9	%24,1	147,5	%27,7	85,8	%22,2	292,9	%20,8
> = 4 eta < 5 metro		%0,0		%0,0		%0,0	145,0	%27,3	165,1	%42,6	310,1	%22,0
< 4 metro		%0,0		%0,0		%0,0	4,4	%0,8	82,0	%21,2	86,5	%6,1
Guztira	140,5	%100,0	146,7	%100,0	202,6	%100,0	531,7	%100,0	387,2	%100,0	1.408,7	%100,0

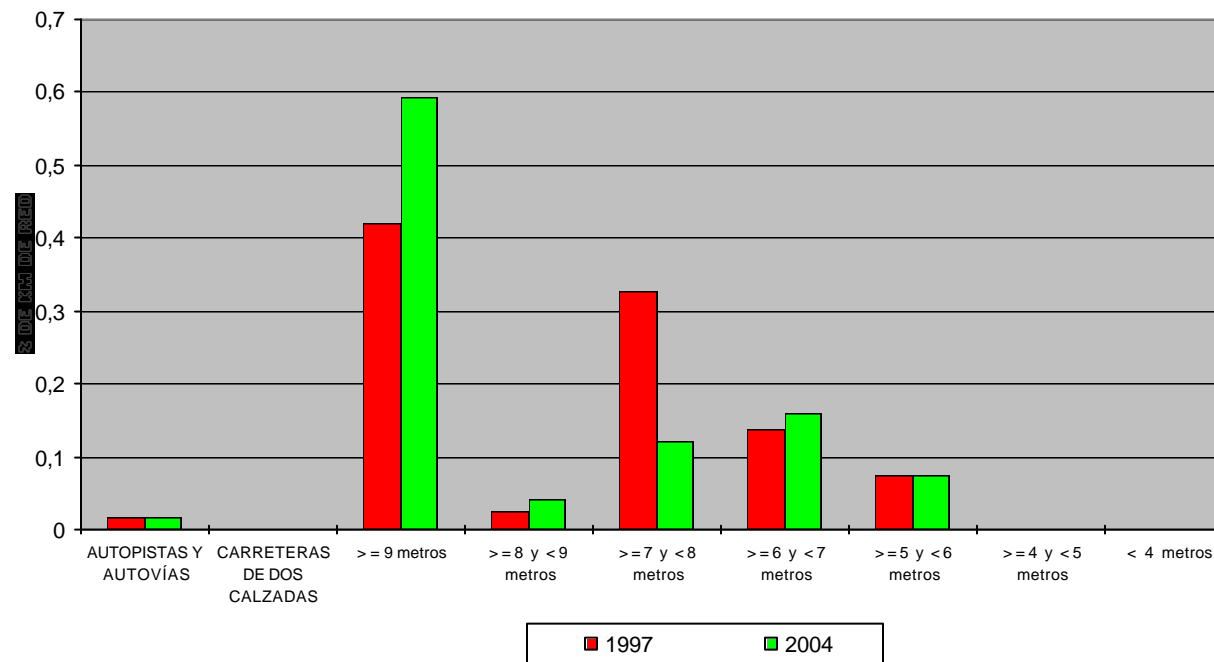
## 2004. URTEA

GALTZADA MOTA	LEH. INTERESEKO SAREA		OINARRIZKO SAREA		ESKUALDEKO SAREA		TOKIKO SAREA		AUZOKO SAREA		GUZTIRA KM	GUZTIRA %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
AUTOBIDEAK ETA AUTOBIAK	83,4	%59,3	2,3	%1,5		%0,0		%0,0		%0,0	85,6	%6,0
BI GALTZADAKO ERREPIDEAK	25,4	%18,1		%0,0		%0,0		%0,0		%0,0	25,4	%1,8
> = 9 metro	31,9	%22,7	86,5	%59,2	22,9	%11,3	40,4	%7,5		%0,0	181,6	%12,8
> = 8 eta < 9 metro		%0,0	5,8	%4,0	13,7	%6,8	20,3	%3,8	2,8	%0,7	42,6	%3,0
> = 7 eta < 8 metro		%0,0	17,6	%12,0	14,9	%7,4	72,9	%13,6	6,7	%1,7	112,0	%7,9
> = 6 eta < 7 metro		%0,0	23,2	%15,9	92,4	%45,7	118,5	%22,1	48,9	%12,5	283,0	%20,0
> = 5 eta < 6 metro		%0,0	10,8	%7,4	56,7	%28,0	118,2	%22,0	100,5	%25,7	286,2	%20,2
> = 4 eta < 5 metro		%0,0		%0,0	1,6	%0,8	144,9	%27,0	139,2	%35,6	285,6	%20,2
< 4 metro		%0,0		%0,0		%0,0	21,1	%3,9	92,4	%23,7	113,4	%8,0
Guztira	140,6	%100,0	146,2	%100,0	202,2	%100,0	536,1	%100,0	390,4	%100,0	1415,5	%100,0

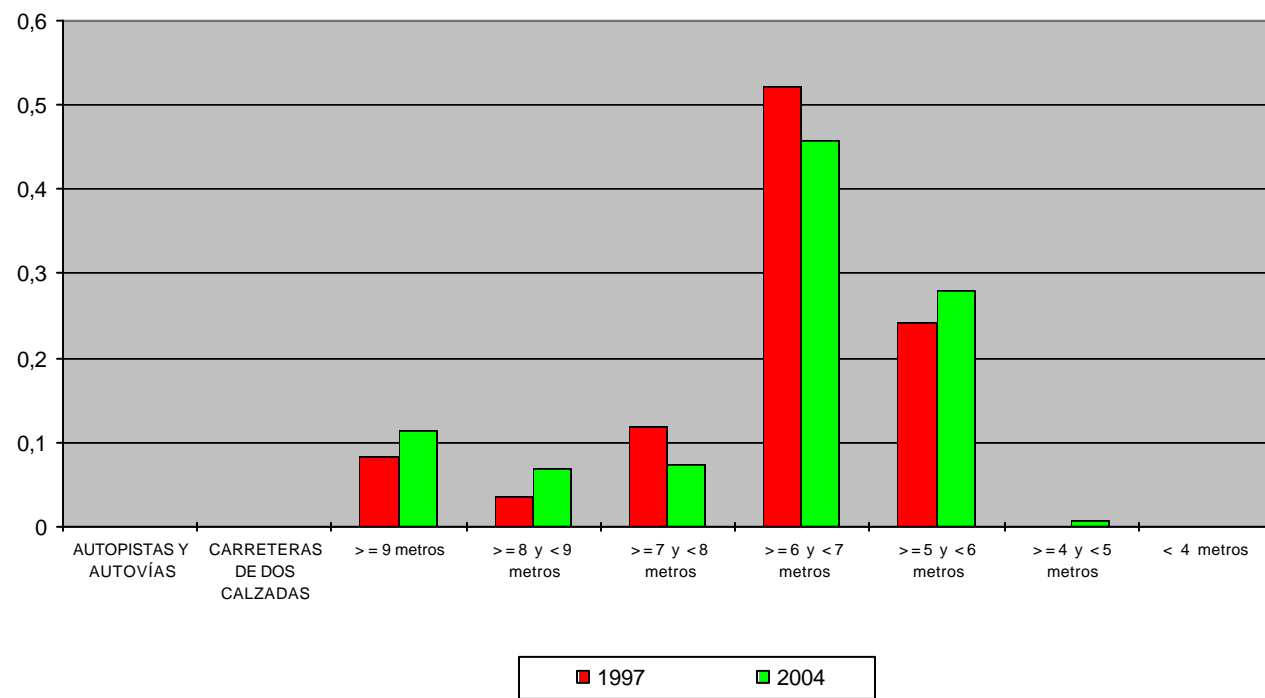
COMPARACIÓN SECCIÓN PTF EN LA RIP 1997-2004



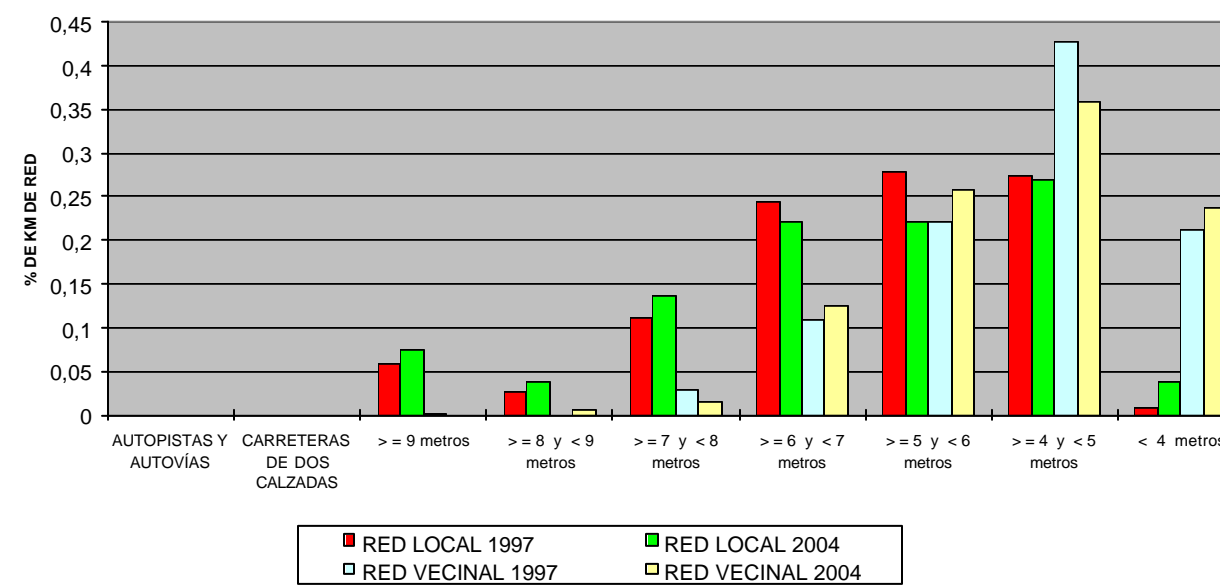
COMPARACIÓN SECCIÓN PTF EN LA RED BÁSICA 1997-2004



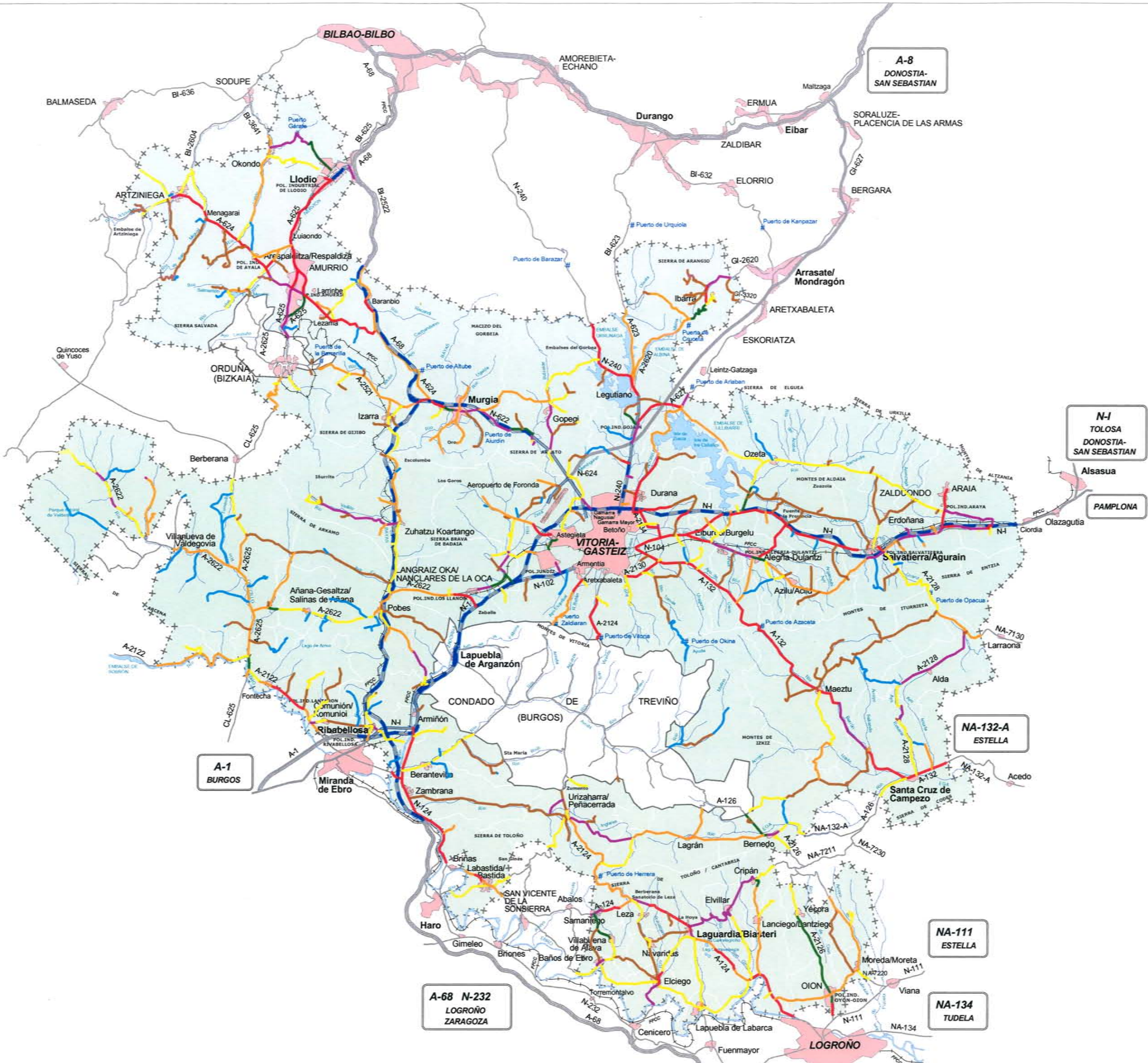
COMPARACIÓN SECCIÓN PTF EN LA RED COMARCAL 1997-2004



COMPARACIÓN SECCIÓN PTF EN LA RED LOCAL Y VECINAL 1997-2004








### ANCHURAS DE PLATAFORMA EN LA RED

- Autopistas y Autovías
- Carreteras de dos Calzadas
- $\geq 9$  metros
- $\geq 8$  y  $< 9$  metros
- $\geq 7$  y  $< 8$  metros
- $\geq 6$  y  $< 7$  metros
- $\geq 5$  y  $< 6$  metros
- $\geq 4$  y  $< 5$  metros
- $< 4$  metros

Escala Gráfica



### REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>ANCHURAS DE PLATAFORMA EN LA RED SITUACIÓN ACTUAL</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3.2. TRAFIKOA ERREPIDE SAREAN. 1997-2003 ALDIA

Trafikoa aztertzean erabilitako datuak ibilgailuen Eguneroko Batez Besteko Intentsitateari (EBI) buruzkoak dira, baita Arabako Errepideen Edukiera Planean zehazturiko edukiera estazioen sarean 1997-2003 aldian erregistraturiko ibilgailu astunen partaidetzari buruzkoak ere.

#### 3.2.1. Trafikoaren azterketa, sarearen tipologiaren arabera

2003ko edukiera estazioetako EBIei buruzko datuekin, nahiko ondo jakin daiteke Arabako errepide saretik egunero zirkulatzeko duen batez besteko ibilgailu kopurua.

Ondo hierarkizaturiko sareen kasuan bezala, ibilgailuen intentsitate handienak bide hierarkiako talderik altuenetan sailkaturiko errepideetan erregistratzen dira.

2003an eguneko 15.000 ibilgailu baino gehiago zituzten errepideak Autobide Sarekoak edo Lehentasuneko Intereseko Sarekoak dira, eta gainerako sare motetan ez dago zirkulazio intentsitate hori duen errepiderik. Aldiz, sare osoaren %74,6k 2.000 ibilgailutik beherako trafikoak ditu egunean, eta horiek gehienbat tokiko eta auzoko sareetan daude.

**Lehentasuneko Intereseko Sarean**, errepideen %90 inguruk gainditu egiten dute eguneko 10.000 ibilgailuko ataria, eta sarearen zatirik handienean 20.000-30.000 ibilgailu bitartean dabil egunero; azken horietan, zirkulazioko bi galtzada daude.

Zirkulaziorik handienak (eguneko 20.000 ibilgailu baino gehiago) N-240 errepidean daude, A-627 errepidearekiko (Urbina-Eibar) loturaraino, baita N-I errepidean ere, horren ibilbide ia osoan; bertan 2003an, eguneko 35.000 ibilgailutik gora erregistratu ziren, Trebiñuko Konderriaren eta Lapuebla de Arganzonen artean, eta Gasteizeko Iparraldeko Saihesbidean ere bai, Ihurreren eta Gamarraren arteko lotunean.

Gainera, N-622 errepidean 30.000 ibilgailu baino gehiago dabil egunean, Gasteizeko Iparraldeko Saihesbidearen eta Forondako aireportuan sartzeko N-624 errepidearen artean (hain zuzen ere, 35.000 ibilgailu/egun); lotune horren (Etxabarri-Ibiña) eta Amezagako lotunearen artean, intentsitatea eguneko 22.800-25.100 ibilgailutara murrizten da.

**Oinarrizko Sarean**, sarearen zatirik handiena eguneko 2.000 eta 5.000 ibilgailu bitartekoa da; eguneko 5.000 ibilgailutik gorako tartekak Audio-Amurrio bitarteko lotunera murrizten dira, Amurrioko saihesbidea (2003an eguneko 5.200 ibilgailu) eta A-627 errepidea ere horren barruan sartuta; zirkulazio intentsitate txikiak, eguneko 2.000tik beherako ibilgailurekin, honako tarte hauetara mugatzen dira: A-124 errepideko Samaniego-Leza, A-126 errepideko Trebiñu-Santikurutze Kanpezu, eta A-624 errepideko Artziniega Burgoseko muga.

**Eskualdeko Sarean**, erdia baino apur bat gehiago (%53,6 edo 108 kilometro) ez da heltzen eguneko 1.000 ibilgailutara; intentsitate handienak, eguneko 5.000 ibilgailu baino

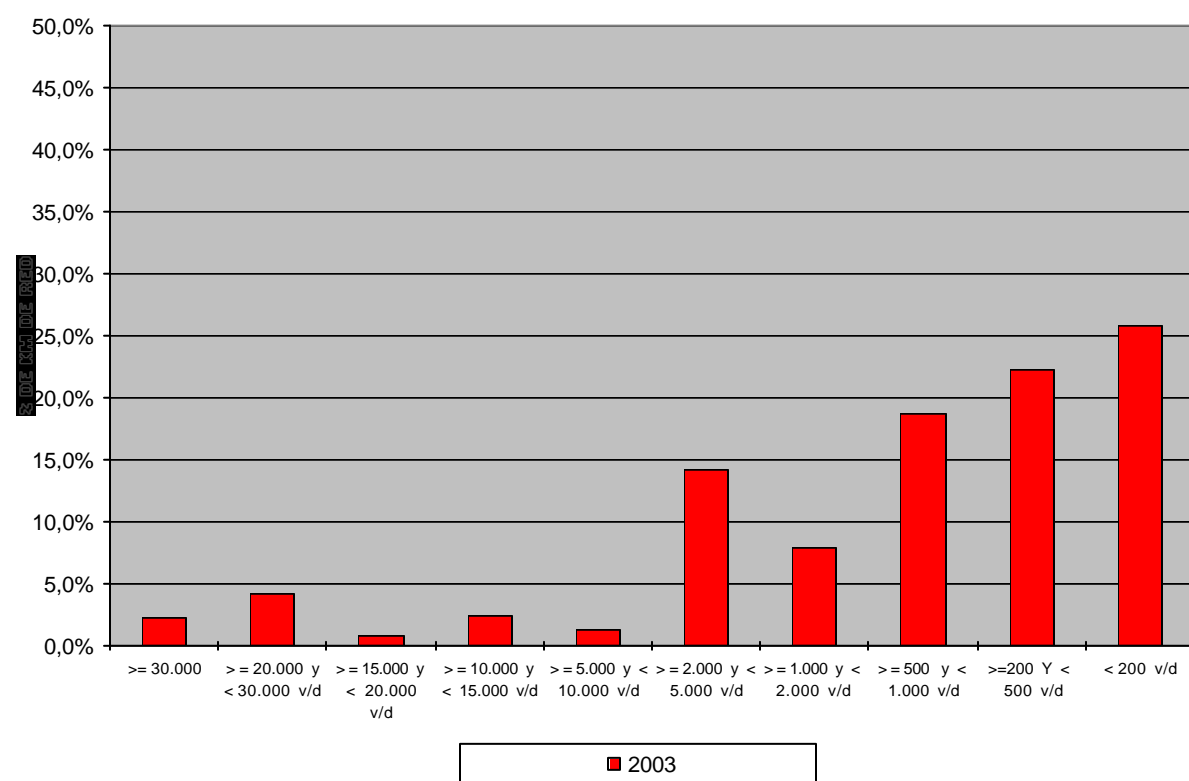
gehiagorekin, sareko tarte hauetan banaturiko 5 kilometroetan daude: A-2120 errepidea, N-124 errepidetik Puente Arcera; A-2126 errepidea, Oionetik probintziako mugara, eta A-2522 errepidea, A-625 errepidetik Aretara.

**Tokiko eta Auzoko Sarearen** kasuan, trafiko bitarte nagusia eguneko 500 ibilgailutik beherakoa da; hori, Tokiko Sarearen kasuan, %55ekoa da, eta, Auzoko Sareari dagokionez, %85ekoa.

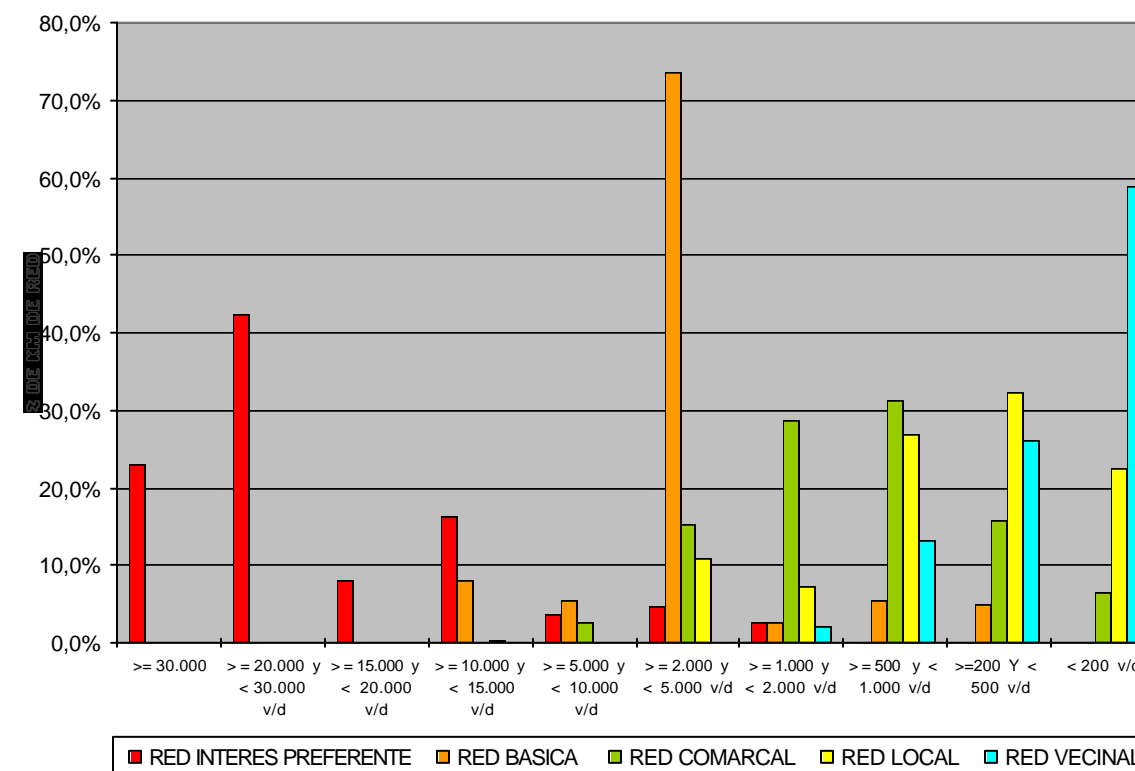
4. laukia. 2003ko trafikoa sare moten arabera.

IMD 2003	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL		TOTAL	
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%
>= 30.000	32,4	23,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	32,4	2,3%
>= 20.000 y < 30.000 v/d	59,4	42,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	59,4	4,2%
>= 15.000 y < 20.000 v/d	11,2	8,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	11,2	0,8%
>= 10.000 y < 15.000 v/d	22,7	16,1%	11,6	7,9%		0,0%	1,1	0,2%		0,0%	35,4	2,5%
>= 5.000 y < 10.000 v/d	5,1	3,6%	8,0	5,5%	5,0	2,5%		0,0%		0,0%	18,1	1,3%
>= 2.000 y < 5.000 v/d	6,4	4,6%	107,5	73,5%	30,9	15,3%	58,0	10,8%		0,0%	202,8	14,3%
>= 1.000 y < 2.000 v/d	3,5	2,5%	3,9	2,7%	57,9	28,6%	39,3	7,3%	8,4	2,1%	113,0	7,9%
>= 500 y < 1.000 v/d		0,0%	7,8	5,4%	63,2	31,2%	143,9	26,8%	52,0	13,1%	266,9	18,8%
>=200 Y < 500 v/d		0,0%	7,3	5,0%	32,0	15,8%	173,6	32,4%	103,6	26,1%	316,6	22,3%
< 200 v/d		0,0%		0,0%	13,3	6,6%	120,2	22,4%	233,4	58,7%	366,9	25,8%
Total	140,6	100,0%	146,2	100,0%	202,2	100,0%	536,1	100,0%	397,4	100,0%	1422,6	100,0%

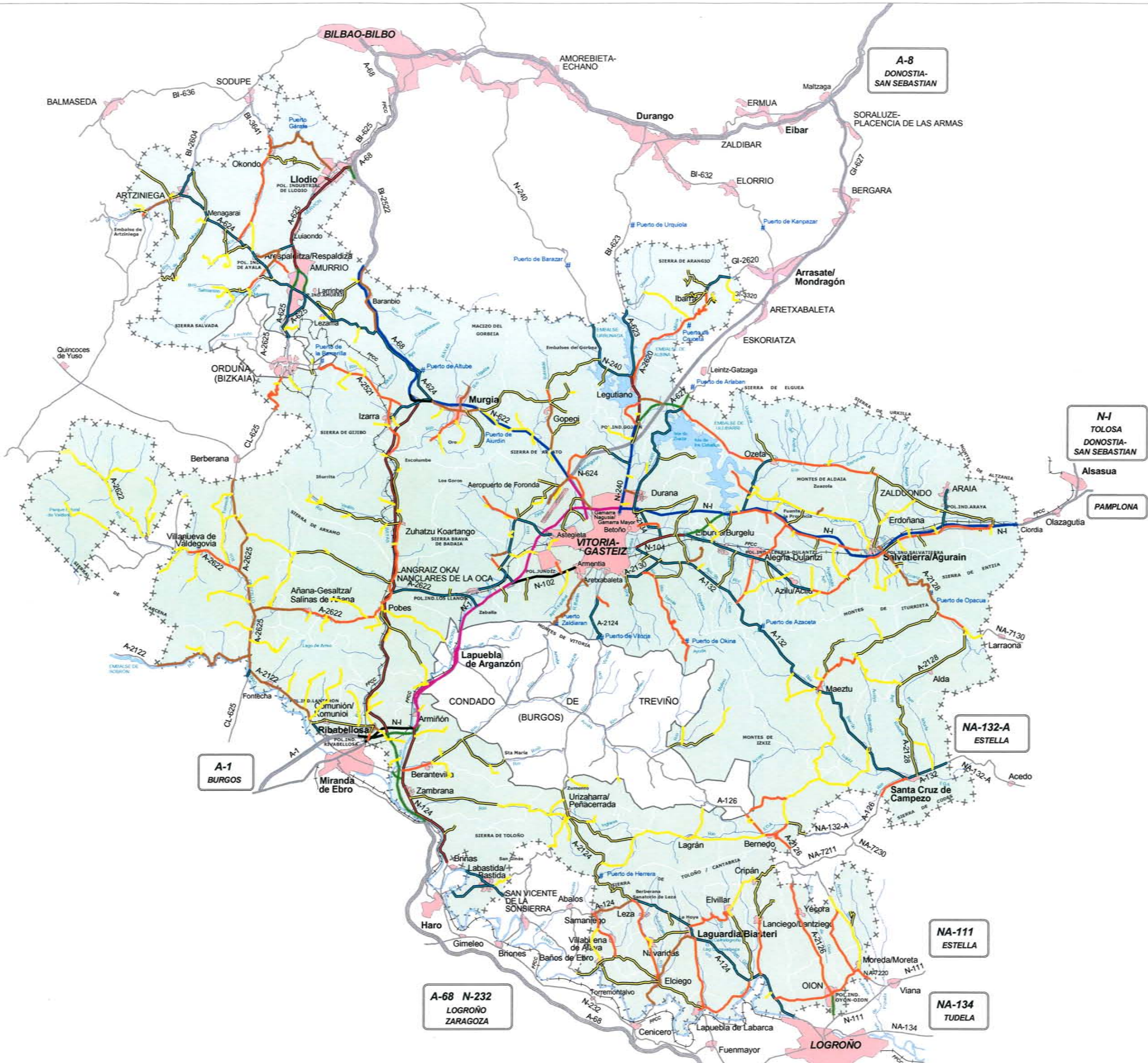
TRAFICO EN LA RED. 2003



TRAFICO POR TIPOS DE RED 2003







**TRÁFICO EN LA RED. IMD 2003**



**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
TRÁFICO EN LA RED. IMD 2003	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3.2.2. Konparazio azterketa, 1997-2003

1997an, **Lehentasuneko Intereseko Sarearen** %80k eguneko 10.000 ibilgailutik gora zituen, eta ratio hori %90era igo da, 2003ko datuekin. Hazkunderik handiena eguneko 30.000 ibilgailutik gorako bitarteetan egon da; ehunekoa, hain zuzen ere, sareko %4,7tik lehentasuneko intereseko sareko %23ra igaro da; eguneko 20.000 eta 30.000 ibilgailuko bitartean antzeko gauza bat gertatu da, eta Lehentasuneko Intereseko Sarea %31 izatetik ia %42,2 izatera igaro da.

- Eguneko 30.000 ibilgailutik gorako bitartean sartutako sarea N-I eta N-622 errepideetako tarte hauei dagokie:
  - ✓ N-124 errepidearekiko lotunetik Trebiñuko Konderriraino, eguneko 33.000 ibilgailuko zirkulazioekin (1997an eguneko 25.000 ibilgailu).
  - ✓ Jundizeko sarbidetik Gamarrako lotuneraino, Gasteizeko saihebidetan; tarte horretan, hazkunderik eguneko 10.000 ibilgailu ingurukoak dira, 1997tik 2003ra, eta Gasteizeko saihebidetan eguneko 15.000 ibilgailura arteko hazkunderik egon dira Ihurreko eta Gamarrako lotuneei artean (1997ko eguneko 21.000 ibilgailuetatik 2003ko eguneko 36.600 ibilgailuetara).
  - ✓ Ihurreko lotunetik aireportuan sartzeko lotuneraino, N-622 errepidean; 2003an eguneko 35.586 ibilgailu baino gehiago.
- Eguneko 20.000-30.000 ibilgailuko taldeari dagokionez, N-I errepidearen Gamara eta Egino bitarteko tarteak trafiko bitarte horretan daude; baita N-622 errepidearen tarte batzuk ere, aireportutik Altubera bitartekoak.
- Eguneko 10.000 eta 15.000 ibilgailuko bitartean, hazkunderik honako hauetan egon dira: N-104 errepidea (eguneko 8.300 ibilgailutik 12.300 ibilgailura), Armiñonetik Briñaserako N-124 errepidea, eta N-240 errepidea, A-627tik A-623ra bitartean. Bi kasuetan gaitur egiten da kopuru hori, eta, hain zuzen ere, 1997ko eguneko 9.000 ibilgailutik 2003ko eguneko 10.000-11.000 ibilgailura igaro da.

**Oinarrizko Sarean**, sarearen zatirik handiena eguneko 2.000-5.000 ibilgailuko bitartean mantentzen da, eta partaidetza %64,9tik %73,5era handitu da, eguneko 1.000-2.000 ibilgailuko bitartearen kaltetan, azken horren partaidetza %14tik %2,7ra murriztu baita; era berean, goiko bitarteetan ere hazkunderik egon da (eguneko 5.000 ibilgailutik gorako bitartean, %11tik %13,4ra); gainera, A-625 eta A-627 errepideetako ibilbideak finkatu egin dira. A-625 errepidearen ibilbidean, aipagarriak dira Laudiotik Amurriora bitarteko 11 km-ak, horietan gaitur egiten baita eguneko 10.000 ibilgailuko maila, eta horrek, hasierako urtean, ez zuen ordezkapenik izan oinarrizko sarean (1997ko eguneko 8.100-9.600 ibilgailuetatik 2003ko eguneko 11.236 ibilgailuetara).

**Eskualdeko Sarean** ere aldaketak handiak izan dira, 1997-2003 bitarteko aldiko hazkunderik dagokionez; eguneko 1.000 ibilgailutik beherako sare bolumena %67tik %53ra murriztu da; horren ondorioz, goiko bitarteetan hazkunderik handia egon da; horrela, eguneko 1.000 eta 2.000 ibilgailu bitartearen barruan, ehunekoa %19,2tik %28,6ra handitu da, eta horren goiko bitartean, eguneko 2.000-5.000 ibilgailu bitartekoan, sareko tarte barreiatuak sartu dira (A-2521, Altubetik Izarrara; A-2604 Artziniegatik Bizkaiko mugara; A-2620, Ibarrik Gipuzkoako mugara; A-2622, N-I errepideetik AP-68ra).

**Tokiko eta Auzoko Sarean**, eguneko 500 ibilgailutik beherako bitartea mantendu da trafiko bitarte nagusitzat; horren ehunekoa, Tokiko Sarean, %55ekoa izan zen 2003an, eta %65ekoa 1997an, Auzoko Sarean %85ekoa izan da (1997an %96). Eguneko 10.000 ibilgailutik gorako trafiko bitartean, 1997ko tarteak kokatzen da (A-3638, Laudiotik hiriguneko bitartean dagokiona, eguneko 10.800 ibilgailuekin); eguneko 2.000-5.000 ibilgailuko bitartean, 1997ko %4,6tik 2003ko %10,8rako hazkunderik egon da; bertan, honako errepide hauek sartu dira: A-3002 errepidea, Gamarratik Landara; A-3012 errepidea, N-104 errepideetik Ozaetara; A-3020 errepidea, Durrumatik Araiara; A-3604 errepidea, N-240 errepideetik Miñaogutxiara, eta tarte horretan Parke Teknologikoaren sarbidea sartzen da (1997ko eguneko 1.728 ibilgailuetatik 2003ko eguneko 4.100 ibilgailuetara). Tokiko Sarean 1997-2003 aldian hazkunderik handiena (ia ehuneko 8 puntu) izan duen taldea eguneko 500-1.000 ibilgailu bitartekoa izan da, eta bertan, beste 50 km sartu dira sarean; Auzoko Sarean, hazkunderik handienak izan dituzten tarteak eguneko 200-500 ibilgailuko eta, batez ere, eguneko 500-1.000 ibilgailuko izan dira (bi kasuetan %10 inguru).



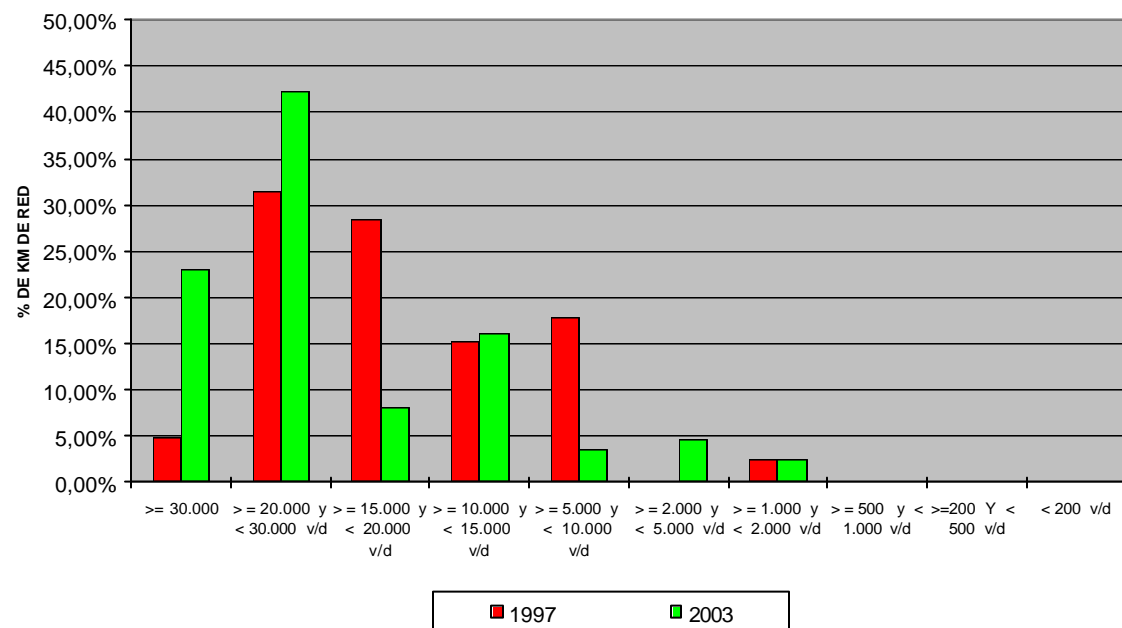
## 5. Iaukia. Trafikoaren konparazioa. 1997- 2003.

DATOS AÑO 1997										TOTAL KM	TOTAL %	
IMD	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL			
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
>= 30.000	6,6	4,7%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	6,6	0,5%
> = 20.000 y < 30.000 w/d	44,2	31,4%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	44,2	3,2%
> = 15.000 y < 20.000 w/d	40,0	28,5%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	40,0	2,9%
> = 10.000 y < 15.000 w/d	21,3	15,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	21,3	1,6%
> = 5.000 y < 10.000 w/d	24,9	17,7%	16,2	11,0%	3,5	1,8%	1,1	0,2%		0,0%	45,7	3,3%
> = 2.000 y < 5.000 w/d		0,0%	95,1	64,9%	24,4	12,2%	23,8	4,6%		0,0%	143,3	10,4%
> = 1.000 y < 2.000 w/d	3,5	2,5%	20,1	13,7%	38,3	19,2%	65,0	12,6%	6,3	1,7%	133,1	9,7%
> = 500 y < 1.000 w/d		0,0%	2,8	1,9%	95,7	47,9%	92,4	17,9%	10,0	2,7%	201,0	14,6%
>=200 Y < 500 w/d		0,0%	10,1	6,9%	24,0	12,0%	194,4	37,6%	60,1	16,3%	288,6	21,0%
< 200 w/d		0,0%	2,3	1,6%	13,8	6,9%	139,9	27,1%	292,5	79,3%	448,4	32,7%
Total general	140,5	100,0%	146,7	100,0%	199,8	100,0%	516,6	100,0%	368,8	100,0%	1.372,3	100,0%

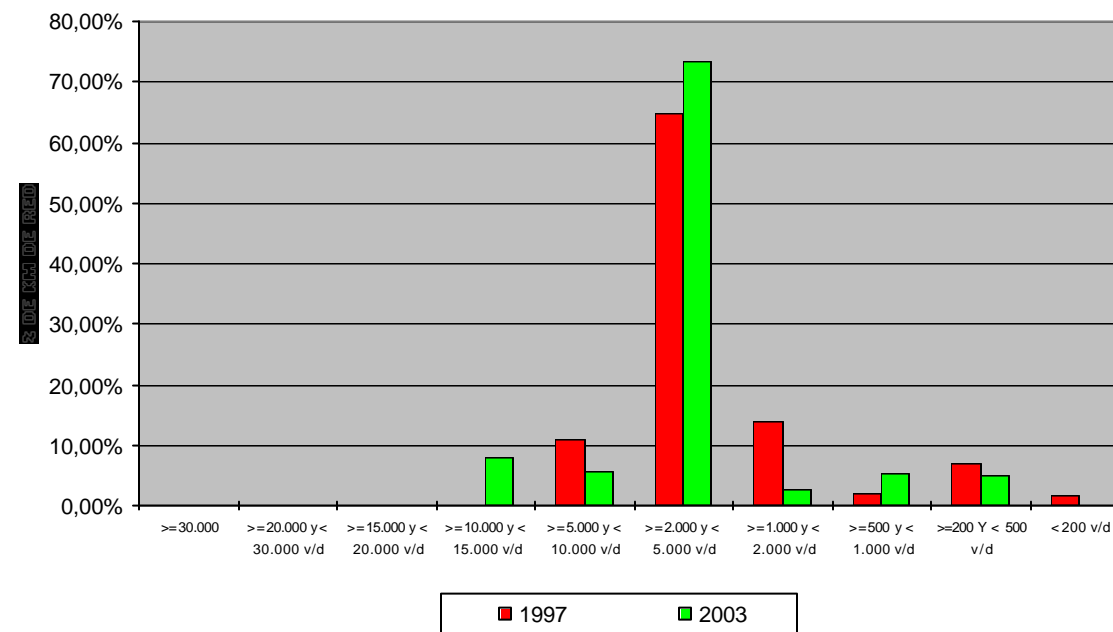
  

DATOS AÑO 2003										TOTAL KM	TOTAL %	
IMD	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL			
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
>= 30.000	32,4	23,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	32,4	2,3%
> = 20.000 y < 30.000 w/d	59,4	42,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	59,4	4,2%
> = 15.000 y < 20.000 w/d	11,2	8,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	11,2	0,8%
> = 10.000 y < 15.000 w/d	22,7	16,1%	11,6	7,9%		0,0%	1,1	0,2%		0,0%	35,4	2,5%
> = 5.000 y < 10.000 w/d	5,1	3,6%	8,0	5,5%	5,0	2,5%		0,0%		0,0%	18,1	1,3%
> = 2.000 y < 5.000 w/d	6,4	4,6%	107,5	73,5%	30,9	15,3%	58,0	10,8%		0,0%	202,8	14,3%
> = 1.000 y < 2.000 w/d	3,5	2,5%	3,9	2,7%	57,9	28,6%	39,3	7,3%	8,4	2,1%	113,0	7,9%
> = 500 y < 1.000 w/d		0,0%	7,8	5,4%	63,2	31,2%	143,9	26,8%	52,0	13,1%	266,9	18,8%
>=200 Y < 500 w/d		0,0%	7,3	5,0%	32,0	15,8%	173,6	32,4%	103,6	26,1%	316,6	22,3%
< 200 w/d		0,0%		0,0%	13,3	6,6%	120,2	22,4%	233,4	58,7%	366,9	25,8%
Total general	140,6	100,0%	146,2	100,0%	202,2	100,0%	536,1	100,0%	397,4	100,0%	1422,6	100,0%

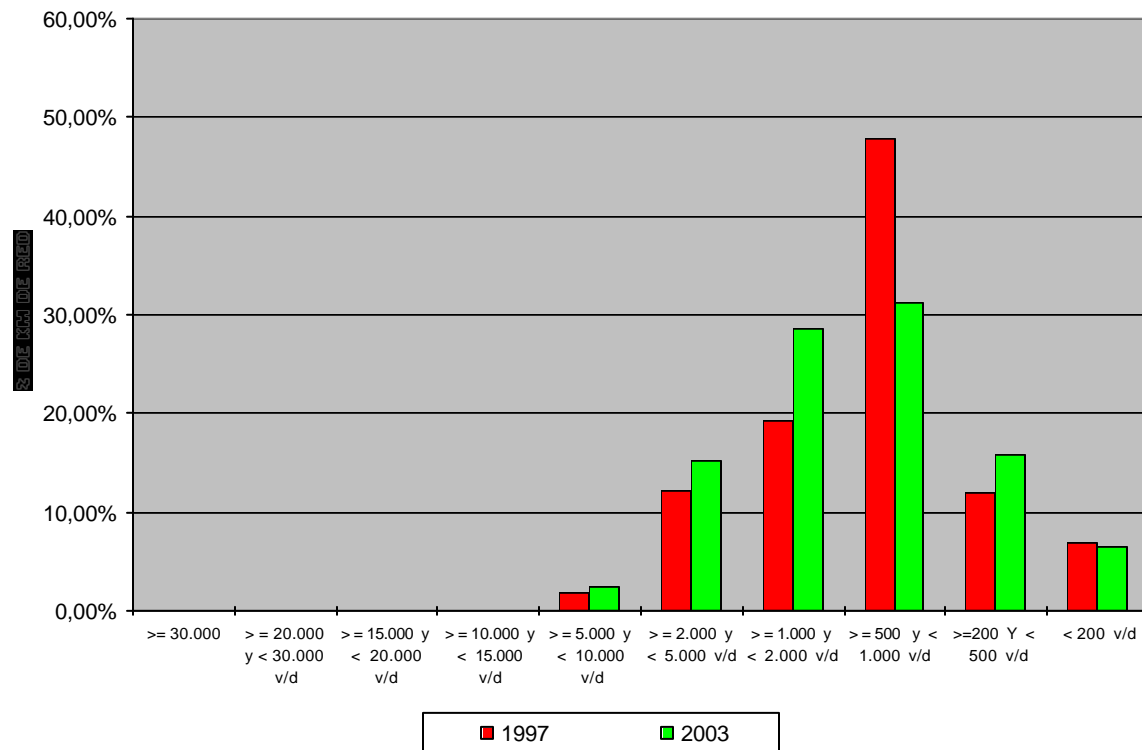
EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN LA RIP 1997-2003



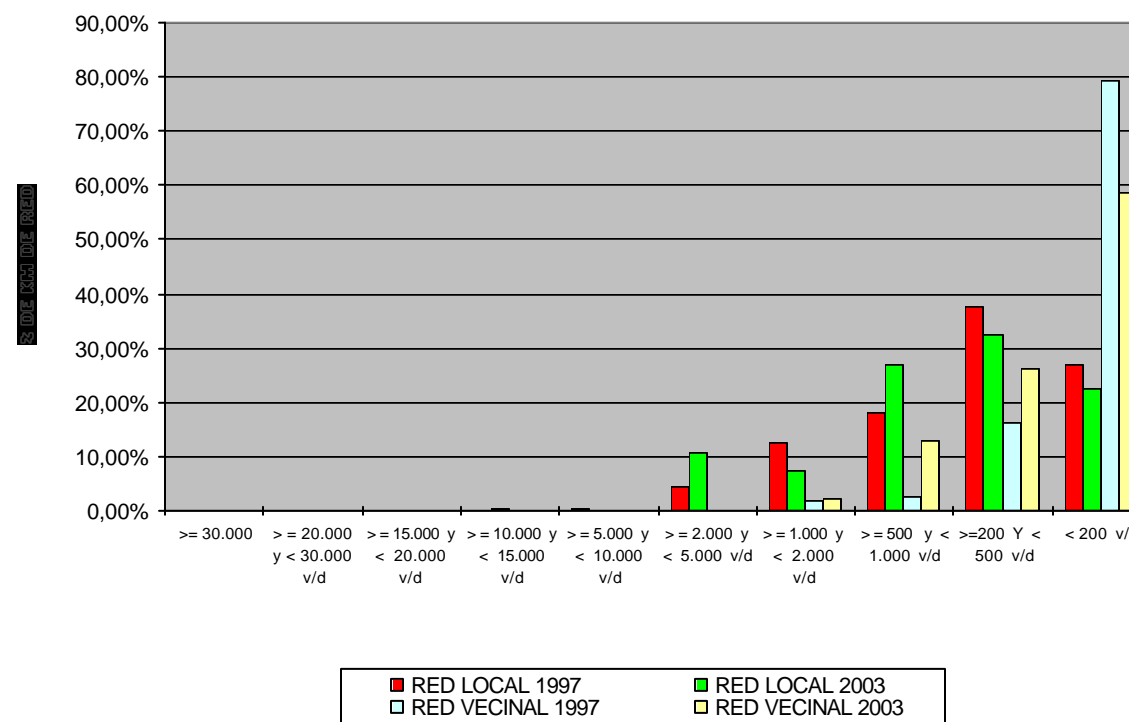
EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN LA RED BÁSICA 1997-2003



EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN LA RED COMARCAL 1997-2003



EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN LA RED LOCAL Y VECINAL 1997-2003





### 3.2.3. Trafikoaren azterketa, igarobideen arabera

#### Lehentasuneko Intereseko Sareko igarobideak

- **N-I. Madril-Irun igarobidea**  
Armiñonetik aurrera, AP-1 errepideko trafikoak hartzean, N-I errepidearen zirkulazio intentsitatea eguneko 30.000 ibilgailutik gorakoa da, Gamarrako lotuneraino, Gasteizeko Iparraldeko Saihesbideak eta N-240 errepideak bat egiteko lekuraino, eta 2000-2003 aldiko UTP %0,5-3 bitartekoa izan da; Los Llanos industrialdeko eta Jundizeko industrialdeko sarbideen artean, eguneko 35.000 ibilgailuko tasak gainditzen dira, eta Ihurreko lotunearen eta Gamarrako lotunearen arteko saihesbidean, berriz, eguneko 36.600 ibilgailu dira. Gamarrako lotuneak N-240 errepidearekin bat egiteko lekuan, N-I errepidearen bitartez bideraturiko trafikoak murriztapen handia dauka: eguneko 23.500-26.500 ibilgailuko balioetara; bertan, UTPk %1,5 eta %6ko balioen artekoak dira.
- **N-102 eta N-104**  
Gasteizeko sarbideak, N-I errepidetik (N-102tik), eguneko 20.000 ibilgailutik hurbileko intentsitateak ditu; N-104an, zirkulazio intentsitateak eguneko 10.000-12.000 ibilgailu bitartekoak dira, lehenengo eta behin, Arkauteko elkarguneraino, eta, gero, A-3110 errepideko elkarguneraino; bertatik aurrera, trafikoa eguneko 6.600 ibilgailura murrizten da.
- **N-124. Gasteizetik Logroñora, Harotik**  
Arabako lurraldean, ibilbide osoak eguneko 10.500 ibilgailutik hurbileko EBI mantentzen du, eta aipagarria da errepideko ibilgailu astunen ehuneko handia (%25,7). 2000-2003ko UTP %3koa izan da.
- **N-240. Gasteizetik Bilbora, Barazarretik**  
Errepide hau Gamarrako lotunetik abiatzen da, eta eguneko 26.000 ibilgailu bideratzen ditu, A-627 errepidearekin (Urbina-Eibar) bat egin arte; hazkunde txikia dauka (2000-2003ko UTP %0,4); bertatik aurrera, trafikoa eguneko 11.000 ibilgailura murrizten da, eta, Durangorako A-623 errepidearekiko elkargunetik aurrera, berriz, eguneko 4.000 ibilgailura murrizten da; zirkulazio intentsitate urriagoko tarte horretan, aipagarria da ibilgailu astunen partaidetza handia, zirkulazio osoaren %37ra heltzen baitira. Ibilbideak osagai positiboa dauka ibilgailurik gehieneko tartean (2000-2003 UTP %0,8), eta gainerakoan, ostera, negatiboa (UTP %-6,5).
- **N-622. Gasteiz Bilbora, AP-68tik**  
Gasteizeko Iparraldeko Saihesbidearekiko lotunearen ostean, eta Forondako aireportuaren sarbiderako N-624 errepideraino, eguneko 35.000 ibilgailuko batez besteko intentsitatea dago, eta balio horrek bikoiztu egiten ditu 1997an erregistraturikoak, azken horiek eguneko 17.500 ibilgailu ingurukoak izan baitziren. Aireportuaren eta Amezagako lotunearen artean, intentsitatea eguneko 22.800-25.100 ibilgailura murrizten da;

Amezagan, A-624 errepidearekiko lotunean, trafikoaren %70 autobidera doa (eguneko 16.100 ibilgailu), beste %20 Amurriorako A-624ra, eta gainerako %10 Urduñarako A-2521 errepidera. 2000-2003 UTPk, aireportuko lotunearen ostean, %5-7 bitartekoak dira.

- **N-624. Forondako aireportua**

Sarbide honetan zirkulazioaren intentsitatea eguneko 1.240 ibilgailukoa baino ez zen izan, 2003an, eta 2000tik urteko %14,8ko murriztapen pilatua egon zen. Murriztapen hori Etxabarri-Ibiñako lotuneko obren eraginezkoa izan daiteke.

#### Oinarrizko Sareko igarobideak

- **A-124. Gasteizetik Logroñora Biasteritik**  
Trafiko bolumen urriko igarobidea da, Briñasetik A-2124 errepideko elkarguneraino trafikoaren intentsitatea eguneko 2.000 ibilgailu ingurukoa da; A-2124 eskualde ardatzarekiko loturan, gorakadatxoa dauka eta eguneko 3.600 ibilgailura hurbiltzen da, eta intentsitate hori mantendu egiten da Biasteri igarotakoan, Logroñoraino. Igarobide osoak jokabide positiboa dauka, eta UTPrik altuenak A-2124 errepidearen eta Biasteriren artean lotzen dira (UTP %12,8); baxuenak, berriz, Cuesta de Castejones deritzonaren hobekuntza egiten den tartean (UTP %2,4).
- **A-126. Lapuebla de Arganzonetik Santikurutze Kanpezura**  
Sareko zirkulazio intentsitaterik txikiena duen Oinarrizko Sareko igarobidea da, eta eguneko 800 ibilgailu inguruko balioak ditu; 2000-2003 aldian jokabide negatiboak egon ziren, eta hori kontrajarri egiten zaió 1997-2000 aldian izandako bilakaera positiboari.
- **A-132. Irunberritik Gasteizera, Tafallatik eta Lizarratik**  
Arabako lurraldean, igarobide osoa eguneko 2.500-4.800 ibilgailu bitarteko zirkulazioetan garatzen da; intentsitaterik handienak (eguneko 4.800-4.400 ibilgailu) Egiletaraino doazen hasierako tarteetan daude; Egiletatik Maeztura eguneko 3.500 ibilgailu ingurura murrizten da; Maeztu igarotakoan, beste murriztapen bat dago eta hori igarobidearen amaieraraino mantentzen da, Nafarroako mugaraino; bertan, EBIak eguneko 2.500-2.700 ibilgailutik hurbilekoak dira. Igarobideak trafikoaren bilakaera positiboa dauka, lehenengo tartean izan ezik, N-104 errepidearen eta Askartzaren artean, bertako UTP %-11,7 baita, Salburuan 2003an egindako obren eraginez.
- **A-623. Legutiotik Durangora**  
Igarobidea eguneko 4.800 ibilgailuko zirkulazio intentsitatearekin mantentzen da Mañariaraino, eta Bizkaiko lurraldean bilakaera positiboa dauka (2000-2003ko UTP %4), bertan trafikoa ia bikoiztu egiten baita.

- **A-624. Altubetik Balmasedara**

Errepidea kilometrazioaren goranzko noranzkoan joan ahala, trafikoa urritu egiten da, eta igarobideak bideratu egiten du trafiko hori; lehenengo tartean, Altube-Ziorraga, EBI eguneko 3.335 ibilgailukoa da; Laudioko A-2522 eskualde errepidearekiko elkargunearen ostean, trafikoa antzeko ratioetan mantentzen da, eguneko 3.150 ibilgailurekin, eta ratio horiek Amurrioraino iraunkorrak direla esan daiteke; aipagarria da ibilgailu astunen kopuruaren hazkundera, %2tik %16,8rako, AP-68 errepideak Ziorragan duen elkargunearen ostean, autobidetik kamioiak sartzearen ondorioz, Altube-Ziorraga tarte hori 2001etik doakoa baita autobidetik doazen ibilgailu astunentzat. Amurrio eta Arespalditza igarotakoan, igarobidearen zirkulazio intentsitatea nabarmen murrizten da; murriztapen hori nahiko handia da Artziniegarraino (eguneko 2.250 ibilgailu), baina oso handia da herri horretatik aurrera (eguneko 450 ibilgailu), harik eta BI-636 errepidearen lotunera heldu arte (Bizkaiko lurraldean). Trafikoak 2000-2003 aldian izandako bilakaerari dagokionez, AP-68 errepidearekiko paraleloa den hasierako tartean (astunen murriztapenaren ondorioz) eta Artziniegan izan ezik (probintziaren mugan), igarobidearen gainerako zatian aldaketa positiboak daude, eta horiek %11ra heltzen dira Amurrioren eta Los Olmoseko bidegurutzearen artean.

- **A-625. Bilbo-Urduña**

Igarobide honek zirkulazio intentsitate handia dauka Lauditik Amurriora (eguneko 11.000 ibilgailu baino gehiago); Amurrioko saihebidetan, 2003an, eguneko 5.169 ibilgailu erregistratu ziren, aurreko zatikoen erdiak. Amurriotik Urduñarako tartean, trafikoak murriztapen handia izan zuen, igarobidetik iritsitako tarteei zegokienez; tarte horretan, zirkulazioaren intentsitatea nabarmen handitu da (2000-2003ko UTP %18,9), eta 2003ko EBI eguneko 4.750 ibilgailutik hurbilekoa izan zen. Igarobide osoak jokabide positiboa izan du, trafikoaren oraintsuko bilakaeran, eta UTP %2,8-8 bitartekoa izan da.

- **A-627. Urbinatik Eibarrera**

Arabako lurraldean, igarobidearen batez besteko EBI eguneko 9.000 ibilgailutik hurbilekoa izan da, eta 2000-2003ko UTP %1,4 eta %2,6 bitartekoa izan da, hurrenez hurren, Urbinak N-240 nahiz A-3002 errepideekin duen lotunean eta A-3002 errepidearen eta probintziako mugaren artean.

### 3.2.4. Trafikoaren oraintsuko bilakaera, sare motaren arabera

EBIk 2000-2003 aldiko estazioei buruz emandako datuetan oinarrituz, edukiera estazio bat duen sareko tarte bakoitzerako urteko tasa pilotua landu da; tasa horrek aukera ematen du sareek eta errepide tarteei aldi horretan izandako hazkunderaren dinamika baloratzeko.

Trafikoak aldi horretan izandako aldaketak hazkunde joera nagusia jartzen du agerian:

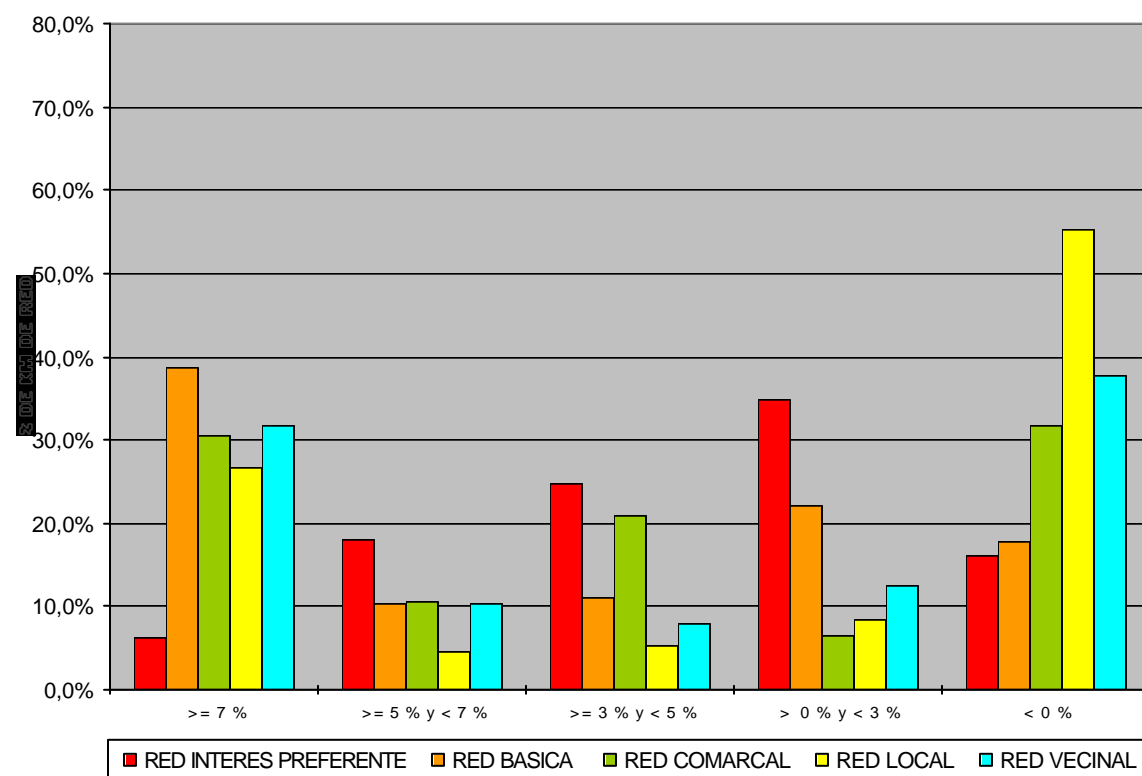
- **Lehentasuneko Intereseko Sarean**, jokabide negatiboak (sare horren %16), orokorrean azterlan aldian obratan zeuden tartetean izan ziren: Ariñez-Armentia arteko N-102 (UTP %-7,4), Los Llanosen eta Jundizeko industrialdearen sarrerara arteko N-I (UTP %-2,2) eta aireportuan Etxabarri-Ibiñatik sartzeko N-624 (UTP %-14,8). Hazkunderik handienak (%7tik gorako urteko tasa pilotuak) N-622 errepidearen hasierako tartetean daude, Letonako lotuneraino. Lehentasuneko Intereseko Sarearen gainerako sarian, 2000-2003 aldian, hazkunde tasa positiboak egon dira.
- **Oinarrizko Sarean**, dinamika negatiboak (sarearen %18) A-126 errepidearen ardatzean daude, Trebiñutik Santikurutze Kanpezura (UTP %-2 eta %-6), baita A-624 errepidearen hasierako tartean ere, Ziorragara arte, eta, batik bat, azken tartetean, Artziniegatik aurrera (UTP %-11) eta A-625an, Amurrioko Zeharbidean, saihebidetan horren irekieragatik. Aldaketa positiborik handiena izan duten trafikoak (%>7) sarearen %38tik gorakoak dira; horien artean, aipagarriak dira honako hauetan izandako hazkundeak: A-124, Lezatik Biasterira, A-132 Maeztutik Santikurutze Kanpezura (%12ko tasak) eta A-625 Saratxotik probintziako mugara (urteko %18tik gorako tasa pilotua).
- Trafikoak **Eskualdeko Sarean** izandako bilakaera goranzkoa izan da gehienbat, eta aipagarria da sare mota honen %30 inguruk %7tik gorako tasak izatea. Eskualdeko Sareko 63 kilometroko soilik izan zuten trafikoaren bilakaera negatiboa, azterlan aldian; obrako tarteei aintzat hartu barik, aipagarria da A-2522ren ibilbidean izan den jokabide negatiboa, trafikoak autobidetera lekualdatzearen eraginezkoa, baita A-2622ren jokabide negatiboa ere, AP-68tik probintziako mugara (UTP %-15 eta %-20, hurrenez hurren).
- **Tokiko Sarean**, sarearen erdia baino gehiagok (%55) trafikoaren bilakaera negatiboak izan ditu; goranzko dinamika izan duten errepideen artean, aipagarriak dira A-3002, Landan Mendibiltik sartzeko dena (UTP %19), N-240 eta A-627 lotzen dituen A-3006 (UTP %26,6), A-3102 Berrostegietatik Zaldiaran mendatera (UTP %21, A-2124 errepidearen ardatz paraleloko obren ondorioz), A-3110 Dulantzitik Gereñura (UTP %38,5), A-3612 Izarran sartzeko (eguneko 1.000-2.200 ibilgailu, eta UTP %29) eta A-3638 Laudion sartzeko (eguneko 8.000-10.800 ibilgailu, eta UTP %11).



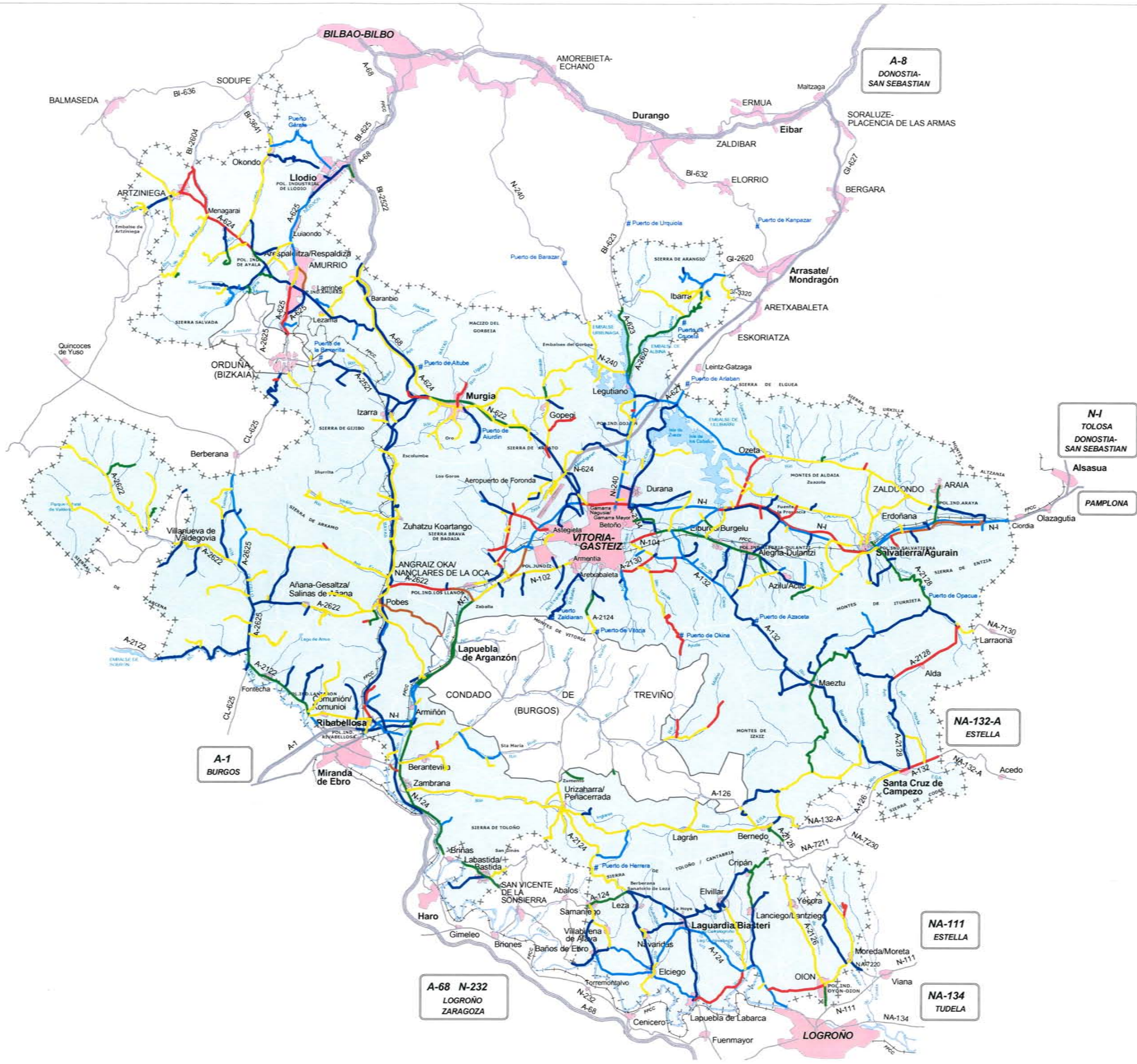
**6. Iaukia. Trafikoaren bilakaera, 2000-2003. Urteko Tasa Pilatua.**

TASA ANUAL ACUMULADA	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL		TOTAL KM	TOTAL %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
>= 7 %	8,7	6,2%	55,6	38,7%	60,7	30,5%	139,9	26,6%	125,6	31,6%	390,4	27,8%
>= 5 % y < 7 %	25,4	18,0%	14,7	10,2%	20,9	10,5%	23,6	4,5%	41,2	10,4%	125,7	8,9%
>= 3 % y < 5 %	34,9	24,8%	15,9	11,1%	41,4	20,8%	27,8	5,3%	31,6	8,0%	151,6	10,8%
> 0 % y < 3 %	49,0	34,8%	31,9	22,2%	12,9	6,5%	44,4	8,5%	49,6	12,5%	187,9	13,4%
< 0 %	22,6	16,1%	25,6	17,8%	62,8	31,6%	289,8	55,1%	149,4	37,6%	550,3	39,1%
Total	140,6	100,0%	143,7	100,0%	198,7	100,0%	525,6	100,0%	397,4	100,0%	1406,0	100,0%

EVOLUCIÓN DEL TRAFICO PERIODO 2000-2003 (TAA)







### EVOLUCIÓN RECIENTE DEL TRÁFICO EN LA RED. 2000-2003

- Inferior a 0%
- De 0 a 3%
- De 3 a 5%
- De 5 a 7%
- Superior a 7%
- Sin Datos

Escala Gráfica

### REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
EVOLUCIÓN RECIENTE DEL TRÁFICO EN LA RED. AÑO 2000 - 2003	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3.3. SAREKO ZERBITZU MAILAK

Kapitulu honen helburua Arabako errepideen sareko tarte bakoitzak zer gaitasunarekin eta, beraz, zer zerbitzu mailarekin jarduten ari den zehaztea da, eguneko 500 ibilgailutik gorako EBIko Lehentasuneko Intereseko Sarean, Oinarrizko Sarean, Eskualdeko Sarean eta Tokiko Sarean.

Horretarako, "Highway Capacity Software" deritzon Amerikako Gaitasun Eskuliburuaren (2000. urtea) bertsio konputerizatua aplikatu da, tresna informatiko indartsu horrek halako kalkuluak egiteko aukera ematen baitu.

Kalkulurako funtsezko datuak, bestalde, sareko inbentarioetatik eta edukiera erabilgarrietatik atera eta honako aldagai talde hauek bereizten dira:

- Trafikoaren ezaugarriak, muturreko orduko trafiko intentsitatean (IMO), EBiren %10ean eta astunen ehunekoan kalkulatuta.
- Zeharkako sekzioaren ezaugarriak; lau kategoria bereizten dira: galtzada bakoitzeko hiru eta bi erreiko autobiak, 8 metrotik gorako plataformak eta 8 metrotik beherakoak.
- Bidearen, autobiaen eta bi erreiko errepideen ezaugarri funtzionalak.
- Lurraren ezaugarriak. Lurraren erliebea Gaitasun Eskuliburuak sailkatzen du:
  - ✓ Laua. Trazatuak (bai lauan eta bai, gehienbat, altxaeran) arinen abiadura bera mantentzea ahalbidetzen die astunei. Gehienez %1-2ko inklinazioa duten malda laburrak izan ditzake.
  - ✓ Uhinduna. Trazatuaren eraginez (bai lauan eta bai, gehienbat, altxaeran), ibilgailu astunen abiadura arinena baino askoz motelagoa da, hala ere, ez dute aldi luzeetan zirkulatu behar izaten gehieneko abiadura eutsian, luzera handiko malda batean. Herritik kanpo, luzera handiko maldek %3-5 bitarteko inklinazioa izaten dute, eta inklinaziorik handienekoak 80 km/h-tik beherako proiektu abiadurako tarteei dagozkie.
  - ✓ Gorabeheratsua. Trazatuaren ondorioz (bai lauan eta bai, gehienbat, altxaeran), ibilgailu astunek distantzia handietan edo bitarte erregularretan zirkulatu behar izaten dute, gehieneko abiadura eutsian, luzera handiko malda batean. Herritik kanpo, luzera handiko maldek %5-8 bitarteko luzera izaten dute, eta inklinatuenak 80 km/h-tik beherako proiektu abiadurako tarteei dagozkie.

Sareko tarte bakoitzeko zerbitzu maila zehazteko erabili den erreferentziako taula hauxe izan da, bide motaren eta plataforma zabaleraren arabera, eta muturreko gehieneko orduaren intentsitate balioak zerbitzu maila bakoitzari, lur motari eta bide motari lotuta daude.

#### Autopistas de tres carriles por sentido

Niveles servicio % Pesados	Llano								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	2.122	2.071	2.023	1.977	1.933	1.891	1.851	1.813	1.776
B	3.334	3.254	3.179	3.106	3.037	2.971	2.908	2.848	2.789
C	4.717	4.605	4.498	4.395	4.298	4.204	4.115	4.029	3.947
D	5.710	5.574	5.445	5.321	5.203	5.090	4.981	4.878	4.778
E	6.258	6.109	5.967	5.831	5.701	5.577	5.459	5.345	5.236

Niveles servicio % Pesados	Ondulado								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	2.023	1.891	1.776	1.673	1.582	1.500	1.426	1.359	1.299
B	3.179	2.971	2.789	2.628	2.485	2.357	2.241	2.136	2.040
C	4.498	4.204	3.947	3.719	3.516	3.334	3.170	3.022	2.887
D	5.445	5.090	4.778	4.502	4.257	4.037	3.838	3.658	3.494
E	5.967	5.577	5.236	4.934	4.665	4.423	4.206	4.009	3.829

Niveles servicio % Pesados	Accidentado								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	1.851	1.611	1.426	1.279	1.160	1.061	978	906	845
B	2.908	2.531	2.241	2.010	1.822	1.667	1.536	1.424	1.327
C	4.115	3.581	3.170	2.844	2.579	2.359	2.173	2.015	1.878
D	4.981	4.336	3.838	3.443	3.122	2.855	2.631	2.439	2.273
E	5.459	4.751	4.206	3.773	3.421	3.129	2.883	2.673	2.491

- Muturreko orduko intentsitatea noranzko batean; noranzkoen arteko banaketa %60-40.
- Abiadura 115 km/ordu.
- Atariak galtzada bat.

## Autopistas de dos carriles por sentido

Niveles servicio % Pesados	Llano								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	1.415	1.381	1.349	1.318	1.289	1.261	1.234	1.208	1.184
B	2.222	2.170	2.119	2.071	2.025	1.981	1.939	1.898	1.860
C	3.145	3.070	2.998	2.930	2.865	2.803	2.743	2.686	2.631
D	3.807	3.716	3.630	3.547	3.468	3.393	3.321	3.252	3.185
E	4.172	4.072	3.978	3.887	3.801	3.718	3.639	3.563	3.491

Niveles servicio % Pesados	Ondulado								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	1.349	1.261	1.184	1.115	1.055	1.000	951	906	866
B	2.119	1.981	1.860	1.752	1.657	1.571	1.494	1.424	1.360
C	2.998	2.803	2.631	2.479	2.344	2.223	2.114	2.015	1.924
D	3.630	3.393	3.185	3.002	2.838	2.691	2.559	2.439	2.330
E	3.978	3.718	3.491	3.289	3.110	2.949	2.804	2.673	2.553

Niveles servicio % Pesados	Accidentado								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	1.234	1.074	951	853	773	707	652	604	563
B	1.939	1.687	1.494	1.340	1.215	1.111	1.024	949	885
C	2.743	2.388	2.114	1.896	1.719	1.572	1.449	1.343	1.252
D	3.321	2.890	2.559	2.295	2.081	1.903	1.754	1.626	1.515
E	3.639	3.167	2.804	2.515	2.281	2.086	1.922	1.782	1.661

- Muturreko orduko intentsitatea noranzko batean; noranzkoen arteko banaketa %60-40.
- Abiadura 115 km/ordu.
- Atariak galtzada bat.

PLATAFORMAKO 8 METROTİK GORAKO SEKZIOA								
LURZORUA	LAUA				UHINDUNA			
ASTUNAK	10	20	30	35	10	20	30	35
Agiriak ematea / zenbatekoa								
B.	200	150	150	150	100	100	100	100
C.	900	900	850	850	800	700	650	650
D	1.550	1.550	1.550	1.550	1.550	1.550	1.500	1.500
E	2.650	2.600	2.600	2.550	2.500	2.400	2.300	2.250

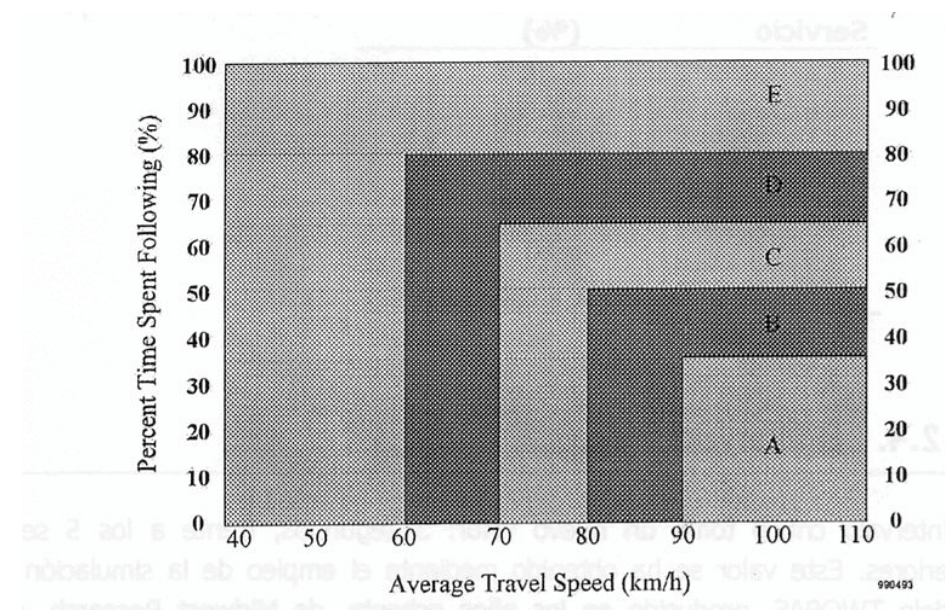
- Abiadura 90 km/ordu
- Erreia =3,5 metro
- Bazterbidea: Metro 1.
- Banaketa 60/40

PLATAFORMAKO 8 METROTİK BEHERAKO SEKZIOA								
LURZORUA	LAUA				UHINDUNA			
ASTUNAK	10	20	30	35	10	20	30	35
Agiriak ematea / zenbatekoa								
B.								
C.	150	100	100	100	100	50	50	50
D	800	800	800	750	700	650	600	600
E	2.650	2.600	2.600	2.550	2.500	2.400	2.300	2.250

- Abiadura 80 km/ordu
- Erreia =3 metro
- Bazterbidea: Metro 1.
- Banaketa 60/40

Ez da kalkulu bereizirik ezari 8 metrotik beherako plataforma sekzioetarako (bitarteak 6-7 metrokoak, 5-6 metrokoak eta 5 metrotik beherakoak); izan ere, plataforma zabaleraren murriztapen horiek 2000ko gaitasun eskuliburuan jasota daude, ibilbideko abiaduratzat, eta 70 km/h-tik behera zerbitzu mailak ezin izango dira inoiz ere D baino hobeak izan. Ikusi ondoko grafikoa.

## Atarien grafikoa. Gaitasun eskuliburua. 2000.



Gaitasun eskuliburuko aldaketek, AEPIK erabilitako 1995eko bertsioaren eta 2000ko bertsio berriaren arteko (gaitasun handiagoa autobietan eta murriztapen handiagoa errepide konbentzionaletan), konparazio absolutuak ezartzeko aukera ematen digu, Plana idaztean lorturiko datuen eta ikuskapena egiteko uneko datuen artean.



Gaitasun Eskuliburuan bost zerbitzu maila zehazten dira, A letratik E letrara izendatuta, eta horiek bideko zirkulazioaren kalitate handiagoa edo txikiagoa adierazten dute. A zerbitzu mailakoa zirkulazio araubide askeko errepidea da, B zerbitzu mailakoa jario askeko zentzuzko baldintzetan zirkulatzeko aukera ematen duen errepidea, eta bertako abiadurak, oro har, abiadura askeko mailan mantentzen dira; C zerbitzu mailan, zirkulazio jarioko abiadurak abiadura asketik hurbil daude, baina maniobra askatasuna nabarmen urrituta dago; D zerbitzu mailan, abiadurak motelagoak dira eta maniobra askatasuna guztiz mugatuta dago; E zerbitzu mailan gaitasunean zirkulatzen da, eta ia ez dago hutsunerik zirkulazio korrontean.

Horrek Foru Aldundiaren sareko zerbitzu maila kalkulatzeko duen aplikazioaren emaitzak honako hauek dira:

ZERBITZU MAILA	L. INTERESEKO SAREA		OIN. SAREA		ESK. SAREA		TOKIKO SAR.		KMak guz.	Guzt. %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
A	17,0	%12,1	2,3	%1,5		%0,0		%0,0	19,3	%2,6
B	65,5	%46,6	4,4	%3,0	13,2	%6,5	26,0	%10,6	109,0	%14,9
C	37,8	%26,9	88,6	%60,6	133,1	%65,8	159,5	%65,3	419,0	%57,1
D	20,4	%14,5	50,3	%34,4	55,9	%27,6	58,7	%24,0	185,3	%25,3
E		%0,0	0,6	%0,4		%0,0		%0,0	0,6	%0,1
Guztizko orok.	140,6	%100,0	146,2	%100,0	202,2	%100,0	244,1	%100,0	733,1	%100,0

Oro har, esan daiteke eguneko 500 ibilgailutik gorako trafikoa duen errepide sarea zerbitzu maila egokiekkin dabilela; hain zuzen ere, sareko 2 km baino gutxiago dago E zerbitzu mailan, kilometro kopuru txikia dago D zerbitzu mailan, eta sareko zatirik handiena (%57,1) C zerbitzu mailan dago.

**Lehentasuneko Intereseko Sareko** %60 inguruan, A edo B zerbitzu mailarekin zirkulatzen da; murriztapenik handienak (**D maila**) sareko tarte hauetan daude (guztiak gaitasun urriarekin ageri dira AEPIren idazketan eta 2000ko jarraipenean):

- **N-104**, eguneko 10.000 ibilgailutik gorako zirkulazio intentsitateekin, indarreko planean ez dago bikoizteko aurreikuspenik.
- **N-124**, Armiñonen eta Briñasen artean, bideraturiko trafiko handiaren eraginez (orduko 10.000 ibilgailu inguru); Euskadiko Errepideen II. Planean eta Arabako Errepideen indarreko Plan Integralean bikoiztea dago aurreikusita.
- **N-240**, Legutioren eta A-623ren artean; Euskadiko Errepideen II. Planean eta Arabako Errepideen indarreko Plan Integralean bikoiztea dago aurreikusita.

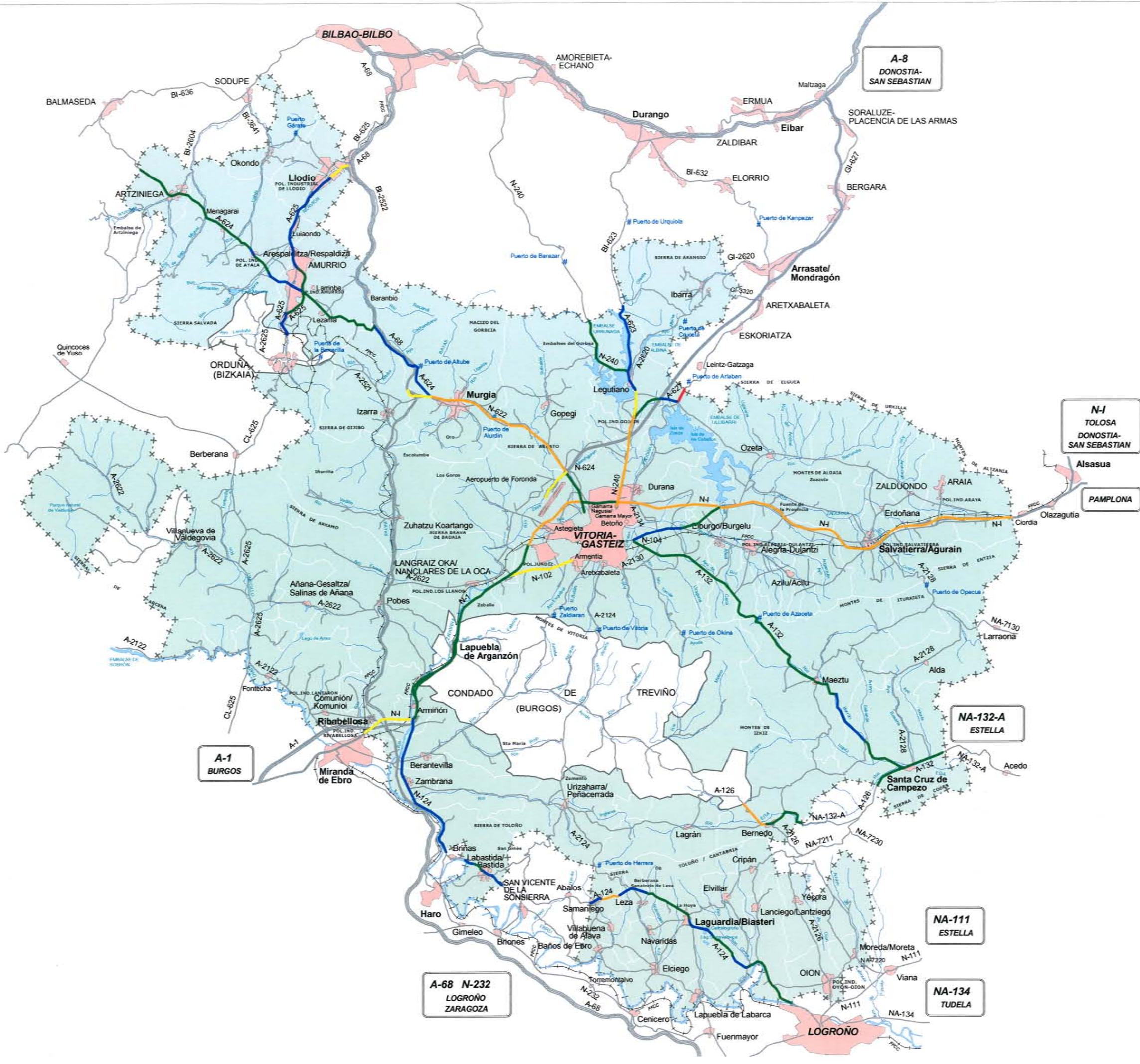
**Oinarrizko Sarean** zirkulazio jarraibide nahiko desberdinak lortzen dira, sarean nabarmen murrizten baita autobia sekzioa duen kilometro kopurua; esan daiteke zerbitzu maila handiarekin (A edo B) %5 soilik dabilela, eta maila ertainean, berriz, ia %60 dago; gaitasun mugarik handienak A-625 tarte egokitan daude, Laudioen eta Amurrioren artean, eta A-627ren azken tartean ere bai (ibilbideko plataformaren batez besteko sekzioa 10 metrotik 7ra murriztuta).

**D** zerbitzu mailarekin, 50 km erregistratu dira, A-124, A-132, A-623, A-624 eta A-625 errepideetako egokitu gabeko ibilbide tartetan banatuta:

- **A-124**; eguneko 2.000-4.000 ibilgailuko zirkulazio intentsitate baxuak, plataformako sekzio txikiekkin (egokitu gabeko tartetan 6-7 metroko plataforma). EBIn egokitzapena dago aurreikusita, 7/10 motako sekzioan. Aipagarria da Bastidako eta Biasteriko zeharbideen tarteei duten zerbitzu maila baxua.
- **A-132**, Maezturen eta Antoñanaren artean; tarte horren egokitzapena oraindik egiteko dago, 7/10 sekzioan (eraikuntza proiektua idatzita).
- **A-623**, eguneko 5.000 ibilgailutik hurbileko EBI. Zerbitzu mailek apurka-apurka txarrera egin dute, AEPIren idazketako B mailatik 2000ko jarraipeneko C zerbitzu mailara eta oraingo aurreikuspeneko D mailara.
- **A-624**, eguneko 3.000-3.500 ibilgailuko EBI, egokitu gabeko tartetan (Altubetik A-2522 eskualdeko errepidearekiko elkargunera eta Amurriotik Los Olmoseko bidegurutzera. Ibilbide osoa 7/10 sekziora egokitzea dago aurreikusita.
- **A-625**, Laudiotik Amurrionara, eguneko 11.000 ibilgailu baino gehiagorekin, 2000 urteko jarraipenean ere zirkulazioak txarrera egin zuela detektatu zen, eta bikoiztu beharra planteatu zen; baita Amurriotik Bizkaiko mugarako (Urduña) tartean ere, eguneko 5.000 ibilgailutik hurbileko intentsitateekin (tarte horretan egokitzapena dago aurreikusita).

Eguneko 500 ibilgailutik gorako **Eskualdeko Sarean eta Tokiko Sarean** gehienbat C mailako funtzionamendua (%65) eta, neurri txikiagan, D mailakoa (%25-27) dago, Gaitasun Eskuliburuaren azken bertsioak ahalbidetzen duen kalkulu motaren ondorioz (80 km/h-tik behera zerbitzu mailak ezin dira inoiz C baino hobeak izan). Eskualdeko Sarean D zerbitzu maila duen tartean, honako errepide hauek daude: A-2122 Fontchatik Burgoseko mugara (Tobalina harana); A-2602 Artziniegatik Burgoseko mugara; A-2522 Zierragatik Bizkaiko mugara; A-2625 Puentelarratik A-2622ko elkargunera (Gaubeara); A-2604 Bizkaiko mugaren eta Artziniegaren artean; A-2620 Ibarren eta Gipuzkoako mugaren artean; A-2622 Langraiz Okaren eta AP-68ren artean; A-2128 Agurainetik Opakuako mendatera, eta planoan ikus daitezkeen beste batzuk.





**NIVELES DE SERVICIO**

- A
- B
- C
- D
- E

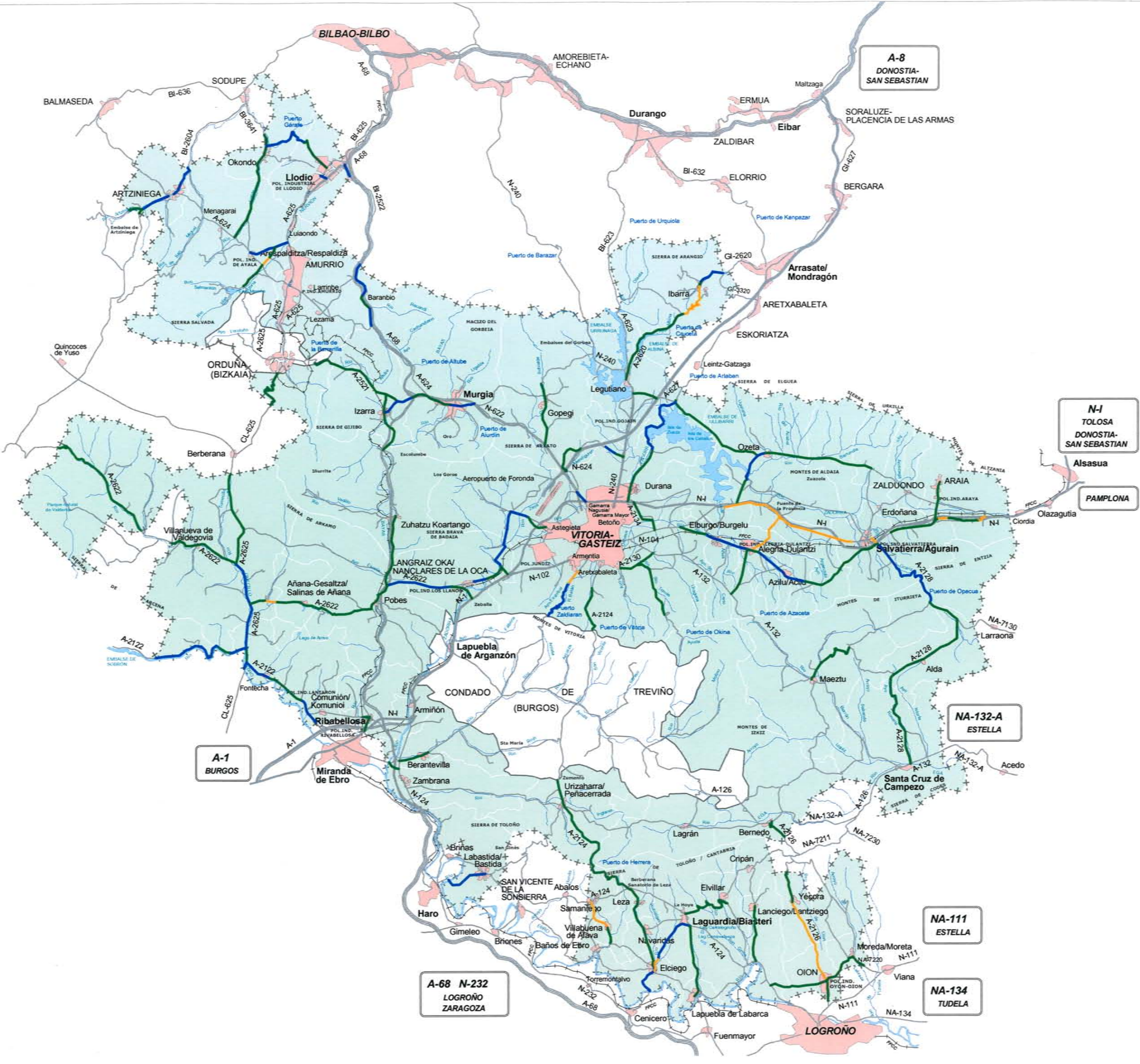
Escala Gráfica

0 5 Kilometers

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
NIVELES DE SERVICIO EN LA RED DE INTERÉS PREFERENTE Y RED BÁSICA	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114





**NIVELES DE SERVICIO**

B  
 C  
 D

Escala Gráfica

0 5 Kilómetros

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
NIVELES DE SERVICIO EN LA RED COMARCAL Y LOCAL (> 500 V/D)	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3.4. SEGURTASUNA ERREPIDE SAREAN. 1998-2002 BILAKAERA

Istripua errepidearen erabiltzaileak izandako edozein ezbehar da, baldin eta bere osotasun fisikoa arriskuan jartzen bada. Istripuek biktimak izan ditzakete edo ez (biktima zauri arina edo larria egiten duen pertsona da, edo istripuaren ondorioz hil egiten dena); istripuak hildakoak dituzenean, istripu hilgarri esaten zaio.

Ohiko erabilera duen terminologia hori ez ezik, bide segurtasunaren munduan Indizeak ere aipatzen dira (Arrisku Indizea eta Hilkortasun Indizea), errepide batek istripu tasa handia noiz duen adierazteko; tasa hori (bertako istripu kopuruarekin zuzen-zuzen lotuta egon arren, ez da kopuru mendekoa bakarrik) kasuan kasuko errepidetik zirkulatzen duen trafikoaren eraginpean ere badago.

Arrisku Indizea, horrela, errepide batean urtebetean kilometro bakoitzeko zirkulatzen duten 100 milioi ibilgailuko dagoen biktimadun istripu kopurua da.

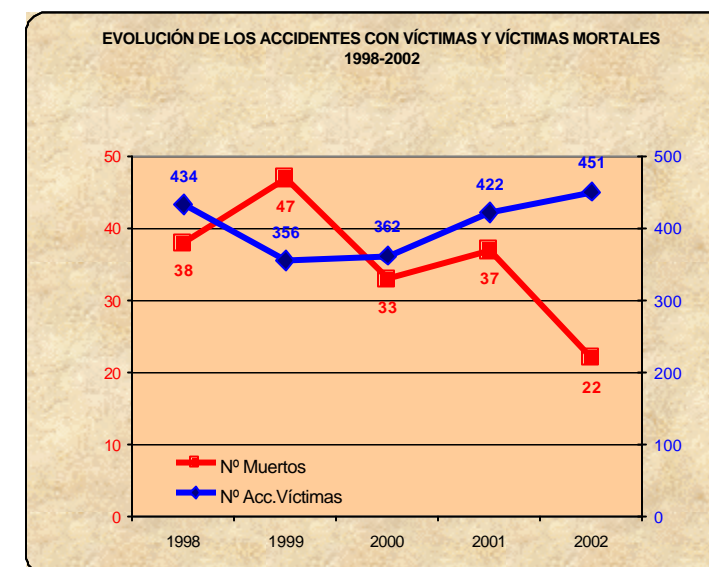
Hilkortasun Indizea, era berean, errepide batean urtebetean kilometro bakoitzeko zirkulatzen duten 100 milioi ibilgailuko dagoen hildako kopurua da.

Arabako errepideetan azterlanean aintzat hartutako aldiaren egon den biktimadun istripu kopuruak hazkunde etengabea izan du 1999tik 2002ra; izan ere, aldi osoko biktimadun istripu kopururik handiena azken urte horretan egon da (451), ondorengo grafikoan eta taulan ikusten den bezala; aipagarria da, aldiz, hildako kopuruak beharrezko joera izan duela aldi horretan, eta, horrela, 2002an, biktimadun istripu kopurua oso handia izan arren, 22 hildako baino ez ziren egon, eta zifra horrek aldi osoko kopururik txikiena adierazten du.

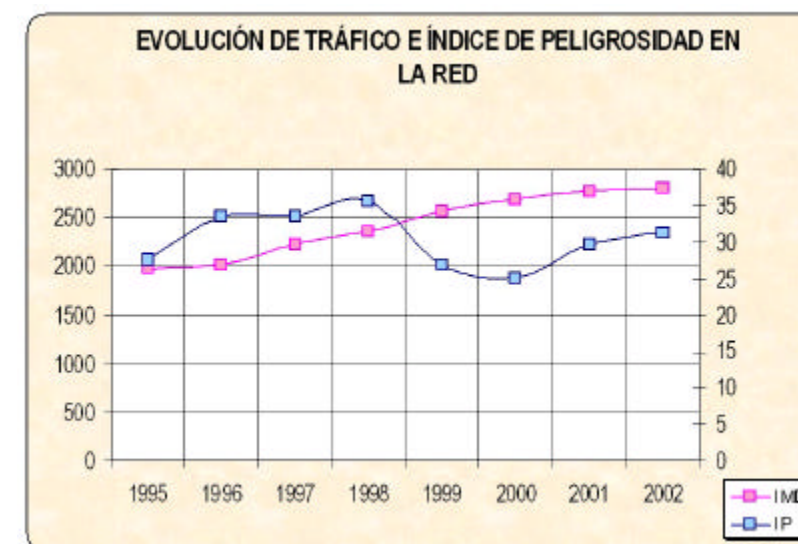
Izan ere, 2002an, Araba errepideko ezbehar tasaren murriztapenik handieneko probintzia izan zen Estatu osoan. TZNko datuen arabera, Arabako errepide sareko istripu hilgarriek ia %38ko murriztapena izan zuten 2002an, 2001etik, eta hildako biktimen kopuruak %40ko murriztapena izan zuten.

Ondoko taulan, biktimadun istripuak eta arrisku nahiz hilkortasun indizeak ageri dira, 1998-2002 aldian.

	1998	1999	2000	2001	2002
Nº Acc.Victimas	434	356	362	422	451
Nº Muertos	38	47	33	37	22
Nº Víctimas	756	624	616	750	736
IMD (Total Red)	2.358	2.576	2.858	2.965	3.001
Indice Peligrosidad	35,7	26,8	24,6	27,7	29,2
Indice Mortalidad	3,1	3,5	2,2	2,4	1,4



Hurrengo grafikoan, Errepideen Sareko Eguneroko Batez Besteko Intentsitatearen eta Arrisku Indizearen arteko loturaren bilakaera ageri da, 1995-2002 aldiari dagokionez. EBIk gora egin duela ikusten da, eta 1998tik aurrera beharrezko joera orokorra dago Arrisku Indizean, urte korrelatiboen artean gorabeheraren bat izan arren.



Trafikoen banaketa ez da uniforme, eta, horrenbestez, egokiagoa da istripuak sare bakoitzean izandako trafikoaren arabera aztertzea. Horrela, ondoko taulan biktimadun eta hildakodun istripu kopurua ageri da, sare motaren arabera; baita sare bakoitzeko Arrisku eta Hilkortasun Indizea ere.



AÑO	IMD				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	16.462	3.233	1.235	584	173
1999	18.152	3.638	1.227	619	180
2000	19.498	3.567	1.372	738	226
2001	20.089	3.827	1.374	787	235
2002	20.311	3.773	1.467	794	247

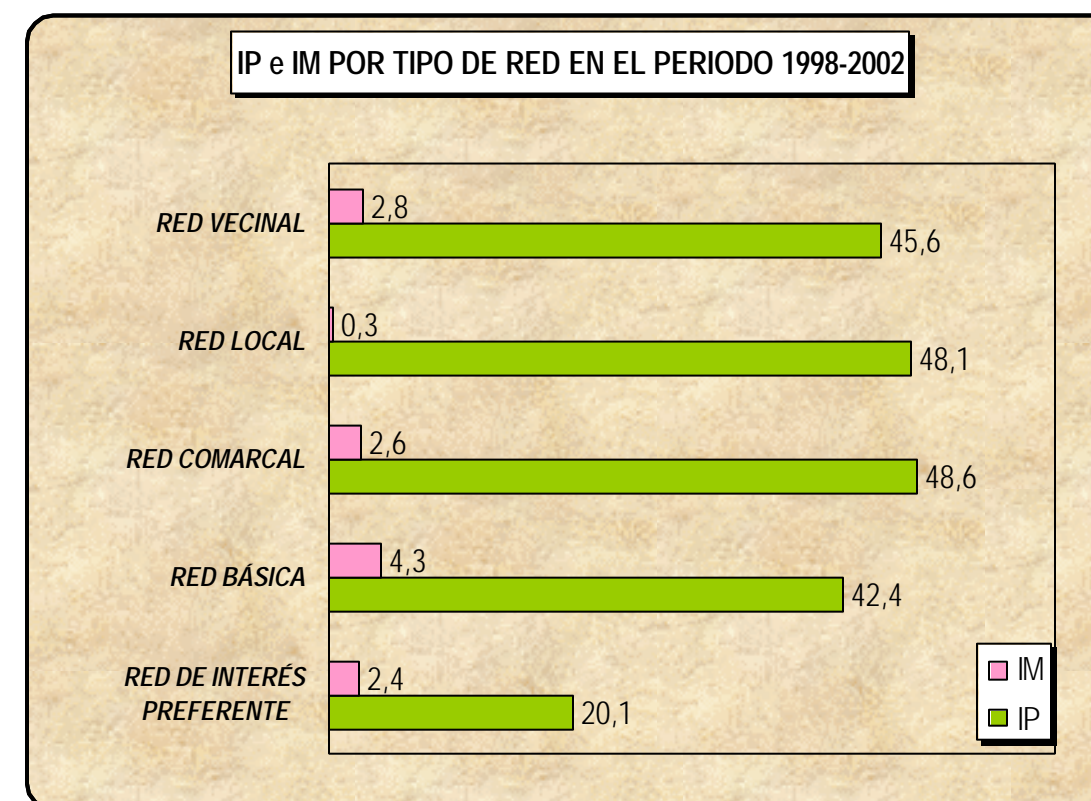
AÑO	ACV				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	211	80	49	79	15
1999	168	73	44	64	7
2000	188	69	40	50	15
2001	193	85	55	76	13
2002	214	101	52	68	16

AÑO	MUERTOS				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	30	4	2	1	1
1999	30	15	1	1	0
2000	22	5	4	0	2
2001	22	9	5	0	1
2002	13	8	1	0	0

AÑO	IP				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	26,0	45,7	53,6	68,8	61,1
1999	18,8	37,0	48,5	52,6	27,4
2000	18,8	36,2	39,4	34,0	48,6
2001	18,7	41,6	54,1	48,5	40,5
2002	20,6	50,1	47,9	43,0	47,5

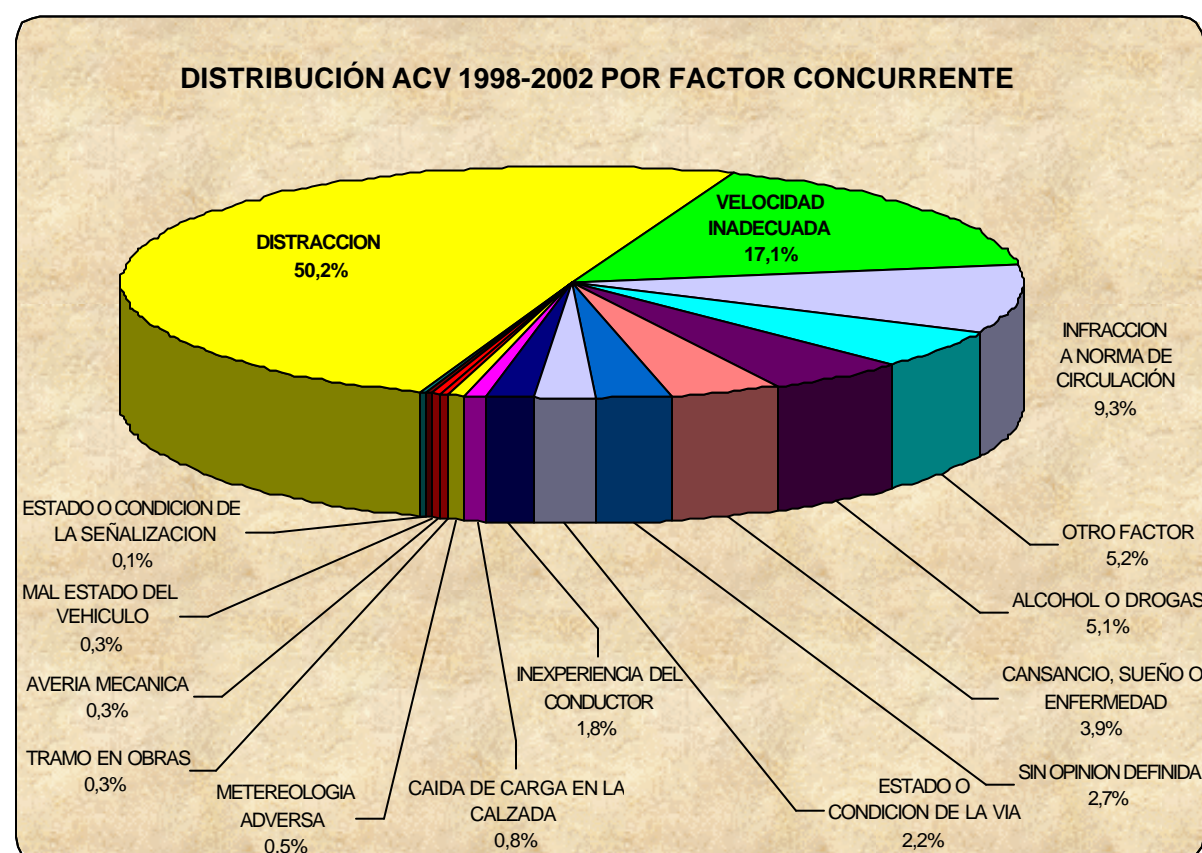
AÑO	IM				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	3,7	2,3	2,2	0,9	4,1
1999	3,4	7,6	1,1	0,8	0,0
2000	2,2	2,6	3,9	0,0	6,5
2001	2,1	4,4	4,9	0,0	3,1
2002	1,2	4,0	0,9	0,0	0,0

Indizeek sare motaren arabera izandako bilakaerak agerian jarri duenez, ARRISKU INDIZEAK nabarmen handitzen dira sarearen kategoria murriztu ahala. Beraz, Lehentasuneko Intereseko Sareak AI txikiagoa dauka Oinarrizko Sareak baino, eta Oinarrizko Sareak AI txikiagoa Eskualdeko Sareak baino. HILKORTASUN INDIZEAREN kasuan ez da halakorik gertatzen, horrek ez baitu jarraipen linealik izan aldi horretan.



### 3.4.1. Aldibereko faktoreen araberako banaketa

Grafikoan ikusten denez, istripuen %50,2 ibilgailuko gidariak arreta galtzearen ondoriozkoak dira, eta, neurri txikiagoan, abiadura ezegokian zirkulatzearen ondoriozkoak ere bai (%17,1).



Grafikoan, aztertutako aldiko istripu tasaren bilakaera ageri da, gehieneko aldibereko faktoreen arabera; hain zuzen ere, arreta galtzea, abiadura ezegokia, zirkulazio araua urratzea, alkohola eta drogak eta nekea, logura edo gaixotasuna. Istripuen %2,2 baino ez dira bidearen egoeraren eraginezkoak.

### 3.4.2. Arabako Lurralde Historikoko errepideetan Istripuak Pilatzeko Tarteak identifikatzeko metodologia eta irizpideak.

Istripurik gehienak, estatistikek diotenez, gidariaren zuhurtziagabekeriaren edo akatsaren eraginezkoak dira, eta, neurri handian, ezin da halako istripurik ez egoteko prebentzio neurririk hartu. Bestalde, istripuen eta trafiko bolumenaren arteko lotura estua dago: ibilgailuen intentsitatea zenbat eta handiagoa izan, istripu kopurua ere hainbat eta handiagoa da. Bi balio horiek arrisku indizearen bidez lotzen dira. Indize horrek tarte jakineko istripuen eta trafiko intentsitatearen arteko batez besteko lotura erraz gaintzen duenean, handiagoa da istripuaren eragilea errepidea ez izateko aukera. Halako kasuetan, eraginkorragoa izan daiteke azterlanetik ondorioztatzen den prebentzioko segurtasun neurria.

Gune horiek identifikatzeko irizpideak, bestalde, 1998-2002 aldiko trafiko intentsitateei buruzko informazioan oinarrituz finkatu dira, baita 1998-2002 bosturtekoan izandako istripuen parteen (Arabako Lurralde Historikoko Errepideen Sarean erregistraturikoak) datu basean oinarrituz ere.

Hurrengo azterlanean, istripuak pilatzeko tarteak detektatzeko, Estatuko Errepideen Zuzendaritza Nagusiak erabilitakoaren antzeko metodologia erabili da; hala ere, Arabako Foru Aldundiaren Errepide Sarearen berezitasuna aintzat hartuta, aldaketak egin dira, metodologia hori Foru Sarera egokitu ahal izateko.

Arabako Foru Aldundiaren Errepideen Zuzendaritza Nagusiak, horrenbestez, hauxe hartzen du Istripuak Pilatzeko Tartetzat: 1 km-ko tarte, baldin eta, bertan azken 5 urteetan izandako istripu kopurua eta aldi horretako batez besteko arrisku indizea handiagoak izan badira, antzeko ezaugarriko tarte guztien batez bestekoak (kategoria eta EBI balioak) gehi horien batez besteko desbideratzea baino. IPTak izango dira baldintza hauek beteta:

**IPM<sub>5</sub><sup>3</sup> P** eta **SBI<sub>5</sub><sup>3</sup> N**, honako irizpide hauetarikoren bat betetzen dutenak:

$AI_{au} \geq P/2$ eta $AI_{azu} \geq P/2$	I. irizpidea
$BAI_2 \geq 2P/3$	II. irizpidea
$\Sigma BI_{au} \geq N/5$ eta $\Sigma BI_{azu} \geq N/5$	III. irizpidea
$\Sigma BI \geq N/2$	IV. irizpidea

Azalpena:

- $BAI_5$ : Azken 5 urteotako batez besteko arrisku indizea ( $IK/10^8$  ibil.-km). 5 urteko aldian tartearen ezaugarri fisikoetan edo trafikoan aldaketa nabariak egon badira, batez besteko arrisku indizea eta aldiko istripuak oraingo eraketarekin mantendu den tartean hartuko dira kontuan.
- $BAI_2$ : Azken 2 urteotako batez besteko arrisku indizea ( $IK/10^8$  ibil.-km).
- $BI_5$ : Azken 5 urteotako biktimadun istripuak.
- $BI_2$ : Azken 2 urteotako biktimadun istripuak.
- au : Aurreko urtea.
- azu : Azken urtea.
- P: Tarte motaren araberako konstantea (bide mota, sare mota\*, trafikoa). Hori antzeko ezaugarriak dituzten tarte guztien arrisku indizeekin kalkulatu da, serieko batez bestekoari batez besteko desbideratzea gehituta.
- N: Tarte motaren araberako konstantea (bide mota, sare mota\*, trafikoa). Hori antzeko ezaugarriko tarte guztietako kilometro bakoitzeko biktimadun istripu kopuruarekin kalkulatu da, seriearen batez bestekoari batez besteko desbideratzea gehituta.



Aintzat hartu beharreko 1 km-ko tartea ez dira bat etorriko errepideko KPekin, eta, zenbait IPT ezkutu identifikatuz gero, horiek batera aztertuko dira, horrela, 1 km-tik gorako luzera duen tartea aztertuko da.

P eta N letren balioak, bide motaren, sare motaren eta EBiren arabera, beheko tauletan adierazita daude.

#### AUTOBIA ETA ERREPIDE KONBENTZIONAL BIKOIZTUAK

EBI	LEH. INTERESEKO SAREA			OINARRIZKO SAREA		
	P	E	IPT	P	E	IPT
0-5.000	25	10	-	-	-	-
5.000-10.000	34	10	-	-	-	-
10.000-15.000	34	10	-	31	10	-
15.000-20.000	28	10	1	-	-	-
20.000-30.000	28	10	6	-	-	-
>30.000	46	11	1	-	-	-

#### LEHENTASUNEZKO ETA OINARRIZKO ERREPIDE KONBENTZIONALAK

EBI	LEH. INTERESEKO SAREA			OINARRIZKO SAREA		
	P	E	IPT	P	E	IPT
0-3.000	42	5	-	113	10	-
3.000-6.000	42	5	3	87	5	7
6.000-8.000	26	5	3	100	6	-
8.000-10.000	39	5	1	100	6	1
>10.000	67	5	3	50	5	2

#### ESKUALDEKO, TOKIKO ETA AUZOKO ERREPIDE KONBENTZIONALAK

EBI	ESKUALDEKO SAREA			TOKIKO SAREA			AUZOKO SAREA		
	P	E	IPT	P	E	IPT	P	E	IPT
0 - 500	115	5	-	199	5	-	232	5	-
500 – 1.000	164	5	-	151	5	-	204	5	-
1.000 – 2.000	111	5	5	193	5	2	63	5	-
2.000 – 3.000	81	5	1	96	5	2	-	-	-
> 3.000	100	5	1	61	5	2	-	-	-

Lehen azaldutako irizpideak aplikatzearen eraginez, eta Arabako Lurralde Historikoko Errepideen Sarean egindako jardun guztiak kontuan hartuta (eraketa aldatu dutenak), Arabako Foru aldundiaren Errepide Sarean istripuak pilatzeko 41 tarte detektatu dira. Tarte horiek ondorengo zerrendan sartu dira; errepidea, hasierako KP, amaierako KP, luzera, 1998-2002ko batez besteko arrisku indizea, biktimadun istripuak (1998-2002) eta identifikaziorako erabilitako P eta N parametroak.

Istripuak pilatzeko tarte bakoitzerako, eranskin egokian txosten bat dago, taula azaltzaile batekin batera, eta, bertan, istripu tasaren ezaugarri nagusiak azaltzen dira: BI (Biktimadun Istripuak), IH (Istripu Hilgarriak), HB (Hildako Biktimak), AI (Arrisku Indizea), IHI (Istripu Hilgarrien Indizea) eta HI (Hilkortasun Indizea), baita EBI ere (Eguneroko Batez Besteko Intentsitatea).

***IPTen Identifikazioa eta Kokalekua***

<b>IPT kop.</b>	<b>ERREPIDEA</b>	<b>HKP</b>	<b>AKP</b>	<b>Luzera Km</b>	<b>BAI 98/02</b>	<b>Biktimadun istr. 98/02</b>	<b>P</b>	<b>N</b>
1	N-1	321.7	322.7	1.0	68.6	18	28	10
2	N-1	327.6	329.1	1.5	52.5	44	46	11
3	N-1	388.7	389.7	1.0	35.9	13	28	10
4	N-104	355.6	357.2	1.6	78.6	22	67	5
5	N-104	358.3	359.3	1.0	45.3	5	26	5
6	N-104	359.8	361.3	1.5	60.5	10	26	5
7	N-104	362.4	363.4	1.0	81.6	9	26	5
8	N-124	24.7	25.7	1.0	72.2	13	67	5
9	N-124	28.0	30.1	2.1	67.8	26	67	5
10	N-124	32.1	33.7	1.6	111.7	33	39	5
11	N-240	8.8	11.2	2.4	31.6	33	28	10
12	N-240	16.6	18.4	1.8	69.2	11	42	5
13	N-240	18.9	19.9	1.0	56.6	5	42	5
14	N-240	21.4	22.4	1.0	56.6	5	42	5
15	N-622	8.7	9.7	1.0	28.6	11	28	10
16	N-622	11.9	12.9	1.0	32.8	12	28	10
17	N-622	15.0	16.5	1.5	39.4	21	28	10
18	N-622	19.4	20.9	1.5	30.0	16	28	10
19	A-124	72,8	74,3	1,5	98,5	9	87	5
20	A-132	7,1	8,8	1,7	117,3	16	87	5
21	A-132	22,9	23,9	1,0	102,9	6	87	5
22	A-624	24,3	25,3	1,0	122,4	8	87	5
23	A-624	44,9	45,9	1,0	96,4	5	87	5
24	A-625	354,2	355,2	1,0	96,8	7	87	5
25	A-625	355,4	356,9	1,5	101,4	11	87	5
26	A-625	363,2	364,7	1,5	56,5	14	50	5
27	A-625	365,2	366,7	1,5	59,9	14	50	5
28	A-627	15,0	16,6	1,6	80,4	20	100	6
29	A-2122	35,4	37,3	1,9	170,6	11	111	5
30	A-2122	38,2	40,8	2,6	136,0	12	111	5
31	A-2134	0,5	1,5	1,0	173,6	10	100	5
32	A-2522	36,4	37,4	1,0	125,9	5	111	5
33	A-2622	14,2	15,8	1,6	142,8	9	81	5
34	A-2622	25,7	26,7	1,0	358,9	7	111	5
35	A-2625	323,3	324,3	1,0	306,3	6	111	5
36	A-3002	10,7	11,7	1,0	220,7	7	96	5
37	A-3006	15,2	16,2	1,0	294,0	5	193	5
38	A-3012	12,6	14,3	1,7	188,3	10	96	5
39	A-3110	9,3	11,8	2,5	112,2	18	61	5
40	A-3604	14,9	15,9	1,0	90,3	6	61	5
41	A-3620	45,6	46,6	1,0	340,6	9	193	5

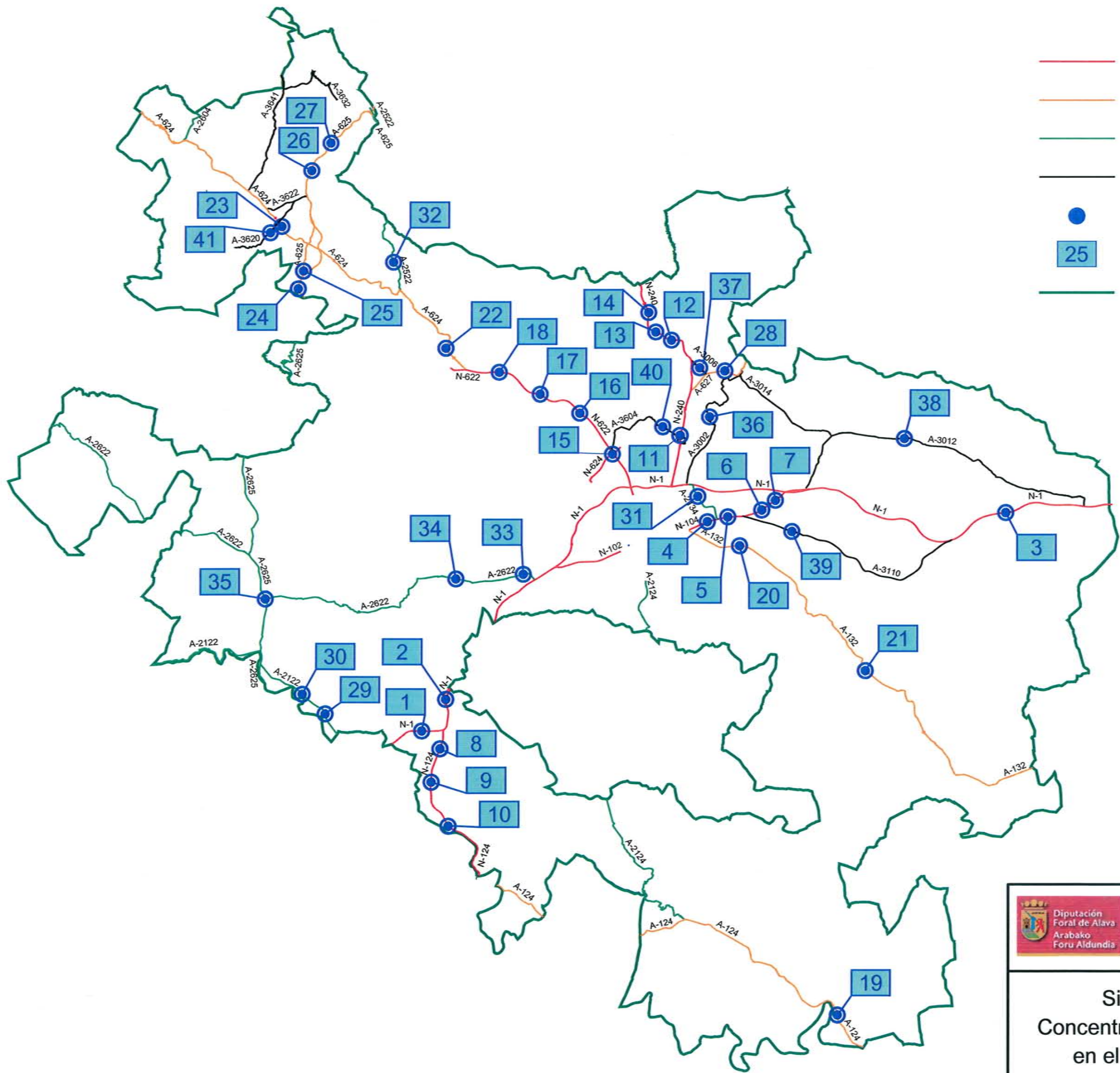


**Istripu-tasa eta EBI 2002an.**

ERREPIDEA	HKP	AKP	LLuzera Km	SAR.	ERREP. MOTA	EBI	AI	HI	Bik. Istripuak	Istr. Hilgarriak	Bikt. Hilg.	Bikt. Istr. 98/02	BAI 98/02
N-1	388,7	389,7	1	Lehentas.	Gaitasun Hand.	21543	25,4	0	2	0	0	13	35,9
N-1	327,6	329,1	1,5	Lehentas.	Gaitasun Hand.	32150	90,9	5,7	16	1	1	44	52,5
N-1	321,7	322,7	1	Lehentas.	Gaitasun Hand.	15024	72,9	0	4	0	0	18	68,6
N-104	362,4	363,4	1	Lehentas.	Konbentzionala	6193	44,2	0	1	0	0	9	81,6
N-104	359,8	361,3	1,5	Lehentas.	Konbentzionala	6193	29,5	0	1	0	0	10	60,5
N-104	358,3	359,3	1	Lehentas.	Konbentzionala	6193	44,2	0	1	0	0	5	45,3
N-104	355,6	357,2	1,6	Lehentas.	Konbentzionala	11484	74,6	0	5	0	0	22	79
N-124	32,1	33,7	1,6	Lehentas.	Konbentzionala	9935	120,6	0	7	0	0	33	111,7
N-124	28,0	30,1	2,1	Lehentas.	Konbentzionala	10004	78,2	13	6	1	1	26	67,8
N-124	24,7	25,7	1	Lehentas.	Konbentzionala	10083	81,5	54,3	3	2	2	13	72,2
N-240	21,4	22,4	1	Lehentas.	Konbentzionala	4230	129,5	0	2	0	0	5	56,6
N-240	18,9	19,9	1	Lehentas.	Konbentzionala	4230	64,8	0	1	0	0	5	56,6
N-240	16,6	18,4	1,8	Lehentas.	Konbentzionala	4230	72	0	2	0	0	11	69,2
N-240	8,8	11,2	2,4	Lehentas.	Gaitasun Hand.	22801	25	5	5	1	1	33	31,6
N-622	19,4	20,9	1,5	Lehentas.	Gaitasun Hand.	21478	25,5	0	3	0	0	16	30
N-622	15,0	16,5	1,5	Lehentas.	Gaitasun Hand.	21478	34	0	4	0	0	21	39
N-622	11,9	12,9	1	Lehentas.	Gaitasun Hand.	22338	49,1	0	4	0	0	12	32,8
N-622	8,7	9,7	1	Lehentas.	Gaitasun Hand.	23873	23	0	2	0	0	11	28,6
A-124	72,8	74,3	1,5	Oinar.	Konbentzionala	3461	158,3	52,8	3	1	1	9	98,5
A-132	22,9	23,9	1	Oinar.	Konbentzionala	3387	242,7	0	3	0	0	6	102,9
A-132	7,1	8,8	1,7	Oinar.	Konbentzionala	4031	199,9	80	5	1	2	16	117,3
A-624	44,9	45,9	1	Oinar.	Konbentzionala	3065	89,4	89,4	1	1	1	5	96,4
A-624	24,3	25,3	1	Oinar.	Konbentzionala	3042	180,1	0	2	0	0	8	122,4
A-625	365,2	366,7	1,5	Oinar.	Konbentzionala	11773	108,6	31	7	2	2	14	59,9
A-625	363,2	364,7	1,5	Oinar.	Konbentzionala	11652	47	0	3	0	0	14	56,5
A-625	355,4	356,9	1,5	Oinar.	Konbentzionala	3613	202,2	0	4	0	0	11	101,4
A-625	354,2	355,2	1	Oinar.	Konbentzionala	3613	151,7	0	2	0	0	7	96,8
A-627	15,0	16,6	1,6	Oinar.	Konbentzionala	8703	118,1	0	6	0	0	20	80,4
A-2122	38,2	40,8	2,6	Eskuald.	Konbentzionala	1794	176,2	58,7	3	1	1	12	136
A-2122	35,4	37,3	1,9	Eskuald.	Konbentzionala	1794	160,8	0	2	0	0	11	170,6
A-2134	0,5	1,5	1	Eskuald.	Konbentzionala	3822	71,7	0	1	0	0	10	173,6
A-2522	36,4	37,4	1	Eskuald.	Konbentzionala	1922	142,5	0	1	0	0	5	125,9
A-2622	25,7	26,7	1	Eskuald.	Konbentzionala	1126	729,9	0	3	0	0	7	358,9
A-2622	14,2	15,8	1,6	Eskuald.	Konbentzionala	2265	151,2	0	2	0	0	9	142,8
A-2625	323,3	324,3	1	Eskuald.	Konbentzionala	1221	224,4	0	1	0	0	6	306,3
A-3002	10,7	11,7	1	Tok.	Konbentzionala	2367	347,2	0	3	0	0	7	220,7
A-3006	15,2	16,2	1	Tok.	Konbentzionala	1024	535,1	0	2	0	0	5	294
A-3012	12,6	14,3	1,7	Tok.	Konbentzionala	2125	151,7	0	2	0	0	10	188,3
A-3110	9,3	11,8	2,5	Tok.	Konbentzionala	3707	88,7	0	3	0	0	18	112,2
A-3604	14,9	15,9	1	Tok.	Konbentzionala	3333	82,2	0	1	0	0	6	90
A-3620	45,6	46,6	1	Tok.	Konbentzionala	1340	817,8	0	4	0	0	9	340,6

**IPT GUZT.: 41****LUZERA GUZTIRA: 56,1 Km**

- RED DE INTERES PREFERENTE
- RED BASICA
- RED COMARCAL
- RED LOCAL
- TCA
- 25 Nº de TCA
- LÍMITE PROVINCIAL



Situación de los Tramos de Concentración de Accidentes 1998-2002 en el Territorio Histórico de Álava



### 3.5. HIRIKO TARTEAK ETA SAREKO ZEHARBIDEAK

Arabako errepide sare osoa aztertu da, eta irailaren 2ko 1812/1994 Errege Dekretuak onetsitako Errepideen Araudi Orokorrean jasotako "hiriko tarte" definizioaren arabera ezaugarriak dituzten tarteak hautatu dira:

**Hiriko tarteak:** "Hirigintza planeamenduko tresnak hiri lurzorutzat kalifikaturiko lurzorutik doazen errepide tarteak".

Azterketa horretan oinarrituz, Foru Sareko errepideek dituzten hiriko tarteak mugatu dira, Errepideen Araudi Orokorreko 124. artikuluan ezarritakoaren ondoretarako.

Hiriko tarteak aukeratzeko eta mugatzeko prozesuak honako jarraipen hau izan du:

- Lehenengo eta behin, informazio iturriak erabiliz, Arabako Lurralde Historiko osoko lurzuaren hirigintza kalifikazioa lortu da. Oinarrizko iturria 2003ko UDALPLAN izan da (Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Sailak argitaraturiko agiria), aintzat hartuta formatu digitalean dagoela eta, beraz, azkarrago eta errazago erabiltzen dela. Informazio hori Foru Aldundiko Hirigintza eta Ingurumen Sailean kontsultaturiko indarreko planeamenduekin egiaztatu da, eta ikuskatu eta zuzendu egin dira beharrezko muga guztiak, sektoreen mugaketa egokia eduki arte. Aipagarria da, Planaren indarraldia aintzat hartuta (2015era arte), hiriko lurzoru kalifikazioa ez ezik, lurzoru urbanizagarri kalifikazioa ere kontuan hartu dela; izan ere, indarraldi horretan lurzoru urbanizagarria finkatu eta hiriko lurzoru bihurtu daiteke.
- Aurreko fasean lorturiko informazioarekin, Araudiak emandako **Hiriko Tarte** definizioa betetzen duten (lehen aipaturiko desberdintasuntxoak alde batera utzita) sareko elementuak hautatu dira.

#### Zeharbideak

- Mugaketa

Foru Sareko errepideetan dauden Hiriko Tarteak finkatu ondoren, horiek zehatz aztertu dira, eta Errepideen Araudi Orokorrean (1994ko irailekoa) jasotako zeharbide definizioaren arabera ezaugarriak dituzten tarteak aukeratu ditugu. Azterketa maila horretan oinarrituz, sortzen dituzten arazoak eraginez (arriskutsutasuna, trafiko dentsitatea edo zirkulatzeko arazoak) hobekuntza jardunaren bat edo trazatu aldaketaren bat behar dutenen inbentarioa egin da.

Inbentario horretan, ibilgailuen eta oinezkoen zirkulatzeko aukerei buruzko informazioa bildu da, eta zeharkaturiko inguruari buruzko beste zehaztapen batzuk ere bai. Informazio

horrek guztiak gatazka maila baloratzeko aukera ematen du, eta, beraz, baita saihasbideen eraikuntza eta zeharbideen egokitzapena programatzeko aukera ere.

Errepideen 1994ko iraileko Araudi Orokorreko 122.2 artikuluan ezarritakoaren arabera, zeharbideak gutxienez luzeraren bi herenetan finkaturiko eraikinak dituen hiriko tarteak da, eta, gainera, gutxienez ertzetariko batean kaleak izan beharko ditu. Egindako azterketan definizio horixe erabili da, aintzat hartuta Arabako lurralde eta biztanleria sistemaren ezaugarri bereziak.

Inbentarioan jasotako zeharbideak hautatzeko prozesuan honako pauso hauek eman dira:

- ✓ Sareko Hiriko Tarteak detektatu ondoren, kasu bakoitzaren azterketa kartografikoa eta landa azterketa egin dira, hiriko tarte definizioa ez ezik zeharbide definizioa ere (neurri batean edo guztiz) betetzen duten ikusteko. Horretarako, sareko **zeharbide** guztiak hautatu dira, eta zeharbidetzat hartzen ez diren guneak edota tarteak ezabatu egin dira; gainerakoak aztertu eta inbentarioan sartu dira.
- ✓ Azkenik, egindako inbentarioan sareko zeharbide guztiak sartu dira, gehienez eguneko 500 ibilgailu kopuruko EBI duten tokiko eta auzoko sareetakoak izan ezik.

Ondoren, inbentarioan jasotako zeharbideen azterketa egiten da, baita horien arazo mailaren eta garatu beharrezko lehenengo jardun proposamenaren balorazioa ere; zeharbideen inbentarioari dagokion eranskinean, zeharbide bakoitzeko fitxa bat erantsi da, eta horrek landa lanean erregistraturiko informazio guztia biltzen du, eta argazkiak eta egindako balorazioa ere bai.

Auzoko sareko guneen kokaleku berezia (errepideen amaierako zaku hondoa), bertako trafiko urria (gunea igarotze hutsekoa denean), arriskutsutasun ia deuseza eta zirkulatzeko arazorik eza, bestalde, horiek inbentarioan sartzeko gutxienezko EBI bat ezartzeko erabakiaren oinarrian daude.

- Udaletako zeharbideen oraingo egoera

Arabako udalen oinarrizko banaketa eginez, alde batean saihasbide formako jardunak sartzen dira, eta bestean gainerakoak, oraindik ere neurri handiagoan edo txikiagoan errepide trazatu baten eraginpean daudenak. Lehenengo artean, hiriburua dago, Gasteiz, baita beste hirigune kopuru txiki bat ere (adibidez, Laudio, Luiaondo, Zanbrana, Amurrio eta Langraiz Oka), eta N-I autobia eraikitzearen eraginpean daudenak ere bai. Bigarren taldearen barruan, Arabako herririk gehienak daude, era guztietako egoerekin:

- ✓ Lehenengo mailan, eguneroko bizitza gaitasun handiko bideren baten eraginpean dutenak daude, eta, horri soluzioa emateko, saihasbide motako jardunak planteatu behar dira; adibidez, Ilarraza, Matauku, etab.
- ✓ Beste alde batetik, biztanle kopuru handia eta trafiko intentsitate handiko bide konbentzionalak konbinatzen dituzten herriak daude; kasu honetan ere, saihasbideak egitea lagungarria izan daiteke biztanleen bizi kalitatea hobetzeko. Talde honetan Oion, Bastida, Biasteri, Legutio, Dulantzi eta abar daude.
- ✓ Azkenik, inbentarioan jasotako herririk gehienak biltzen dituen taldea dago. Herri txiki hauetan, errepideek maila desberdineko ondorioak sortzen dituzte. Halako kasuetan, orain arte ez da jardun garrantzitsurik egin, trafikoaren ondorioak murrizteko. Aintzat hartu behar da aipaturiko kasuen %40 ehun biztanletik beherakoak direla, eta 16tan soilik gainditzen dela 500 biztanleko kopurua.

- Jardunen hautapena

Jardunak hautatzeko, zuzeneko azterlan egin da zeharbideen inbentarioan jasotako herri bakoitzari buruz; azterlan horretan faktore asko aztertu dira, eta hori lagungarria izan da diagnostikoa eta jardun proposamenak eratzeko. Azkenik, honako datu hauen eragin handia izan duten herri guztien baterako azterketa egin da:

- ✓ Errepideak herritik duen trazatu fisikoa. Hau da, trazatuak herrian modu oso perimetralean eragiten badu, baina inguruan eraikinak badaude; edo trazatu osoa gutxi gorabehera herriaren erditik badao.
- ✓ Trafikoaren eragina murrizteko neurriak edo horiek aplikatzeko aukera.
- ✓ Azpiegituraren eraginpeko biztanle kopurua.
- ✓ Errepide horretatik doan trafikoaren intentsitate maila.
- ✓ Guneak eta errepideak Arabako errepide sarearen egituraren duen posizio erlatiboa.

Gainera, kasu guztietan, inbentarioan jasotako zeharbideetatik zirkulatzen duten ibilgailuen abiadura moteltzeko neurriak sartzean oinarrizko jardunak gomendatu dira. Izan ere, halako jardunak ez dira saihasbideak bezain traumatikoak, saihasbideen eraikuntzak beti ez baitu bermatzen trafiko arazoak desagertzerik, eta, gainera, lurren

okupazioa eta bizimodu aldaketa eragiten baititu: horrek guztiak konpondu beharrekoak baino arazo handiagoak sor ditzake.

Aurreko guztiaren arabera, eta egoera desberdinak kontuan hartuta, inbentarioan jasotako 82 zeharbideei gatazka maila desberdinak esleitu zaizkie. Gatazka indize hau hiru mailatan banatu da: Altua, Ertaina eta Baxua.

- ✓ Ikusten denez, gatazka maila altukotzat 15 zeharbide hartu dira; gune horietan trafiko intentsitate handia eta guneko jardueraren gaineko zuzeneko eragina biltzen dira, edo zeharbideek zirkulazio arazoa sortzen diote herri arteko trafikoari, euren ibilbidean.
- ✓ Bestalde, gatazka maila ertainekoak 31 zeharbide dira, eta horiek egoera anitzagoak dituzte: kasu batzuetan, trafikoaren intentsitatea handia da, baina trazatua tangenziala da guneari dagokionez; beste zenbait kasutan, EBI handia da, baina gune oso txikiak dira; azkenik, gunearien erdialdean eragina duten zeharbideak daude, EBI ertaina eduki arren.
- ✓ Azkenik, gatazka maila baxuko zeharbideak 36 dira, eta horien eraginpeko gunerik gehienak ezin dira gatazka handikotzat hartu, ez trafiko bolumena, ez bidearen trazatua eta ez biztanle kopurua aintzat hartuta.

Hala eta guztiz ere, horietariko askotan zeharbideak egokitzeko eta hobetzeko proiektuak sustatzea proposatzen da; bertan, frogatu egin behar da erdialdetik zeharbidea doakion herriak bizi kalitate ona izan dezakeela, eta erabateko salbuestea (saihasbidea), agian, ez dela soluziorik onena, aztertutako kasu askotan.



- Zaku hondoak

Hiriko tarteen kasu berezi batean, hiriko tartea jarraipenik ez duen errepide batean amaieran dago, hau da, biztanleguneetan sartzeko balio duten errepideen amaieran; horrenbestez, zaku hondoan amaitzen dira, biztanlegune horien sarreran.

Indarreko hirigintza planeamendua halako errepideen eskumenen mugekin gainjartzearen ondorioz, horietariko askotan tarte batzuk biztanleguneen hiriko lurzorua edo lurzoru urbanizagarriaren mugen barruan daude, eta, horrela, hiriko tartetzat hartu behar diren tarte txikiak sortzen dira; hala ere, errepidearen funtzionaltasunaren eta hirigintzaren ikuspegitik, kalifikazio horrek ez du inolako zentzurik.

Halako kasuetan, errepideak sarbide izaera mantendu behar du, eta, horrenbestez, kasuan kasuko biztanleguneko hiriko lurzorian edo lurzoru urbanizagarrian sartu baino lehen amaitu behar da; horren hiriko tarte bat mugatzea ez da zentzuzkoa, aintzat hartuta bertatik aurrera Sareak ez duela jarraipenik. Bestalde, hiriko tarte batek bere inguruan sortzen den hirigintza garapenari ezartzen dizkion mugak halako kasuetan ez dira baldintzak; izan ere, hiriko tartetik igarotzea ez dago ibilbide baten barruan, eta kasuan kasuko guneko hiri jarduerara guztiz lotutako zerbaite da.

Horri dagokionez, halako egoerak dituzten kasu guztiak ikuskatu dira, eta errepideen azken mugaketa aldatzea ezarri da, horien azken sekzioa kasuan kasuko guneko hiri lurzorua edo lurzoru urbanizagarriaren mugarekin bat etortzeko.

- Eraikuntza lerroa

Sareko inbentarioan sartutako hiriko tarteetarako, eta Errepideen Araudi Orokorreko 124. artikuluan ezarritakoaren ondoretarako, errepideen sare motaren eta EBIn arabera, lurzatia ixteko eta eraikuntzako mugak aplikatuko dira, finkatu gabeko hiri lurzorian, baita lurzoru urbanizagarrian ere; horiek ondoren adierazitako sekzio eredu garrietan ageri dira.

Erakinak finkaturiko hiri lurzoruko kasuetan, distantziak banaka ikertuko dira, hirigintza planeamendua eta bide segurtasuna kontuan hartuta.

Finkatu gabeko beste edozein hiri lurzorutan edo lurzoru urbanizagarritan, lurzoru hori Mugaturiko Tarteetatik kanpoko Foru Sareko errepideen ondoan dagoenean, Errepideen Foru Arauan ezarritako arau orokorrak aplikatuko dira.

### Oraingo zeharbideen eta hiriko tarteen laburpena

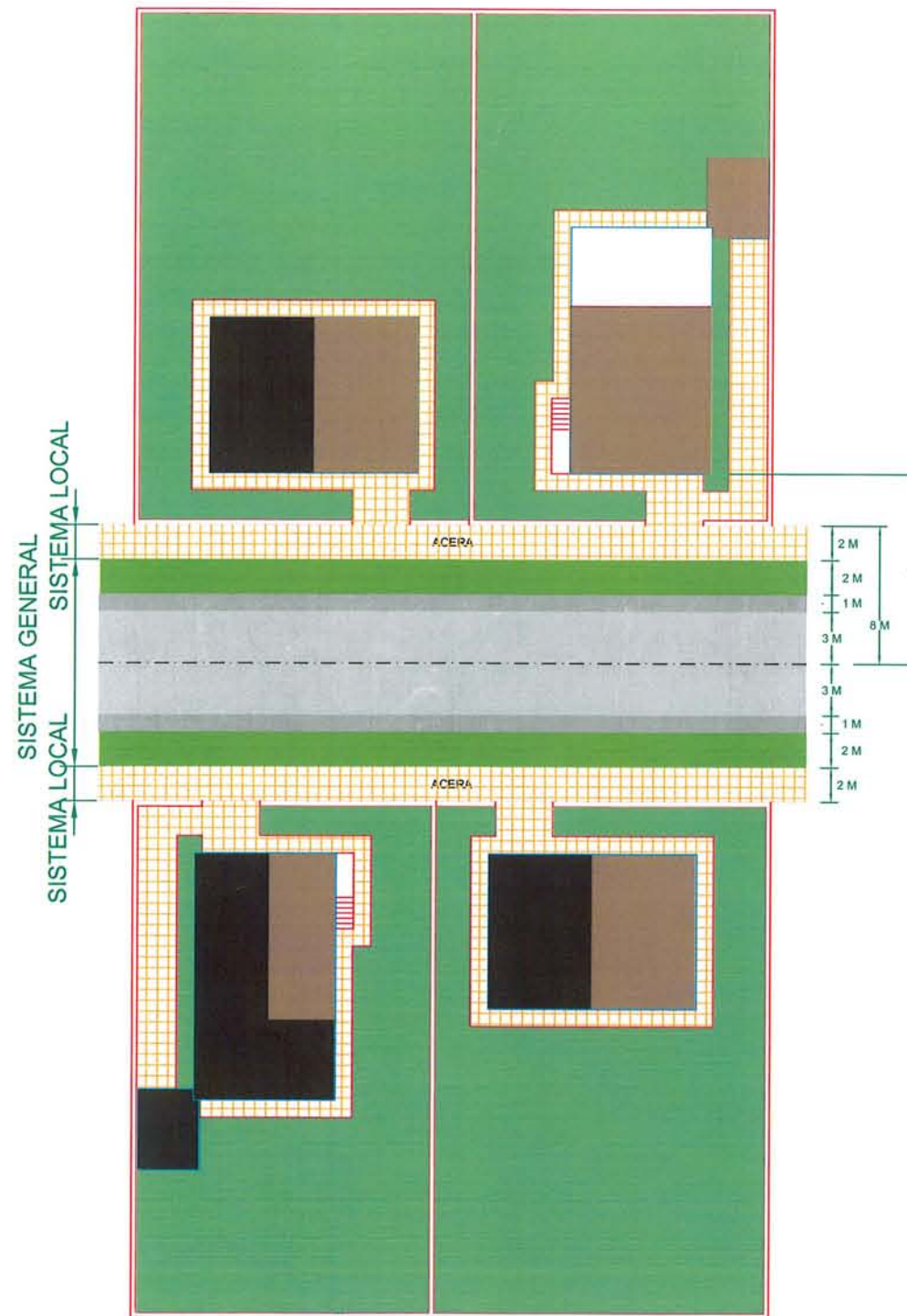
HIRIKO TARTEAK							
SARE MOTA	LUZERA OSOA	TARTE K. EBI-REN ARAB.					GUZTIRA
		< 500	> 500 < 1.000	> 1.000 < 2.500	> 2.500 < 5.000	> 5.000	
L. INTERESEKO SAREA	597	-	-	-	-	4	4
OIN. SAR.	12.803	5	1	3	11	-	20
ESK. SAREA	15.090	8	10	12	2	1	33
TOK. SAR.	46.757	57	35	20	5	-	117
AUZ. SAREA	23.270	73	7	4	-	-	84
GUZT.	98.517	143	53	39	18	5	258

ZEHARBIDEAK							
SARE MOTA	LUZERA OSOA	ZEHARB. K. EBI-REN ARAB.					GUZTIRA
		< 500	> 500 < 1.000	> 1.000 < 2.500	> 2.500 < 5.000	> 5.000	
L. INTERESEKO SAREA	347	-	-	-	-	2	2
OIN. SAR.	6.144	2	1	2	6	-	11
ESK. SAREA	9.618	5	7	9	1	1	23
TOK. SAR.	17.347	3	22	10	3	-	38
AUZ. SAREA	-	-	4	4	-	-	8
GUZT.	33.456	10	34	25	10	4	82

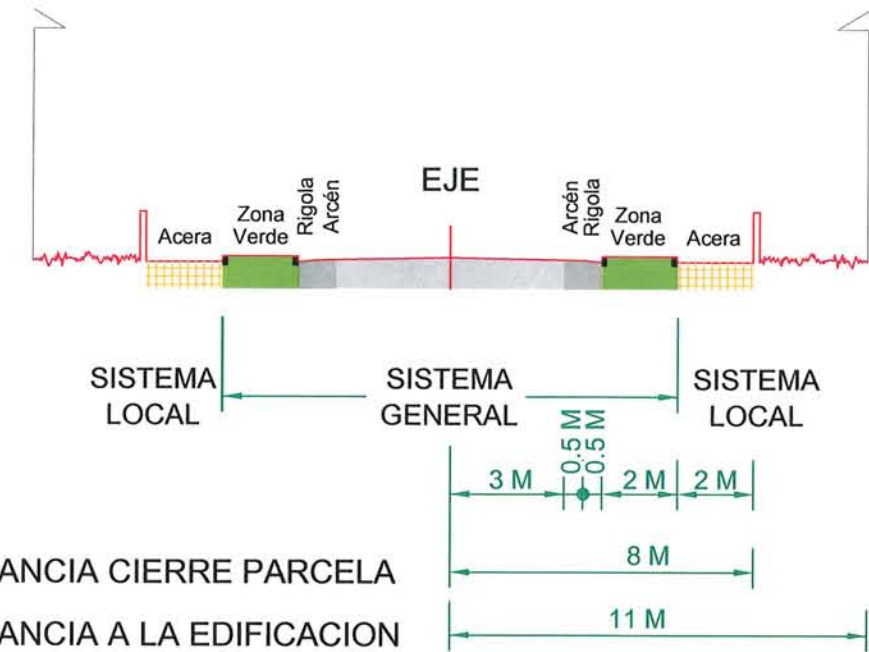






### SECCION TIPO 1.

RED VECINAL Y RED LOCAL CON I.M.D. < 500 v/d.



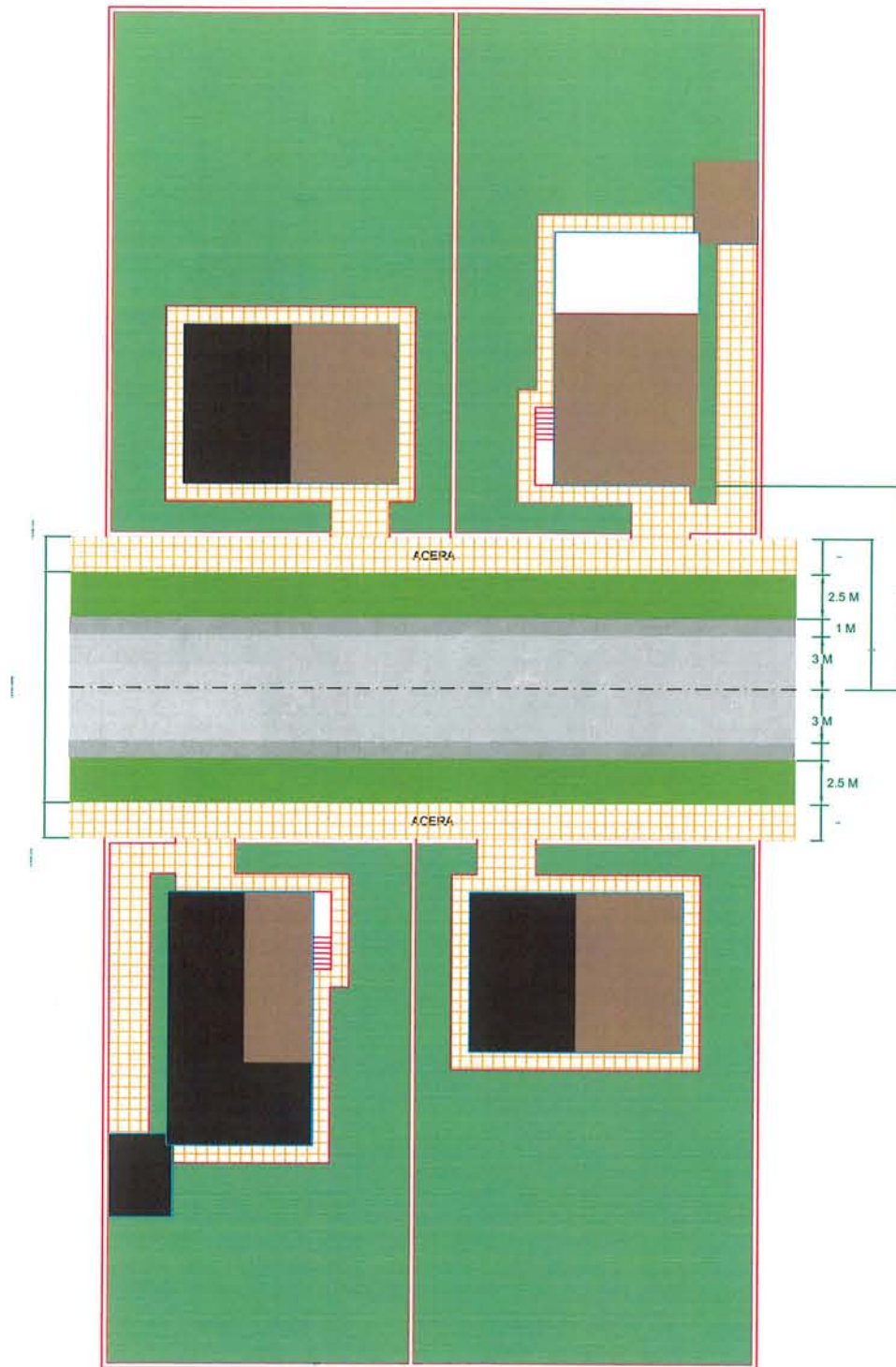
DISTANCIA CIERRE PARCELA  
DISTANCIA A LA EDIFICACION

- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:  
CARRETERAS CONVENCIONALES**  
DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS  
EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

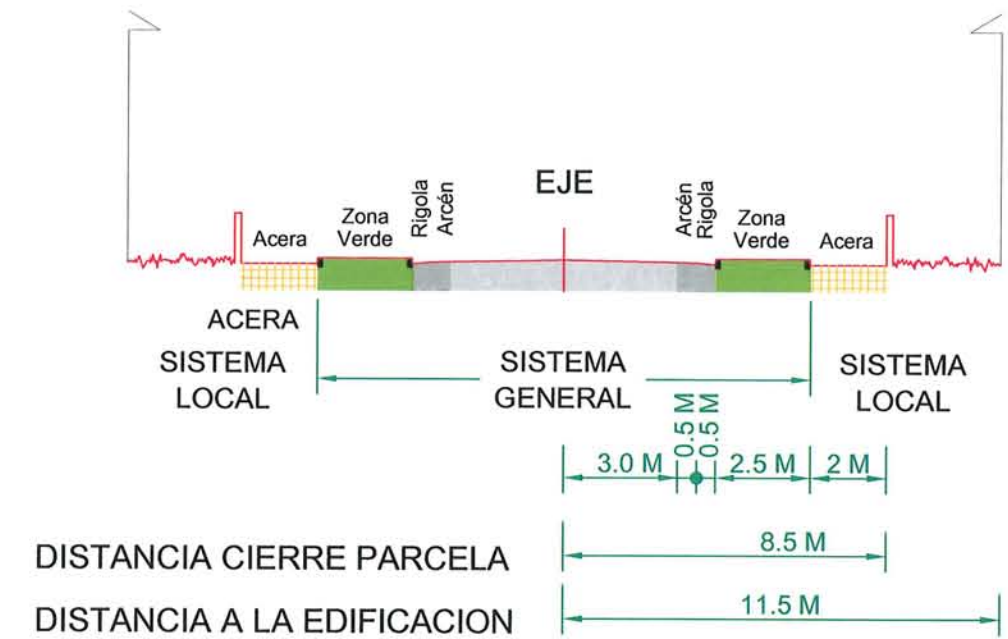
NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

URBANIZACION CARRETERAS  
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO



### SECCION TIPO 1.

RED VECINAL Y RED LOCAL CON I.M.D. < 500 v/d.



DISTANCIA CIERRE PARCELA  
DISTANCIA A LA EDIFICACION

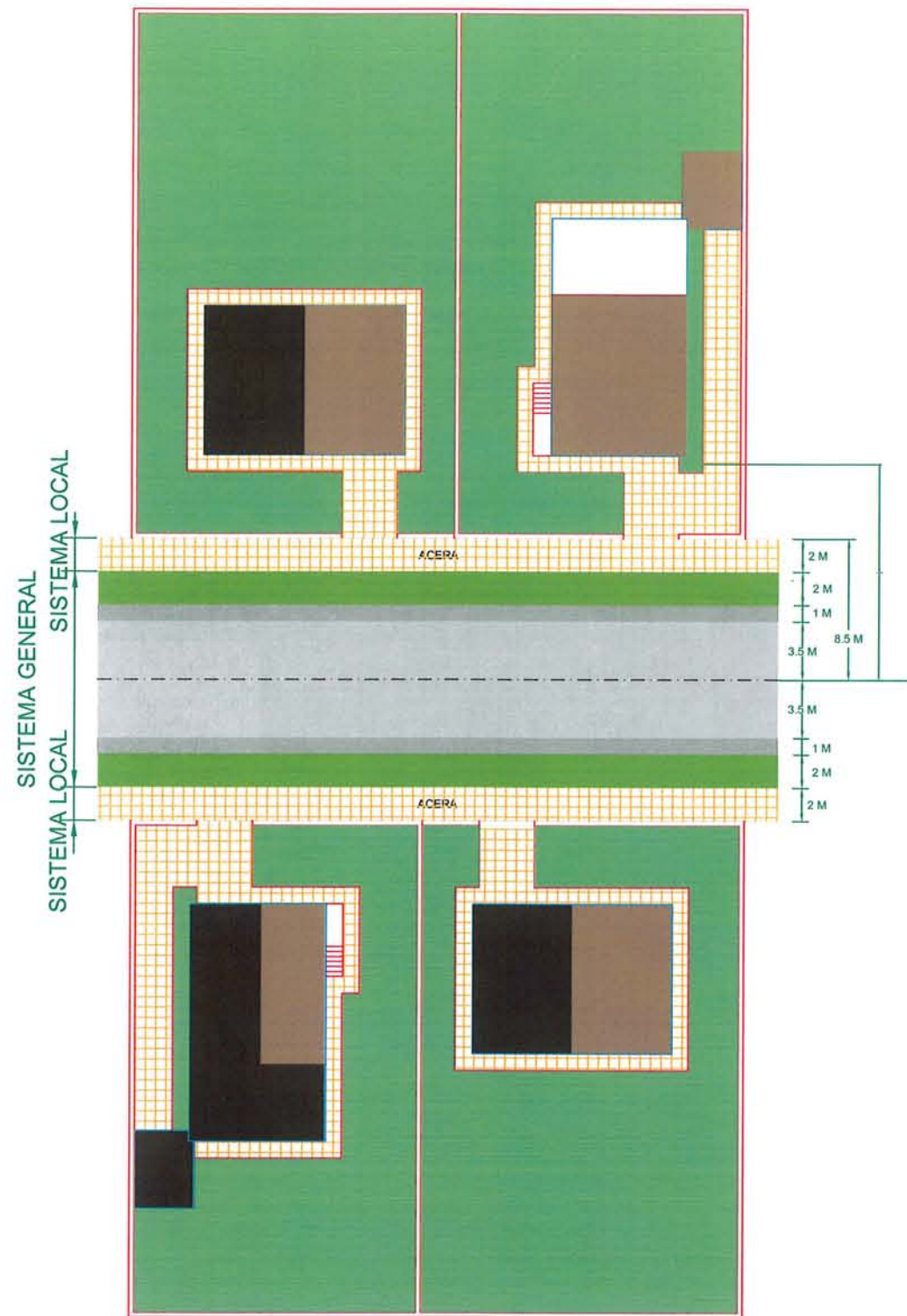
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

### RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

### URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANIZABLE





## SECCION TIPO 2.

RED LOCAL CON: 500 v/d. < I.M.D. < 1.000 v/d.

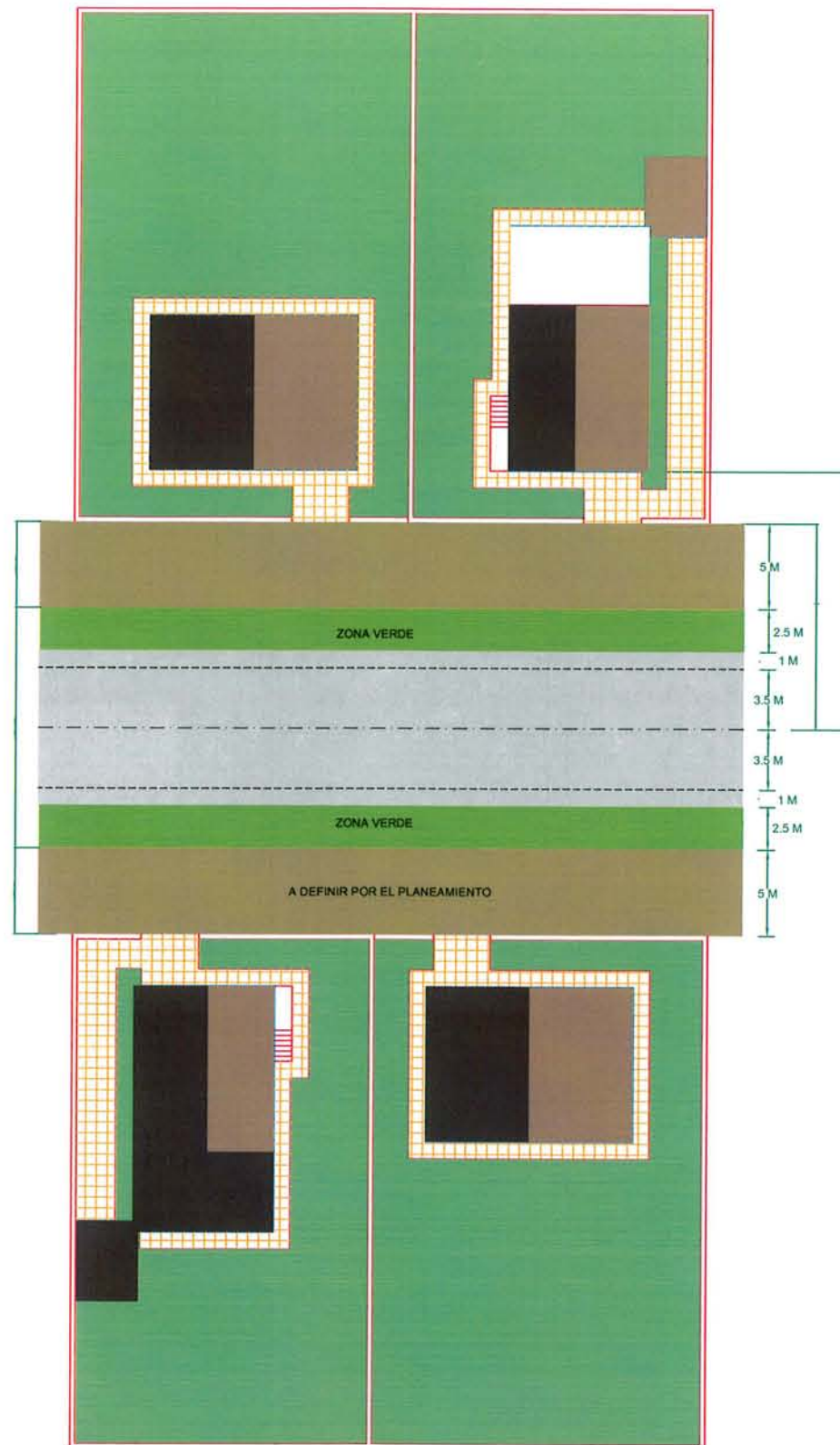


- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A **AUTOPISTAS Y AUTOVIAS**: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A **VARIANTES**: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:**  
**CARRETERAS CONVENCIONALES**  
**DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS**  
**EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS**

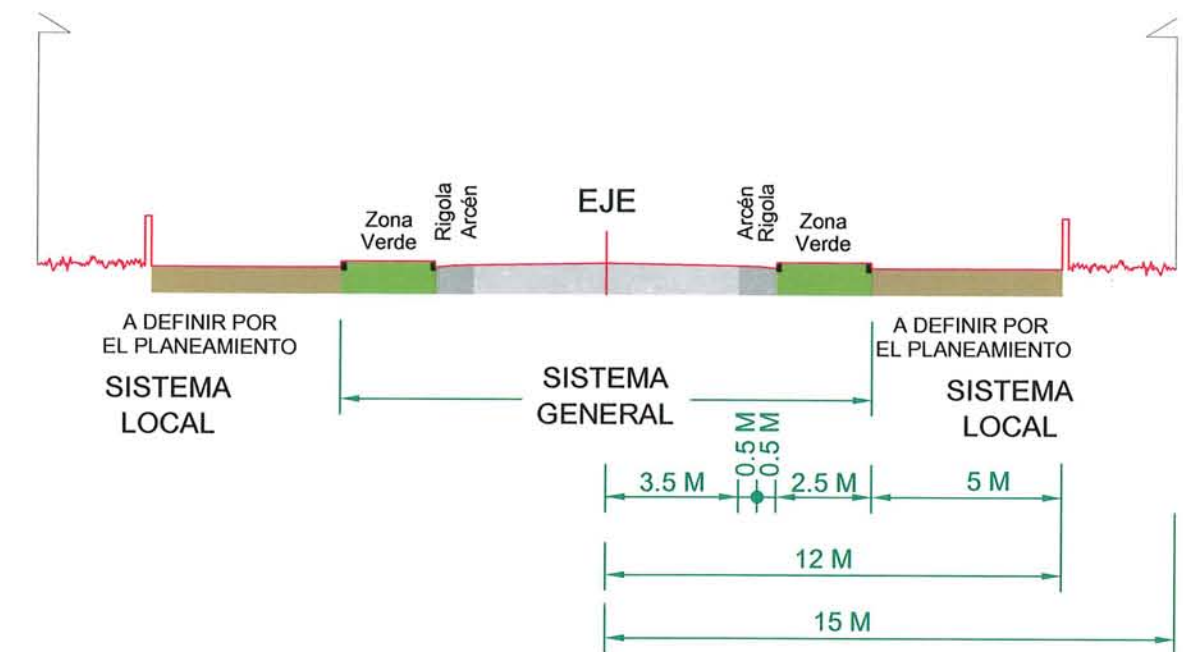
NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

**URBANIZACION CARRETERAS**  
**SUELO URBANO NO CONSOLIDADO**



### SECCION TIPO 2.

RED LOCAL CON: 500 v/d. < I.M.D. < 2.000 v/d.



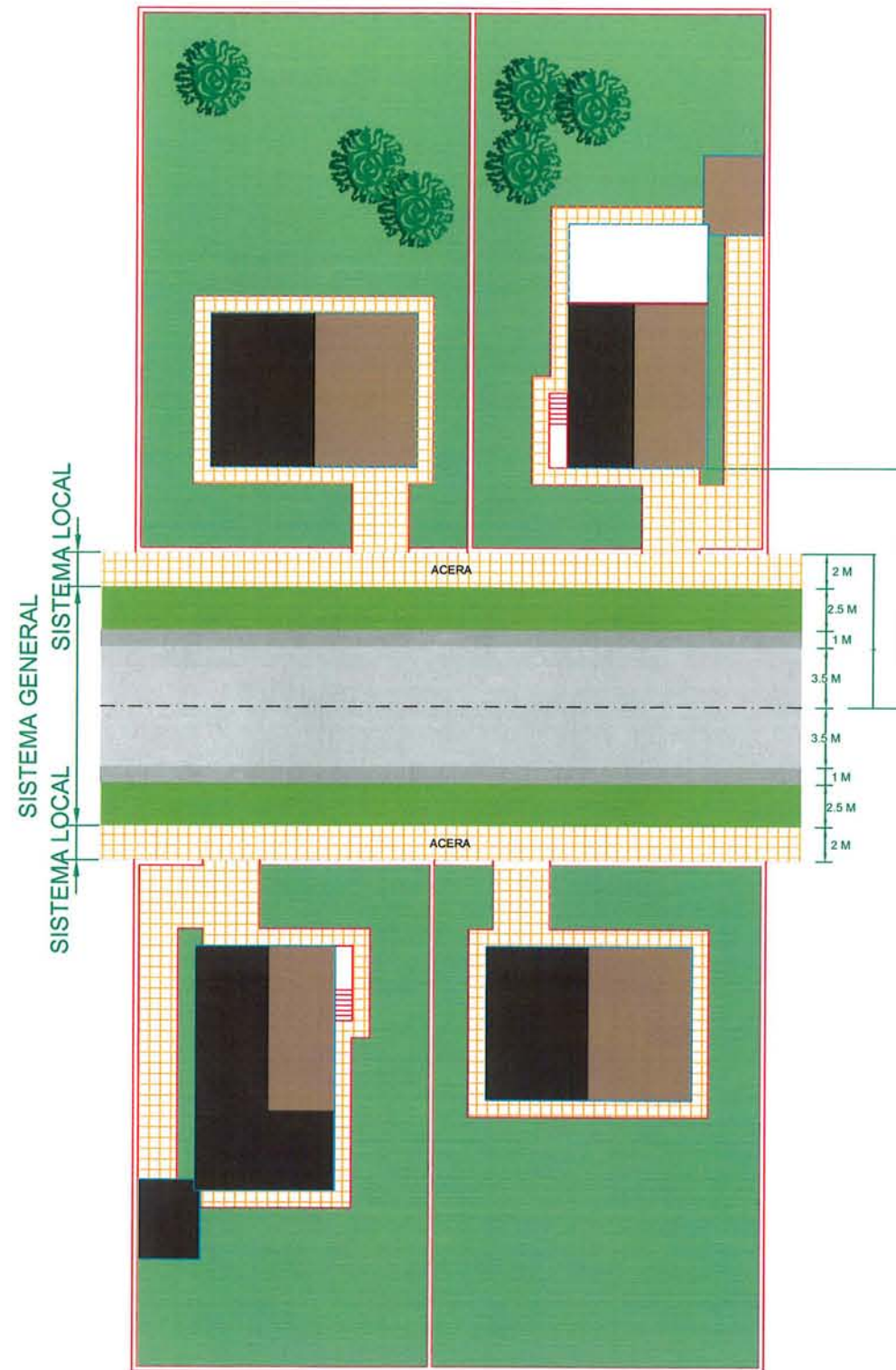
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

## RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

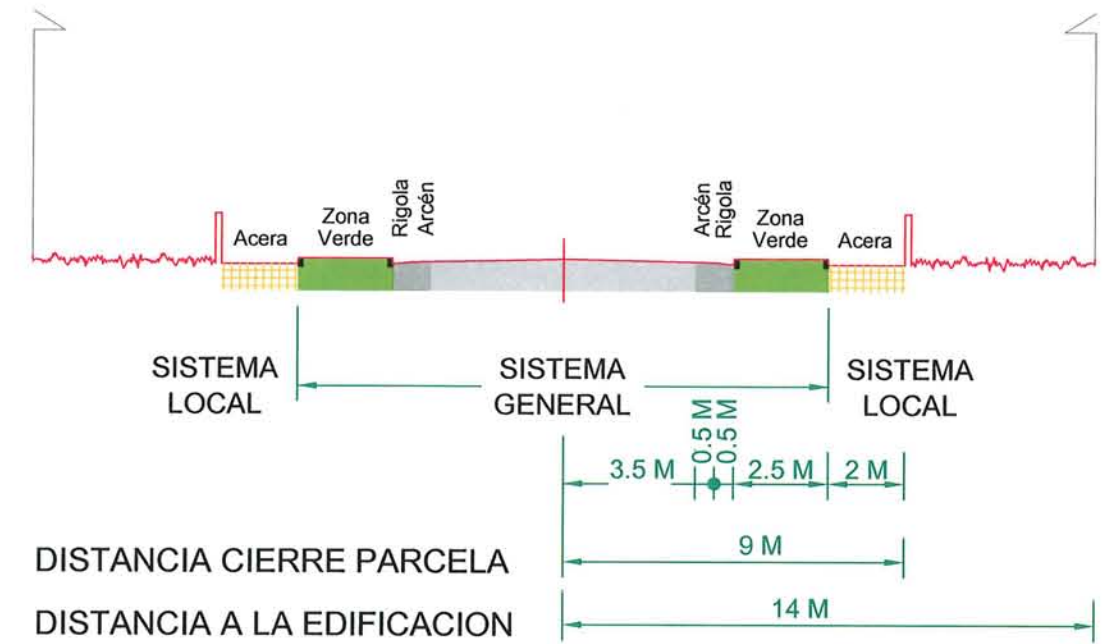
## URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANIZABLE





### SECCION TIPO 3.

RED LOCAL CON: 1000 v/d. < I.M.D. < 2.000 v/d.

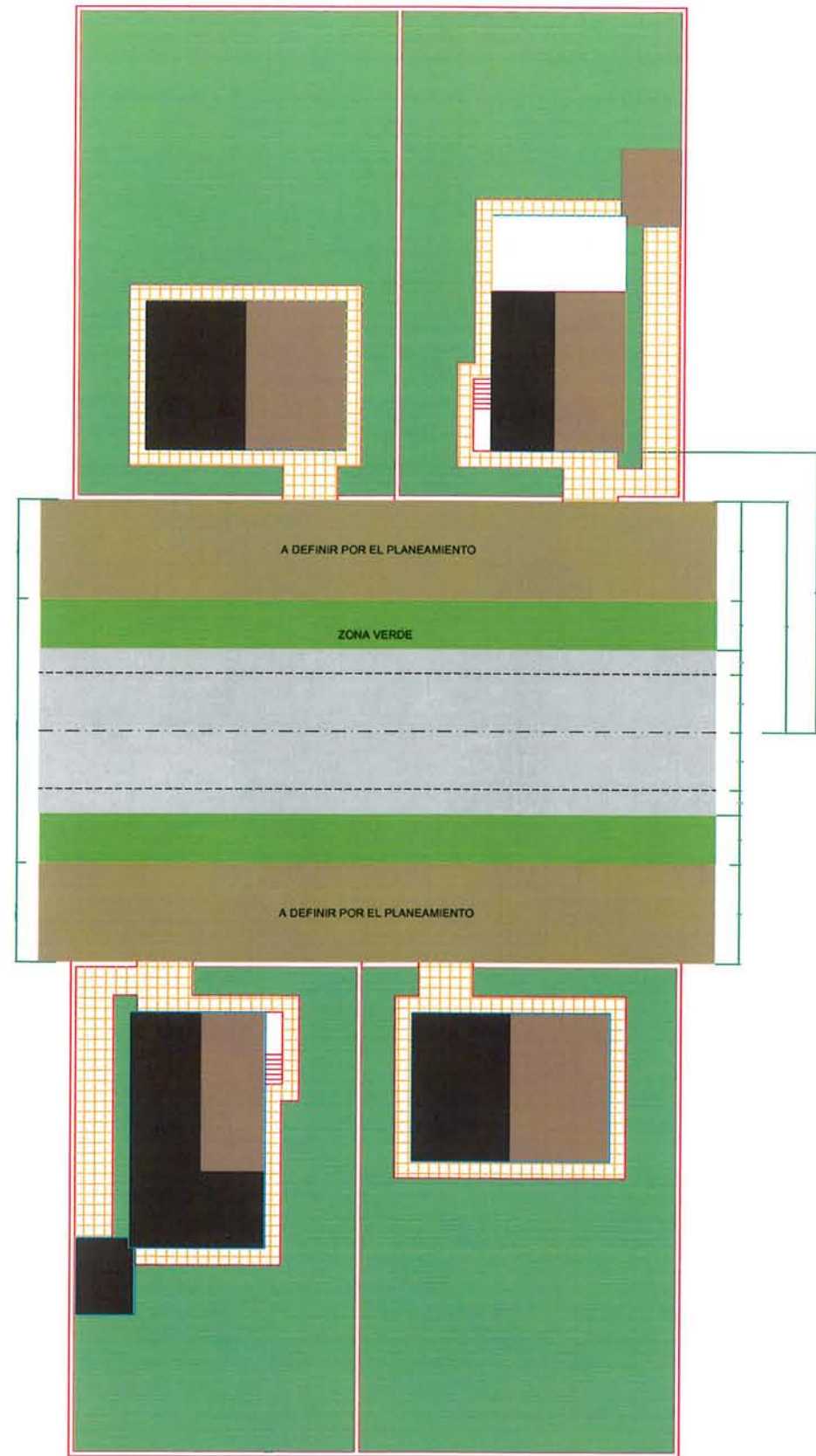


- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

### RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

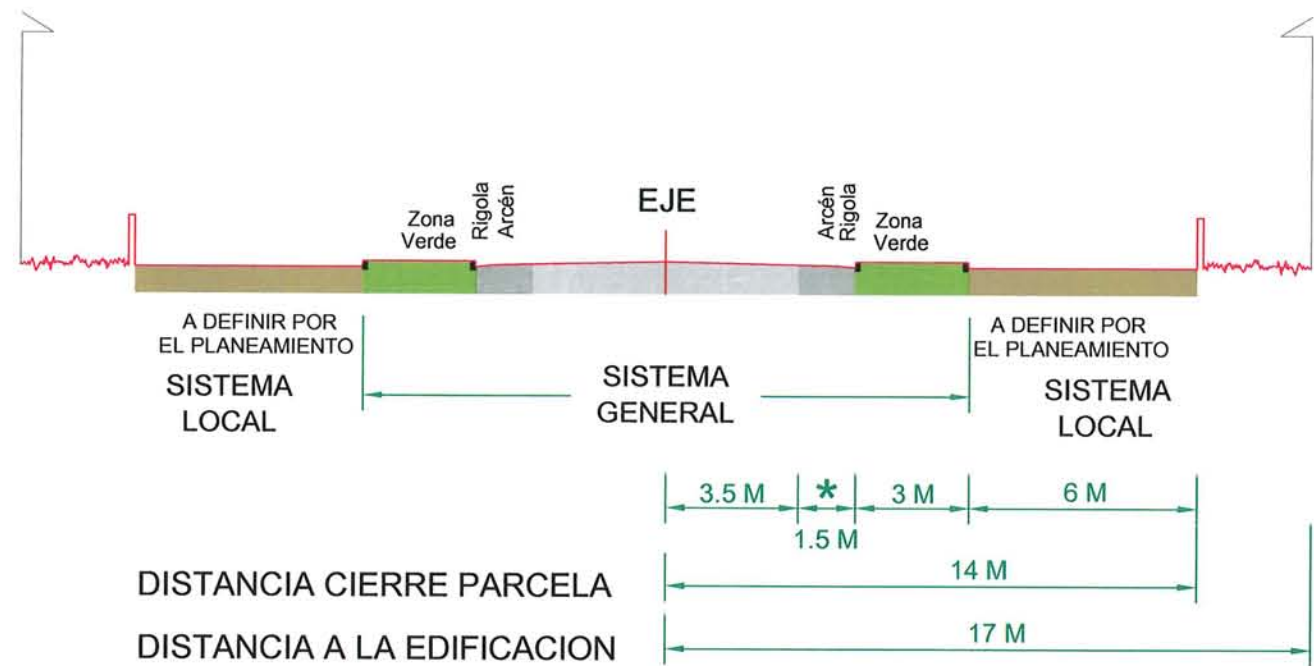
NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

### URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANO NO CONSOLIDADO



### SECCION TIPO 3.

RED COMARCAL Y RED LOCAL CON: I.M.D. > 2.000 v/d.



\* En esta anchura se dispondrá el arcén previsto en el PICA y los elementos de drenaje longitudinal necesarios (rigola), sin que sea posible el estacionamiento de vehículos.

En el caso de que la anchura del arcén + rigola sea inferior a 1,5 metros, la diferencia se añadirá en la zona verde.

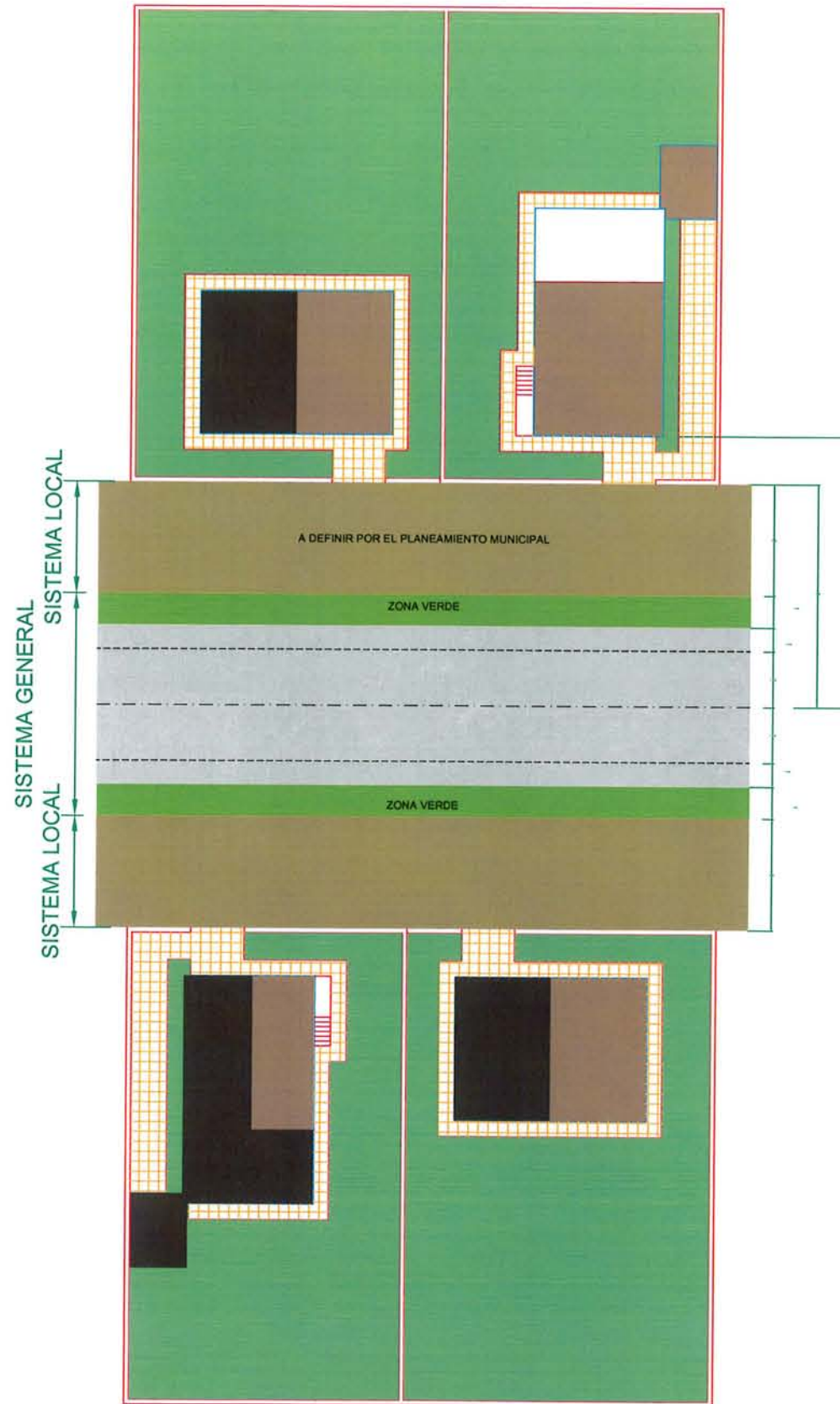
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

### RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

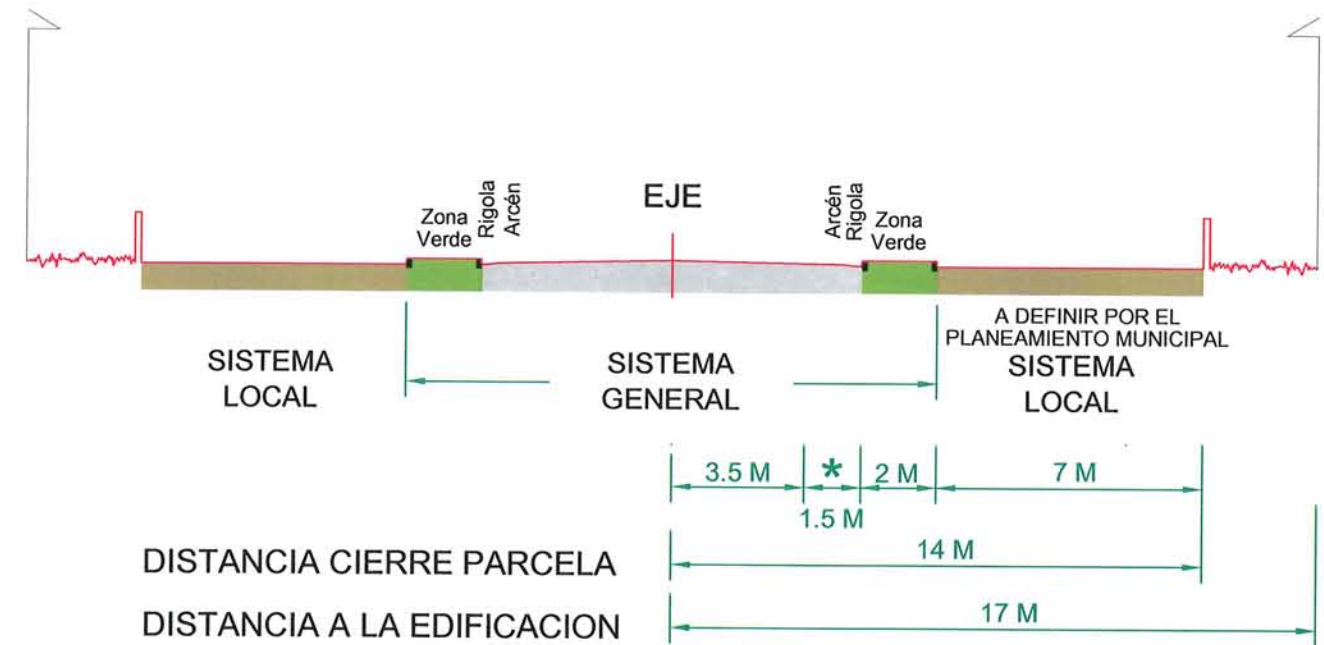
### URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANIZABLE





### SECCION TIPO 4.

RED COMARCAL Y RED LOCAL CON: I.M.D. > 2.000 v/d.



\* En esta anchura se dispondrá el arcén previsto en el PICA y los elementos de drenaje longitudinal necesarios (rigola), sin que sea posible el estacionamiento de vehículos.

En el caso de que la anchura del arcén + rigola sea inferior a 1,5 metros, la diferencia se añadirá en la zona verde.

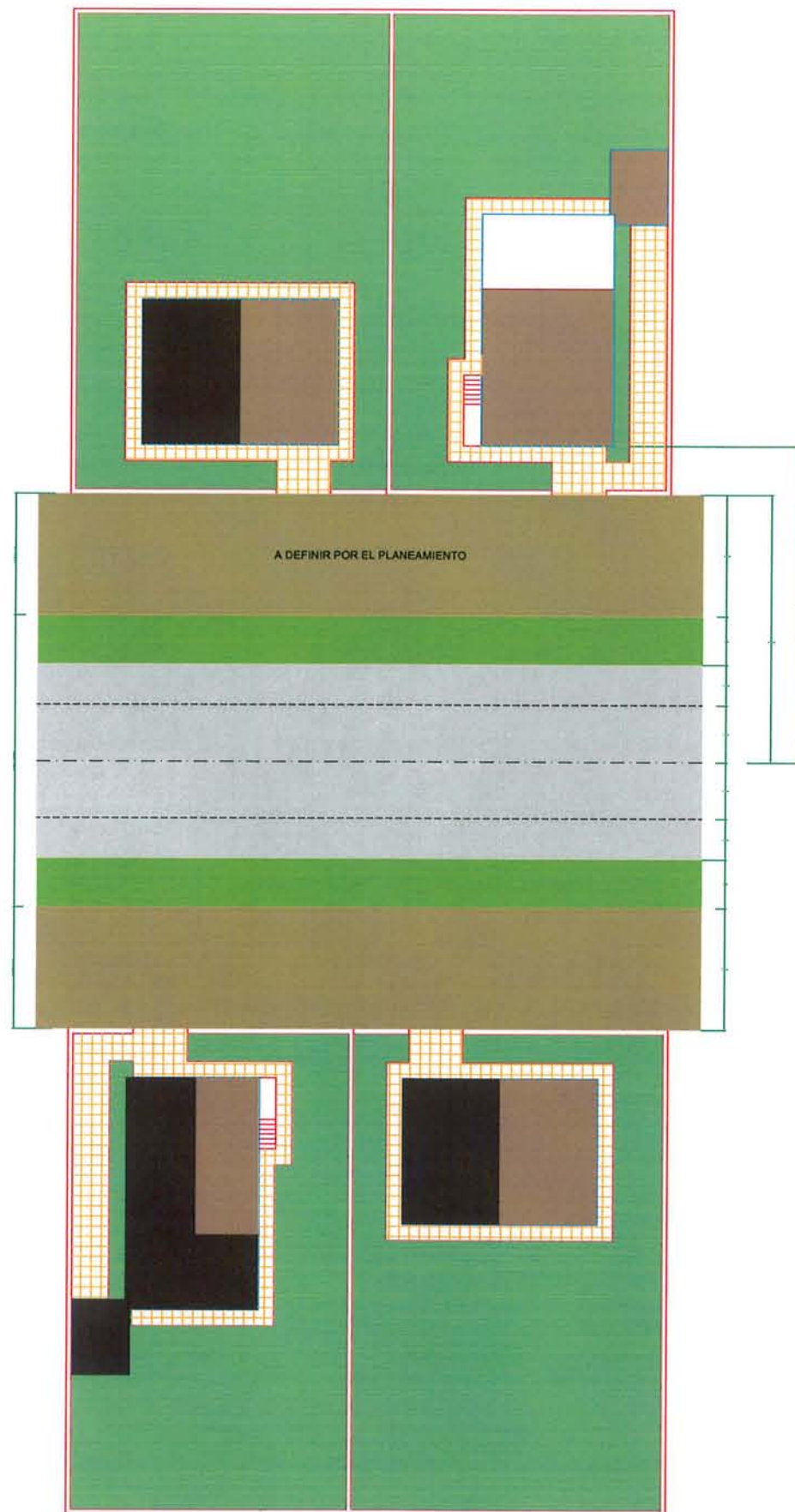
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

### RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

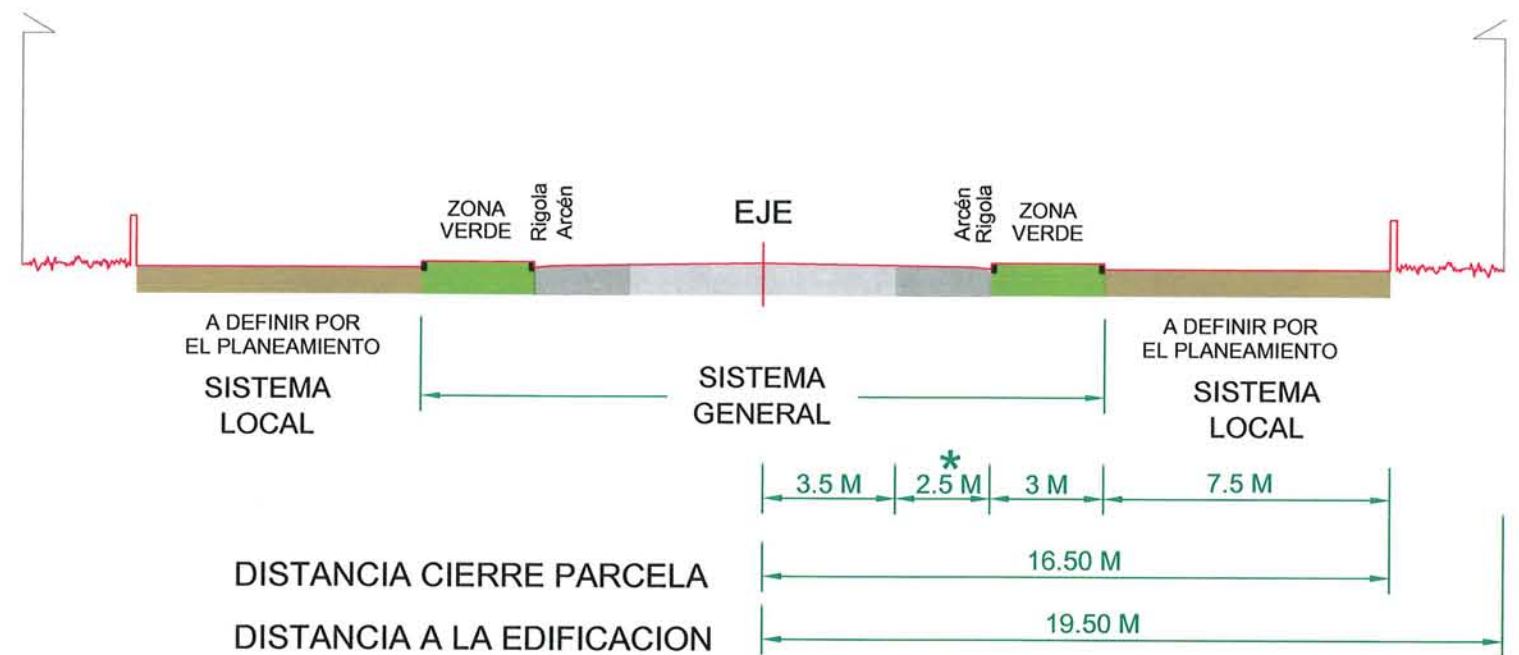
### URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANO NO CONSOLIDADO





**SECCION TIPO 4.**

RED BASICA.



\* En esta anchura se dispondrá el arcén previsto en el PICA y los elementos de drenaje longitudinal necesarios (rigola), sin que sea posible el estacionamiento de vehículos.

En el caso de que la anchura del arcén + rigola sea inferior a 2,5 metros, la diferencia se añadirá en la zona verde.

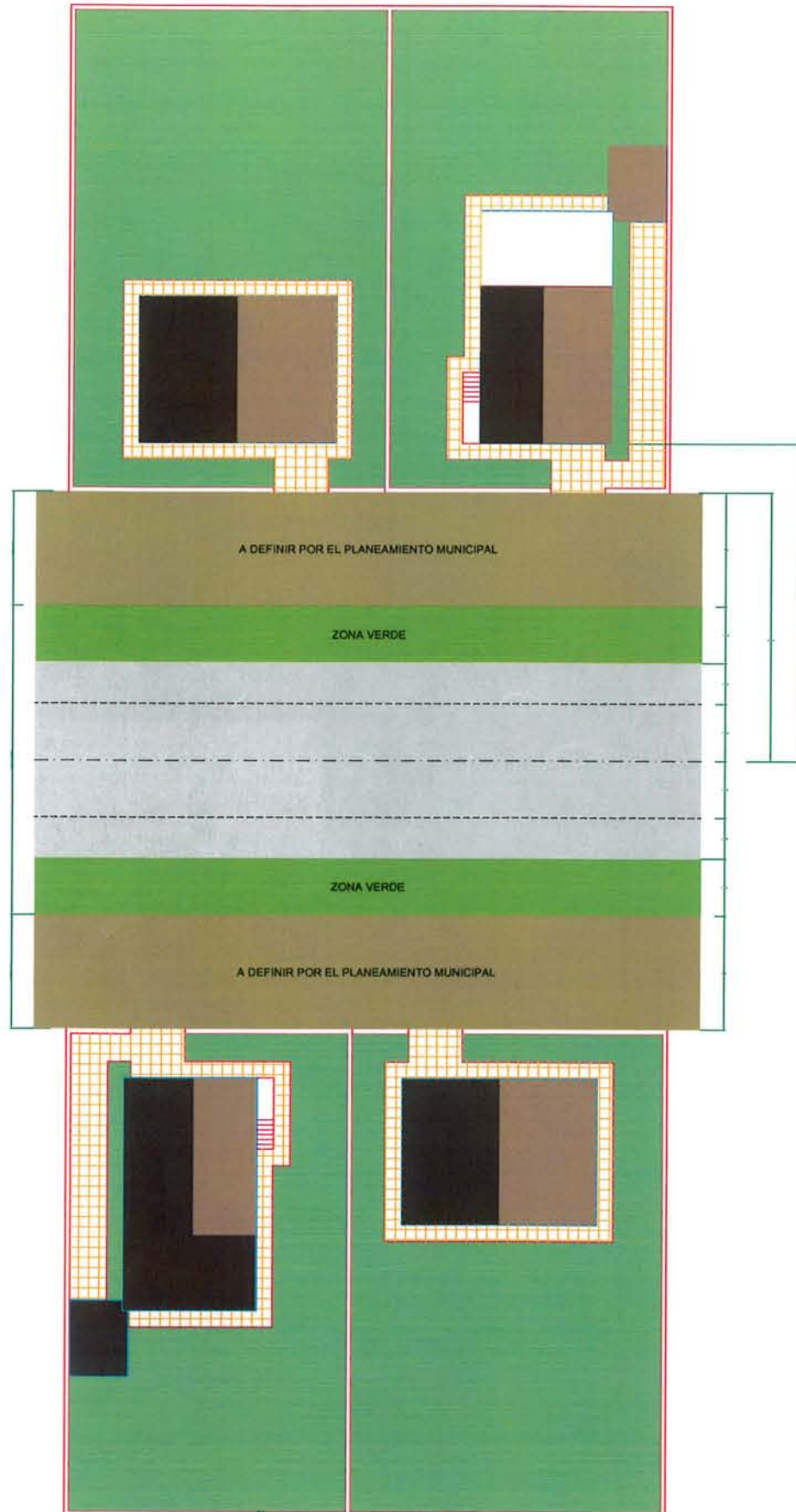
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:  
CARRETERAS CONVENCIONALES  
DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS  
EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS**

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

**URBANIZACION CARRETERAS  
SUELO URBANIZABLE**





**SECCION TIPO 5.**

RED BASICA.



- \* En esta anchura se dispondrá el arcén previsto en el PICA y los elementos de drenaje longitudinal necesarios (rigola), sin que sea posible el estacionamiento de vehículos.  
En el caso de que la anchura del arcén + rigola sea inferior a 2,5 metros, la diferencia se añadirá en la zona verde.

- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:  
CARRETERAS CONVENCIONALES  
DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS  
EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS**

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

**URBANIZACION CARRETERAS  
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO**

## HIRIKO TARTEAK

ORDENA ZENBAKIA	SARE MOTA	ERREP,	UDALERRIA	HERRIA	LUZERA	HKP	AKP	TRAFIKOA	ASTUNEN %
1	L. INTERESEKO SAREA	N-124	BERANTEVILLA	LACORZANILLA	178	28+438	28+616	10.502	22
2	L. INTERESEKO SAREA	N-240	LEGUTIO	LEGUTIO	73	15+749	15+822	11.047	18
3	L. INTERESEKO SAREA	N-104	VITORIA-GASTEIZ	MATAUKU	157	358+1003	359+143	6.617	6
4	L. INTERESEKO SAREA	N-104	VITORIA-GASTEIZ	ILARRAZA	205	357+434	357+639	10.200	6
5	OINARRIZKO SAREA	A-624	AMURRIO	AMURRIO	1965	40+635	42+200	3.731	6
6	OINARRIZKO SAREA	A-625	AMURRIO	SARATXO	108	355+535	355+643	4.798	12
7	OINARRIZKO SAREA	A-132	ARRAIA-MAEZTU	MAEZTU	564	26+092	26+656	3.477	10
8	OINARRIZKO SAREA	A-132	ARRAIA-MAEZTU	AZAZETA	195	19+190	19+385	3.477	10
9	OINARRIZKO SAREA	A-132	ARRAIA-MAEZTU	ATAURI	370	28+620	29+025	3.477	10
10	OINARRIZKO SAREA	A-624	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA HEGOALDEA	1138	55+398	56+473	2.264	6
11	OINARRIZKO SAREA	A-624	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA IPARRALDEA	307	55+006	55+313	2.264	6
12	OINARRIZKO SAREA	A-624	ARTZINIEGA	ARTEKO AND. MARIAREN S.	148	56+800	57+000	463	5
13	OINARRIZKO SAREA	A-624	ARTZINIEGA	AREATZA	28	59+973	60+004	463	5
14	OINARRIZKO SAREA	A-624	AIARA	MENAGARAI	402	49+520	49+922	2.264	6
15	OINARRIZKO SAREA	A-624	AIARA	ARESPALDITZA	437	46+321	46+758	3.166	6
16	OINARRIZKO SAREA	A-126	BERNEDO	ANGOSTINA	45	41+575	41+620	275	4
17	OINARRIZKO SAREA	A-126	BERNEDO	BERNEDO	808	38+442	39+250	561	4
18	OINARRIZKO SAREA	A-132	KANPEZU	SANTIKURUTZE KANPEZU	479	37+805	38+277	871	11
19	OINARRIZKO SAREA	A-126	KANPEZU	SANTIKURUTZE KANPEZU	515	38+100	38+615	2.676	10
20	OINARRIZKO SAREA	A-124	BASTIDA	BASTIDA	1407	42+618	44+058	2.080	6
21	OINARRIZKO SAREA	A-124	BIASTERI	BIASTERI	1987	63+252	65+338	3.633	8
22	OINARRIZKO SAREA	A-124	BIASTERI	CASA BLANCA INDUSTRIALDEA	1408	75+459	76+818	3.677	8
23	OINARRIZKO SAREA	A-124	LANTZIEGO	ASSA	79	72+705	72+784	3.677	8
24	OINARRIZKO SAREA	A-124	SAMANIEGO	SAMANIEGO	498	54+560	55+080	1.899	8
25	ESKUALDEKO SAREA	A-2625	AMURRIO	TERTANGA	209	349+510	349+719	808	4
26	ESKUALDEKO SAREA	A-2522	AMURRIO	BARANBIO	650	34+392	35+106	1.724	5
27	ESKUALDEKO SAREA	A-2622	AÑANA	GESALTZA-AÑANA	805	28+478	29+400	1.131	5
28	ESKUALDEKO SAREA	A-2128	ARANA	ALDA	150	43+700	43+850	419	4
29	ESKUALDEKO SAREA	A-2128	ARANA	KONTRASTA	185	40+018	40+203	419	4
30	ESKUALDEKO SAREA	A-2128	ARANA	DONE BIKENDI HARANA	297	46+348	46+645	419	4
31	ESKUALDEKO SAREA	A-2128	ARANA	URIBARRI-HARANA	226	42+503	42+729	419	4
32	ESKUALDEKO SAREA	A-2602	ARTZINIEGA	GORDELIZ	123	58+508	58+631	654	4
33	ESKUALDEKO SAREA	A-2602	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA	545	56+180	56+725	1.889	5
34	ESKUALDEKO SAREA	A-2602	ARTZINIEGA	SAN ANTONIO	2	57+241	57+243	1.889	5
35	ESKUALDEKO SAREA	A-2122	LANTARON	SOBRON EKIALDEA	150	47+678	47+828	1.101	16
36	ESKUALDEKO SAREA	A-2122	LANTARON	SOBRON MENDEBALDEA	167	49+087	49+254	1.101	16
37	ESKUALDEKO SAREA	A-2625	LANTARON	BERGUENDA	391	321+192	321+583	1.612	4
38	ESKUALDEKO SAREA	A-2122	LANTARON	FORTECHA	350	40+699	41+100	1.952	16
39	ESKUALDEKO SAREA	A-2625	LANTARON	LARRAZUBI	662	318+100	318+762	2.804	4
40	ESKUALDEKO SAREA	A-2620	LEGUTIO	LEGUTIO IPARRALDEA	275	15+523	15+798	944	5
41	ESKUALDEKO SAREA	A-2620	LEGUTIO	LEGUTIO HEGOALDEA	838	15+560	16+397	944	5
42	ESKUALDEKO SAREA	A-2126	OION	OION	2488	57+408	59+924	8.419	8
43	ESKUALDEKO SAREA	A-2124	URIZAHARRA	URIZAHARRA	422	24+687	25+097	456	4
44	ESKUALDEKO SAREA	A-2622	ERRIBERAGOITIA	POBES	856	20+877	21+690	903	5
45	ESKUALDEKO SAREA	A-2128	AGURAIN	AGURAIN	249	24+920	25+127	292	7
46	ESKUALDEKO SAREA	A-2128	AGURAIN	OPAKUA	529	28+096	28+625	1.025	8
47	ESKUALDEKO SAREA	A-2521	URKABUSTAIZ	GOIURI	295	28+366	28+661	780	5



48	ESKUALDEKO SAREA	A-2622	GAUBEA	BOVEDA	521	53+100	53+621	148	5
49	ESKUALDEKO SAREA	A-2622	GAUBEA	CORRO	115	48+590	48+705	148	5
50	ESKUALDEKO SAREA	A-2622	GAUBEA	TOBILLAS	234	50+350	50+584	148	5
51	ESKUALDEKO SAREA	A-2622	GAUBEA	GURENDES	322	42+793	43+130	524	5
52	ESKUALDEKO SAREA	A-2622	GAUBEA	VILLANAÑE	488	38+182	38+670	524	5
53	ESKUALDEKO SAREA	A-2622	GAUBEA	URIBARRI GAUBEA	864	40+953	41+859	524	5
54	ESKUALDEKO SAREA	A-2625	GAUBEA	OSMA	293	334+721	335+000	1.221	4
55	ESKUALDEKO SAREA	A-2625	GAUBEA	ESPEJO	921	324+431	325+336	1.612	4
56	ESKUALDEKO SAREA	A-2126	EKORA	EKORA	545	50+137	50+682	585	4
57	TOKIKO SAREA	A-3112	DULANTZI	DULANTZI	118	17+412	17+530	848	8
58	TOKIKO SAREA	A-3112	DULANTZI	EGILETA	72	13+072	13+144	848	8
59	TOKIKO SAREA	A-3110	DULANTZI	DULANTZI	697	13+350	14+177	3.927	27
60	TOKIKO SAREA	A-3616	AMURRIO	BERGANZA	220	36+612	36+832	310	6
61	TOKIKO SAREA	A-3941	ARAMAIO	OLAETA	540	29+080	29+620	104	3
62	TOKIKO SAREA	A-3118	ARANA	DONE BIKENDI HARANA	33	39+045	39+078	169	4
63	TOKIKO SAREA	A-3118	ARRAIA-MAEZTU	SABANDO	199	34+588	34+787	169	4
64	TOKIKO SAREA	A-3114	ARRAIA-MAEZTU	ARENAZA	41	30+497	30+538	574	6
65	TOKIKO SAREA	A-3114	ARRAIA-MAEZTU	ZEKUIANO	40	27+898	27+938	574	6
66	TOKIKO SAREA	A-3114	ARRAIA-MAEZTU	LEORTZA	66	27+305	27+371	574	6
67	TOKIKO SAREA	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	ARROIABE	60	9+892	9+952	2.397	14
68	TOKIKO SAREA	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	DURANA	671	5+973	6+643	2.397	14
69	TOKIKO SAREA	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	MENDIBIL	463	8+122	8+585	2.397	14
70	TOKIKOSAREA	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	OTALORA	108	17+236	17+344	2.397	14
71	TOKIKO SAREA	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	ULLIBARRI GANBOA	651	14+053	14+704	2.397	14
72	TOKIKO SAREA	A-3636	ARTZINIEGA	GORDELIZ	44	58+580	58+624	422	5
73	TOKIKO SAREA	A-3012	ASPARRENA	GORDOA	85	29+713	29+798	232	8
74	TOKIKO SAREA	A-3012	ASPARRENA	ILARDUIA	190	38+793	38+983	354	4
75	TOKIKO SAREA	A-3020	ASPARRENA	ARAIA	87	32+783	32+870	3.014	14
76	TOKIKO SAREA	A-3020	ASPARRENA- SAN MILLAN	SAN ROMAN INDUSTRIALDEA	925	31+237	32+170	3.014	14
77	TOKIKO SAREA	A-3630	AIARA	ERRETES LANTENO	178	53+245	53+423	220	5
78	TOKIKO SAREA	A-3641	AIARA	ZUAZA	358	49+785	50+104	783	5
79	TOKIKO SAREA	A-3622	AIARA	MURGA	401	48+173	48+574	1.850	5
80	TOKIKO SAREA	A-3622	AIARA	ARESPALDITZA	131	46+610	46+741	1.850	5
81	TOKIKO SAREA	A-3624	AIARA	ARESPALDITZA	170	46+540	46+710	1.850	5
82	TOKIKO SAREA	A-3224	MAÑUETA	MAÑUETA	661	60+385	61+011	480	6
83	TOKIKO SAREA	A-3012	BARRUNDIA	HERMUA	247	19+575	19+822	718	4
84	TOKIKO SAREA	A-3012	BARRUNDIA	LARREA	383	20+900	21+275	509	4
85	TOKIKO SAREA	A-3012	BARRUNDIA	OZAETA	593	17+931	18+524	2.254	4
86	TOKIKO SAREA	A-3012	BARRUNDIA	MATURANA	29	14+688	14+717	2.253	4
87	TOKIKO SAREA	A-3126	BERANTEVILLA	SANTA CRUZ DEL FIERRO	55	32+659	32+714	202	0
88	TOKIKO SAREA	A-3124	BERANTEVILLA	MIJANCAS	139	35+031	35+170	231	3
89	TOKIKO SAREA	A-3122	BERANTEVILLA	BERANTEVILLA	363	30+598	30+961	639	0
90	TOKIKO SAREA	A-3136	BERNEDO	DURRUMA KANPEZU	185	47+155	47+340	44	5
91	TOKIKO SAREA	A-3134	BERNEDO	URARTE	378	26+070	26+448	219	4
92	TOKIKO SAREA	A-3130	BERNEDO	VILLAFRIA	165	41+624	41+789	225	4
93	TOKIKO SAREA	A-3610	ZIGOITIA	GOPEGI	51	15+387	15+438	295	5
94	TOKIKO SAREA	A-3610	ZIGOITIA	MANURGA	495	17+167	17+662	295	5
95	TOKIKO SAREA	A-3608	ZIGOITIA	ETXAGUEN	477	17+763	18+244	495	13
96	TOKIKO SAREA	A-3608	ZIGOITIA	MURUA	477	16+345	16+822	495	13
97	TOKIKO SAREA	A-3608	ZIGOITIA	SAN PEDRO EKIALDEA	90	19+882	19+972	495	13

98	TOKIKO SAREA	A-3608	ZIGOITIA	SAN PEDRO MENDEBALDEA	87	19+539	19+626	495	13
99	TOKIKO SAREA	A-3608	ZIGOITIA	GOPEGI	838	14+804	15+574	771	5
100	TOKIKO SAREA	A-3604	ZIGOITIA	ETXABARRI-IBIÑA	647	9+519	10+168	789	5
101	TOKIKO SAREA	A-3604	ZIGOITIA	MENDAROKETA	345	11+600	11+945	789	5
102	TOKIKO SAREA	A-3316	KUARTANGO	JOKANO	306	27+635	27+941	232	4
103	TOKIKO SAREA	A-3316	KUARTANGO	SANTA EULALIA	282	32+283	32+565	232	4
104	TOKIKO SAREA	A-3316	KUARTANGO	ZUHATZU KUARTANGO	738	25+300	26+038	232	4
105	TOKIKO SAREA	A-3314	KUARTANGO	ANDA	237	31+176	31+413	362	4
106	TOKIKO SAREA	A-3314	KUARTANGO	ZUHATZU KUARTANGO	138	25+266	25+404	362	4
107	TOKIKO SAREA	A-3108	BURGELU	ARGOMANIZ	752	11+582	12+297	253	6
108	TOKIKO SAREA	A-3214	ELTZIEGO	ELTZIEGO	278	63+492	63+770	312	13
109	TOKIKO SAREA	A-3212	ELTZIEGO	ELTZIEGO	324	65+956	66+280	558	13
110	TOKIKO SAREA	A-3210	ELTZIEGO	ELTZIEGO	990	69+970	70+963	1.050	12
111	TOKIKO SAREA	A-3228	BILAR	BILAR	198	69+233	69+431	778	4
112	TOKIKO SAREA	A-3308	IRUÑA OKA	LANGRAIZ OKA	1100	16+170	17+280	4.494	7
113	TOKIKO SAREA	A-3110	IRURAIZ-GAUNA	GEREÑU	272	20+428	20+700	561	4
114	TOKIKO SAREA	A-3100	IRURAIZ-GAUNA	GAZEO	118	19+813	19+931	835	7
115	TOKIKO SAREA	A-3112	IRURAIZ-GAUNA	ERENTXUN	96	14+739	14+835	848	8
116	TOKIKO SAREA	A-3202	BASTIDA	BASTIDA IPARRALDEA	295	14+635	14+930	184	4
117	TOKIKO SAREA	A-3202	BASTIDA	BASTIDA HEGOALDEA	690	15+510	16+200	184	4
118	TOKIKO SAREA	A-3132	LAGRAN	LAGRAN	96	37+940	38+036	147	3
119	TOKIKO SAREA	A-3130	LAGRAN	LAGRAN	821	37+371	38+245	225	4
120	TOKIKO SAREA	A-3228	BIASTERI	BIASTERI	140	63+600	63+740	778	4
121	TOKIKO SAREA	A-3210	BIASTERI	BIASTERI	284	65+373	65+657	1.050	12
122	TOKIKO SAREA	A-3220	LANTZIEGO	LANTZIEGO	609	77+051	77+660	843	5
123	TOKIKO SAREA	A-3312	LANTARON	KOMUNIOI	475	34+357	34+832	81	6
124	TOKIKO SAREA	A-3216	LAPUEBLA DE LABARCA	LAPUEBLA DE LABARCA	844	71+043	71+887	840	13
125	TOKIKO SAREA	A-3006	LEGUTIO	LLADIEKO IND. ZONA	284	15+228	15+512	1.471	8
126	TOKIKO SAREA	A-3212	LEZA	LEZA	417	59+719	60+139	558	13
127	TOKIKO SAREA	A-3638	LAUDIO	LAUDIO	398	50+543	50+941	1.083	7
128	TOKIKO SAREA	A-3230	MOREDA	MOREDA	419	57+321	57+740	17	6
129	TOKIKO SAREA	A-3226	MOREDA	MOREDA	539	83+613	84+152	671	5
130	TOKIKO SAREA	A-3641	OKONDO	OKONDO	1360	55+929	57+245	783	5
131	TOKIKO SAREA	A-3632	OKONDO	OKONDOKO INDUSTRIALDEA	364	57+693	58+057	1.806	8
132	TOKIKO SAREA	A-3632	OKONDO	OKONDO	200	57+249	57+449	1.806	8
133	TOKIKO SAREA	A-3226	OION	OION EKIALDEA	396	80+282	80+678	843	5
134	TOKIKO SAREA	A-3226	OION	OION MENDEBALDEA	187	79+927	80+114	768	5
135	TOKIKO SAREA	A-3322	ERRIBERAGOITIA	TUYO	520	27+276	27+796	154	3
136	TOKIKO SAREA	A-3322	ERRIBERAGOITIA	VILLALUENGA	91	26+073	26+164	154	3
137	TOKIKO SAREA	A-3318	ERRIBERAGOITIA	BARRON	304	28+451	28+755	338	8
138	TOKIKO SAREA	A-3318	ERRIBERAGOITIA	AXKOETA	239	24+240	24+479	338	8
139	TOKIKO SAREA	A-3318	ERRIBERAGOITIA	MORILLAS	317	20+164	20+481	338	8
140	TOKIKO SAREA	A-3314	ERRIBERAGOITIA	SUBILLA MORILLAS	202	19+971	20+173	546	4
141	TOKIKO SAREA	A-3312	ERRIBERABEITIA	RIVABELLOSA	1174	29+816	30+990	664	6
142	TOKIKO SAREA	A-3022	AGURAIN	AGURAIN	714	24+820	25+533	114	7
143	TOKIKO SAREA	A-3016	AGURAIN	AGURAIN	1150	24+960	26+108	292	7
144	TOKIKO SAREA	A-3100	AGURAIN	AGURAINENKO INDUSTRIALDEA	800	20+700	21+500	850	7
145	TOKIKO SAREA	A-3018	DONEMILIAGA	ERDOÑANA	413	27+843	28+273	168	8
146	TOKIKO SAREA	A-3012	DONEMILIAGA	GALARRETA	125	29+574	29+699	232	8
147	TOKIKO SAREA	A-3012	DONEMILIAGA	NARBAIZA	382	24+940	25+340	509	6



148	TOKIKO SAREA	A-3138	DONEMILIAGA	DURRUMA DONEMILIAGA	430	33+015	33+445	589	9
149	TOKIKO SAREA	A-3314	URKABUSTAIZ	ABORNIKANO	145	33+326	33+471	606	4
150	TOKIKO SAREA	A-3314	URKABUSTAIZ	IZARRA.	1043	35+625	36+670	606	4
151	TOKIKO SAREA	A-3612	URKABUSTAIZ	IZARRA.	447	25+1051	26+450	2.238	10
152	TOKIKO SAREA	A-3320	GAUBEA	KARANKA	261	41+963	42+243	120	3
153	TOKIKO SAREA	A-3320	GAUBEA	VILLANAÑE	78	38+430	38+508	120	3
154	TOKIKO SAREA	A-3318	GAUBEA	KARKAMU	602	32+990	32+388	133	8
155	TOKIKO SAREA	A-3318	GAUBEA	GINEA	43	30+797	30+840	133	8
156	TOKIKO SAREA	A-3214	ESKUERNAGA	ESKUERNAGA	474	57+171	57+645	657	6
157	TOKIKO SAREA	A-3606	VITORIA-GASTEIZ	FORONDA	496	12+758	13+240	213	4
158	TOKIKO SAREA	A-3602	VITORIA-GASTEIZ	ARANGIZ	354	8+406	8+760	320	8
159	TOKIKO SAREA	A-3010	VITORIA-GASTEIZ	ILARRAZA	342	6+310	6+652	454	3
160	TOKIKO SAREA	A-3010	VITORIA-GASTEIZ	LUBIANO	339	9+390	9+729	454	3
161	TOKIKO SAREA	A-3010	VITORIA-GASTEIZ	JUNGUITU	343	7+745	8+104	497	4
162	TOKIKO SAREA	A-3104	VITORIA-GASTEIZ	OTAZU	634	4+266	4+900	712	4
163	TOKIKO SAREA	A-3601	VITORIA-GASTEIZ	ARANGIZ	354	5+282	5+636	1.784	7
164	TOKIKO SAREA	A-3604	VITORIA-GASTEIZ	MIÑAO GUTXIA	107	14+268	14+375	4.146	10
165	TOKIKO SAREA	A-3018	ZALDUONDO	ZALDUONDO	196	30+975	31+150	168	8
166	TOKIKO SAREA	A-3012	ZALDUONDO	ZADUONDO	534	33+170	33+704	232	8
167	TOKIKO SAREA	A-3126	ZANBRANA	BERGANZO	441	39+038	39+479	75	3
168	TOKIKO SAREA	A-3126	ZANBRANA	OCIO EKIALDEA	42	36+126	36+168	202	0
169	TOKIKO SAREA	A-3126	ZANBRANA	OCIO MENDEBALDEA	76	35+841	35+917	202	0
170	TOKIKO SAREA	A-3126	ZANBRANA	ZANBRANA	775	30+183	30+958	202	0
171	TOKIKO SAREA	A-3600	ZUIA	AMETZAGA	978	20+922	21+961	1.111	6
172	TOKIKO SAREA	A-3600	ZUIA	MURGIA	1645	19+191	20+809	1.111	6
173	AUZOKO SAREA	A-4319	AÑANA	ATIEGA IPARRALDEA	105	35+339	35+444	85	5
174	AUZOKO SAREA	A-4319	AÑANA	ATIEGA HEGOALDEA	159	35+023	35+182	85	5
175	AUZOKO SAREA	A-4025	ARAMAIO	01160 IBARRA	72	29+730	29+802	295	3
176	AUZOKO SAREA	A-4142	ARRAIA-MAEZTU	ERROITEGI	116	35+410	35+525	83	6
177	AUZOKO SAREA	A-4124	ARRAIA-MAEZTU	MAEZTU	264	26+544	26+280	138	6
178	AUZOKO SAREA	A-4010	ARRAZUA-UBARRUNDIA	MENDIBIL	60	8+480	8+540	143	6
179	AUZOKO SAREA	A-4016	ARRAZUA-UBARRUNDIA	LUKO	253	10+990	11+243	200	4
180	AUZOKO SAREA	A-4027	ARRAZUA-UBARRUNDIA	DURANA	176	6+866	7+042	1.291	3
181	AUZOKO SAREA	A-4623	ARTZINIEGA	ARTEKO AND. MARIAREN S.	72	56+900	56+972	36	3
182	AUZOKO SAREA	A-4625	ARTZINIEGA	GORDELIZ	139	59+392	59+531	145	4
183	AUZOKO SAREA	A-4624	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA	118	56+500	56+618	244	4
184	AUZOKO SAREA	A-4624	ARTZINIEGA	SOXOGUTI	34	57+521	57+555	244	4
185	AUZOKO SAREA	A-4620	AIARA	BEOTEGI	207	50+874	51+080	232	3
186	AUZOKO SAREA	A-4620	AIARA	MENAGARAI	421	49+800	50+221	232	3
187	AUZOKO SAREA	A-4205	MAÑUETA	MAÑUETA	326	61+270	61+596	257	4
188	AUZOKO SAREA	A-4013	BARRUNDIA	GEBARA	513	15+667	16+180	23	4
189	AUZOKO SAREA	A-4004	BARRUNDIA	AUDIKANA	296	16+294	16+590	100	7
190	AUZOKO SAREA	A-4005	BARRUNDIA	DALLO	244	17+894	18+137	221	7
191	AUZOKO SAREA	A-4017	BARRUNDIA	OZAETA	322	18+260	18+582	221	7
192	AUZOKO SAREA	A-4149	BERNEDO	URARTE	154	26+790	26+944	56	4
193	AUZOKO SAREA	A-4150	BERNEDO	MARQUINEZ	370	28+860	29+230	81	6
194	AUZOKO SAREA	A-4154	BERNEDO	URTURI	325	37+727	38+022	811	4
195	AUZOKO SAREA	A-4161	KANPEZU	ORBISO	563	42+540	43+027	130	5
196	AUZOKO SAREA	A-4408	ZIGOITIA	GOPEGI	101	15+060	15+161	216	6
197	AUZOKO SAREA	A-4409	ZIGOITIA	GOPEGI	144	15+350	15+494	216	4

198	AUZOKO SAREA	A-4407	ZIGOITIA	BERRIKANO	703	13+200	13+903	459	5
199	AUZOKO SAREA	A-4351	KUARTANGO	ARCHUA	179	33+495	33+674	50	4
200	AUZOKO SAREA	A-4121	BURGELU	AÑUA	113	13+188	13+301	269	6
201	AUZOKO SAREA	A-4121	BURGELU	GACETA	213	11+996	12+231	269	6
202	AUZOKO SAREA	A-4205	ELTZIEGO	ELTZIEGO	605	67+031	67+636	257	4
203	AUZOKO SAREA	A-4208	ELTZIEGO	ELTZIEGO	381	71+320	71+701	389	4
204	AUZOKO SAREA	A-4358	LANGRAIZ OKA	VILLODAS	84	12+829	12+913	631	31
205	AUZOKO SAREA	A-4111	IRURAIZ-GAUNA	GAZEO	175	21+940	22+115	106	7
206	AUZOKO SAREA	A-4111	IRURAIZ-GAUNA	LANGARIKA	308	23+667	23+975	106	7
207	AUZOKO SAREA	A-4135	IRURAIZ-GAUNA	ERENTXUN	503	13+470	13+973	124	6
208	AUZOKO SAREA	A-4135	IRURAIZ-GAUNA	GAUNA	65	16+368	16+433	124	6
209	AUZOKO SAREA	A-4207	BIASTERI	BIASTERI	193	66+637	66+830	477	4
210	AUZOKO SAREA	A-4325	LANTARON	ALCEDO	173	47+164	47+337	47	4
211	AUZOKO SAREA	A-4325	LANTARON	BERGUENDA	122	45+490	45+612	47	4
212	AUZOKO SAREA	A-4321	LANTARON	SALCEDO	320	38+712	39+032	144	5
213	AUZOKO SAREA	A-4322	LANTARON	LEZIÑANA	324	38+925	39+249	175	5
214	AUZOKO SAREA	A-4208	LAPUEBLA DE LABARCA	LA PUEBLA DE LABARCA	384	75+967	76+350	389	4
215	AUZOKO SAREA	A-4202	LAPUEBLA DE LABARCA	LAPUEBLA DE LABARCA	180	71+944	72+124	966	4
216	AUZOKO SAREA	A-4016	LEGUTIO	URBINA	590	12+905	12+315	200	4
217	AUZOKO SAREA	A-4206	NAVARIDAS	NAVARIDAS	266	62+562	62+828	90	3
218	AUZOKO SAREA	A-4207	NAVARIDAS	NAVARIDAS	160	62+840	63+000	477	4
219	AUZOKO SAREA	A-4212	OION	GORREBUSTO	290	51+921	52+194	730	4
220	AUZOKO SAREA	A-4162	URIZAHARRA	PAGOETA	265	24+405	24+670	58	3
221	AUZOKO SAREA	A-4318	ERRIBERAGOITIA	VILORIA	155	28+212	28+367	82	4
222	AUZOKO SAREA	A-4339	ERRIBERABEITIA	RIVABELLOSA	321	29+270	29+591	109	7
223	AUZOKO SAREA	A-4342	ERRIBERABEITIA	MANZANOS	535	21+120	21+655	169	5
224	AUZOKO SAREA	A-4112	AGURAIN	ARRIZALA	150	29+429	29+579	106	8
225	AUZOKO SAREA	A-4139	DONEMILIAGA	URIBARRI-JAUREGI	307	21+200	21+507	116	6
226	AUZOKO SAREA	A-4419	URKABUSTAIZ	IZARRA	198	26+200	26+398	59	3
227	AUZOKO SAREA	A-4421	URKABUSTAIZ	OIARDO IPARRALDEA	287	30+149	30+436	85	5
228	AUZOKO SAREA	A-4421	URKABUSTAIZ	OIARDO HEGOALDEA	90	29+727	29+817	85	5
229	AUZOKO SAREA	A-4422	URKABUSTAIZ	UNTZAGA	72	32+031	32+103	141	4
230	AUZOKO SAREA	A-4330	GAUBEA	ASTULEZ	121	44+219	44+340	12	0
231	AUZOKO SAREA	A-4330	GAUBEA	OSMA	42	46+825	46+867	12	0
232	AUZOKO SAREA	A-4332	GAUBEA	GURENDES HEGOALDEA	292	43+543	43+835	42	5
233	AUZOKO SAREA	A-4332	GAUBEA	GURENDES ELKARGUNEA	70	42+950	43+020	42	5
234	AUZOKO SAREA	A-4332	GAUBEA	GURENDES IPARRALDEA	204	43+152	43+356	42	5
235	AUZOKO SAREA	A-4327	GAUBEA	ESPEJO	565	34+390	34+955	45	4
236	AUZOKO SAREA	A-4328	GAUBEA	VILLAMADERNE	396	35+938	36+334	80	6
237	AUZOKO SAREA	A-4331	GAUBEA	URIBARRI GAUBEA	234	41+250	41+484	93	5
238	AUZOKO SAREA	A-4338	GAUBEA	LALASTRA	444	54+000	54+444	111	5
239	AUZOKO SAREA	A-4134	VITORIA-GASTEIZ	OREITIA	364	9+658	9+1022	73	5
240	AUZOKO SAREA	A-4307	VITORIA-GASTEIZ	FORONDA	92	12+784	12+876	271	5
241	AUZOKO SAREA	A-4119	VITORIA-GASTEIZ	ABERASTURI	520	8+295	8+815	323	5
242	AUZOBIDE SAREA	A-4301	VITORIA-GASTEIZ	IHURRE	321	5+397	5+718	401	4
243	AUZOKO SAREA	A-4107	VITORIA-GASTEIZ	ILARRAZA	136	6+613	6+749	433	4
244	AUZOKO SAREA	A-4107	VITORIA-GASTEIZ	ZERIO	322	7+396	7+718	433	4
245	AUZOKO SAREA	A-4405	VITORIA-GASTEIZ	MENDIGUREN	86	6+781	6+867	610	6
246	AUZOKO SAREA	A-4133	VITORIA-GASTEIZ	URIBARRI NAGUSIA	337	9+320	9+657	665	6
247	AUZOKO SAREA	A-4159	VITORIA-GASTEIZ	ARGANDONA	357	7+859	8+223	1.560	6



248	AUZOKO SAREA	A-4416	ZUIA	BITORIANO	148	21+110	21+258	59	5
249	AUZOKO SAREA	A-4418	ZUIA	AMETZAGA	69	21+470	21+539	121	4
250	AUZOKO SAREA	A-4413	ZUIA	JUGO	375	21+286	21+661	319	4
251	AUZOKO SAREA	A-4413	ZUIA	MURGIA	440	19+500	19+940	319	4
252	AUZOKO SAREA	A-4415	ZUIA	MURGIA - BITORIANO	1754	20+010	21+754	839	6
253	AUZOBIDE SAREA	A-4414	ZUIA	MURGIA	400	19+950	20+350	1.527	6
254	AUZOKO SAREA	A-4414	ZUIA	SARRIA	700	20+559	21+259	1.527	6

**INBENTARIOAN JASOTAKO ZEHARBIDEAK**

FITX. ZENB.	UDALERRIA	HERRIA	ERREPIDEA	SARE MOTA	HKP	AKP	LUZERA	TRAFIKOA	GATAZKA	ESKU HARTZE PROPOSAMENA
								ERREPIDEA	MAILA	
1	VITORIA-GASTEIZ	ILARRAZA	N-104	L. Interesekoa	357+434	357+639	205	10.200	Goian	Herrien baterako soluzioa, N-104, trazatuko saihebidarekin
2	VITORIA-GASTEIZ	MATAUKU	N-104	L. Interesekoa	358+1.003	359+143	157	6.617	Goian	Herrien baterako soluzioa, N-104, trazatuko saihebidarekin
3	BASTIDA	BASTIDA	A-124	Oinarrizkoa	42+618	43+740	1.089	2.080	Goian	Saihebideta
4	BIASTERI	BIASTERI	A-124	Oinarrizkoa	63+958	65+237	1.202	3.633	Goian	Saihebideta
5	BERNEDO	ANGOSTINA	A-126	Oinarrizkoa	41+575	41+620	45	275	Gutxiegi/ urria	Egokitzapen-neurriak
6	BERNEDO	BERNEDO	A-126	Oinarrizkoa	38+710	39+127	422	561	Gutxiegi/ urria	A-2126rekiko elkargunea hobetzea
7	ARRAIA-MAEZTU	ATAURI	A-132	Oinarrizkoa	28+810	29+025	189	3.477	Nahikoa/ normala	Zeharbidearen egokitzapena, etxeen ondoko espaloiarekin
8	ARRAIA-MAEZTU	AZACETA	A-132	Oinarrizkoa	19+190	19+385	195	3.477	Nahikoa/ normala	Abiadura moteltzeko neurriak
9	ARRAIA-MAEZTU	MAEZTU	A-132	Oinarrizkoa	26+168	26+540	372	3.477	Nahikoa/ normala	Zeharbidearen egokitzapena, elkarguneen hobekuntza eta abiadura moteltzeko neurriak
10	AMURRIO	AMURRIO	A-624	Oinarrizkoa	40+635	42+069	1.838	3.731	Goian	Ezinezkoa saihebideta eraikitzea; indartu oinezkoentzako egokitzapenak eta abiadura moteltzeko neurriak
11	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA HEGOALDEA	A-624	Oinarrizkoa	56+026	56+473	447	2.264	Nahikoa/ normala	Epe luzean saihebideta; epe laburrean eta ertainean, sarbideen eta aparkalekuen egokitzapena
12	AIARA	ARESPALDITZA	A-624	Oinarrizkoa	46+321	46+602	282	3.166	Nahikoa/ normala	Oinezkoen trafikorako eta abiadura moteltzeko neurrien egokitzapena
13	AMURRIO	SARATXO	A-625	Oinarrizkoa	355+535	355+643	108	4.798	Goian	Saihebidetaren trazatu berria
14	LANTARON	FONTECHA	A-2122	Eskualdekoa	40+792	41+100	261	1.952	Goian	Saihebideta
15	URIZAHARRA	URIZAHARRA	A-2124	Eskualdekoa	24+687	25+022	350	456	Nahikoa/ normala	Egokitzapena, oinezkoentzako eta abiadura moteltzeko neurriekin
16	OION	OION	A-2126	Eskualdekoa	57+531	58+683	1.138	8.419	Goian	Saihebideta
17	EKORA	EKORA	A-2126	Eskualdekoa	50+137	50+682	545	585	Nahikoa/ normala	Saihebideta
18	ARANA	CONTRASTA	A-2128	Eskualdekoa	40+018	40+203	185	419	Nahikoa/ normala	Egokitzapena, abiadura moteltzeko eta ikuspenera hobetzeko neurriekin; epe luzean, saihebideta
19	AGURAIN	OPAKUA	A-2128	Eskualdekoa	28+248	28+462	214	1.025	Gutxiegi/ urria	Oinezkoentzako eta abiadura moteltzeko neurrien bidezko egokitzapena
20	AGURAIN	AGURAIN	A-2128	Eskualdekoa	24+920	25+030	149	1.025	Gutxiegi/ urria	A-3016 errepidearekiko elkargunea hobetzea
21	ARANA	DONE BIKENDI HARANA	A-2128	Eskualdekoa	46+348	46+645	297	419	Nahikoa/ normala	Egokitzapena, abiadura moteltzeko eta ikuspenera hobetzeko neurriekin; epe luzean, saihebideta
22	ARANA	URIBARRI-HARANA	A-2128	Eskualdekoa	42+503	42+729	226	419	Nahikoa/ normala	Egokitzapena eta abiadura moteltzeko neurriak
23	URKABUSTAIZ	GOIURI	A-2521	Eskualdekoa	28+366	28+661	295	780	Nahikoa/ normala	Egokitzapena, oinezkoentzako eta abiadura moteltzeko neurriekin
24	AMURRIO	BARANBIO	A-2522	Eskualdekoa	34+392	35+106	650	1.724	Goian	Saihebideta
25	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA	A-2602	Eskualdekoa	56+180	56+520	340	1.889	Nahikoa/ normala	Egokitzapena eta sarbideen hobekuntza nahiz antolamendua
26	LEGUTIO	LEGUTIO HEGOALDEA	A-2620	Eskualdekoa	15+560	16+397	837	944	Goian	Saihebideta
27	GAUBEA	BOVEDA	A-2622	Eskualdekoa	53+132	53+621	489	148	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko eta bidegurutzetara ikuspenera hobetzeko neurriak
28	GAIBEA	GURENDES	A-2622	Eskualdekoa	42+869	43+029	144	524	Gutxiegi/ urria	A-4332 errepidearekiko elkargunea egokitzea eta hobetzea
29	ERRIBERAGOITIA	POBES	A-2622	Eskualdekoa	20+877	21+567	734	903	Goian	Saihebideta
30	ANANA	GESALTZA-ANANA	A-2622	Eskualdekoa	28+540	29+270	617	1.131	Goian	Saihebideta
31	GAUBEA	VILLANAÑE	A-2622	Eskualdekoa	38+220	38+536	316	524	Gutxiegi/ urria	Zeharbidearen egokitzapena, oinezkoentzako eta elkargunea hobetzeko neurriekin



32	GAUBEA	URIBARRI GAUBEA	A-2622	Eskualdekoa	40+953	41+668	673	524	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, eta elkargunearen hobekuntza
33	LANTARON	BERGONDA	A-2625	Eskualdekoa	321+192	321+477	285	1.612	Nahikoa/ normala	Egokitzapena eta epe luzerako bide-segurtasuneko neurriak: saihebidia. Epe luzera: saihebidia
34	GAUBEA	ESPEJO	A-2625	Eskualdekoa	324+553	325+182	642	1.612	Nahikoa/ normala	Egokitzapena, abiadura moteltzeko eta ikuspina hobetzeko neurriekin
35	GAUBEA	OSMA	A-2625	Eskualdekoa	334+721	334+965	244	1.221	Nahikoa/ normala	Egokitzapena, oinezkoentzako eta abiadura moteltzeko neurriekin
36	LANTARON	LARRAZUBI	A-2625	Eskualdekoa	318+100	318+485	385	2.804	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak
37	LANTARON	KOMUNIOI	A-3312	Tokikoa	34+357	34+832	475	81	Nahikoa/ normala	Saihebidia
38	ARRAZUA-UBARRUNDIA	ARROIABE	A-3002	Tokikoa	9+892	9+952	60	2.397	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak
39	ARRAZUA-UBARRUNDIA	DURANA	A-3002	Tokikoa	5+973	6+643	671	2.397	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea
40	ARRAZUA-UBARRUNDIA	MENDIBIL	A-3002	Tokikoa	8+122	8+585	463	2.397	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea
41	ARRAZUA-UBARRUNDIA	ULLIBARRI GANBOA	A-3002	Tokikoa	14+124	14+560	436	2.397	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, oinezkoentzako eta ikuspina hobetzeko neurriekin
42	BARRUNDIA	LARREA	A-3012	Tokikoa	20+900	21+275	383	509	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, abiadura moteltzeko neurriekin
43	DONEMILIAGA	NARBAIZA	A-3012	Tokikoa	25+005	25+270	265	509	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, oinezkoentzako eta ikuspina hobetzeko neurriak sartuta
44	BARRUNDIA	OZAETA	A-3012	Tokikoa	17+931	18+524	593	2.253	Nahikoa/ normala	Egokitzapena
45	AGURAIN	AGURAIN	A-3016	Tokikoa	24+960	25+582	633	292	Nahikoa/ normala	Aparkalekua berrantolatzea, bateriako aparkalekua debekatuz eta aparkalekuak kontrolatuz, elkarguneetatik hurbil. Epe laburrean, A-2128ko eta A-3016ko saihebidia, Aguraineko hiri-zonaren azkeneraino.
46	AGURAIN	AGURAIN	A-3022	Tokikoa	24+820	25+533	714	114	Nahikoa/ normala	Abiadura kontrolatzeko neurriak indartzea
47	VITORIA-GASTEIZ	OTAZU	A-3104	Tokikoa	4+679	4+791	112	712	Nahikoa/ normala	Saihebidia
48	DULANTZI	DULANTZI	A-3110	Tokikoa	13+350	14+177	697	3.927	Goian	Saihebidia
49	IRURAIZ-GAUNA	GEREÑU	A-3110	Tokikoa	20+428	20+700	272	561	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, galtzada mugatuz eta ertzak antolatuz
50	DULANTZI	DULANTZI	A-3112	Tokikoa	17+412	17+530	118	848	Nahikoa/ normala	Desnibeleko lotunea, A-3110 saihebidiekin
51	BERANTEVILLA	BERANTEVILLA	A-3122	Tokikoa	30+598	30+961	363	639	Nahikoa/ normala	Saihebidia
52	DONEMILIAGA	DURRUMA DONEMILIAGA	A-3138	Tokikoa	33+220	33+350	130	589	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea
53	BASTIDA	BASTIDA HEGOALDEA	A-3202	Tokikoa	15+510	16+015	505	2.774	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, oinezkoentzako neurriekin
54	ELTZIEGO	ELTZIEGO	A-3210	Tokikoa	70+125	70+384	259	1.050	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena betearazita
55	ELTZIEGO	ELTZIEGO	A-3212	Tokikoa	65+956	66+280	324	558	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena betearazita
56	LEZA	LEZA	A-3212	Tokikoa	59+776	60+139	359	558	Nahikoa/ normala	Abiadura moteltzeko eta ikuspina hobetzeko neurriak
57	ESKUERNAGA	ESKUERNAGA	A-3214	Tokikoa	57+286	57+645	359	657	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea
58	LAPUEBLA DE LABARCA	LAPUEBLA DE LABARCA	A-3216	Tokikoa	71+043	71+887	844	840	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko eta ertzak kontrol gabeko aparkatzeetatik babesteko neurriak indartzea
59	LANTZIEGO	LANTZIEGO	A-3220	Tokikoa	77+139	77+578	439	843	Nahikoa/ normala	Trazatuaren saihebidia partziala, errepidea egokituz eta A-4209arekiko elkargunea hobetuz
60	MOREDA	MOREDA	A-3226	Tokikoa	83+703	84+152	449	257	Goian	Saihebidia

61	OION	OION EKIALDEA	A-3226	Tokikoa	80+282	80+678	396	818	Nahikoa/ normala	Trafikoa antolatzeko eta abiadura moteltzeko neurriak indartzea
62	OION	OION MENDEBALDEA	A-3226	Tokikoa	79+927	80+114	187	768	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea
63	IRUÑA OKA	LANGRAIZ OKA.	A-3308	Tokikoa	16+300	17+127	827	4.494	Nahikoa/ normala	Abiadura moteltzeko eta trafikoa antolatzeko neurriak indartzea
64	ERRIBERABEITIA	RIVABELLOSA	A-3312	Tokikoa	30+027	30+726	699	664	Goian	Saihesbidea
65	URKABUSTAIZ	IZARRA.	A-3314	Tokikoa	36+087	36+670	583	606	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena
66	ERRIBERAGOITIA	SUBILLA MORILLAS	A-3314	Tokikoa	19+971	20+173	202	546	Nahikoa/ normala	Egokitzapena
67	ZUIA	AMETZAGA	A-3600	Tokikoa	20+922	21+780	797	1.111	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea, eta auzoko errepideekiko elkarguneak hobetzea
68	ZUIA	MURGIA	A-3600	Tokikoa	19+191	20+809	1.645	1.111	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea, eta auzoko errepideekiko elkarguneak hobetzea
69	ZIGOITIA	ETXABARRI-HIBIÑA	A-3604	Tokikoa	9+519	10+168	647	789	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, oinezkoentzako eta ikuspena hobetzeko neurriekin
70	ZIGOITIA	MENDAROKETA	A-3604	Tokikoa	11+667	11+945	278	789	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena
71	ZIGOITIA	GOPEGI	A-3608	Tokikoa	14+804	15+574	838	1.170	Nahikoa/ normala	Egokitzapena
72	URKABUSTAIZ	IZARRA.	A-3612	Tokikoa	26+063	26+450	387	2.238	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, A-3314rekiko elkargunea hobetuta
73	OKONDO	OKONDO	A-3641	Tokikoa	55+929	57+245	1.360	783	Nahikoa/ normala	Egokitzapena hobetzea eta abiadura moteltzeko neurriak indartzea; halaber, A-3632 elkargunea hobetzea
74	AIARA	ZUAZA	A-3641	Tokikoa	49+855	50+034	217	783	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena
75	ARRAZUA-UBARRUNDIA	DURANA	A-4027	Auzokoa	6+866	7+042	176	1.291	Nahikoa/ normala	Egokitzapena, abiadura moteltzeko, ertzak antolatzeko eta ikuspena hobetzeko neurriekin
76	VITORIA-GASTEIZ	URIBARRI NAGUSIA	A-4133	Auzokoa	9+320	9+401	81	665	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena
77	BERNEDO	URTURI	A-4154	Auzokoa	37+727	37+1.001	274	811	Nahikoa/ normala	Epe laburrerako egokitzapena
78	VITORIA-GASTEIZ	ARGANDONA	A-4159	Auzokoa	7+859	8+223	357	1.560	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena
79	OION	GORREBUSTO	A-4212	Auzokoa	51+921	52+113	192	730	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena
80	VITORIA-GASTEIZ	MENDIGUREN	A-4405	Auzokoa	6+781	6+867	86	610	Gutxiegi/ urria	Egokitzapena, eta abiadura moteltzeko neurriak
81	ZUIA	MURGIA	A-4414	Auzokoa	19+951	20+351	400	1.527	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea
82	ZUIA	SARRIA	A-4414	Auzokoa	20+559	21+259	680	1.527	Gutxiegi/ urria	Abiadura moteltzeko neurriak indartzea



### 3.6. IRISGARRITASUNAREN AZTERKETA

Irisgarritasuna kontzeptuaren bidez, leku edo zonaren batera bertatik kanpoko beste leku edo zona batzuetatik heltzeko gaitasun handiagoa edo txikiagoa neurtzen nahiz zehazten da. Sarbide kontzeptuaren kasuan ez bezala (leku jakinera iristeko aukera adierazten duen kontzeptua), irisgarritasunak lurraldeko truke harremanen eraginezko ahalmena adierazten du.

Irisgarritasunaren formulazio nagusiak matematikoak dira; garrantzitsuenak, hain zuzen ere, leku edo zona batzuetatik (sareko korapiloak) beste batzuetarako ibilbidearen denbora, distantzia eta abiadura indizeetan adierazten dira.

- **Distantzia indizea:**  $A_i^d = S d_{ij}^r / S d_{ij}^f$ <sup>1</sup>, zonari zerbitzua ematen dioten azpiegituren trazatuaren ezaugarriak kuantifikatzen ditu (edo azpiegitura eza).
- **Ibilbidearen batez besteko abiadura:**  $V_i = S d_{ij}^r / S t_{ij}^r$ , "ibilbidearen batez besteko abiadura" adierazten du, i zonatik gainerakoetara.
- **Denbora indizea:**  $A_i^t = S t_{ij}^r / S t_{ij}^f$ , zonari zerbitzua ematen dioten azpiegituren ezaugarriak kuantifikatzen ditu, bai eskala handiko trazatuari dagokionez, bai ibilbideko abiadurei dagokienez. Adierazle bakarraren barruan biltzen ditu distantzia eta abiadura indizeak, eta biekiko zuzenki proportzionala da. Prozedura horrek, denbora indizearen balio jakinean oinarrituz, ezaugarri bakoitzak (azpiegiturak egotea edo horien trazatua, eta azpiegituren ezaugarriak) zonako irisgarritasun orokorrean duen garrantzia lortzeko aukera ematen du.

**Indizeen definizioan ikusten denez, distantziaren ratioak azpiegitura egotea edo ez egotea aintzat hartuta soilik neurtzen du irisgarritasuna, horren kalitatea kontuan hartu barik. Denboren ratioak, aldiz, azpiegituren kalitatea ere aintzat hartzen du, eta horiek zirkulazioaren abiaduren bitartez neurtzen ditu, beraz, kontuan hartzen ditu trazatua, zorua, trafikoa, etab.**

Irisgarritasuna aztertzeko kontuan hartutako zonak Arabako Lurralde Historikoko 51 udal mugarteak dira, eta zona bakoitzaren erdia kasuan kasuko udalerriko herri nagusian dago.

Zona bakoitzetik Gasteizerako adierazleen emaitzek adierazten dutenez, baliorik onenak Arabako ekialdeko zonetan nahiz Arabako Errioxan (distantzia indizea) eta Arabako Errioxan eta Haranan nahiz Urizaharren (denbora indizea) daude.

Distantzia indizeak kokaleku geografiko erlatiboa (gune bakoitzetik gainerakoetara) baino ez du adierazten, eta denbora indizeak eta ibilbideko batez besteko abiadurek, berriz, bide azpiegituraren kalitate handiagoa edo txikiagoa adierazten dute, baita beste gune batzuekin loturak izateko aukera ere.

Detektaturiko denbora indize baxuak eta ibilbideko abiadura baxuak, horri dagokionez, Arabako Errioxako errepideen (oinarrizkoak, eskualdekoak eta tokikoak) oraingo egoerak eragiten ditu.

Eskualde honetatik kanpo, kasu bereziak Bernedotik Urizaharrerako (Lagranetik) A-3130 errepidean euskarrituriko guneak eta probintzian ekialderen dauden guneak (adibidez, Santikurutze Kanpezu, Maeztu eta Harana) dira, eta horien egoera hobetu egin da 1998ari dagokionez, A-132 errepidean egindako obren ondorioz; obra hori eta A-2128 errepidean egindakoa lagungarriak izan dira zona horien integrazioa hobetzeko: ibilbideko denborak laburtu, abiadurak bizkortu eta, horrenbestez, Iparraldetik Hegoaldera lotu dute Arabako ekialdeko zona.

Arabako udalerriek Gasteizekin duten lotura 1998koarekin konparatuta ikusten denez, irisgarritasunari dagokionez, distantzia indizeen antzeko jokabidea egon da, baita denbora indizeen antzekoa ere, eta Arabako Errioxako udalerrri batzuek lotura hobea dute orain Gasteizekin, A-124 eta N-124 errepideen euskarriari esker.

Ibilbideko abiadurak ere azterketa horren arabera dira, eta Gasteizekiko loturan batez besteko abiadurarik txarreneko guneak honako hauek dira: Ekora, Bilar, Kripan eta Lantziego, Errioxan, eta Bernedo, Lagran eta Urizaharra.

Gasteizetik gune bakoitzerako ibilbideen azterlanak indize horietariko batzuk azaltzen ditu, eta agerian jartzen du Arabako hiriburuarekiko lotura ibilbide batzuk (Lurraldean irisgarritasunik txarrena duten zonekin) hobetu egin behar direla.

Gutxieneko bideen azterketak adierazten duenez, beharrezkoa da A-2124 errepidea hobetzea, aldi berean Urizaharreko, Lagraneko, Bernedoko, ... eta Arabako Errioxako gune batzuetako indize baxuak hobetzeko; gainera, agerian gelditu dira A-132 errepideak nahiz horren hobekuntzak Maezturen eta Santikurutze Kanpezuren irisgarritasunean izandako eta izango dituen ondorioak, eta Probintzian mendebalderen dauden zonetarako sarbideak hobetu beharra, A-2622 errepideko jardunen bitartez.

<sup>1</sup> **d<sub>ij</sub>** = i eta j zonen arteko distantzia, denborarik laburreneko bidetik.  
**t<sub>ij</sub>** = i eta j zonen arteko denbora, denborarik laburreneko bidetik.  
**d<sub>fij</sub>** = i eta j zonen arteko distantzia, lerro zuzenean.  
**t<sub>fij</sub>** = i eta j zonen arteko denbora, lerro zuzenean, 60 km/h-ko abiaduran.

ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD  
RELACION DE LOS MUNICIPIOS ALAVESSES CON VITORIA

ZONAS		$A_i^d$	vel	VELOCIDAD MEDIA DE RECORRIDO (km/h)	$A_i^t$
25	ZAMBRANA	1.05	0.68	88.7	0.71
40	BERANTEVILLA	1.05	0.68	88.7	0.71
10	COMUNION	1.10	0.66	90.6	0.73
9	RIVABELLOSA	1.09	0.67	89.2	0.73
43	ARMIÑON	1.09	0.67	89.2	0.73
6	IZARRA	1.08	0.73	82.2	0.79
46	SALVATIERRA	1.39	0.61	99.2	0.84
49	RESPALDIZA	1.18	0.81	74.3	0.89
2	LLODIO	1.16	0.78	77.0	0.91
3	AMURRIO	1.17	0.79	75.8	0.93
47	ARTZINIEGA	1.15	0.82	73.7	0.94
13	DURANA	1.00	1.33	63.5	0.95
12	LEGUTIANO	1.12	0.85	70.3	0.96
45	ORDOÑANA	1.40	0.66	91.4	0.97
50	NANCLARES DE OCA	0.98	0.82	73.0	0.97
5	MURGUIA	1.21	0.74	81.6	0.99
4	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	1.12	0.96	62.8	1.01
18	POBES	1.02	0.84	71.4	1.01
7	SALINAS DE AÑANA	1.13	0.94	63.7	1.02
21	SANTA CRUZ DE CAMPEZO	1.24	0.82	73.1	1.02
8	ZUAZO DE CUARTANGO	1.42	0.75	80.5	1.06
42	IBARRA	1.07	1.18	60.4	1.07
48	ARAYA	1.40	0.71	84.2	1.07
44	ZALDUONDO	1.40	0.71	84.2	1.07
26	LABASTIDA	1.47	0.73	81.8	1.08
19	MAESTU	1.28	0.86	70.2	1.09
1	OKONDO	1.23	0.77	61.7	1.19
14	OZAETA	1.40	0.85	70.3	1.20
11	GOPEGUI	1.21	0.81	74.5	1.21
16	ALEGRIA	1.06	1.19	55.0	1.22
17	ACILU	1.11	1.19	54.0	1.24
39	BAÑOS DE EBRO	1.72	0.78	76.8	1.34
41	VILLABUENA DE ALAVA	1.73	0.78	77.2	1.34
15	ELBURGO	1.17	1.18	50.7	1.38
36	LAPUEBLA DE LABARCA	1.81	0.78	77.1	1.41
37	ELCIEGO	1.81	0.83	74.6	1.46
22	BERNEDO	1.68	0.88	68.3	1.47
27	SAMANIEGO	1.93	0.77	77.6	1.49
35	OYON-OION	1.85	0.82	73.5	1.51
24	PEÑACERRADA	1.13	1.34	44.7	1.52
20	ALDA	1.86	0.84	71.3	1.57
34	MOREDA DE ALAVA	1.88	0.85	70.9	1.59
29	LAGUARDIA	2.02	0.80	75.1	1.61
38	NAVARIDAS	1.94	0.83	72.1	1.61
28	LEZA	2.06	0.78	76.5	1.62
33	YECORA	1.74	0.94	63.9	1.63
23	LAGRAN	1.50	1.12	53.6	1.68
31	ELVILLAR	2.32	0.82	72.9	1.91
30	CRIPAN	1.98	0.99	60.3	1.97
32	LANCIEGO	1.93	1.03	58.4	1.98

ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD  
RELACION DE LOS MUNICIPIOS ALAVESSES CON VITORIA

ZONAS		$A_i^d$
13	DURANA	1.00
18	POBES	1.02
25	ZAMBRANA	1.05
40	BERANTEVILLA	1.05
16	ALEGRIA	1.06
42	IBARRA	1.07
6	IZARRA	1.08
9	RIVABELLOSA	1.09
43	ARMIÑON	1.09
10	COMUNION	1.10
17	ACILU	1.11
12	LEGUTIANO	1.12
4	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	1.12
7	SALINAS DE AÑANA	1.13
24	PEÑACERRADA	1.13
47	ARTZINIEGA	1.15
2	LLODIO	1.16
15	ELBURGO	1.17
3	AMURRIO	1.17
49	RESPALDIZA	1.18
50	NANCLARES DE OCA	1.18
5	MURGUIA	1.21
11	GOPEGUI	1.21
1	OKONDO	1.23
21	SANTA CRUZ DE CAMPEZO	1.24
19	MAESTU	1.28
46	SALVATIERRA	1.39
14	OZAETA	1.40
48	ARAYA	1.40
44	ZALDUONDO	1.40
45	ORDOÑANA	1.40
8	ZUAZO DE CUARTANGO	1.42
26	LABASTIDA	1.47
23	LAGRAN	1.50
22	BERNEDO	1.68
39	BAÑOS DE EBRO	1.72
41	VILLABUENA DE ALAVA	1.73
33	YECORA	1.74
37	ELCIEGO	1.81
36	LAPUEBLA DE LABARCA	1.81
35	OYON-OION	1.85
20	ALDA	1.86
34	MOREDA DE ALAVA	1.88
32	LANCIEGO	1.93
27	SAMANIEGO	1.93
38	NAVARIDAS	1.94
30	CRIPAN	1.98
29	LAGUARDIA	2.02
28	LEZA	2.06
31	ELVILLAR	2.32



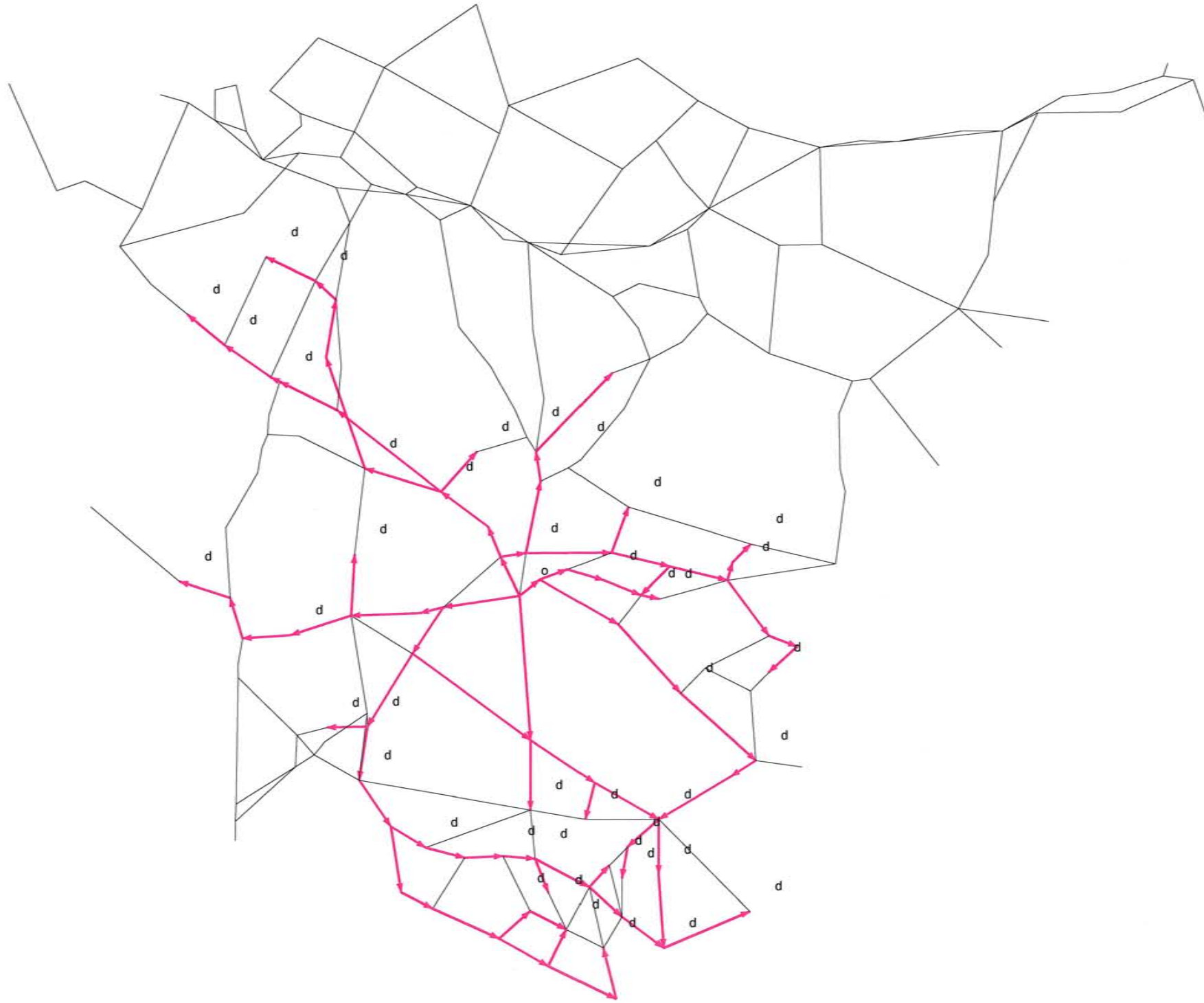
**ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD  
RELACION DE LOS MUNICIPIOS ALAVESSES CON VITORIA**

ZONAS		VELOCIDAD MEDIA DE RECORRIDO (km/h)
46	SALVATIERRA	99.2
45	ORDOÑANA	91.4
10	COMUNION	90.6
9	RIVABELLOSA	89.2
43	ARMIÑON	89.2
25	ZAMBRANA	88.7
40	BERANTEVILLA	88.7
48	ARAYA	84.2
44	ZALDUONDO	84.2
6	IZARRA	82.2
26	LABASTIDA	81.8
5	MURGUIA	81.6
8	ZUAZO DE CUARTANGO	80.5
27	SAMANIEGO	77.6
41	VILLABUENA DE ALAVA	77.2
36	LAPUEBLA DE LABARCA	77.1
2	LLODIO	77.0
39	BAÑOS DE EBRO	76.8
28	LEZA	76.5
3	AMURRIO	75.8
29	LAGUARDIA	75.1
37	ELCIEGO	74.6
11	GOPEGUI	74.5
49	RESPALDIZA	74.3
47	ARTZINIEGA	73.7
35	OYON-OION	73.5
21	SANTA CRUZ DE CAMPEZO	73.1
50	NANCLARES DE OCA	73.0
31	ELVILLAR	72.9
38	NAVARIDAS	72.1
18	POBES	71.4
20	ALDA	71.3
34	MOREDA DE ALAVA	70.9
14	OZAETA	70.3
12	LEGUTIANO	70.3
19	MAESTU	70.2
22	BERNEDO	68.3
33	YECORA	63.9
7	SALINAS DE AÑANA	63.7
13	DURANA	63.5
4	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	62.8
1	OKONDO	61.7
42	IBARRA	60.4
30	CRIPAN	60.3
32	LANCIEGO	58.4
16	ALEGRIA	55.0
17	ACILU	54.0
23	LAGRAN	53.6
15	ELBURGO	50.7
24	PEÑACERRADA	44.7

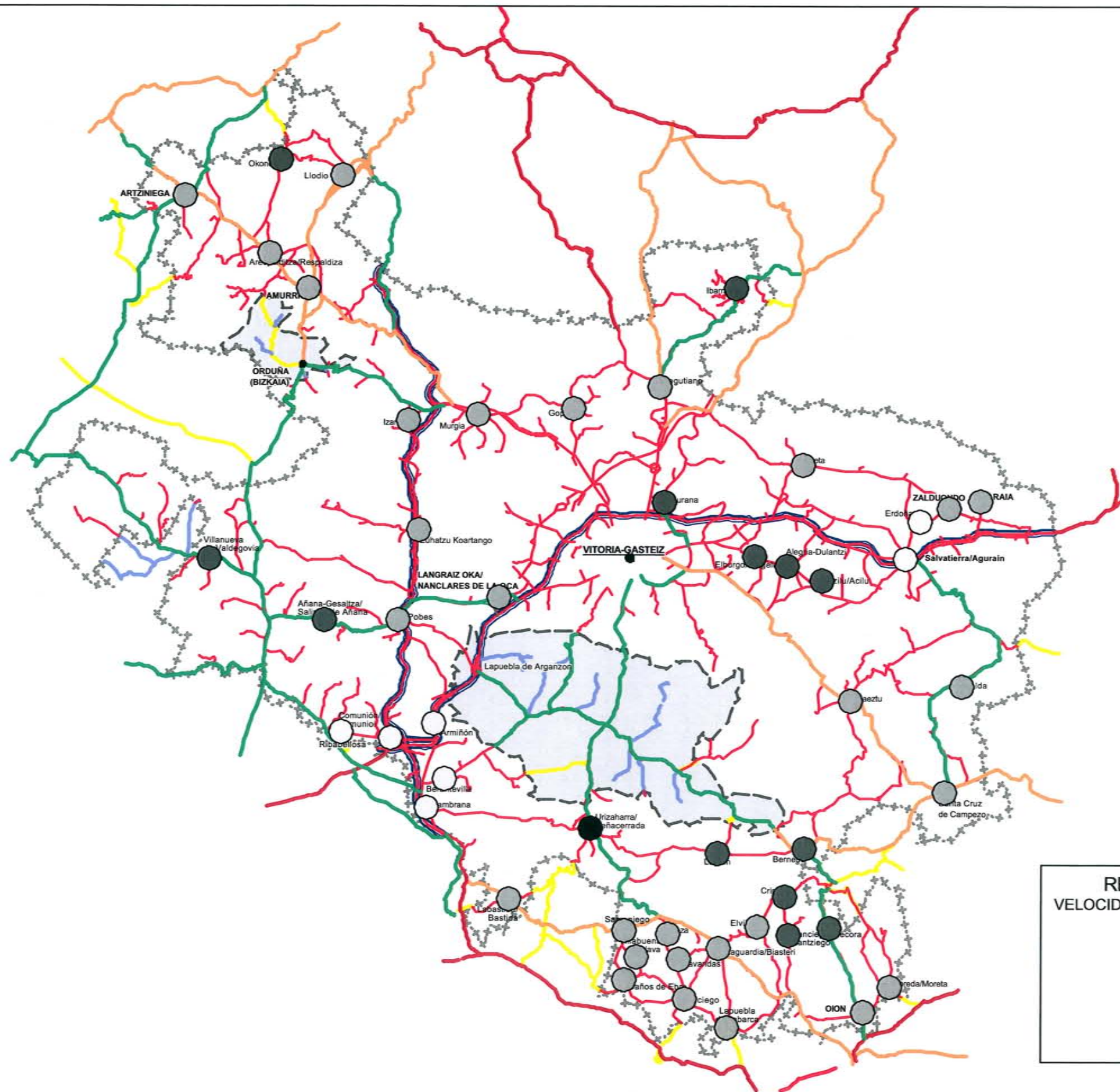
















Bestalde gune bakoitza Lehenetsuneko Intereseko Sareara duen irisgarritasuna zehaztu da, gune horrek Arabako lurraldearen edo Estatuaren gainerako zatiarekin duen lotura jakiteko.

Lortutako balioek adierazten dutenez, Lehenetsuneko Intereseko Sarean sartzeko batez besteko abiaduraren arabera, ratorik txarrenak Lapuebla de la Barcan, Mañuetan, Arabako Uribarrin, Eltzegon eta Biasterin daude, orduko 50 kilometrotik beherako batez besteko abiadurekin. Lehenetsuneko Intereseko Sarean sartzeko distantzia aztertuta, zifrarik txarrenak Lagranen, Bernedon eta Santikurutze Kanpezun daude, eta gune horiek, aldi berean, ibilbide denborarik luzeenak dituzte, Lehenetsuneko Intereseko Sareari dagokionez; zerrenda horretan Artziniega sartu beharko litzateke, kanpoaldeko posizioa baitauka Lehenetsuneko Intereseko Sareari dagokionez, bere mugikortasuna Oinarrizko Sarean euskarrirituta egon arren.

Udal mugarteetako toki nagusiek **Oinarrizko Sareari** dagokionez duten kokalekua aztertuta ikusten denaren arabera, irisgarritasunaren egoera orokorra hobetu egiten da, Lehenetsuneko Intereseko Sareko irisgarritasun urriko guneak, adibidez, Santikurutze Kanpezu (A-126 eta A-132), Bernedo (A-126), Artziniega (A-624), Maeztu (A-132) eta Arespalditza (A-624) Oinarrizko Sarean kokaturik baitaude; beste gune batzuk, esate baterako, Amurrio (A-625 eta A-624), Samaniego (A-124), Biasteri (A-124), Bastida (A-124) eta Audio (A-625), Lehenetsuneko Intereseko Sarearekin zuzenean lotuta daude kokatuta, eta, beraz, irisgarritasun ona dute.

Aztertu barik daude **Eskualdeko Sarean** eta **Tokiko Sarean** kokaturiko beste gune batzuk; Arabako planoan duten adierazpenaren arabera, irisgarritasun txarragoa dute, Lehenetsuneko Intereseko Sareari eta Errioxako Oinarrizko Sareari dagokienez, baita Kantabriako Mendilerroaren iparraldeko eta hegoaldeko zonari dagokionez ere; hamaika gune dira eta toki bideetan soilik euskarriritzen dira Arabako gainerako errepideekiko loturan.

- Arabako Lautadan N-I errepidearen presentziak konpondu egiten du tokiko sarean euskarririturiko ondoko sei guneen arazoa.
- Aintzat hartu beharreko kasu bereziak: Gopegi, N-622 errepidetik hurbil eta lurraldearen gainerako zatiarekiko arazoekin; eta Okondo, Audiorekin Auzoko Sarearen (A-4616) eta Tokiko Sarearen (A-3632) bidez lotuta, eta A-624 errepidearekin Tokiko Sarearen (A-3641) bidez.
- A-124 errepideak Tokiko Sarean euskarririturiko Arabako Errioxako guneetarako irisgarritasuna konpontzen du.
- Azkenik, A-2622 errepidearen presentziak arindu egiten du Gesaltza-Añanako eta Uribarri Gaubeako irisgarritasuna, Arabako hiriburuarekiko loturan.

Irisgarritasuna Eskualdeko Sarean euskarrirituta duten guneak: Lehenetsuneko Intereseko edo Oinarrizko Sarearako distantziak.

		LIS	OS
Alda N-Iera eta A-132ra	A-2128	17,75	12,81
Ekora A-126ra	A-2126		4,36
Uribarri Gaubea N-Iera	A-2622	27,4	
Urizaharra A-124ra eta A-126ra	A-2124		12,78/13,10
Oion N-111ra	A-2126	1,26	
Gesaltza-Añana N-Iera	A-2622	18,09	
Langraiz Oka N-Iera	A-2622	0,78	
Ibarra N-240ra	A-2620	14,39	

Irisgarritasuna Tokiko Sarean euskarrirituta duten guneak: Lehenetsuneko Intereseko, Oinarrizko edo Eskualdeko Sarearako distantziak.

		LIS	OS	ES
Lagran A-126ra	A3132		3,0	
Kripan A-124ra eta A-2126ra	A3220		9,14	4,0
Leza A-124ra	A-3212		1,94	
Moreda N-111ra eta A-124ra	A-3226	2,52	7,66	
Bilar A-124ra	A-3228		5,73	
Lantziago A-124ra	A-3220		4,31	
Okondo A-624ra eta A-625era	A-3641		9,86	6,99
Navaridas A-124ra	A-3212		4,94	
Gopegi N-622ra	A-3608	5,03		
Zalduondo N-Iera	A-3018	6,18		
Azilu N-Iera	A-3110	11,62		
Ozaeta N-Iera	A-3012	5,86		
Eltziago A-124ra	A-3212		5,84	
Dulantzi N-Iera	A-3110	4,42		
Arabako Uribarri A-124ra	A-3214		3,44	
Mañueta A-124ra	A-3224		4,59	
Lapuebla de Labarca A-124ra	A-3216		6,16	
Erdoña N-Iera	A-3018	3,09		
Burgu N-104ra	A-3110	2,44		

Esan daiteke irisgarritasuna bermatuta dagoela Arabako udalerrri guztietara, egitura sarearen bidez (Lehenetsuneko Interesekoa edo Oinarrizkoa); beraz, gune guztiak lotuta daude.

## ACCESOS A LA RED DE INTERÉS PREFERENTE

Por velocidad media de acceso

ZONAS	Tiempo	Distancia	Velocidad media
2 LLODIO	0.9	1.4	97.1
42 IBARRA	3.3	5.0	89.8
16 ALEGRIA	3.0	4.0	80.0
21 SANTA CRUZ DE CAMPEZO	28.1	37.1	79.2
19 MAESTU	18.4	24.2	78.9
3 AMURRIO	15.8	20.4	77.6
22 BERNEDO	31.7	37.0	70.0
50 NANCLARES DE OCA	4.3	5.0	69.2
15 ELBURGO	2.8	3.0	65.1
26 LABASTIDA	4.4	4.8	65.0
28 LEZA	19.1	20.7	65.0
27 SAMANIEGO	15.1	16.3	65.0
23 LAGRAN	31.7	34.0	64.3
35 OYON-OION	12.3	12.9	63.0
33 YECORA	20.0	20.9	62.7
45 ORDOÑANA	2.9	3.0	61.7
31 ELVILLAR	15.8	16.0	60.7
47 ARTZINIEGA	28.5	28.5	60.0
34 MOREDA DE ALAVA	16.4	16.3	59.8
30 CRIPAN	21.1	21.0	59.8
49 RESPALDIZA	22.2	21.6	58.5
14 OZAETA	6.2	6.0	58.1
32 LANCIEGO	14.5	14.0	58.0
38 NAVARIDAS	9.4	9.0	57.7
44 ZALDUONDO	7.3	7.0	57.6
48 ARAYA	7.3	7.0	57.6
1 OKONDO	11.1	10.4	56.4
4 VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	21.6	20.3	56.4
7 SALINAS DE AÑANA	8.5	7.5	52.7
24 PEÑACERRADA	16.6	14.0	50.7
20 ALDA	25.4	21.3	50.3
11 GOPEGUI	9.6	8.0	50.0
36 LAPUEBLA DE LABARCA	3.7	3.0	48.1
39 BAÑOS DE EBRO	3.7	3.0	48.1
41 VILLABUENA DE ALAVA	3.7	3.0	48.1
37 ELCIEGO	6.6	5.0	45.2
8 ZUAZO DE CUARTANGO	3.3	2.5	45.0
40 BERANTEVILLA	2.9	2.2	45.0
18 POBES	3.2	2.4	45.0
6 IZARRA	4.7	3.5	45.0
10 COMUNION	7.6	5.7	45.0
29 LAGUARDIA	15.0	10.0	40.0
17 ACILU	18.6	7.0	22.6
5 MURGUIA			
9 RIVABELLOSA			
12 LEGUTIANO			
13 DURANA			
25 ZAMBRANA			
43 ARMIÑON			
46 SALVATIERRA			
51 VITORIA-GASTEIZ			

## ACCESOS A LA RED DE INTERÉS PREFERENTE

Por distancia de acceso

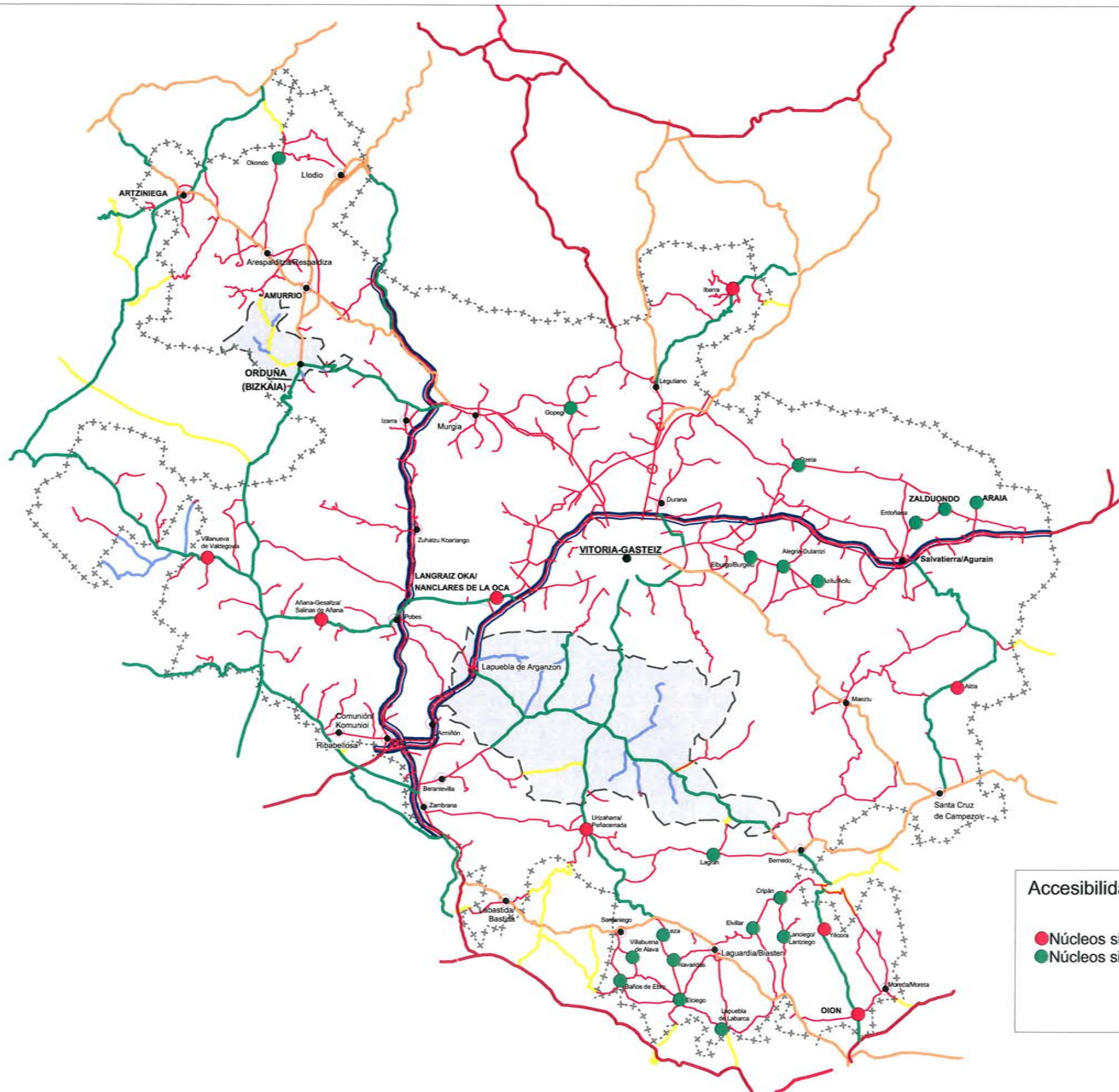
ZONAS	Tiempo	Distancia	Velocidad media
5 MURGUIA			
9 RIVABELLOSA			
12 LEGUTIANO			
13 DURANA			
25 ZAMBRANA			
43 ARMIÑON			
46 SALVATIERRA			
51 VITORIA-GASTEIZ			
2 LLODIO	0.9	1.4	97.1
40 BERANTEVILLA	2.9	2.2	45.0
18 POBES	3.2	2.4	45.0
8 ZUAZO DE CUARTANGO	3.3	2.5	45.0
15 ELBURGO	2.8	3.0	65.1
36 LAPUEBLA DE LABARCA	3.7	3.0	48.1
39 BAÑOS DE EBRO	3.7	3.0	48.1
41 VILLABUENA DE ALAVA	3.7	3.0	48.1
45 ORDOÑANA	2.9	3.0	61.7
6 IZARRA	4.7	3.5	45.0
16 ALEGRIA	3.0	4.0	80.0
26 LABASTIDA	4.4	4.8	65.0
37 ELCIEGO	6.6	5.0	45.2
42 IBARRA	3.3	5.0	89.8
50 NANCLARES DE OCA	4.3	5.0	69.2
10 COMUNION	7.6	5.7	45.0
14 OZAETA	6.2	6.0	58.1
17 ACILU	9.8	7.0	42.9
44 ZALDUONDO	7.3	7.0	57.6
48 ARAYA	7.3	7.0	57.6
7 SALINAS DE AÑANA	8.5	7.5	52.7
11 GOPEGUI	9.6	8.0	50.0
38 NAVARIDAS	9.4	9.0	57.7
29 LAGUARDIA	15.0	10.0	40.0
1 OKONDO	11.1	10.4	56.4
35 OYON-OION	12.3	12.9	63.0
24 PEÑACERRADA	16.6	14.0	50.7
32 LANCIEGO	14.5	14.0	58.0
31 ELVILLAR	15.8	16.0	60.7
27 SAMANIEGO	15.1	16.3	65.0
34 MOREDA DE ALAVA	16.4	16.3	59.8
4 VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	21.6	20.3	56.4
3 AMURRIO	15.8	20.4	77.6
28 LEZA	19.1	20.7	65.0
33 YECORA	20.0	20.9	62.7
30 CRIPAN	21.1	21.0	59.8
20 ALDA	25.4	21.3	50.3
49 RESPALDIZA	22.2	21.6	58.5
19 MAESTU	18.4	24.2	78.9
47 ARTZINIEGA	28.5	28.5	60.0
23 LAGRAN	31.7	34.0	64.3
22 BERNEDO	31.7	37.0	70.0
21 SANTA CRUZ DE CAMPEZO	28.1	37.1	79.2



ACCESOS A LA RED DE INTERÉS PREFERENTE

Por tiempo de acceso

ZONAS	Tiempo	Distancia	Velocidad media
5 MURGUIA			
9 RIVABELLOSA			
12 LEGUTIANO			
13 DURANA			
25 ZAMBRANA			
43 ARMIÑON			
46 SALVATIERRA			
51 VITORIA-GASTEIZ			
2 LLODIO	0.9	1.4	97.1
15 ELBURGO	2.8	3.0	65.1
45 ORDOÑANA	2.9	3.0	61.7
40 BERANTEVILLA	2.9	2.2	45.0
16 ALEGRIA	3.0	4.0	80.0
18 POBES	3.2	2.4	45.0
8 ZUAZO DE CUARTANGO	3.3	2.5	45.0
42 IBARRA	3.3	5.0	89.8
36 LAPUEBLA DE LABARCA	3.7	3.0	48.1
39 BAÑOS DE EBRO	3.7	3.0	48.1
41 VILLABUENA DE ALAVA	3.7	3.0	48.1
50 NANCLARES DE OCA	4.3	5.0	69.2
26 LABASTIDA	4.4	4.8	65.0
6 IZARRA	4.7	3.5	45.0
14 OZAETA	6.2	6.0	58.1
37 ELCIEGO	6.6	5.0	45.2
44 ZALDUONDO	7.3	7.0	57.6
48 ARAYA	7.3	7.0	57.6
10 COMUNION	7.6	5.7	45.0
7 SALINAS DE AÑANA	8.5	7.5	52.7
38 NAVARIDAS	9.4	9.0	57.7
11 GOPEGUI	9.6	8.0	50.0
17 ACILU	13.2	7.0	31.8
1 OKONDO	11.1	10.4	56.4
35 OYON-OION	12.3	12.9	63.0
32 LANCIEGO	14.5	14.0	58.0
29 LAGUARDIA	15.0	10.0	40.0
27 SAMANIEGO	15.1	16.3	65.0
3 AMURRIO	15.8	20.4	77.6
31 ELVILLAR	15.8	16.0	60.7
34 MOREDA DE ALAVA	16.4	16.3	59.8
24 PEÑACERRADA	16.6	14.0	50.7
19 MAESTU	18.4	24.2	78.9
28 LEZA	19.1	20.7	65.0
33 YECORA	20.0	20.9	62.7
30 CRIPAN	21.1	21.0	59.8
4 VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	21.6	20.3	56.4
49 RESPALDIZA	22.2	21.6	58.5
20 ALDA	25.4	21.3	50.3
21 SANTA CRUZ DE CAMPEZO	28.1	37.1	79.2
47 ARTZINIEGA	28.5	28.5	60.0
23 LAGRAN	31.7	34.0	64.3
22 BERNEDO	31.7	37.0	70.0



Accesibilidad a la Red Preferente y Básica

- Núcleos situados en la red comarcal
- Núcleos situados en la red local



#### 4. ERREPIDE SAREAREN LURRALDE FUNTZIONALITASUNA, BERE ORAINGO SAILKAPENARI DAGOKIONEZ

Arabako errepide sarearen sailkapenean bere hasierako zehaztapenetik egin den etengabeko ikuskapenaren eraginez, une honetan esan daiteke oraingo sailkapena, neurri handian, errepide sarearen funtzionaltasun errearen arabera dela.

Sailkapenean tokiko eta auzoko sareei dagozkien aldaketa batzuk soilik sar daitezke, baldin eta, egindako jardunen eraginez, lehengo funtzionaltasuna eta beraz, sare mota batekoa edo bestekoa izatea aldatu badute.

Sailkapen aldaketek honako irizpideei jarraituz egin behar den nomenklatura aldatzen dute:

- Lehentasuneko Intereseko Sarea: horren kodea N letrak eta hiru digituk (N-NNN) osatzen dute, N-I deritzonaren kasuan izan ezik.
- Oinarrizko sarea: horren kodea A letrak eta hiru digituk (A-NNN) osatzen dute.
- Eskualdeko Sarea: horren kodea A letrak eta lau digituk osatzen dute, eta lehenengo digitua 2 da (A-2NNN).
- Tokiko Sarea: horren kodea A letrak eta lau digituk osatzen dute, eta lehenengo digitua 3 da (A-3NNN).
- Auzoko Sarea: horren kodea A letrak eta lau digituk osatzen dute, eta lehenengo digitua 4 da (A-4NNN).

Eskualdeko Saretik Tokiko Sarera, bigarren digitua Arabako lurraldearen zonifikazio honen arabera aukeratu da:

- |   |  |
|---|--|
| 0 | Ipar-ekialdeko koadrantea, N-I eta N-240 errepideen artean.  |
| 1 | Hego-ekialdeko koadrantea, Kantabria mendilerroa.  |
| 2 | Arabako Errioxako eskualdean Peña Planeko lehengo nomenklaturako hiru digituak mantendu dira; egin den gauza bakarra aurretik Tokiko Sareari dagokion 3 digitua jartzea izan da. |
| 3 | N-622 Arabako Errioxaren eta Altube N-622 autobien artean.   |
| 4 | Altube N-622 autobien eta N-240 errepidearen artean.   |
| 6 | Kantabriako eskualdea, Aiarako, Laudio eta Okendoko haranekin.   |
| 9 | Lurralde mugakideetan jarraitzen duten errepide batzuetarako erabilia.   |

Gainerako digituak errepideak modu korrelatiboan (euren kokaleku geografikoaren arabera) zerrendatuz finkatu dira.

Eskualdeko, tokiko edo auzoko sareetan errepideren bat sartzen edo berriro sailkatzen denean, horren zonan edo sare motan esleituriko azken kodean oinarrituz hautatu beharko dira azken bi digituak.

Sarearen oraingo funtzionaltasuneko balizko aldaketak epe ertainean planteatu dira, Gasteiz-Eibar autobidearen eraikuntzarekin; errepide horrek aldaketa batzuk sartuko ditu N-I errepideko igarobidearen oraingo funtzionaltasunean; aldaketa horiek bi ardatzen arteko trafiko banaketari lotuta daude, eta ibilbide berrian nagusitu egiten dira ibilbide luzeko bidaiak eta nazioarteko loturak; N-I errepideak, berriz, igarotze trafikoaren deskarga handia izango du, eta horrek bertako bidaiak nagusien abiadurak hobetzeko aukera emango du: Gasteiz-Altsasua eta Donostia-Tolosa-Beasain. Halaber, hobetu egingo da Arabako Lautadaren eta Tolosako, Goierriko eta Sakanako eskualdeen arteko irisgarritasuna.

Lehen esan dugunez, Arabako lurraldean oraingo sailkapenaren eta sarearen funtzionaltasunaren artean dagoen koherentzia etenda gelditzen da, lurralde mugakideetarako batzuk zeharkatzen dituzten ibilbide batzuen ondorioz; horri dagokionez, aipagarria da Argantzun-Santikurutze Kanpezu ardatzaren jarraitasun eza (Arabako Oinarrizko Sarea eta Burgosen Eskualdeko Sarea), edo Bernedotik Oionerako A-2126 Eskualdeko Errepidea (Nafarroan bigarren mailako Tokiko Sarea).

Elkarren ondoko lurraldeen arteko integrazio handiagoa lortzeko eta ibilbideen homogeneotasuna mantentzeko, Planean probintzien arteko loturetan garatu ahal diren sailkapen berriak eta jardunak jaso eta koordinatu egin behar dira.

Arabako sareari dagokionez, beste katalogo bat idatzi ahal da, errepide sarearen oraingo nomenklatura eta kilometrazioa berrantolatuz, aintzat hartuta ibilbide batzuen jarraipena oso nahasgarria dela.

Errepideen hasierako KP, une honetan, gurutzatzen duen goragoko lerruneko errepideko KPn oinarrituz zehazten da; hala eta guztiz ere, zehaztapen horren ondorioz, ibilbide jarraitu bat, sarritan, izen desberdina duten mutur desberdinetatik hasten da, eta, horrela, bide asko sortzen dira, batez ere tokiko bideak, eta horiek, kasu askotan, ibilbide bakarrean biltzeko modukoak dira.

Halaber, etorkizunean, sarea guztiz eratuta eta hobetuta dagoenean, saihestu egin behar da hasierako KP (tokiko sareak gurutzatzen duen errepide nagusiaren KP) tokiko errepidera eramatea KP guztiak; hori 0 KPn hasi beharko litzateke zenbatzen, harik eta KP egokian amaitu arte, tokiko bideak edo bideek jarraituriko ibilbidea apurtu barik.

**4.1. ERREPIDE SAREAREN IZEN, SAILKAPEN ETA KILOMETRAZIO BERRIA**

Arabako Errepideen Plan Integralaren Ikuskapen honetan, A-1 (Gasteiz-Eibar) errepidearen izena AP-1 izatea planteatzen da, horren nomenklatura ordainpeko gainerako autobideen nomenklaturara egokitu ahal izateko, eta Burgos-Armiñon autobidearen luzapentzat (AP-1 izena duen sarea).

Hala eta guztiz ere, ikuskapen honetan ez da aldaketarik sartu Arabako errepideen sarean dagoen sailkapenean, eta indarreko AEPIren sailkapena mantendu da ondore guztietarako.

Tuesta A-4320 deritzon sartzeko errepidearen kasua berezia da; izan ere, desagertu egin da Katalogotik, funtzionaltasuna galtzearen ondorioz, eta biztanlegune horretarako sarbidea A-4319 errepidetik egiten da orain ere.

Errepide berrien kapitulu honako hauek sartu behar dira:

- A-4028 Miñorako sarbidea
- A-4163 Gometxarako sarbidea, N-102 errepidetik, Zabalganako errotondan
- A-4164 Gometxarako sarbidea, Jundizeko lutunetik
- A-4360 Ariñezerako sarbidea, Jundizeko lotunetik

Plan Integralaren Ikuskapenak sareko tarte batzuen kilometrazio berria planteatzen du, gehienbat zaku hondoetan, biztanleguneen sarbideko azken tarteetan udalei egindako transferentzien eraginez. Hori agiri honen amaieran dagoen Katalogoan ageri da; bertan, kilometrazioan gertatu diren aldaketak jaso ditugu, bai sareko transferentzien eraginezkoak, bai egindako obren ondoriozkoak (tarte bakoitzeko hasierako eta amaierako KPak egokitzera behartzen duten obrak). Kapitulu honetan, halaber, egindako kilometrazio berriaren ondoriozko aldaketak dituen laukia ere badago.

**4.2. UDALEKIN HITZARMENAK SINATZEAREN ONDORIOZKO TRANSFERENTZIAK**

TARTEA	OHARRAK
A-3100	21,5 KPtik 24,11 KPra Aguraineko Udalarari transferituta. 2002ko abenduan sinaturiko hitzarmena.
A -4001 1	Transferentzia hitzarmena Gasteizeko Udalarekin.
A -4001 2	Transferentzia hitzarmena Gasteizeko Udalarekin.
A -4001 3	Transferentzia hitzarmena Gasteizeko Udalarekin..
A -4109 1	Transferentzia hitzarmena Iruraiz-Gaunako Udalarekin.
A -4110 1	Transferentzia hitzarmena Iruraiz-Gaunako Udalarekin.
A -4110 2	Transferentzia hitzarmena Iruraiz-Gaunako Udalarekin.
A -4137 1	Transferentzia hitzarmena Iruraiz-Gaunako Udalarekin.
A -4140 1	Transferentzia hitzarmena Iruraiz-Gaunako Udalarekin.
A -4208 1	Errepidearen amaiera Lapueblarekiko hitzarmenera egokitzea.
A -4326 2	Transferentzia hitzarmena Gaubeako Udalarekin.
A -4328 1	Transferentzia hitzarmena Gaubeako Udalarekin.
A -4333 1	Transferentzia hitzarmena Gaubeako Udalarekin.
A -4334 2	Transferentzia hitzarmena Gaubeako Udalarekin.
A -4335 1	Transferentzia hitzarmena Gaubeako Udalarekin.
A -4336 1	Transferentzia hitzarmena Gaubeako Udalarekin.
A -4337 1	Transferentzia hitzarmena Gaubeako Udalarekin.
A -4409 2	Transferentzia hitzarmena Zigoitiako Udalarekin.



REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA 2004-2015

Tramos de red con propuesta de reclasificación, cambio de nomenclatura y / o rekilometración

SITUACIÓN ACTUAL										PROPUESTA									
NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
Tipo de red propuesto: <u>RED DE INTERÉS PREFERENTE</u>										Tipo de red propuesto: <u>RED DE INTERÉS PREFERENTE</u>									
N-102	1A	N-102	MADRID-VITORIA	2D	342,79	348,14	5,35	ARIÑEZ (INT.N-I)	ARMENTIA	N-102	1A	N-102	MADRID - VITORIA	2A	342,79	348,14	5,35	ARIÑEZ (INT.N-I)	ARMENTIA
N-102	1B	N-102	VITORIA-MADRID	2D	348,14	342,75	5,39	ARMENTIA	ARIÑEZ (INT. N-I)	N-102	1B	N-102	VITORIA - MADRID	2A	348,14	342,75	5,39	ARMENTIA	ARIÑEZ (INT. N-I)
N-240	1A	N-240	VITORIA-BILBAO	2D	4,57	15,02	10,45	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	FIN DOBLE CALZADA	N-240	1A	N-240	VITORIA - BILBAO	2A	4,57	15,02	10,45	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	FIN DOBLE CALZADA
N-240	1B	N-240	BILBAO-VITORIA	2D	15,02	4,57	10,45	FIN DOBLE CALZADA	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	N-240	1B	N-240	BILBAO - VITORIA	2A	15,02	4,57	10,45	FIN DOBLE CALZADA	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR
N-I	1A	N-I	MADRID-VITORIA	2D	321,70	342,79	21,09	L.P.BURGOS	INT.N-102	A-1	1A	N-I	MADRID - IRÚN	2D	321,70	329,45	7,75	L.P.BURGOS (MIRANDA DE EBRO)	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO SUR)
N-I	1B	N-I	VITORIA-MADRID	2D	342,75	321,70	21,05	INT.N-102	L.P. BURGOS	A-1	1B	N-I	IRÚN - MADRID	2D	329,45	321,70	7,75	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO SUR)	L.P BURGOS (MIRANDA DE EBRO)
N-I	2A	N-I	MADRID-VITORIA	2A	342,79	356,72	13,93	INT.N-102	ENLACE DE ESCALMENDI	A-1	2A	N-I	MADRID - IRÚN	2A	336,15	391,69	55,54	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO NORTE)	L.P NAVARRA EN EGUINO
N-I	2B	N-I	VITORIA-MADRID	2A	356,72	342,75	13,97	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-102	A-1	2B	N-I	IRÚN - MADRID	2A	391,69	336,15	55,54	L.P NAVARRA EN EGUINO	L.P. BURGOS (CONDADO DE TREVIÑO NORTE)
N-I	3A	N-I	VITORIA-IRUN	2A	356,72	363,45	6,73	ENLACE DE ESCALMENDI	VENTA DEL PATIO (N-104)										
N-I	3B	N-I	IRÚN-VITORIA	2A	363,45	356,72	6,73	VENTA DEL PATIO (N-104)	ENLACE DE ESCALMENDI										

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL		
N-I	4A	N-I	VITORIA-IRUN	2A	363,45	380,50	17,05	VENTA DEL PATIO (N-104)	SALVATIERRA												
N-I	4B	N-I	IRÚN-VITORIA	2A	380,50	363,45	17,05	SALVATIERRA	VENTA DEL PATIO (N-104)												
N-I	5A	N-I	VITORIA-IRUN	2A	380,50	391,69	11,19	SALVATIERRA	L.P NAVARRA EN EGUINO												
N-I	5B	N-I	IRÚN-VITORIA	2A	391,69	380,50	11,19	L.P NAVARRA EN EGUINO	SALVATIERRA												
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b><u>RED BÁSICA</u></b>																		<b>Tipo de red propuesto</b>	
A-625	3	A-625		1	0,00	2,83	2,83	INT.A-624	F.ZU.SARACHO. INT. A-625												
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b><u>RED COMARCAL</u></b>																		<b>Tipo de red propuesto</b>	
A-2622	0	A-2622		1	9,84	12,64	2,80	N-I	FINAL VARIANTE DE ACCESO A NANCLARES	A-2622	1	A-2622		1	11,16	33,67	22,51	N-I ENLACE NANCLARES DE LA OCA	INT.A-2625 (ESPEJO)		
A-2622	1	A-2622		1	12,64	33,67	21,03	FINAL VARIANTE DE ACCESO A NANCLARES	INT.A-2625 (ESPEJO)	A-2622	2A	A-2622		1	37,41	43,45	6,04	INT.A-2625(V.MONTE)	L.P.BURGOS/ALAVA		
A-2622	2A	A-2622		1	37,41	43,79	6,38	INT.A-2625(V.MONTE)	L.P.BURGOS/ALAVA												

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
		<b>Tipo de red propuesto</b>										<b>Tipo de red propuesto</b>							
		<b>RED LOCAL</b>										<b>RED LOCAL</b>							
A-3020		A-3020		1	31,43	34,19	2,76	INT.A-3138	ARAYA	A-3020	1	A-3020		1	30,76	32,97	2,21	INT.A-3138	O.Z.U. ARAYA
A-3100		A-3100		1	9,80	24,13	14,33	INT.A-3108	INT.A-2128 (GLORIETA)	A-3100	1	A-3100		1	9,80	21,50	11,70	INT.A-3108	FINALGLORIETA CADIÑANOS(Salvatierra)
A-3104		A-3104		1	4,14	9,44	5,30	INT.A-2130	F.ZU.ULLIBARRI DE LOS OLLEROS/A-4133	A-3104	1	A-3104		1	4,14	9,32	5,18	INT.A-2130	O.Z.U ULLIBARRI DE LOS OLLEROS/A-4133
A-3112		A-3112		1	13,29	17,53	4,24	A-3110 EN ALEGRÍA	A-132 EN EGUILETA	A-3112	1	A-3112		1	12,78	17,53	4,75	A-132 ACCESO A EGUILETA	A-3110 EN ALEGRIA
A-3118		A-3118		1	32,12	39,06	6,94	INT.A-3114	INT.A-2128	A-3118	1	A-3118		1	32,12	39,08	6,96	INT.A-3114	INT.A-2128
A-3126		A-3126		1	32,50	46,75	14,25	INT.N-124	INT.A-2124/A-3130	A-3126	1	A-3126		1	30,25	46,82	16,57	ENLACE DE ZAMBRANA EN LA N-124	INT.A-2124/A-3130
A-3134		A-3134		1	25,23	29,13	3,90	LIM.BURGOS	INT.A-4150 (MARQUINEZ)	A-3134	1	A-3134		1	25,23	28,86	3,63	LIM.BURGOS	INT.A-4150 O. ZU.MARQUINEZ
A-3202	1	A-3202		1	25,59	28,63	3,04	INT.A-3126	L.P.LA RIOJA	A-3202	1	A-3202		1	24,58	28,63	4,05	INT.A-3126	L.P.LA RIOJA
A-3202	2	A-3202		1	14,96	12,86	2,10	INT.A-124 EN LABASTIDA	L.P.LA RIOJA	A-3202	2	A-3202		1	12,86	14,93	2,07	L.P.LA RIOJA	INT.A-124 EN LABASTIDA
A-3218		A-3218		1	71,54	77,84	6,30	INT.A-124	INT.A-3228 O.ZU.EL VILLAR	A-3218	1	A-3218		1	71,54	77,84	6,30	INT.A-124	INT.A-3228 VARIANTE DE ELVILLAR
A-3302		A-3302		1	4,66	14,85	10,19	ASTEGUIETA	INT.N-I	A-3302	1	A-3302		1	4,66	15,09	10,43	ASTEGUIETA	INT.A-4103 ACCESO A SUBIJANA DE ALAVA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3308		A-3308		1	13,28	17,25	3,97	INT.A-3302	INT. A-2622	A-3308	1	A-3308		1	13,28	17,38	4,10	INT.A-3302	ENLACE DE NANCLARES EN LA A-2622
A-3601		A-3601		1	4,14	6,29	2,15	ACCESO C/NOGALES EN ABECHUCO	INT. N-622	A-3601	1	A-3601		1	4,14	5,75	2,15	ACCESO C/NOGALES EN ABECHUCO	INT. A-3602
A-3604		A-3604		1	8,17	16,46	8,29	INT.N-622	INT N-240 (MIÑANO MAYOR)	A-3604	1	A-3604		1	9,16	16,44	7,28	ENLACE DE ETXABARRI	ENLACE DE MIÑANO MAYOR EN LA N-240
A-3606		A-3606		1	7,74	13,26	5,52	INT A-3302	INT. N-624	A-3606	1	A-3606		1	7,74	13,24	5,50	INT A-3302	INT. N-624
A-3624		A-3624		1	46,75	49,44	2,69	INT.A-624	INT.A-3641	A-3624	1	A-3624		1	46,54	49,44	2,99	INT.A-624	INT.A-3641
A-3626		A-3626		1	47,44	50,67	3,23	INT.A-624	MONASTERIO DE QUEJANA	A-3626	1	A-3626		1	47,44	49,67	2,23	INT.A-624	MONASTERIO DE QUEJANA
A-3634		A-3634		1	52,44	56,19	3,75	INT.A-624	INT.A-2604	A-3634	1	A-3634		1	52,18	56,19	4,01	INT.A-624	INT.A-2604

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**



**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b>RED VECINAL</b>								<b>Tipo de red propuesto</b>		<b>RED VECINAL</b>								
A-4002		A-4002		1	8,83	9,00	0,17	INT.N-104	ARBULO	A-4002	1	A-4002		1	8,83	9,31	0,48	INT.N-104	ARBULO	
A-4003		A-4003		1	12,35	13,34	0,99	INT.N-104	MENDIJUR	A-4003	1	A-4003		1	12,35	13,26	0,91	INT.N-104	MENDIJUR	
A-4004		A-4004		1	14,60	16,78	2,18	INT.A-3100	INT.A-3022	A-4004	1	A-4004		1	14,64	16,88	2,24	INT.A-3100	INT.A-3022	
A-4007		A-4007		1	27,96	28,31	0,35	INT.A-3138	FIN.(OBRAS) MEZQUIA	A-4007	1	A-4007		1	27,96	28,53	0,57	INT.A-3138	O.Z.U. MEZQUIA	
A-4008		A-4008		1	5,22	5,81	0,59	INT.N-240	GAMARRA MENOR	A-4008	1	A-4008		1	6,25	8,65	2,40	ENLACE DE DURANA EN LA.N-240	O.Z.U.GAMARRA MENOR	
A-4009		A-4009		1	7,74	8,04	0,30	INT.N-240	O.ZU.RETANA	A-4009	1	A-4009		1	8,20	8,81	0,61	ENLACE DE MIÑANO MAYOR EN LA N-240	O.Z.U.RETANA	
A-4010		A-4010		1	8,48	9,37	0,89	INT.A-3002 MENDIBIL)	AMARITA	A-4010	1	A-4010		1	8,48	9,21	0,73	INT.A-3002 MENDIBIL)	O.Z.U.AMARITA	
A-4013		A-4013		1	15,14	16,23	1,09	INT.A-3012	INT.A-3022	A-4013	1	A-4013		1	15,14	16,18	1,04	INT.A-3012	INT.A-3022	
A-4014		A-4014		1	16,73	17,35	0,62	INT.A-3022	ETURA	A-4014	1	A-4014		1	16,73	17,16	0,43	INT.A-3022	O.Z.U.ETURA	
A-4015		A-4015		1	30,57	30,93	0,36	INT.A-3022	HEREDIA	A-4015	1	A-4015		1	30,57	30,84	0,27	INT.A-3022	O.Z.U.HEREDIA	
A-4016		A-4016		1	10,99	12,42	1,43	INT.N-240 EN LUCO	INT.N-240 / A-627 EN URBINA	A-4016	1	A-4016		1	10,99	12,80	1,81	INT.N-240 EN LUCO	INT.N-240 / A-627 EN URBINA	

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4018		A-4018		1	25,01	25,52	0,51	INT.A-3012	BARRIA	A-4018	1	A-4018		1	25,01	25,24	0,23	INT.A-3012	BARRIA
A-4019		A-4019		1	28,75	29,35	0,60	INT.A-3012	ARRIOLA	A-4019	1	A-4019		1	28,75	28,99	0,24	INT.A-3012	O.Z.U.ARRIOLA
A-4020		A-4020		1	35,79	36,32	0,53	INT.A-3012	AMEZAGA	A-4020	1	A-4020		1	35,79	36,29	0,50	INT.A-3012	O.Z.U.AMEZAGA
A-4021		A-4021		1	28,34	30,09	1,75	INT.ACC.A-2620	ZABOLA	A-4021	1	A-4021		1	28,34	29,87	1,53	INT.ACC.A-2620	O.Z.U.ZABOLA
A-4022		A-4022		1	29,61	30,10	0,49	INT.A-4021	BARAJUEN	A-4022	1	A-4022		1	29,61	30,05	0,44	INT.A-4021	O.Z.U.BARAJUEN
A-4023		A-4023		1	29,26	31,61	2,35	IBARRA	AREJOLA	A-4023	1	A-4023		1	29,26	31,45	2,19	IBARRA	O.Z.U.AREJOLA
A-4024		A-4024		1	29,22	30,70	1,48	INT.A-4023	O.ZU.URIBARRI	A-4024	1	A-4024		1	29,22	30,84	1,62	INT.A-4023	O.ZU.URIBARRI
A-4025		A-4025		1	29,73	33,92	4,19	C/NARDEAGA	ECHAGÜEN	A-4025	1	A-4025		1	29,73	34,09	4,36	C/NARDEAGA	O.Z.U.ECHAGÜEN
A-4026		A-4026		1	32,59	33,11	0,52	INT.A-4025	F.ZU.GANZAGA	A-4026	1	A-4026		1	32,59	33,04	0,45	INT.A-4025	O.ZU.GANZAGA
A-4027		A-3004		1	6,50	7,52	1,02	INT.N-240 EN ARACA	INT.A-3002 EN DURANA	A-4027	1	A-4027		1	6,25	7,13	0,88	ENLACE DE DURANA EN LA N-240	INT.A-3002 EN DURANA
A-4028										A-4028	1	A-4028		1	8,20	9,98	1,78	ENLACE DE MIÑANO EN LA N-240	O.Z.U. MIÑANO MAYOR
A-4101		A-4101		1	2,65	5,46	2,81	INT.N-102	ESQUIVEL	A-4101	1	A-4101		1	3,66	6,54	2,88	INT.N-102 (GLORIETA DE ZABALGANA)	O.Z.U.ESQUIVEL

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**



**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4102		A-4102		1	7,94	9,98	2,04	INT.N-102 ARINEZ	ZUMELZU	A-4102	1	A-4102		1	6,30	8,41	2,11	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U.ZUMELZU
A-4103		A-4103		1	9,63	10,76	1,13	INT. A-3302	SUBIJANA DE ALAVA	A-4103	1	A-4103		1	9,48	10,75	1,28	INT. A-3302	O.Z.U.SUBIJANA DE ALAVA
A-4104		A-4104		1	22,67	23,38	0,71	INT.N-I	O.ZU.ESTAVILLO	A-4104	1	A-4104		1	22,67	23,35	0,68	INT.N-I	O.ZU.ESTAVILLO
A-4105		A-4105		1	25,57	28,87	3,30	INT.N-124	LACERVILLA	A-4105	1	A-4105		1	25,57	28,72	3,15	INT.N-124	O.Z.U.LACERVILLA
A-4106		A-4106		1	35,30	36,91	1,21	INT.N-124	O.ZU.SALINILLAS	A-4106	1	A-4106		1	35,30	36,32	1,02	INT.N-124	O.ZU.SALINILLAS
A-4108		A-4108		1	14,74	15,60	0,86	INT.A-3100	O.ZU.ECHEVARRI-URTUPIÑA	A-4108	1	A-4108		1	14,74	15,47	0,73	INT.A-3100	O.ZU.ECHEVARRI-URTUPIÑA
A-4109		A-4109		1	17,59	18,05	0,46	INT.A-3100	ARRIETA	A-4109	1	A-4109		1	17,59	17,85	0,26	INT.A-3100	O.Z.U.ARRIETA
A-4110		A-4110		1	19,84	20,72	0,88	INT.A-3100	EZQUERECOCHA	A-4110	1	A-4110		1	19,84	20,66	0,82	INT.A-3100	O.Z.U.EZQUERECOCHA
A-4112		A-4112		1	26,16	30,66	4,50	INT.A-3110	INT.A-2128	A-4112	1	A-4112		1	26,19	30,39	4,52	INT.A-3110	INT.A-2128
A-4113		A-4113		1	27,27	28,41	1,14	INT.A-3138	MUNAIN	A-4113	1	A-4113		1	27,27	28,22	0,95	INT.A-3138	O.Z.U.MUNAIN
A-4114		A-4114		1	29,21	30,26	1,05	INT.A-3138	VICUÑA	A-4114	1	A-4114		1	29,21	30,11	0,90	INT.A-3138	O.Z.U.VICUÑA
A-4115		A-4115		1	34,85	35,06	0,21	INT.A-3138	IBARGUREN	A-4115	1	A-4115		1	34,85	34,99	0,14	INT.A-3138	O.Z.U.IBARGUREN

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4116		A-4116		1	35,62	36,32	0,70	INT.A-3138	ANDOIN	A-4116	1	A-4116		1	35,62	36,29	0,67	INT.A-3138	O.Z.U.ANDOIN
A-4118		A-4118		1	5,33	5,65	0,32	INT.A-132	ASCARZA	A-4118	1	A-4118		1	5,33	5,55	0,22	INT.A-132	O.Z.U.ASCARZA
A-4122		A-4122		1	23,41	25,90	2,49	INT.A-132	O.ZU.APELLANIZ	A-4122	1	A-4122		1	23,41	25,87	2,46	INT.A-132	O.ZU.APELLANIZ
A-4125		A-4125		1	33,47	33,64	0,17	INT.A-126	ANTOÑANA	A-4125	1	A-4125		1	33,89	34,11	0,22	INT.A-132	O.Z.U.ANTOÑANA
A-4126		A-4126		1	2,33	5,29	2,96	INT.A-2130	MONASTERIOGUREN	A-4126	1	A-4126		1	2,33	5,03	2,70	INT.A-2130	O.Z.U.MONASTERIOGUREN
A-4127		A-4127		1	2,88	3,41	0,53	INT.A-4126	MENDIOLA	A-4127	1	A-4127		1	2,88	3,30	0,42	INT.A-4126	O.Z.U.MENDIOLA
A-4128		A-4128		1	3,90	5,25	1,35	INT.A-2124	CASTILLO	A-4128	1	A-4128		1	3,90	5,14	1,24	INT.A-2124	O.Z.U.CASTILLO
A-4129		A-4129		1	21,79	23,47	1,68	LIM BURGOS	BAROJA	A-4129	1	A-4129		1	21,79	23,29	1,50	LIM BURGOS	O.Z.U.BAROJA
A-4130		A-4130		1	27,11	27,94	0,83	INT.A-2128	OCARIZ	A-4130	1	A-4130		1	27,11	27,86	0,75	INT.A-2128	O.Z.U.OCARIZ
A-4131		A-4131		1	44,25	44,61	0,36	INT.A-2128	OTEO	A-4131	1	A-4131		1	44,25	44,50	0,25	INT.A-2128	O.Z.U.OTEO
A-4132		A-4132		1	3,20	3,69	0,49	INT.A-3102	LASARTE	A-4132	1	A-4132		1	3,20	3,73	0,53	INT.A-3102	O.Z.U.LASARTE
A-4133		A-4133		1	9,44	15,03	5,59	INT.A-3104	OQUINA	A-4133	1	A-4133		1	9,32	14,97	5,65	INT.A-3104	O.Z.U.OQUINA

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**



**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4137		A-4137		1	16,65	17,62	0,97	INT.A-3110	ACILU	A-4137	1	A-4137		1	16,65	17,26	0,61	INT.A-3110	O.Z.U.ACILU
A-4138		A-4138		1	19,41	21,46	2,05	A-3110	CHINCHETRU	A-4138	1	A-4138		1	19,41	21,26	1,85	A-3110	O.Z.U.CHINCHETRU
A-4140		A-4140		1	23,19	23,55	0,36	INT.A-3110	ALAIZA	A-4140	1	A-4140		1	23,19	23,47	0,28	INT.A-3110	O.Z.U.ALAIZA
A-4141		A-4141		1	28,67	29,58	0,91	INT.A-4112	EGUILEOR	A-4141	1	A-4141		1	28,67	29,47	0,80	INT.A-4112	O.Z.U.EGUILEOR
A-4142		A-4142		1	35,41	37,73	2,32	INT.A-3114	ONRAITA	A-4142	1	A-4142		1	35,41	37,68	2,27	INT.A-3114	O.Z.U.ONRAITA
A-4144		A-4144		1	27,70	31,95	4,25	INT.A-3114	MUSITU	A-4144	1	A-4144		1	27,70	31,88	4,18	INT.A-3114	O.Z.U.MUSITU
A-4145		A-4145		1	27,02	28,36	1,34	INT.A-3114	ALECHA	A-4145	1	A-4145		1	27,02	28,25	1,23	INT.A-3114	O.Z.U.ALECHA
A-4146		A-4146		1	31,04	34,00	2,96	INT.A-3122	PORTILLA	A-4146	1	A-4146		1	31,04	33,87	2,83	INT.A-3122	O.Z.U.PORTILLA
A-4147		A-4147		1	37,59	38,56	0,97	INT.A-3124	TOBERA	A-4147	1	A-4147		1	37,59	38,53	0,94	INT.A-3124	O.Z.U.TOBERA
A-4148		A-4148		1	22,76	23,28	0,52	LIM BURGOS	FAIDO	A-4148	1	A-4148		1	22,76	23,32	0,56	LIM BURGOS	FAIDO
A-4149		A-4149		1	25,79	27,34	1,55	INT.A-3134	LMTE. CONDADO DE TREVINO(L.P.BURGOS)	A-4149	1	A-4149		1	26,79	28,41	1,62	INT.A-3134	LMTE. CONDADO DE TREVINO(L.P.BURGOS)
A-4150		A-4150		1	29,13	32,48	3,35	INT.A-3134	O.ZU.ARLUCEA	A-4150	1	A-4150		1	28,86	32,48	3,62	INT.A-3134	O.ZU.ARLUCEA

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4151		A-4151		1	26,91	28,56	1,65	INT.A-3130	LOZA	A-4151	1	A-4151		1	26,91	28,39	1,48	INT.A-3130	O.Z.U. LOZA
A-4152		A-4152		1	32,24	33,53	1,29	INT.A-3130	PIPAON	A-4152	1	A-4152		1	32,24	33,20	0,96	INT.A-3130	O.Z.U.PIPAON
A-4153		A-4153		1	36,01	36,84	0,83	INT.A-126	INT.A-126	A-4153	1	A-4153		1	36,51	36,77	0,26	INT.A-126	INT.A-126
A-4155		A-4155		1	25,44	27,35	1,91	INT.A-3126	O.ZU.MONTORIA	A-4155	1	A-4155		1	25,44	27,35	1,91	INT.A-3126	O.ZU.MONTORIA
A-4156		A-4156		1	32,13	32,68	0,55	INT.A-3122	O.ZU.ESCANZANA	A-4156	1	A-4156		1	32,13	32,59	0,46	INT.A-3122	O.ZU.ESCANZANA
A-4157		A-4157		1	30,66	32,40	1,74	L.P.BURGOS	LACORZANA	A-4157	1	A-4157		1	30,66	32,26	1,60	L.P.BURGOS	O.Z.U.LACORZANA
A-4158		A-4158		1	30,72	31,44	0,72	A-3138	EGUILAZ	A-4158	1	A-4158		1	30,72	31,27	0,55	A-3138	O.Z.U.EGUILAZ
A-4163										A-4163	1	A-4163		1	3,37	5,38	2,01	ROTONDA ZABALGANA N-102	O.Z.U. GOMETXA
A-4164										A-4164	1	A-4164		1	6,30	7,17	0,87	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U. GOMETXA
A-4201		A-4201		1	61,68	62,71	1,03	INT. A-124	PAGANOS	A-4201	1	A-4201		1	61,68	62,17	0,49	INT.A-124	O.Z.U.PAGANOS
A-4203		A-4203		1	74,48	75,03	0,55	INT.A-124	LASERNA	A-4203	1	A-4203		1	74,54	75,08	0,54	INT.A-124	LASERNA
A-4204		A-4204		1	56,11	59,08	2,97	INT.A-3214	BAÑOS DE EBRO	A-4204	1	A-4204		1	56,11	59,03	2,92	INT.A-3214	O.Z.U.BAÑOS DE EBRO

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4205		A-4205		1	61,27	67,25	5,98	INT.A-3224	INT.A-4208 ELCIEGO	A-4205	1	A-4205		1	61,27	67,82	6,55	INT.A-3224	INT.A-4208 ELCIEGO
A-4206		A-4206		1	62,13	63,13	1,00	INT.A-3212	INT.A-3212	A-4206	1	A-4206		1	62,13	63,19	1,06	INT.A-3212	INT.A-3212
A-4208		A-4208		1	71,49	76,28	4,79	INT.A-3210	INT.A-3216 LAPUEBLA DE LA BARCA	A-4208	1	A-4208		1	71,32	76,35	5,03	INT.A-3210	INT.A-3216 LAPUEBLA DE LABARCA
A-4211		A-4211		1	53,89	55,92	2,03	INT.A-3230	LABRAZA	A-4211	1	A-4211		1	53,89	56,09	2,20	INT.A-3230	O.Z.U.LABRAZA
A-4302		A-4302		1	3,71	6,63	2,92	VITORIA-GASTEIZ (CALLE LERMANDABIDE)	INT.A-3302	A-4302	1	A-4302		1	5,10	6,63	1,53	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-1	INT.A-3302
A-4303		A-4303		1	6,39	7,27	0,88	INT.N-102	ZUAZO	A-4303	1	A-4303		1	4,23	5,74	1,50	ROTONDA DE ZUAZO EN LA N-102	O.Z.U. ZUAZO DE VITORIA
A-4304		A-4304		1	28,50	32,02	3,52	INT.N-I	O.ZU.RIVAGUDA	A-4304	1	A-4304		1	28,87	31,19	2,32	INT.N-I	O.ZU.RIVAGUDA
A-4305		A-4305		1	28,51	29,21	0,70	INT.N-I	F.ZU.RIVABELLOSA	A-4305	1	A-4305		1	28,68	28,76	0,08	INT.N-I	O.Z.U.RIVABELLOSA
A-4306		A-4306		1	13,26	14,49	1,23	INT.N-624	ANTEZANA DE FORONDA	A-4306	1	A-4306		1	13,26	14,32	1,06	INT.N-624	O.Z.U.ANTEZANA DE FORONDA
A-4307		A-4307		1	12,81	14,26	1,45	F.ZU.FORONDA/A-3606	ARTAZA	A-4307	1	A-4307		1	12,81	14,25	1,44	F.ZU.FORONDA/A-3606	O.Z.U. ARTAZA
A-4308		A-4308		1	10,93	12,11	1,18	INT.A-3606	INT.A-3606	A-4308	1	A-4308		1	11,93	12,14	0,21	INT.A-3606	O.Z.U.GUEREÑA
A-4309		A-4309		1	7,88	8,65	0,77	INT.A-3606	ULLIVARRI-VIÑA	A-4309	1	A-4309		1	7,88	8,49	0,61	INT.A-3606	O.Z.U.ULLIVARRI-VIÑA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4310		A-4310		1	7,93	11,39	3,46	INT.A-3302	HUETO-ARRIBA	A-4310	1	A-4310		1	7,93	11,51	3,58	INT.A-3302	O.Z.U.HUETO-ARRIBA
A-4311		A-4311		1	8,37	9,13	0,76	INT.A-4310	MARTIODA	A-4311	1	A-4311		1	8,37	9,18	0,81	INT.A-4310	MARTIODA
A-4312		A-4312		1	10,61	10,89	0,28	INT.A-4310	O.ZU.HUETO-ABAJO	A-4312	1	A-4312		1	10,61	10,88	0,27	INT.A-4310	O.ZU.HUETO-ABAJO
A-4313		A-4313		1	9,62	10,31	0,69	INT.A-3302	INT.A-3302	A-4313	1	A-4313		1	9,62	9,73	0,11	INT.A-3302	O.Z.U. MENDOZA
A-4315		A-4315		1	14,18	14,42	0,24	INT.A-2622	OLLAVARRE	A-4315	1	A-4315		1	14,18	14,33	0,15	INT.A-2622	O.Z.U.OLLAVARRE
A-4316		A-4316		1	21,92	24,36	2,44	INT.A-2622	CAICEDO-SOPEÑA	A-4316	1	A-4316		1	21,92	24,29	2,37	INT.A-2622	O.Z.U. CAICEDO-SOPEÑA
A-4317		A-4317		1	22,92	26,68	3,76	INT.A-2622	BASQUIÑUELAS	A-4317	1	A-4317		1	22,92	26,58	3,66	INT.A-2622	O.Z.U.BASQUIÑUELAS
A-4320		A-4320		1	32,36	32,83	0,47	INT.A-2622	TUESTA										
A-4321		A-4321		1	35,92	42,30	6,38	INT.A-2122	TURISO	A-4321	1	A-4321		1	35,92	42,12	6,20	INT.A-2122	O.Z.U. TURISO
A-4322		A-4322		1	37,02	41,35	4,33	INT.A-2122	MOLINILLA	A-4322	1	A-4322		1	37,02	41,27	4,25	INT.A-2122	O.Z.U. MOLINILLA
A-4323		A-4323		1	38,90	41,02	2,12	INT.A-2122	CAICEDO-YUSO	A-4323	1	A-4323		1	38,90	40,91	2,01	INT.A-2122	O.Z.U. CAICEDO-YUSO
A-4324		A-4324		1	49,54	52,22	2,68	INT.A-2122	SOBRON	A-4324	1	A-4324		1	49,54	52,17	2,63	INT.A-2122	O.Z.U.SOBRON

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4325		A-4325		1	45,49	50,46	4,97	INT.A-2625	VILLAMBROSA	A-4325	1	A-4325		1	45,49	50,38	4,89	INT.A-2625	O.Z.U.VILLAMBROSA
A-4326		A-4326		1	35,24	37,98	2,74	INT.A-2625	BACHICABO	A-4326	1	A-4326		1	35,24	37,86	2,62	INT.A-2625	O.Z.U.BACHICABO
A-4328		A-4328		1	35,37	37,74	2,37	INT.A-2625	BELLOJIN	A-4328	1	A-4328		1	35,37	37,67	2,30	INT.A-2625	O.Z.U.BELLOJIN
A-4332		A-4332		1	42,95	45,98	3,03	INT.A-2622	QUEJO	A-4332	1	A-4332		1	42,95	45,86	2,91	INT.A-2622	O.Z.U.QUEJO
A-4333		A-4333		1	48,30	48,60	0,30	LIM BURGOS	O.ZU.MIOMA	A-4333	1	A-4333		1	48,30	48,57	0,27	LIM BURGOS	O.ZU.MIOMA
A-4334		A-4334		1	46,69	52,13	5,44	LIM BURGOS	ACEBEDO	A-4334	1	A-4334		1	46,69	51,99	5,30	LIM BURGOS	O.Z.U.ACEBEDO
A-4335		A-4335		1	48,03	49,33	1,30	A-4334	PINEDO	A-4335	1	A-4335		1	48,03	49,16	1,13	A-4334	O.Z.U.PINEDO
A-4336		A-4336		1	49,13	49,75	0,62	INT.A-2622	CORRO	A-4336	1	A-4336		1	49,13	49,57	0,44	INT.A-2622	O.Z.U.CORRO
A-4337		A-4337		1	52,86	56,46	3,60	INT.A-2622	O.ZU.VALLUERCA	A-4337	1	A-4337		1	52,86	56,39	3,53	INT.A-2622	O.ZU.VALLUERCA
A-4338		A-4338		1	51,31	56,35	5,04	L.P.BURGOS	LAHOZ	A-4338	1	A-4338		1	51,31	56,25	4,94	L.P.BURGOS	O.Z.U.LAHOZ
A-4339		A-4339		1	29,27	32,78	3,51	INT.A-4305	IGAY	A-4339	1	A-4339		1	29,27	32,73	3,46	INT.A-4305	O.Z.U.IGAY
A-4340		A-4340		1	32,02	33,38	1,36	INT.A-4339	O.ZU.QUINTANILLA	A-4340	1	A-4340		1	32,02	33,25	1,23	INT.A-4339	O.ZU.QUINTANILLA

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4341		A-4341		1	32,31	36,39	4,08	INT.A-3312	VILLABEZANA	A-4341	1	A-4341		1	32,31	36,33	4,02	INT.A-3312	O.Z.U VILLABEZANA
A-4342		A-4342		1	21,12	22,20	1,08	INT.A-3310	O.ZU.MANZANOS	A-4342	1	A-4342		1	21,12	22,12	1,00	INT.A-3310	O.ZU.MANZANOS
A-4343		A-4343		1	22,95	24,27	1,32	INT.A-3310	O.ZU.HEREÑA	A-4343	1	A-4343		1	22,95	24,11	1,16	INT.A-3310	O.ZU.HEREÑA
A-4344		A-4344		1	23,92	24,22	0,30	INT.A-4316	CASTILLO SOPEÑA	A-4344	1	A-4344		1	23,92	24,16	0,24	INT.A-4316	O.Z.U.CASTILLO SOPEÑA
A-4345		A-4345		1	4,40	5,92	1,52	VITORIA-GASTEIZ (CALLE ZURRUPIETA)	JUNDIZ										
A-4346		A-4346		1	25,95	26,58	0,63	INT.A-3318	ARTAZA	A-4346	1	A-4346		1	25,95	26,56	0,61	INT.A-3318	O.Z.U.ARTAZA
A-4347		A-4347		1	23,49	23,84	0,35	INT.A-3314	APRICANO	A-4347	1	A-4347		1	23,49	23,80	0,31	INT.A-3314	O.Z.U.APRICANO
A-4348		A-4348		1	26,47	27,71	1,24	INT.A-3316	O.ZU.ULLIVARRI-CUARTANGO	A-4348	1	A-4348		1	26,47	27,68	1,21	INT.A-3316	O.ZU.ULLIVARRI-CUARTANGO
A-4349		A-4349		1	30,25	30,65	0,40	INT.A-3316	VILLAMANCA	A-4349	1	A-4349		1	30,25	30,63	0,38	INT.A-3316	O.Z.U.VILLAMANCA
A-4350		A-4350		1	32,85	33,52	0,67	INT.A-3316	GUILLARTE	A-4350	1	A-4350		1	32,85	33,45	0,60	INT.A-3316	O.Z.U.GUILLARTE
A-4351		A-4351		1	33,21	34,20	0,99	INT.A-4352	LUNA	A-4351	1	A-4351		1	33,21	34,13	0,92	INT.A-4352	O.Z.U.LUNA
A-4353		A-4353		1	26,28	26,78	0,50	INT.A-3314	URBINA	A-4353	1	A-4353		1	26,28	26,75	0,47	INT.A-3314	O.Z.U.URBINA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4354		A-4354		1	27,16	28,74	1,58	INT.A-3314	SENDADIANO	A-4354	1	A-4354		1	27,16	28,71	1,55	INT.A-3314	O.Z.U.SENDADIANO
A-4356		A-4356		1	32,09	32,60	0,51	INT.A-3314	O.ZU.ANDAGOYA	A-4356	1	A-4356		1	32,09	32,57	0,48	INT.A-3314	O.ZU.ANDAGOYA
A-4357		A-4357		1	28,57	28,92	0,35	A-2622	CONVENTO DE SAN JUAN DE ACRE	A-4357	1	A-4357		1	28,57	28,90	0,33	A-2622	CONVENTO DE SAN JUAN DE ACRE
A-4359		A-3306		1	11,00	12,26	1,26	INT.A-3302	PTE.ROMANO DE TRESPUENTES	A-4359	1	A-4359		1	11,00	11,93	0,93	INT.A-3302	INT. ACCESO A TRESPUENTES
A-4360										A-4360	1	A-4360		1	6,30	6,80	0,50	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U. ARIÑEZ
A-4401		A-4401		1	10,99	13,21	2,22	INT.N-240	BETOLAZA	A-4401	1	A-4401		1	10,99	13,14	2,15	INT.N-240	O.Z.U BETOLAZA
A-4402		A-4402		1	12,25	15,45	3,20	INT.N-240 (ENLACE DE URBINA)	INT.N-240	A-4402	1	A-4402		1	12,97	13,59	0,62	ENLACE DE URBINA EN LA N-240	O.Z.U URRUNAGA
A-4403		A-4403		1	12,25	12,56	0,31	INT.N-240	GOJAIN	A-4403	1	A-4403		1	12,73	13,48	0,75	ENLACE DE URBINA EN LA N-240	GOJAIN
A-4404		A-4404		1	18,96	20,82	1,86	INT.N-240	O.ZU.ELOSU	A-4404	1	A-4404		1	18,96	20,61	1,65	INT.N-240	O.ZU.ELOSU
A-4405		A-4405		1	5,55	7,78	2,23	INT.A-3601 (ARÁNGUIZ)	INT.A-3604	A-4405	1	A-4405		1	5,75	7,92	2,17	INT.A-3601 (ARÁNGUIZ)	ENLACE DE ETXABARRI EN LA AP-1
A-4406		A-4406		1	10,79	11,43	0,64	INT.A-3608 ENL.A-622	APODACA	A-4406	1	A-4406		1	10,79	11,37	0,58	INT.A-3608 EN N-622	O.Z.U APODACA
A-4407		A-4407		1	12,20	15,18	2,98	INT.A-3608	BURUAGA	A-4407	1	A-4407		1	12,20	15,01	2,81	INT.A-3608	O.Z.U BURUAGA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4408		A-4408		1	15,06	16,61	1,55	INT.A-3608	ERIBE	A-4408	1	A-4408		1	15,06	16,58	1,52	INT.A-3608	O.Z.U.ERIBE
A-4409		A-4409		1	15,35	17,75	2,40	INT.A-3610	ACOSTA	A-4409	1	A-4409		1	15,35	17,50	2,15	INT.A-3610	O.Z.U.ACOSTA
A-4410		A-4410		1	17,19	17,79	0,60	INT.A-4409	CESTAFE	A-4410	1	A-4410		1	17,19	17,51	0,32	INT.A-4409	O.Z.U.CESTAFE
A-4411		A-4411		1	13,08	13,42	0,34	INT.A-3600	LETONA	A-4411	1	A-4411		1	13,08	13,65	0,57	INT.A-3600	O.Z.U.LETONA
A-4412		A-4412		1	14,10	15,34	1,24	INT.A-3600	OLANO	A-4412	1	A-4412		1	14,10	15,20	1,10	INT.A-3600	O.Z.U.OLANO
A-4413		A-4413		1	19,50	23,32	3,82	INT.A-3600	DOMAIQUIA	A-4413	1	A-4413		1	19,50	23,18	3,68	INT.A-3600	O.Z.U.DOMAIQUIA
A-4414		A-4414		1	19,95	21,96	2,01	INT.A-3600	O.ZU.MARQUINA	A-4414	1	A-4414		1	19,95	21,88	1,93	INT.A-3600	O.ZU.MARQUINA
A-4415		A-4415		1	20,01	24,14	4,13	INT.A-3600	LUQUIANO	A-4415	1	A-4415		1	20,01	24,15	4,14	INT.A-3600	O.Z.U.LUQUIANO
A-4417		A-4417		1	22,87	24,63	1,76	INT.A-4415	APERREGUI	A-4417	1	A-4417		1	22,87	24,52	1,65	INT.A-4415	O.Z.U.APERREGUI
A-4418		A-4418		1	21,47	23,12	1,65	INT.A-3600	GUILLERNA	A-4418	1	A-4418		1	21,47	22,98	1,51	INT.A-3600	O.Z.U.GUILLERNA
A-4419		A-4419		1	26,20	26,94	0,74	INT.A-3612	LARRAZCUETA	A-4419	1	A-4419		1	26,20	26,89	0,69	INT.A-3612	O.Z.U.LARRAZCUETA
A-4420		A-4420		1	35,63	36,90	1,27	INT.A-3314	ABECIA	A-4420	1	A-4420		1	35,63	36,85	1,22	INT.A-3314	O.Z.U.ABECIA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4421		A-4421		1	29,49	31,86	2,37	INT.A-2521	UZQUIANO	A-4421	1	A-4421		1	29,49	31,75	2,26	INT.A-2521	O.Z.U.UZQUIANO
A-4423		A-4423		1	33,23	34,60	1,37	INT.A-624	O.ZU.INOSO	A-4423	1	A-4423		1	33,23	34,48	1,25	INT.A-624	O.ZU.INOSO
A-4602		A-4602		1	36,91	37,98	1,07	INT.A-3616	LEZAMA	A-4602	1	A-4602		1	36,91	37,66	0,75	INT.A-3616	O.Z.U.LEZAMA
A-4603		A-4603		1	36,24	37,09	0,85	INT.A-3616	ONSOÑO	A-4603	1	A-4603		1	36,21	37,01	0,81	INT.A-3616	ONSOÑO
A-4604		A-4604		1	44,80	46,62	1,82	INT.A-625	LECAMAÑA	A-4604	1	A-4604		1	44,80	46,51	1,71	INT.A-625	O.Z.U.LECAMAÑA
A-4605		A-4605		1	40,98	41,62	0,64	INT.A-2625	O.ZU.TERTANGA	A-4605	1	A-4605		1	40,98	41,58	0,60	INT.A-2625	O.ZU.TERTANGA
A-4608		A-4608		1	36,70	37,08	0,38	L.P.BIZKAIA	ALORIA	A-4608	1	A-4608		1	36,70	36,79	0,09	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.ALORIA
A-4612		A-4612		1	48,18	48,42	0,24	INT.A-3618	O.ZU.MAROÑO	A-4612	1	A-4612		1	48,18	48,38	0,20	INT.A-3618	O.ZU.MAROÑO
A-4613		A-4613		1	48,82	51,21	2,39	INT.A-3618	AGUIÑIGA	A-4613	1	A-4613		1	48,82	51,10	2,28	INT.A-3618	O.Z.U.AGUIÑIGA
A-4614		A-4614		1	49,39	51,03	1,64	INT.A-3618	SALMANTON	A-4614	1	A-4614		1	49,39	50,85	1,46	INT.A-3618	O.Z.U.SALMANTON
A-4616		A-4616		1	51,96	58,48	6,52	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA	INT. A-3641	A-4616	1	A-4616		1	51,96	58,29	6,33	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA	O.Z.U.OKONDO
A-4618		A-4618		1	49,39	51,54	2,15	INT.A-3626	MENOYO	A-4618	1	A-4618		1	49,39	51,44	2,05	INT.A-3626	O.Z.U.MENOYO

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4619		A-4619		1	49,76	53,46	3,70	INT.A-3626	O.ZU.LUJO	A-4619	1	A-4619		1	49,43	53,46	4,04	INT.A-3626	O.ZU.LUJO
A-4622		A-4622		1	58,42	58,92	0,50	INT.A-3630	LEJARZO	A-4622	1	A-4622		1	58,42	58,87	0,45	INT.A-3630	O.Z.U.LEJARZO
A-4623		A-4623		1	56,90	57,66	0,76	INT.A-624	MENDIETA	A-4623	1	A-4623		1	56,90	57,58	0,68	INT.A-624	O.Z.U.MENDIETA
A-4624		A-4624		1	56,50	60,48	3,98	INT.A-2604	SOJO	A-4624	1	A-4624		1	56,50	60,13	3,63	INT.A-2604	O.Z.U.SOJO
A-4625		A-4625		1	59,17	60,81	1,64	INT.A-3636	RETES DE TUDELA	A-4625	1	A-4625		1	59,17	60,62	1,45	INT.A-3636	O.Z.U.RETES DE TUDELA
A-4906		A-4906		1	40,34	42,05	1,71	L.P.BIZKAIA	DELICA	A-4906	1	A-4906		1	40,34	41,88	1,54	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.DELICA
A-4907		A-4907		1	36,94	37,76	0,82	L.P.BIZKAIA	ARTOMAÑA	A-4907	1	A-4907		1	36,94	37,63	0,69	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.ARTOMAÑA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



## 5. SAREAN AZKEN SEIURTEKOAN EGINDAKO OBRA ETA PROIEKTU NAGUSIAK

### 5.1. EUSKADIKO ERREPIDEEN 2. PLANEAN PROGRAMATURIKO JARDUNAK, 1999-2010

Gauzatzeko dauden jardun nagusiak Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorreko 1999ko ekaineko agirian zehaztuta daude, eta horren programazioa egokitu egin da Arabako errepide inbertsioko urteko aurrekontu mugara; bertan, gainera, Errepideen Plan Integralean ezarritako beste jardun batzuk ere sartu behar dira.

**Lehentasuneko Intereseko Sarean**, programaturiko jardunek, **Obra Nagusiko** programan, eragina dute **dagoeneko betearazita** dagoen N-102 errepidean (egokitzapena, ezkerreko biren ezabaketa eta sarbideen kontrola), **betearazita** dagoen N-104 errepidean (Eskalmendi-Arkauteko saihebidetaren finkapena) eta N-124 errepidean (gaitasuna handitzea, Armiñon-Zanbrana tartean, eta Briñaserainoko luzapena).

**Egokitzapen Programa** N-240 errepidetik hedatzen da, **dagoeneko betearazita** dagoen Gamarraren eta Miñaoren arteko sarbideen egokitzapenarekin eta kontrolarekin, gaitasuna Legutiora handitzearekin (A-623 errepidearekiko elkargunea) eta Legutioren eta Bizkaiko mugaren arteko egokitzapenarekin; halaber, N-240 eta A-623 errepideen arteko lotunea ere sartzeko da.

**Lehenengo programa honetan, N-I errepidearen egokitzapena sartzeko da, horren ibilbide osoan, Ariñezeko lotunetik (berori ere barne) Burgoseko probintzia mugaraino (Rivabellosan), Sustapen Ministerioak Trebiñuko Konderrian (Burgos) garatuko dituen jardunekin koordinazioan. Ariñezetik Los Llanos industrialdera bitarteko tartea betearazita dago, eta Legua del Rey deritzona, berriz, gauzatzen ari dira.**

Sare mota honetan programaturiko hiri saihebidetarik honako hauek dira: Lapuebla de Arganzonako saihebidetaria, N-I errepidean, **N-I errepidearen trazatua Trebiñuko Konderritik (obretan) aldatzean jasotako jarduna; dagoeneko betearazita** dagoen Miñaoko saihebidetaria, N-240 errepidean, eta **dagoeneko betearazita** dagoen Langraiz Okako saihebidetaria, A-2622 errepidearen trazatu aldatzetatik hartzen dena (N-I errepidearekiko loturan).

Azkenik, sarearen gainerako zatian izango duen garrantziaren eta eraginaren ondorioz, aintzat hartu behar da dagoeneko hasita dagoen Gasteiz-Eibar autobidetaren eraikuntza, Arabako Lukoko tartean, Gipuzkoako mugan; halaber, Etxabarri-Ibiñaren eta Lukoren arteko tartetaren eraikuntza proiektua idazten ari dira.

**Oinarrizko Sareko Obra Nagusiko Programan** jasotako obrak A-132 eta N-104 errepideen arteko lotura (Arkauten) eraikitzea mugatzen dira.

**Egokitzapeneko Programan** hauxe sartzeko da:

- A-132 errepidea, Azazetako mendatetik Santikurutze Kanpezura; **betearazita dago** honako tartetarik: **portuko tartetarik, Birgala-Maeztu, Antoñana-Santikurutze Kanpezu-probintziako muga.**
- A-623 errepidea, Legutiotik Bizkaiko mugara.
- A-624 errepidea, Altube-Ziorraga-Amurrio-Arespalditza eta Menagarai eta Burgoseko mugaraino; **betearazita dago Arespalditzaren eta Artziniegaren arteko tartetarik; gainera, Euskadi-Aragoi autobidetaren emakidadunarekin hitzartuta dago ibilgailu astunentzat ez dela ordainpekoa izango Ziorraga-Altube tartetarik, AP-68rako aldatetarik lortzeko, Altubeko mendetarik tartetarik.**
- A-625 errepidea, Luiaondoren eta Amurrioko Ekialdeko Saihebidetaren hasieraren artean; **betearazita** dago eta Saratxoko tartetarik osatu barik dago; horren amaiera Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorrean jasota dago, hiriko saihebidetaren programaren barruan. **Nolanahi ere, Planean A-625 errepiderako (Amurrioren eta Luiaondoren artean) jasotako jardunen barruan, etorkizuneko bikoizketarik sartu behar da.**
- Hiriko Saihebidetarik programan, Oinarrizko Sarean, Amurrioko Ekialdeko Saihebidetarik dago jasota, A-625 errepidean, eta hori **dagoeneko betearazita** dago.

### 5.2. ARABAKO ERREPIDEEN PLAN INTEGRALEAN PROGRAMATURIKO JARDUNAK

**Lehentasuneko Intereseko Sarean**, programaturiko proposamenarik sarbideen gaitasuna eta kontrola hobetzeko programetarik oinarritzen dira.

Plan Integralak etorkizunean N-124 errepidearen gaitasuna handitzea planteatzen du, Zanbranaren eta Briñasen artean, bertako oraingo trafikotarik (eguneko **10.600** ibilgailu baino gehiago) eta horrek izan dezakeen hazkuntzea aintzat hartuta.

Sarbidearik kontrolatzeko programan, N-622 errepidean bikoizturiko tartetarik autobia bihurtzea aztertzen ari da, eta hori Ihurreko lotunetik Letonara doa; halaber, zerbitzuko bide bat eraiki nahi da, A-624 eta A-2521 errepidearik N-622 autobietaren ertzerarik lotzeko; azkenik, berrantolatutarik egin nahi dira N-104 errepidearen ibilbidean dauden zeharbideekotarik elkargunearik, N-2134 errepidearen eta Venta del Patioren artean.

Plan Integralak **Oinarrizko Sareko** errepide hauetarik tartetarik batzuen egokitzapena planteatzen du:

- A-124 Biasteritiko zeharbidearik hasi baino lehen (Cuesta de Castejones); gainera, hobetutarik egin behar dira A-3216 eta A-3210 errepideekotarik elkargunearik (Biasterin).
- A-126 Bernedoren eta Santikurutze Kanpezuren artean.
- A-132, N-104 errepidearen eta Egiletaren artean (trazatu aldatetarik), eta Santikurutze Kanpezuren eta Nafarroako mugaren artean; hori ez dago jasota Euskadiko Errepideen

Plan Orokorreko jardunen artean. Santikurutze Kanpezuren eta Nafarroako mugaren arteko tartea **dagoeneko betearazita** dago.

- A-625 Saratxoren eta Bizkaiko mugaren artean.
- A-627, A-3006 errepidearen elkargunetik Gipuzkoako mugara.

Kasuren batean, eta bidearen hasierako egoeraren arabera, **Oinarrizko Sarean** garatu beharreko jardunak ez dira egokitzapenekoak, bazterbideetan zoladura jartzekoak eta indartzekoak baino; horren barruan, lehendik egindako baina zoladurarik gabeko bazterbideak finkatzea sartzen da, baldin eta horiek halako jarduna behar badute, ibilbide osoa homogeneizatu behar izatearen eraginez; horixe gertatzen da A-124 errepideko 41,3 eta 42,80 KPen artean (ibilbidearen hasieran), eta 71,37 KPren eta Errioxako mugaren artean ere bai. Sare mota honetan garatu beharreko hiriko saihebidetarako, Bastida eta Biasteri saihebidetarako biltzen dira, biak A-124 errepidearen ibilbidean.

**Eskualdeko Sarean**, azken urteotan ia ez da jardunik egin; sare hau Errepideen Plan Integralaren jardun talde nagusienetarikoa da, eta bertarako proposaturiko jardunik gehienak trazatua hobetzeko eta plataforma handitzeko programan sartzen dira; egokitzapenak, hain zuzen ere, Eskualdeko Sareko tarte oso zehatzetara mugatzen dira, gehienbat trafiko bolumenik handieneko tarteetara. Jardunak izan behar dituzten ibilbideak honako hauek dira:

- A-2122 errepidea, Burgoseko Mirandako mugatik Burgoseko Tobalina haraneko mugara. Burgoseko muga (Miranda)-Puentelarra tartea egokitu egin behar da, Puentalarra-Zubillagaren eta Rivabellosaren arteko ibilbide homogeneoa eratzeko; Puentalarraren eta Tobalina haranaren artean, trazatua hobetzea eta plataforma 6/8ra handitzea proposatzen da. Lantaroneko industrialdean sartzeko tartea dagoeneko betearazita dago.
- A-2124 errepidea, Gasteizeko mendatea egokituta (dagoeneko betearazita), eta trazatua hobetuta eta plataforma handituta, Trebiñuko Konderriaren, Urizaharraren eta A-124ren mugan.
- A-2126 errepidea, Bernedotik Oionera, Ekora-Oion tartearekin (dagoeneko betearazita).
- A-2128 errepidea, Santikurutze Kanpezutik Agurainera; Opakuako mendatearen (A-3114 errepidearekiko elkargunea) eta Done Bikendi Haranaren arteko tarteko jardun bakarra bazterbideetako zorua da, eta, gainerako zatiari dagokionez, trazatua hobetzea eta plataforma handitzea planteatzen da.
- A-2521 errepidea, 23,4 KPtik Bizkaiko mugara; 23,4 KPren eta A-3612 errepideko elkargunearen artean, egokitzapena planteatzen da, eta Beluntzatik aurrera, dirudienez, nahikoa da trazatua hobetzea eta plataforma handitzea.
- A-2522 errepidea, Urquilloko elkargunearen eta Bizkaiko mugaren (Orozko) artean. Betearazita dago 32.800 KPren eta 34.080 KPren arteko tartea (Baranbioko hiri zonaren hasiera).
- A-2602 errepidea, Artziniegaren eta Burgoseko mugaren artean; jardun nagusia egokitzapena da.
- A-2604 errepidea; egokitzapena ibilbide osoan (Artziniega eta Bizkaiko muga).
- A-2620 errepidea, N-240 errepidearen eta A-4023rekiko elkargunearen artean.

- A-2622 errepidea; egokitzapena Langraizen eta AP-68 errepideko elkargunearen artean, eta trazatua hobetzea eta plataforma handitzea, AP-68 errepideko elkargunearen eta Burgoseko mugaren artean.
- A-2625 errepidea, Burgos-Puentelarrarekiko mugaren eta Burgosek Berberanarein duen mugaren artean hobetu gabe dauden tarteetan.

Indarreko Errepideen Plan Integralean jasotako hiri saihebidetarako honako hauek dira: Fontecha A-2122an; Oion A-2126an; eta Pobes eta Gesaltza Añana A-2622an.

**Tokiko eta Auzoko Sarean**, proposamenak bi programatan euskarritzen dira gehienbat: trazatua hobetzeko eta plataforma handitzeko programa, eta zabaltzeko eta indartzeko programa. Ibilbide bakoitzaren garrantziaren arabera (funtzionaltasunaren eta trafiko erlatiboaren araberako garrantzia), plataformaren eta abiaduraren estandar aldagarri batzuetarako handitzea proposatzen da, eta, hortaz, errepide unitario bakoitzerako kostu unitario desberdina planteatzen da.

Proposaturiko plataformak 6/8-6/7 bitartekoak dira, ibilbideak eratzeko dituzten toki errepideetarako, eta 5/6 metrokoak, biztanleguneetan sartzeko toki errepideetarako; gainera, zergati desberdinen eraginez, Tokiko Sarearen barruan honako errepide hauen egokitzapena planteatzen da:

- A-3312 errepidea, N-I errepidetik (Rivabellosan) A-2122 errepidera (Komunioin), zona hori Gasteizekin lotzeko eskualde ibilbide berria eratuz, probintziaren barrutik, eta N-I errepidearekin (Lantaroneko industrialdearen sarbidea) eta Gaubeako haranarekin lotuz.
- A-3138ko 28,8 KPtik 32,9 KPra eta 35,1 KPtik 36,950 KPra; N-I errepidearen osagarria da eta toki trafikoa hartzen du (**dagoeneko betearazita**).
- A-3014 errepidea, Marietatik A-3002ko elkargunera; errepide horrek interes turistikoa dauka, eta **Eraikuntza Proiektua onetsita** dago.
- A-3632 errepidea, Larraño mendirako sarbidetik Garateko mendatera; Arbako bi eskualde lotzen ditu, eta **dagoeneko betearazita** dago.

Tokiko Sarean ezarritako hiriko saihebidetarako dagokionez, indarreko agiriak honako jardun hauek jasotzen ditu:

- Dulantzi A-3110ean (**eraikuntza proiektua onetsita**).
- Kripan A-3220an (**saihebidetarako betearazita**).
- Rivabellosa eta Komunioi A-3312an.
- Bilar A-3228an (**dagoeneko betearazita**).

Auzoko Sarean hobekuntza programa bat garatu da, errepideen plataforma gutxienez 5 metroko sekziolaraino handitzeko.

## 6. PLANAREN BETETZE MAILA

		PLANA BETETZEA: 1998-2003 ALDIAN BETEARAZITAKO ETA PROGRAMATURIKO OBRAK				
	OBRA MOTA	HIRURT. PROGRAMAZ. KOST., 1998-2003 Pta. m. (1)	OBRA INBERTS. PROG. AURREK. ARABERA (2)	Inberts./programazioa	OBRA INB. ADJUDIK. AURREK. ARABERA (3)	Adjudik./programazioa
EEPO	OBRA NAGUSIA	1.990	1.140	57,3%	1.905	%95,7
	EGOKITZAPENA	11.782	6.919	58,7%	12.900	%109,5
	HERRIKO SAIHESBIDEA	4.150	4.150	100,0%	3.046	%73,4
	Azpiguz.	17.922	12.209	<b>68,1%</b>	17.851	<b>%99,6</b>
	<b>EEPO GUZT.</b>					
AEPI	SARBIDEEN KONTROLA	324,7				
	EGOKITZAPENA	4029,5	1.576	39,1%	2.316	%57,5
	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA HANDITZEA	1847,2	734	39,7%	878	%47,5
	SAIHESB.	999,3	112	11,2%	123	%12,3
	ZABALDU ETA INDARTU	40,0	40	100,0%	30	%75,0
	BAZTERBIDEETAN ZOLADURA JAR. ETA	120,0				
	Azpiguz.	7360,7	2.462	<b>33,4%</b>	3.347	<b>%45,5</b>
	<b>AEPI GUZT.</b>	<b>25.283</b>	<b>14.671</b>	<b>58,0%</b>	<b>21.198</b>	<b>%83,8</b>

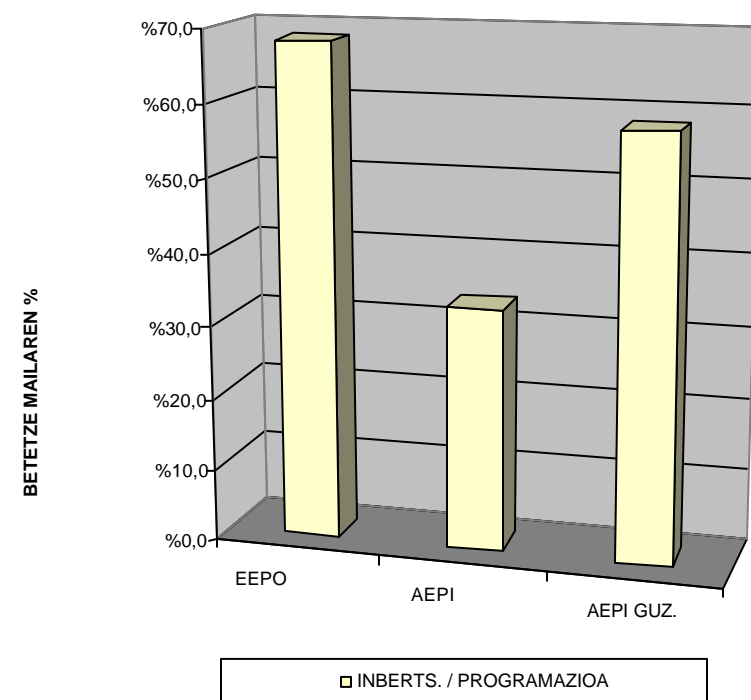
## OHARR. :

(1) Obren kostua Errep. Plan Integralaren arabera

(2) Plan Integralean 1998-2003 seiurtekoako programaturiko inbertsioak; ez dira aintzat hartzen aurreraturiko obrak. Plan Integralak hasierako programazioari dagokionez duen betetze maila adierazten du.

(3) 1998-2003 hirurtekoako inbertsioa, adjudikazio-aurrekontuaren arabera, aurreraturiko obrak izan ezik.

EAPI-REN BETETZE MAILA ERREALA 1998-2003 HIRURTEKOAN





**PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS Y EN EJECUCIÓN EN PERIODO 1998-2003**

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL</b>																			
<b>SUBPROGRAMA: NUEVAS INFRAESTRUCTURAS</b>																			
2001	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	AP-1(1.2)	AUTOPISTA VITORIA-GASTEIZ - EIBAR. TRAMO ETXABARRI-LUKO. Enlace de Etxabarri-viña en conexión con N-624 y con la Autopista Vitoria-Eibar						0			EJECUTADA			3077	18,493 €		No individualizada en el PICA.
<b>SUBPROGRAMA: AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD</b>																			
13	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-240 (1)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE MEDIANA GAMARRA-MIÑANO (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)	4,6	8,3	3,7	2x7/10,5	100	498	355		EJECUTADA	2x7,5/11	NOV-2000	946	5,686 €		3196 millones repartidos en dos trienios; incluye vte de Miñano. Sección 7/11; longitud 4,66 Pk 4,57 a 8,30 (3,73 Km); pto ficha 19,2 millones de euros repartidos tb en trienios.
100	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-I (1)	ENLACE A DESNIVEL EN LA CARRETERA N-I KM 323 CON LAS CARRETERAS A-4304 Y A-4305 DE ACCESO A RIBAGUDA Y RIBABELLOSA. FASE II: RAMALES, VIALES Y PASO SUPERIOR	323,0	323,0	0,0				0		EJECUTADA		OCT-1997	384	2,308 €		
87	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-I (8)	MEJORA DE LA INCORPORACIÓN A LA AUTOVÍA DE LA CARRETERA N.-102 Y ACONDICIONAMIENTO DE LA N-I PK 339,48 A PK 342,28	339,5	342,3	2,8	2x11,25/14,75	100-120	851	304		EJECUTADA	2x11,25/14,75	EN-2001	3656	21,973 €		
<b>SUBPROGRAMA: REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS</b>																			
3	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-102	ACONDICIONAMIENTO, ELIMINACIÓN DE GIROS A IZQUIERDA Y REORDENACIÓN DE ACCESOS EN CARRETERA N-102, PK 343,490 A PK 348,140	343,5	348,1	4,6	2x7/10,5	100	1.008	204		EJECUTADA	2x7/10,5	JUL-2000	1728	10,385 €	SEP-2000 FEB-2003	Longitud prevista:4,7 km corregida a 4,94 con ficha de obra

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED</b>																			
<b>SUBPROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO</b>																			
212	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124	9	FIN DE VARIANTE DE TRAZADO A INICIO DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216)	61,3	63,6	2,3	7/10	80	184	80	EJECUTADA	7/10	JL-1999	203	1,220 €		
1107	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124	11.2	FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A- 3216) A INT. A-4202. TRAMO CUESTA DE CASTEJONES	66,9	70,5	3,6	7/10	80	357	100	EJECUTADA	10/12		565	3,396 €		Mejora de la Cuesta de Castejones.
1076	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 (INTERSEC CIÓN)		PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ORDENACIÓN Y MEJORA DE LA INTERSECCIÓN DE LA A-124 CON LAS CARRETERAS A-3216 Y A- 3210 EN LA GUARDIA					60	60		EJECUTADA		OCT- 1997	55	0,331 €		
1109	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2122	2.2	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO INT. A-4322 - ACC. POLÍGONO DE LANTARÓN	37,0	38,3	1,3	7/10	100/80	102	80	EJECUTADO	7/10	OC-02	101	0,607 €		
1110	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2122	2.3	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO ACC. POLÍGONO DE LANTARÓN - INICIO VARIANTE DE FONTECHA	38,3	39,7	1,4	7/10	100/80	111	80	EJECUTADO	7/10					
233	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2124	2	FINAL ACTUACIÓN - LIMITE CONDADO DE TREVINO	5,8	8,2	2,4	7/9	60	144	60	EJECUTADA	7/9	NV-02	320	1,923 €	DC-02 JN-03	Acondicionamiento del Pto de Vitoria pk 5,850 el Pk 9,430; 2,4 km en territorio Alavés. Velocidad de proyecto a 80. Sección 7/9
238	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2126	2.3	L.P.NAVARRA - O.ZU.OYON-OION. TRAMO YÉCORA - OYÓN.	50,5	57,6	7,1	6/8	80/60	284	40	EJECUTADA	6/8	OC- 1999	424	2,548 €		Sin ficha técnica
1111	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2522	1.2	INT.A-624 EN URQUILLO - O.ZU. BARANBIO. TRAMO PK 32,8 - O.ZU. BARANBIO.	32,8	34,1	1,3	7/9	60	104	80	EJECUTADA	7/9	MZ- 1999	185	1,112 €		
1071	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3138	2	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA A-3138. PRIMER TRAMO	27,1	31,6	4,6	6/7	60	170	37	EJECUTADA	6/7	MY- 1997	139,3	0,837 €		
1112	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3138	4	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA A-3138. SEGUNDO TRAMO	33,0	35,5	2,5	6/7	60	92	37	EJECUTADA	6/7	MY- 1997	75,7	0,455 €		

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
382	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3632 1	ACC.MONTE LARRAÑO - ALTO DE GARATE	52,1	54,3	2,2	6/8	60/40	110	50		EJECUTADA	6/8	MZ- 2000	383	2.302 €		Sin ficha técnica.
<b>SUBPROGRAMA: ACONDICIONAMIENTOS</b>																			
75	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 5	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y REFUERZO DE FIRMES DE VIRGALA MAYOR A MAESTU	23,5	26,0	2,5	7/12	80	108	44		EJECUTADA	7/12	MAR- 1997	109	0,655 €		
106	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 7.2	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO ANTONANA A A-126)	33,4	38,1	4,7	7/10	80	282	60		EJECUTADA	7/10	JUN- 1999	198	1,190 €		
89	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 8	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO A-126-A-2128)	38,1	39,3	1,2	7/10	80	47	40		EJECUTADA	7/10	JUN- 2000	166	0,998 €	AG-2000 EN-2001	
222	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 9	INT. A -2128 A L.P. DE NAVARRA	39,3	42,0	2,7	7/10	80	218	80		EJECUTADA	7/10	JL-2000	289	1,737 €		Incluido en II PGCPV
2003	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-624 (2.2)	ACONDICIONAMIENTO AMURRIO-RESPALDIZA, (CRUCE DE LOS OLMOS)	44,6	45,5	1,0	7/9	60	61	64		EJECUTADA	7/10	AB- 1999	134	0,805 €		
73	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-624 (4)	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA A-624 DE MENAGARAY A ARTZINIEGA (INCLUYE VTE EN INTERSECCIÓN CON A-2604)	49,9	55,3	5,4	7/10	70	1.421	263		EJECUTADA	7/10	NOV- 1997	1189	7,146 €		
74	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-625	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACONDICIONAMIENTO DE LA A-625 ENTRE FINAL VTE DE LUYANDO Y PK 11,78 , Y ENLACE CON A-3622 (TRAMO III DEL CONVENIO CON BIZKAIA)	363,3	361,9	1,4	7/11	90	358	256		EJECUTADA	7/11	AB- 1997	666	4,003 €		
104	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-240 (2)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE MEDIANA GAMARRA-MIÑANO (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)	4,6	8,3	3,7	2x7/10,5	100	1.137	355		EJECUTADA	2x7,5/11	2000	2250	13,523 €		3196 millones repartidos en dos trienios; incluye vte de Miñano. pto ficha 19.2 millones de euros repartidos tb en trienios.
15	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-I Y A- 2622	VARIANTE EN LA CARRETERA A-2622. ACCESO A NANCLARES	10,6	12,6	2,0	7/10	80	871	330		EJECUTADA	7/10	OCT- 2000	1731	10,404 €	DIC-00 DIC-02	Sección 7/10. Velocidad de proyecto 100 km/h. Pto obra civil (9,93 millones Euros)



COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>SUBPROGRAMA: MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA</b>																			
1077	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2620 2	MEJORA DE TRAZADO DE LA A-2620; INT. A-3941 PTO DE LA CRUCETA A INT.A-4021	24,1	28,3	4,3	6/8	40/60	160	37		EJECUTADA	6/8	JN-1997	119	0,715 €		
255	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2620 3	INT 4021 - INT A-4023	28,3	29,2	0,9	6/8	60	35	40		Ejecutada						Dudas estado
1104	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 8.2	FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - INT.A-2625 (ESPEJO). TRAMO INICIO PROYECTO DE MEJORA - FINAL PROYECTO DE MEJORA. INT. A-2625 (ESPEJO)	31,8	32,7	0,9	6/8	60	27	30		EJECUTADA				0,450 €		
1123	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 11.2	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO I.ZU. TOBILLAS - F.ZU. TOBILLAS	50,0	50,6	0,6	6/7	50	12	20		EJECUTADA	6/6 + aceras					
1125	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 11.4	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO I.ZU. BOVEDA- F.ZU. BOVEDA..	53,1	53,8	0,7	6/7	50	15	20		EJECUTADA	6/6 + aceras					
1078	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3008 1	ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A-3008 DE ESCALMENDI (INT. A-3002) A ARZUBIAGA	5,0	7,1	2,2	7/9	80	48	22		EJECUTADA	7/9	JL-1997	43	0,258 €		
1096	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3130 1	INT.A-2124 A INT. A-3142 (PIPAÓN)	25,2	32,2	7,1	6/7	50/40	177	25		EJECUTADA	6/7	AB-1999	394	2,368 €		
1100	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3210	MODIFICACIÓN DE TRAZADO ENTRE ELCIEGO Y CENICERO	0,0	0,0	0,0				0		EJECUTADA	6/6	0		1,280 €		Sin datos técnicos. No prevista en el PICA
327	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3214 1.1	INT.A-124 - INT.A-3224. TRAMO SAMANIEGO - VILLANUEVA	54,5	58,1	3,6	6/8	60/50	90	25		EJECUTADA	6/8		85	0,511 €		
1079	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 2	ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A-3230 ENTRE MOREDA Y BARRIOBUSTIO. TRAMO INT. A-4212 - INT. A-4211	51,5	53,9	2,4	5/6	40	23	10		EJECUTADA	5/6	SP-1997	60	0,361 €		
1118	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 3	PROYECTO DE ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A-3230 ENTRE MOREDA Y BARRIOBUSTIO. TRAMO INT. A-4211 - INT. A-3226	53,9	57,7	3,9	5/6	40	37	10		EJECUTADA	5/6	1998	16	0,096 €		

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1082	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3316 1	ENSANCHE, MEJORA DE TRAZADO Y REFUERZO DE INT.A-3314 A INT. A-4351 EN ARCHUA	25,3	33,2	7,9	6/7	50	258	33		EJECUTADA	6/7	OC- 1997	246	1,478 €		
<b>SUBPROGRAMA: ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA</b>																			
1095	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3002 3	ENSANCHE Y REFUERZO DE MENDEVIL A ARROYABE	8,7	10,5	1,9	6/7		28	15		EJECUTADA	6/7	EN- 1997	18	0,108 €		Se extiende hasta Durana.
340	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 1	L.P. NAVARRA - INT.A-4212	50,3	51,5	1,2	5/6		12	10		EJECUTADA	5/6	SP- 1997	12	0,072 €		
<b>SUBPROGRAMA: REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS</b>																			
4	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-104	CONSOLIDACIÓN VTE. ESKALMENDI-ARKAUTE	0,0	0,0	0,0	7/10	80		0		EJECUTADA	7/10	MAY- 1998	177	1,064 €		
<b>SUBPROGRAMA: REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES</b>																			
1032	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 2	PK 41,3 INICIO VTE DE TRAZADO - FINAL VTE DE TRAZADO	41,3	42,8	1,5	7/10	80	30	20		EJECUTADA						
1038	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2128 4	INT..A-3116 A LARRAONA - F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA	38,6	47,2	8,6	6/7	60	86	10		Ejecutado						Actuación ya ejecutada con anterioridad del PICA. No sacar en planos
<b>SUBPROGRAMA: MEJORA DE TRAVESIAS</b>																			
1105	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124	TRAVESIA DE LABASTIDA	42,4	43,7	1,3	6/6		0	0		EJECUTADA	6/6		0	0,000 €	NV-02 JL-03	No prevista en el PICA como tal.
1099	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-126	TRAVESÍA DE BERNEDO	38,5	39,4	0,9	6/7		0	0		EJECUTADA	6/7	0	0	0,000 €	OC-02 JL-03	No prevista en el PICA como tal. Proyecto de Acondicionamiento y urbanización de la A-126 en la travesía de Bernedo.
1098	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3210	TRAVESÍA DE EL CIEGO				7/9 o 7/10		0	0		EJECUTADA	6/7				NV-02 JL-03	No prevista en el PICA. Acera derecha 2 m.

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>SUBPROGRAMA: MEJORA RED VECINAL</b>																			
391	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4002	1 INT.N-104 - ARBULO	8,8	9,0	0,2	5/5		1	8		EJECUTADO	5/6				2000	
395	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4007	1 INT.A-3138 - FIN.(OBRAS) MEZQUIA	28,0	28,3	0,3	5/5		3	10		EJECUTADO						
396	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4008	1 INT.N-240 - GAMARRA MENOR	5,2	5,8	0,6	5/5		6	10		EJECUTADA	5/6		0,060 €			Ampliación y mejora a 5/6. 1km de longitud.
397	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4009	1 INT.N-240 - O.ZU.RETANA	7,7	8,0	0,3	5/5		3	10		EJECUTADO	6/7					
420	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4115	1 INT.A-3138 - IBARGUREN	34,9	35,1	0,2	5/5		2	8		EJECUTADO						
421	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4116	1 INT.A-3138 - ANDOIN	35,6	36,3	0,7	5/5		6	8		EJECUTADO						
439	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4152	1 INT.A-3130 - PIPAON	32,2	33,5	1,3	5/5		13	10		EJECUTADO						
292	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4159	1 INT.A-132 - ESTACIONAMIENTO DEL MONASTERIO DE ESTÍBALIZ	7,7	9,6	1,8	6/7		27	15		EJECUTADO						
308	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4161	1 INT.A-132 EN HORRADICHO - F.ZU.ORBISO	40,7	43,1	2,4	5/6		24	10		EJECUTADO	5/6		0,150 €		2001	En revista de marzo 2004 inicio de obras en este tramo ¿?
447	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4303	1 INT.N-102 - ZUAZO	6,4	7,3	0,9	5/5		7	8		EJECUTADO	6/7					
448	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4307	1 F.ZU.FORONDA/A-3606 - O.ZU.ARTAZA	12,8	14,3	1,4	5/5		14	10		EJECUTADO	5/6				2000	



COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
449	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4307 2	O.ZU.ARTAZA - ARTAZA	14,3	14,3	0,0	5/5		0	10		EJECUTADO						
452	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4310 1	INT.A-3302 - HUETO-ARRIBA	7,9	11,4	3,5	5/5		28	8		EJECUTADA	5/6			0,354 €		
459	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4319 1	INT.A-2622 - O.ZU.ATIEGA	32,2	35,1	2,8	5/5		28	10		EJECUTADO	5/6					
460	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4319 2	O.ZU.ATIEGA - INT. A-3318 (BARRÓN)	35,1	37,6	2,6	5/5		26	10		EJECUTADO	5/6					
462	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4322 2	F.ZU.LECIÑANA - MOLINILLA	39,1	41,4	2,2	5/5		22	10		EJECUTADA	5/5			0,340 €		PK 39,030 A PK 41,350. 2,320 km. Mejora de trazado y refuerzo a 5/5.
464	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4324 1	INT.A-2122 - SOBRON	49,5	52,2	2,7	5/5		27	10		EJECUTADO	5/5					
475	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4334 1	LIM BURGOS - O.ZU.ACEBEDO	46,7	52,1	5,4	5/5		54	10		EJECUTADO	5/6					1999
477	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4335 1	A-4334 - PINEDO	48,0	49,3	1,3	5/5		13	10		EJECUTADO	5/6					2000
478	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4336 1	INT.A-2622 - CORRO	49,1	49,8	0,6	5/5		5	8		EJECUTADO	5/6					2001
488	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4348 1	INT.A-3316 - O.ZU.ULLIVARRI-CUARTANGO	26,5	27,7	1,2	5/5		10	8		EJECUTADO	5/6					2000
493	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4354 1	INT.A-3314 - SENDADIANO	27,2	28,7	1,6	5/5		13	8		EJECUTADO	5/6					1999
1133	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4415	MURGUIA-LUQUIANO	20,0	24,1	4,1			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1134	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4416	VITORIANO-ORO	21,1	23,8	2,7			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA
1135	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4417	ACCESO A APERREGUI	22,9	24,6	1,8			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA
510	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4605 1	INT.A-2625 - O.ZU.TERTANGA	41,0	41,6	0,6	5/5		6	10		EJECUTADA					1999	
513	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4616 1	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA - LMTE.MUNICIPAL LLODIO	52,0	55,3	3,3	5/5		33	10		EJECUTADA	4,5/5,5				2000	
514	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4616 2	LMTE.MUNICIPAL LLODIO - INT. A-3641	55,3	58,5	3,2	5/5		26	8		EJECUTADA	4,5/5,5				2000	

**PROGRAMA: VARIANTES URBANAS**

**SUBPROGRAMA: VARIANTES**

1097	REVISION PICA	VARIANTES URBANAS	A-3220 3	VARIANTE ESTE DE CRIPAN	81,5	82,2	0,7	6/8	60	52	74		EJECUTADA	6/8	OC- 1997	46	0,276 €		Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Crípan para mejora de Asa a Límite con Navarra.
390	REVISION PICA	VARIANTES URBANAS	A-3228	VTE ELVILLAR				6/8	60	60	60		EJECUTADA		SP- 1999	77	0,463 €		
25	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	A-625	VTE. ESTE AMURRIO	361,9	356,5	5,4	7/10	80	2.932	670		EJECUTADA	7/11	JL-1999	3046	18,307 €	FEB-2002	Pendientes PKs. Velocidad de proyecto 100 km/h
23	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	N-240 (1)	VTE. DE MIÑANO MAYOR (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)				2x7/10,5	100		0		EJECUTADA	2x7,5/11	NOV- 2000				Coste incorporado en Acondicionamiento y construcción de mediana Gamarra-Miñano
105	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	N-240 (2)	VTE. DE MIÑANO MAYOR (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)				2x7/10,5	100		0		EJECUTADA	2x7,5/11	2000				Coste incorporado en Acondicionamiento y construcción de mediana Gamarra-Miñano

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
-----	-----------------	--------------------	-----------	-------------	--------------	---------------	----------------	-----------------------------	-----------------------------------	--------------------	-------------------	-----------	--------------------	-----------------	--------------	-----------------------------	-------------------------------	--------------------------	---------------------------

**PROGRAMA:**

**SUBPROGRAMA:**

2000	II PGCPV		N-I	N-I ENTRE YURRE Y GAMARRA. MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO PAISAJISTICO Y AMBIENTAL.	0,0	0,0	0,0			0			EJECUTADA		0	0	0,000 €		Final de obras. Abril 2003
------	----------	--	-----	---	-----	-----	-----	--	--	---	--	--	-----------	--	---	---	---------	--	----------------------------



**PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS Y EN EJECUCIÓN EN PERIODO 1998-2003**

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<p><b>TIPO DE RED      RED DE INTERÉS PREFERENTE</b></p>																			
2001	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	AP-1(1.2)	AUTOPISTA VITORIA-GASTEIZ - EIBAR. TRAMO ETXABARRI-LUKO. Enlace de Etxabarrí-viña en conexión con N-624 y con la Autopista Vitoria-Eibar							0		EJECUTADA			3077	18,493 €		No individualizada en el PICA.
3	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-102	ACONDICIONAMIENTO, ELIMINACIÓN DE GIROS A IZQUIERDA Y REORDENACIÓN DE ACCESOS EN CARRETERA N-102, PK 343,490 A PK 348,140	343,5	348,1	4,6	2x7/10,5	100	1.008	204		EJECUTADA	2x7/10,5	JUL-2000	1728	10,385 €	SEP-2000 FEB-2003	Longitud prevista:4,7 km corregida a 4,94 con ficha de obra
4	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-104	CONSOLIDACIÓN VTE. ESKALMENDI-ARKAUTE	0,0	0,0	0,0	7/10	80		0		EJECUTADA	7/10	MAY-1998	177	1,064 €		
23	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	N-240 (1)	VTE. DE MIÑANO MAYOR (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)				2x7/10,5	100		0		EJECUTADA	2x7,5/11	NOV-2000				Coste incorporado en Acondicionamiento y construcción de mediana Gamarra-Miñano
13	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-240 (1)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE MEDIANA GAMARRA-MIÑANO (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)	4,6	8,3	3,7	2x7/10,5	100	498	355		EJECUTADA	2x7,5/11	NOV-2000	946	5,686 €		3196 millones repartidos en dos trienios; incluye vte de Miñano. Sección 7/11; longitud 4,66 PK 4,57 a 8,30 (3,73 Km); pto ficha 19,2 millones de euros repartidos tb en trienios.
105	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	N-240 (2)	VTE. DE MIÑANO MAYOR (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)				2x7/10,5	100		0		EJECUTADA	2x7,5/11	2000				Coste incorporado en Acondicionamiento y construcción de mediana Gamarra-Miñano
104	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-240 (2)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE MEDIANA GAMARRA-MIÑANO (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)	4,6	8,3	3,7	2x7/10,5	100	1.137	355		EJECUTADA	2x7,5/11	2000	2250	13,523 €		3196 millones repartidos en dos trienios; incluye vte de Miñano. pto ficha 19,2 millones de euros repartidos tb en trienios.
2000	II PGCPV		N-I	N-I ENTRE YURRE Y GAMARRA. MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO PAISAJISTICO Y AMBIENTAL.	0,0	0,0	0,0				0		EJECUTADA			0	0	0,000 €	Final de obras. Abril 2003
100	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-I (1)	ENLACE A DESNIVEL EN LA CARRETERA N-I KM 323 CON LAS CARRETERAS A-4304 Y A-4305 DE ACCESO A RIBAGUDA Y RIBABELLOSA. FASE II: RAMALES, VIALES Y PASO SUPERIOR	323,0	323,0	0,0				0		EJECUTADA		OCT-1997	384	2,308 €		

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
87	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-I (8)	MEJORA DE LA INCORPORACIÓN A LA AUTOVÍA DE LA CARRETERA N.-102 Y ACONDICIONAMIENTO DE LA N-I PK 339,48 A PK 342,28	339,5	342,3	2,8	2x11,25/14,75	100-120	851	304		EJECUTADA	2x11,25/14,75	EN-2001	3656	21,973 €		
15	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-I Y A-2622	VARIANTE EN LA CARRETERA A-2622. ACCESO A NANCLARES	10,6	12,6	2,0	7/10	80	871	330		EJECUTADA	7/10	OCT-2000	1731	10,404 €	DIC-00 DIC-02	Sección 7/10. Velocidad de proyecto 100 km/h. Pto obra civil (9,93 millones Euros)
<b>TIPO DE RED      RED BÁSICA</b>																			
1105	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124	TRAVESIA DE LABASTIDA	42,4	43,7	1,3	6/6		0	0		EJECUTADA	6/6		0	0,000 €	NV-02 JL-03	No prevista en el PICA como tal.
1032	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 2	PK 41,3 INICIO VTE DE TRAZADO - FINAL VTE DE TRAZADO	41,3	42,8	1,5	7/10	80	30	20		EJECUTADA						
212	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 9	FIN DE VARIANTE DE TRAZADO A INICIO DE TRAVESIA DE LAGUARDIA (INT.A-3216)	61,3	63,6	2,3	7/10	80	184	80		EJECUTADA	7/10	JL-1999	203	1,220 €		
1107	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 11.2	FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216) A INT. A-4202. TRAMO CUESTA DE CASTEJONES	66,9	70,5	3,6	7/10	80	357	100		EJECUTADA	10/12		565	3,396 €		Mejora de la Cuesta de Castejones.
1076	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 (INTERSECCIÓN)	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ORDENACIÓN Y MEJORA DE LA INTERSECCIÓN DE LA A-124 CON LAS CARRETERAS A-3216 Y A-3210 EN LA GUARDIA						60	60		EJECUTADA		OCT-1997	55	0,331 €		
1099	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-126	TRAVESÍA DE BERNEDO	38,5	39,4	0,9	6/7		0	0		EJECUTADA	6/7		0	0,000 €	OC-02 JL-03	No prevista en el PICA como tal. Proyecto de Acondicionamiento y urbanización de la A-126 en la travesía de Bernedo.
75	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 5	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO , CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y REFUERZO DE FIRMES DE VÍRGALA MAYOR A MAESTU	23,5	26,0	2,5	7/12	80	108	44		EJECUTADA	7/12	MAR-1997	109	0,655 €		
106	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 7.2	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO ANTOÑANA A A-126)	33,4	38,1	4,7	7/10	80	282	60		EJECUTADA	7/10	JUN-1999	198	1,190 €		

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN	
89	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 8	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO A-126-A-2128)	38,1	39,3	1,2	7/10	80	47	40		EJECUTADA	7/10	JUN- 2000	166	0,998 €	AG-2000 EN-2001		
222	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 9	INT. A -2128 A L.P. DE NAVARRA	39,3	42,0	2,7	7/10	80	218	80		EJECUTADA	7/10	JL-2000	289	1,737 €		Incluido en II PGCPV	
2003	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-624 (2.2)	ACONDICIONAMIENTO AMURRIO-RESPALDIZA, (CRUCE DE LOS OLMOS)	44,6	45,5	1,0	7/9	60	61	64		EJECUTADA	7/10	AB- 1999	134	0,805 €			
73	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-624 (4)	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA A-624 DE MENAGARAY A ARTZINIEGA (INCLUYE VTE EN INTERSECCIÓN CON A-2604)	49,9	55,3	5,4	7/10	70	1.421	263		EJECUTADA	7/10	NOV- 1997	1189	7,146 €			
25	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	A-625	VTE. ESTE AMURRIO	361,9	356,5	5,4	7/10	80	2.932	670		EJECUTADA	7/11	JL-1999	3046	18,307 €	FEB- 2002	Pendientes PKs. Velocidad de proyecto 100 km/h	
74	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-625	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACONDICIONAMIENTO DE LA A-625 ENTRE FINAL VTE DE LUYANDO Y PK 11,78 , Y ENLACE CON A-3622 (TRAMO III DEL CONVENIO CON BIZKAIA)	363,3	361,9	1,4	7/11	90	358	256		EJECUTADA	7/11	AB- 1997	666	4,003 €			
<b>TIPO DE RED      RED COMARCAL</b>																				
1109	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2122 2.2	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO INT. A-4322 - ACC. POLÍGONO DE LANTARÓN	37,0	38,3	1,3	7/10	100/80	102	80		EJECUTADO	7/10	OC-02	101	0,607 €			
1110	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2122 2.3	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO ACC. POLÍGONO DE LANTARÓN - INICIO VARIANTE DE FONTECHA	38,3	39,7	1,4	7/10	100/80	111	80		EJECUTADO	7/10						
233	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2124 2	FINAL ACTUACIÓN - LIMITE CONDADO DE TREVINO	5,8	8,2	2,4	7/9	60	144	60		EJECUTADA	7/9	NV-02	320	1,923 €	DC-02 JN-03	Acondicionamiento del Pto de Vitoria pk 5,850 el Pk 9,430; 2,4 km en territorio Alavés. Velocidad de proyecto a 80. Sección 7/9	
238	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2126 2.3	L.P.NAVARRA - O.ZU.OYON-OION. TRAMO YÉCORA - OYÓN.	50,5	57,6	7,1	6/8	80/60	284	40		EJECUTADA	6/8	OC- 1999	424	2,548 €		Sin ficha técnica	



COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1038	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2128 4	INT..A-3116 A LARRAONA - F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA	38,6	47,2	8,6	6/7	60	86	10		Ejecutado						Actuación ya ejecutada con anterioridad del PICA. No sacar en planos
1111	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2522 1.2	INT.A-624 EN URQUILLO - O.ZU. BARANBIO. TRAMO PK 32,8 - O.ZU. BARANBIO.	32,8	34,1	1,3	7/9	60	104	80		EJECUTADA	7/9	MZ- 1999	185	1,112 €		
1077	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2620 2	MEJORA DE TRAZADO DE LA A-2620; INT. A- 3941 PTO DE LA CRUCETA A INT.A-4021	24,1	28,3	4,3	6/8	40/60	160	37		EJECUTADA	6/8	JN- 1997	119	0,715 €		
255	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2620 3	INT 4021 - INT A-4023	28,3	29,2	0,9	6/8	60	35	40		Ejecutada						Dudas estado
1104	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 8.2	FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - INT.A-2625 (ESPEJO). TRAMO INICIO PROYECTO DE MEJORA - FINAL PROYECTO DE MEJORA. INT. A-2625 (ESPEJO)	31,8	32,7	0,9	6/8	60	27	30		EJECUTADA				0,450 €		
1123	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 11.2	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO I.ZU. TOBILLAS - F.ZU. TOBILLAS	50,0	50,6	0,6	6/7	50	12	20		EJECUTADA	6/6 + aceras					
1125	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 11.4	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO I.ZU. BOVEDA- F.ZU. BOVEDA..	53,1	53,8	0,7	6/7	50	15	20		EJECUTADA	6/6 + aceras					
<b>TIPO DE RED RED LOCAL</b>																			
1095	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3002 3	ENSANCHE Y REFUERZO DE MENDEVIL A ARROYABE	8,7	10,5	1,9	6/7		28	15		EJECUTADA	6/7	EN- 1997	18	0,108 €		Se extiende hasta Durana.
1078	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3008 1	ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A- 3008 DE ESCALMENDI (INT. A-3002) A ARZUBIAGA	5,0	7,1	2,2	7/9	80	48	22		EJECUTADA	7/9	JL-1997	43	0,258 €		
1096	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3130 1	INT.A-2124 A INT. A-3142 (PIPAÓN)	25,2	32,2	7,1	6/7	50/40	177	25		EJECUTADA	6/7	AB- 1999	394	2,368 €		
1071	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3138 2	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA A-3138. PRIMER TRAMO	27,1	31,6	4,6	6/7	60	170	37		EJECUTADA	6/7	MY- 1997	139,3	0,837 €		

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mll pts)	PREP ADJ (mll euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1112	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3138 4	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA A-3138. SEGUNDO TRAMO	33,0	35,5	2,5	6/7	60	92	37		EJECUTADA	6/7	MY- 1997	75,7	0,455 €		
1098	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3210	TRAVESÍA DE ELCIEGO				7/9 o 7/10		0	0		EJECUTADA	6/7				NV-02 JL-03	No prevista en el PICA. Acera derecha 2 m.
1100	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3210	MODIFICACIÓN DE TRAZADO ENTRE ELCIEGO Y CENICERO	0,0	0,0	0,0				0		EJECUTADA	6/6	0		1,280 €		Sin datos técnicos. No prevista en el PICA
327	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3214 1.1	INT.A-124 - INT.A-3224. TRAMO SAMANIEGO - VILLANUEVA	54,5	58,1	3,6	6/8	60/50	90	25		EJECUTADA	6/8		85	0,511 €		
1097	REVISION PICA	VARIANTES URBANAS	A-3220 3	VARIANTE ESTE DE CRIPAN	81,5	82,2	0,7	6/8	60	52	74		EJECUTADA	6/8	OC- 1997	46	0,276 €		Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripan para mejora de Assa a Límite con Navarra.
390	REVISION PICA	VARIANTES URBANAS	A-3228	VTE ELVILLAR				6/8	60	60	60		EJECUTADA		SP- 1999	77	0,463 €		
340	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 1	L.P. NAVARRA - INT.A-4212	50,3	51,5	1,2	5/6		12	10		EJECUTADA	5/6	SP- 1997	12	0,072 €		
1079	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 2	ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A- 3230 ENTRE MOREDA Y BARRIOBUSTIO. TRAMO INT. A-4212 - INT. A-4211	51,5	53,9	2,4	5/6	40	23	10		EJECUTADA	5/6	SP- 1997	60	0,361 €		
1118	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 3	PROYECTO DE ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A-3230 ENTRE MOREDA Y BARRIOBUSTIO. TRAMO INT. A-4211 - INT. A- 3226	53,9	57,7	3,9	5/6	40	37	10		EJECUTADA	5/6	1998	16	0,096 €		
1082	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3316 1	ENSANCHE, MEJORA DE TRAZADO Y REFUERZO DE INT.A-3314 A INT. A-4351 EN ARCHUA	25,3	33,2	7,9	6/7	50	258	33		EJECUTADA	6/7	OC- 1997	246	1,478 €		
382	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3632 1	ACC.MONTE LARRAÑO - ALTO DE GARATE	52,1	54,3	2,2	6/8	60/40	110	50		EJECUTADA	6/8	MZ- 2000	383	2,302 €		Sin ficha técnica.

TIPO DE RED      RED VECINAL

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
391	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4002 1	INT.N-104 - ARBULO	8,8	9,0	0,2	5/5		1	8		EJECUTADO	5/6				2000	
395	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4007 1	INT.A-3138 - FIN.(OBRAS) MEZQUIA	28,0	28,3	0,3	5/5		3	10		EJECUTADO						
396	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4008 1	INT.N-240 - GAMARRA MENOR	5,2	5,8	0,6	5/5		6	10		EJECUTADA	5/6		0,060 €			Ampliación y mejora a 5/6. 1km de longitud.
397	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4009 1	INT.N-240 - O.ZU.RETANA	7,7	8,0	0,3	5/5		3	10		EJECUTADO	6/7					
420	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4115 1	INT.A-3138 - IBARGUREN	34,9	35,1	0,2	5/5		2	8		EJECUTADO						
421	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4116 1	INT.A-3138 - ANDOIN	35,6	36,3	0,7	5/5		6	8		EJECUTADO						
439	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4152 1	INT.A-3130 - PIPAON	32,2	33,5	1,3	5/5		13	10		EJECUTADO						
292	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4159 1	INT.A-132 - ESTACIONAMIENTO DEL MONASTERIO DE ESTÍBALIZ	7,7	9,6	1,8	6/7		27	15		EJECUTADO						
308	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4161 1	INT.A-132 EN HORRADICHO - F.ZU.ORBISO	40,7	43,1	2,4	5/6		24	10		EJECUTADO	5/6		0,150 €		2001	En revista de marzo 2004 inicio de obras en este tramo ¿?
447	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4303 1	INT.N-102 - ZUAZO	6,4	7,3	0,9	5/5		7	8		EJECUTADO	6/7					
448	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4307 1	F.ZU.FORONDA/A-3606 - O.ZU.ARTAZA	12,8	14,3	1,4	5/5		14	10		EJECUTADO	5/6				2000	
449	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4307 2	O.ZU.ARTAZA - ARTAZA	14,3	14,3	0,0	5/5		0	10		EJECUTADO						



COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
452	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4310 1	INT.A-3302 - HUETO-ARRIBA	7,9	11,4	3,5	5/5		28	8		EJECUTADA	5/6			0,354 €		
459	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4319 1	INT.A-2622 - O.ZU.ATIEGA	32,2	35,1	2,8	5/5		28	10		EJECUTADO	5/6					
460	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4319 2	O.ZU.ATIEGA - INT. A-3318 (BARRÓN)	35,1	37,6	2,6	5/5		26	10		EJECUTADO	5/6					
462	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4322 2	F.ZU.LECIÑANA - MOLINILLA	39,1	41,4	2,2	5/5		22	10		EJECUTADA	5/5			0,340 €		PK 39,030 A PK 41,350. 2,320 km. Mejora de trazado y refuerzo a 5/5.
464	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4324 1	INT.A-2122 - SOBRON	49,5	52,2	2,7	5/5		27	10		EJECUTADO	5/5					
475	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4334 1	LIM BURGOS - O.ZU.ACEBEDO	46,7	52,1	5,4	5/5		54	10		EJECUTADO	5/6					1999
477	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4335 1	A-4334 - PINEDO	48,0	49,3	1,3	5/5		13	10		EJECUTADO	5/6					2000
478	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4336 1	INT.A-2622 - CORRO	49,1	49,8	0,6	5/5		5	8		EJECUTADO	5/6					2001
488	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4348 1	INT.A-3316 - O.ZU.ULLIVARRI-CUARTANGO	26,5	27,7	1,2	5/5		10	8		EJECUTADO	5/6					2000
493	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4354 1	INT.A-3314 - SENDADIANO	27,2	28,7	1,6	5/5		13	8		EJECUTADO	5/6					1999
1133	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4415	MURGUIA-LUQUIANO	20,0	24,1	4,1			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA
1134	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4416	VITORIANO-ORO	21,1	23,8	2,7			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1135	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4417	ACCESO A APERREGUI	22,9	24,6	1,8			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA
510	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4605 1	INT.A-2625 - O.ZU.TERTANGA	41,0	41,6	0,6	5/5		6	10		EJECUTADA					1999	
513	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4616 1	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA - LMTE.MUNICIPAL LLODIO	52,0	55,3	3,3	5/5		33	10		EJECUTADA	4,5/5,5				2000	
514	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4616 2	LMTE.MUNICIPAL LLODIO - INT. A-3641	55,3	58,5	3,2	5/5		26	8		EJECUTADA	4,5/5,5				2000	

## 7. ETORKIZUNEN AGERTOKIA

### 7.1. ORAINGO AGERTOKI SOZIO-EKONOMIKOA ETA BIZTANLERIAREN ETA JARDUERAREN ETORKIZUNEN AURREIKUSPENAK

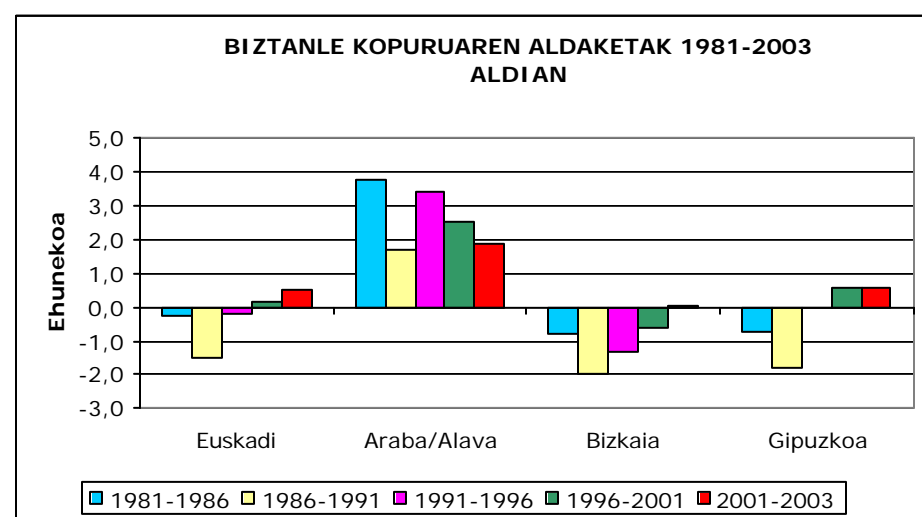
#### 7.1.1. Biztanleriaren eta jardueraren oraintsuko bilakaera.

Euskal Autonomia Erkidegoan, 80ko hamarkadatik gaur egunera biztanle kopuruaren goranzko dinamika izan duen Lurralde Historiko bakarra Araba izan da. 1981etik 2003rako hazkunde orokorra 36.510 biztanlekoa izan da, eta biztanleria hori gehienbat Gasteiz hirian pilatu da.

Euskadiko lurralde osoaren kasuan alderantzizkoa gertatu da; izan ere, 1981etik 1996ra biztanleria galdu da etengabe, eta galtze hori oso nabaria izan da 1986-1991 aldian; aldi horretan, Arabak %1,7ko hazkundea izan zuen, Bizkaiak %2ko murriztapena eta Gipuzkoak %1,8ko murriztapena.

SERIE. POBLACIÓN DE DERECHO 1981-2003

Año	Euskadi	Araba/Alava	Bizkaia	Gipuzkoa
1981	2.141.809	257.850	1.189.278	694.681
1986	2.136.100	267.728	1.179.150	689.222
1991	2.104.041	272.447	1.155.106	676.488
1996	2.098.055	281.821	1.140.026	676.208
2001	2.101.478	288.793	1.132.616	680.069
2003	2.112.204	294.360	1.133.428	684.416
Balance 1981-2003	-29.605	36.510	-55.850	-10.265



### Jarduera ekonomikoa

#### • Barne Produktu Gordina (BPG merkatuko prezioetan)

Hazkunde handiko lau urteren ostean (1998an, Arabako Lurralde Historikoan %7,8ko hazkunde), 2001ean EAEko ekonomian lehenengo moteltze sintomak agertu ziren, nazioarteko koiuntura ekonomikoaren ondorioz. 2001ean, Euskadin %2,9ko hazkunde tasa garrantzitsua egon zen. 2002an, azken 10 urteetako emaitzarik baxuenak (hazkunde ekonomikoaren arloan) lortu ziren Europan. Euskadin hazkundea %1,7koa da, Europar Batasunekoak (%0,8) baino handiagoa, baina AEBkoa (%2,4) eta Estatukoa (%2,0) baino txikiagoa.

Langabeziaren bilakaerari dagokionez, hala ere, Euskal Autonomia Erkidegoan 13.000 lanpostu berri sortu dira 2002an. Urteko batez besteko langabezia tasa %8,3koa izan da 2002an; emakumeen tasa (%12,1) gizonena (%5,7) baino bi aldiz handiagoa da.

Jarduera sektoreen arabera, nekazaritza eta arrantza sektoreak ondorio negatiboak izan ditu, %4,0ko murriztapena izan baitu, 2001eko balio erantsiari dagokionez. Sektore horretan, enpleguak %0,6ko gorakadatxoa izan du.

Industriak ekonomiaren dezelerazioko fase hau jasan du 2001ean eta 2002an, eta urte horietan, hurrenez hurren, %1,9ko eta %0,3ko hazkunde egon zen. Industria jardueraren dezelerazioa arloko enpleguaren jokabidean nabaritu da, 2002an ia ehuneko puntu bateko murriztapena izan baitu.

Ekarpenik handiena eraikuntza sektoreak egin du, bai balio erantsian eta bai enpleguan; lehenengoaren kasuan, 2002an %4,7ko hazkunde egon da, eta bigarrenaren kasuan, berriz, %4,8koa.

Azkenik, zerbitzu sektoreak %2,3an hobetu ditu bere balio erantsia eta enplegua, aurreko urteari dagokionez, eta bitarteko posizioan dago eraikuntzaren eta industriaren hazkunderen artean. Sektorearen barruan, adarrik dinamikoak merkataritza, ostalaritza eta garraioa dira (%2,7).

Lurraldearen ikuspegitik, ezaugarri bereizgarri batzuk daude. Azken urtean, hazkunde ekonomikorik handiena Gipuzkoan egon da (%1,9); Bizkaia erdiko posizioan dago (%1,6), eta Arabak dinamismo txikiagoa dauka (%1,3), Euskal Autonomia Erkidegoko batez bestekoa baino lau hamarren beherago. Enplegua sortzeari dagokionez, Gipuzkoak eta Bizkaiak %1,6an handitu dute euren enplegu bolumena, eta Arabak apur bat gutxiago (%1,1).

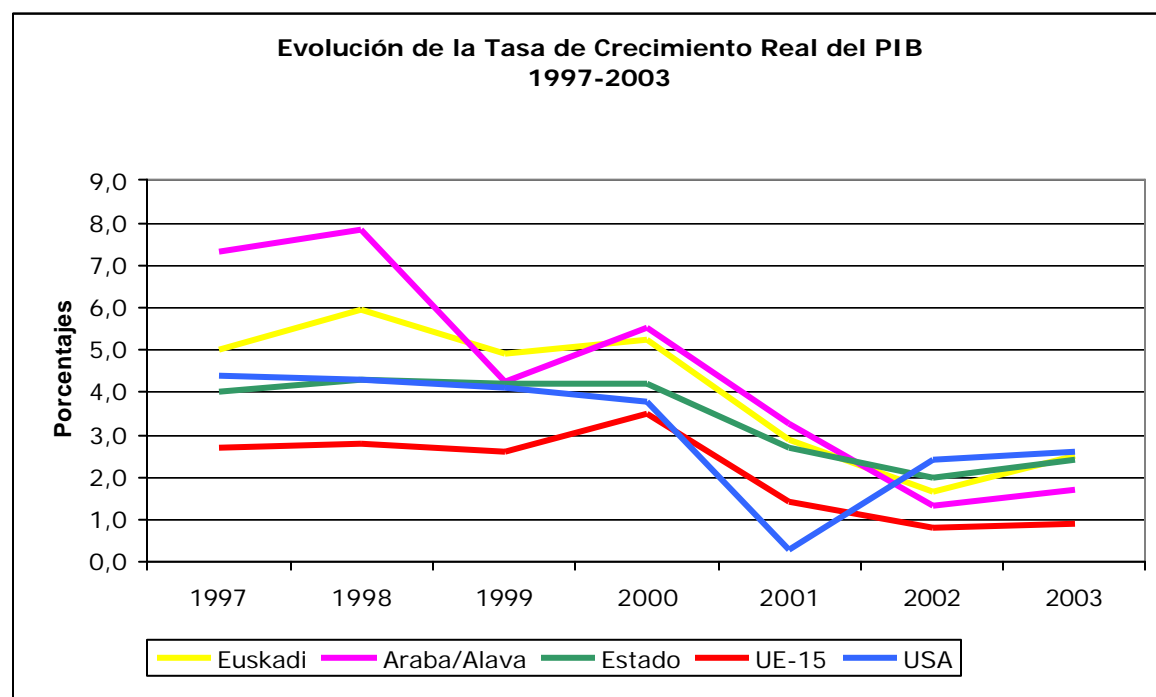


**PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO.  
PRECIOS CONSTANTES Y CORRIENTES A AÑO BASE 2000. PERIODO 1995-2002**

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Euskadi	PIB p/m Precios Corrientes	27.779.067	29.651.010	31.828.509	34.765.379	37.603.275	40.639.705	42.961.767	44.927.869	47.277.780
	PIB p/m Precios Constantes	32.056.250	33.074.780	34.727.368	36.799.272	38.612.578	40.639.705	41.801.643	42.491.562	43.558.464
	Araba/Alava	4.438.973	4.852.750	5.323.329	5.915.250	6.364.344	6.844.990	7.159.998	7.474.098	7.792.007
Araba/Alava	PIB p/m Precios Constantes	5.100.485	5.376.112	5.769.940	6.222.539	6.486.922	6.844.990	7.069.853	7.161.821	7.286.650

**VARIACIÓN REAL DEL P.I.B.**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Euskadi	5,0	6,0	4,9	5,2	2,9	1,7	2,5
Araba/Alava	7,3	7,8	4,2	5,5	3,3	1,3	1,7
Estado	4,0	4,3	4,2	4,2	2,7	2,0	2,4
UE-15	2,7	2,8	2,6	3,5	1,4	0,8	0,9
USA	4,4	4,3	4,1	3,8	0,3	2,4	2,6



Arabari dagokionez, 1993tik (agregatu ekonomiko nagusien atzerakuntza unea, nazioarteko krisiaren eraginez), bertako hazkunde ekonomiko (BPGren aldaketa erreala) gainerako Lurralde Historikoetako baino handiagoa izan da, baita Estatukoa eta Europar Batasuneko baino handiagoa ere. 1999an eta 2000n, hiru lurraldeek antzeko hazkundeak izan zituzten; 2001etik aurrera, beherakada orokorra egon zen, baina Lurralde historikoetan Espainiakoak, Europar Batasunekoak eta Amerikako Estatu Batuetakoak baino hazkunde handiagoak egon ziren. Azkenik, 2002-2003an, Europan, Estatuan eta EAEn, hazkunde nahiko motelagoak ikusi dira, aurreko urteetako baino.

• **Jarduera eta langabezia tasak**

**JARDUERA, ENPLEGU ETA LAGABEZIA TASEK EUSKADIN IZANDAKO BILAKAERA. 2001-2003**

	2001			2003		
	Tasa Actividad	Tasa Ocupación	Tasa Paro	Tasa Actividad	Tasa Ocupación	Tasa Paro
Araba / Alava	58,7	64,6	9,1	59,9	67,8	7,7
Bizkaia	51,9	56,6	13,5	52,5	60,5	9,3
Gipuzkoa	54,4	62,6	8,3	57,4	66,0	7,9
Euskal AE / C.A. de Euskadi	53,6	59,6	11,1	55,1	63,6	8,6

Ondoko laukian ikusten denez, jarduera tasak %1,5eko hazkundera izan du Euskal Autonomia Erkidego osoan, eta hazkunderik handiena Gipuzkoan egon da (%3,0); langabeziak 2,5 puntu inguruko murriztapena izan du, eta suspertzerik handienak Bizkaian (%4,2) eta, gero, Araban (%1,4) egon dira; Gipuzkoan langabezia tasaren aldaketak 0,4 puntu ingurukoak dira.

**7.1.2. Biztanleriaren eta jardueraren agertoki berria. 2003-2009**

**Biztanleria proiektzioak**

EUSTATEk 1998-2010erako egindako biztanleria proiektzioek aurreko aldiko joerak mantentzen dituzte.

Arabak dinamika positiboarekin jarraitzen du, aurreko aldikoa baino hazkunde erritmo apur bat txikiagoarekin (UTP 0,42 eta 0,58, hurrenez hurren). Guztira, biztanleriak proiektzioaren mugako urtean izango duen hazkundera %5ekoa da, oinarritzko urteari dagokionez; hain zuzen ere, 14.500 biztanle gehiago. Biztanle berri horietariko asko Gasteizen pilatuko dira; izan ere, bertako HAPO berrian ezarritakoaren arabera (asmoak), 20.000 biztanle berrirako etxebizitzak eraikiko dira.

Bizkaian eta Gipuzkoan mantendu egiten da beheranzko joera; Bizkaiaren kasuan, joera hori handitu egin da, eta Gipuzkoaren kasuan, berriz, apur bat murriztu.

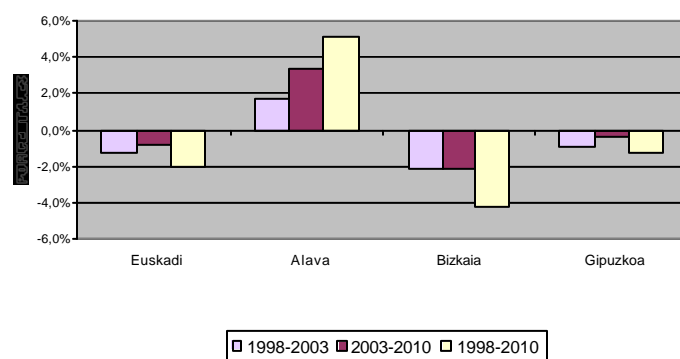
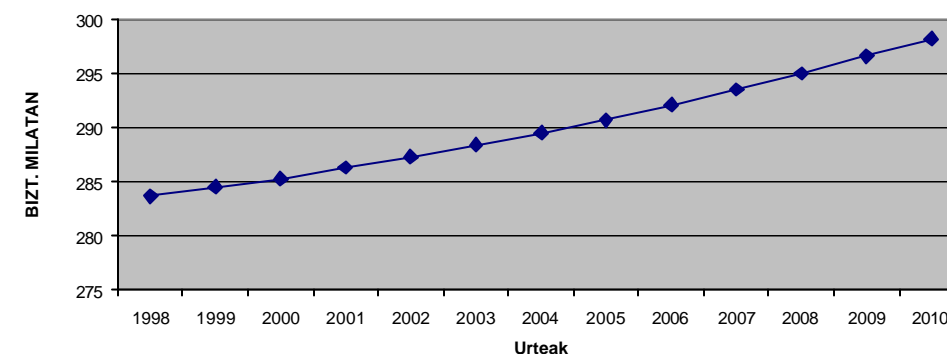
Lurralde Historikoetako jokabide demografiko desberdinen ondorioz, Euskal Autonomia Erkidego osorako proiektzioen arabera, galeren erritmoa bizkortu egingo da apur bat; guztira 42.000 biztanle galduko dira (biztanleriaren %2).

PROYECCIONES DE POBLACIÓN. PERIODO 1998-2010.				
Valores absolutos en miles				
Periodo	Euskadi	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa
1.998	2.081,4	283,7	1.126,3	671,3
2.003	2.056,2	288,4	1.102,7	665,1
2.010	2.039,1	298,2	1.078,1	662,7
Balance 1998-2010	-42,3	14,5	-48,2	-8,6

Porcentajes de variación				
Periodo	Euskadi	Álava	Bizkaia	Guipúzcoa
1998-2003	-1,2%	1,7%	-2,1%	-0,9%
2003-2010	-0,8%	3,4%	-2,2%	-0,4%
1998-2010	-2,0%	5,1%	-4,3%	-1,3%
TAA 81-98	-0,12	0,58	-0,26	-0,16
TAA 98-2010	-0,17	0,42	-0,36	-0,11

VARIACIONES DE POBLACIÓN EN PERIODO PROYECCIÓN 1998-2010

BIZTANLERIA PROIEKZIOA 1998-2010.  
ARABA**Agertoki makroekonomikoa**

Gaur egun, Euskal Autonomia Erkidegoko 2002-2004ko agertoki makroekonomikoa daukagu, Eusko Jurlaritzako Ogasun Sailak 2003ko abenduan egindakoa. Agertoki hori ISERE ereduarekin eraiki da; eredu horrek, alde batetik, kanpoko inguruko bilakaeraren hipotesiak hartzen ditu aintzat, nazioarteko erakundeen aurreikuspenetan oinarrituz landutakoak (kanpoko agertokia), eta, bestetik, oraintsuko bilakaera historikoa.

**Oraintsuko joerei** dagokionez, lehenago ere esan dugu EAEko ekonomiako Barne Produktu Gordinaren (BPG) hazkundera %2,9koa izan dela 2001ean. Ehuneko hori aurreko urteetako baino txikiagoa da, eta 2002an %1,7ra murriztu zen.

**Kanpoko agertokiari** dagokionez, honako hau da aipagarria:

- 2003aren amaieran, nazioarteko ekonomia suspertzen hasi zen, eta 2004tik aurrera hobekuntza nabaria izan zuen; hala ere, euroaren zona egonkortu eta susperraldia hurrengo ekitaldira arte atzeratu zen.
- Espainiako hazkundera Europako batez bestekoaren gainetik jarraituko du.
- Interes tasen beheranzko joera itxuraz agortuta egon arren, Europako egoera ekonomikoa kontuan hartuta, epe laburrera ez dirudi igoerak egongo direnik. Europako ekonomia suspertu ahala, interes tasek gorakadaxoa izango dute.
- Euroak indartsu jarraituko du, baina dolarrarekiko parekotasunera hurbiltzen joango da.
- Estatuan, enplegua sortzeko joerari eutsiko zaio; horrela, langabezia tasak behera egingo du, faktore berri honen arabera: immigrante kopuru handia iristea.

**7.1.3. EAerako aurreikusitako agertoki makroekonomikoa**

**EAerako 2002-2005erako aurreikusitako agertoki makroekonomikoa** ondoren azaldutakoa da. 2002rako %1,7ko zenbatespena egin ondoren, 2003rako hazkundera erreala %2,5ekoa izan da, eta 2004koa %2,7koa. Munduko panorama baikorra izan arren, Europako

ekonomia letargian dago orain, nazioarteko susperraldiaren bultzadaren zain, eta, beraz, ezin daiteke esan EAEko ekonomian aldaketa handiak egongo direnik; hain zuzen ere, 2005erako %3,0ko hazkundea dago aurreikusita.

2002an mundu osoko arazo ekonomikoak egon ondoren, azken datuek nolabaiteko susperraldia adierazten dute munduko ekonomian, 2003ko bigarren erdian. Nazioarteko hobekuntzak eragina izango du EAEko ekonomian; izan ere, barruko eskaria ez da nahikoa %2,5etik gorako hazkundea lortzeko. Munduko ekonomia suspertu, industria zikloa hobetu eta inbertsioko ondasunen eskaria handitu ahala, Euskadiko industriaren jarduera suspertu eta horrek eraikuntza ordeztuko du, hazkundearen eragile nagusitzat.

Euskadiko ekonomiak hazkunde moderatu hori izan arren, erritmo txikiagoan bada ere, enplegua sortzen jarraituko du; horrela, 2003ko langabezia tasa %8,6koa izan da eta 2004koa %8,2koa; 2005erako %7,9ko tasa dago aurreikusita.

Azkenik, inflazioari dagokionez, BPGren deflaktatzailearen hazkunde tasa murriztea dago aurreikusita, azken urteetan gora egin ondoren, eta, horrela, EBZk sustatu nahi duen diru politikara itzuliko gara.

	2002	2003(a)	2004(p)	2005(p)
<b>DEMANDA</b>				
Consumo final	2,9	2,7	2,6	2,7
Consumo privado	2,3	2,5	2,5	2,6
Consumo público	5,3	3,5	3,0	3,1
Inversión (FBC)	3,6	3,1	2,6	2,9
Demanda Interna	3,1	2,8	2,6	2,8
Aportación del Saldo Exterior	-1,4	-0,3	0,1	0,2
<b>PIB</b>	1,7	2,5	2,7	3
<b>OFERTA</b>				
Industria	0,2	1,4	2,4	3,2
Construcción	5,1	3,7	3,4	2,5
Servicios	2,5	2,9	2,8	2,9
Deflactor del PIB	2,9	2,5	3,3	3,0
Empleo (%)	1,9	1,8	1,4	1,4
Tasa de paro	8,3	8,6	8,2	7,9

(a) Avance. (p) Previsión

Nota: los años 2002-2003 son datos de EUSTAT. El periodo 2004-2005 son datos basado en el modelo ISERE. son datos basado en el modelo ISERE.

Fuente: Dirección de Economía y Planificación (2004-2005) y EUSTAT (2002-2003)

#### 7.1.4. Planaren ikuskapenaren dimentsionamendu ekonomikoa

1998tik 2003ra, Arabak honako zenbateko hauek inbertitu ditu bertako errepide sarean (sarearen mantenamendua ere barne):

Urtea	Mantenamendua	Zuzeneko inberts.	Inberts. guztira (eurotan)
1998	4.892.238	23.259.168	28.151.407
1999	9.123.609	18.691.031	27.814.640
2000	6.501.406	28.650.616	35.152.022
2001	4.425.952	54.160.304	58.586.257
2002	7.698.087	54.922.913	62.621.000
2003	8.789.153	29.891.846	38.681.000

Horrenbestez, datu guztiak eskaini dituen azken urtean %0,38ko zuzeneko inbertsioa egin da, Arabako Barne Produktu Gordinari dagokionez; zifra hori Gipuzkoako eta Bizkaiko BPGrekikoa baino txikiagoa da, eta azken hori, 2003an, %0,7koa eta %0,4koa izan da, hurrenez hurren<sup>2</sup>.

Arabaren ehuneko horiek 2001ean eta 2002an baino ez dira gairitu; urte horietan, Arabako errepide sarean inbertituriko zifrek hazkunde handia izan zuten, Errepideen 1998-2009rako Plan Integralaren aplikazioak behar zuen finantziario sistema aplikatzearen ondorioz.

Europar Batasuneko herriek bide sarean egindako inbertsio zifrei dagokionez, eta ezagutzen diren azken estatistikak kontuan hartuta, esan daiteke bide sarean %0,6ko eta %0,7ko batez besteko inbertsioa dagoela, baina Espainian zifra hori bikoiztu egin da azken urteetan; hain zuzen ere, BPGren %1,0ko eta %1,5eko balioetara heldu dira, bide sarean egindako batez besteko inbertsioan.

**Arabara aplikatuta, ehuneko horrek urteko 50.000.000 euro inguruko zuzeneko inbertsio bolumenak adierazten ditu, Arabako Errepideen Plan Integraleko bigarren seiurtekoa (2004-2009) hasteko epe laburreko gutxienezko inbertsio zifratzat, eta zifra hori kontrajarri egiten zaio datuak eskaini dituen azken urteko 29,9 milioi euroko zifrari.**

<sup>2</sup> Iturria EUSTAT

Gipuzkoako 2003ko inbertsioa: 114.500.000 euro + 28.500.000 euro birjarpenean.

Bizkaiko 2003ko inbertsioa: 95.720.000 + 43.779.000 euro birjarpenean.

Gipuzkoako 2003ko BPG: 15.604.500 mila euro.

Bizkaiko 2003ko BPG: 23.881.300 mila euro.

Arabako 2003ko BPG: 7.792.000 mila euro.



## 7.2. TRAFIKOAREN PROGNOZIA; ZERBITZU MAILEK ORAINGO AZPIEGITURAREKIN IZANGO DUTEN BALIZKO BILAKAERA

Trafikoak 2000-2003 aldiran Arabako lurraldeko errepideetan izandako hazkunde itzelak aukera ematen du %3,5eko, %5,0ko eta %7,0ko trafiko hazkundeak dituen prognosia egiteko, eta ehuneko horiek AEPIk planteaturikoak (%2,5, %4,5 eta %7) baino apur bat handiagoak dira, hiru agertoki motaren arabera (baxua, ertaina eta altua), eta Sustapen Ministerioko Zuzendaritza Nagusiak honako honetan aplikagarritzat hartzen dituen hazkundeen balioak: Estatuko Interes orokorreko Sareko etorkizuneko autobien Informazio Azterlanetan, garapen ekonomikorik handieneko zonetarako. Trafikoaren ehuneko hazkundeak ibilbide bakoitzari aplikatu zaizkio, baita tarte bakoitzari ere.

Datu horietan oinarrituz, honako hau eragiten duten trafiko atariak zein errepide tartek gainditzen duen ezar daiteke: edo bikoizketa; edo, betearazita egonez gero, balizko trafiko berriak bideratzeko ordezkotrazatuaren bilaketa.

Arabak Planeko Xede Sareari oraingo trafikoen hazkundeak aplikatzearen ondoriozko emaitzak, AEPIren hirurteko bakoitzerako tarteka (2003, 2009 eta 2012), erantsitako tauletan jasota daude.

1. Orain bikoiztu gabe dauden eta bikoiztea AEPI ezarrita ez duten tartekak, 2003an eguneko 8.000 ibilgailutik gorako EBIREkin; %3,5eko, %5eko eta %7ko Urteko Tasa Pilatuak (UTP) aplikatzen dira bigarren hirurteko EBI kalkulatzeko.
2. Orain bikoiztu gabe dauden eta bikoiztea AEPI ezarrita ez duten tartekak, 2003an eguneko 8.000 ibilgailutik beherako EBIREkin eta %3,5eko UTPekin; bigarren, hirugarren edo laugarren hirurtekoan gaindituko dute.
3. Orain bikoiztu gabe dauden eta bikoiztea AEPI ezarrita ez duten tartekak, 2003an 8.000 ibilgailutik beherako EBIREkin eta %5eko UTPekin; bigarren, hirugarren edo laugarren hirurtekoan gaindituko dute.
4. Orain bikoiztu gabe dauden eta bikoiztea AEPI ezarrita ez duten tartekak, 2003an 8.000 ibilgailutik beherako EBIREkin eta %7ko UTPekin; bigarren, hirugarren edo laugarren hirurtekoan gaindituko dute,
5. Hirurtekoen arabera prognosia eta Lehentasuneko Intereseko Sareako eta Oinarritzko Sareako hipotesiak.

Taula hauei begiratuta, honako ondorio hauek ateratzen dira:

Datu hauek 2003an eguneko 8.000 ibilgailu baino gehiago zituzten errepideen kasuan aztertuta, agerian gelditzen dira N-104 errepideak Gasteizen irteeran eta Dulantzirako A-3110 errepidera arte orain dituen eta etorkizunean izango duen gaitasun arazoak; beraz, etorkizunean bikoiztu egin beharko da, N-102 errepidearen antzeko ezaugarriekin.

A-625 errepidearen kasuan ere gauza bera gertatzen da Laudion, Luiaondon eta Amurrion, 2003an eguneko 11.000 ibilgailuko Eguneko Trafiko Intentsitateko balioak egon baitira; beraz, epe laburrean bikoiztu egin beharko da Laudiotik Amurrion arteko erdiko tartea, bi biztanlegune garrantzitsu horietako saihebidetara lotura eginez.

A-627 errepidearen oraingo ibilbidean ikusten diren arazoak, hala ere, Debako autobidea tarte balioak zerbitzuan jarrita konponduko dira.

2004tik 2012ra eguneko 8.000 ibilgailutik gora izango duten errepideen kasuan (%3,5eko trafiko hazkundeak), arazoak ikusi dira A-132 errepideko lehenengo tartean (Askartzako sarbidean) eta A-2126 errepidean, Oionen eta Logroñoko probintziako mugan, inguruetan industrialde asko egotearen ondorioz; beraz, tarte hori egokitu egin behar da, eta, gainera, sarbideak berrantolatu egin behar dira, gaitasun eza horren eraginpeko tartean zerbitzuko bideak eraikita. A-3308 errepidean, trafikoak etorkizunean izango dituen arazoak konpontzeko, Langraiz Okako saihebidetara jarriko da zerbitzuan (A-2622).

2003tik 2009ra %5 hazteko eta EBIREko 8.000 ibilgailuak gainditzeko hipotesia aintzat hartuta, gaitasun arazoak egon daitezke A-2120 errepidean, N-124 eta A-68 errepideak lotzeko lekuan, Zanbranako lotunean, 2009rako; baita A-3302 errepidean ere, A-3308 eta N-I errepideen arteko elkargunean, bertan 2009an eguneko 8.000 ibilgailu igaroko baitira; eta A-3604 errepidean ere bai, Parke Teknologikoan N-240 errepidetik sartzeko lekuan (kasu honetan ere 2009an).

%7ko hazkunde hipotesia kontuan hartuz, N-240 errepidean arazoak egon daitezke 2009an, Legutitik Bizkaiko mugara arteko tartean, baita A-132 errepideko lehenengo tartean ere, Elorriagaren eta Villafrancaren artean (kasu honetan ere 2009an), aurreikusitako hazkunde hipotesiak betez gero; halaber, arazoak egongo dira Legutioko zeharbidean, A-623 errepidean, eta arazo horien konponbidea konplexua da; A-3100 errepideko karga Agurainerako sarbideari dagokio, Gazeoko lotunetik, lehengo N-I errepideari dagokion tartean.

Tramos que en alguna de las hipótesis de crecimiento superan una IMD de 8000 v/d antes del año 2015

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
<b>TIPO DE RED</b>		<b>AUTOPISTA</b>																		
A-1 1A	77	79	2,00	LIM.BURGOS	INT. A-68	BU-503	19.524	21.647	24.000	26.609	29.502	22.601	26.164	30.288	35.062	23.918	29.300	35.894	43.972	
A-1 2A	79	83	4,00	INT. A-68	ENLACE DE ARMIÑON	VI-501	9.454	10.482	11.621	12.885	14.286	10.944	12.669	14.666	16.978	11.582	14.188	17.381	21.292	
A-68 1A	77,5	73	4,50	LP. LA RIOJA	ENLACE ZAMBRANA	VI-507	8.312	9.216	10.218	11.328	12.560	9.622	11.139	12.895	14.927	10.183	12.474	15.281	18.720	
A-68 2A	73	69	4,00	ENLACE ZAMBRANA	ENLACE INTERCAMBIO MIRANDA	VI-506	8.012	8.883	9.849	10.920	12.107	9.275	10.737	12.429	14.388	9.815	12.024	14.730	18.045	
A-68 3A	69	55	14,00	ENLACE INTERCAMBIO MIRANDA	ENLACE POBES	VI-505	14.180	15.722	17.431	19.326	21.427	16.415	19.003	21.998	25.465	17.371	21.280	26.069	31.936	
A-68 4A	55	37	18,00	ENLACE POBES	ENLACE ALTUBE	VI-504	14.220	15.766	17.480	19.380	21.487	16.461	19.056	22.060	25.537	17.420	21.340	26.143	32.026	
A-68 5A	37	28	9,00	ENLACE ALTUBE	ENLACE CIORROGA	VI-503	29.530	32.740	36.300	40.246	44.622	34.185	39.573	45.811	53.032	36.176	44.317	54.290	66.507	
A-68 6A	28	22	6,00	ENLACE CIORROGA	LP BIZKAIA	VI-502	28.526	31.627	35.066	38.878	43.105	33.022	38.228	44.253	51.229	34.946	42.810	52.444	64.246	
<b>TOTAL AUTOPISTA</b>		<b>61,50</b>																		

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
<b>TIPO DE RED</b>		<b>RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>																		
N-102 1A	342,78	348,15	5,37	ARIÑEZ (INT.N-I)	ARMENTIA	130	15.239	16.896	18.733	20.769	23.027	17.641	20.422	23.641	27.367	18.668	22.870	28.016	34.321	
N-104 1	353,98	356,3	2,32	INT.A-132	INT.A-2134	11	12.329	13.669	15.155	16.803	18.630	14.272	16.522	19.126	22.141	15.104	18.503	22.666	27.767	
N-104 2	356,3	358,34	2,04	INT.A-2134	INT. A-3110	N-104 (EST)	10.200	11.309	12.538	13.902	15.413	11.808	13.669	15.824	18.318	12.495	15.307	18.752	22.972	
N-104 3	358,34	363,42	5,08	INT. A-3110	INT.N-I (VENTA DEL PATIO)	350	6.617	7.336	8.134	9.018	9.999	7.660	8.867	10.265	11.883	8.106	9.930	12.165	14.903	
N-124 1	24,22	29,5	5,28	INT.N-1 EN ARMIÑON	ZAMBRANA. INICIO VARIANTE	122	10.502	11.644	12.910	14.313	15.869	12.157	14.074	16.292	18.860	12.865	15.761	19.307	23.653	
N-124 2	29,5	35,3	5,80	ZAMBRANA. INICIO VARIANTE	INT.A-4106 (SALINILLAS)	590	10.655	11.813	13.098	14.522	16.100	12.334	14.279	16.529	19.135	13.053	15.990	19.589	23.997	
N-124 3	35,3	38,65	3,35	INT.A-4106 (SALINILLAS)	INT.A-124 EN BRIÑAS	590	10.655	11.813	13.098	14.522	16.100	12.334	14.279	16.529	19.135	13.053	15.990	19.589	23.997	
N-240 1A	4,55	9,67	5,12	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	F.VTE .MIÑANO MAYOR	110	26.060	28.893	32.034	35.517	39.378	30.168	34.923	40.428	46.800	31.925	39.109	47.910	58.692	
N-240 2A	9,67	12,71	3,04	F.VTE .MIÑANO MAYOR	INT.A-627	110	26.060	28.893	32.034	35.517	39.378	30.168	34.923	40.428	46.800	31.925	39.109	47.910	58.692	
N-240 3A	12,71	15,02	2,31	INT.A-627	FIN DOBLE CALZADA	111	11.047	12.248	13.580	15.056	16.693	12.788	14.804	17.138	19.839	13.533	16.579	20.309	24.880	
N-240 4	15,02	15,56	0,54	FIN DOBLE CALZADA	INT.A-2620	111	11.047	12.248	13.580	15.056	16.693	12.788	14.804	17.138	19.839	13.533	16.579	20.309	24.880	
N-240 5	15,56	16,61	1,05	INT.A-2620	INT.A-623	111	11.047	12.248	13.580	15.056	16.693	12.788	14.804	17.138	19.839	13.533	16.579	20.309	24.880	
N-240 6	16,61	23,02	6,41	INT.A-623	L.P.BIZKAIA	300	3.929	4.356	4.830	5.355	5.937	4.548	5.265	6.095	7.056	4.813	5.896	7.223	8.849	
N-622 1A	3,96	4,85	0,89	RAMALES DE ACCESO AL PUENTE SOBRE LA AVD. ZADORRA	INT.N-I (ENL.YURRE)	51	34.756	38.535	42.724	47.369	52.519	40.234	46.576	53.918	62.417	42.578	52.159	63.897	78.277	
N-622 2A	4,85	7,52	2,67	INT.N-I (ENL.YURRE)	INT.N-624	840	35.586	39.455	43.744	48.500	53.773	41.195	47.689	55.206	63.907	43.594	53.405	65.423	80.146	
N-622 3A	7,52	12,7	5,18	INT.N-624	INT. A-3600. ENLACE DE LETONA	844	25.136	27.869	30.899	34.258	37.982	29.098	33.685	38.994	45.141	30.793	37.722	46.212	56.611	
N-622 4A	12,7	21,95	9,25	INT. A-3600. ENLACE DE LETONA	INT. A-624	100	22.813	25.293	28.043	31.092	34.472	26.409	30.572	35.390	40.969	27.947	34.236	41.941	51.379	
N-622 5A	21,95	23,33	1,38	INT. A-624	INT. A-68	102	16.110	17.861	19.803	21.956	24.343	18.649	21.589	24.992	28.931	19.735	24.177	29.618	36.283	
N-I 1A	321,62	326,1	4,48	L.P.BURGOS	INT.N-124	121	15.045	16.681	18.494	20.505	22.734	17.416	20.162	23.340	27.019	18.431	22.578	27.660	33.884	
N-I 2A	326,1	329,45	3,35	INT.N-124	LIMITE BURGOS	120	33.207	36.817	40.820	45.258	50.178	38.441	44.501	51.515	59.635	40.680	49.835	61.050	74.789	



TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
N-I 3A	329,45	338,62	9,17	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	660	35.800	39.692	44.007	48.792	54.096	41.443	47.975	55.538	64.292	43.857	53.726	65.817	80.628
N-I 4A	338,62	342,79	4,17	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	240	35.627	39.500	43.795	48.556	53.835	41.243	47.744	55.269	63.981	43.645	53.467	65.499	80.239
N-I 5A	342,79	346,01	3,22	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	20	25.000	27.718	30.731	34.072	37.777	28.941	33.502	38.783	44.896	30.626	37.518	45.961	56.305
N-I 6A	346,01	347,86	1,85	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	30	30.370	33.672	37.332	41.391	45.891	35.157	40.699	47.114	54.540	37.205	45.577	55.834	68.399
N-I 7A	347,86	352,12	4,26	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	40	30.838	34.191	37.908	42.029	46.598	35.699	41.326	47.840	55.381	37.778	46.280	56.694	69.453
N-I 8A	352,12	354,92	2,80	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL GAMARRA (N-240)	50	36.657	40.642	45.061	49.960	55.391	42.435	49.124	56.867	65.831	44.906	55.012	67.392	82.559
N-I 9A	354,92	356,72	1,80	INT. ENL GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	60	24.881	27.586	30.585	33.910	37.597	28.803	33.343	38.599	44.683	30.480	37.340	45.743	56.037
N-I 10A	356,72	363,45	6,73	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	70	22.831	25.313	28.065	31.116	34.499	26.430	30.596	35.418	41.001	27.969	34.263	41.974	51.420
N-I 11A	363,45	380,5	17,05	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	90	26.478	29.357	32.548	36.087	40.010	30.652	35.483	41.076	47.551	32.437	39.736	48.679	59.634
N-I 12A	380,5	391,68	11,18	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P NAVARRA EN EGUINO	220	23.496	26.050	28.883	32.023	35.504	27.200	31.487	36.450	42.195	28.784	35.261	43.196	52.917

**TOTAL RED DE INTERÉS PREFERENTE**

**137,14**

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
<b>TIPO DE RED</b>		<b>RED BÁSICA</b>																		
A-124 7	58,22	59,54	1,32	INT.A-2124/A-3212	INICIO VARIANTE DE TRAZADO	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 8	59,54	61,3	1,76	INICIO VARIANTE DE TRAZADO	FIN VARIANTE DE TRAZADO	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 9	61,3	63,6	2,30	FIN VARIANTE DE TRAZADO	INICIO TRAVESÍA DE LAGUARDIA	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 10	63,6	65,08	1,48	INICIO TRAVESÍA DE LAGUARDIA	FINAL TRAVESÍA DE LAGUARDIA. INT.A-3216	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 11.1	65,08	66,91	1,83	FINAL TRAVESÍA DE LAGUARDIA. INT.A-3216	INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 11.2	66,91	70,48	3,57	INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	FINAL OBRA CUESTA CASTEJONES	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 11.3	70,48	71,37	0,89	FINAL OBRA CUESTA CASTEJONES	INT.A-4202	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 12	71,37	77,39	6,02	INT.A-4202	LP.LA RIOJA	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-132 1	2,96	5,33	2,37	INT.N-104 EN ELORRIAGA	F.ZU.ASCARZA/INT.A-2130	12	4.785	5.305	5.882	6.521	7.230	5.539	6.412	7.423	8.593	5.862	7.181	8.797	10.777	
A-132 2	5,33	7,74	2,41	F.ZU.ASCARZA/INT.A-2130	INT.A-4159	1200	4.415	4.895	5.427	6.017	6.671	5.111	5.917	6.849	7.929	5.409	6.626	8.117	9.943	
A-132 3	7,74	12,48	4,74	INT.A-4159	INICIO VTE DE TRAZADO (EGUILETA)	1200	4.415	4.895	5.427	6.017	6.671	5.111	5.917	6.849	7.929	5.409	6.626	8.117	9.943	
A-623 1	16,61	22,65	6,04	INT. N-240 EN LEGUTIANO	L.P.BIZKAIA EN GOMÍLAZ	310	4.787	5.307	5.884	6.524	7.233	5.542	6.415	7.426	8.597	5.864	7.184	8.801	10.781	
A-624 4.1	42,06	44,58	2,52	FINAL Z.U. AMURRIO	INT.A-3618 (INICIO ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	1062	3.731	4.137	4.586	5.085	5.638	4.319	5.000	5.788	6.700	4.571	5.599	6.859	8.403	
A-624 4.2	44,58	45,54	0,96	INT.A-3618 (INICIO ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	INT.A-3618 (FINAL ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	1062	3.731	4.137	4.586	5.085	5.638	4.319	5.000	5.788	6.700	4.571	5.599	6.859	8.403	
A-625 1A	372,14	369,88	2,26	L.P. BIZKAIA EN ARETA	P.I.A-3638	1070	14.487	16.062	17.808	19.744	21.891	16.771	19.414	22.474	26.017	17.747	21.741	26.634	32.627	
A-625 2	369,88	367,5	2,38	P.I.A-3638	ACCESO A LLODIO	1071	11.222	12.442	13.795	15.294	16.957	12.991	15.039	17.409	20.153	13.747	16.841	20.631	25.274	
A-625 3	367,5	366,71	0,79	ACCESO A LLODIO	INICIO VTE DE LUYANDO	1060	11.236	12.458	13.812	15.314	16.978	13.007	15.057	17.431	20.178	13.765	16.862	20.657	25.306	
A-625 4	366,71	363,34	3,37	INICIO VTE DE LUYANDO	FINAL VTE DE LUYANDO	1060	11.236	12.458	13.812	15.314	16.978	13.007	15.057	17.431	20.178	13.765	16.862	20.657	25.306	
A-625 5	363,34	361,88	1,46	FINAL VTE DE LUYANDO	FINAL ACONDICIONAMIENTO (INT. A-3622)	1060	11.236	12.458	13.812	15.314	16.978	13.007	15.057	17.431	20.178	13.765	16.862	20.657	25.306	

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
A-625 6.1	361,88	360,56	1,32	FINAL ACONDICIONAMIENTO (INT. A-3622)	INT.INICIO VTE AMURRIO	1060	11.236	12.458	13.812	15.314	16.978	13.007	15.057	17.431	20.178	13.765	16.862	20.657	25.306
A-625 8	356,32	354,22	2,10	F.ZU.SARACHO	L.P.BIZKAIA	1061	4.798	5.320	5.898	6.539	7.250	5.554	6.430	7.443	8.617	5.878	7.201	8.821	10.806
A-625 9.2	0	2,83	2,83	INT.A-624	F.ZU.SARACHO. INT. A-625	1063	4.749	5.265	5.838	6.472	7.176	5.498	6.364	7.367	8.529	5.818	7.127	8.731	10.696
A-625 9.1			2,50	VARIANTE AMURRIO	VARIANTE AMURRIO	1064	5.169	5.731	6.354	7.045	7.811	5.984	6.927	8.019	9.283	6.332	7.757	9.503	11.642
A-627 1	12,56	15,27	2,71	INT.N-240	INT.A-3006	1051	8.916	9.885	10.960	12.152	13.473	10.321	11.948	13.832	16.012	10.922	13.381	16.392	20.081
A-627 2	15,27	17,47	2,20	INT.A-3006	INT. A-3002	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981
A-627 3	17,47	18,06	0,59	INT.A-3002	L.P.GIPUZKOA	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981

**TOTAL RED BÁSICA**

62,72

TIPO DE RED	RED COMARCAL																			
A-2120 1	29,34	29,81	0,47	INT N-124	P.S.A-68	1040	6.009	6.662	7.387	8.190	9.080	6.956	8.053	9.322	10.791	7.361	9.018	11.047	13.533	
A-2120 2	29,81	30,52	0,71	P.S.A-68	L.P.BURGO EN PUENTE ARCE	1041	5.482	6.078	6.739	7.471	8.284	6.346	7.346	8.504	9.845	6.716	8.227	10.078	12.347	
A-2122 1	34,66	35,73	1,07	L.P.BURGOS EN MIRANDA DE EBRO	INT. A-3312	1170	3.928	4.355	4.829	5.353	5.935	4.547	5.264	6.094	7.054	4.812	5.895	7.221	8.847	
A-2124 1	3,71	5,85	2,14	VERTEDERO GARDELEGUI	FINAL ACTUACIÓN	160	3.904	4.328	4.799	5.321	5.899	4.519	5.232	6.056	7.011	4.783	5.859	7.177	8.793	
A-2126 3	57,58	58,68	1,10	O.ZU.OYON-OION	F.ZU.OYON-OION	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961	
A-2126 4	58,68	59,94	1,26	F.ZU.OYON-OION	L.P.LA RIOJA EN LOGROÑO	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961	
A-2134 1	0	3,61	3,61	INT.N-I ENLACE DE ESCALMENDI	INT.N-104	62	4.528	5.020	5.566	6.171	6.842	5.242	6.068	7.024	8.132	5.547	6.795	8.325	10.198	
A-2522 4	46,97	48,47	1,50	INT. A-625	ARETA	791	6.459	7.161	7.940	8.803	9.760	7.477	8.656	10.020	11.599	7.913	9.693	11.875	14.547	

**TOTAL RED COMARCAL**

11,86



TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
-------	-----------	------------	-------------	---------------	----------------	----------------	----------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

**TIPO DE RED**      **RED LOCAL**

A-3110 1	6,98	9,42	2,44	INT.N-104 EN ILLÁRRAZA	INT.A-4134	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 2	9,42	11,4	1,98	INT.A-4134	INICIO VARIANTE ALEGRÍA	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 3	11,4	15,8	4,40	INICIO VARIANTE ALEGRÍA	FINAL VARIANTE ALEGRÍA	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 4	15,8	19,41	3,61	FINAL VARIANTE ALEGRÍA	INT.A-4138	1100	3.927	4.354	4.827	5.352	5.934	4.546	5.263	6.092	7.052	4.811	5.893	7.220	8.844
A-3302 6	13,28	15,7	2,42	INT.A-3308	INT.N-I	1130	3.687	4.088	4.532	5.025	5.571	4.268	4.941	5.720	6.621	4.517	5.533	6.778	8.304
A-3308 1	13,28	15,25	1,97	INT.A-3302	PUENTE NANCLARES	1131	3.615	4.008	4.444	4.927	5.463	4.185	4.844	5.608	6.492	4.429	5.425	6.646	8.142
A-3308 2	15,25	17,25	2,00	PUENTE NANCLARES	INT. A-2622	670	4.494	4.983	5.524	6.125	6.791	5.202	6.022	6.972	8.071	5.505	6.744	8.262	10.121
A-3604 4	15,64	16,38	0,74	ACCESO AL PARQUE TECNOLÓGICO	INT N-240 (MIÑANO MAYOR)	1180	4.146	4.597	5.096	5.651	6.265	4.800	5.556	6.432	7.446	5.079	6.222	7.622	9.338
A-3638 1	49,82	50,94	1,12	INT.A-625	AVDA. ZUMALACARREGUI(LLODIO)	1072	10.835	12.013	13.319	14.767	16.372	12.543	14.520	16.809	19.458	13.273	16.260	19.920	24.402

**TOTAL RED LOCAL**

20,68

**TIPO DE RED**      **AYUNTAMIENTO**

A-625 6.2	360,56	359,25	1,31	INT.INICIO VTE AMURRIO	INT.A-624	1060 / EST	6.067	6.727	7.458	8.269	9.168	7.023	8.130	9.412	10.895	7.432	9.105	11.154	13.664
A-625 7	359,25	356,32	2,93	INT.A-624	F. ZU SARACHO	1061	4.798	5.320	5.898	6.539	7.250	5.554	6.430	7.443	8.617	5.878	7.201	8.821	10.806

**TOTAL AYUNTAMIENTO**

4,24

TOTAL RED (AUTOPISTAS, RED DE INTERÉS PREFERENTE, RED BÁSICA, RED COMARCAL, RED LOCAL Y RED VECINAL)

298,14

Tramos de una calzada sin duplicación o ampliación de capacidad prevista en PICA con IMD en 2003 >8000 v/d

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
<b>RED BÁSICA</b>																				
A-627 1	12,56	15,27	2,71	INT.N-240	INT.A-3006	1051	8.916	9.885	10.960	12.152	13.473	10.321	11.948	13.832	16.012	10.922	13.381	16.392	20.081	
A-627 2	15,27	17,47	2,20	INT.A-3006	INT. A-3002	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981	
A-627 3	17,47	18,06	0,59	INT A-3002	L.P.GIPUZKOA	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981	
<b>TOTAL RED BÁSICA</b>			<b>5,50</b>																	
<b>RED COMARCAL</b>																				
A-2126 3	57,58	58,68	1,10	O.ZU.OYON-OION	F.ZU.OYON-OION	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961	
A-2126 4	58,68	59,94	1,26	F.ZU.OYON-OION	L.P.LA RIOJA EN LOGROÑO	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961	
<b>TOTAL RED COMARCAL</b>			<b>2,36</b>																	
<b>RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>																				
N-104 1	353,98	356,3	2,32	INT.A-132	INT.A-2134	11	12.329	13.669	15.155	16.803	18.630	14.272	16.522	19.126	22.141	15.104	18.503	22.666	27.767	
N-104 2	356,3	358,34	2,04	INT.A-2134	INT. A-3110	N-104 (EST)	10.200	11.309	12.538	13.902	15.413	11.808	13.669	15.824	18.318	12.495	15.307	18.752	22.972	
<b>TOTAL RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>			<b>4,36</b>																	
<b>RED LOCAL</b>																				
A-3638 1	49,82	50,94	1,12	INT.A-625	AVDA. ZUMALACARREGUI(LLODIO)	1072	10.835	12.013	13.319	14.767	16.372	12.543	14.520	16.809	19.458	13.273	16.260	19.920	24.402	
<b>TOTAL RED LOCAL</b>			<b>1,12</b>																	

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
-------	--------------	---------------	----------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------

TOTAL RED (AUTOPISTAS, RED DE INTERÉS PREFERENTE, RED BÁSICA, RED COMARCAL, RED LOCAL Y RED VECINAL)

13,34



Tramos de una calzada sin duplicación o ampliación de capacidad prevista en PICA que en alguna de las hipótesis de crecimiento superan una IMD de 8000 v/d antes del año 2015

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
<b>TIPO DE RED</b>			<b>RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>																
N-104 1	353,98	356,3	2,32	INT.A-132	INT.A-2134	11	12.329	13.669	15.155	16.803	18.630	14.272	16.522	19.126	22.141	15.104	18.503	22.666	27.767
N-104 2	356,3	358,34	2,04	INT.A-2134	INT. A-3110	N-104 (EST)	10.200	11.309	12.538	13.902	15.413	11.808	13.669	15.824	18.318	12.495	15.307	18.752	22.972
N-104 3	358,34	363,42	5,08	INT. A-3110	INT.N-I (VENTA DEL PATIO)	350	6.617	7.336	8.134	9.018	9.999	7.660	8.867	10.265	11.883	8.106	9.930	12.165	14.903
N-240 6	16,61	23,02	6,41	INT.A-623	L.P.BIZKAIA	300	3.929	4.356	4.830	5.355	5.937	4.548	5.265	6.095	7.056	4.813	5.896	7.223	8.849
<b>TOTAL RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>			<b>15,85</b>																

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
<b>TIPO DE RED</b>	<b>RED BÁSICA</b>																			
A-124 7	58,22	59,54	1,32	INT.A-2124/A-3212	INICIO VARIANTE DE TRAZADO	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 8	59,54	61,3	1,76	INICIO VARIANTE DE TRAZADO	FIN VARIANTE DE TRAZADO	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 9	61,3	63,6	2,30	FIN VARIANTE DE TRAZADO	INICIO TRAVESÍA DE LAGUARDIA	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 10	63,6	65,08	1,48	INICIO TRAVESÍA DE LAGUARDIA	FINAL TRAVESÍA DE LAGUARDIA. INT.A-3216	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 11.1	65,08	66,91	1,83	FINAL TRAVESÍA DE LAGUARDIA. INT.A-3216	INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 11.2	66,91	70,48	3,57	INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	FINAL OBRA CUESTA CASTEJONES	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 11.3	70,48	71,37	0,89	FINAL OBRA CUESTA CASTEJONES	INT.A-4202	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 12	71,37	77,39	6,02	INT.A-4202	LP.LA RIOJA	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-132 1	2,96	5,33	2,37	INT.N-104 EN ELORRIAGA	F.ZU.ASCARZA/INT.A-2130	12	4.785	5.305	5.882	6.521	7.230	5.539	6.412	7.423	8.593	5.862	7.181	8.797	10.777	
A-132 2	5,33	7,74	2,41	F.ZU.ASCARZA/INT.A-2130	INT.A-4159	1200	4.415	4.895	5.427	6.017	6.671	5.111	5.917	6.849	7.929	5.409	6.626	8.117	9.943	
A-132 3	7,74	12,48	4,74	INT.A-4159	INICIO VTE DE TRAZADO (EGUILETA)	1200	4.415	4.895	5.427	6.017	6.671	5.111	5.917	6.849	7.929	5.409	6.626	8.117	9.943	
A-623 1	16,61	22,65	6,04	INT. N-240 EN LEGUTIANO	L.P.BIZKAIA EN GOMÍLAZ	310	4.787	5.307	5.884	6.524	7.233	5.542	6.415	7.426	8.597	5.864	7.184	8.801	10.781	
A-624 4.1	42,06	44,58	2,52	FINAL Z.U. AMURRIO	INT.A-3618 (INICIO ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	1062	3.731	4.137	4.586	5.085	5.638	4.319	5.000	5.788	6.700	4.571	5.599	6.859	8.403	
A-624 4.2	44,58	45,54	0,96	INT.A-3618 (INICIO ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	INT.A-3618 (FINAL ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	1062	3.731	4.137	4.586	5.085	5.638	4.319	5.000	5.788	6.700	4.571	5.599	6.859	8.403	
A-625 8	356,32	354,22	2,10	F.ZU.SARACHO	L.P.BIZKAIA	1061	4.798	5.320	5.898	6.539	7.250	5.554	6.430	7.443	8.617	5.878	7.201	8.821	10.806	
A-625 9.2	0	2,83	2,83	INT.A-624	F.ZU.SARACHO. INT. A-625	1063	4.749	5.265	5.838	6.472	7.176	5.498	6.364	7.367	8.529	5.818	7.127	8.731	10.696	
A-625 9.1			2,50	VARIANTE AMURRIO	VARIANTE AMURRIO	1064	5.169	5.731	6.354	7.045	7.811	5.984	6.927	8.019	9.283	6.332	7.757	9.503	11.642	
A-627 1	12,56	15,27	2,71	INT.N-240	INT.A-3006	1051	8.916	9.885	10.960	12.152	13.473	10.321	11.948	13.832	16.012	10.922	13.381	16.392	20.081	
A-627 2	15,27	17,47	2,20	INT.A-3006	INT. A-3002	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981	

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
A-627	3	17,47	18,06	0,59	INT A-3002	L.P.GIPUZKOA	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981

**TOTAL RED BÁSICA**

51,14

TIPO DE RED		RED COMARCAL																		
A-2120	1	29,34	29,81	0,47	INT N-124	P.S.A-68	1040	6.009	6.662	7.387	8.190	9.080	6.956	8.053	9.322	10.791	7.361	9.018	11.047	13.533
A-2120	2	29,81	30,52	0,71	P.S.A-68	L.P.BURGO EN PUENTE ARCE	1041	5.482	6.078	6.739	7.471	8.284	6.346	7.346	8.504	9.845	6.716	8.227	10.078	12.347
A-2122	1	34,66	35,73	1,07	L.P.BURGOS EN MIRANDA DE EBRO	INT. A-3312	1170	3.928	4.355	4.829	5.353	5.935	4.547	5.264	6.094	7.054	4.812	5.895	7.221	8.847
A-2124	1	3,71	5,85	2,14	VERTEDERO GARDELEGUI	FINAL ACTUACIÓN	160	3.904	4.328	4.799	5.321	5.899	4.519	5.232	6.056	7.011	4.783	5.859	7.177	8.793
A-2126	3	57,58	58,68	1,10	O.ZU.OYON-OION	F.ZU.OYON-OION	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961
A-2126	4	58,68	59,94	1,26	F.ZU.OYON-OION	L.P.LA RIOJA EN LOGROÑO	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961
A-2134	1	0	3,61	3,61	INT.N-I ENLACE DE ESCALMENDI	INT.N-104	62	4.528	5.020	5.566	6.171	6.842	5.242	6.068	7.024	8.132	5.547	6.795	8.325	10.198
A-2522	4	46,97	48,47	1,50	INT. A-625	ARETA	791	6.459	7.161	7.940	8.803	9.760	7.477	8.656	10.020	11.599	7.913	9.693	11.875	14.547

**TOTAL RED COMARCAL**

11,86



TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
-------	-----------	------------	-------------	---------------	----------------	----------------	----------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

**TIPO DE RED**      **RED LOCAL**

A-3110 1	6,98	9,42	2,44	INT.N-104 EN ILLÁRRAZA	INT.A-4134	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 2	9,42	11,4	1,98	INT.A-4134	INICIO VARIANTE ALEGRÍA	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 3	11,4	15,8	4,40	INICIO VARIANTE ALEGRÍA	FINAL VARIANTE ALEGRÍA	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 4	15,8	19,41	3,61	FINAL VARIANTE ALEGRÍA	INT.A-4138	1100	3.927	4.354	4.827	5.352	5.934	4.546	5.263	6.092	7.052	4.811	5.893	7.220	8.844
A-3302 6	13,28	15,7	2,42	INT.A-3308	INT.N-I	1130	3.687	4.088	4.532	5.025	5.571	4.268	4.941	5.720	6.621	4.517	5.533	6.778	8.304
A-3308 1	13,28	15,25	1,97	INT.A-3302	PUENTE NANCLARES	1131	3.615	4.008	4.444	4.927	5.463	4.185	4.844	5.608	6.492	4.429	5.425	6.646	8.142
A-3308 2	15,25	17,25	2,00	PUENTE NANCLARES	INT. A-2622	670	4.494	4.983	5.524	6.125	6.791	5.202	6.022	6.972	8.071	5.505	6.744	8.262	10.121
A-3604 4	15,64	16,38	0,74	ACCESO AL PARQUE TECNOLÓGICO	INT N-240 (MIÑANO MAYOR)	1180	4.146	4.597	5.096	5.651	6.265	4.800	5.556	6.432	7.446	5.079	6.222	7.622	9.338
A-3638 1	49,82	50,94	1,12	INT.A-625	AVDA. ZUMALACARREGUI(LLODIO)	1072	10.835	12.013	13.319	14.767	16.372	12.543	14.520	16.809	19.458	13.273	16.260	19.920	24.402

**TOTAL RED LOCAL**

20,68

**TIPO DE RED**      **AYUNTAMIENTO**

A-625 6.2	360,56	359,25	1,31	INT.INICIO VTE AMURRIO	INT.A-624	1060 / EST	6.067	6.727	7.458	8.269	9.168	7.023	8.130	9.412	10.895	7.432	9.105	11.154	13.664
A-625 7	359,25	356,32	2,93	INT.A-624	F. ZU SARACHO	1061	4.798	5.320	5.898	6.539	7.250	5.554	6.430	7.443	8.617	5.878	7.201	8.821	10.806

**TOTAL AYUNTAMIENTO**

4,24

TOTAL RED (AUTOPISTAS, RED DE INTERÉS PREFERENTE, RED BÁSICA, RED COMARCAL, RED LOCAL Y RED VECINAL)

103,77

### 7.3. ARMIÑON-ETXABARRI - IBIÑAKO KASU BEREZIA

N-I errepideak Armiñonetik Gasteizeko Iparraldeko oraingo Saihesbidearen hasierara duen jokabideak azterketa berezia merezi du; bertako trafikoa, gaur egun, eguneko 35.000 ibilgailutik gorakoa da, Burgoseko probintziako mugatik N-102 errepideko lotunera arteko tartean (2003an eguneko 35.627 ibilgailu, Los Llanoseko industrialdeko lotunetik N-102 errepideko lotunera, eta %24,7 ibilgailu astunak); saihesbidean bertan, 2003ko EBI eguneko 25.000 ibilgailuren, eguneko 30.838 ibilgailuren eta eguneko 36.557 ibilgailuren artekoa zen, tartean arabera, eta ibilgailurik gehieneko tartean %39,6 astunak izan ziren.

Oraingo hazkunde joerak mantenduz gero, hamarkadaren amaieran (2009an), N-I errepideak eguneko 44.000 eta 53.500 ibilgailu bitarteko trafikoa izango ditu trafikorik handieneko tartean, zenbait hazkunde hipotesiren arabera; saihesbidean eguneko 40.000-55.000 ibilgailu ibiliko dira, trafikorik handieneko tartean; izan ere, Gasteiz-Eibar autobidea zerbitzuan sartzen denean (2008an), horrek egunero 6.100 ibilgailu inguru deskargatuko ditu N-I errepidean (2003ko abiapuntuko datua, autobidearen erakarpenari buruz egindako azterlanen arabera), Ihurretik Nafarroako mugara (Eginon).

Horrenbestez, N-I errepidea egokitzeko obrek (noranzko bakoitzeko hiru errei, Ariñezetik Trebiñuko Konderrira) hamarkada horretako trafiko hazkundera xurgatzea bermatu arren, N-I errepidearen gaitasuna agortzen hasteko aukera aurreikusi behar da, 2015 urte ingururako (Errepideen 2002-2015erako Plan Integralaren azken urtea); izan ere, %5eko eta %7ko hazkunde hipotesiekin, bai N-I errepideak Armiñonetik N-102 errepidera duen tartea eta bai Saihesbideak Gamarra baino lehen duena zerbitzu maila onartezinean sartuko lirateke. **Hortaz, gaitasun erreserba bat aurreikusi behar da, Eibar-Gasteiz autobidearen balizko luzapenean oinarrituz (Etxabarriko lotunetik Armiñonera), Armiñon-Maltzaga autobidearen emakidaren igarobide osoa ibilbide osoan berreskuratuz, hasieran planteaturikoaren arabera.**

N-I osoko oraingo trafiko datuei buruzko kalkuluak erantsi ditugu, baita EBIn prognosia ere, 2006rako, 2009rako, 2012rako eta 2015erako hipotesien arabera (Errepideen Planeko kasuan kasuko hiruhilekoetako azken urteak). Prognosi horretan oinarrituz, eta %60ko banaketa hipotesiarekin (%40 noranzkoetan eta %10 muturreko orduan), muturreko urteko intentsitateak eta zerbitzu mailak kalkulatu dira, N-I errepideak noranzko bakoitzeko hiru errei izango dituela aintzat hartuta, Burgoseko mugaren eta Saihesbidearen artean (azken horrek noranzko bakoitzeko bi errei).

Emaitzen arabera, 2009an, **%7ko hazkunde hipotesiarekin**, N-I errepideak, Armiñonetik Los Llanoseko industrialderako tartean, D maila izango du, baita A-3302 eta N-622 errepideen arteko tartean ere. 2012rako, D maila %5eko hazkunde hipotesiekin agertzen da bi tarte horietan, eta Saihesbideko beste tarte batean ere bai (Jundiz-A-3302 lotunea); %7ko hazkunde hipotesiarekin, berriz, N-I errepideko zati handi bat D eta E zerbitzu mailetan sartuko litzateke; azkenik, 2015ean, N-I errepideak bere gaitasuna agortuta izan dezake zenbait tartetan, %5eko hazkundeekin.

#### Armiñon – N-102 lotunea tarteari buruzko ondorioak honako hauek dira:

- **Saihesbidearen gaitasuna handituta (hirugarren erreia eginez), bere zerbitzu maila mantendu egin daiteke Planaren azken urtera arte.**
- **Hala eta guztiz ere, Armiñon-Los Llanos industrialdea lotuneko tartea %7ko hazkunde hipotesiak ditu 2012rako, eta %5ekoak 2015erako.**
- **Horrenbestez, ikuskapen honetan oraingo N-I errepideko igarobidearen ordezkotako soluzioak pentsatu behar dira, hazkunde hipotesi horiek betetzen badira; hau da, beste zerrenda bat erreserbatu behar da, halako trafiko hazkundera erantzuna emateko moduko bide azpiegitura berria edukitzeko.**

Egindako bi kalkulu erantsi dira, bata bi erreiko Saihesbidearekin eta bestea hiru erreira handitutako Saihesbidearekin. Azken hori %5etik gorako hazkunde hipotesien kasurako soilik dago aurreikusita, eta oraingo N-I handituko N-124 eta N-102 errepideen arteko tartea gaitasunean sartuko litzateke.

Caracterización del tráfico (N-I)

IDENTIFICACIÓN TRAMO			DATOS TRAMO					DATOS TRÁFICO									
CARRETERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	LONGITUD	Nº CALZ	CALZ ACTUAL	PTF ACTUAL	TERRENO	ESTACIÓN 2003	IMD 2000	IMD 2001	IMD 2002	IMD 2003	TAA 00-03	% Pes 2000	% Pes 2001	% Pes 2002	% Pes 2003
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	4,4	2D	6,8	9,9	O	121	14.820	13.641	14.467	15.045	0,50%	32,8%	33,4%	29,6%	24,5%
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	3,35	2D	6,9	9,1	O	120	30.836	32.387	32.150	33.207	2,50%	31,6%	31,6%	29,0%	28,9%
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLÍGONO LOS LLANOS	9,17	2A	11,25	14,75	O	660	32.435	33.577	34.654	35.800	3,35%	28,6%	37,3%	35,1%	35,1%
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLÍGONO LOS LLANOS	INT.N-102	4,17	2A	11,25	14,75	O	240	38.076	38.787	38.787	35.627	-2,19%	25,9%	23,2%	36,3%	24,7%
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLÍGONO JUNDIZ	3,22	2A	7,5	10,75	L	20	23.790	24.749	24.273	25.000	1,67%	41,0%	40,0%	38,0%	40,0%
N-I 6A	ACCESO POLÍGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	1,85	2A	7,5	10,75	L	30	30.299	28.092	27.689	30.370	0,08%	40,9%	39,9%	38,1%	35,0%
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	4,26	2A	7,5	10,75	L	40	30.158	27.074	27.300	30.838	0,75%	40,9%	39,6%	39,8%	39,6%
N-I 8A	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL GAMARRA (N-240)	2,8	2A	7,5	10,75	L	50	30.749	30.123	29.553	36.657	6,03%	40,9%	35,9%	35,0%	29,2%
N-I 9A	INT. ENL GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	1,8	2A	7,5	11,00	L	60	21.257	22.471	24.545	24.881	5,39%	40,0%	38,2%	35,5%	28,6%
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	6,73	2A	7,5	11,00	O	70	21.782	19.079	19.548	22.831	1,58%	40,0%	40,7%	39,2%	33,1%
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	17,05	2A	7,5	11,00	L	90	21.950	22.360	24.285	26.478	6,45%	40,9%	36,5%	30,6%	30,6%
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P NAVARRA EN EGUINO	11,19	2A	7,5	11,00	O	220	21.673	21.121	21.118	23.496	2,73%	40,9%	36,1%	36,3%	34,7%



Prognosis IMD (N-I)

IDENTIFICACIÓN TRAMO			PROGNOSIS IMD																	
			2006			2008			2009			2010			2012			2015		
CARRETERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	16.681	17.416	18.431	17.869	19.202	21.101	18.494	20.162	22.578	19.141	21.170	24.159	20.505	23.340	27.660	22.734	27.019	33.884
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	36.817	38.441	40.680	39.439	42.381	46.575	40.820	44.501	49.835	42.249	46.726	53.323	45.258	51.515	61.050	50.178	59.635	74.789
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	39.692	41.443	43.857	42.519	45.691	50.211	44.007	47.975	53.726	45.548	50.374	57.487	48.792	55.538	65.817	54.096	64.292	80.628
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	39.500	41.243	43.645	42.314	45.470	49.969	43.795	47.744	53.467	45.327	50.131	57.209	48.556	55.269	65.499	53.835	63.981	80.239
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	27.718	28.941	30.626	29.692	31.907	35.064	30.731	33.502	37.518	31.807	35.178	40.145	34.072	38.783	45.961	37.777	44.896	56.305
N-I 6A	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	33.672	35.157	37.205	36.070	38.761	42.595	37.332	40.699	45.577	38.639	42.734	48.768	41.391	47.114	55.834	45.891	54.540	68.399
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	34.191	35.699	37.778	36.626	39.358	43.252	37.908	41.326	46.280	39.235	43.392	49.519	42.029	47.840	56.694	46.598	55.381	69.453
N-I 8A	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	40.642	42.435	44.906	35.752	39.000	43.628	37.003	40.950	46.682	38.298	42.997	49.950	41.026	47.404	57.188	45.487	54.876	70.058
N-I 9A	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	27.586	28.803	30.480	21.766	23.970	27.112	22.528	25.169	29.010	23.316	26.427	31.040	24.977	29.136	35.538	27.692	33.728	43.536
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	25.313	26.430	27.969	19.331	21.354	24.237	20.008	22.421	25.933	20.708	23.543	27.749	22.183	25.956	31.769	24.595	30.047	38.919
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	29.357	30.652	32.437	23.663	26.008	29.352	24.491	27.309	31.406	25.348	28.674	33.605	27.153	31.613	38.474	30.105	36.596	47.133
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P.NAVARRA EN EGUINO	26.050	27.200	28.784	20.121	22.203	25.169	20.825	23.313	26.931	21.554	24.478	28.816	23.089	26.987	32.992	25.599	31.241	40.416

Notas

- (1) Las secciones afectadas por la reducción de tráfico debido a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar son las que aparecen rayadas
- (2) La captación considerada debida a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar se estima de acuerdo con el II PGCPV en 6100 veh/día en el año 2003 - MECSA

Prognosis IHP (N-I)

IDENTIFICACIÓN TRAMO			DATOS PUNTA		PROGNOSIS INTENSIDADES EN LA HORA PUNTA																	
					2006			2008			2009			2010			2012			2015		
CARRETERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	REPARTO	HORA PUNTA	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	0,60	0,1	1.001	1.045	1.106	1.072	1.152	1.266	1.110	1.210	1.355	1.148	1.270	1.450	1.230	1.400	1.660	1.364	1.621	2.033
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	0,60	0,1	2.209	2.306	2.441	2.366	2.543	2.794	2.449	2.670	2.990	2.535	2.804	3.199	2.715	3.091	3.663	3.011	3.578	4.487
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	0,60	0,1	2.382	2.487	2.631	2.551	2.741	3.013	2.640	2.879	3.224	2.733	3.022	3.449	2.928	3.332	3.949	3.246	3.857	4.838
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	0,60	0,1	2.370	2.475	2.619	2.539	2.728	2.998	2.628	2.865	3.208	2.720	3.008	3.433	2.913	3.316	3.930	3.230	3.839	4.814
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	0,60	0,1	1.663	1.736	1.838	1.782	1.914	2.104	1.844	2.010	2.251	1.908	2.111	2.409	2.044	2.327	2.758	2.267	2.694	3.378
N-I 6A	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	0,60	0,1	2.020	2.109	2.232	2.164	2.326	2.556	2.240	2.442	2.735	2.318	2.564	2.926	2.483	2.827	3.350	2.753	3.272	4.104
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	0,60	0,1	2.051	2.142	2.267	2.198	2.361	2.595	2.274	2.480	2.777	2.354	2.604	2.971	2.522	2.870	3.402	2.796	3.323	4.167
N-I 8A	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL. GAMARRA (N-240)	0,60	0,1	2.439	2.546	2.694	2.145	2.340	2.618	2.220	2.457	2.801	2.298	2.580	2.997	2.462	2.844	3.431	2.729	3.293	4.203
N-I 9A	INT. ENL. GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	0,60	0,1	1.655	1.728	1.829	1.306	1.438	1.627	1.352	1.510	1.741	1.399	1.586	1.862	1.499	1.748	2.132	1.662	2.024	2.612
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	0,60	0,1	1.519	1.586	1.678	1.160	1.281	1.454	1.200	1.345	1.556	1.242	1.413	1.665	1.331	1.557	1.906	1.476	1.803	2.335
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	0,60	0,1	1.761	1.839	1.946	1.420	1.561	1.761	1.469	1.639	1.884	1.521	1.720	2.016	1.629	1.897	2.308	1.806	2.196	2.828
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P. NAVARRA EN EGUINO	0,60	0,1	1.563	1.632	1.727	1.207	1.332	1.510	1.250	1.399	1.616	1.293	1.469	1.729	1.385	1.619	1.980	1.536	1.874	2.425

Las secciones afectadas por la reducción de tráfico debido a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar son las que aparecen rayadas



Niveles de servicio (N-I)  
2 carriles en circunvalación

IDENTIFICACIÓN TRAMO			CARACTERÍSTICAS NS			UMBRALES NS					PROGNOSIS NIVELES DE SERVICIO EN LA HORA PUNTA																	
CARRERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	TERRENO	CARRILES	PESADOS	A	B	C	D	E	2006			2008			2009			2010			2012			2015		
											H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	O	2	24,5%	1.061	1.666	2.357	2.854	3.128	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	O	3	28,9%	1.517	2.383	3.372	4.083	4.474	B	B	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	F	
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	O	3	35,1%	1.425	2.238	3.167	3.834	4.202	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	C	D	C	D	E	D	F	
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	O	3	24,7%	1.588	2.495	3.529	4.273	4.683	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	F	
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	L	2	40,0%	1.208	1.898	2.696	3.252	3.563	B	B	B	B	C	C	B	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	
N-I 6A	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	L	2	35,0%	1.234	1.939	2.743	3.321	3.639	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	D	D	F	
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	L	2	39,6%	1.210	1.902	2.691	3.257	3.570	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	C	D	E	D	E	F		
N-I 8A	INT.N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	L	2	29,2%	1.266	1.988	2.813	3.406	3.732	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	C	D	F	
N-I 9A	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	L	2	28,6%	1.268	1.993	2.819	3.413	3.741	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	C	C	C	
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	O	2	33,1%	969	1.522	2.153	2.607	2.857	B	C	C	B	B	B	B	B	C	B	B	C	B	C	C	B	C	D
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L	2	30,6%	1.258	1.976	2.796	3.385	3.709	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	B	C	B	C	D
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P.NAVARRA EN EGIJINO	O	2	34,7%	954	1.498	2.120	2.566	2.812	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	C	C	C	C	D

Las secciones afectadas por la reducción de tráfico debido a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar son las que aparecen rayadas



Niveles de servicio (N-I)  
3 carriles en circunvalación

IDENTIFICACIÓN TRAMO			CARACTERÍSTICAS NS			UMBRALES NS					PROGNOSIS NIVELES DE SERVICIO EN LA HORA PUNTA																	
CARRERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	TERRENO	CARRILES	PESADOS	A	B	C	D	E	2006			2008			2009			2010			2012			2015		
											H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	O	2	24,5%	1.061	1.666	2.357	2.854	3.128	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	O	3	28,9%	1.517	2.383	3.372	4.083	4.474	B	B	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	D	F	
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	O	3	35,1%	1.425	2.238	3.167	3.834	4.202	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	C	D	C	D	E	D	F	
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	O	3	24,7%	1.588	2.495	3.529	4.273	4.683	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	F		
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	L	3	40,0%	1.813	2.846	4.029	4.878	5.345	A	A	B	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	
N-I 6A	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	L	3	35,0%	1.851	2.908	4.115	4.982	5.459	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	C	B	C	C	
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	L	3	39,6%	1.816	2.852	4.036	4.886	5.354	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	C	C	B	C	D
N-I 8A	INT.N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	L	2	29,2%	1.266	1.988	2.813	3.406	3.732	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	C	D	F
N-I 9A	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	L	2	28,6%	1.268	1.993	2.819	3.413	3.741	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	C	C
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	O	2	33,1%	969	1.522	2.153	2.607	2.857	B	C	C	B	B	B	B	B	C	B	B	C	B	C	C	B	C	D
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L	2	30,6%	1.258	1.976	2.796	3.385	3.709	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	B	C	B	C	D
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P.NAVARRA EN EGIJINO	O	2	34,7%	954	1.498	2.120	2.566	2.812	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	C	C	C	C	D

Las secciones afectadas por la reducción de tráfico debido a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar son las que aparecen rayadas

## 8. PLANAREN HELBURUAK ETA ESKU HARTZE IRIZPIDEAK

### 8.1. PLANAREN HELBURUAK

Gaur egun, errepideak komunikazio bide nagusiak dira; izan ere, ekonomia eta gizarte jardueren jarioak ahalbidetzeaz gain (Arabaren barruan eta Arabaren nahiz beste lurraldeen artean), baldintzatu egiten dute Arabako ekonomia, gizarte eta lurralde errealitatearen bilakaera eta eraldaketa.

Beraz, Arabako Errepideen Plan Integralak, lehenengo eta behin, Gaitasun Handiko Ardatz Estrategikoen sare garrantzitsua osatu eta hobetu behar du, lurraldea hobeto egituratzeko eta irisgarritasuna eta komunikazioen segurtasuna nahiz erosotasuna errazteko; bigarrenaz, errepideen sare orekatu eta homogenea eratu behar du Arabako lurralde osoan, biztanleentzako kalitatezko zerbitzu publikoa eta jarduera ekonomikoak bermatzeko; horrela, Arabako Lurralde Historikoaren garapen eta aurrerakuntza orekaturiko faktore erabakigarria izango da.

Horretarako, **Arabako Errepideen 2002-2015erako Plan Integral** berriak honako helburu nagusi hauek ditu:

- Konexioak hobetzea Estatuko eta Europako sareekin.
- Komunikabide sarea sustatzea eta hobetzea mugakide diren lurraldeekin, dagozkion jarduerak koordinatuz.
- Lurralde garapen orekatua egitea, irisgarritasun egokia bermatuz.
- Jariakortasun eta segurtasun handiagoko errepide sarea sortzea, istripuak pilatzeko tartekak eta lekuak konponduz.
- Arazoak konpontzea hiri tarteetan eta zeharbideetan.
- Bide sareko zirkulazioaren kalitatea hobetzea, inguruko paisaia eta ingurumena errespetatuz, ahal denean errepidearen integrazio hobea (zeharkaturiko ingurune naturalean) sustatuta.
- Sorturiko bide azpiegitura hobeto aprobetxatzea, kontserbazio eta ustiapen egokiaren bitartez, azpiegitura hori (une bakoitzean) mugikortasun eskariaren beharrezanetara egokituta, horrek hobetu egiten baititu bideko segurtasuna eta jariakortasuna; izan ere, horrela, bide ustiapenaren hobekuntza bermatzen da, baliabide naturala kontserbatzeko eta ingurumena defendatzeko modurik egokiena baita.
- Errepideen Foru Sareko jardunak Interes Naturaleko Eremuen nahiz katalogaturiko paisaia balioen kontserbatzearekin bateratzea, Arabako lurraldeko eta horren inguruko biodibertsitatea mantentzeko behar diren lotura ekologikoko prozesuetan eragin kaltegarririk ez dela sortuko bermatuta.

**Lurralde garapen orekatuaren funtsezko zutabeetariko bat errepide sare modernoa da, merkantziek eta pertsonak hobeto eta seguruago zirkulatzeko, lurraldean zehar eta lurraldearen barrutik; horrela, irisgarritasun egokia bermatu behar da, garapen sozioekonomiko orekatua ahalbidetzeko, biztanleria osoaren bizitzaren kalitatea eta maila hobetuz; hori guztia, gainera, lurraldearen zentzuzko erabileran eta ingurumen balioen errespetuan txertatu behar da, bai horien berezko balioa eta bai euren lurralde ahalmena aintzat hartuta.**

**Errepide sare baten segurtasunaren oinarritzko helburua** lortzeko, eta, horrela, arriskutsutasun eta hilkortasun indizeak murriztu ahal izateko, azpiegituren arloan bete beharreko funtsezko baldintza batzuk daude:

- 1 **Errepide sare funtzionalagoa;** bertan, errepideak erantzuna emango die funtzionaltasunari eta sarearen multzo osoan betetzen duen edo bete behar duen benetako eginkizunari. Horretarako, sarearen sailkapen funtzionala egin behar da, eta, gainera, errepide mota bakoitza diseinatzeko irizpideak (funtzionaltasunaren arabera) homogeenagoak izan behar dira.
- 2 **Errepideen ezaugarri homogeenagoak, eta zirkulazio homogeenagoa,** gehienbat abiadurari dagokionez; hain zuzen ere, abiadura desberdintasun handiak saihestu behar dira, batez ere errepide mota bakoitzean.
- 3 **Azpiegitura ulergarriagoa,** erabiltzaileengan zalantzarik ez sortzeko; horrela, erabiltzaileek bidearen eta inguruaren ezaugarrietara egokitu ahal izango dute euren jokabidea, ezusteko handirik gabe.

Horrenbestez, **ibilbideak tarteka homogenezatzea (sarearen aurretiako hierarkizazioa aintzat hartuta) eta erabiltzaileak errepidearen, horren ekipamenduaren nahiz inguruaren ezaugarriak ondo ulertzea lehentasunezko helburuak dira errepideen planifikazioaren barruan, eragin handia baitute errepidearen diseinu egokian eta segurtasunean. Azken batean, giza akatsak ekidin behar dira.**

Bestalde, kalitatezko zerbitzu publikoa ingurumen kostu ahalik eta urrienarekin emateko oraingo gizarte eskaria kontuan hartuz, fase honetan baloratu egin behar dira Planaren aplikazioak ingurumenean sortuko dituen ondorioak. Hortaz, eta Euskal Autonomia Erkidegoko lege esparrua aintzat hartuta, Planaren Ingurumen Eraginaren Baterako Ebaluazioa (IEBE) egin behar da, prozedura hau arautzen duen araudi bereziak ezarritako edukiak garatzeko.

Planifikazio prozesuko lehenengo fasean ingurumen ebaluazioa egin behar izate horrek zenbait hobari dakartza:

- Garapen iraunkorreko politikak aplikatzeko bermerik handiena da.
- Prebentzio izaera nabaria dauka.
- Eraginkortasun maila handiagoa ahalbidetzen du, ingurumena babestearen arloan, planifikazio prozesuan ingurumen eraginak aintzat hartu eta proposamenen aurretik baitoa.
- Pilaketa ondorioak ikusteko eta kontuan hartzeko aukera ematen du (eragin gehigarria, pilatzailea, eragindakoa), proposaturiko jardunaren eraginez sor daitezkeen proiektuak edo jarduerak garatuta sorturiko ondorioak, orokorrean ez baitira aintzat hartzen proiektua garatzeko faseetan.
- Aukera guztiak planifikazioa baino lehenagoko aldiaren baloratzeko aukera ematen du.
- Proiektuen diseinuan *a posteriori* hartzen diren erabakiak diseinuko oinarriko parametroen inguruko erabakien eraginpean egongo dira, eta horietan aintzat hartuko dira ingurumen eraginei buruzko iritziak.
- Partaidetza publikoa ahalbidetzen du, prozesuaren hasierako faseetatik.

Arabako Errepideen Plan Integraleko Ikuskapen honetan aintzat hartu beharreko alderdi bat, izan ere, beste garraibide batzuekiko intermodalitatearena da, eta hori kontuan hartu behar da jardun proposamen berriak zehazteko orduan.

Errepideen Plan Integral berriaren indarraldian EAeko AHT neurri batean edo oso-osorik eginda egon daiteke, eta horrek, beraz, oraingo trafikoen zati bat eta mugikortasunaren etorkizuneko hazkundeak erakarri ahal izango du; hala eta guztiz ere, errepideko garraioak bide nagusia izaten jarraituko du, eta hurrengo urteetan, gainera, trafikoaren hazkunde gehiago daude aurreikusita (Estatuko eta nazioarteko trafikoak); horiek garraibide honen bitartez bideratu beharko dira.

Hortaz, ikuskapen honen iritzian, bide azpiegituraren eskaintza aurrerantzean ere erabakigarria izango da garraioaren eraketan, eta Arabak gero ere funtsezko eginkizuna izango du Europako eta Estatuko komunikazioetan; horrenbestez, Arabako errepide sarean inbertsio publiko berrien eta hobeen justifikazioa bermatuta dago.



## 8.2. ESKU HARTZE IRIZPIDEAK

**Esku hartze irizpideak** lotuta daude sarearen geometriarekin eta trafikoarekin; beraz, honako kasu hauetan jardungo da:

### Gaitasun gabeziak:

- Lehentasuneko Intereseko Sareko eta Oinarrizko Sareko tartea, orain eguneko 8.000-10.000 ibilgailuko trafiko intentsitateak gainditzen dituztenak eta bikoiztuta ez daudenak.
- Lehentasuneko Intereseko Sarea, 9 metrotik beherako plataformekin.
- Oinarrizko Sarea, 8 metrotik beherako plataformekin.
- Eskualdeko Sarea, 7 metrotik beherako eta 7-8 metro bitarteko plataformekin.
- Tokiko Sarea 5 metrotik beherako, 5-6 metro bitarteko eta 6-7 metro bitarteko plataformekin.
- Auzoko sarea, 4,5 metrotik beherako plataformekin.

Estandar horiek aplikatuz lorturiko beharrianetan oinarrituta, eta horiek hierarkizatzeko, beharrianik handienekotzat trafiko intentsitate handienak dituzten tarteenak hartuko dira; trafiko atari hauek hartuko dira aintzat:

Tráfico Veh / Día	Red de Interés Preferente Red Básica	Red Comarcal y Red Local
Prioridad 1	10.000 – 5.000	5.000 – 2.000
Prioridad 2	5.000 – 2.000	2.000 – 1.000
Prioridad 3	2.000 – 1.000	1.000 – 500
Prioridad 4	< 1.000	< 500

### Trazatu gabeziei dagokienez:

Indarreko araudian oinarrituz, maldak honako hauek direnean hartu beharko da esku:

- %6tik gorakoak, bikoizturiko Lehentasuneko Intereseko Sarean.
- %7tik gorakoak, Lehentasuneko Intereseko Sare Konbentzionalean eta Oinarrizko Sarean.
- %8tik gorakoak, Eskualdeko Sarean.
- %10etik gorakoak, Tokiko Sarean.

**Kurbadura ratioei** dagokienez, esku hartze atariak honako hauek dira:

- 450 metrotik beherako ratioak, bikoizturiko Lehentasuneko Intereseko Sarean. Proiektuko abiadura 100 km/h.
- 250 metrotik beherako ratioak, Lehentasuneko Sare Konbentzionalean eta Oinarrizko Sarean. Proiektuko abiadura 80 km/h.
- 130 metrotik beherako ratioak, Eskualdeko Sarean. Proiektuko abiadura 60 km/h.
- 85 metrotik beherako ratioak Tokiko Sarean. Proiektuko abiadura 50 km/h.

**Gelditzeko ikuspen distantziaren** aldetik, esku hartze atariak Trazatuko Arauan ezarritakoaren arabera ezartzen dira:

- Lehentasuneko Intereseko Sarea: < 200 metro
- Oinarrizko Sarea: < 120 metro
- Eskualdeko Sarea: < 70 metro
- Tokiko Sarea: < 60 metro

Ondoren, **sarearen arriskutsutasunaren** eraginezko beharrianak daude: arriskutsutasun hori biktimadun istripuen eta sareko trafiko intentsitatearen arteko loturan oinarrituz ezarri da, IPTak adierazteko.

Beharrian horiei **herriko zeharbideak** aztertzearen ondoriozkoak gehitu behar zaizkie; horrela, bi gabezia mota ikusi dira: saihezbidea eraikitzea behar duten zeharbideak, igarotze trafikoa zeharbide barruko berezko trafikoarekin bateratzeko gaitasunik ez dutenak; eta bi trafiko motak hobeto bideratzeko egokitu behar diren zeharbideak.

Beharrian horien zehaztapena koherentea da Arabako errepideen sareari aplikatzeko moduko estandarrekin (jardun proposamenak egiteko orduan). **Ezaugarri onargarriak** beharrianak finkatzean erabili direnak dira, eta ondoren adierazitakoaren arabera laburbildu ahal dira.

Características Tolerables (Calzada/Plataforma)			
Tipo de Red	Tipo de terreno		
	Llano	Ondulado/ Accidentado	Montañoso
Interés Preferente	7/11	7/10	7/9
Básica	7/10	7/10 - 7/9	7/8
Comarcal	7/9	7/8 - 6/8	6/7
Local	6/7	6/7 - 5/6	5/5
Vecinal	5/5	4/5	4/4

<b>Características Tolerables.</b>		
<b>Pendientes máximas/Radios de curvatura mínimos</b>		
<b>Tipo de red</b>	<b>Pendientes Máximas</b>	<b>Radios de Curvatura Mínimos</b>
Red Interés Preferente (Duplicada)	6%	450
Red Interés Preferente (Convencional)	7%	250
Red Básica	7%	250
Red Comarcal	8%	130
Red Local	10%	85

## 9. DIAGNOSTIKOA ETA ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK

Oraingo egoerari buruz egindako azterketan oinarrituz, errepide sarearen oraingo eta geroko egoeraren diagnostikoa egin da. Errepide sareko tarte bakoitzaren ezaugarriak, beraz, egindako garraio funtziorako eta lurraldean nahiz ingurumenean sorturiko eraginetarako egokitzapenaren adierazleen arabekoak izango dira.

- Errepideen erabilgarritasun arazoak: ezaugarri geometriko zorrotzak, errepide tarte bakoitzerako gutxieneko onargarrietatik beherakoak.
- Trafiko eta mugikortasun arazoak; itotzea, ibilgailu astunen zirkulazioa, merkantzia arriskutsuak, etab.
- Hiriko tarteetako arazo bereziak, gehienbat zeharbideetakoak: zeharkako iragazkortasunaren eraginak, planeamenduarekiko koordinazio eza, etab.
- Errepideko arriskutsutasunaren eraginezko arazoak, Istripuak Pilatzeko Tarteetan.
- Lurraldeari emandako irisgarritasunaren homogeneitate eza.
- Errepidearen ingurumen integratzioko (ingurumenean eta horren balioetan) arazoak.

Lehenengo atalean beharrianak zehazteko modua, izatez ere, oraingo errepideek ezaugarri geometrikoen gutxieneko estandarrek betetzen ote dituzten egiaztatzea da, galtzadaren eta plataformaren zabalera dagokionez. Ezaugarri horiek, errepideko trafikoaren ezaugarriekin eta, beraz, zerbitzu mailarekin batera, beharrian maila zehazteko aukera emango dute.

Hiriko tarteetako eta zeharbideetako arazoak zehatz aztertu dira, eta, horrela, esku hartu beharra duten errepide sareko tarte nagusiak detektatu dira; horietan, saihebidetara eraiki edo oraingo saihebidetaren egokitzapena egin beharko da.

Arriskutsutasuna tartez tartez ikertu da, eta sareko istripu tasaren eraginezko beharrianak IPTetan pilatzen dira. Hori unean unekoa izan daiteke (bidegurutzak, elkargunea,...), edo tarte luzeagoan erreferentziatuta egon ahal da, eta, horrela, detektaturiko arazoak tartez tartez geometriari lotuta ere egongo dira, eta ez bi errepideren arteko elkargunea egoteari lotuta bakarrik. Beharrianen azterketa hori bat dator istripu tasaren kapituluaren egindakoarekin.

Azkenik, irisgarritasunak (berori ere modu espezifikoan ikertuta) Araban "urrunen" dauden zonak adieraziko ditu, bai Gasteizetik (Lurralde Historikoko erdigunetzat) eta bai Lehenengo Intereseko Saretik (Arabako gainerako jarduerekin nahiz ekipamenduekin eta Lurraldetik kanpoko lekuekin lotzeko moduzat).

Ingurune naturalaren gaineko eragin arazoak, bestalde, jardun proposamenetan oinarrituz aztertuko dira, aintzat hartuta gaur egun ez dagoela zuzendu beharreko ingurumen arazorik; izan ere, horiek jardun proposamenak ebaluatzeko orduan aurkeztuko dira.

Errepideak inguruan duen ingurumen integratziari dagokionez, bide sareari buruz egindako ingurumen ebaluazioa hartu da erreferentziatuz, bertako beharrianak tartez tartez aztertuta,

habitatak zatikatzeari, isurketa kutsagarrien arriskuari, ingurumena suspertzeari, paisaia integratziari edo trafikoaren zaratak pertsonengan sorturiko eragozpenei dagokionez. Arazo horiek zehatz identifikatzeko programa ezarri da (ingurumen baldintzen azterlanak behar duenaren arabera), ingurumena hobetzeko esku hartzeak zehazteko lehenengo pausotzat.

Planteaturiko jardunen ingurumen bideragarritasunari dagokionez, aukerako bi estrategia zehaztu dira:

- **A motako estrategiak** tartearen lehentasun funtzionalei ematen die lehentasuna, ingurumen eraginaren arriskuak bigarren mailan utzita; estrategia hau aplikagarria da eraginpeko ingurumen balioak balio baxukoak edo garrantzirik gabeko balioak direnean.
- **B motako estrategiak** ingurumeneko eraginaren eta arriskuen prebentziari ematen dio lehentasuna, eta proiektu soluzio apalagoak eta irismen laburragoak aukeratzen ditu, gutxieneko funtzionaltasun maila bermatzen duten soluzioak.

Esku hartze irizpideetan oinarrituz, ibilbidez ibilbide eta tartez tartez, ikuskatu egin dira Arabako sarean jardun beharrianak duten errepideak, bai gaitasun urria dutenak, bai zeharkako sekzioaren egokitzapenik ez dutenak, bai galtzada/plataforma urria dutenak (erabilitako estandarrei dagokionez) edo bai, azkenik, oinplanoko nahiz altxaerako trazatuan gabeziak dituztenak, baita hurbileko ingurumen balioekin erlazioa dutenak ere.

### 9.1. LEHENTASUNEN INTERESEKO SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK

Egindako azterketan oinarrituz, eta **Lehentasuneko Intereseko Sarearen barruan eguneko 10.000 ibilgailu baino gehiago eta zirkulazio galtzada bakarra duten errepideak aintzat hartuta**, honako esku hartze tarte hauek detektatzen dira:

- N-104 errepidea, Arkauteren eta A-2134 errepidearen arteko bidegurutzan, eta A-3110 errepidea (eguneko 10.200 ibilgailu baino gehiago eta N-102 errepideak Gasteizeko mendebaldeko muturrean izandakoaren antzeko arazoarekin). Gaitasun arazoak murriztu egiten dira A-3110 errepidetik aurrera, baina edozein esku hartze proposamen N-1 errepidearekiko loturaraino iritsi beharko litzateke. Tarte horretako arazoaren barruan, Ilarraza eta Mataukuko zeharbideak sartzen dira, baita A-3110 errepidearekiko lotunea ezarri beharra ere.
- N-124 errepidea, Armiñon-Zanbrana-Briñas tartean; eguneko 10.500 ibilgailutik gorako trafiko intentsitatea eta zirkulazio galtzada bakarra.
- N-204 errepidean, bikoizturiko galtzadaren amaieratik A-623 errepidearekiko elkargunera, gaitasun gabezia dago, oraingo galtzadatik zirkulatzen duten eguneko 11.000 ibilgailu baino gehiagok sorturiko trafiko intentsitatearen ondorioz.

Lehentasuneko Intereseko Sarean detektaturiko beste beharrianak batzuk, batez ere, N-1, N-240 eta N-622 errepideetako tarte batzuetan **sarbideen kontrolik ez egoteari** lotuta daude, autobia edo gaitasun handiko bide funtzioa betetzeko, Euskadiko Errepideen Plan Orokorrean



ezarritakoaren arabera; beharizan horien artean, aipatzekoak dira trazatuko gabeziak, bikoizturiko bide hauetan mailako elkarguneak mantentzea (azeleratzeko edo dezeleratzeko eta ezkerretara biratzeko erreirik gabe) eta zerbitzu biderik ez egotea, ondoko industrialdeetako eta zerbitzu zonetako trafikoak bideratzeko.

Errepide hauek eta, batik bat, N-I errepidea (Burgoseko mugatik N-124 errepiderako tartea) sartzeko, beharrezkoa da horien ezaugarriak homogeneousatzea, autobien eta autobideen ezaugarriekin; horrela, proposamenen kapituluan, tarte horiek ibilbideko gainerako tartetara egokituko dira, sarbideen kontrolari, lotune berriei eta trazatua oinplanoan nahiz altxaeren zuzentzeari dagokionez. Autobia honen hirugarren erreia egiten ari da, eta bertako sarbideak zorrotz kontrolatuko dira; esan daiteke Planeko lehenengo seiurtekoan Armiñonetik Los Llanos industrialdera bitarteko ibilbide osoa amaituta egongo dela.

Gainera, Gasteizeko Hegoaldeko Saihesbidea formalizatu beharra eta formalizatzeko horren ezaugarriak aztertzen jarraitu behar da; erabili beharreko lurralde eta trafiko ereduak aukera eman behar du etorkizuneko hiri hazkundeak eta horiek Gasteizeko bide sare metropolitarrako trafikoan izango duten eragina simulatzeko.

## 9.2. OINARRIZKO ETA ESKUALDEKO SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK

Lehenengo beharizan taldea **eguneko 10.000 ibilgailutik gorako trafiko intentsitatea eta zirkulazio galtzada bakarra duten Oinarrizko Sareko** errepideei buruzkoa da; adibidez, A-625 errepidea, Laudioko sarbidearen eta Amurrioko saihesbidearen hasieraren artean: oraintsu egokitu da, baina bikoiztu beharra dauka, 2003an 11.200 ibilgailu baino gehiago izan baitzituen egunean.

Detektaturiko beharizanen bigarren taldean, **8 metrotik beherako plataformak dituzten errepideetako tartek** sartzen dira, hori esku hartzeko gutxieneko estandartzat hartu baita, Plan honen ondoretarako.

- Beharizanek eragina dute A-124 errepidean, Briñasetik Logroñora, bai Arabako tartetean (oraindik ez da jardun) eta bai Assatik Logroñorako tartean; tarte horretan A-3226 errepidearekiko lotunea eta zerbitzu bideak (industrialdeetarako sarbideen arazoa kopontzeko: Casablanca, Lantziego,...) behar dituen industrialdea dago.
- A-126 autobideak ere, Bernedoren (A-3136 errepidearen elkargunean) eta Santikurutze Kanpezuren artean, plataforma txikia dauka, eta horri jarraipena eman behar zaio, aurreko tartean (Bernedo, Trebiñoko Konderriko muga) aplikaturiko estandar berarekin (6 metroko galtzada eta 8 metroko plataforma). Kasu honetan, Nafarroako Foru Aldundiarekiko koordinazio egokia ezarri behar da, Arabako tartean garatuko den jardunak Nafarroan jarraipena izango duela bermatzeko.

- A-132 errepidea, Maeztu-Antoñana tartean, egin gabe baitaude egokitzapena eta bazterbideen eraikuntza, ezaugarriak ibilbideko gainerako zatiko ezaugarriekin homogeneousatzeko; kasu honetan ere, Nafarroako Foru Aldundiarekiko koordinazio egokia behar da, Arabako lurraldean garatuko den jardunak Nafarroan jarraipena izateko, Foru Intereseko Nafarroako errepidetik (NA-132 Lizarrara eta Tafallara).
- A-623 errepideak, Legutiotik Bizkaiko mugarako tartean, egokitzapena behar du, eta, gainera, 6 metroko plataforma handitu egin behar da, BI-623 errepidean jarraipena izango duela bermatzeko; jardun hori Bizkaiko Foru Aldundiarekin koordinatu behar da, bertako Errepideen Lurralde Planaren barruan.
- A-624 errepideak, Altubetik Bizkaiko mugarako tartean, lehendik egokituriko zatian izan ezik, plataforma egokitzea eta handitzea behar du, horrek orain 7 metroko gehieneko zabalera baitauka; Arabak Kantabriarekin duen loturaren osagarritzat, A-624 errepideak eginkizun nagusia dauka Aiarako eskualdearen eta Gasteizen arteko loturan, eta, horretarako, honako tarte hauetan esku hartu behar da: N-622 elkargunea/A-2522 elkargunea; bide motela Las Chozas mendatean; bide motela Amurriotik Gasteizerako irteeran; hiriko zonaren amaiera Amurrión/A-3620 elkargunea; Arespalditzako saihesbidea; A-2604 elkargunea/Burgoseko muga. AP-68 autobidearen emakidadunaren eta Arabako Foru Aldundiaren artean bidesarirako (Altube-Ziorraga tartean) dirulaguntza emateari buruzko akordioa egon arren, oraindik ere beharrezkoa da tarte hori egokitzea, baita ibilbide horretan adierazi diren gainerako tartek ere.
- A-625 errepidea, Urduñako Jaurerriarekiko loturan; horrela, Bizkaiko Foru Aldundiaren inplikazioa handiagoa da, probintzia barruko loturetan baino.

**Beste beharizan batzuk** deritzon kapituluan (Gasteiz-Eibar autobidearen osagarritasunaren eraginezko beharizanak), A-627 errepideko azken tartean, Landaren eta Gipuzkoako mugaren artean, halako sarerako ezarritakoa baino plataforma txikiagoa dauka; Gasteiz-Eibar autobidea eraiki arren, ibilbide horrek eginkizun osagarri garrantzitsua mantenduko du, Gasteizetik Deba haranerako trafikoetan.

**Eskualdeko Sarean** esku hartzeko beharizanak ere detektatu dira, eguneko 8.000 ibilgailutik gorako EBI eta zirkulazio galtzada bakarra duen tarte batean; hain zuzen ere, A-2126 errepidean, Oionetik Errioxako mugarako tartean: eguneko 8.419 ibilgailu, bertako ertzetako industria jardueraren eraginez. Trafiko horrek eragina dauka Oioneko hiri tartean, eta bertako oraingo zeharbidea egokitu beharra dago, ezinezkoa baita handitzea edo saihesbide bat eraikitzea.

**Eskualdeko Sarean** esku hartzeko beste talde baten barruan, **7 metrotik beherako plataformak dituzten tartek sartzen dira**, eta horiek honako ibilbide hauetan dute eragina:

- A-2122 errepidea, ibilbide osoan; hori handitzea beharrezkoagoa da Burgoseko mugan (Miranda de Ebron) eta A-2625 errepideko elkargunean (Puentelarran); tarte horren barruan Fontechako zeharbidea sartzan da, eta horren arazoa saihasbide bat eraikita konponduko da; elkargune horren eta Burgoseko mugaren arteko tartean, Sobroneko urtegitik hurbil, plataformak 6 metroko zabalera dauka.
- A-2124 errepidea, Trebiñuko Konderriko mugaren, Urizaharraren eta A-124 errepidearen artean; handitzea behar du, Gasteizetik lotura edukitzeko, Errioxaren eta Arabako Lautadaren arteko bigarren ibilbide horren bitartez.
- A-2126 errepidea, Bernedoren eta Oionen artean; 6 metrotik beherako plataforma dauka, eta jardun egokia behar du, biztanlegune horren eta Gasteizen arteko lotura errazteko, A-126 eta A-2124 errepideen bidez. Ibilbidearen barruan Ekorako zeharbidea sartzan da, eta horren arazoa saihasbide bat eraikita konponduko da. Kasu honetan ere koordinazio egokia ezarri behar da Nafarroako Foru Aldundiarekin, Arabako tartean garatuko den jardunak Nafarroan jarraipena izateko.
- A-2128 errepidea, Santikurutze Kanpezutik Agurainera; ibilbidearen zati bat lehendik egokituta dago, baina oraindik ere 5 eta 6 metrotik beherako plataformak ditu, ibilbidearen gainerako zatian. A-3114 errepidearen eta Done Bikendi Haranaren arteko elkargunean, bazterbideetan zoladura jarri behar da.
- A-2522 errepidea, A-3612 errepidearen eta Bizkaiko mugaren artean, Barrerillako mendatetik (Urduñaren eta Gasteizen arteko zuzeneko lotura).
- A-2522 errepidea, A-624ko elkargunearen (Ziorragan) eta Bizkaiko mugaren artean, eta horren barruan Baranbioko zeharbidea sartzan da; AP-68 errepideko tarte paraleloaren (Laudioaren eta A-624 errepidearen artean) ordezkoa izan daiteke.
- A-2602 errepidea, Artziniega Menako Haranarekin eta Trespadernerekin lotzen duena; eta A-2604 errepidea, Kadaguako haranarekiko loturan.
- A-2604 errepidea, A-624 errepidearen (Artziniegan) eta Bizkaiko mugaren arteko loturan.
- A-2620 errepidea, N-240 errepidetik Gipuzkoako mugara, Kruzetako mendatetik; Debako haranarekin lotzeko eskualdeko sarea da, A-627 errepidearen osagarria.
- A-2622 errepidea, Langraiz Okatik Burgoseko mugara; beharizan desberdineko bi tarte ditu: Espejoraino (A-2625) eta Burgoseko mugaraino (Boveda igaro ondoren), eta azken tarte horretan plataformek nekez gaintitzen dituzte 5 metroak.
- A-2625, Burgoseko probintziako mugaren eta Bizkaiko Urduñaren artean; antzinako errepide nazional hau eskualdeko ibilbidea da orain, eta 6 metroko plataformak ditu.

### 9.3. TOKIKO SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK

Tokiko Sarean esku hartzeko beharizanen azterketa, lehenengo eta behin, **5 metrotik beherako plataformak** dituzten sareko tartetan oinarritu da, eta, bigarrenez, **5 eta 6 metro bitarteko plataformak** dituzten sareko tartetan. Lehenengo kasuan, 5 metrotik beherako plataformen 165,9 kilometro detektatu dira, eta, bigarrenean, 114,6 kilometro.

Gure ustez, esku hartu behar da, bai ibilbideak eratzen dituzten edo beste sare batzuk elkarrekin lotzen dituzten tokiko errepideetan, bai biztanleguneen sarbideak baino ez diren errepideetan (zaku hondoa edo zirkuituak bi errepide desberdinetatik itxita).

Lehenengo kasuan, hau da, ibilbideen eraketan edota goragoko lerruneko sareen arteko loturan, oraingo bidea handitzea eta hobetzea erabaki da, 7 metrora arteko plataformak eta 6 metroko galtzadak sortuta, tokiko beste errepide batzuetan garaturiko jardunen ildotik; bigarren kasuan, sarbideen kasuan, 5/6 metroko zabalera galtzadak/plataformak mantentzea aukeratu da, nahiko baitira biztanlegune barreiatuetarako sarbidetzat.

Tokiko Sarearen barruan, kasu batean nahitaez esku hartu behar da, 6-7 metroko plataforma eduki arren, errepide horretako trafikoak eguneko 2.000 ibilgailutik gorakoak baitira. A-3002 errepidea da, Arroietatik A-627 errepideko (Landan) elkargunera arteko tartean, egokitzen behar baitu zeharkako sekzioa erregularizatzeko.

**6-7 metro bitarteko plataformak** eta esku hartu beharra duten tokiko sareko beste errepide batzuetan, azterlan zehatza eta hautakorra egin da, balizko proposamena izan dezaketenei buruz; horien artean, honako hauek daude:

- A-3014 errepidea, Marietaren eta A-3002 errepidearen artean.
- A-3210 errepidea, Biasteriren eta Eltziegoren artean, N-232 errepidearekin eta AP-68 autobidearekin (Cenizeroko lotunean) lotzeko ibilbidearen zatitza, trafikoa Lapuebla de Labarkatik eta ez igarotzeko.
- A-3220 errepidea, A-124 errepidearen (Lantziego) eta Kripanen artean.
- A-3312 errepidea, N-I errepidearen eta Rivabellosaren artean.
- A-3620 errepidea, A-4609 eta A-3622 errepideen artean.

#### **9.4. AUZOKO SAREAN ESKU HARTZEKO BEHARRIZANAK**

Azkenik, baina ez garrantzitsuak ez direlako, Auzoko Sareko Errepideak daude, eta horiek 4,5/5 metrotik beherako plataformak dituzte, kasuen arabera; horien zabalera handitu egin nahi da 5 edo 5,5 metroko galtzada/plataforma zabalerraraino; zifra horretatik gora ez da ezein kasutan ere jardunik planteatzen.

#### **9.5. BESTE BEHARRIZAN BATZUK**

Sarearen eta bertako trafikoen ezaugarrien araberako beharrizan funtzional horiei, honako hauek gehitu behar zaizkie: **istripu tasa aztertzearen ondoriozkoak, gaitasun arazoak ere badituzten Istripuak Pilatzeko 41 Tarte; kapitulu egokian zerrendaturiko zeharbide arazotsuak; eta lurraldeko zona batzuen irisgarritasun handiagoari edo txikiagoari lotutakoak, egin beharreko inbertsioak aurreratzea behar dutenak, oraingo irisgarritasun bitartea balio egokiagoetara murrizteko.**

Istripuen eraginezko beharrizanak zenbait esku hartzeren bitartez konponduko dira, bai ibilbide zehatzetan jardunak eginez edo bai gune berezietako jardunen bitartez; arazoak sortzen dituzten zeharbideen kasuan, konponbidea egokitzapenari lotuta egongo da, edo herri barrutik igarotzea ekiditen duen saihezbidea eraikitzeari lotuta; irisgarritasuna aztertzearen ondoriozko beharrizanak, bestalde, irisgarritasun urriko zonetan garatu beharreko jardunak aurreratuta konponduko dira, horri buruzko kapituluan aztertutakoaren arabera.



**10. DISEINUKO IRIZPIDEAK**

Esku hartze beharrezanetan oinarrituz, lehen komentaturiko arazoak konponduko dituzten jardun proposamenak egin dira. Jardun proposamenetan oinarrituz egin beharreko proiektu berriei, beste alde batetik, honako ezaugarriak aplikatu beharko zaizkie:

Tipo de Red	Características Deseables(Calzada/Plataforma)		
	Tipo de terreno		
	Llano	Ondulado/Accidentado	Montañoso
Interés Preferente	7/12	7/10	7/9
Básica	7/12	7/10	7/9
Comarcal	7/10	7/9 - 7/8	6/7
Local	6/8	6/7	6/6

Ezaugarri horiek proiektuaren abiadurarekin batera joango dira, ezaugarrien zehaztapena osatu behar izateko, bai errepide berriei eta bai hobeturiko errepideei dagokienez; aplikatu beharreko estandarrak honako hauek izango dira:

Tipo de Red	Velocidad de Proyecto		
	Tipo de terreno		
	Llano	Ondulado/Accidentado	Montañoso
Interés	120	120/100	80
Preferente	80	70	60
Básica	70	60	50
Comarcal	60	50	40
Local			

Zehaztapenean Trafikoaren Intentsitateak sartuz gero (sare mota sartu beharrean), honako estandar hauek aplikatu beharko dira:

Red Comarcal				
IMD	Llano	Ondulado	Accidentado	Muy Accidentado
500 - 1.000	7/9	7/8	6/8	6/7
1.000 - 2.000	7/10	7/9	7/8	6/7
2.000 - 5.000	7/10	7/10	7/9	7/8

Red Local				
IMD	Llano	Ondulado	Accidentado	Muy Accidentado
< 500	6/8	6/7	6/7	5/6
500 - 1.000	6/8	6/7	6/7	6/7
1.000 - 2.000	7/9	6/8	6/7	6/7
2.000 - 5.000	7/10	7/9	7/9	7/8

IMD	Velocidad de Proyecto			
	Llano	Ondulado	Accidentado	Muy Accidentado
< 500	60	50	40	40
500 - 1.000	80/60	60	50	40
1.000 - 2.000	100/80	80/60	60	50
2.000 - 5.000	120/100	100/80	80/60	50
5.000 - 10.000	120	100	100/80	80/60
> 10.000	120	120	100	80

Agerikoa da, sarean esku hartzearen eta diseinatzearen arloko irizpideekin, sareko tarte bakoitzean ikusitako gabeziak konpontzeaz gain (adierazleei eta ezarritako atariei lotutako gabeziak), sareko ezaugarriak homogenizatzeko oinarritzko helburua ere lortu nahi dela, kontuan hartuta horren funtzionaltasuna, jasandako trafikoa, lurralde mota, ingurua, etab. Izan ere, hori beharrezkoa da erabiltzailea errepideei, ekipamenduei eta inguruari buruzko iritzi ona edukitzeko, hori lehentasunezko helburua baita errepide sare baten segurtasuna bermatu ahal izateko.

Euskadiko Errepideen 1999-2010 Plan Orokorrean programaturiko jardunak bereizi egin behar dira Arabako Foru Aldundiko gainerako saretarako Arabako Errepideen 1999-2010erako Plan Integralean planteaturiko proposamen berrietatik.

## 11. JARDUTEKO PROPOSAMENAK

Esku hartze beharrianetan oinarrituz, jarduteko proposamenak landu dira, lehen komentaturiko arazoak konpondu ahal izateko. Euskadiko Errepideen 1999-2010 Plan Orokorrean, jardunak hiru programatan bananduta daude:

- **Obra Nagusia;** Programa honen barruan, azpiegitura berriak eraikitzea edo oraingo ibilbideen gaitasuna handitzea eragiten duten jardunak sartzen dira; horretarako, oraingo azpiegitura bikoiztu, hirugarren erreia egin, trazatuko saihebidetako eraiki edo trazatu berriak egiten dira, besteen funtzionaltasuna ordeztzeko, bai bi erreiko errepideen edo bai autobien ezaugarriekin. Halaber, autobideetako, autobietako eta galtzada bikoitzeko sarbideak eta lotuneak eraikitzeari eta berrantolatzeari loturiko esku hartzeak ere obra nagusiak dira.
- **Egokitzapena:** egokitzapenetan hobetu egiten dira errepideen trazatuaren eta zeharkako sekzioaren ezaugarri geometrikoak, oraingo galtzadetan jardunez; era berean, programa honen barruan, sareko tarte arriskutsuetako esku hartzeen bidez segurtasuna hobetzen duten jardun guztiak sartzen dira.
- **Hiriko saihebidetako;** herri barruko zeharbidea konpontzeko egiten dira, kanpoko bidea edo ingurabidea eraikita.

### Obra Nagusiko Programa, aldi berean, honako azpiprograma hauetan banatu da:

- **Azpiegitura berriak:** honen barruan sartzen diren jardunen helburua komunikazio bide berria zehaztea eta eraikitzea da, edo lehendik zerbitzuan dagoen baten aldaketa funtzionala egotea, trazatu independentetaren bidez.
- **Galtzada bikoiztea:** helburua galtzada bakarreko errepide batean bi galtzada bereizi egitea da; horretarako, beste galtzada bat eraikitzen da, gehienetan lehengotik oso hurbil eta horrekiko nahiko paralelo; jardun horren barruan, beste jardun batzuk ere sartzen dira, adibidez, lehengo trazatua aldatzea, mailako bidegurutzea ezabatzea, sarbideak berrantolatzea eta, oro har, autobidearen nahiz autobien ezaugarriak lortzeko behar diren aldaketa guztiak.
- **Gaitasuna handitzea:** honen barruan, autobien ezaugarriak dituen galtzada bikoiztea eraikitzea (gaitasun mugaketa duten errepideetan) sartzen da, eta, gehienetan, lehengo trazatua nabarmen aldatzen da; halaber, trafiko eskari handiegia duten gaitasun handiko bideetan, bide gaitasuna handitzea ere sartzen da, noranzko bakoitzeko errei 1 edo 2 eginez, bai galtzada handituta edo bai zerbitzu bideak zein galtzada gehigarriak eraikiz.
- **Sarbideak berrantolatzea eta kontrolatzea:** galtzada bikoitzeko oraingo bide tarteak autobia bihurtzeari loturiko jarduna; ezkerretarako birak ezabatu, elkarguneak hobetu eta zerbitzu bideak eraikitzen dira, oraingo sarrerak eta irteerak lotuneetan kontrolatzeko.
- **Lotuneak eraikitzea edota berrantolatzea:** autobideetan, autobietan eta galtzada bikoitzeko errepideetan lotuneak eraikitzea edota berrantolatzea.

### Egokitzapeneko Programa honako azpiprograma hauetan banatu da:

- **Sarearen egokitzapena mota guztietan:** Oinarrizkoa, Eskualdekoa eta Tokikoa. Helburua errepidearen ezaugarri geometrikoak aldatzea da, ibilbideko denborak, zerbitzu maila eta zirkulazioaren segurtasuna nahiz erosotasuna hobetzeko jardunen bitartez; horretarako, batez ere, plataformak estandar egokietaraino handitu, oinplanoko zein altxaerako trazatuak modernatu nahiz hobetu, trazatuen oinplanoko okupazioa aldatu, elkarguneak eta sarbideak hobeto kontrolatu eta halako jardunak egiten dira.
- **Sareko trazatua hobetzea eta plataforma handitzea:** Eskualdekoa eta Tokikoa. Plataformak handitu eta, gainera, aldatu egiten dira trazatuko zenbait elementu, adibidez, bihurguneak, sestra aldaketak, elkarguneak edo bidegurutzea, baldin eta ezarritako beharrian funtzionalen gutxieneko ezaugarri geometrikoak eta errepidearen segurtasunaren ezaugarriak betetzen ez badituzte.
- **Elkarguneak berrantolatzea eta sarbideak kontrolatzea:** honen barruan, elkargune arriskutsuen hobekuntzan eta errepide sareko sarbideen egokitzapenean egiten diren obrak sartzen dira; sarbideok, hain zuzen ere, sarrerako nahiz irteerako erreien eta distantzien ezaugarri berrietara egokitu behar dira, eta, halaber, berrantolatu egiten dira zerbitzua jasotzen duten lurzatiarako sarbideak.
- **Sareko zeharbideak hobetzea:** egindako azterketan arazotsutzat diagnostikaturiko zeharbideak dira, eta, horiek hobetzeko, biztanleguneetan saihebidetako eraiki eta beharriana dutenen hiri egokitzapena egiten da.
- **Abiadura moteleko bideak eraikitzea:** ibilgailu astunen ehuneko handia duten ibilbide konbentzionaletan egiten da, ibilgailu astunek maldetan duten eragina ezabatzeko; horrela, hobetu egiten dira bidearen gaitasuna eta zerbitzu maila.

Arabako Errepideen Plan Integralak (AEPI) hiru programa mota planteatzen ditu: **Obra Nagusia, Sarearen Egokitzapena eta Hobekuntza, eta Hiriko Saihebidetako.** Horiek Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko Programen eta Azpiprogramen banaketa bera dute, baina honako azpiprograma hauek erantsi behar zaizkio, Sarearen Egokitzapena eta Hobekuntza Programaren barruan, Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko ezarritakoei:

- **Sareko plataforma zabaltzea eta hobetzea:** Tokiko Sarea eta Auzoko Sarea. Jardun honek eragina dauka plataformetan (horiek proposaturiko estandarretaraino handitzea) eta zoruetan (trazatuko elementu batzuk aldatzea).
- **Bazterbideak indartzea eta zoladura jartzea:** errepide konbentzionaletan, horiek gaitasun handiagoa edukitzeko.
- **Auzoko Sarea hobetzea:** bai ezaugarri geometrikoetan (galtzada zabalerak) eta bai zoruetan (errodadura geruzak indartzea).
- **Zoruak hobetzea:** indargarriak, errodadura geruzen berriztapena, gainazaleko geruzen suspertzea edota gainazaleko tratamenduak, sareko errepideetan gaitasuna, gainazaleko erregulartasuna eta itsaskortasuna bermatzeko; epe laburrean jardun garrantzitsuagorik izango ez duten errepideetan (esaterako, bikoizketak, egokitzapenak, trazatu hobekuntzak, etab.), zoruaren hobekuntza programatu behar da, urteekin horiek narriatu egiten baitira trafikoaren eraginez.

Programa eta azpiprograma horien guztien barruan, errepide sarea aldatzeko, egokitzeko eta hobetzeko jardunak sartzen dira, errepideok ezaugarri homogeenok edukitzeko trazatuan, zeharkako sekzioan eta zoruan, ezarritako diseinu estandarren arabera (errepide bakoitzaren beharrezko funtzioetara egokituriko estandarrek); horrela, errepideen zerbitzu maila garraio eskarira egokitu eta bide segurtasuna hobetu egin nahi da. Hori egiteko, gainera, hobetu egin behar dira lurraldeen arteko loturak eta eskualdeen arteko irisgarritasuna.

Bestalde, Errepideen Plan Integralean beste jardun batzuk ere aintzat hartu behar dira, Kontserbazio eta Ustiapen programa orokorrean jasotakoak; horien helburua hauexek dira: Arabako Foru Aldundiko Errepide Zerbitzuak kudeatzen duen Errepide Sarearen kontserbazio, mantentze eta ustiapen egokia mantentzea. Hori, hain zuzen ere, Aldundiko Kontserbazio eta Bidezaintza eta Ustiapen eta Bide Segurtasun Atalek kudeatzen dute, eta euren zenbatekoa eta programazioa urtero zehazten dira. Oinarrizko programa da, helburua bide ondare gero eta kualifikatuagoa kontserbatzea nahiz mantentzea eta zirkulazioko segurtasun baldintzak hobetzea baita; hori, izan ere, garraio politikaren helburu iraunkorra eta lehentasuneko da.

Kontserbazio jarduerak garrantzi gero eta handiagoa dute, bide sarearen handitasun eta konplexutasun gero eta handiagoaren ondorioz. Errepideen kontserbazioa hobekuntza ildotik bilakatzen ari da, baliabide tekniko eta kudeaketa sistemari dagokienez. Gero eta gehiago, ikuskerak eta prebentzioko kontserbazioa nabarmendu behar dira. Halaber, gero eta garrantzitsuagoa da kontserbazio integraleko kontratuen formula. Azken batean, helburua bide ondarea ondo kontserbatzea da, erabilzaileei azpiegitura erabiltzeko zerbitzu egokia eskainita, sarearen segurtasuna, fidagarritasuna eta eraginkortasuna hobetzeko. Izaeraren arabera, kontserbazio jardunak ondoren adierazitakoaren arabera sailkatu ahal dira:

- Ohiko kontserbazioa; honen barruan, errepidea hasierakoaren antzeko egoeran mantentzeko jardun arruntak sartzen dira, urtean zehar egiten direnak. Jardun nagusiak honako hauek dira:
  - ✓ Garbiketak: galtzadak, bazterbideak, arekak, drainatzea, seinaleztapenak, balizak, segurtasun hesiak, etab. Honen barruan, belarra moztea nahiz zuhaitzak inautzea eta herbiziden bidezko tratamendua sartzen dira.
  - ✓ Konponketak: bidezuloak, zulozuzen zuzenketa, ezpondak eta soilketak, fabrika obra txikiak, seinaleak, balizak, hesiak, argiak, zirkulazioa berrezartzeko premiazko esku hartzeak, etab.
  - ✓ Ordezpenak: panelak, hesiak, seinaleak, balizak, langak, landaketak, drainatzeen eramateak, etab.
  - ✓ Neguko bidezaintza: elurra garbitzea eta izotzaren kontratako tratamenduak, prebentziokoak eta zaintzakoak.
  - ✓ Tunelen ustiapena.
  - ✓ Gorabeheren arreta; esate baterako, istripuak, ibaien goraldiak, etab.

- Aldian behingo kontserbazioa; honen barruan, errepideko elementuak berrizatzeko programatu ahal diren eragiketa guztiak sartzen dira. Lanok bi multzo handitan banatzen dira:
  - ✓ Zoruak: errodadura geruzak berrizatzea, gainazaleko geruzak suspertzea eta gainazaleko tratamenduak egitea.
  - ✓ Ekipamenduak eta egokitzak: bideko markak, fabrikako obren pintura, argiztapeneko instalazioak, etab.
- Kontserbazio berezia; helburua errepidean eta horren inguruan hasierako ezaugarriak berrezartzea da, horiek guztiz narriatuta daudenean. Horren barruan, honako lan hauek sartzen dira:
  - ✓ Indargarriak eta berreraikuntzak: kalte larrien konponketak, etab.
  - ✓ Errepidea eta erabilzaileak kanpoko arriskuetatik babestea: ezpondak egonkortzea, harri erortzeetatik babestea, eustormak, uholdeen aurkako babesa, elur jausien aurkakoa, etab.
- Errepidearen ingurua egokitzeko eta hobetzeko kontserbazioa; honen barruko eragiketa taldeak gainditu egiten du kontserbazioaren ohiko esparrua, baina ez da inbertsio handirik behar, eta eragiketok, gainera, lagungarriak dira zerbitzu maila hobetzeko:
  - ✓ Bide segurtasuna: seinaleak, balizak eta hesiak hobetzea, estutzeak ezabatzea, instalazioak, elkarguneetako ikuspena hobetzea, sarbideak antolatzea, gune arriskutsuak ezabatzea.
  - ✓ Errepidearen inguruaren tratamendua: errepidearen inguruko eta ertzetako paisaiaren tratamendua eta integrazioa, argiztapena, atsedena hartzeko gunea, komunikazio sarea, zarataren tratamendua eta murriztapena, bideko historia ondareko elementuak birgaitzea.

Ohiko kontserbazioa bi modutan egingo da:

- a) Geure baliabideak erabiliz (langileria, makineria eta baliabide laguntzaileak). Lanok funtzionarioekin egingo dira, urtero, eta Administrazioako makineria eta baliabide laguntzaileak erabilita, mantentze plan baten barruan, garrantzi estrategiko handia baitute. Geure baliabideak erabilita egiten diren jardunak, batez ere, Auzoko Bidearen ohiko kontserbazioko eragiketak dira, baita neguko bidezaintza ere.
- b) Enpresa espezializatuekin egindako Kontserbazio Integraleko kontratuen bidez. Geure baliabideekin egindako kontserbazio lanak, hain zuzen ere, Errepideen Kontserbazioan espezializaturik dauden enpresekiko urte anitzeko kontratuen bitartez egiten dira. Geure baliabideak eta enpresa espezializatuak konbinatzeko prozedurak Administrazioari aukera ematen dio bi jardueren prestazioak optimizatzeko eta Arabako Errepideen Sareko Kontserbazio lanak kontrolatzeko. Kontserbazio Integrala bi zonatan banatzen da, Mendebaldeko Zona eta Ekialdeko Zona, eta horien barruan Lehentasuneko Intereseko, Oinarrizko, Eskualdeko eta Tokiko Sare guztiak sartzen dira. Zonen arteko muga,



Iparraldetik Hegoaldera, N-240 errepideak eta A-2124 errepideak adierazten dute, eta bi errepideok Ekialdeko Zonakoak dira.

- c) Neguko Bidezaintza. Neguko bidezaintzarako, Neguko Bidezaintzako Plana egiten da urtero; bertan, Planari atxikitako baliabide erabilgarri guztiak biltzen dira (baliabide pertsonalak eta materialak); gainera, operatiboa eta Trafikorekiko eta Babes Zibilarekiko koordinazioa ezartzen dira.

Horren arabera, sarea ondo kontserbatzeko eta ustiatzeko eragiketak eta jardunak honako programa eta azpiprograma hauetan banatu ahal dira:

- **Kontserbazio eta Bidezaintza Programa:** helburua zerbitzua diseinuko baldintzetan segurtatzea da, errepidearen egitura eta funtzio baldintza mantenduz, eta zirkulazioaren baldintzak segurtatzeko helburua kontuan hartuta. Hain zuzen ere, ohiko kontserbazio eragiketak, birgaikuntzakoak, birjarpenekoak eta bidezaintzan laguntzekoak dira. Honen barruan, zerrenda zehatza izan barik, honako eragiketa hauek sartzen dira:

#### Ohiko kontserbazioa:

- *Galtzada, ertzak eta elementu funtzionalak mantentzea; drainatze sistema mantentzea eta neguko bidezaintzan laguntzea.*
- *Bideko marken distira mantentzea.*
- *Indusketak eta eraispenak.*
- *Errepidearen ingurua mantentzea: mozketak, inausketak, landaketak, herbiziden bidezko tratamenduak,...*

#### Birgaikuntza eta ordezipena:

- *Seinale bertikalak, segurtasun hesiak, balizak, itxierak eta argiak konpontzea.*
- *Ezpondak eta lur erauzketak konpontzea.*
- *Fabrika obra txikiak konpontzea.*
- *Zoladura konpontzea.*
- *Seinaleak, hesiak, balizak, itxierak eta argiak ordezteak.*
- *Fabrika obrak berreraikitzea.*
- *Zoladurak ordezteak.*
- *Seinaleztapen horizontala.*
- *Drainatzeak berreraikitzea.*
- *Zintarriak eta oinezkoen babesguneak.*
- *Dilatazio junturak zubietan.*

#### Bideak:

- *Zaintza.*
- *Larrialdien arreta.*
- *Berehalako jardun gorabeheretan.*
- *Tunelen ustiapena.*
- *Komunikazio sarea.*
- *Neguko bidezaintza.*

*Programa hau azpiprogramotan banatzen da:*

- ✓ *Mantentzea: Kontserbazio integrala.*
- ✓ *Mantentzea: Zuzeneko kudeaketa.*
- ✓ *Neguko Bidezaintza.*

- **Ustiapeneko eta erabiltzailearen zerbitzurako programa:** Helburua ustiapeneko eta zerbitzu publikoa (errepidea) kudeatzeko lanak hobetzea da, baita errepidearen erabilera eta defentsa hobetzea ere. Honen barruan, honako jardun hauek sartzen dira:

- Errepide sareko inbentarioak gaurkotzea:
  - ✓ Sareko ezaugarri geometrikoen inbentarioa.
  - ✓ Tunelen inbentarioa.
  - ✓ Zubien inbentarioa.
  - ✓ Zoruen inbentarioa.
- Informazio iraunkorra erabiltzaileari.
- Errepideen Kontroleko Zentroaren kudeaketan laguntzea.
- Foru Sareko trafiko edukierak eta horien ustiapena.
- Errepideko instalazio elektrikoak eta elektronikoak prebentzio eta zuzenketa tratamendua.
- Errepide polizia eta errepideak babesteko zonen erabilaren kudeaketa.
- Errepidean instalaturiko informazio azpisistemen kudeaketa eta ustiapena: estazio meteorologikoak, datuak denbora errealean hartzeko estazioak (DHE), seinaleetarako nahiz balizetarako ekipamendu elektrikoak, argiztapen publikoa, tuneletako segurtasun ekipamenduak,...
- ITSak ezartzea.

Azkenik, **Bide Segurtasuneko Programa Berezia** dago, eta, horren barruan, erabiltzaileei segurtasun maila handiagoak ahalbidetzen dizkieten jardun bereziak daude sartuta, Obra Nagusiko eta Sarearen Egokitzapeneko eta Hobekuntzako gainerako programetan jasota ez daudenak.

- **Bide Segurtasuneko Programa:** Helburua sareko segurtasuna hobetzea da, bai azterketan detektaturiko istripuak pilotzeko tarteetan jardun bereziak eginez (horietan beste beharrianen baten eraginezko jardunak proposatu ezean), bai bide segurtasunaren arloko prebentzio jardunak garatuta.

Berariaz jasotzen diren ekintzak edota jardunak ondoren laburbilduta daude:

- Azterlanak:
  - ✓ Bide Segurtasuneko Eranskina sartzeko, Eraikuntza Proiektu guztietan.
  - ✓ "Istripu tasaren azterlan. Istripuak Pilotzeko Tarteak detektatzea eta aztertzea (IPT)" txostena urtero egitea.

- ✓ IPTen jarraipena (identifikazioa eta jardun planak).
- ✓ Bide Segurtasuneko auditoriak.

- ➔ Istripuak pilatzeko tarteen (IPT) tratamendua: IPTen ezabaketari edo tratamenduari lotutako jardunak toki jardunak dira, gehienetan kostu moderatukoak, eta, ezein kasutan ere, ez dira ibilbidearen homogeneitatearen aurkakoak izan behar.

Jardunik garrantzitsuenak, tartearen ezaugarri funtzionalak aldatzen dituztenak, ibilbidearen ezaugarriak egokitzeko eta hobetzeko programa orokorren arloan jasotzen dira. Horrela, egindako azterketan detektaturiko istripuak pilatzeko tarterik gehienetan jardun garrantzitsuagoak proposatzen dira, beste beharrian batzuen eraginezkoak, eta horiek eragin erabakigarria izango dute tarte horietako istripu tasari lotutako arazoetan.

- ➔ Prebentzioko jardunak:

Jardun hauen helburua sareko ibilbideen baldintzak homogeneizatzea da, bertako segurtasun mailen barreiadura murrizteko, baldin eta horietan beste beharrianen baten ondoriozko jardun orokorrik proposatzen ez bada.

Jardun horiek jasotzen dituzten ibilbide tartetean berezko arriskua altua da, euren ezaugarriak kontuan hartuta.

Prebentzioko jardunen helburua ahalezko gatazka zonak urritzea eta errepideen nahiz horien inguruaren ezaugarriak homogeneizatzea da, gidariak errepidearen ezaugarriak errazago ikusteko eta, ahal den neurrian, arrisku egoerak aurreikusteko.

Prebentzio jardunek aintzat hartu behar dituzte bidearen segurtasun gabeziak, horiek hierarkiaren arabera ezarrita. Honako talde hauen barruan sar daitezke:

- ✓ Seinaleak eta balizak. Ertzeko mugarriak, dibergentzietako balizak, faroak erakartzekoak, bihurguneetako norabide panelak, seinaleztapen bertikala, nabarmendutako bide markak, sudurretako balizak, etab.
- ✓ Euste sistemak.
- ✓ Zeharbideen tratamendua.
- ✓ Argiztapena.
- ✓ Elkarguneen tratamendua. Ikuspen hobekuntzak.
- ✓ Sarbideen berrantolamendua.
- ✓ Plataforman egindako jardunak: estutzeak ezabatzea, ertzen tratamendua egitea, gelditzeko bideak sortzea, errei gehigarriak hobetzea, abiadura aldatzeko erreiak hobetzea, etab.
- ✓ Atsedenguneak.
- ✓ Zoruen tratamendua: zoladuretan putzua dituzten zonak ezabatzea, marruskadura koefizientea hobetzea, etab.
- ✓ Bestelako ekintzak: segurtasun ekipamendua tuneletan, autobus geralekuak, etab.

Halako neurriak balizko jardunen arteko lehentasunak ezarri ondoren formulatu behar dira, batez ere istripu tasak gatazka tarte bakoitzean sortzen duen kostu ekonomikoa eta gizarte kostua aintzat hartuta, baita jardun bakoitzaren bidez aurreikusitako gizarte hobaria edo errentagarritasuna kontuan hartuta ere. Horrenbestez, komenigarria da neurri zuzentzaileak egokitzea, egin daitezkeen jardunen hobariaren/kostuaren azterketa zehatza egin ondoren.

Ondoren, ustiapen fasean, jardun bakoitzaren jarraipena egin behar da, egindako kostu/hobari azterketaren egokitzea ikusteko eta horren eraginkortasuna egiaztatzeko.

### 11.1. LEHENTASUNeko INTERESEKO SAREAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK, EUSKADIKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRAREN ESPARRUAN

**Lehentasuneko Intereseke Sarean**, Obra Nagusiko Programaren barruan, azpiegitura berrien jardunaren helburua **Gasteiz-Eibar ordainpeko autobide** berria amaitzea da; obra hori 2004ko irailean hasi zen, tarterik zailenean eta garestienez, Lukoren eta Gipuzkoako mugaren artean (lurralde historiko horretan Eskoriatzaraino luzatzen da); 2008rako amaituta eta zerbitzuan egotea nahi da, Etxabarri-Ibiña-Luko tartea ere barne; horrela, autobide osoa amaituta egongo da, Arabako eta Gipuzkoako tartean, eta horren ingurumen bideragarritasuna ingurumen eraginaren prozeduran ezarrita gelditu zen.

Finantziakzioa aurrekontutik kanpoko bidetik planteatu arren, kostu osoa programazio honetan jasotzen da, Plan integralaren Ikusapena eta 2004-2015 plan berria oso-osorik dimentsionatzeko.

Arabatik zirkulatzeko beste ardatz nagusiari dagokionez (N-I), horren **gaitasuna handitzea** planteatzen da (dagoeneko eraikitzen ari dira eta horren ingurumen bideragarritasuna ingurumen eraginaren prozeduran ezarrita gelditu zen); halaber, ibilbidearen gainerako zatiaren ezaugarriekin homogeneousatzea ere planteatzen da, Los Llanoseko industrialdetik Lapuebla de Arganzoneko saihebidera, Sustapen Ministerioarekin sinaturiko hitzarmenaren arabera (agiri honen hasieran aipaturikoa), baita Armiñonetik N-124 errepideko lotunera bitarteko tartean ere.

Horrela, nazioarteko eta Estatuko trafikoa Arabako Lurraldetik ibiliko dela bermatzen da, N-I errepidetik, bai Nafarroako mugara (bidesari barik) edo bai AP-1 autobide berritik (Gasteiz-Eibar), 2008tik aurrera.

Pentsatu behar da ea 2004-2015erako Plan Integral berriko bigarren seiurtekorako, hau da, 2009aren amaierarako, N-I errepidea handitzen jarraitu beharko ote den, Gasteizeko saihebidetan, edo ordezkotako ibilbide berriak planteatu beharko ote diren, N-I errepidearen ibilbide handituak Armiñonen eta N-622 errepidearen artean (Ihurreko lotunea, Gasteizeko saihebidetan) izan dezakeen gaitasun ezaren ondorioz. Ordezko ibilbide berrien aukera berriak Tuyo, Badaya eta Arcamo mendilerroetan integratu behar dira (interes naturaleko eremuak, Natura Sarekoak izan ez arren); halaber, ez dute kalterik sortu behar Zadorra ibaian (GKL) eta horren funtzio ekologikoetan. Hala eta guztiz ere, handitzeko aukerak zeharkako iragazkortasuna bermatu behar du (istripu unguatuak saihestuz), baita Zadorraren ertzetako integrazioa ere.

Hazkunde hipotesiak bertsiorik ezkorrenean betetzen badira, pentsatu beharko da handitu gin behar dela (AP-1 errepidea luzatuz) Armiñoneko igarobidea-N-I errepidearen gaitasuna, eta hori 2004-2015erako Plan Integral honetako bigarren seiurtekoan (2010-2015) planteatu ahal da.

N-124 errepideko **galtzada** 24,5 KPtik 35,3 KPrak **bikoiztea** ere (Armiñoneko lotunetik Salinillas de Buradonera) Obra Nagusiko kapituluaren jasota dago, Lehentasuneko Intereseke Sarean.

Galtzada handitzea aukeratu da, egiturazkoagoak diren beste soluzio batzuk baztertzuz (ibilbide berriak), ingurumen integrazioa ezinbestekoa delako (Zadorraren eta Ebroren urbazterrak, Toloñoko mendilerroko igarobidea ? GK/HBBZ? , istripuak unguatuekin), eta hori ondo lortzen da bikoiztea eginez.

N-240 errepidean garatu beharreko jarduna ere **gaitasun handitzetzat** hartzen da, hain zuzen ere, A-623 errepideko elkargunerainoko (Legution) jarduna egingo da (egiturazkoak baino soluzio hobea, Urrunagako urtegiko ekialdeko ertzean integartzeko); halaber, **egokitza penak** egingo da Legutiotik Bizkaiko mugara (beste batzuk baino soluzio hobea, Urrunagako urtegiko iparraldeko ertzean garatzeko). Halaber, N-240 eta A-623 errepideen arteko lotunea sartzen da, Lotuneak Eraikitzeke edota Berrantolatzeke Azpi-programaren barruan (paisaia eta ekologia integrazioa proiektuaren oinarritzko irizpidetzat hartzen da).

**Lehentasuneko Intereseke Sarearekin** amaitzeko, jardunak N-104 errepideko (Arkauteren eta Venta del Patioren artean, 356,30 KPren eta 363,45 KPren artean) **elkarguneak berrantolatzean nahiz kontrolatzean eta horien gaitasuna handitzean** oinarritzen dira, eta horren barruan A-3110 errepidearekiko desnibekeko lotunea eta Ilarrazako nahiz Mataukuko saihebidetako sartzen dira. Jardun horiek ez dute eraginik Salburuako gunetan, ezta hariztietan ere.

Programa honen barruan, N-622 errepideko tarte bikoiztua (Ihurreko lotunetik Letonara, oinarritzko ingurumen balioen testuinguruan) **autobia bihurtzea** sartzen da, **sarbideak berrantolatuta eta kontrolatuta**, baita A-624 eta A-2521 errepideak lotzeko zerbitzu bide bat eraikitzea ere, N-622 autobien ertzean.

### 11.2. LEHENTASUNeko INTERESEKO SAREAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK, AEPIREN ESPARRUAN

Lehentasuneko Intereseke Sarearen barruan, eta AEPIk garatu beharreko proposamen berritatzat, Gazeoko erdi lotunea aldatzea eta hori N-I errepidean lotune oso bihurtzea sartzen dira, eta proposamen hori ez dago jasota Euskadiko Errepideen indarreko Plan Orokorrean. Ingurumen kalitate baxuko eremuan kokatzen da, baina kalitatezko nekazaritza lurzoruen suntsipena ahalik eta gehien murriztu beharra jasoko du. Halaber, Jundizeko lotunea aldatzea ere planteatzen da, Jundizeko industrialdearen handitzerako sarbideak bermatzeko, N-I autobidearen mendebaldean (Jundiz Mendebaldea).

### 11.3. OINARRIZKO SAREAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK, EUSKADIKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRAREN ESPARRUAN

**Oinarritzko Sarean** aurreikusitako **Obra Nagusia** A-132 eta N-104 errepideen arteko **lotura berria** (Arkauten) eraikitzeke mugatzen da; jardun hori ingurumen kalitate baxuko testuinguruan kokatzen da, baina proiektuak zarata eraginak eta nekazaritza lurzoruen gaineko eraginak sor ditzake.



Euskadiko Errepideen Plan Orokorrak, era berean, **Oinarrizko Sareko** errepide hauen tarte batzuen **egokitzapena** planteatzen du:

- A-132 errepidea, N-104 errepidearen eta Egiletaren artean, eta Maezturen, Atauriren eta Antoñanaren artean. Proiektuak Berron ibaiaren igarobidearen funtsezko eginkizun ekologikoa onartzen du, errepide hau bertatik baitoa Izkiko Parke Naturaletik Entziako multzora.
- A-623 errepidea, Legutioren eta Bizkaiko mugaren artean. Proiektua Urrunagako urtegiko atzealdearen ertzetatik doa, zenbait kilometrotan, eta errespetatu egiten ditu ertzeko erlazio ekologikoak.
- A-624 errepidea, Altuberen eta Ziorragaren artean, Arespalditzako zeharbidetik eta Artziniegaren eta Burgoseko mugaren artean. Proiektua A-68 errepidearen ondotik doa, Gorbeiaiko eremu naturalean, eta aintzat hartzen ditu zeharkako iragazkortasun beharrianak.
- A-625 errepidea, Saratxoren eta Bizkaiko mugaren artean. Eremu honetan lehendik ere beste azpiegitura bat dago, trenbidea; beraz, garatu beharreko jardunak aintzat hartuko du hori, obrako ingurumen bideragarritasuna bermatzen duen aurretiazko ingurumen baldintzak.
- A-627 errepidea, A-3006 errepidearekiko elkargunearen eta Gipuzkoako mugaren artean. Ekotonoko eremua da, Uribarri Ganboako iparraldean.

#### 11.4. OINARRIZKO ETA ESQUALDEKO SAREAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK, AEPIREN ESPARRUAN

Euskadiko Errepideen 2. Plan Orokorretik kanpo, Arabako Oinarrizko eta Eskualdeko Sareko jardun proposamenak daude.

**Oinarrizko Sareko Obra Nagusian**, A-625 errepideko ibilbidean **galtzada bikoiztea** planteatzen da, Audioren eta Amurrioko ekialdeko saihebidetaren artean; izan ere, oraintsu eraikita eta egokituta egon arren, trafiko handia dauka. Bikoizte hautakorra planteatu da, erantsitako funtzionaltasun horiek jasotzen dituen (ibaiko ertzak, zarata, erdi hiriko iragazkortasuna).

**Oinarrizko Sareko egokitzapenak** honako errepide hauetan planteatzen dira:

- A-124 errepidea, Arabako eta Errioxako mugen arteko zenbait tartetan. Gehienbat nekazaritzakoa den inguru batean, Biasteriko aintzirak nahiz karraskalak eta Lezako erkameztiak saihesten ditu.
- A-126 errepidea, Bernedoren, Nafarroako mugaren (Angostina) eta Santikurutze Kanpezuren artean. Ekotonoa, Ega ibaia (GKL) eta igarobide biologikoa dituen eremu batean integratu behar da.
- A-625 errepidea, Saratxoren eta Amurrioko ekialdeko saihebidetaren hasieraren artean.

Sare mota honetan garatuko diren hiriko **saihebidetarako** Bastidakoa (bertatik hurbil ez dago ingurumen balio handirik) eta Biasterikoa (ez dauka eraginik Biasteriko aintziretan eta karraskalarekin) dira, eta biak A-124 errepidearen ibilbidean daude.

Errepideen Plan Integralaren jardun talde nagusienetariko bat **Eskualdeko Sarea** da; sare horretan, proposaturiko jardun gehienak **egokitzapen** programan sartzen dira, eta eskualdeko sareko tarte oso berezietara mugatzen dira, batez ere trafiko bolumenik handiena duten tarteetara. Jarduna honako ibilbide hauetan planteatzen da:

- A-2122 errepidea, Burgoseko Mirandako mugatik Burgoseko Tobalinako mugara. Burgoseko muga (Miranda)-Puentelarra tarte egokitu egin behar da, ibilbide homogeneoa eratzeko Puentelearra-Zubillagatik Rivabellosara (ingurumen arazo larririk gabe); Puentelearratik Tobalinara (kalitate handiko paisaia eta ekologia eremua), trazatua hobetzea eta plataforma 6/8ra handitzea baino ez da proposatzen.
- A-2126 errepidea, Bernedotik Oionera (Kantabriako mendilerrotik, eta lehenengo tartean ingurumen integratuzko programarekin).
- A-2124 errepidea, Gasteizko mendatearen egokitzapenarekin (konpondu egin behar dira unguatuak zapaltzeko eta ingurumen integratuzko arazoak); gainera, trazatua hobetu eta plataforma handitu egin behar da, Trebiñuko Konderriko mugaren, Urizaharraren eta A-124 errepidearen artean (Kantabriako mendilerroa eta Toloño).
- A-2522 errepidea, A-624 errepidearen eta Bizkaiko mugaren (Orozko) artean. Errepidea AP-68 autobidearen ondotik doa; horren funtzionaltasuna osatu eta iragazkortasuna bermatzen du.
- A-2602 errepidea, Artziniegaren eta Burgoseko mugaren artean; jardun nagusia egokitzapena da. Ingurumen kalitate baxuko inguruan dago.
- A-2604 errepidea, horren ibilbide osoa egokituz (Artziniega eta Bizkaiko muga), ingurumen kalitate baxuko testuinguruan.
- A-2620 errepidea, N-240 errepidearen eta A-4023 errepidearekiko mugaren artean. Eremu naturalen sareko Albinako urtegiaren ondotik doa, baina proiektuak errespetatu egiten du horren ekologia eta paisaia funtzionaltasuna.
- A-2622 errepidea; egokitzapena Langraizen eta AP-68 errepidearen artean (nolabaiteko interes naturaleko eremua, eta jardunaren barruan unguatuak ez zapaltzea dago jasota); gainera, trazatua hobetzea eta plataforma handitzea, AP-68 errepideko elkargunearen eta Burgoseko mugaren artean (jardun txikia duen ibilbide luzea, zeharkaturiko guneen eraginez; esaterako, Gesaltza Añana, Gaubeako Paisaia Berezia, Omecilloren ertzak, etab.).
- A-2625 errepidea, Burgos-Puentelarraren eta Burgoseko Berberanako mugaren artean hobetu barik dauden tarteetan (intereseke eremuen arteko posizioaren eta iparraldeko erliebe irregularraren eraginez zenbait balio dituen ibilbide luzea).

**Eskualdeko Sarea, trazatua hobetzeko eta plataforma handitzeko** programan, ibilbide hauetan planteatzen da jarduna:

- A-21-22 errepidea, A-2625 errepidearen eta Burgoseko mugaren (Tobalinako haranean) arteko elkargunean.
- A-2124 errepidea, Trebiñuko Konderriaren eta Urizaharraren arteko mugan.
- A-2126 errepidea, Bernedoren eta Nafarroako mugaren artean.
- A-2128 errepidea, Santikurutze Kanpezuren eta Agurainen artean; Opakuako mendateko (A-3114 errepidearekiko elkargunea) eta Done Bikendi Haranako jarduna bazterbideak irmotzera mugatzen da (ekologia eta paisaia balioa aintzat hartuta, Entzia barruan hartzen baitu, Natura Sarearen barruko eremua); gainerako zatirako, trazatua hobetzea eta plataforma handitzea planteatzen da.
- A-2521 errepidea, 23,4 KPtik Bizkaiko mugara; 23,4 KPren eta A-3612 errepideko elkargunearen artean, egokitzapena planteatzen da, eta Beluntzatik aurrera badirudi nahikoa dela trazatua hobetzea eta plataforma handitzea. Interes handiko eremu naturalen arteko trantsizio eremuan egindako jarduna da.
- A-2622 errepidea, A-2625 errepideko elkargunearen eta Burgoseko mugaren artean.
- A-2625 errepidea, A-2622 errepideko elkargunearen eta Burgoseko mugaren artean.

AEPIk garatu beharreko hiriko saihebidetarako honako hauek dira:

- Fontecha, A-2122 errepidean, ingurumen balio handirik gabeko eremuan.
- Ekora, A-2126 errepidean, ingurumen balio handirik gabeko eremuan.
- Baranbio, A-2522 errepidean, ingurumen balio handirik gabeko eremuan, baina A-68 errepidearekiko sinergiarekin.
- Pobes eta Gesaltza Añana, A-2622 errepidean, batez ere azken horretan, beharrezkoa baita gesaltzen multzoan eraginik ez sortzea.

#### 11.5. TOKIKO ETA AUZOKO SAREETAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK

Sare hauetan, proposamenak gehienbat bi programetan euskarritzen dira: **Trazatua Hobetzeko eta Plataforma Handitzeko** Programa, eta **Zabaltzeko eta Indartzeko** Programa. Ibilbide bakoitzaren garrantzia aintzat hartuta (funtzionaltasunaren eta trafiko erlatiboaren araberako garrantzia), plataformako eta abiadurako estandar aldagarri batzuetaraino handitzea proposatzen da; horrenbestez, errepide bakoitzerako kostu unitario desberdina planteatzen da. Proposatutako plataformak 6/8 – 6/7 bitartekoak dira, ibilbideak eratzen dituzten tokiko errepideen kasuan, eta 5,5/6 bitartekoak biztanleguneetan sartzeko tokiko errepideetarako.

Tokiko Sarean aurreikusitako hiriko **saihebidetarako** dagokienez, agiri honek jardun hauek jasotzen ditu:

- Dulantzi, A-3110 errepidean, ingurumen balio baxuekin; dena den, ibaiarekiko bizikidetzak konpondu behar da.
- Moreda, A-3226 errepidean.
- Rivabellosa eta Komunioi, A-3312 errepidean, ingurumen balio handirik gabeko eremu batean.
- Subilla Morillas, A-3318 errepidean.

**Auzoko Sarean** hobekuntza programa berezia diseinatu da, errepideetako plataforma gutxienez 5,5 metroko sekziolaraino handitzeko; beraz, sareko 189,47 kilometrotan jardun behar da. Luzera handikoa denez, memoria honetan ez da jaso eraginpeko tokiko eta auzoko ibilbideen zerrenda, baina horiek Jardun Proposamenen kapitulu honen amaieran adierazita daude.

#### 11.6. ISTRIPUAK PILATZEKO TARTEETAN JARDUTEKO PROPOSAMENAK

Egindako azterketan adierazitako istripuak pilatzeko tarterik gehienetan, jardun handiagoak proposatzen dira, beste beharrian batzuen ondorioz. Jardun horiek aldatu egiten dituzte tartearen ezaugarri funtzionalak; ibilbidearen ezaugarriak hobetzeko programa orokorren arloan jasota daude, eta eragin erabakigarria izango dute tarte horietako istripu arazoak konpontzeko orduan.

Horrela, errepide sareko tarte hauek aipatu behar dira, Lehentasuneko Intereseko Sarean jasotako jardunekin konponduko direnak:

- N-I errepideko 322 eta 328 KPak; autobia honetan garatu beharreko jardunen bidez konponduko dira, Gaitasuna Handitzeko Azpiprogramaren barruan.
- N-104 errepideko 356, 359, 360 eta 363 KPak; bertan, gaitasuna handitzeko eta sarbideak berrantolatze nahiz konpontzeko jardunek oraingo arriskutsutasuna konponduko dute.
- N-124ko 25, 29 eta 32 KPetan, galtzada bikoiztuta, puntu horietako arazoak konpondu nahi dira.
- N-240 errepideko 9, 17, 19 eta 22 puntuak; ibilbidean aurreikusitako jardunak lagungarriak izango dira tarte horietako arriskutsutasuna konpontzeko.
- N-622 errepideko 9, 12, 15 eta 20 puntuetan, berrantolatu eta kontrolatu egin nahi dira sarbideak, eta hori lagungarria izango da puntuotako arazoak konpontzeko.

Oinarrizko, Eskualdeko eta Tokiko Sarearen gainerako zatian, istripuak pilatzeko tartearak bereziagoak dira, eta bertako arazoak planteaturiko esku hartze proiektuen bitartez konponduko dira.

- A-124 errepideko 72,8 KPtik 74,3 KPra; A-3226 errepidearekiko lotunea eta sarbideen berrantolamendua nahiz kontrola, Casablancako industrialdean.
- A-132 errepidean Estibalizeko sarbidea konponduko da, A-4107 errepidearekiko elkargunean.

- A-624 errepideko 24,3 KPtik 25,3 KPra; Altubeko mendatearen egokitzapena egingo da.
- A-624 errepideko 44,9 KPtik 45,9 KPra, Los Olmoseko bidegurutzua hobetuko da.
- A-625 errepidean, Planean ezarritakoaren arabera, galtzada bikoiztuko da, Laudioaren eta Amurrioren artean, eta Urduñatik Saratxora egokitzapena egingo da.
- A-627 errepidean hobetu egingo da A-3006 errepidearekiko bidegurutzua, AP-1 autobidea abiatzeko obran aurreikusitakoaren arabera.
- A-2522 errepideko 36,4 KPtik 37,4 KPra, trazatua hobetu eta plataforma handitu egingo da, tarte horretan.
- A-2622 errepideko 14,2 KPtik 15,8 KPra, egokitzapena egingo da, "Langraiz-Pobesekeo saihesbidearen amaiera" izeneko tartean.
- A-2122 errepideko 38,2 KPtik 40,8 KPra, jarduna egingo da Fontechako saihesbidean.
- A-2122 errepideko 35,4 KPtik 37,3 KPra, tarte horretan aurreikusitako egokitzapena egingo da.
- A-3006 errepidean, hobetu egingo da A-627 errepidearekiko bidegurutzua, eta hobekuntza hori AP-1 autobideko obran barruan aurreikusita dago.
- A-3110 errepideko 9,3 KPtik 11,8 KPra, Burgun, tarte horretan egingo diren jardunen bidez.
- A-3620 errepidean, Los Olmoseko bidegurutzuearen eta Markijanako lotunearen artean egingo den hobekuntza jardunarekin.



**ACTUACIONES PROGRAMADAS PERIODO 2004 -2009**

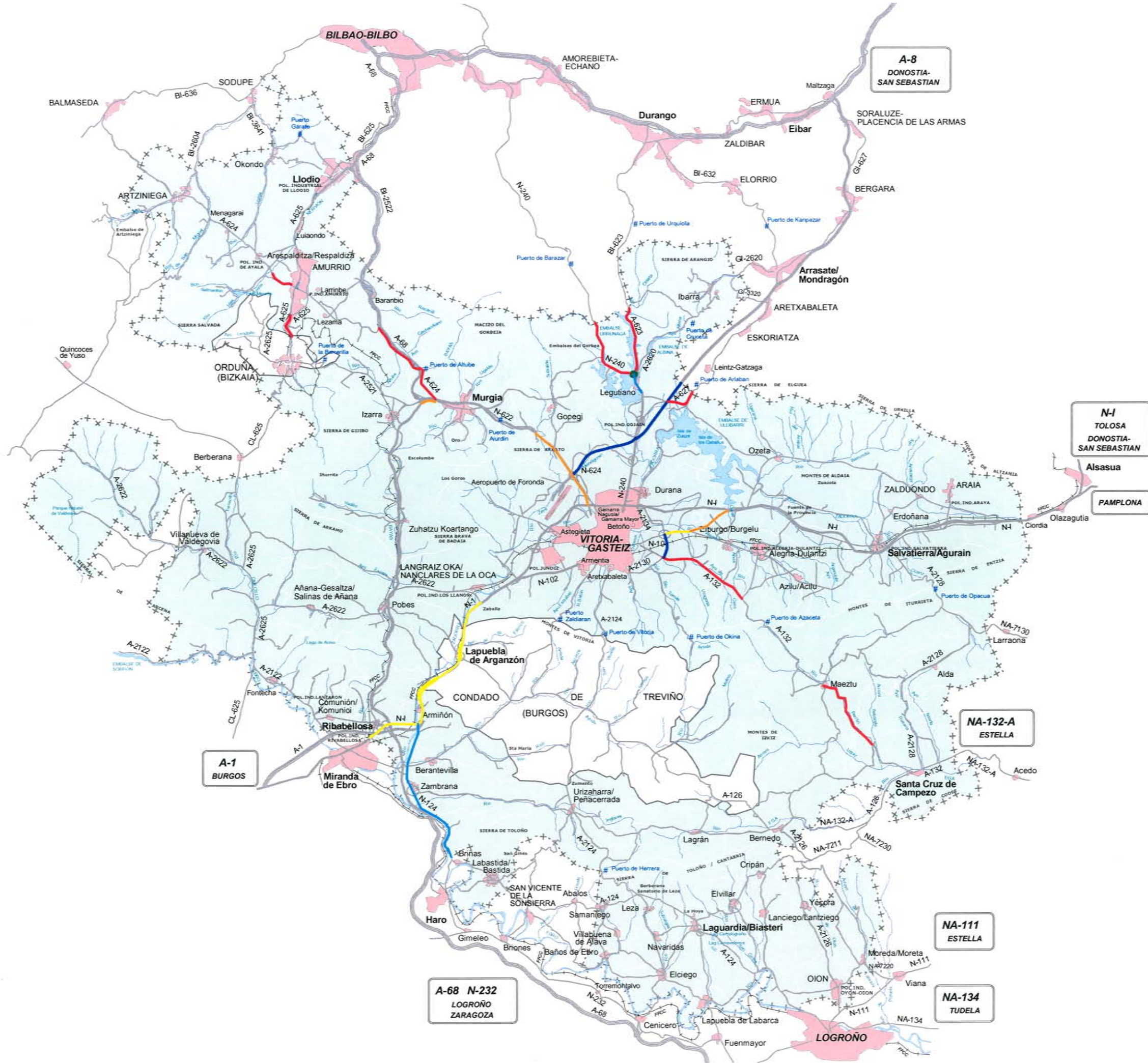
-  Nuevas Infraestructuras
-  Duplicación de Calzada
-  Ampliación de Capacidad
-  Reordenación y control de Accesos
-  Construcción y/o Reordenación de Enlaces
-  Acondicionamientos

Escala Gráfica



**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

<b>ACTUACIONES PROGRAMADAS PARA EL PERIODO 2004 - 2009 DENTRO DEL MARCO DEL II P.G.C.P.V.</b>	Nº PLANO
<b>AUTORES</b>  	HOJA
<b>INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN</b> D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	FECHA <b>MARZO 2005</b>
	REF: 03_114



**A-1 BURGOS**

**A-68 N-232 LOGROÑO ZARAGOZA**

**A-8 DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**N-1 TOLOSA DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**PAMPLONA**

**NA-132-A ESTELLA**

**NA-111 ESTELLA**

**NA-134 TUDELA**



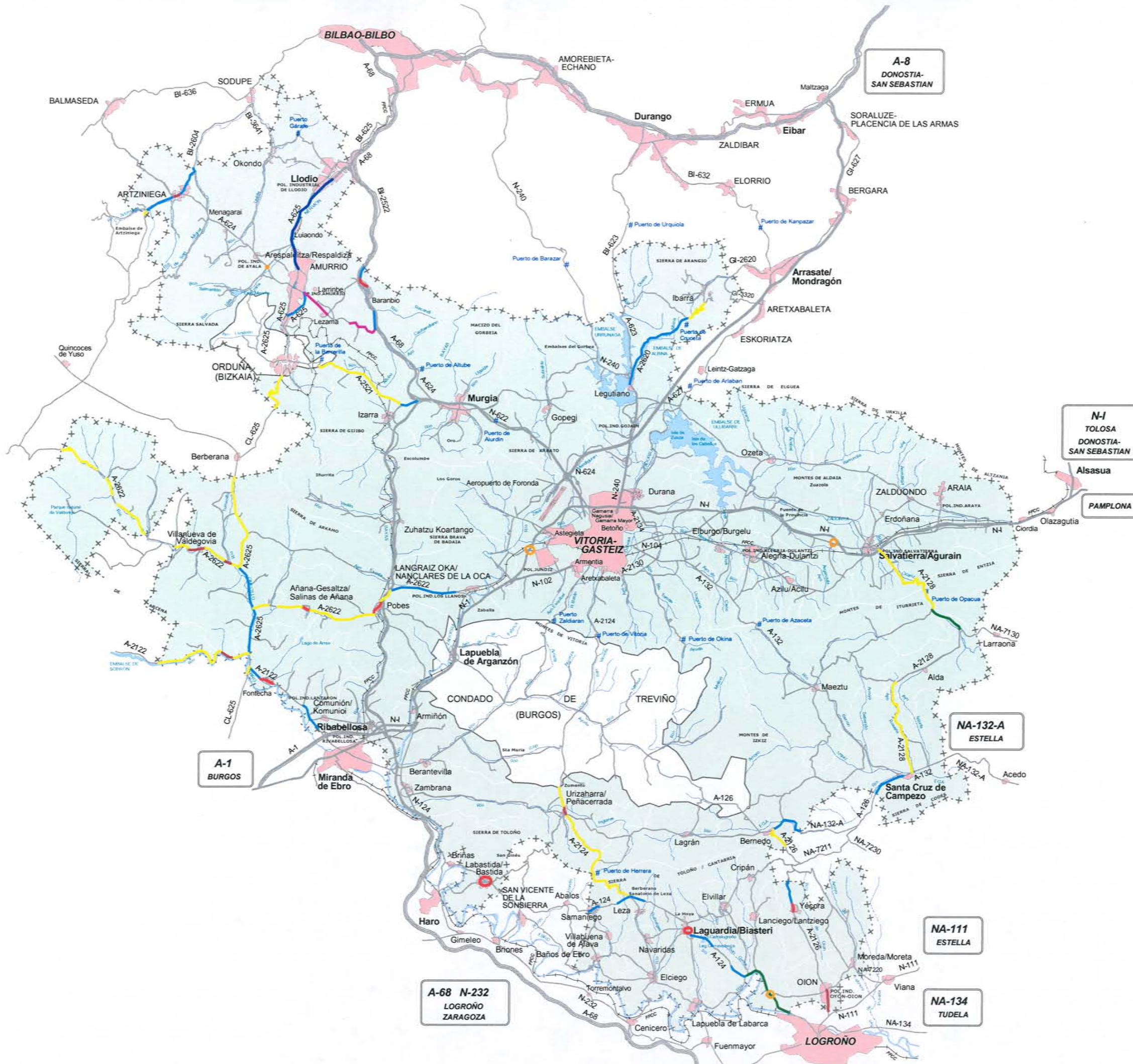
### ACTUACIONES PROGRAMADAS

-  Duplicación de Calzada
-  Construcción y/o Reordenación de Enlaces
-  Acondicionamientos
-  Mejora de Trazado y Ampliación de Plataforma
-  Refuerzo y Pavimentación de Arcenes
-  Mejora de Travesías
-  Construcción de Vías Lentas
-  Variantes



### REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA

DENOMINACIÓN <b>ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL MARCO DEL P.I.C.A. (2004 - 2015). RED DE INTERÉS PREFERENTE, BÁSICA Y COMARCAL</b>	Nº PLANO HOJA
AUTORES  	FECHA <b>MARZO 2005</b>
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



**A-1 BURGOS**

**A-8 DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**N-1 TOLOSA DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**PAMPLONA**

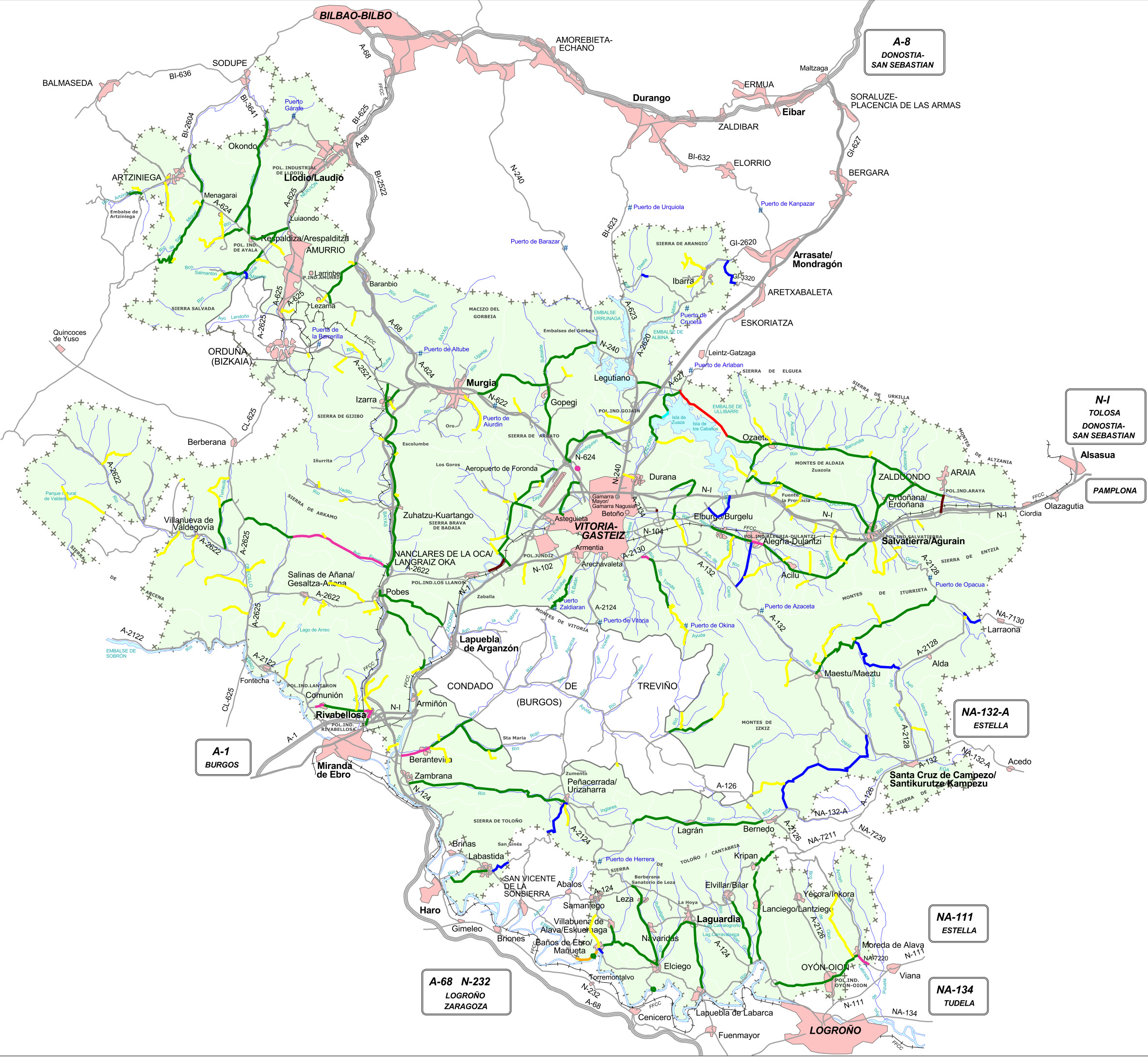
**NA-132-A ESTELLA**

**NA-111 ESTELLA**

**NA-134 TUDELA**

**A-68 N-232 LOGROÑO ZARAGOZA**





**ACTUACIONES PROGRAMADAS**

-  Acondicionamiento
-  Mejora del trazado y ampliación de plataforma
-  Ensanche y mejora de plataforma
-  Reordenación de intersecciones y control de accesos
-  Refuerzo y pavimentación de arcenes
-  Mejora de travesías
-  Mejora red vecinal
-  Variantes urbanas











**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL MARCO DEL P.I.C.A. (2004 - 2015). RED LOCAL Y VECINAL	HOJA
AUTORES	FECHA
 	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114





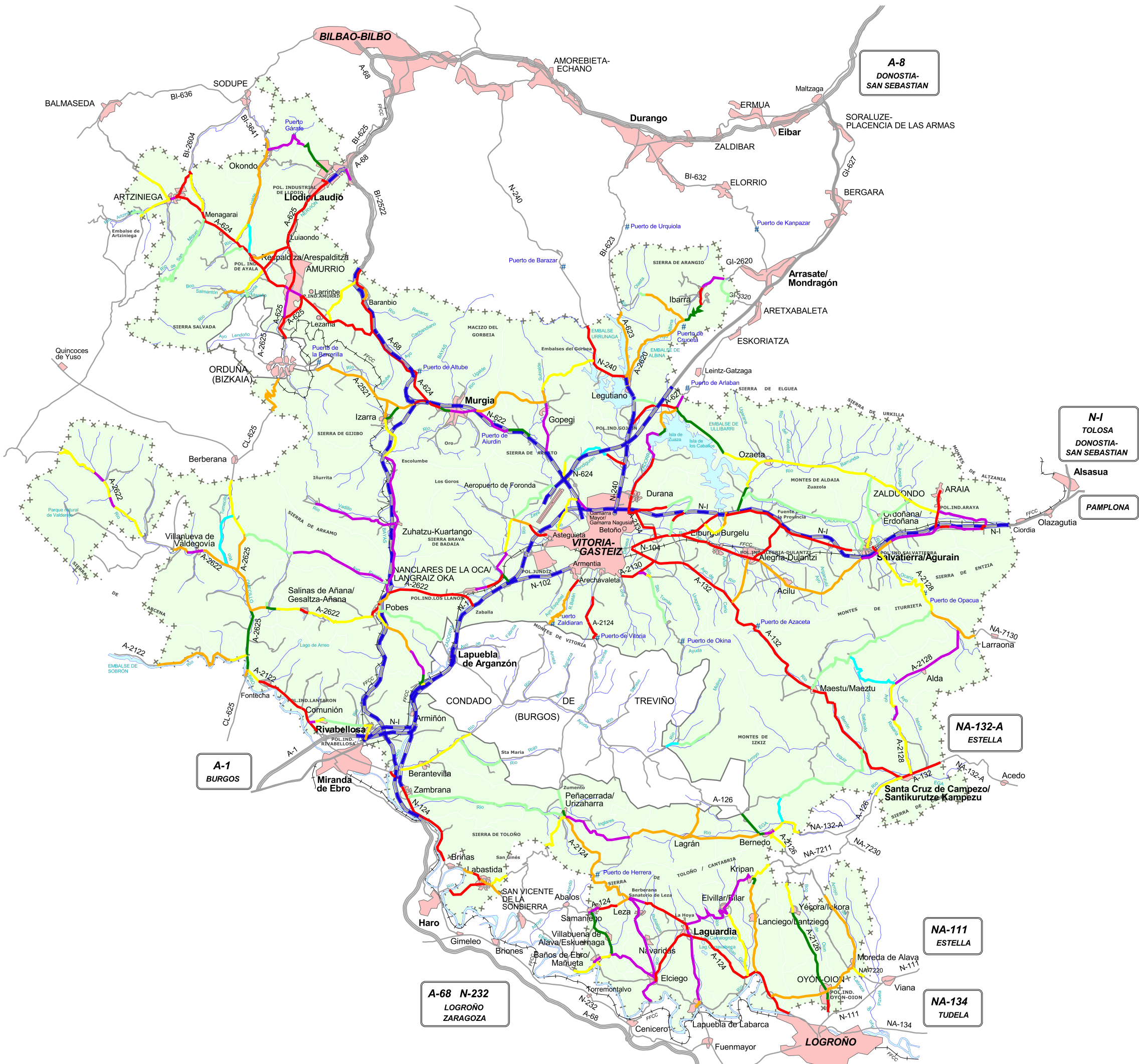
**IMAGEN FINAL PRIMER SEXENIO**

-  Autopistas y Autovías
-  >= 9 metros
-  >= 8 y < 9 metros
-  >= 7 y < 8 metros
-  >= 6 y < 7 metros
-  >= 5 y < 6 metros
-  >= 4 y < 5 metros
-  < 4 metros



**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>IMAGEN FINAL PRIMER SEXENIO</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
 	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



**A-1**  
BURGOS

**A-8**  
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

**N-1**  
TOLOSA  
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

**PAMPLONA**









**NA-132-A**  
ESTELLA

**NA-111**  
ESTELLA

**NA-134**  
TUDELA

**A-68 N-232**  
LOGROÑO  
ZARAGOZA

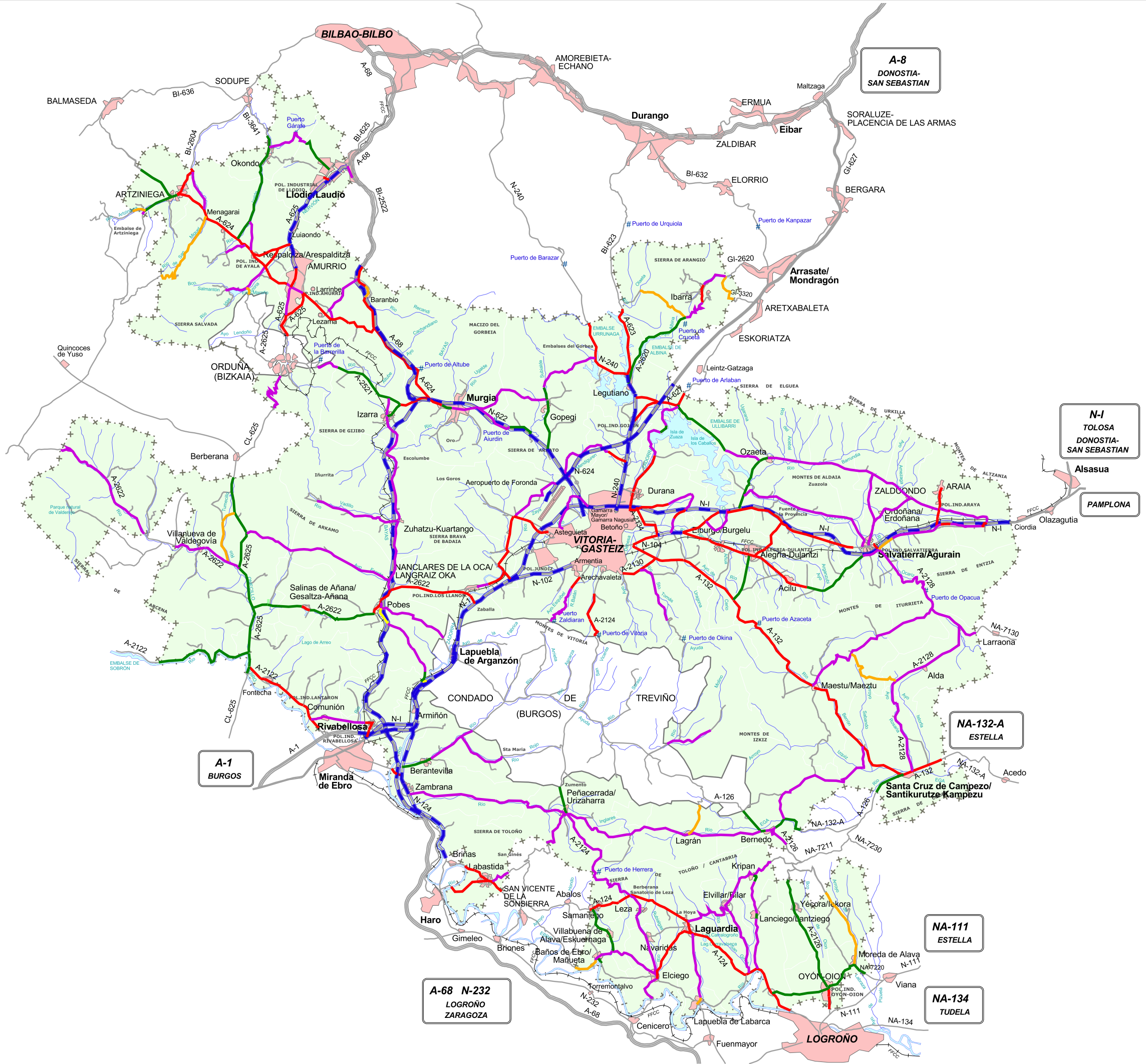
**IMAGEN FINAL SEGUNDO SEXENIO**

-  Autopistas y Autovías
-  >= 9 metros
-  >= 8 y < 9 metros
-  >= 7 y < 8 metros
-  >= 6 y < 7 metros
-  >= 5 y < 6 metros
-  >= 4 y < 5 metros
-  < 4 metros



**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>IMAGEN FINAL SEGUNDO SEXENIO</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
 	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



**A-8 DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**N-1 TOLOSA DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**PAMPLONA**

**NA-132-A ESTELLA**

**NA-111 ESTELLA**

**NA-134 TUDELA**

**A-68 N-232 LOGROÑO ZARAGOZA**

**A-1 BURGOS**



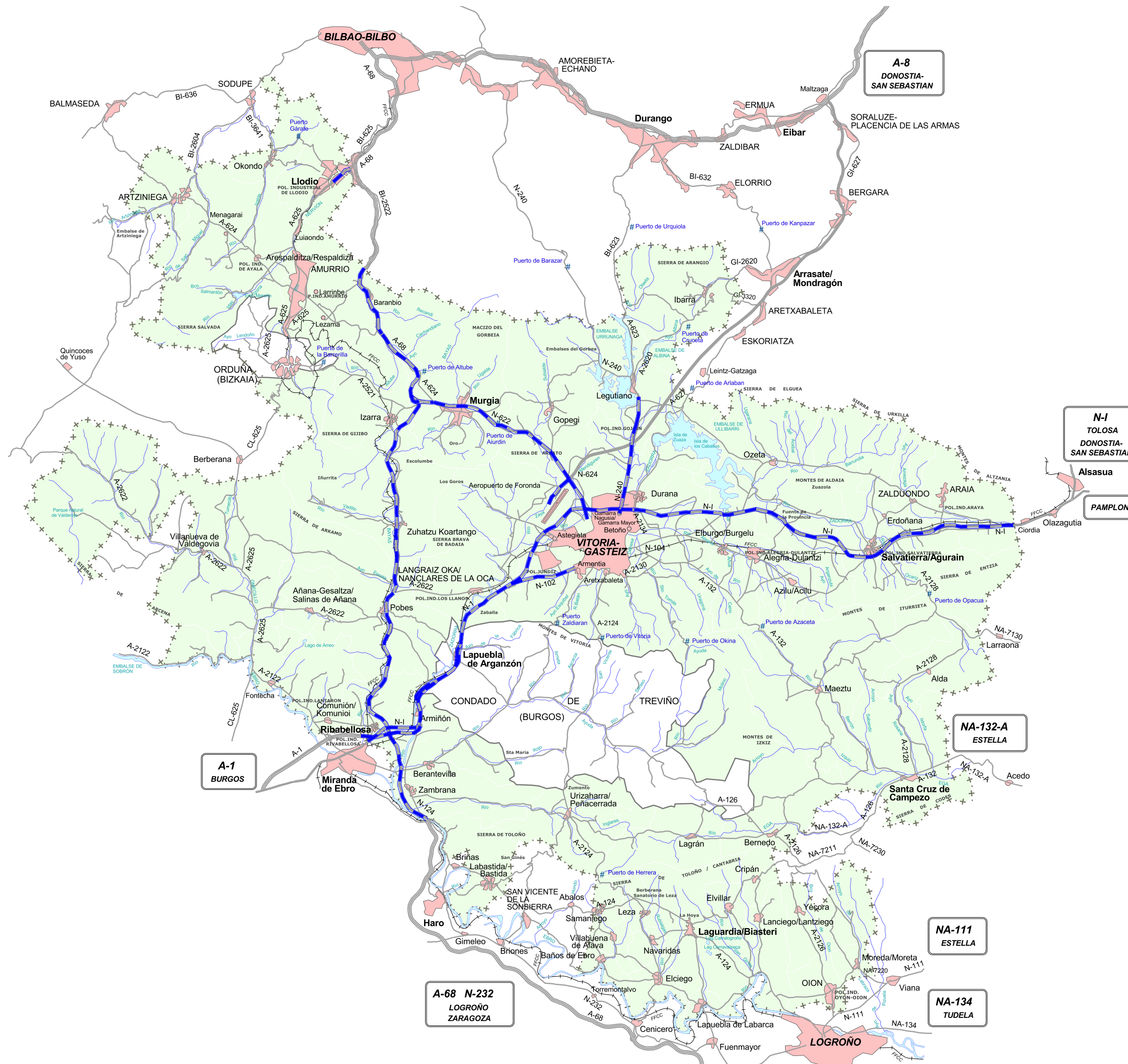
**RED DE ALTA CAPACIDAD SITUACIÓN ACTUAL**

 Autopistas y Autovías

Escala Gráfica  


**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>RED DE ALTA CAPACIDAD SITUACIÓN ACTUAL</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



**A-1**  
BURGOS

**A-8**  
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

**N-1**  
TOLOSA  
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

**PAMPLONA**

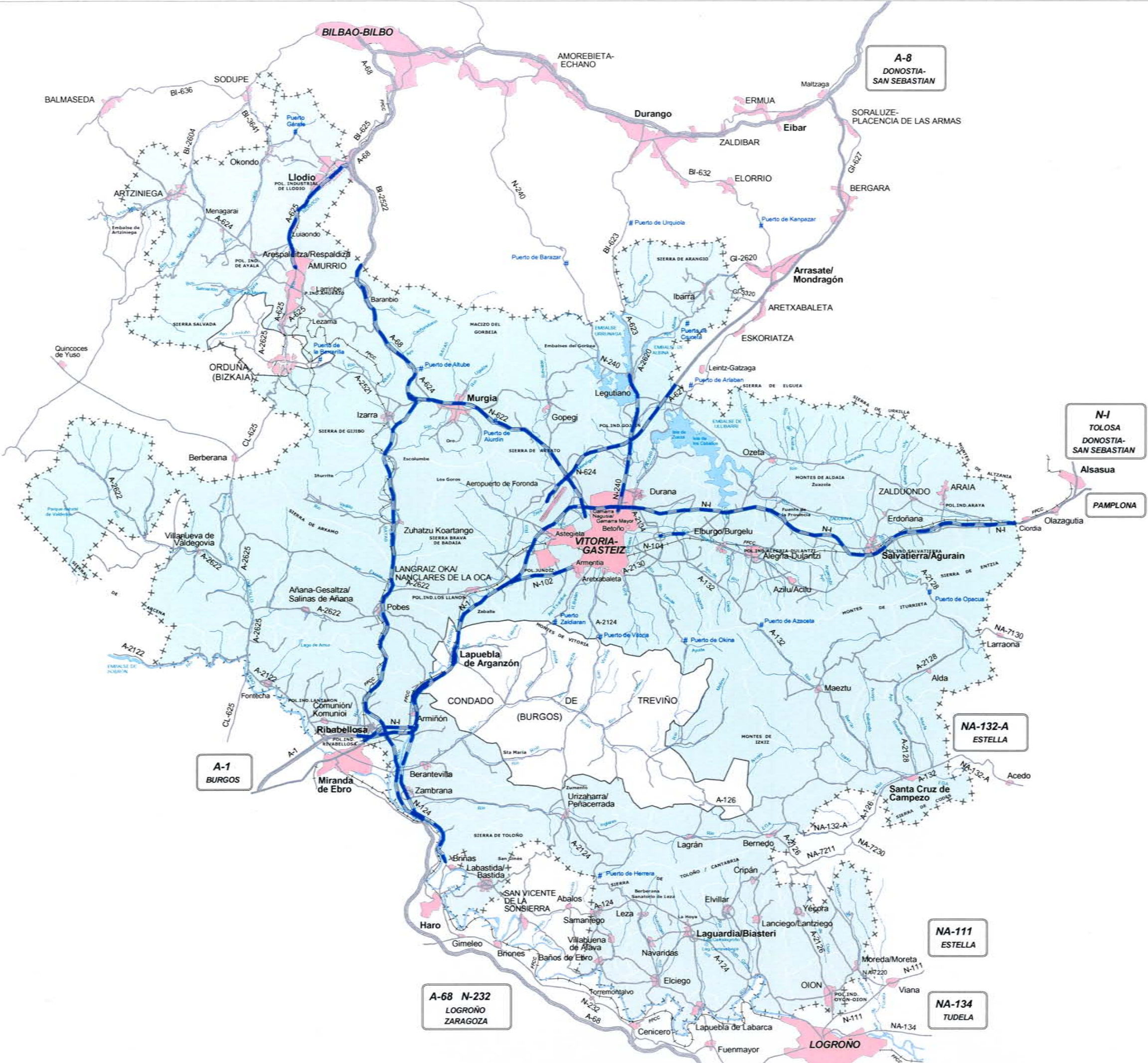
**NA-132-A**  
ESTELLA

**NA-111**  
ESTELLA

**NA-134**  
TUDELA

**A-68 N-232**  
LOGROÑO  
ZARAGOZA





**IMAGEN FINAL DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD**

Autopistas y Autovías

Escala Gráfica

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>IMAGEN FINAL DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



## 12. PROPOSATURIKO JARDUNEN BALORAZIOA ETA PROGRAMAZIOA

### 12.1. PROGRAMEN ZEHAZTAPENA

Oraingo ezaugarriak bide bakoitzari eskatzeko moduko gutxieneko ezaugarrietara egokitzeko, kasu batzuetan, jardunen bat egin beharko da:

- Azpiegitura berria eraikitzea.
- Oraingo bidea egokitzea.
- Trazatua hobetzea eta plataforma handitzea.
- Plataforma zabaltzea eta hobetzea.
- Zeharbideak hobetzea.
- Zoruak sendotzea.
- Beste jardun batzuk.

Jardunak ondo zehaztuko dira, beharrezko inbertsioa baloratuz.

Aurkezpena egiteko, jardun proposamenak, gutxienez, honako Jardun Programa eta Azpiprograma hauetan sailkatuko dira:

- **Obra Nagusiko Programa**
  - ✓ Azpiegitura berriak
  - ✓ Galtzada bikoiztea
  - ✓ Gaitasuna handitzea
  - ✓ Sarbideak berrantolatzea eta kontrolatzea
  - ✓ Lotuneak eraikitzea edota berrantolatzea.
- **Sarea Egokitzeko eta Hobetzeko Programa**
  - ✓ Egokitzapena
  - ✓ Trazatua hobetzea eta plataforma handitzea
  - ✓ Plataforma zabaltzea eta hobetzea
  - ✓ Elkarguneak berrantolatzea eta sarbideak kontrolatzea
  - ✓ Zeharbideak hobetzea
  - ✓ Bide motelak eraikitzea
  - ✓ Zoruak hobetzea
- **Hiriko Saihesbideen Programa**
- **Bide Segurtasuneko Programa:**
  - ✓ IPT jardunak, ibilbideetako jardun proposamenen barrukoak
  - ✓ Prebentzioko jardunak sareko beste puntu batzuetan

- **Kontserbazioko eta Mantenamenduko Programa**

- ✓ Gainazaleko tratamenduak, Planeko zoruak indartzeko jardunen balorazioaren arabera
- ✓ Unean uneko jardunak
- ✓ Errepideen egoera neguan
- ✓ Seinaleztapena eta segurtasuna
- ✓ Inguruaren babesak
- ✓ Ohiko kontserbazioa eta mantenamendua

### 12.2. PROPOSAMENEN BALORAZIOA ETA PROGRAMAZIOA

**AEPI honetan, obra egitearenak ez diren kostuen ebaluazioa egingo da, horiek inbertsioa adierazten dutenean. Horrela, urteko proposamenak egitean, ez dira identifikatuko obra zibileko inbertsioa eta jardun bat gauzatzearen kostu osoa. Horrenbestez, jardun proposamenen obra zibilaren kostuaren balorazioa ez ezik, AEPI honetan honako honen kostuari buruzko aurreikuspen ekonomikoak ere egiten dira:**

- azterlanak eta proiektuak egitea; obren aurrekontuaren %2 ingurukoa.
- eraginpeko ondasunak eta eskubideak lortzearen kostua, obren aurrekontuaren %15ean kalkulaturik, obra nagusietan eta hiriko saihesbideetan; %12an, trazatuaren egokitzapenetan eta hobekuntzetan; eta %10ean zabaltzeko eta hobetzeko gainerako obretan, elkarguneen berrantolamenduan, zeharbideen hobekuntzan eta bide motelen eraikuntzan.
- eraginpeko zerbitzuak ordeztearen kostua: telefono eta telegrafo lineak, linea elektrikoak, gas eramateak, etab.; %0,5 eta %2 bitartean, egin beharreko obren garrantziaren arabera.

**Gainera, Errepideen Plan Integraleko jardunen inbertsioan zenbatetsitako kostua gaurkotzeko mekanismoak sartzen dira, bai KPI n oinarrituz edo bai, ahal denean, eraikuntzako prezioen indizean oinarrituz, edo kasuan kasuko eraikuntza proiektuaren aurrekontua ezagutzen denean.**

Agiri honen amaieran, proposamen guztien balorazioaren laburpen laukiak eta grafikoak erantsi dira, baita jardun programen lauki xehatuak ere; Euskadiko Errepideen Plan Orokorrekoak gainerakoekin bereizten dira (guztiak Arabako Errepideen Plan Integralean jasota).

### 13. INGURUMEN ERAGINAREN BATERAKO EBALUAZIOA

AEPIren Ingurumen Ebaluazioa uztailaren 22ko 183/2003 Dekretuaren arabera garatu da, eta dekretu horrek Ingurumen Eraginaren Baterako Ebaluazioaren (IEBE) azterlanaren edukiak zehazten ditu. Hori Araudiaren Proiektuko I. eranskinaren arabera egin da, eta berorren edukia hauxe da:

- Planaren eta horren aukeren azalpena
- Beste plan batzuekiko elkarreraginak
- Ingurumen inbentarioa: ingurumen diagnostikoa
- Planeko proposamenen aukeren azterketa
- Planeko proposamenen eraginen identifikazioa eta balorazioa
- Prebentzio, babes, zuzenketa eta konpentsazioko neurriak.

Dokumentazio hori guztia AEPIko IEBE azterlanaren eranskinean jasota dago, eta agiri honetan egin diren lanen laburpena dago idatzita.

#### **Planaren eta horren aukeren azalpena**

Kapitulu honetan, lehenengo eta behin, planaren eremua eta helburuak aztertzen dira, baita horren diagnostikoa ere. Esku hartzeko irizpideak eta aintzat hartutako ingurumen baldintzak zerrendatzen dira. Planak planteaturiko jardunen zerrenda dago jasota.

Indarreko araudia betetzeaz gain, planaren ingurumen ebaluazioak ikuspegi positiboa hartu du, eta bide sarearen ingurumen integrazioaren ikuskapena egin du, planeko jardunak garatzeko abiapuntutzat; jardun horien artean, sarearen ingurumen hobekuntzako programak sartu dira.

Esku hartzeko irizpide funtzionaletan oinarrituz, ibilbidez ibilbide eta tartez tarte, Arabako sarean jarduna behar duten errepideak ikuskatu dira, aintzat hartuta gaitasun eza, zeharkako sekzioaren egokitzapen eza, galtzada/plataforma urritasuna (erabilitako estandarrei dagokienez) edo, azkenik, oinplanoko nahiz altxaerako trazatuko gabeziak, baita hurbileko ingurumen balioekiko lotura ere; A motako edo B motako soluzioa aukeratu da, kasuaren baldintzen arabera.

Errepidearen ingurumen integrazioari dagokionez, oraingo bide sarean egindako ingurumen ebaluazioa hartu da erreferentziatzat, eta horren beharrezko tartez tarte aztertu dira, kontuan hartuta habitaten zatikatzea, isurketa kutsagarriak egiteko arriskua, ingurumenaren susperraldia, paisaia integrazioa edo trafiko zaraten eraginezko eragozpenak (pertsonei).

Planak programaturiko jardunen ebaluazioa ingurumen integrazioari adierazle erabilera oinarrituz egin da; horiek aintzat hartzen dute tarteen oraingo eta etorkizuneko (planeko

jardunak egin ondoren) egoera. Ebaluazioaren mapa egin eta zona bakoitzean aurreikusitako jardunei buruzko iritzi kualitatiboekin osatu da; aldaketek zona bakoitzean duten larritasuna orokorrean aztertu da.

Halako arazoak xehetasun eskalan identifikatzeko programak ezarri dira (ingurumen baldintzen azterlanean adierazitakoaren arabera), ingurumena hobetzeko esku hartzeak zehazteko lehenengo pausotzat.

Programa horiek Arabako AEPIren helburua bete beharri erantzuten diote, hain zuzen ere, errepideak inguruan hobeto integratzeari; hau da, errepideen funtzionaltasuna bateratu egin behar da bizi kalitateko maila egokiarekin eta ingurumen baliabideak kontserbatzen dituzten prozesuen mantentzearekin.

Ingurumen-hobekuntzako programa hauek diseinatu dira:

- Errepideetako Habitatakatzea Murritzeko Programa.
- Errepideetako Ingurumena Suspertzeko eta Paisaia Integrazioeko Programa.
- Trafiko Zaraten Eragozpenak Murritzeko Programa.

AEPIk hobekuntza programak onartzeko baldintzen arabera, horiek modu esperimentalean diseinatu dira; horren barruan, lehenengo esperientzia aurrearia sartzen da, eta horrek, aldi berean, aukera ematen du programa bakoitzaren helburuak eta irismena finkatu ahal izateko.

Gainera, programa horiek elkarren artean bi faseetan diseinatu dira; lehenengo fasean, planak adierazitako eremuen azterketa eta diagnostikoa egiten da, eta ondorengo fasean, berriz, jardunerako proposamenak eta proiektua diseinatu dira, diagnostikoan adierazitako lehentasuneko eremuetan.

#### **Beste plan batzuekiko elkarreragina**

Arabako Lurralde Historikoan, AEPIri zuzenean lotuta egon daitezkeen plan eta programa asko garatu dira; horien artean sinergiak eta ingurumen eragin pilotzaile kaltegarriak sor daitezke. Atal honen helburua, izan ere, halako planetan eta programetan ezarritako proposamenen eta jardunen eragina izan dezaketen ingurumen alderdiak adieraztea da.

Atal honen edukiak uztailaren 22ko 183/2003 Dekretuko 2. puntuan ezarritakoa islatzen du; dekretu horrek planen eta programen ingurumen eraginaren baterako ebaluazioaren edukia arautu du, eta, bertan ezartzen denez, beste plan edo programa batzuekiko elkarreraginak aztertu behar dira.

Planak eta programak lau talde nagusitan bildu dira:

- Lurralde Antolamenduko Jarraibideak (LAJ).



- Arloko Lurralde Planak (ALP).
- Lurraldeko Plan Partzialak (LPP).
- Beste plan eta programa batzuk.

Lehenengo hirurak Euskadiko Lurralde Antolamenduari buruzko maiatzaren 31ko 4/1990 Legearen eraginezkoak dira, eta lege horrek EAEko lurraldea antolatzeko tresna berezizat ezartzen ditu.

Beste plan eta programa batzuen kategorian, Plan honen helburuetan eta garapenean eragina duten ingurumeneko programak edo xedapenak sartzen dira. Euskal Autonomia Erkidegoko eremu naturalak babesteko orientazio eta irudi nagusiak jasotzen dira.

Naturaren babesa oinarritzkoa da espezieen eta ekosistemen kontserbaziorako; horretarako, tokiko, eskualdeko, Estatuko, Europako edo nazioarteko babes irudien bitartez egiten da. Eremuak eta espezieak babesteko jardun hauek, bestalde, etengabe gaurkotzen diren zerrenda irekien bidez garatzen dira.

Euskal Autonomia Erkidegoan espezieen nahiz eremuen babesa eta horien mugaketa zein zehaztapena Euskadiko Natura Kontserbatzeari buruzko ekainaren 30eko 16/1994 Legean ezarrita daude, baita goragoko lerruneko araudietan ere (Estatukoa, Europar Batasuneko edo nazioartekoa). Euskal Autonomia Erkidegoan espezieak eta eremuak babesteko 4 jatorri bereizi dira, ingurumenaren ikuspegitik:

- Natura 2000 Sarea
- Gune Hezeak (RAMSAR Hitzarmena eta Euskadiko Gune Hezeen Inbentarioa).
- Euskadiko Eremu Natural Babestuen Sarea.
- Interes Naturalistikoak duten Eremuak.

Euskadiko eremu askok babes mota desberdinak dituzte, biotopo desberdineko ingurumen elementu interesgarriak dituztelako.

Goian adierazitako eremuak ez ezik (horien babesa ingurumen balioetan oinarritzen da), beste babes mota batzuk ere badira, adibidez, gune jakinaren interes geologikoaren, geodidaktikoaren edo neozientifikoaren eraginezkoak.

Azkenik, aintzat hartu behar dira babesa tokiko eremuetan garatzen duten udalerriko eremuak, ondasunak edo jaiak.

### **Ingurumen inbentarioa: ingurumen diagnostikoa.**

Kapitulu honetan, errepide planaren jarduna jasotzen duen eremuaren diagnostikoa egiten da, azterketa oinarritzko bi hurbiltze mailen inguruan egituratzen da. Alde batetik, Arabako Lurralde

Historikoaren eremuaren oinarritzko ezaugarriak finkatu dira; gero, eremu horretako errepide sarearen eta horren integrazioaren (ingurumen prozesuetan) ingurumen azterketa egin da.

Hori lurraldea osatzen duten kuadrilla guztietan egin da, eta bertako ingurumen balio nagusiak eta banaketa geografikoaren jarraibideak nabarmendu dira.

Azterketaren bigarren maila, alde batetik, bide sarea osatzen duten tarteen baldintzetan oinarritu da, eta, bestetik, eremu ahulen nahiz kalitateko eremuen identifikazioan eta horiek sarea osatzen duten tartekin duten loturan. Bi alderdi horiek bateratu egin dira, bide sareak ingurumenaren duen integrazioa aztertzeko, errepide tartearen eta horren ingurumen testuinguruko balioen arteko lotura baloratzen duten parametro errazak ezarrita.

Errepide Sarearen azterketa honen bidez, sare hori osatzen duten tarteen ingurumen kategorizazioa egin daiteke (errepideko arazoak zehazten dituen oinarritzko ingurumen profila), eta, horretan oinarrituz, sarearen gaineko balizko jardunen kategorizazioa ere bai.

Arabako Lurralde Historikoaren ingurumen ezaugarriak kuadrillen arabera antolatu dira, unitate geografiko horixe hartu baita azterketarako unitate berezizat. Kuadrillak, tradizio luzea eta gizarte oinarri finkatua biltzeaz gain, lurraldearen ezaugarri geografikoen interpretazio eraginkorra egiten du orokorrean, baita ezarkuntza desberdinen arteko funtzionaltasun sozioekonomikoaren erlazioen interpretazioa ere.

Kuadrilla bakoitzerako, ingurumen azterketa laburra egin da, eta horrek eragina dauka unitate horretako ingurumen balio nagusietan. Azterketa horrekin batera, 1:100.000 eskalako kartografia erantsi da, lau mapatan:

- **Inguru Geldoaren Planoa:** erliebea, sare hidriko nagusia, ezegonkortasun eta higadura bereziko eremuak, akuiferoen zaurgarritasun altuko nahiz oso altuko eremuak, eta interes ertaina, handia eta oso handia duten Ondare Geologikoko zonak, ibilbideak eta puntuak, horien kodeekin batera.
- **Inguru Biotikoaren Planoa:** baso atlantikoaren, mediterraneoaren eta konifero basoen eraketak, flora bereziko eremuak, urbazterreko landaredia, belardiko nahiz sastrakako eremuak eta baso landaketak. Halaber, eremu natural interesgarriak eta fauna interesgarriko zonak.
- **Eremu Naturalen Planoa:** GKLak, HBBZak eta eremu natural interesgarriak, euren kodearekin batera. Era berean, ordena ekologikoko eremuak (I eta II) eta parkeak, Arabako Foru Aldundiko azterlanean ezarritakoaren arabera.
- **Giza Inguruaren Planoa:** industriako nahiz egoitzako hiri lurzoruak eta lurzoru urbanizagarriak, baita laboretarako lurzoruak ere. Halaber, iturriak, otso zuloak, haitzarteak, kulturako elementu bereziak, ikuspegi panoramikoak eta zuhaitz bereziak.

**Planeko proposamenen aukeren azterketa**

Lehen esan dugunez, planteaturiko jardunen ingurumen bideragarritasunari dagokionez, aukerako bi estrategia planteatzen dira:

- **A motako estrategiak** lehentasuna ematen die tartearen beharrian funtzionalei, ingurumen eraginen arriskuei dagokienez; estrategia hau aplikagarria da eragina izan dezaketen ingurumen balioak maila baxukoak edo garrantzirik gabeak direnean.
- **B motako estrategiak** lehentasuna ematen dio ingurumeneko eraginak eta arriskuak saihestu behar izateari; proiektuko soluzio apalagoak eta irismen txikiagoak planteatzen ditu, baina gutxieneko funtzionaltasun maila bermatzen dutenak.

Aukera horietariko bakoitzak, planteaturiko jardun bakoitzerako, balizko bi ikuspegi ditu: lehenengo ikuspegiak (A motakoa) sortuko lukeen A aukeran, esku hartzearen emaitzen funtzionaltasunak lehentasuna dauka, ingurumeneko arriskuei dagokienez; aukerako bigarren ikuspegiak (B motakoa) sortzen duen B aukeran, esku hartzearen emaitzen funtzionaltasuna, murriztu barik, ingurumen arriskuaren prebentzioaren mende jartzen da.

Diagnostikoaren arabera esku hartzea behar duten tarteen kasu bakoitzerako bi aukerak osatu dira, eta horietariko bat aukeratu da, inplikaturiko ingurumen baldintzen arabera, honako baldintza hauek betetzen dituen irizpide multzoa aintzat hartuta:

- urak kutsatzeko arriskuak, ingurumen garrantzia duten ibai ibilguetatik hurbileko tartetean; faktore hori, batez ere, igarobide ekologiko garrantzitsu horiek mantendu behar izateari eraxkitzeko modukoa da, bertan isurketak eta istripuak gertatzeko arriskuaren intentsitateari baino gehiago,
- sare tarte askok Lurralde Historikoko ekologia eta paisaia balioen mantenamenduan duten eginkizuna; aipagarriak dira sare nagusiko tarte batzuk, baita oinarritzko sareetako (tokikoak, auzokoak eta eskualdekoak) tarte asko ere,
- hain zuzen ere, aipagarria da habitatak zatikatzeko prozesuen presentzia; prozesu horiek bide handiko tarteei eraxkitzeko modukoak dira, fauna balio interesgarriak dituzten testuinguru ekologiko garrantzitsuetan,
- sareko trafikoak lehenengo hurbiltze maila honetan pertsonen bizi kalitatean dituen eraginek ez dute arazo larririk, gehienbat trafikoaren intentsitate mailak baxuak direlako (bide nagusietan pilotuta bakarrik) eta biztanleria hiriburuan pilotuta dagoelako eta, gainera, oso urria nahiz barreiatua delako.

**Planaren proposamenek sorturiko eraginen identifikazioa eta balorazioa**

Kapitulu honetan, planaren jardunek sorturiko eraginen identifikazioa eta balorazioa egiten da. Identifikazio eta balorazio horrek oraingo errepide sarearen integrazioa hartu du erreferentziazat, ingurumen balioen mantenamenduari dagokionez. Eraginen baterako

balorazioa, bestalde, jardunak aurreko kapituluan aurretiaz baloratuta dauden ingurumen mekanismoetan sartuta egin behar da.

Ebaluazioko taulak eta mapak ez ezik, jardun nagusi bakoitzaren ebaluazioa ere jasotzen da (Lehentasuneko Intereseko Sarea, Oinarritzkoa, Eskualdekoa eta Auzokoa), lurraldean zona handitan antolatuta. Ebaluazio horrek aintzat hartzen ditu bakoitzerako aukeraren hautapena, aukeraturiko jardunen baterako eraginaren ebaluazioa eta Planak zona horretarako dituen aukera guztien ebaluazioa.

Errepideetako jardunek eragina dute bide sarean, aldatu egiten baitituzte tartearen oinarritzko baldintzak; hau da, jardunek aldatu egiten dituzte trafiko mailak eta, horrela, trafikoari lotutako isurpenak nahiz arriskuak, plataformaren dimentsioak eta, horren bidez, hesi efektua, eta sestraren baldintza eta, beraz, plataforma eusten duten lurren mugimendua. Integrazio parametroak aldaketa horien eraginpean gelditzen dira, eta, horrela, balio berria hartzen dute orain.

Eraginen balorazioa, horrenbestez, tarte bakoitzeko aurretiazko integrazio maila jardunaren osteko mailarekin konparatuta egiten da, eta baterako ebaluazioa, berriz, aurretiazko parametroen eta behin betikoen arteko batuketa eginez.

Ibilbideen arabera ez ezik, eremu handien eta horien balioen testuinguruaren arabera ere egin da jardun nagusien ebaluazioa. Ebaluazio hori eremu nagusi hauen inguruan antolatu da:

- Hegoaldeko Eremua
- Zadorraren urtegien Sistema Eremua
- Iparmendebaldeko Eremua
- Amurrio-Laudio Eremua
- Lautadako eta Aguraineko Eremua
- Mendebaldeko Eremua
- Hegoekialdeko Eremua
- Errioxako eta Trebiñu Hegoaldeko Eremua

Horrela, Ingurumen Eraginaren Baterako Ebaluazioak jardunek zona jakinean izandako eragin orokorra aztertuta lortzen du bere lurralde helburua.

**Prebentzio, babes, zuzenketa eta konpentsazioko neurriak.**

Kapitulu honen helburua AEPIk oraingo eta etorkizuneko sareko eraginak murrizteko eta ingurumen integrazioa hobetzeko hartutako zuzenketa eta prebentzio neurriak aurkeztea eta garatzea da. Ingurumena zuzentzeko izaera duten neurriak dira, baina errepideen plana bera zehazten duten jardunen multzoan sartu dira.

Jardun hauek planeko jardunak aztertzean aipatu dira, baita jardunak eraginaren zonaka ebaluatu direnean ere; beraz, kapitulu honetan, aldaketa negatiboak murrizteko eta inguruaren baldintzak hobetzeko eginkizuna duten jardunen zerrenda baino ez dugu egingo:

- Planeko ingurumen hobekuntzako programetako jardunak.
- Planeko jardunak garatzeko ingurumen jarraibideak.

Izan ere, ingurumen hobekuntza ez da mugatu behar planeko jardunek sorturiko egoerak zuzentzen dituzten neurri osagarri partzialak "gehitzera"; hain zuzen ere, planean beharrezko ingurumen ohar guztiak jaso dira, jardunak zehazteko eta diseinatzeko aukeratu diren irizpideetan, ingurumen egoera larriak gertatu orduko ekiditeko.

Planeko ingurumen hobekuntzako jardunak bide sarearen diagnostikotik eta horren integraziotik (Arabako Lurralde Historikoan abiatutako ingurumen prozesuetan) sortu dira. Hemen ebaluatzen ari garen hobekuntza jardunen programa Sareko tarteen integrazioaren eta horien eginkizunaren diagnostikoak bideratu du (hesi efektuan, lurren mugimenduan edo trafikoak ingurumenean sorturiko eragozpenetan duten eginkizuna).

Aintzat hartu behar da planeko jardun batzuen zehaztapen eta xehetasun maila orokorra dela, eta ez zehatza. Sareko jardunei lotutako neurri zuzentzaile berezien diseinuaren arlo zehatza (bikoiztea, egokitzapena, trazatuaren hobekuntzak, etab.), horrenbestez, kasuan kasuko eraikuntza proiektuetako zehaztapen bereziko gelditzen da.

Kapitulu honetako edukiak ondoren adierazitakoaren arabera egituratzen dira:

- Lehenengo atalean, planeko ingurumen hobekuntzako jardunak jaso dira.
- Bigarren atalean, planeko jardunak garatzeko ingurumen jarraibideak aurkeztu dira.

### **Errepideetako Habitaten Zatikatzea Murrizteko Programa**

EHZM programaren helburua habitaten zatikatzea (errepidea inguru naturalean egotearen ondoriozkoa) ebaluatzea eta horren diagnostikoa egitea da; horretarako, hesi efektua, istripu arriskua eta animalien zapaltzeak murrizteko esku hartze neurriak egokienak proposatzen ditu.

Programa honen barruan sartzen diren zonak, bestalde, Errepideen Planeko IEBEK garaturiko bide sareko ingurumen diagnostikoan identifikatzen direnak dira; horri dagokionez, garrantzi berezia ematen zaie animalien partaidetza duten istripu indize handiko tarteekin erlasionaturiko habitatei, baita Foru Aldundiak eta Eusko Jaurlaritzak natura kontserbatzeari buruz garaturiko politikak adierazitako lehentasunezko eremuak ere (parke naturalak, lehentasuneko espezieak suspertzeko eremuak Natura 2000 Sareko eremuak, etab.).

Errepideetako Habitaten Zatikatzea Murrizteko zonak, lehentasunaren arabera ordenatuta, honako hauek dira:

- *Ungulatuak istripu indize handiko tarteen inguruko habitatak.*
- *Parke naturalen barruko tarteen inguruko habitatak.*
- *Natura 2000 Sareko eremuen barruko hesi efektu handiko tarteen inguruko habitatak.*
- *Naturala deritzon ingurumen kategoriatan (AEPIren diagnostikoaren arabera) duten errepide tarteen inguruko habitatak.*

Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko sarearen kasuan, interes naturaleko eremuen multzoarekin batera dagoenez, EAEko biodibertsitatea mantentzeko ezinbestekoak diren ekologia loturako prozesuak bermatu behar dira. Gune naturaletako komunitateen integrazio ona bermatzearen hobariek izaera geometrikoa dute.

Habitaten zatikatzea (batez ere), animaliekiko istripu arriskua eta sareko errepideei lotutako zeharkako beste eragin batzuk (isurketak, sute arriskuak, etab.) aintzat hartuta, beharrezkoa da hobekuntza eta suspertze tratamendua egitea, eragin kaltegarri horiek murriztu ahal izateko.

Animaliekiko istripuen prebentziorako eta sarea osatzen duten bide nagusietako faunaren iragazkortasunerako, azterketa zehatza egin behar da eraginaren larritasuna eta horren soluzio eraginkorra baldintzatzen duten toki baldintzei buruz. Azpiegituraren ezaugarri fisikoak, aintzat hartuta, zabalera osoak, zeharkako sekzioa eta gainazaleko garapena (bidezubiak, kaxak, tunelak, etab.), biotopoek ertzetan duten kokalekuarekin kontrajarrita, abiapuntuak dira proposamenak diseinatu ahal izateko.

Inguruko beste alderdi batzuen kasuan bezala, lehenengo hurbilketan egindako ikuskapenak Xede Sarearen oinarriko baldintzak identifikatzeko aukera ematen du; horren tarteei inguruko beharrezko funtzionalekin lotuta daude, eta lehenengo oinarria eskaintzen dute balizko jardun zonak ezarri ahal izateko.

Disfuntzionaltasun ekologikoak izan ditzaketen tarte guztiak, bestalde, testu honekin batera datorren Xede Sareko Ingurumen Diagnostikoaren planoan adierazita daude. Hala eta guztiz ere, identifikatzeko eta suspertzeko programarako, lehentasunezkoenak baino ez dira aukeratu.

Identifikazioko lehentasunezko tarte horiek aukeratzeko, honako irizpide hauek erabili dira:

- Lehentasuna eman zaie iragazkortasun zaileko zeharkako hesiak eragiten dituzten tarteei.
- Lehentasuna eman zaie balio naturalistiko handiko eremuetan zuzeneko eragina duten edo horietara hurbiltzen diren tarteei; eremu horien eta euren lotura ekologikoen barruan sartzen dira.
- Lehentasuna eman zaie egiazaturiko kalitate ekologiko handiko eta nolabaiteko premiako testuinguruetan disfuntzionaltasunak planteatu ahal dituzten tarteei, suspertze ekologikoan konplexutasun handiagoa duten guneetako proposamen programatikoei dagokienez.



Honako hauek aukeratu dira:

- A-132 errepidea, Azazetako zubia igaro osteko gunetik Santikurutze Kanpezuraino, batez ere Maeztutik Antoñanara. Berron eta Ega ibai ibilguen ondotik doan errepide hori garrantzi handiko multzo naturalistiko handi eta baliotsu baten barruan dago. Identifikazioa animaliekiko istripu tasaren eragina ebaluatzean oinarrituko da, baita bidearen funtzionaltasun ekologikoa ebaluatzean (zatikatzea, ibai ertzetik bateragarritasuna, basoak, etab.) eta suspertze beharizanen ebaluazioan ere. Identifikazio hau proposaturiko beste identifikazio azterlan hidriko, ekologiko eta paisaia arloko batzuei lotuta dago).
- N-240 eta A-623 errepideetako tartea, Urrunagako urtegiko mendebaldeko ertzean; zerrenda horietan funtzionaltasun ekologiko garrantzitsua (urtegiko ertzak, anfibioen biotopoak, etab.) eta zeharkako lotura daude (ekialdetik mendebalderako igarobide ekologikoak). Identifikazioaren helburua bideak tokiko funtzionaltasun ekologikoarekin eta loturarekin duen bateragarritasuna ebaluatzea izango da, baita sor daitezkeen beste eragin nahiz arrisku batzuk eta horiek suspertu beharra ebaluatzea ere (identifikazio hau proposaturiko beste identifikazio azterlan hidriko eta ekologiko batzuei lotuta dago).
- N-622 errepideko tartea, Aiurdineko tunelaren inguruko tartean; tarte hori Gorbeia multzo natural handiaren eta Arkamo-Gibijo-Arrastarria mendilerroen artean doa. Identifikazioaren helburua espezie estrategikoen mugikortasun eta etologia jarraibideen egiaztapen esperimentalak egitea izango da, azpiegituraren eremuan; horien iragazkortasuna nahiz integrazioa baloratu eta beharizanak hartuko dira aintzat.
- N-I errepideko tartea, Lapuebla de Arganzonen eta Armiñonen artean. Identifikazioaren helburua espezie estrategikoen mugikortasun eta etologia jarraibideen egiaztapen esperimentalak egitea izango da, azpiegituraren eremuan; horien iragazkortasuna nahiz integrazioa baloratu eta beharizanak hartuko dira aintzat.
- A-625 errepideko tartea, Saratxoko saihebidetan, Nerbioiren gaineko bidezubiaren inguruan, bertan zapaltzeak egiaztatu baitira. Eremu periferiko honek nolabaiteko lotura ekologikoa egiten du bi sistema natural handiren artean (hegoaldea eta ekialdea). Identifikazioaren helburua espezie estrategikoen mugikortasun eta etologia jarraibideen egiaztapen esperimentalak egitea izango da, azpiegituraren eremuan; horien iragazkortasuna nahiz integrazioa baloratu eta beharizanak hartuko dira aintzat.

### **Errepideen Ingurumena Suspertzeko eta Paisaia Integrazioarako Programa**

EISPI programaren helburua errepideetako tarteen ingurumen eta paisaia baldintzak ebaluatzea eta horien diagnostikoa egitea da; halaber, horiek lehentasuneko eremuetan duten eragina (ingurumenean eta paisaian) ebaluatu eta esku hartze neurri egokiagoak proposatzen ditu, errepidea inguruan eta paisaian integratu ahal izateko.

Programa honen barruko zonak, bestalde, Errepideen Planeko IEBEK garaturiko bide sareari buruzko ingurumen diagnostikoan identifikatzen direnak dira, eta arreta berezia jartzen zaie Paisaia Bikainekotzat eta paisaia Berezikotzat kalifikaturiko eremuei, errepideak horietan presentzia handia duenean, baita Foru Aldundiaren ingurumen eta paisaia programan adierazitako lehentasuneko eremuei ere.

Errepideetako Ingurumena Suspertzeko eta Paisaia Integrazioarako zonak, lehentasunaren arabera antolatuta, honako hauek dira:

- *Lehentasuneko errepide sareko tartea, paisaia egokitzapenerako, sarean duten hierarkia eta funtzionaltasuna kontuan hartuta.*
- *Paisaia Bikainak eta Bereziak, lurren nahiz trafikoaren mugimendu handiko tarteen inguruan.*
- *Eremu natura interesgarriak (parke naturalak, Natura 2000 Sarea eta beste batzuk), bide sareko tarteen presentzia nabaria dutenak.*

Euskadiko Errepideen Plan Orokorreko Sareko errepideen presentziak, EAEko kalitaterik handieneko paisaiekin, eragin irregularra sortzen du, eta, sarritan, narriatu egiten ditu bertako inguruak.

Ur masen nahiz horien erregimenen eta lotura ekologikoaren baldintzetan sortzen dituen eragin funtzionalak ez ezik (lehen aipaturiko eraginak), beste zenbait prozesu ere (adibidez, plataformako edo ondoko eremuetako ezpondetan sorturiko higadura edo bideko elementu tratatu gabeen presentzia) kasuan kasuko paisaia multzoaren irakurmena, sentsazioa eta edertasuna larri aldatzeko gaitasuna dute.

Azpiegitura horietariko askoren dimentsio handiek (indusketa horma bertikalak edo kalitate estetiko urriko egitura elementu handiak) eragina dute naturaren, kulturaren edo hiriaren aldetik interesgarriak diren paisaiekin. Bide horiek mendiko, kostaldeko edo ibaiko eremuetan kokaturik egoteak eragina dauka multzoaren kalitatean eta edertasunean. Aldi berean, azpiegitura horien paisaia ahalmena ez da beti ondo aprobetxatzen (behatokiak, alboko pasealekuak, kontrolaturiko sarbideak, irakurmen programak, etab.).

Gainera, eguneroko hiri paisaien ondoan azpiegitura handiak egoteak narriatu egiten du hiritarren bizitzaren ingurumen kalitatea.

Bideko elementu desberdinen tratamenduaren bidezko esku hartze hautakor txikiak eginez, hobekuntza handiak sor daitezke paisaian eta horren edertasunean, interpretazioan nahiz gozamenen.

Balazko esku hartze neurrien baldintzak (hobekuntza, ustiapen, egokitzapen, susperraldi edo integrazio neurriak) tokiko baldintzen arabera dira. Bideko elementuen kokalekuak eta

horien dimentsioek nahiz itxurak, funtsezko elementuek paisaian duten kokalekuak, paisaia unitatearen eszenografia zein ingurumen ezaugarriek edo behatokien banaketak nahiz jokabideak azterketa zehatza behar dute, baterako tratamendua egin ahal izateko.

Xede Sarearen oinarritzko baldintzen ikuskapenak, hala ere, konpondu beharreko gatazka egoera nagusietariko batzuk adierazteko aukera ematen du, eta, horrela, balizko jardun zonen ezarkuntzarako abiapuntua lor daiteke.

Paisaia integrazioko balizko arazoak izan ditzaketen tarte guztiak Bide Sarearen eta Paisaiaren Planoan adierazita daude. Hala eta guztiz ere, identifikazio eta suspertze programarako, lehentasunezkoenak baino ez dira aukeratu.

Identifikazioko lehentasunezko tarte horiek hautatzeko, honako irizpide hauek erabili dira:

- Azpiegituraren presentzia nabaria (dimentsioen eta erantsitako elementuen eraginez) duten tarteen lehentasuna.
- Paisaia balio handiko eremuetan eragina duten tarteen lehentasuna (balio objektibo eta herri onarpen handiko multzo naturaletan dauden tarteak).
- Jende askok erabilitako hiriko edo erdi hiriko paisaia eremuetan dauden tarteen lehentasuna, baldin eta premiazko jarduna behar badute, inguruan bizi eta bertako azpiegiturak erabiltzen dituzten hiritarrek sarritan erabiltzen dituztelako.

Honako hauek hautatu dira:

- A-124 errepidea, Arabako ibilbide osoan. Errepide hau Ebroren ezkerreko ertzetik doa, Arabako Errioxako mahastietatik; balio handiko eta gizarte onarpen (tokiko nahiz nazioarteko gizartearen onarpena) handiko kultura paisaia zeharkatzen du, eta agertokia egituratzen duen elementutzat integratzen da, ikusmen ibilbideko eginkizun garrantzitsuekin. Identifikazioaren helburua bideak inguruan duen presentziaren eragina ebaluatzea izango da, baita bidearen paisaia funtzionaltasuna (ikuspen ibilbideak, gune panoramikoak, etab.) eta balizko suspertze nahiz jardun beharrezan ebaluatzea ere (identifikazio hau proposaturiko beste azterlan batzuei lotuta dago: hidrikoak, ekologikoak, paisaia arlokoak eta itermodalitatekoak).
- N-240 eta A-623 errepideetako tarteak, Urrunagako urtegiko mendebaldeko ertzean; paisaia ibilbide oso erakargarria da, eta, bertan, bideok funtsezko eginkizuna dute, bai paisaiaren gozamenerako euskarriztat eta bai agertokien barruko elementutzat. Identifikazioaren helburua bideak zeharkaturiko paisaietan duen presentzia ebaluatzea, paisaiaren baliozko funtzionaltasuna ebaluatzea eta paisaiaren integrazio jardunen nahiz ustiapen jardunen beharrezan zehaztea izango da (identifikazio hau proposaturiko beste azterlan batzuei lotuta dago: hidrikoak, ekologikoak eta itermodalitatekoak).

- Gasteizeko saihesbideko tarteak, N-I errepidean, Trinchera de Ariñez deritzon lekuan; ezpona oinak birlandatzeko eta lur erazketaren integrazio kromatikoa egiteko tratamendua behar da.

### **Trafikoaren Zarataren Eragozpenak Murrizteko Programa**

TZEM programaren helburua errepideetako ibilgailuen trafikoaren zaratak pertsonen bizitzako ingurumen kalitatean izan dezakeen eragina ebaluatzea eta horren diagnostikoa egitea da; horri dagokionez, era askotako esku hartze neurriak proposatzen dira, eragozpenak murrizteko.

Programa honetan sartzen diren zonak, izatez ere, Errepideen Planeko IEBEk garaturiko bide sareko ingurumen diagnostikoan identifikaturik daude; interes berezikoak dira trafiko jario handiko errepide tarteen ertzetan biztanlerik gehien duten zonak, baita Foru Aldundiaren eta Eusko Jaurlaritzaren ingurumen politikak adierazitako lehentasunezko eremuak ere.

Trafikoaren Zarataren Eragozpenak Murrizteko zonak, lehentasunaren arabera antolatuta, honako hauek dira:

- *Trafiko astuneko indize altuko tarteen inguruan dauden egoitza eremuak.*
- *Egoitza eta ekipamendu eremuak, gaitasun handiko bideen ertzean.*
- *AEPIren diagnostikoaren arabera hiriko ingurumen kategoria duten errepide tarteen inguruko egoitza eremuak.*

Xede Sareko tarte ugarietatik doazen ibilgailu astunen zatiki handiko trafiko zama altuek (egoitza eremuen ondoan) narriadura larriko soinu profila sortzen dute, eta hori zuzendu egin behar da.

Trafikoak biztanledun eremuetako soinu mailetan duen eragina honako honen arabera da: trafikoaren osaketa (arinak eta astunak, eta sestraren malda), trafikoaren ordu banaketa, zeharkako sekzioa, ertzetako erliebea, oztopoen presentzia eta jasotzailearen gaineko eragina. Alderdi horiek guztiak xehetasun eskala egokian aztertu behar dira.

Egindako lehenengo hurbilketa baliozkoa da Xede Sareko eraginaren baldintzen lehenengo hurbilketarako, eta arlo horretan, zalantzarik gabe, ñabardurak egin behar dira xehetasun handiagoko eskaletan.

Horrela, Zaratari buruzko Legeak eguneko 16.000 ibilgailutik gorako bideetarako ezarritako (sarearen arduradunentzat) eskakizunen garrantziaren hurbilketa eta balorazioa egin daiteke; eskakizun horiek zarata mapa sortzeari buruzkoak dira, eta bertan, isurpen akustikoa, horren hedapena eta jasotzaileekiko banaketa espaziala jaso behar dira (lehenengo eta behin, 1:25.000 eskalan, eraginpeko eremuak identifikatzeko, eta, gero, 1:25.000 eskalan, soinu mailen banaketa espaziala ikertzeko).

Identifikatu beharreko tarte horiek hautatzeko, honako irizpide hauek erabili dira:

- Lehenasuna izango dute zarata maila altuko trafiko zama handiak dituzten tarteek.
- Lehenasuna izango dute biztanle kopuru handiko egoitza eremuetatik doazen tarteek.

Honako hauek aukeratu dira:

- N-I errepidea, Gasteizeko saihesbidean, trafiko zama handiko eta ibilgailu astunen zatiki handiko tarte da, eta eragina izan dezake ertzetan isolaturik dituen egoitza enklabe batzuetan.
- N-240 errepidea, Legution, trafiko zama handiko bidea da (ibilgailu astunen zatiki handia), eta biztanlegune baten eta jolas erabilera batzuen ondotik doa.
- N-622 errepidea, Amezagan eta Murgian, trafiko zama handiko bidea da (ibilgailu astunen zatiki nabaria), eta biztanlegune batzuen ondotik igarotzen da.
- A-625 errepidea, Laudion eta Amurrion, trafiko zama handiko bidea da, eta biztanleguneen ondotik igarotzen da.



**14. PROPOSATURIKO JARDUNEN HIRIGINTZA ERAGINA**

Hirigintza planeamenduetan jasotako saihebidetara eraikitzen proposamenak aintzat hartzeko, indarreko planeamendu guztia kontsultatu da, Arabako Foru Aldundiko Hirigintza Zerbitzuan dagoena. Saihebidetara eraikitzen lurzoru erreserbak honako udalerritan hauek daude:

- Dulantziko udalerrita: Arau Subsidiarioak, 2005eko apirilaren 20an egindako aldaketaren arabera. A-3110 toki errepedetara saihebidetara, Dulantziko hirigintzetik igarotzen. Egiten ari dira.
- Biasteriko udalerrita: Arau Subsidiarioak 2003ko urtarrilaren 21ean onetsi ziren behin betiko. A-124 errepedetara saihebidetara, Biasteriko hirigintzetik igarotzeko lekuan.
- Otazuko gunea: 2003an behin betiko onetsitako Gasteizko Hiri Antolamendurako Plan Orokorra. A-3104 errepedetara saihebidetara, Otazutik igarotzeko lekuan.
- Fontechako gunea. 2003an behin betiko onetsitako Lantaroneko Arau Subsidiarioak. A-2122 errepedetara saihebidetara. Informazio Azterlana.
- Ekorako udalerrita. 2005eko abenduaren 16an behin betiko onetsitako Arau Subsidiarioak. A-2126 errepedetara saihebidetara. Informazio Azterlana.
- Rivabellosako gunea. 2004ko urtarrilaren 30ean behin betiko onetsitako Arau Subsidiarioak. A-3312 errepedetara saihebidetara.

Proposaturiko gainerako saihebidetetan ez dago lurzoru erreserbarik, onetsitako planeamenduetan. Esate baterako:

- Añanako udalerrita: 1994ko otsailan behin betiko onetsitako Arau Subsidiarioak. A-2622 eskualdeko errepedetara saihebidetara, Langraizetik Bovedara, Gesaltza Añana gunetik igarotzeko lekuan. Aurretiazko Azterlana.
- Bastidako udalerrita. 2000n behin betiko onetsitako Arau Subsidiarioak. A-124 errepedetara saihebidetara, Bastidako gunetik igarotzeko lekuan.
- Baranbioko gunea. 1999an behin betiko onetsitako Amurrioko Arau Subsidiarioak. A-2522 errepedetara saihebidetara. Aurretiazko Azterlana idatzita dago.
- Pobeseko udalerrita. 2003an behin betiko onetsitako Erriberagoitiako Arau Subsidiarioak. A-2622 errepedetara saihebidetara. Informazio Azterlana.
- Moredako udalerrita. Arau Subsidiario barik. A-3226 errepedetara saihebidetara. Informazio Azterlana idatzita dago.

- Komunioiko gunea. 2003an behin betiko onetsitako Lantaroneko Arau Subsidiarioak. A-3312 errepedetara saihebidetara.
- Subilla Morillaseko gunea. 2000n behin betiko onetsitako Erriberagoitiako Arau Subsidiarioak. A-3318 errepedetara saihebidetara.

Nolanahi ere, eta Arabako Lurralde Historikoko Errepideen Foru Arauko 18. artikuluan ezarritakoaren arabera, *“Udaleko Hirigintza Planeamenduetara, baita Udalek eta Kontzejuek landu ahal dituzten beste planifikazio tresna batzuek ere (Lehentasuneko Intereseko, Oinarrizko, Eskualdeko edo Tokiko Sarean eragina dutenak), Arabako Errepideen Plan Integralean ezarritakora egokituko dituzte, nahitaez, euren xedapenak”*.

Gainera, aintzat hartu behar da Foru Arau horretako 28. artikuluan ezarrita dagoena: *“Lehentasuneko Interesekotzat sailkaturiko edo Oinarrizko Sareko, Eskualdeko Sareko edo Tokiko Sareko errepedetara eraikitzen, hobetzeko edo kontserbatzeko obrak udalerritan prebentzio kontrolaren mende daude, Toki Araubideko Oinarrizko arautu dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legeko 84.1b) artikuluan ezarritakoaren arabera. Hala eta guztiz ere, administrazio eskudunak herritan proiektuak jakinaraziko dizkie eraginpeko udalari, horiek onesten diren unean”*.

Udal planeamenduetan gainerako zatien administrazio egoera eranskin egokian adierazita dago; bertan, udal bakoitzaren Hirigintza Plana arautzen duen tresna jasotzen da (Hiri Antolamendurako Plan Orokorra, Arau Subsidiarioak edo Hiri Lurzoruaren mugaketa), baita horren azken eta indarreko onarpena ere.

**15. PLANA GAUZATZEA, JARRAIPENA EGITEA ETA GAURKOTZEA**

Arabako Errepideen Foru Arauko 22. artikuluan (“Errepideen Plan Integrala Gauzatzea”), hauxe dago ezarrita:

“Arabako Errepideen Plan Integrala behin betiko onetsi ondoren, eduki bereko irizpideen, epeen eta gainerako xedapenen arabera betearaziko da”.

Bestalde, Euskadiko Errepideen Plan Orokorra arautu duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legeko 15. artikulua Lurralde Historikoen konpromisoak ezartzen ditu, bertan jasotako jardunei dagokienez.

Bestalde, Foru Arauko 29. artikuluan ezartzen denaren arabera:

“Arabako Lurralde Historikoko errepide sareetako jardunen finantziakoa Lurralde Historikoaren Aurrekontuetan ezarritako zuzkiduren bidez egingo da, baita beste Herri Administrazio batzuetatik eta, salbuespenez, norbanakoengandik iritsitako baliabideen bidez ere”.

Obrak, batik bat, Herrilan eta Garraio Sailerako egindako aurrekontu zuzkidura arruntaren bidez finantzatuko dira; hala eta guztiz ere, aurrekontuko edo hortik kanpoko beste formula batzuk ere badira finantziatorako, eta horiek une egokian proposatu ahal dira.

Azkenik, Foru Aldundiaren desjabetzaren jarduerari dagokionez (Plana gauzatzeko), Foru Arauko 24. artikuluan hauxe esaten da hitzez hitz:

“Errepide Plan Integral bakoitza onetsi ondoren, desjabetzaren legerian ezarritako okupazio adierazpena egin behar da, programaturiko jardunen eraginpean gelditzen diren ondasunei eta eskubideei dagokienez”.

Horrek interpretazio desberdinak sor ditzake, eta horiek, kasuren batean, garrantzi ekonomiko handiko edukia izan dezakete.

Hortaz, Plana gauzatzearen ondoretarako, hauxe ezartzen da:

- Arabako Foru Aldundiko Herrilan eta Garraio Sailak, gutxienez, Arabako Errepideen Plan Integraleko jardun programetan jasotako aurreikuspenak, helburua, lehentasunak eta hobekuntzak gauzatu ditu, Arabako Lurralde Historikoaren eremuan eta bere eskumenak aintzat hartuta.
- Planaren indarraldian, programa bakoitzean jasotako jardun guztiak bete beharko dira, bertan ezarritako lehentasunarekin. Hala eta guztiz ere, programetan jasotako jardun bakoitzaren kostu aurreikuspenak ez dira nahitaez bete beharrekoak. Horrela, Planeko

programetako jardunen laburpen laukiak (hiruhilekoen arabekoak) kontratazioaren aurreikuspenak kontuan hartuta egin dira.

- Programa bakoitzean jasotako jardunak Herrilan eta Garraio Saileko baliabideak aintzat hartuta betearaziko dira. Beraz, eta kontuan hartuta gauzatze erritmoa urteroko aurrekontuen araberakoa izango dela, planaren seiurteko ikuskerarean bidezko egokitzapen eta aldaketa guztiak egingo dira, gauzatze mailaren ondoriozkoak.
- Arabako Foru Aldundiak aurrekontu eta ekonomia neurri egokiak sortuko ditu, Arabako Errepideen Plan Integraleko jardun programetan ezarritakoa betetzeko.
- Errepideen Foru Arauko 24. artikuluko bigarren paragrafoan ezarritakoa betetzeko, eraginpeko ondasunen eta eskubideen trazatua eta zehaztapena adierazten duten proiektuak onetsi beharko dira.

Halaber, Plana gaurkatzeko eta horren jarraipena egiteko, Herrilan eta Garraio Sailak hauxe egin behar du:

- Arabako Errepideen Plan Integrala eraginkortasunez betetzeko eta horren jarraipen eraginkorra egiteko behar diren neurriak jakinaraztea, proposatzea eta gauzatzea, baita Euskadiko Errepideen Plan Orokorra arautu duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legeko 7.4, 17. eta 18. artikuluan adierazitakoak ere.

Horretan oinarrituz, Herrilan eta Garraio Sailak, hiru urtez behin, txostena egin eta hori, berriz, Aurrekontu Ekitaldiari dagokion Memorian jasoko da; Planaren jarraipenaren aipamena egingo da, bertako aurreikuspena, programazio ekonomikoa, aurrekontuak eta gauzatzea zein neurritan bete diren jakiteko; horrela, horren arabera, behar diren gaurkotze neurri egoki guztiak hartuko dira.

**16. PLANA IKUSKATZEA ETA ALDATZEA**

Arabako Errepideen Foru Arauko artikuluetan, Errepideen Plan Integrala ikuskatzean eta aldatzean bete behar diren baldintzak daude ezarrita.

Horrela, 15. artikuluan ezarritakoaren arabera:

“Ikuskatzea, artikuluko honen ondoreetarako, Errepideen Plan Integralean jasotako xedapenak edo aurreikuspenak orokorrean aldatzea da, komunikazio bideak antolatzeko irizpide berriak erabiltzearen ondorioz.

Bestalde, Errepideen Plan Integraleko alderdi zehatzak edo jakinak aldatzen dira, Plana onesteko irizpideetan eragin handirik ez dutenak”

Gainera, 16. artikuluan hauxe ezartzen da:

“Errepideen Plan Integrala ikuskatzeko, baita trazatu bat nabarmen aldatzen duten aldaketak egiteko ere, Plana onesteko ezarritako prozedura bera erabili beharko da.

Trazatuaren kontserbazio edo zuzenketa partzialeko obrari lotutako aldaketa zehatzak edo xehetasunekoak Foru Aldundiak berak onetsi ahal ditu, eta hurrengo ikuskapen aurreproiektuan jaso beharko dira.”

Errepideen Foru Arauko 15. eta 16. artikuluan Plana aldatzeko ahalmena berariaz onartuta dago; horretan oinarrituz, aldaketarako araubide juridikoaren ezaugarri orokorrak adieraztea komeni da.

Hori, gainera, Arauko Testuaren idazketa zehatza ez delako da beharrezkoa, esperientziak esaten baitigu, Plana egitearen eta gauzatzearen arteko aldia aintzat hartuta, komenigarria izan daitekeela Planeko xedapen batzuk ez betetzea, aldaketa sustatzeko zergati arrazoiturik egonez gero.

Oinarrian, arazoa honako adierazpide hauetan dago: “trazatu bat nabarmen aldatzea eragiten duen aldaketa zehatza” eta “trazatu baten kontserbazio edo zuzenketa partzialerako aldaketa zehatza edo xehetasunekoak”. Hala ere, Araua aldatzen ez den bitartean, edo oraingoa arauz garatu arte, irmotasun handiagoa eman behar zaio bi aldaketa mota horien arteko desberdintasunari.

Une honetara helduta, gogoratu behar da errepideak planifikatzeko arlo honetan, Euskadiko Errepideen Plan Orokorraren eta Arabako Errepideen Plan Integralaren arteko hierarkia printzipioa aplikagarria izan ez arren (beraz, lehenengoan jasotako xedapenek ez dute besterik gabe eragiten azken honetan), aldaketa arruntaren eta aldaketa bereziaren arteko bereizketa

(Euskadiko Errepideen Plan Orokorra arautu duen Legean ezarritakoa) administrazio jardunbidean nagusitzen joan dela; beraz, komenigarria da nolabaiteko identitatea ezartzea Foru Arauko “trazatu bat nabarmen aldatzea eragiten duen aldaketa zehatza” eta Euskadiko Errepideen Plan orokorreko “aldaketa berezia” deritzoneren artean.

Bestalde, Euskadiko Errepideen Plan Orokorrak EEPoren barruko ohiko aldaketatzat ulertzen duena ezarri du ekainaren 8ko 250/1999 Dekretuko 5. artikuluan:

“Maiatzaren 30eko 2/1989 Legeko 8.3 artikuluan ezarritakoaren ondoreetarako, ohiko aldaketak izango dira Arau Teknikoetan eta Seinaleztapenean, programaturiko jardunen lehentasunean eta egin beharreko obren zeharkako sekzioaren aldaketan eragina dutenak.”

Horri dagokionez, Foru Arauko 16. artikuluko lehenengo paragrafoan ezartzen denez, aldaketa bereziak edo funtsezkoak honako hauek izango dira:

- Errepide berriak egitea edota ezabatzea.
- Errepide bat edo horren tarte bat birsailkatzea; azken kasu horretan, saihezbide bat eraikitzearen eraginpeko tartean denean.
- Euskadiko Errepideen Plan Orokorra ikuskatzearen eta horren aldaketa berezien eraginezkoak, manuzkoa eta loteslea den guztian.

Horrenbestez, Arabako Errepideen Plan Integralaren indarraldiaren ondoreetarako, hauxe ezartzen da:

- Berraztertutako agiriaren indarraldia hamabi (12) urtekoa izango da. Arabako Errepideen Plan Integrala sei (6) urte igaro ondoren ikuskatu behar da, argitaratzen denetik zenbatzen hasita, trafikoaren bilakaera eta seiurtekoan egindako jardunak kontuan hartuta.
- Arabako Errepideen Plan Integralaren seiurteko ikuskapena eta eta aldaketa bereziak Plana onesteko ezarritako prozedura bera erabiliz egingo dira.



Gainerako aldaketak, Euskadiko Errepideen 1999-2010 Plan Orokorra onesteari buruzko ekainaren 8ko 250/2010 Dekretuko 5. artikuluan ohiko aldaketatzat hartzen direnak ere barne, Arabako Foru Aldundiko Diputatuen kontseiluak onetsi beharko ditu, Herrilan eta Garraio Sailak proposatuta, berori baita eskuduna arlo honetan, Arabako Lurralde Historikoko Aldizkari Ofizialean argitaratuko den Erabakiaren bitartez.

**Nolanahi ere, lehentasunak birplanteatzean arbitrariotasunak ekiditeko sistema bat ezarriko da; horrela, edozein aldaketa jatorrizko ordena ezarri zuten parametroen bidez justifikatu beharko da. Foru Gobernuak, Planaren indarraldi luzean gobernuan edonor egon arren, ezin izango ditu aldatu lehentasunak, horretarako justifikazio objektiboa eta arrazoitua eduki ezean.**

**Hori dela eta, Arabako Errepideen Plan Integralaren kasuan, obra baten aurrerapena justifikatzeaz gain, atzeratuta gelditzen den obra zein den eta horrela zergatik jokatzen den ere argitu beharko da.**

Gasteiz, 2008ko ekaina

**ARABAKO ERREPIDEETAN EUSKADIKO ERREPIDEEN BIGARREN PLAN OROKORRAREN ESPARRUAN AURREIKUSITAKO INBERTSIOAK .  
JARDUKETA PROGRAMEN ARABERAKO LABURPENA**

		LEHENTASUNA											
		2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Lehentasuna esleitu barik		P guztira (Mpta)	
PROGRAMA	AZPIPROGRAMA	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %
OBRA NAGUSIA	AZPIEGITURA BERRIAK (*)	0.00				2.61	5.56%					2.61	1.77%
	GALTZADA BIKOIZTEA			21.02	28.23%	22.33	47.45%					43.36	29.28%
	GAITASUNA HANDITZEA SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA	18.14	68.32%	20.32	27.29%	9.81	20.84%					48.27	32.60%
	LOTUNEEN ERAIKUNTZA EDOTA BERRANTOLAMENDUA			3.21	4.31%	7.68	16.31%					10.89	7.35%
	<b>Obra Nagusiko programa guztira</b>	<b>18.14</b>	<b>68.32%</b>	<b>47.57</b>	<b>63.88%</b>	<b>42.44</b>	<b>90.17%</b>					<b>108.14</b>	<b>73.03%</b>
EGOKITZAPENAK	EGOKITZAPENAK EGITEA	8.41	31.68%	26.12	35.08%	4.63	9.83%					39.16	26.45%
	ZEHARBIDEAK HOBETZEA			0.77	1.04%							0.77	0.52%
	<b>Egokitzapen eta Hobekuntza programa guztira</b>	<b>8.41</b>	<b>31.68%</b>	<b>26.89</b>	<b>36.12%</b>	<b>4.63</b>	<b>9.83%</b>					<b>39.93</b>	<b>26.97%</b>
<b>ALDIA GUZTIRA</b>		<b>26.55</b>	<b>100%</b>	<b>74.46</b>	<b>100%</b>	<b>47.06</b>	<b>100%</b>					<b>148.07</b>	<b>100%</b>

(\*)

Ez da zenbatzen A-1: 139,5 M€, ezta N-I (3) tartearen ere, Sustapen Ministerioarekiko akordioa baitago: 38,2 M€

**ARABAKO ERREPIDEEN PLAN INTEGRALAREN (AEPI) ESPARRUAN AURREIKUSITAKO INBERTSIOAK.  
JARDUKETA PROGRAMEN ARABERAKO LABURPENA**

		LEHENTASUNA												
		2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Lehent. esleitu barik		GUZTIRA		
PROGRAMA	AZPIPROGRAMA	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Kostu osoa %	
OBRA NAGUSIA	GALTZADA BIKOIZTEA					16.80	14.34%					16.80	5.69%	
	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	1.06	3.16%	6.62	9.50%	2.71	2.31%					10.38	3.52%	
	Obra Nagusiko programa guztira	1.06	3.16%	6.62	9.50%	19.51	16.65%					27.18	9.21%	
SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	EGOKITZAPENA EGITEA	11.26	33.71%	20.73	29.76%	9.09	7.76%	3.01	6.00%			44.09	14.94%	
	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA HANDITZEA	5.48	16.41%	16.10	23.12%	55.46	47.33%	32.21	64.09%			109.26	37.01%	
	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA					0.64	0.54%	5.85	11.65%			6.49	2.20%	
	LOTUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA			0.92	1.33%	1.73	1.48%					2.66	0.90%	
	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	0.72	2.16%					0.61	1.22%			1.33	0.45%	
	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	0.88	2.63%	2.11	3.03%	2.71	2.31%					5.70	1.93%	
	ABIADURA URRIKO BIDEAK ERAIKITZEA			3.89	5.58%							3.89	1.32%	
	AUZOKO SAREA HOBETZEA									24.69	100.00%		24.69	8.37%
	ZORUAK HOBETZEA	7.30	21.86%	8.56	12.30%	8.56	7.31%	8.56	17.04%				32.99	11.18%
	Egokitzapen eta Hobekuntza programa guztira	25.64	76.77%	52.31	75.12%	78.20	66.73%	50.26	100.00%	24.69	100.00%	231.10	78.29%	
HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK	6.70	20.07%	10.71	15.37%	19.48	16.62%					36.89	12.50%	
	Saihesbideen programa guztira	6.70	20.07%	10.71	15.37%	19.48	16.62%					36.89	12.50%	
<b>ALDIA GUZTIRA</b>		<b>33.40</b>	<b>100%</b>	<b>69.64</b>	<b>100%</b>	<b>117.18</b>	<b>100%</b>	<b>50.26</b>	<b>100%</b>	<b>24.69</b>	<b>100%</b>	<b>295.17</b>	<b>100%</b>	



ARABAKO FORU ALDUNDIAK ERREPIDE SAREAN AURREIKUSITAKO INBERTSIOAK GUZTIRA (EUROAK, 2005)

JARDUKETA PROGRAMEN ARABERAKO LABURPENA

		LEHENTASUNA												
		2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Lehent. esleitu barik		GUZTIRA		
PROGRAMA	AZPIPROGRAMA	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Kostu osoa %	
OBRA NAGUSIA	AZPIEGITURA BERRIAK	(*)	0.00%			2.61	1.26%			(**)		2.61	0.43%	
	GALTZADA BIKOIZTEA			21.02	10.74%	39.14	18.86%					60.16	9.86%	
	GAITASUNA HANDITZEA	18.14	18.68%	20.32	10.38%	9.81	4.73%					48.27	7.91%	
	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA			3.21	1.64%	7.68	3.70%					10.89	1.78%	
	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	1.06	1.09%	9.63	4.92%	2.71	1.30%					13.39	2.19%	
	<b>Obra Nagusiko programa guztira</b>		<b>19.19</b>	<b>19.76%</b>	<b>54.18</b>	<b>27.68%</b>	<b>61.94</b>	<b>29.85%</b>					<b>135.32</b>	<b>22.18%</b>
SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBETUNTZA	EGOKITZAPENA EGITEA	19.67	20.26%	46.85	23.93%	13.72	6.61%	3.01	3.54%			83.25	13.64%	
	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA HANDITZEA	5.48	5.64%	16.10	8.23%	55.46	26.73%	32.21	37.84%			109.26	17.91%	
	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA					0.64	0.31%	5.85	6.88%			6.49	1.06%	
	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA			0.92	0.47%	1.73	0.84%					2.66	0.44%	
	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	0.72	0.74%					0.61	0.72%			1.33	0.22%	
	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	0.88	0.90%	2.88	1.47%	2.71	1.31%					6.47	1.06%	
	ABIADURA URRIKO BIDEAK ERAIKITZEA			3.89	1.99%							3.89	0.64%	
	AUZOKO SAREA HOBETZEA									24.69	100.00%		24.69	4.05%
	ZORUAK HOBETZEA	7.30	7.52%	8.56	4.38%	8.56	4.13%	8.56	10.06%			32.99	5.41%	
	<b>Egokitzapen eta Hobekuntza programa guztira</b>	<b>34.05</b>	<b>35.07%</b>	<b>79.21</b>	<b>40.47%</b>	<b>82.83</b>	<b>39.91%</b>	<b>50.26</b>	<b>59.05%</b>	<b>24.69</b>	<b>100.00%</b>		<b>271.04</b>	<b>44.42%</b>
HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK	6.70	6.90%	10.71	5.47%	19.48	9.38%					36.89	6.05%	
	<b>Saihesbide programa guztira</b>	<b>6.70</b>	<b>6.90%</b>	<b>10.71</b>	<b>5.47%</b>	<b>19.48</b>	<b>9.38%</b>					<b>36.89</b>	<b>6.05%</b>	
KONTSERBAZIOA ETA BIDEZAINZTA	MANTENAMENDUA: KONTSERBAZIO INTEGRALA	17.28	17.80%	17.28	8.83%	17.28	8.33%	17.28	20.30%			69.12	11.33%	
	MANTENAMENDUA: ZUZENEN KUDEAKETA	1.50	1.54%	1.80	0.92%	1.80	0.87%	1.80	2.11%			6.90	1.13%	
	NEGUKO BIDEZAINZTA	3.00	3.09%	3.30	1.69%	3.30	1.59%	3.30	3.88%			12.90	2.11%	
	<b>Kontserbazio eta Mantenamendu programa guztira</b>	<b>21.78</b>	<b>22.43%</b>	<b>22.38</b>	<b>11.43%</b>	<b>22.38</b>	<b>10.78%</b>	<b>22.38</b>	<b>26.30%</b>			<b>88.92</b>	<b>14.57%</b>	
USTIAPENA ETA ZERBITZUA ERABILTZAILEARI	USTIAPENA ETA ZERBITZUA ERABILTZAILEARI	2.25	2.32%	2.25	1.15%	2.25	1.08%	2.25	2.64%			9.00	1.48%	
	<b>Ustiapeneko programa guztira</b>	<b>2.25</b>	<b>2.32%</b>	<b>2.25</b>	<b>1.15%</b>	<b>2.25</b>	<b>1.08%</b>	<b>2.25</b>	<b>2.64%</b>			<b>9.00</b>	<b>1.48%</b>	
INGURUMEN HOBETUNTZA	ZARATAREN ERAGOZPENAK MURRIZTEA			0.30	0.15%	0.60	0.29%					0.90	0.15%	
	HABITATEN ZATIKATZEA MURRIZTEA			0.20	0.10%							0.20	0.03%	
	INGURUMENA SUSPERTZEA ETA PAISAIA INTEGRATZIOA EGITEA FINKATURIKO OBRETAN					0.30	0.14%	1.00	1.17%			1.30	0.21%	
	<b>Ingurumen Hobekuntzako programa guztira</b>			<b>0.50</b>	<b>0.26%</b>	<b>0.90</b>	<b>0.43%</b>	<b>1.00</b>	<b>1.17%</b>			<b>2.40</b>	<b>0.39%</b>	
BIDE SEGURTASUNAREN PREBENTZIOA	BIDE SEGURTASUNAREN PREBENTZIOA EGITEA	0.75	0.77%	1.50	0.77%	1.50	0.72%	1.50	1.76%			5.25	0.86%	
	<b>Bide Segurtasunaren Prebentzioko programa guztira</b>	<b>0.75</b>	<b>0.77%</b>	<b>1.50</b>	<b>0.77%</b>	<b>1.50</b>	<b>0.72%</b>	<b>1.50</b>	<b>1.76%</b>			<b>5.25</b>	<b>0.86%</b>	
PROGRAMA OSAGARRIAK	IKERKETAK ETA PROIEKTUAK	1.38	1.42%	2.77	1.41%	2.01	0.97%	1.06	1.25%			7.21	1.18%	
	ERAGINPEKO ZERBITZUAK	1.34	1.38%	2.68	1.37%	2.03	0.98%	1.30	1.53%			7.35	1.20%	
	DESJABETZEAK	9.66	9.94%	19.57	10.00%	12.21	5.88%	5.36	6.30%			46.79	7.67%	
	<b>Programa osagarriak guztira</b>	<b>12.38</b>	<b>12.75%</b>	<b>25.02</b>	<b>12.78%</b>	<b>16.24</b>	<b>7.83%</b>	<b>7.72</b>	<b>9.07%</b>			<b>61.36</b>	<b>10.06%</b>	
<b>ALDIA GUZTIRA</b>		<b>97.10</b>	<b>100.00%</b>	<b>195.74</b>	<b>100.00%</b>	<b>207.52</b>	<b>100.00%</b>	<b>85.11</b>	<b>100.00%</b>	<b>24.69</b>	<b>100.00%</b>	<b>610.17</b>	<b>100.00%</b>	

(\*)

Ez da zenbatzen AP-1: 139,5 Meuro

(\*\*)

Ez da zenbatzen N-I (3) tarteak, Sustapen Ministerioarekiko akordioa baitago: 38,2 Meuro

ARABAKO ERREPIDEETAN AURREIKUSITAKO INBERTSIOAK, EUSKADIKO ERREPIDEEN PLAN OROKORREKO BIGARREN ESPARRUAREN BARRUAN.

SARE MOTAREN ARABERAKO LABURPENA

SARE MOTA	PROGRAMA	AZPIPROGRAMA	LEHENTASUNA											
			2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Leh. esleitu barik		GUZTIRA	
			P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P guzt. (M€)	Aldiko kostua (%) guztira
LEHENTAS. INTERESEKO SAREA	OBRA NAGUSIA (*)	GALTZADA BIKOIZTEA			21.02	28.23%	22.33	47.45%					43.36	29.28%
		GAITASUNA HANDITZEA	18.14	68.32%	20.32	27.29%	9.81	20.84%					48.27	32.60%
		SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA			3.21	4.31%	7.68	16.31%					10.89	7.35%
		LOTUNEA ERAKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA			3.01	4.04%							3.01	2.03%
	EGOKITZAPENAK	EGOKITZAPENAK EGITEA			5.62	7.54%							5.62	3.79%
	Leh. Intereseko Sarea guztira		18	68%	53	71%	40	85%					111	75%
OINARRIZKO SAREA	OBRA NAGUSIA	AZPIEGITURA BERRIAK					2.61	5.56%					2.61	1.77%
	EGOKITZAPENAK	EGOKITZAPENAK	8.41	31.68%	20.50	27.53%	4.63	9.83%					33.54	22.65%
		ZEHARBIDEAK HOBETZEA			0.77	1.04%							0.77	0.52%
	Oinarrizko Sarea guztira		8	32%	21	29%	7	15%					37	25%
ALDIA GUZTIRA (**)		26.55	100%	74.46	100%	47.06	100%					148.07	100%	

(\*) Ez da zenbatzen A-1: 139,5 M€, ezta N-I (3) tartea ere, akordioa baitago Sustapen Ministerioarekin: 38,2 M€

(\*\*) Ez dira zenbatzen programa osagarriak.

ARABAKO ERREPIDEEN PLAN INTEGRALAREN (AEP) IKUSKAPENEAN AURREIKUSITAKO INBERTSIOAK.

SARE MOTAREN ARABERAKO LABURPENA

		LEHENTASUNA													
		2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Leh. esleitu barik		GUZTIRA			
SARE MOTA	PROGRAMA	AZPIPROGRAMA	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	
LEHENTASUNEKO INTERESEKO SAREA	OBRA NAGUSIA	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	1.06	4.05%	3.01	4.93%							4.07	1.55%	
	Lehent. Intereseko Sarea guztira		1.06	4.05%	3.01	4.93%								4.07	1.55%
OINARRIZKO SAREA	OBRA NAGUSIA	GALTZADA BIKOIZTEA					16.80	15.48%					16.80	6.41%	
		LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA			3.61	5.90%	2.71	2.49%					6.31	2.41%	
	SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	EGOKITZAPENA EGITEA		11.26	43.14%			2.03	1.87%	3.01	7.23%			16.30	6.22%
		BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA		0.72	2.76%									0.72	0.28%
		ZEHARBIDEAK HOBETZEA						0.22	0.20%					0.22	0.08%
		ABIADURA URRIKO BIDEAK ERAIKITZEA				3.89	6.37%							3.89	1.48%
	HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK					8.86	8.16%					8.86	3.38%	
Oinarrizko Sarea guztira			11.98	45.90%	7.49	12.27%	30.61	28.20%	3.01	7.23%			53.10	20.26%	
ESKUALDEKO SAREA	SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	EGOKITZAPENA EGITEA			17.26	28.26%	7.06	6.51%					24.32	9.28%	
		TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	1.12	4.28%			18.72	17.24%	8.02	19.23%			27.85	10.63%	
		BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA							0.38	0.92%			0.38	0.15%	
		ZEHARBIDEAK HOBETZEA			2.11	3.45%	2.41	2.22%					4.52	1.72%	
	HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK			8.71	14.26%	2.16	1.99%					10.87	4.15%	
Eskualdeko Sarea guztira			1.12	4.28%	28.07	45.97%	30.35	27.97%	8.40	20.15%			67.94	25.92%	
TOKIKO SAREA	SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	EGOKITZAPENA EGITEA			3.47	5.68%							3.47	1.32%	
		TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	4.36	16.72%	16.10	26.37%	36.75	33.86%	24.19	58.02%			81.41	31.06%	
		PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA					0.64	0.59%	5.85	14.04%			6.49	2.48%	
		ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA			0.92	1.51%							0.92	0.35%	
		BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA							0.23	0.56%			0.23	0.09%	
		ZEHARBIDEAK HOBETZEA	0.88	3.37%									0.88	0.34%	
	HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK	6.70	25.69%	2.00	3.27%	7.61	7.01%					16.32	6.23%	
Tokiko Sarea guztira			11.95	45.77%	22.49	36.83%	45.00	41.46%	30.28	72.62%			109.72	41.86%	
AUZOKO SAREA	SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA					1.73	1.60%					1.73	0.66%	
		AUZOKO SAREA HOBETZEA							24.69	100.00%			24.69	9.42%	
	HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK					0.84	0.77%					0.84	0.32%	
Auzoko Sarea guztira						2.57	2.37%			24.69	100.00%		27.27	10.40%	
ALDIA GUZTIRA			26.10	100.00%	61.07	100.00%	108.54	100.00%	41.69	100.00%	24.69	100.00%	262.09	100.00%	



ARABAKO FORU ALDUNDIAK ERREPIDE SAREAN AURREIKUSITAKO INBERTSIOAK GUZTIRA (EUROTAN, 2005)

SARE MOTAREN ARABERAKO LABURPENEA

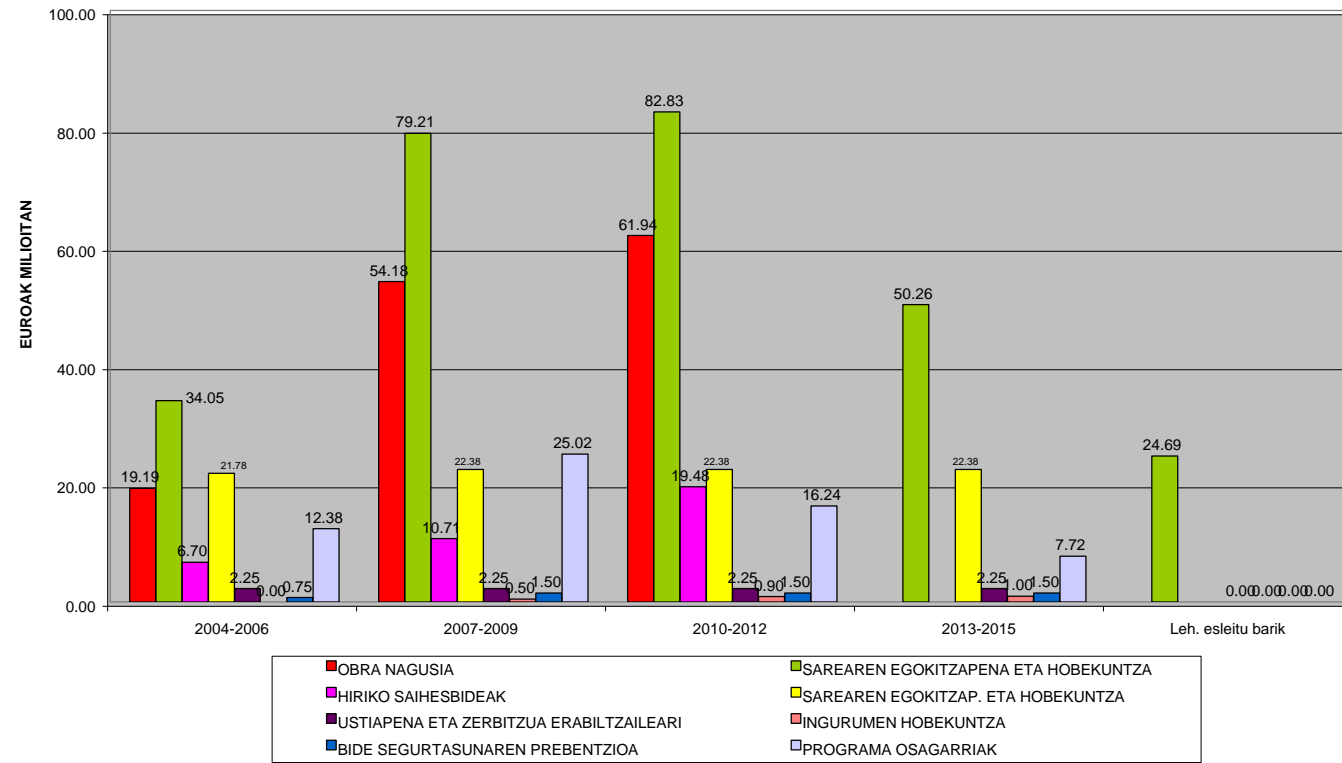
SARE MOTA	PROGRAMA	AZPIPROGRAMA	LEHENTASUNA											
			2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Leh. esleitu barik		GUZTIRA	
			P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %	P (M€)	Aldiko kostua %
LEH. INTERESEKO SAREA	OBRA NAGUSIA (*)	GALTZADA BIKOIZTEA	38.16	42.03%									38.16	8.72%
		GAITASUNA HANDITZEA	1.06	1.16%	6.02	4.55%							7.08	1.62%
		SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA			5.62	4.25%							5.62	1.28%
		LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA			21.02	15.89%	22.33	15.09%					43.36	9.91%
	EGOKITZAPENAK	EGOKITZAPENAK EGITEA	18.14	19.97%	20.32	15.36%	9.81	6.63%					48.27	11.03%
Lehentasuneko Intereseko Sarea guztira			57.36	63.16%	52.98	40.04%	32.14	21.72%					142.48	32.57%
OINARRIZKO SAREA	OBRA NAGUSIA	GALTZADA BIKOIZTEA					8.86	5.99%					8.86	2.02%
		AZPIEGITURA BERRIAK	8.41	9.26%	20.50	15.49%	4.63	3.13%					33.54	7.67%
		LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA					2.61	1.77%					2.61	0.60%
	SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	EGOKITZAPENAK EGITEA	11.26	12.40%	3.61	2.73%	4.73	3.20%	3.01	7.23%			22.61	5.17%
		BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	0.72	0.79%									0.72	0.16%
		ZEHARBIDEAK HOBETZEA					17.02	11.50%					17.02	3.89%
		ABIADURA URRIKO BIDEAK ERAIKITZEA			3.89	2.94%							3.89	0.89%
	HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK			0.77	0.59%							0.77	0.18%
Oinarrizko Sarea guztira			20.39	22.46%	28.77	21.74%	37.85	25.58%	3.01	7.23%			90.03	20.58%
ESKUALDEKO SAREA	SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	EGOKITZAPENAK EGITEA			17.26	13.04%	7.06	4.77%					24.32	5.56%
		TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	1.12	1.23%			18.72	12.65%	8.02	19.23%			27.85	6.37%
		BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA							0.38	0.92%			0.38	0.09%
		ZEHARBIDEAK HOBETZEA			2.11	1.59%	2.49	1.69%					4.60	1.05%
	HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK			8.71	6.58%	2.16	1.46%					10.87	2.48%
Eskualdeko Sarea guztira			1.12	1.23%	28.07	21.22%	30.44	20.56%	8.40	20.15%			68.03	15.55%
TOKIKO SAREA	SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	EGOKITZAPENAK EGITEA			3.47	2.62%							3.47	0.79%
		TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	4.36	4.81%	16.10	12.17%	36.75	24.83%	24.19	58.02%			81.41	18.61%
		PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA					0.64	0.43%	5.85	14.04%			6.49	1.48%
		ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA			0.92	0.70%							0.92	0.21%
		BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA							0.23	0.56%			0.23	0.05%
		ZEHARBIDEAK HOBETZEA	0.88	0.97%									0.88	0.20%
	HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK	6.70	7.38%	2.00	1.51%	7.61	5.14%					16.32	3.73%
Tokiko Sarea Guztira			11.95	13.16%	22.49	17.00%	45.00	30.40%	30.28	72.62%			109.72	25.08%
AUZOKO SAREA	SAREAREN EGOKITZAPENA ETA HOBEKUNTZA	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA					1.73	1.17%					1.73	0.40%
		AUZOKO SAREA HOBETZEA							24.69	100.00%			24.69	5.64%
	HIRIKO SAIHESBIDEAK	SAIHESBIDEAK					0.84	0.57%					0.84	0.19%
	Auzoko Sarea guztira							2.57	1.74%			24.69	100.00%	27.27
ALDIA GUZTIRA (**)			90.81	100%	132.32	100%	148.00	100%	41.69	100%	24.69	100%	437.52	100%

(\*) Ez da zenbatzen A-1: 139,5 M€, ezta N-I (3) tartea ere, akordioa baitago Sustapen Ministerioarekin: 38,2 M€

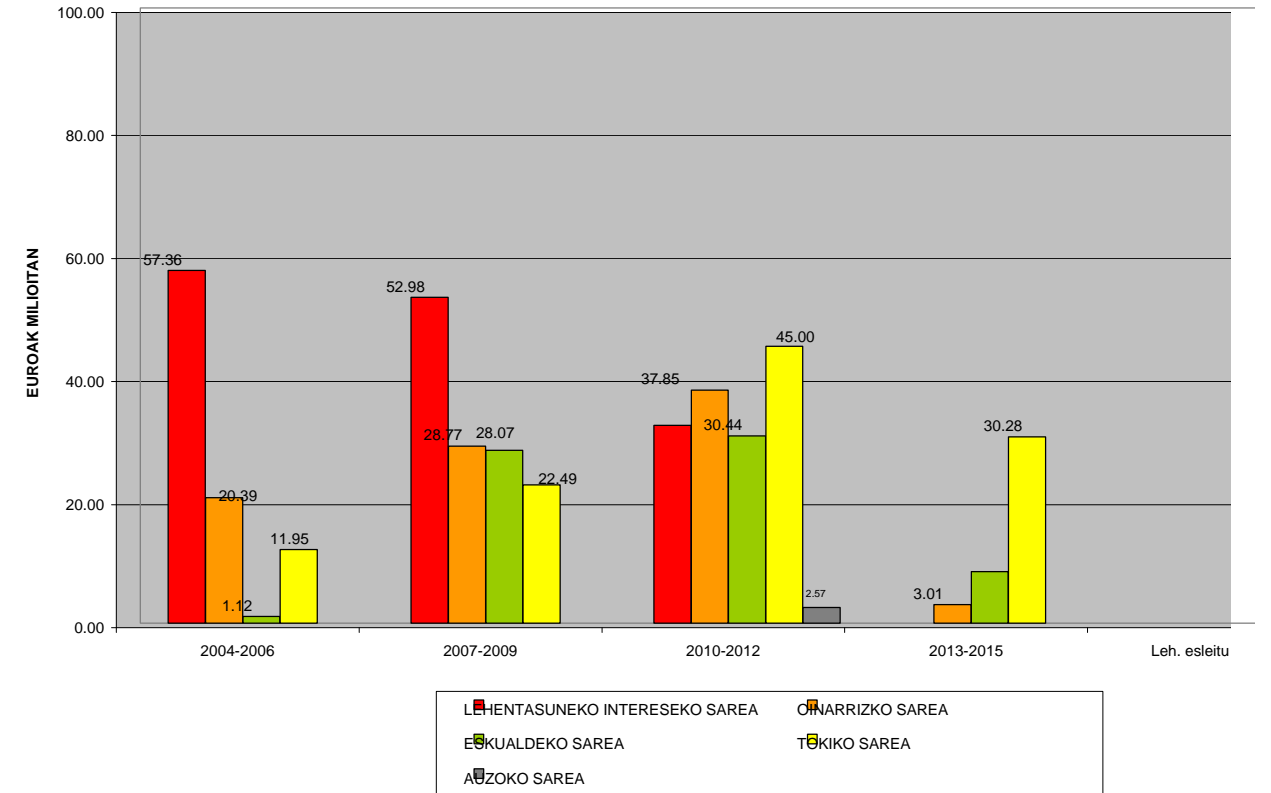
(\*\*) Ez dira zenbatzen programa osagarriak

## INVERSIONES POR PROGRAMAS Y TIPOS DE RED

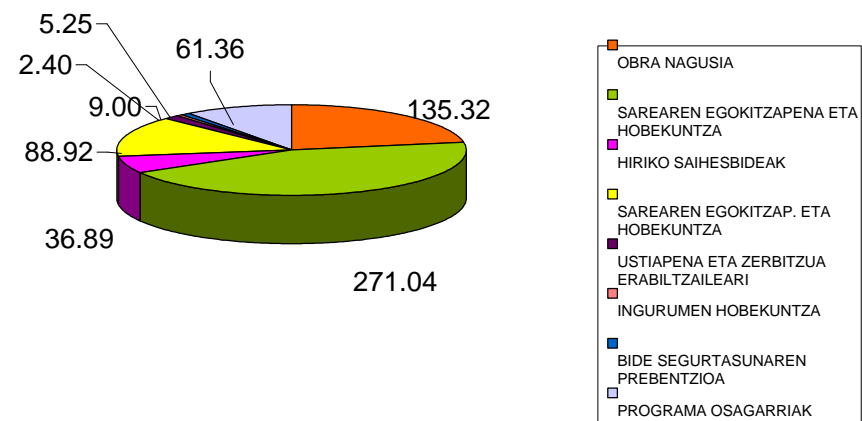
### INBERTSIO GUZTIA PROGRAMAREN ARABERA



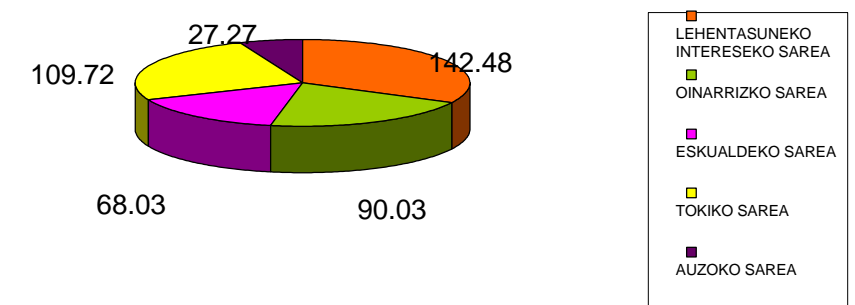
### INBERTSIO GUZTIA SARE MOTAREN ARABERA



### INBERTSIO GUZTIA PROGRAMAREN ARABERA (EUROAK M.)



### INBERTSIO GUZTIA SARE MOTAREN ARABERA (EUROAK M.)



Oharra: Sare motaren araberako grafikoetan ez dira jaso programa osagarrien kostuak

**ARABAKO ERREPIDE SAREKO KATALOGO BERRIA**



**ARABAKO ERREPIDEEN 2004-2015 ERAKO PLAN INTEGRALAREN IKUSKAPEN EKO JARDUN PROPOSAMENAK  
PROGRAMEN ARABERAKO ZERRENDA**

**ARABAKO ERREPIDEEN 2004-2015ERAKO PLAN INTEGRALAREN IKUSKAPENENKO JARDUN PROPOSAMENAK  
ERREPIDEEN ARABERAKO ZERRENDA**

**ARABAKO ERREPIDE SAREKO KATALOGO BERRIA**



## ARABAKO ERREPIDEEN PLAN INTEGRALAREN IKUSKAPENA, 2004-2015

### Arabako errepide-sarearen katalogo berria (2007ko azaroa)

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA	
<b>Proposaturiko sare mota <u>LEHENTASUNEN INTERESEKO SAREA</u></b>									
A-1	1A	N-I	MADRIL - IRUN	2D	321,70	329,45	7,75	BURGOSEKO PM (M. DE EBRO)	BURGOSEKO PM (TREB. K. HEG.)
A-1	1B	N-I	IRUN - MADRIL	2D	329,45	321,70	7,75	BURGOSEKO PM (TREB. K. HEG.)	BURGOSEKO PM (M. DE EBRO)
A-1	2A	N-I	MADRIL - IRUN	2A	336,15	391,69	55,54	BURGOSEKO PM (TREB. K. IP.)	NAFARROAKO PM (EGINO)
A-1	2B	N-I	IRUN - MADRIL	2A	391,69	336,15	55,54	NAFARROAKO PM (EGINO)	BURGOSEKO PM (TREB. K. IP.)
N-102	1A	N-102	MADRIL - GASTEIZ	2A	342,79	348,14	5,35	ARIÑEZ (N-I ELK)	ARMENTIA

ERR. BERRIAREN NOMENKLATURA	TARTEA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
N-102	1B	N-102	GASTEIZ - MADRIL	2A	348,14	342,75	5,39	ARMENTIA	ARIÑEZ (N-I ELK.)
N-104	1	N-104		1	353,98	363,45	9,47	A-132 ELK.	N-I ELK (VENTA DEL PATIO)
N-124	1	N-124		1	24,41	38,79	14,38	N-1 ELK. (ARMIÑON)	A-124 ELK. (BRIÑAS)
N-240	1A	N-240	GASTEIZ - BILBO	2A	4,57	15,02	10,45	GAMARRA NAGUSIA SEMAFOROA	GALTZADA BIKOITZAREN AMAIERA
N-240	1B	N-240	BILBO - GASTEIZ	2D	15,02	4,57	10,45	GALTZADA BIKOITZAREN AMAIERA	GAMARRA NAGUSIA SEMAFOROA
N-240	2	N-240		1	15,02	23,08	8,06	GAMARRA NAGUSIA SEMAFOROA	BIZKAIKO PM
N-622	1A	N-622	GASTEIZ - ALTUBE	2D	3,97	12,70	8,73	ZADORRA ETORB. ZUBIRAKO ADARRAK	A-3600 ELK. LETONAKO LOTUNEA

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
N-622	1B	N-622	ALTUBE - GASTEIZ	2D	12,70	3,97	8,73	A3600 ELK. LETONAKO LOTUNEA ZADORRA ETORB. SARTZEKO ADARRAK
N-622	2A	N-622	GASTEIZ - ALTUBE	2A	12,70	23,32	10,62	A-3600 ELK. LETONAKO LOTUNEA A-68 ELK.
N-622	2B	N-622	ALTUBE - GASTEIZ	2A	23,32	12,70	10,62	AP-68 A-3600 ELK. LETONAKO LOTUNEA
N-624	1A	N-624	GASTEIZ - AIREPORTUA	2D	7,52	11,00	3,48	N-622 ELK. AIREPORTUKO LOTUNEA
N-624	1B	N-624	AIREPORTUA - GASTEIZ	2D	10,73	7,75	2,98	AIREPORTUKO LOTUNEA N-622 ELK.
<b>GUZTIRA</b>	<b><u>LEHENTASUNEKO INTERESEKO SAREA</u></b>					<b>235,29</b>		



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
<b>Proposatutako sare mota <u>OINARRIZKO SAREA</u></b>								
A-124	1	A-124	1	40,16	45,03	4,87	ERRIOXAKO PM (BRIÑAS)	ERRIOXAKO LM (SAN VICENTE DE LA SONSIERRA)
A-124	2	A-124	1	54,31	77,37	22,89	ARABAKO PM	ERRIOXAKO LM
A-126	1	A-126	1	35,46	42,84	7,38	TREBIÑUKO MUGA	NAFARROAKO LM (ANGOSTINA)
A-126	2	A-126	1	40,93	38,10	2,83	NAFARROAKO LM (GENEVILLA)	SANTI KURUTZE KANPEZU (A-132 ELK.)
A-132	1	A-132	1	2,93	42,00	37,88	N-104 ELK. ELORRIAGAN	NAFARROAKO LM
A-623	1	A-623	1	16,61	22,65	6,04	N-240 ELK. LEGUTION	BIZKAIKO LM (GOMILAZ)
A-624	1	A-624	1	21,95	60,34	38,39	N-622 ELK.	BURGOSEKO LM (ANTUÑANO)

ERR. BERRIAREN NOMENKLATURA	TARTEA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-625	1A	A-625	BILBO - LAUDIO	2A	372,42	369,88	2,54	BIZKAIKO LM (ARETA)	A-3638
A-625	1B	A-625	LAUDIO - BILBO	2A	369,88	372,42	2,54	A-3638 H.P.	BIZKAIKO LM (ARETA)
A-625	2	A-625		1	369,88	354,22	15,66	A-3638 H.P.	BIZKAIKO LM
A-627	1	A-627		1	12,71	18,07	5,36	N-240 ELK.	GIPUZKOAKO LM
<b>GUZTIRA</b>	<b><u>OINARRIZKO SAREA</u></b>								
					<b>146,38</b>				

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
<b>Proposatutako sare mota <u>ESKUALDEKO SAREA</u></b>								
A-2120	1	A-2120	1	29,34	30,52	1,18	N-124 ELK.	BURGOSEKO LM (PUENTE ARCE)
A-2122	1	A-2122	1	34,66	43,05	8,39	BURGOSEKO PM (MIRANDA DE EBRO)	A-2625 ELK. (PUENTELARRA)
A-2122	2	A-2122	1	44,13	54,45	10,32	A-2625 ELK.	BURGOSEKO LM (TOBALINAKO HARANA)
A-2124	1	A-2124	1	4,10	8,22	4,12	GARDELEGIKO HONDAKINDEGIA	TREBIÑUKO KOND. MUGA
A-2124	2	A-2124	1	22,84	37,95	15,11	TREBIÑUKO KOND. MUGA MORAZAKO GAINA	A-124/A-3212 ELK.
A-2126	1	A-2126	1	39,16	42,00	2,84	A-126 ELK. (BERNEDO)	NAFARROAKO LM
A-2126	2	A-2126	1	48,00	59,91	11,91	NAFARROAKO LM	ERRIOXAKO LM (LOGROÑO)

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-2128	1	A-2128	1	24,92	55,98	31,06	AGURAIN	A-132 ELK. (SANTIKURUTZE KANPEZU)
A-2130	1	A-2130	1	2,67	5,93	3,26	A-4126 ELK.	A-132/A-2130 ELK (ASKARTZA)
A-2134	1	A-2134	1	0,00	3,61	3,61	N-I ELK. ESKALMENDIKO LOTUNEA	N-104 ELK.
A-2521	1	A-2521	1	22,57	33,95	11,38	N-622 ELK. (ALTUBE)	BIZKAIKO PM
A-2522	1	A-2522	1	31,10	37,36	6,26	A-624 ELK (URQUILLO)	BIZKAIKO PM (OROZKO)
A-2522	2	A-2522	1	46,97	48,48	1,51	BIZKAIKO PM (OROZKO)	A-625 ELK. (ARETA)
A-2602	1	A-2602	1	56,18	59,20	3,02	A-624 ELK. (ARTZINIEGA)	BURGOSEKO PM (ANGULOLO HARANA)



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANKOIA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-2604	1	A-2604	1	55,31	58,23	2,92	A-624 ELK. (ARTZINIEGA)	BIZKAIKO PM (URETA)
A-2620	1	A-2620	1	15,56	32,89	17,33	N-240 ELK.	GIPUZKOAKO PM
A-2622	1	A-2622	1	11,16	33,67	22,51	N-I (LANGRAIZ OKAKO LOTUNEA)	A-2625 ELK. (ESPEJO)
A-2622	2A	A-2622	1	37,41	43,45	6,04	A-2625 ELK.	BURGOS/ARABAKO PM
A-2622	2B	A-2622	1	46,58	58,28	11,70	ARABAKO PM	BURGOSEKO PM
A-2625	1	A-2625	1	318,10	336,08	17,98	BURGOSEKO PM (PUENTELARRA)	BURGOSEKO PM (OSMA)
A-2625	2	A-2625	1	342,11	350,57	8,46	BURGOSEKO MUGA (BERBERANA)	BIZKAIKO MUGA (URDUÑA)

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
---------------------------------------	---------------------------	-----------	----------------------	------------	-----------	---------	---------

GUZTIRA	<u>ESKUALDEKO SAREA</u>		200,91				
---------	-------------------------	--	--------	--	--	--	--

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
<b>Proposaturiko sare mota <u>TOKIKO SAREA</u></b>								
A-3002	1	A-3002	1	4,95	18,68	13,73	A-3008 ELK.	A-627 ELK. LANDAN
A-3006	1	A-3006	1	14,61	16,78	2,17	N-240 ELK. LEGUTION	A-627 ELK.
A-3008	1	A-3008	1	4,96	10,66	5,70	A-3002 ELK.	A-3010 ELK.
A-3010	1	A-3010	1	6,31	10,62	4,31	N-104 ELK.	A-3008 ELK.
A-3012	1	A-3012	1	12,62	17,48	4,86	N-104 ELK.	A-3014 ELK.
A-3012	2	A-3012	1	17,48	37,85	20,37	A-3014 ELK.	A-3138 ELK.
A-3014	1	A-3014	1	17,48	26,59	9,11	A-3012 ELK.	A-3002 ELK.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3016	1	A-3016	1	24,96	31,41	6,45	AGURAIN	A-3012 ELK.
A-3018	1	A-3018	1	27,06	31,15	4,09	A-3016 ELK.	A-3012 ELK.
A-3020	1	A-3020	1	30,76	32,97	2,21	A-3138 ELK.	ARAIAKO H.Z.H.
A-3022	1	A-3022	1	24,82	38,02	13,20	AGURAIN (FORUAK KALEA)	A-3012 ELK.
A-3100	1	A-3100	1	9,80	21,50	11,70	A-3108 ELK.	CADIÑANOS BIRILGUNE AMAIERA (Agurain)
A-3102	1	A-3102	1	3,23	9,18	5,95	A-4132 ELK.	TREBIÑUKO KOND. MUGA; ZALDIARAN MENDATEA
A-3104	1	A-3104	1	4,14	9,32	5,18	A-2130 ELK.	ULLIBARRI DE LOS OLLEROSEKO H.Z.A./A-4133



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANKOIA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3108	1	A-3108	1	9,61	13,17	3,56	N-104 OREITIAN	N-104 ELK. VENTA DEL PATION
A-3110	1	A-3110	1	6,97	27,29	20,32	N-104 ELK. ILLARRAZAN	A-2128 ELK.
A-3112	1	A-3112	1	12,78	16,90	4,12	A-132 EGILETAKO SARB.	IPARR. BIRIBIL. A-3110 LOTUNEA
A-3114	1	A-3114	1	25,95	41,13	15,18	A-132 ELK.	A-2128 ELK.
A-3116	1	A-3116	1	38,58	40,56	1,98	A-2128 ELK.	NAFARROAKO PM LARRAONAN
A-3118	1	A-3118	1	32,12	39,08	6,96	A-3114 ELK.	A-2128 ELK.
A-3122	2	A-3122	1	28,59	35,54	6,95	N-124 ELK.	TREBIÑUKO KOND. MUGA

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3124	1	A-3124	1	34,27	39,02	4,75	A-3122 ELK.	TREBIÑUKO KOND. MUGA
A-3126	1	A-3126	1	30,25	46,82	16,57	ZANBRANAKO LOT. N-124	A-2124/A-3130 ELK.
A-3130	1	A-3130	1	25,18	44,21	19,03	A-2124 ELK.	A-126 ELK.
A-3132	1	A-3132	1	37,94	40,77	2,83	A-3130 ELK. (LAGRAN)	BURGOSEKO MUGA
A-3134	1	A-3134	1	25,23	28,86	3,63	BURGOSEKO MUGA	A-4150 ELK. MARQUINEZEKO H.Z.H.
A-3136	1	A-3136	1	40,56	54,47	13,91	A-126 ELK.	A-132 ELK.
A-3138	1	A-3138	1	25,79	36,15	10,36	A-2128 ELK.	A-3012

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3140	1	A-3140	1	14,92	19,67	4,75	A-3110 ELK.	A-3100 ELK.
A-3202	1	A-3202	1	24,58	28,63	4,05	A-3126 ELK.	ERRIOXAKO PM
A-3202	2	A-3202	1	12,86	14,93	2,07	ERRIOXAKO PM	A-124 ELK. BASTIDAN
A-3202	3	A-3202	1	15,51	19,13	3,62	A-124 ELK. BASTIDAN	ERRIOXAKO PM (Haro)
A-3210	1	A-3210	1	64,88	73,28	8,40	A-124 ELK.	ERRIOXAKO PM (EBRO IBAIA)
A-3212	1	A-3212	1	58,22	66,28	8,06	A-124 ELK.	A-3210 ELK. (ELTZIEGO)
A-3214	1	A-3214	1	54,48	63,77	9,29	A-124 ELK.	A-3212 ELK. (ELTZIEGO)

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3216	1	A-3216	1	64,96	72,08	7,12	A-124 ELK.	ERRIOXAKO PM (EBRO IBAIA)
A-3218	1	A-3218	1	71,38	77,84	6,46	A-124 ELK.	A-3228 ELK. (BILARREKO SAIHESB.)
A-3220	1	A-3220	1	72,42	84,27	11,85	A-124 ELK.	NAFARROAKO PM
A-3224	1	A-3224	1	59,07	63,57	4,50	A-3214 ELK.	ERRIOXAKO PM
A-3224A	1	A-3224	1	61,16	61,43	0,27	MAÑUETA	EBRO IBAIKO ZUBIA
A-3226	1	A-3226	1	74,98	85,01	10,03	A-124 ELK.	NAFARROAKO PM
A-3228	1	A-3228	1	63,60	75,01	11,41	A-124 ELK.	A-3220 ELK.



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3230	1	A-3230	1	50,26	57,74	7,51	NAFARROAKO PM	A-3226 ELK. (MOREDA)
A-3302	1	A-3302	1	4,66	15,09	10,43	ASTEGIETA	A-4103 ELK. (ARABAKO SUBILLAKO SARBIDEA)
A-3308	1	A-3308	1	13,28	17,38	4,10	A-3302 ELK.	LANGRAIZEKO LOTUNEA, A- 2622
A-3310	1	A-3310	1	20,23	29,25	9,02	N-I ELK.	A-2622 ELK.
A-3312	1	A-3312	1	29,27	35,73	6,46	N-I ELK.	A-2122 ELK.
A-3314	1	A-3314	1	19,30	38,02	18,72	A-2622 ELK.	A-2521 ELK.
A-3316	1	A-3316	1	25,30	33,21	7,91	A-3314 ELK.	A-4351/A-4352 ELK. (ARTXUA)

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3318	1	A-3318	1	20,12	34,14	14,02	A-3314 ELK.	A-2625 ELK.
A-3320	1	A-3320	1	38,43	43,83	5,40	A-2622 ELK.	A-2625 ELK.
A-3322	1	A-3322	1	21,28	28,47	7,19	A-3310 ELK.	TREBIÑUKO KOND. MUGA
A-3600	1	A-3600	1	12,70	22,53	9,83	N-622 ELK. (ZAITEGI)	A-624 ELK.
A-3601	1	A-3601	1	4,14	6,29	2,15	NOGALES K. SARB. (ABETXUKU)	N-622 ELK.
A-3602	1	A-3602	1	4,91	8,86	3,95	ALI-GOBEO INDUS. (ALIBARRA K.)	A-3601 ELK.
A-3604	1	A-3604	1	8,90	16,44	7,54	ETXABARRIKO LOTUNEA	MIÑAOKO LOTUNEA, N-240

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3606	1	A-3606	1	7,74	13,24	5,52	A-3302 ELK.	N-624 ELK.
A-3608	1	A-3608	1	10,40	22,61	12,21	N-622 ELK.	N-240 ELK.
A-3610	1	A-3610	1	15,41	22,82	7,41	A-3608 ELK.	A-3600 ELK.
A-3612	1	A-3612	1	24,84	26,45	1,61	A-2521 ELK.	A-3314 ELK.
A-3616	1	A-3616	1	36,12	41,16	5,04	A-2522 ELK.	A-624 ELK.
A-3618	1	A-3618	1	44,86	49,38	4,52	A-624 ELK.	MADARIAKO SARB. ELK. (A-4615)
A-3620	1	A-3620	1	44,90	46,92	2,02	A-624 ELK.	A-3622 ELK.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANKOIA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3622	1	A-3622	1	46,61	50,00	3,39	A-624 ELK.	MARKIXANAKO LOTUNEA, A-625
A-3624	1	A-3624	1	46,54	49,44	2,99	A-624 ELK.	A-3641 ELK.
A-3626	1	A-3626	1	47,44	49,67	2,23	A-624 ELK.	KEXAAKO MONASTERIOA
A-3630	1	A-3630	1	51,84	60,59	8,75	A-624 ELK.	BURGOSEKO PM
A-3632	1	A-3632	1	52,06	59,05	6,99	LARRAÑO MEND. SARB.	A-3641 ELK.
A-3634	1	A-3634	1	52,18	56,19	4,01	A-624 ELK.	A-2604 ELK.
A-3636	1	A-3636	1	58,58	59,86	1,28	A-2602 ELK.	BURGOSEKO PM



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-3638	1	A-3638	1	49,82	50,94	1,12	A-625 ELK.	ZUMALAKARREGI ETORB. (LAUDIO)
A-3641	1	A-3641	1	48,44	58,29	9,85	A-624 ELK.	BIZKAIKO PM
A-3920	1	A-3920	1	32,33	35,69	3,36	A-2620 ELK.	GIPUZKOAKO PM
A-3931	1	A-3931	1	47,34	48,19	0,85	A-3618 ELK.	BIZKAIKO PM
A-3941	1	A-3941	1	24,06	29,85	5,79	A-2620 ELK.	BIZKAIKO PM. (OTXANDIO)
<b>GUZTIRA</b>	<b><u>TOKIKO SAREA</u></b>					<b>534,23</b>		

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
<b>Proposatuturiko sare mota <u>AUZOKO SAREA</u></b>								
A-4001	1	A-4001	1	4,92	7,20	2,28	ALEGRIA IBAIKO H.P.	A-2134 ELK.
A-4002	1	A-4002	1	8,83	9,31	0,48	N-104 ELK.	ARBULU
A-4003	1	A-4003	1	12,35	13,26	0,91	N-104 ELK.	MENDIJUR
A-4004	1	A-4004	1	14,64	16,88	2,24	A-3100 ELK.	A-3022 ELK.
A-4005	1	A-4005	1	16,76	18,85	2,09	A-3100 ELK.	A-3022 ELK.
A-4007	1	A-4007	1	27,96	28,53	0,57	A-3138 ELK.	MEZQUIAKO H.Z.H.
A-4008	1	A-4008	1	6,25	8,65	2,40	DURAKO LOTUNEA, N-240	GAMARRAGUTXIAKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4009	1	A-4009	1	8,20	8,81	0,61	MIÑAOKO LOTUNEA, N-240	ERRETANAKO H.Z.H.
A-4010	1	A-4010	1	8,48	9,21	0,73	A-3002 ELK. (MENDIBIL)	AMARITAKO H.Z.H.
A-4011	1	A-4011	1	10,29	13,84	3,55	A-3002 ELK.	LANGARA GANBOA
A-4012	1	A-4012	1	14,45	16,01	1,56	A-3012 ELK.	GARAIOKO APARKALEKUA
A-4013	1	A-4013	1	15,14	16,18	1,04	A-3012 ELK.	A-3022 ELK.
A-4014	1	A-4014	1	16,73	17,16	0,43	A-3022 ELK.	ETURAKO H.Z.H.
A-4015	1	A-4015	1	30,57	30,84	0,27	A-3022 ELK.	HEREDIAKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4016	1	A-4016	1	10,99	12,80	1,81	N-240 ELK. LUKUN	N-240 ELK. / A-627 (URBINA)
A-4017	1	A-4017	1	18,26	20,74	2,48	A-3012 ELK.	ELGUEAKO H.Z.H.
A-4018	1	A-4018	1	25,01	25,24	0,23	A-3012 ELK.	BARRIAKO H.Z.H.
A-4019	1	A-4019	1	28,75	28,99	0,24	A-3012 ELK.	ARRIOLAKO H.Z.H.
A-4020	1	A-4020	1	35,79	36,29	0,50	A-3012 ELK.	AMEZAGAKO H.Z.H.
A-4021	1	A-4021	1	28,34	29,87	1,53	A-2620 SARB. ELK.	ZABOLAKO H.Z.H.
A-4022	1	A-4022	1	29,61	30,05	0,44	A-4021 ELK.	BARAJUENEO H.Z.H.



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4023	1	A-4023	1	29,26	31,45	2,19	IBARRA	AREJOLAKO H.Z.H.
A-4024	1	A-4024	1	29,22	30,84	1,62	A-4023 ELK.	URIBARRIO H.Z.H.
A-4025	1	A-4025	1	29,73	34,09	4,36	NARDEAGA KALEA	ETXAGUENENKO H.Z.H.
A-4026	1	A-4026	1	32,59	33,04	0,45	A-4025 ELK.	GANZAGAKO H.Z.H.
A-4027	1	A-4027	1	6,25	7,13	0,88	DURAKO LOTUNEA, N-240	A-3002 ELK. (DURA)
A-4028	1		1	8,20	9,98	1,78	MIÑAOKO LOTUNEA, N-240	MIÑAOKO H.Z.H.
A-4101	1	A-4101	1	3,66	6,54	2,88	A-4163 ELK.	ESKIBELEKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4102	1	A-4102	1	6,30	8,99	2,69	JUNDIZEKO LOTUNEA, N-102	ZUMELTZUKO H.Z.H.
A-4103	1	A-4103	1	9,48	10,75	1,28	A-3302 ELK.	ARABAKO SUBILLAKO H.Z.H.
A-4104	1	A-4104	1	22,67	23,35	0,68	N-I ELK.	ESTAVILLOKO H.Z.H.
A-4105	1	A-4105	1	25,57	28,72	3,15	N-124 ELK.	LACERVILLAKO H.Z.H.
A-4106	1	A-4106	1	35,30	36,32	1,02	N-124 ELK.	GATZAGA BURADONEKO H.Z.H.
A-4107	1	A-4107	1	6,49	9,17	2,68	N-104 ELK.	A-4159 ELK. (ESTIBALIZEKO SARB.)
A-4108	1	A-4108	1	14,74	15,47	0,73	A-3100 ELK.	ETXABARRI URTUPIÑAKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4109	1	A-4109	1	17,59	17,85	0,26	A-3100 ELK.	ARRIETAKO H.Z.H.
A-4110	1	A-4110	1	19,84	20,66	0,82	A-3100 ELK.	EZKEREKOTXAKO H.Z.H.
A-4111	1	A-4111	1	21,61	25,17	3,56	A-3100 ELK.	A-3110 ELK.
A-4112	1	A-4112	1	26,19	30,39	4,52	A-3110 ELK.	A-2128 ELK.
A-4113	1	A-4113	1	27,27	28,22	0,95	A-3138 ELK.	MUNAINEK H.Z.H.
A-4114	1	A-4114	1	29,21	30,11	0,90	A-3138 ELK.	BIKUÑAKO H.Z.H.
A-4115	1	A-4115	1	34,85	34,99	0,14	A-3138 ELK.	IBARGURENEKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4116	1	A-4116	1	35,62	36,29	0,67	A-3138 ELK.	ANDOINEKO H.Z.H.
A-4117	1	A-4117	1	4,31	4,83	0,52	A-132 ELK.	ARKAIA
A-4118	1	A-4118	1	5,33	5,55	0,22	A-132 ELK.	ASKARTZAKO H.Z.H.
A-4119	1	A-4119	1	7,21	10,69	3,48	A-132 ELK.	A-3104 ELK.
A-4120	1	A-4120	1	8,85	9,32	0,47	A-132 ELK.	VILLAFRANCAKO H.Z.H.
A-4121	1	A-4121	1	11,60	15,14	3,54	A-3110 ELK.	A-132 ELK.
A-4122	1	A-4122	1	23,41	25,87	2,46	A-132 ELK.	APELLANIZEKO H.Z.H.



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4123	1	A-4123	1	25,75	28,21	2,46	A-132 ELK.	A-4122 ELK.
A-4124	1	A-4124	1	26,28	36,88	10,60	A-132 ELK.	A-3136 ELK.
A-4125	1	A-4125	1	33,89	34,11	0,22	A-132 ELK.	ANTOÑANAKO H.Z.H.
A-4126	1	A-4126	1	2,33	5,03	2,70	A-2130 ELK.	MONASTERIOGURENEKO H.Z.H.
A-4127	1	A-4127	1	2,88	3,30	0,42	A-4126 ELK.	MENDIOLAKO H.Z.H.
A-4128	1	A-4128	1	3,90	5,14	1,24	A-2124 ELK.	GAZTELUKO H.Z.H.
A-4129	1	A-4129	1	21,79	23,29	1,50	BURGOSEKO MUGA	BAROJAKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4130	1	A-4130	1	27,11	27,86	0,75	A-2128 ELK.	OKARIZEKO H.Z.H.
A-4131	1	A-4131	1	44,25	44,50	0,25	A-2128 ELK.	OTEOKO H.Z.H.
A-4132	1	A-4132	1	3,20	3,73	0,53	A-3102 ELK.	LASARTEKO H.Z.H.
A-4133	1	A-4133	1	9,32	14,97	5,65	A-3104 ELK.	OKINAKO H.Z.H.
A-4134	1	A-4134	1	9,42	10,51	1,09	A-3110 ELK.	A-3108 ELK.
A-4135	1	A-4135	1	13,47	17,35	3,88	A-3112 ELK.	A-3110 ELK.
A-4136	1	A-4136	1	14,92	16,24	1,32	A-3110 ELK.	A-4135 ELK.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4137	1	A-4137	1	16,65	17,26	0,61	A-3110 ELK.	AZILUKO H.Z.H.
A-4138	1	A-4138	1	19,41	21,26	1,85	A-3110 ELK.	TXINTXETRUKO H.Z.H.
A-4139	1	A-4139	1	20,23	21,56	1,33	A-3110 ELK.	JAUREGI
A-4140	1	A-4140	1	23,19	23,47	0,28	A-3110 ELK.	ALAITZAKO H.Z.H.
A-4141	1	A-4141	1	28,67	29,47	0,80	A-4112 ELK.	EGILEORREKO H.Z.H.
A-4142	1	A-4142	1	35,41	37,68	2,27	A-3114 ELK.	ONRAITAKO H.Z.H.
A-4143	1	A-4143	1	32,34	32,60	0,26	A-3114 ELK.	IBISATE

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4144	1	A-4144	1	27,70	31,88	4,18	A-3114 ELK.	MUSITUKO H.Z.H.
A-4145	1	A-4145	1	27,02	28,25	1,23	A-3114 ELK.	ALETXAKO H.Z.H.
A-4146	1	A-4146	1	31,04	33,87	2,83	A-3122 ELK.	ZABALATEKO H.Z.H.
A-4147	1	A-4147	1	37,59	38,53	0,94	A-3124 ELK.	TOBERAKO H.Z.H.
A-4148	1	A-4148	1	22,80	23,28	0,48	BURGOSEKO MUGA	FAIDU
A-4149	1	A-4149	1	26,79	28,41	1,62	A-3134 ELK.	TREBIÑUKO KOND. MUGA(BURGOSEKO PM)
A-4150	1	A-4150	1	28,86	32,39	3,59	A-3134 ELK.	ARLUZEAKO H.Z.H.



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4151	1	A-4151	1	26,91	28,39	1,48	A-3130 ELK.	LOTZAKO H.Z.H.
A-4152	1	A-4152	1	32,24	33,20	0,96	A-3130 ELK.	PIPAONEKO H.Z.H.
A-4153	1	A-4153	1	36,51	36,77	0,26	A-126 ELK.	NAVARRETEKO H.Z.H.
A-4154	1	A-4154	1	36,35	39,94	3,59	BURGOSEKO MUGA	A-3136 ELK.
A-4155	1	A-4155	1	25,44	27,35	1,91	A-3126 ELK.	MONTORIAKO H.Z.H.
A-4156	1	A-4156	1	32,13	32,59	0,46	A-3122 ELK.	ESCANZANAKO H.Z.H.
A-4157	1	A-4157	1	31,11	32,26	1,15	BURGOSEKO PM	LACORZANAKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4158	1	A-4158	1	30,72	31,27	0,55	A-3138	EGILAZEKO H.Z.H.
A-4159	1	A-4159	1	7,74	9,57	1,83	INT.A-132	ESTIBALIZEKO MONASTERIOKO APARKALEKUA
A-4160	1	A-4160	1	38,70	39,20	0,50	INT.A-2128	A-3116 ELK.
A-4161	1	A-4161	1	40,68	44,29	3,61	INT.A-132 EN HORRADICHO	A-2128 ELK. (ENTREPEÑAS)
A-4162	1	A-4162	1	23,56	25,54	1,98	INT.A-2124	A-3126 ELK.
A-4163	1	---	1	3,37	5,38	2,01	ROTONDA ZABALGANA N-102	GOMETXAKO H.Z.H.
A-4164	1	---	1	6,30	7,17	0,87	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	GOMETXAKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4201	1	A-4201	1	61,68	62,17	0,49	A-124 ELK.	PAGANOSEKO H.Z.H.
A-4202	1	A-4202	1	72,04	78,09	6,05	A-3216 ELK.	A-124 ELK.
A-4203	1	A-4203	1	74,54	75,03	0,49	A-124 ELK.	LASERNA
A-4204	1	A-4204	1	56,11	59,03	2,92	A-3214 ELK.	MAÑUETAKO H.Z.H.
A-4205	1	A-4205	1	61,27	67,82	6,55	A-3224 ELK.	A-3210 ELK. (ELTZIEGO)
A-4206	1	A-4206	1	62,13	63,19	1,06	A-3212 ELK.	A-3212 ELK.
A-4207	1	A-4207	1	62,84	66,83	3,99	A-4206 ELK.	BIASTERIKO ZEH. A-124 ELK.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4208	1	A-4208	1	71,32	76,35	5,03	A-3210 ELK.	A-3216 ELK. (LAPUEBLA DE LABARCA)
A-4209	1	A-4209	1	77,72	80,02	2,30	A-3220 ELK.	VIÑASPREKO H.Z.H.
A-4211	1	A-4211	1	53,89	56,09	2,20	A-3230 ELK.	LABRAZAKO H.Z.H.
A-4212	1	A-4212	1	51,48	58,44	6,96	A-3230 ELK.	A-3226 ELK.
A-4301	1	A-4301	1	4,66	6,23	1,57	GASTEIZ (ZADORRA ETORBIDEA)	A-3602 ELK.
A-4302	1	A-4302	1	5,10	6,63	1,53	JUNDIZEKO LOTUNEA, N-I	A-3302 ELK.
A-4303	1	A-4303	1	4,23	5,74	1,50	ZUAZOKO BIRIBILGUNEA, N-102	ZUATZUKO H.Z.H.



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4304	1	A-4304	1	28,87	31,19	2,32	N-I ELK.	RIVAGUDAÑO H.Z.H.
A-4305	1	A-4305	1	28,68	28,76	0,08	.N-I ELK.	RIVABELLOSAÑO H.Z.H.
A-4306	1	A-4306	1	13,26	14,32	1,06	N-624 ELK.	ANDETXAÑO H.Z.H.
A-4307	1	A-4307	1	12,81	14,25	1,44	FORONDAÑO H.Z.A./A-3606	ARTAZAÑO H.Z.H.
A-4308	1	A-4308	1	11,93	12,14	1,21	A-3606 ELK.	GUEREÑAÑO H.Z.H.
A-4309	1	A-4309	1	7,88	8,49	0,61	A-3606 ELK.	URIBARRI DIBIÑAÑO H.Z.H.
A-4310	1	A-4310	1	7,93	11,51	3,58	A-3302 ELK.	OTOGOIENEÑO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4311	1	A-4311	1	8,37	9,18	0,81	A-4310 ELK.	MARTIODA
A-4312	1	A-4312	1	10,61	10,88	0,27	A-4310 ELK.	OTOBARRENEKO H.Z.H.
A-4313	1	A-4313	1	9,62	9,73	0,11	A-3302 ELK.	MENDOZAKO H.Z.H.
A-4314	1	A-4314	1	12,84	13,11	0,27	A-3302 ELK.	VILLODASEKO H.Z.H
A-4315	1	A-4315	1	14,18	14,33	0,15	A-2622 ELK.	OLLABARREKO H.Z.H.
A-4316	1	A-4316	1	21,92	24,29	2,37	A-2622 ELK.	CAICEDO-SOPEÑAKO H.Z.H.
A-4317	1	A-4317	1	22,92	26,58	3,66	A-2622 ELK.	BASQUIÑUELASEKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4318	1	A-4318	1	26,90	29,22	2,32	A-2622 ELK.	ARREO
A-4319	1	A-4319	1	32,22	37,60	5,38	A-2622 ELK.	A-3318 ELK. (BARRON)
A-4321	1	A-4321	1	35,92	42,12	6,20	A-2122 ELK.	TURISOKO H.Z.H.
A-4322	1	A-4322	1	37,02	41,27	4,25	A-2122 ELK.	MOLINILLAKO H.Z.H.
A-4323	1	A-4323	1	38,90	40,91	2,01	A-2122 ELK.	CAICEDO YUSOKO H.Z.H.
A-4324	1	A-4324	1	49,54	52,17	2,63	A-2122 ELK.	SOBRONEKO H.Z.H.
A-4325	1	A-4325	1	45,49	50,38	4,89	A-2625 ELK.	VILLAMBROSAKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA		INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4326	1	A-4326	1	35,24	37,86	2,62	A-2625 ELK.	BACHICABOKO H.Z.H.	
A-4327	1	A-4327	1	34,39	38,52	4,13	A-2625 ELK.	BARRIO	
A-4328	1	A-4328	1	35,37	37,67	2,30	A-2625 ELK.	BELLOJINEKO H.Z.H.	
A-4329	1	A-4329	1	42,61	42,98	0,37	A-2625 ELK.	FRESNEDA	
A-4330	1	A-4330	1	42,27	46,99	4,72	KARANKA H.Z.A./A-3320 ELK.	A-2625 ELK.	
A-4331	1	A-4331	1	41,25	44,58	3,33	A-2622 ELK.	NOGRARO	
A-4332	1	A-4332	1	42,95	45,86	2,91	A-2622 ELK.	QUEJOKO H.Z.H.	



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4333	1	A-4333	1	48,30	48,57	0,27	BURGOSEKO MUGA	MIOMAKO H.Z.H.
A-4334	1	A-4334	1	46,69	51,99	5,30	BURGOSEKO MUGA	ACEBEDOKO H.Z.H.
A-4335	1	A-4335	1	48,03	49,16	1,13	A-4334	PINEDOKO H.Z.H.
A-4336	1	A-4336	1	49,13	49,57	0,44	A-2622 ELK.	CORROKO H.Z.H.
A-4337	1	A-4337	1	52,86	56,39	3,53	A-2622 ELK.	VALLUERCAKO H.Z.H.
A-4338	1	A-4338	1	51,31	56,25	4,94	BURGOSEKO PM	LAHOZEKO H.Z.H.H.
A-4339	1	A-4339	1	29,27	32,73	3,46	A-3312 ELK.	IGAEGIKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4340	1	A-4340	1	32,02	34,85	2,83	A-4339 ELK.	MELLEDESEKO H.Z.H.
A-4341	1	A-4341	1	32,31	36,33	4,02	A-3312 ELK.	VILLABEZANAKO H.Z.H.
A-4342	1	A-4342	1	21,12	22,12	1,00	A-3310 ELK.	MANZANOSEKO H.Z.H.
A-4343	1	A-4343	1	22,95	24,11	1,16	A-3310 ELK.	HEREÑAKO H.Z.H.
A-4344	1	A-4344	1	23,92	24,16	0,24	A-4316 ELK.	CASTILLO SOPEÑAKO H.Z.H.
A-4346	1	A-4346	1	25,95	26,56	0,61	A-3318 ELK.	ARTATZAKO H.Z.H.
A-4347	1	A-4347	1	23,49	23,80	0,31	A-3314 ELK.	APRICANOKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4348	1	A-4348	1	26,47	27,68	1,21	A-3316 ELK.	URIBARRI KUARTANGOKO H.Z.H.
A-4349	1	A-4349	1	30,25	30,63	0,38	A-3316 ELK.	VILLAMANCAKO H.Z.H.
A-4350	1	A-4350	1	32,85	33,45	0,60	A-3316 ELK.	GUILLARTEKO H.Z.H.
A-4351	1	A-4351	1	33,21	34,13	0,92	A-4352 ELK.	LUNAKO H.Z.H.
A-4352	1	A-4352	1	33,21	34,36	1,15	A-4351 ELK.	ARRIANO
A-4353	1	A-4353	1	26,28	26,75	0,47	A-3314 ELK.	URBINAKO H.Z.H.
A-4354	1	A-4354	1	27,16	28,71	1,55	A-3314 ELK.	SENDADIANOKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4355	1	A-4355	1	30,25	30,44	0,19	A-3314 ELK.	KATADIANOKO H.Z.H.
A-4356	1	A-4356	1	32,09	32,57	0,48	A-3314 ELK.	ANDAGOIAKO H.Z.H.
A-4357	1	A-4357	1	28,57	28,90	0,33	A-2622	SAN JOAN ACREKO KOMENTUA
A-4358	1	A-4358	1	12,49	13,56	1,07	A-3302 ELK.	IRUÑEKO AURRIAK
A-4359	1	A-4359	1	11,00	11,93	0,93	A-3302 ELK.	TRESPONDEKO ZUBI ERROMATARRA
A-4360	1	---	1	6,30	6,80	0,50	JUNDIZEKO LOTUNEA, N-102	ARIÑEZEKO H.Z.H.
A-4401	1	A-4401	1	10,99	13,14	2,15	N-240 ELK.	BETOLAZAKO H.Z.H.



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4402	1	A-4402	1	12,97	13,59	0,62	URBINA LOTUNEA, N-240	URRUNAGAKO H.Z.H.
A-4403	1	A-4403	1	12,73	13,48	0,75	URBINAKO LOTUNEA, N-240	GOIAIN
A-4404	1	A-4404	1	18,96	20,61	1,65	N-240 ELK.	ELOSUKO H.Z.H.
A-4405	1	A-4405	1	5,55	7,50	1,95	A-3601 ELK. (ARANGIZ)	ETXABARRIKO LOTUNEA, AP-1
A-4406	1	A-4406	1	10,79	11,37	0,58	A-3608 ELK., A-622 LOTUNEA	APODACAKO H.Z.H.
A-4407	1	A-4407	1	12,20	15,01	2,81	A-3608 ELK.	BURUAGAKO H.Z.H.
A-4408	1	A-4408	1	15,06	16,58	1,52	A-3608 ELK.	ERIBEKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4409	1	A-4409	1	15,35	17,50	2,15	A-3608 ELK.	AKOSTAKO H.Z.H.
A-4410	1	A-4410	1	17,19	17,51	0,32	A-4409 ELK.	ZESTAFEKO H.Z.H.
A-4411	1	A-4411	1	13,08	13,65	0,57	A-3600 ELK.	LETONAKO H.Z.H.
A-4412	1	A-4412	1	14,10	15,20	1,10	A-3600 ELK.	OLANOKO H.Z.H.
A-4413	1	A-4413	1	19,45	23,18	3,73	A-3600 ELK.	DOMAIKIAKO H.Z.H.
A-4414	1	A-4414	1	19,95	21,88	1,93	A-3600 ELK.	MARKINAKO H.Z.H.
A-4415	1	A-4415	1	20,01	24,15	4,14	A-3600 ELK.	LUKIANO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4416	1	A-4416	1	21,11	23,77	2,66	A-4415 ELK.	OROKO ANDRE MARIAREN SANT.
A-4417	1	A-4417	1	22,87	24,52	1,65	A-4415 ELK.	APERREGIKO H.Z.H.
A-4418	1	A-4418	1	21,47	22,98	1,51	A-3600 ELK.	GUILLERNAKO H.Z.H.
A-4419	1	A-4419	1	26,20	26,89	0,69	A-3612 ELK.	LARRAZKUETAKO H.Z.H.
A-4420	1	A-4420	1	35,63	36,85	1,22	A-3314 ELK.	ABEZIAKO H.Z.H.
A-4421	1	A-4421	1	29,49	31,75	2,26	A-2521 ELK.	UZKIANOKO H.Z.H.
A-4422	1	A-4422	1	32,91	33,09	2,22	A-2521 ELK.	APREGUINDANA

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4423	1	A-4423	1	33,23	34,48	1,25	A-624 ELK.	INOSOKO H.Z.H.
A-4601	1	A-4601	1	36,90	38,72	1,82	A-3616 ELK.	A-624 ELK.
A-4602	1	A-4602	1	36,91	37,66	0,75	A-3616 ELK.	LEZAMAÑO H.Z.H.
A-4603	1	A-4603	1	36,21	37,01	0,81	A-3616 ELK.	ONSOÑO
A-4604	1	A-4604	1	44,80	46,51	1,71	A-625 ELK.	LECAMAÑO H.Z.H.
A-4605	1	A-4605	1	40,98	41,58	0,60	A-2625 ELK.	TERTANGAKO H.Z.H.
A-4608	1	A-4608	1	36,70	37,01	0,31	BIZKAIKO PM	ALORIAKO H.Z.H.



ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4609	1	A-4609	1	42,98	44,72	1,74	AMURRIOKO H.Z.H.	A-3620 ELK.
A-4610	1	A-4610	1	44,06	45,11	1,05	A-624 ELK.	A-3618 ELK.
A-4612	1	A-4612	1	48,18	48,38	0,20	A-3618 ELK.	MAROÑOKO H.Z.H.
A-4613	1	A-4613	1	48,82	51,10	2,28	A-3618 ELK.	AGIÑIGAKO H.Z.H.
A-4614	1	A-4614	1	49,39	50,85	1,46	A-3618 ELK.	SALMANTONEO H.Z.H.
A-4615	1	A-4615	1	49,39	50,74	1,35	A-3618 ELK.	MADARIA
A-4616	1	A-4616	1	51,96	58,29	6,33	BARBARARAKO BAS. SARB. ELK.	OKONDOKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4618	1	A-4618	1	49,39	51,44	2,05	A-3626 ELK.	MENOIOKO H.Z.H.
A-4619	1	A-4619	1	49,43	53,46	4,04	A-3626 ELK.	LUXOKO H.Z.H.
A-4620	1	A-4620	1	49,80	52,59	2,79	A-4618 ELK. (A-3626)	A-624 ELK.
A-4621	1	A-4621	1	53,22	54,30	1,08	A-3630 ELK.	OPELLORAKO H.Z.H.
A-4622	1	A-4622	1	58,42	58,87	0,45	A-3630 ELK.	LEXARTZUKO H.Z.H.
A-4623	1	A-4623	1	56,90	57,58	0,68	A-624 ELK.	MENDIETAKO H.Z.H.
A-4624	1	A-4624	1	56,50	60,13	3,63	A-2604 ELK.	SOXOKO H.Z.H.

ERR. BERRIAREN TARTEA NOMENKLATURA	INDARREKO NOMENKLATURA	NORANZKOA	GALTZADAK	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA KM	HASIERA	AMAIERA
A-4625	1	A-4625	1	59,17	60,62	1,45	A-3636 ELK.	ERRETES TUDELAKO H.Z.H.
A-4906	1	A-4906	1	40,34	41,88	1,54	BIZKAIKO PM	DELICAKO H.Z.H.
A-4907	1	A-4907	1	37,26	37,63	0,37	BIZKAIKO PM	ARTOMAÑAKO H.Z.H.
<b>GUZTIRA</b>	<b><u>AUZOKO SAREA</u></b>			<b>376,91</b>				

**ARABAKO ERREPIDEEN 2004-2015 ERAKO PLAN INTEGRALAREN IKUSKAPEN EKO JARDUN PROPOSAMENAK  
PROGRAMEN ARABERAKO ZERRENDA**



ARABAKO ERREPIDEEN 2004-2015 ERAKO PLAN INTEGRALAREN IKUSKAPEN EKO JARDUKETA PROPOSAMENAK

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENAZ	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEP/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEP/ (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEP/ (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEP/ (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
<b>Programazio esparrua:</b>		<b>EEPO II</b>																	
<b>PROGRAMA:</b>		<b>OBRA NAGUSIA</b>																	
<b>AZPIPROGRAMA:</b>		<b>AZPIEGITURA BERRIAK</b>																	
6	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	AP-1 (1)	VITORIA-GASTEIZ - EIBAR AUTOBIDEA. ETXABARRI-LUKO TARTEA.	0,00	7,00	7,00	2x7,5/11	120	6.177	882	5.082	726	30.541	4 2004-2006	BETEARAZTEN	Aurrek. kanpoko finantziakzioa	
101	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	AP-1 (2)	VITORIA-GASTEIZ - EIBAR AUTOBIDEA. LUKO-GIPUZKOAKO PROBINTZIA MUGA TARTEA	7,00	14,33	7,33	2x7,5/11	120	12.592	1.719	18.136	2.476	109.000	1 2004-2006	BETEARAZITA	Aurrek. kanpoko finantziakzioa. Arlabaneko tuneleko Arabako tartea barne (33,409 M€)	
2516	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	BI-636	KADAGUAREN IGAROBIDEA	10,53	11,81	1,29	2x7/10,5	80						2004-2006	BETEARAZTEN	Kadaguaren igarobidearen barruan. Hitzarmena Bizkaiko Foru Aldundiarekin. Bizkaiko Foru Aldundiari dagokion finantziakzioa.	
9	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-I (3)	TRAZATUA ALDATZEA N-I ERREPIDEAN. TREBIÑUKO KOND. IGAROTZEKO LEKUAN (LAPUEBLAKO SAIH. BARNE)	329,45	336,15	6,70	2x11,25/14,75	100-120	3.497	522	6.350	948	38.164	1 2004-2006	BETEARAZITA	Sustapen Ministerioari dagokion finantziakzioa. Bizkaiko Foru Aldundiari dagokion aurrekontua 8.843.432,32€ + 793.251,73 € da (Proiektu Aldatua).	
5	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132	LOTUNEA N-104 ERREPIDEAREKIN, ARKAUTEN	3,61	5,06	1,45	7/10	80	350	241	435	300	2.614	2 2010-2012			
												<b>30.003</b>	<b>180,32</b>						

(1) AEP/ LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
<b>AZPIPROGRAMA: GALTZADA BIKOIZTEA</b>																		
7	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-124 (1) ARMIÑON- ZANBRANA BIKOIZTEA (Bi hirurteko jarraian gauzatu beharreko jarduna)	24,40	26,95	2,55	2x7/10,5	100	500	200	1.275	500	7,663	2 2007-2009	TRAZATU PROIEKTUA IDAZTEN	10.502	Berantevilla Udalaren eskabidea, etorkizuneko A-3122 autobideko beheko edo goiko igarobidea. IPTren lehentasuna 2007-2009 hirurtekorako, 24,7 eta 25,7 KPen artean.
98	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-124 (2) ARMIÑON- ZANBRANA BIKOIZTEA (Bi hirurteko jarraian gauzatu beharreko jarduna)	26,95	29,50	2,55	2x7/10,5	100	500	200	1.275	500	7,663	3 2007-2009	TRAZATU PROIEKTUA IDAZTEN	10.502	IPtren lehentasuna 2007-2009 hirurtekorako, 28 eta 30,1 KPen artean.
203	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-124 (4) ZANBRANA BIKOIZTEA. SAIH. HASIERA - A-4106 ELK. (GATZAGA)	29,50	35,30	5,80	2x7/10,5	100	1.160	200	2.320	400	13,943	3 2010-2012	TRAZATU PROIEKTUA IDAZTEN	10.655	II. EEPOren proposamenzat jasota. IPT, 28 eta 30,1 KPen eta 32,1 eta 33,7 KPen artean.
1091	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-124 (5) GALTZADA BIKOIZTEA. GATZAGA BRIÑAS TARTEA	35,30	38,79	3,49	2x7/10,5	80	1.074	308	1.396	400	8,390	3 2010-2012	ERAIKUNTZA PROIEKTUA	10.655	II. EEPOren proposamenzat jasota.
12	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-240 (3) A-623 ERREPIDERAINO BIKOIZTEA (LEGUTIO).	15,02	16,60	1,58	2x7/10,5	100	398	250	948	600	5,698	3 2007-2009	INFORMAZIO IKERKETA IDAZTEN	11.047	II EEPOren ikusk. arabera ikertzen ari da; barruan Legutioko zeharbidearen arazoaren soluzioa sartzen da.
													<b>7.214</b>	<b>43,36</b>				
<b>GALTZADA BIKOIZTEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA</b>																		

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
<b>AZPIPROGRAMA: GAITASUNA HANDITZEA</b>																		
201	GAITASUNA HANDITZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-104 2 A-2134 ELK. (ILARRAZAKO SAIH.) - A-3110 ELK.	356,30	358,34	2,04	2x7/10,5	100-120	51	25	816	800	9,809	3 2010-2012	INFORMAZIO IKERKETA IDAZTEN	10.200	II. EEPOn proposamenzat jasota.
10	GAITASUNA HANDITZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-I (1) BAZTERBIDEA EGOKITZEA ETA ERAIKITZEA ETA EZKERRETARAKO BIRAK EZABATZEA 321,7 ETA 329,5 KP-EN ARTEAN (Bi hirurteko jarraian gauzatu beharreko jardun unitarioa)	321,70	326,10	4,40	2x7,5/11	100			1.763	401	10,597	2 2004-2006	BETEARAZTEN	15.045	Jardunaren aurrekontu osoa 30,920 M€-koa da ; laukian hirurteko bakoitzerako esleipena ikusten da, jarduketa unitarioari dagokionez.
85	GAITASUNA HANDITZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-I (2) BAZTERBIDEA EGOKITZEA ETA ERAIKITZEA ETA EZKERRETARAKO BIRAK EZABATZEA 321,7 ETA 329,5 KP-EN ARTEAN (Bi hirurteko jarraian gauzatu beharreko jardun unitarioa)	326,10	329,50	3,40	2x11,25/14,75	100-120	268	400	3.382	995	20,323	1 2007-2009	BETEARAZTEN	33.207	Jardunaren aurrekontu osoa 30,920 M€-koa da; laukian hirurteko bakoitzerako esleipena ikusten da, jarduketa unitarioari dagokionez.
86	GAITASUNA HANDITZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-I (4) BAZTERBIDEA EGOKITZEA ETA ERAIKITZEA ETA EZKERRETARAKO BIRAK EZABATZEA 336,2 ETA 339,2 KP-EN ARTEAN (2001-2003an eta 2004-2006an gauzatu beharreko jardun unitarioa)	336,20	339,20	3,00	2x11,25/14,75	100-120	234	450	1.254	418	7,538	1 2004-2006	BETEARAZITA	35.800	2003an 2,98 M€-ko inbertsioa egin da.
													<b>7.215</b>	<b>48,27</b>				
<b>GAITASUNA HANDITZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA</b>																		
<b>AZPIPROGRAMA: SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA</b>																		
202	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-104 3 A-3110 ELK. - MATAUKUKO SAIH. - N-I ELK. (VENTA DEL PATIO)	358,34	363,45	5,11	7/11	100	128	25	613	250	7,678	3 2010-2012	INFORMAZIO IKERKETA IDAZTEN	6.617	II. EEPOn proposamenzat jasota.
205	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-622 2A SARB. BERRANTOLATZEA IHURREKO SARB. N-624 ELK.	4,85	7,52	2,67	2x7/10,5	120	93	35	267	100	1,605	1 2007-2009	AUKERAK IKERTZEN	35.586	II. EEPOn proposamenzat jasota. IPT, 4,5-6 KPak.
206	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-622 3A SARB. BERRANTOLATZEA N-624 ELK. A-3600 ELK. (LETONAKO LOTUNEA)	7,52	12,70	5,18	2x7/10,5	120	181	35	207	40	1,245	1 2007-2009	IKERTZEN	25.136	II. EEPOn proposamenzat jasota; II EEPOn jardun bateratua N-622 errepidean, Ihurre eta Letonaren arteko sarb. kontrolatzeko (205 eta 206 kod.). IPT, 8,7-9,7 KPak.
207	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-622 6 ZERB. BIDEA, A-624 ETA A-2521 ERREPIDEEN ARTEKO LOTURA			1,50			50	33	60	40	0,361	1 2007-2009		16.110	II. EEPOn proposamenzat jasota.
													<b>1.147</b>	<b>10,89</b>				
<b>SARBIDEAK BERRANTOLATZEKO ETA KONTROLATZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA</b>																		

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
-----------------	---	--------------------	---------------------------	---------------	---------------	----------------	-------------------------------	----------------------	---------------------------	-----------------------------------	------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------	---	--------	----------	-------------------

**AZPIPROGRAMA: LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA**

11	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-240 (6)	LOTUNEA A-623 ERREPIDEAREKIN (LEGUTIO)	16,60					500		3,010	2 2007-2009	INFORMAZIO IKERKETA IDAZTEN	9.088	IPren lehenetasuna 2007-2009 hirurtekorako, 16,6-18,4 KPetan.	
	<b>LOTUNEAK ERAIKITZEKO EDOTA BERRANTOLATZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA</b>										<b>500</b>		<b>3,01</b>					
	<b>OBRA NAGUSIKO PROGRAMA GUZTIRA</b>										<b>46.079</b>		<b>285,84</b>					

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEP/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEP/BS (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEP/BS (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEP/BS (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
<b>PROGRAMA: EGOKITZAPENA EGITEA</b>																	
<b>AZPIPROGRAMA: EGOKITZAPENA EGITEA</b>																	
99	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-240 (4)			LEGUTIO-BIZKAKO PM EGOKITZ. EGITEA (Hasiera Elosurako A-4404 errepidearekiko elkarguneko tartean)	7/12	100	80	12	157	0,944	1 2007-2009	IKERTZEN	3.929	
84	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-240 (5)	16,60	23,08	6,48	7/12	100	438	67	778	120	4,673	2 2007-2009	3.929	Elkarguneeen egokitzapena. IPTren lehentasuna 2007-2009 hirurtekorako, 16,6 eta 22,4 KPen artean.
1115	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 2	5,33	7,74	2,41	7/12	80	93	39	121	50	0,724	3 2004-2006	4.415	II EEPOren barruan jasota. Estibalizeko monasteriorako A-132 eta A-4159 errepideen arteko elkargunea berrantolatze eta hobetzeko Eraikuntza Proiektua Idazten ari dira.
1116	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 3	7,74	12,48	4,74	7/12	80	183	39	237	50	1,424	3 2004-2006	4.415	II EEPOren barruan. IPTren lehentasuna 2004-2006 hirurtek., 7,1-8,8 KPen artean.
14	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 6	25,95	28,65	2,70	7/10	80	108	40	566	209	3,399	2 2007-2009	3.477	A-132,7.1 tarteko proiektu bera.
88	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 7.1	28,65	33,40	4,75	7/10	80	282	60	1.087	229	6,533	2 2007-2009	2.493	A-132,7.1 tarteko proiektu bera.
16	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-623	16,61	22,65	6,04	7/9	60	450	75	483	80	2,904	2 2010-2012	4.787	
18	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-624 (1.1)	21,90	31,10	9,20	7/9	60	598	65	1.331	145	8,000	2 2007-2009	3.335	Ez da beharrezkoa A-68an ibilgailu astunen eraginezko abiadura moteleko bidea egitea. Zalantzak daude 1,589 milioi pta.ko aurrek. bide motela sartzeari buruz. IPTren lehent. 2007-2009 hirurt., 24,3-25,3 KPen artean.
83	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-624 (2.1)	41,75	44,58	2,83	7/9	60	199	64	340	120	2,041	2 2007-2009	3.731	Ez da Los Olmos bid. sartz. A-624 (2.3) errep. sartz. baita.
19	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-624 (5.2)	56,18	60,37	4,19	7/8	60	168	40	251	60	1,511	2 2010-2012	463	

(1) AEP/BS LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1070	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA A-625 8 TRAZATUA EGOKITZEA ETA HOBETZEA, URDUÑAKO UDALERRIKO MUGATIK SARATXORA	356,32	354,22	2,10	7/10	80	210	100	1.042	496	6,262	2 2004-2006	PROIEKTUA IDAZTEN	4.798	IPren lehent. 2004-2006 hirurt., 354,2-356,9 KPetan.
1093	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA A-627 2 TRAZATUA EGOKITZEA ETA HOBETZEA, A-627 ERREP., A-3006 ETA A-3002 ELK. ARTEAN	15,27	17,47	2,20	7/10	80	88	40	88	40	0,529	2 2007-2009		9.316	II. EEPOko proposamenzat jasota. IPren lehent. 2007-2009 hirurt., 15-16,6 KPetan.
1119	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA A-627 3 TRAZATUA EGOKITZEA ETA HOBETZEA, A-627 ERREP., A-3002 ERREPIDEAREN ETA GIPUZKOAKO PM-REN ARTEAN	17,47	18,06	0,59	7/9	80/60	36	60	35	60	0,213	2 2010-2012		9.316	II. EEPOko proposamenzat jasota. 7/10 sekzioa 7/9ra murriztuta.

**EGOKITZAPENA EGITEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA**

**6.515 39,16**

**AZPIPROGRAMA: ZEHARBIDEAK HOBETZEA**

90	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA A-624 (3) AMURRIO-ARESPALDITZA EGOKITZAPENA, (ARESPALDITZAKO ZEHARBIDEA)	45,98	46,60	0,62	7/9	60	100	57	129	208	0,775	2 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	3.166	
----	----------------------	---------	---	-------	-------	------	-----	----	-----	----	-----	-----	-------	----------------	-------------------------------	-------	--

**ZEHARBIDEAK HOBETZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA**

**129 0,77**

**EGOKITZAPENA EGITEKO PROGRAMA GUZTIRA**

**6.644 39,93**

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
--------------	--------------	----------------------	-----------------	------------------------	------------	------------	-------------	-------------------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------------	----------------------------------	--------	----------	----------------

**Programazio esparrua:** AEPI IKUSKAPENA

**PROGRAMA:** OBRA NAGUSIA

**AZPIPROGRAMA:** GALTZADA BIKOIZTEA

1200	GALTZADA BIKOIZTEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-625	LAUDIO-AMURRIO BIKOIZTEA	369,88	360,56	9,32	2x7/10,5			2.796	300	16,804	2010-2012		11.236	3 IPT daude.
------	--------------------	-------------	-----------------------------	-------	--------------------------	--------	--------	------	----------	--	--	-------	-----	--------	-----------	--	--------	--------------

**GALTZADA BIKOIZTEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA**

**2.796 16,80**

**AZPIPROGRAMA:** LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA

2002	LOTUNEA ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	N-I	JUNDIZEKO LOTUNEA ALDATZEA.							176		1,056	2004-2006	BETEARAZITA		Bide berriaren eraikuntza. Titulartasun aldatetarako A-4302 errep. Hitzarmena Gasteizko Udalararekin. Kostu osoa 2,439 M€. Gasteizko Udalararekin batera finantzatuta (Udal. %56,69 eta Ald. %43,31)
2005	LOTUNEA ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	N-I	GAZEOKO ERDI LOTUNEA ALDATZEA, LOTUNE OSOA IZATEKO							500		3,010	2007-2009	BETEARAZTEN		
2512	LOTUNEA ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 Y A-3226	LOTUNEA A-3226 ERREPIDEAREKIN							450		2,705	2	2010-2012		Lotunea A-3226rekin eta sarb. kontrola Errioxako PMraino. Casablanckako industrialdea.
1205	LOTUNEA ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-624 (2.3)	A-3618 ETA A-3620 (Los Olmoseko bidegurutzeari) ERREP. BIDIEGURUTZEA LOTUNE BIHURTZEA	45,00						600		3,606	2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA	3.166	IPTrer lehent. 2007-2009 hirurtek., 44,9-45,9 KPetan.

**LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA**

**1.726 10,38**

**OBRA NAGUSIKO PROGRAMA GUZTIRA**

**4.522 27,18**

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
<b>PROGRAMA: SAREA EGOKITZEA ETA HOBETZEA</b>																			
<b>AZPIPROGRAMA: EGOKITZAPENA EGITEA</b>																			
209	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 4	ARABAKO PM - EGOKITZ. HASIERA	54,31	55,65	1,34	7/10	80	107	80	134	100	0,805	3 2010-2012	1.899		
1201	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 6 y 7	EGOKITZ. AMAIERA - TRAZATUKO SAIH. HASIERA	57,00	59,54	2,54	7/10	80	205	80	203	80	1,221	3 2010-2012	3.633	210 eta 211 kodea bateratzearen ondoriozkoa.	
213	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 11.1	BIASTERIKO ZEH. AMAIERATIK (A-3216 ELK.) A-4202 ELK. BIASTERIKO ZEHARB. AMAIERAKO TRAZATUTIK (A-3216 ELK.) CASTEJONESEKO MALDAKO OBRA HAS.	65,08	66,91	1,83	7/10	80	183	100	198	108	1,191	2 2004-2006	BETEARAZITA	3.677	
1108	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 11.3	BIASTERIKO ZEHARB. AMAIERATIK (A-3216 ELK.) A-4202 ELK. CASTEJONESEKO MALDAKO OBRA AMAIERATIK A-4202 ELK.	70,48	71,37	0,89	7/10	80	89	100	221	249	1,331	2 2004-2006	BETEARAZITA	3.677	
216	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-126 2	BERNEDOKO H.Z.A. - A-3136 ELK.	39,40	40,56	1,16	6/8	60	84	60	93	80	0,558	4 2013-2015		561	
217	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-126 3	A-3136 ELK. - NAFARROAKO PM (ANGOSTINA)	40,56	42,84	2,28	6/8	60	137	60	182	80	1,096	4 2013-2015		275	
218	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-126 4	NAFARROAKO PM (GENEVILLA) - SANTIUR. KANPEZU (A-132 ELK.)	40,93	38,10	2,83	6/8	60	170	60	226	80	1,361	4 2013-2015		871	
1210	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-625 7	TRAZATUA EGOKITZEA ETA HOBETZEA, SARATXOTIK AMURRIOKO EKIALDEKO SAIH. HASIERARA (A-624 ERREP. LOT.)	359,25	356,32	2,93	7/11	80			1.454	496	8,738	2004-2006	PROIEKTUA IDAZTEN	4.749	
228	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 1	BURGOSEKO PM (MIRANDA DE EBRO) - A-3312 ELK.	34,66	35,73	1,07	7/10	100/80	43	40	86	80	0,514	2 2007-2009		3.928	IPTren lehent. 2007-2009 hirurt., 35,2-37,3 KPetan.
229	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 2.1	A-3312 ELK. - FONTECHAKO SAIH. HASIERA. A-3312 ELK. - A-4322 ELK. TARTEA	35,73	37,03	1,30	7/10	100/80	104	80	195	150	1,172	1 2007-2009		1.952	IPT, 35,2-37,3 KPak.
231	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 4	FONTECHAKO SAIH. AMAIERA - A-2625 ELK. (PUENTELARRA)	41,99	43,05	1,06	7/10	100/80	100	80	85	80	0,510	2 2010-2012		1.952	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.





JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPEN	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
232	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 5.1	A-2625 ELK. - BURGOSKO PM, TOBALINA HARANEAN. A-2625 ELK. TARTETIK SOBRONEKO TARTE HASIERARA	44,13	47,28	3,15	6/8	60/50	126	40	189	60	1,136	3 2010-2012	1.101
1121	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 5.3	A-2625 ELK. - BURGOSKO PM, TOBALINA HARANEAN. SOBRONETIK BURGOSKO PM TARTEAREN AMAIERA, TOBALINA HARANEAN	48,88	54,45	5,57	6/8	60/50	223	40	334	60	2,009	3 2010-2012	1.101
234	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2124 3	TREBIÑUKO KOND. MUGA. MORAZAKO GAINA - URIZAHARREKO ZEHARB. HASIERA	22,84	24,41	1,56	6/8	60	66	40	94	60	0,563	3 2010-2012	456
236	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2124 5	URIZAHARREKO ZEHARB. AMAIERA - A-124/A-3212 ELK.	25,15	37,95	12,87	6/7	50/40	257	20	386	30	2,321	4 2013-2015	495
237	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2126 1	A-126 ELK. (BERNEDO) - NAFARROAKO PM	39,16	42,00	2,84	6/7	50/40	99	35	114	40	0,683	4 2013-2015	511
240	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2128 2	A-3138 ELK. - A-3114 ELK.	25,79	35,40	9,61	6/7	50/40	288	30	481	50	2,888	2 2010-2012	1.025
243	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2128 5.1	DONE BIKENDI HARANAKO H.Z.A. - A-132 ELK. SANTI KURUTZE KANPEZUN. DONE BIKENDI HARANAKO H.Z.A. - OBRAKO TARTE HASIERA	46,67	48,75	2,08	6/7	60/40	62	30	104	50	0,625	2 2010-2012	410
1113	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2128 5.2	DONE BIKENDI HARANAKO H.Z.A. - A-132 ELK. SANTI KURUTZE KANPEZUN. OBRAKO TARTE HASIERA - OBRAKO TARTE AMAIERA	48,75	49,82	1,07	6/7	60/40	32	30	110	103	0,664	2 2004-2006	BETEARAZITA 410
1114	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2128 5.3	DONE BIKENDI HARANAKO H.Z.A. - A-132 ELK. SANTI KURUTZE KANPEZUN. OBRAKO TARTE AMAIERA - A-132 ELK. SANTI KURUTZE KANPEZUN	49,82	55,98	6,16	6/7	60/40	185	30	308	50	1,851	2 2010-2012	410
245	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2521 3	A-3612 ELK. - BARRERILLAKO GAINA	24,84	32,00	7,16	6/8	60	215	30	358	50	2,152	4 2013-2015	780
246	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2521 4	BARRERILLAKO GAINA - BIZKAIKO PM	32,00	33,95	1,95	6/7	50	39	20	78	40	0,469	4 2013-2015	780
251	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2602 2	A-3636 ELK. - BURGOSKO PM ANGULOLOKO HARANEAN	58,58	59,20	0,62	6/7	50/40	12	20	25	40	0,149	4 2013-2015	654

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK		
1077	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2620 2	A-3941 ELK. KRUZETAKO MEND. A-4021 ELK.	24,06	28,34	4,28	6/7	50/40		257	60	1,543	1 2010-2012	944			
257	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 4	A-68 SARB. ELK. - A-3310 ELK. (POBES S. HAS.)	18,90	20,80	1,90	7/9	60	67	35	76	40	0,457	3 2010-2012	903	AEPI n 6/8ko sekzio 7/9ra handitu da ikuskapenean.	
259	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 6	POBESEKO SAIH. AMAIERA - GESALTZA AÑANAKO SAIH. HASIERA	22,90	27,95	5,05	6/8	60	202	40	354	70	2,125	3 2010-2012	903		
261	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 8.1	GESALTZA AÑANAKO SAIH. AMAIERA - A-2625 ELK. (ESPEJO). GESALTZAKO SAH. AMAIERA - HOBEKUNTZA PROIEK. HASIERA	29,70	31,80	2,10	6/8	60	63	30	126	60	0,757	3 2010-2012	1.131		
1122	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 8.3	GESALTZA AÑANAKO SAIH. AMAIERA - A-2625 ELK. (ESPEJO). HOBEKUNTZA PROIEK. AZKEN TARTEA - A-2625 ELK. (ESPEJO)	32,70	33,67	0,97	6/8	60	27	30	58	60	0,350	3 2010-2012	1.131	Jarduneo AEPIren barruan. Trazatua hobetzea eta plataforma zabaltzea tarte handiagorako. (Gesaltzatik A-2625 errepidera).	
2503	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 9.1	A-2625 ELK. (V.MONTE) – VILLANAÑE H.Z.H.	37,41	38,20	0,79	6/7	60	20	25	32	40	0,190	3 2010-2012	524		
2505	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 9.3	VILLANAÑEKO H.Z.A. – URIBARRIKO H.Z.H.	38,80	41,00	2,20	6/7	60	55	25	88	40	0,529	3 2010-2012	524		
263	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 10	URIBARRIKO H.Z.A.- BURGOS/ARABAKO PM	41,73	43,79	2,06	6/7	60	41	20	62	30	0,371	4 2013-2015	148		
264	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 11.1	ARABAKO PM – BURGOS/ARABAKO PM. ARABAKO PM - TOBILLAS H.Z.H. TARTEA	46,58	50,03	3,45	6/7	50	70	20	104	30	0,622	4 2013-2015	148		
1124	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 11.3	ARABAKO PM - BURGOS/ARABAKO PM. TOBILLASEKO H.Z.A. – BOVEDAKO H.Z.H. TARTEA	50,61	53,10	2,49	6/7	50	50	20	75	30	0,449	4 2013-2015	148		
1126	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 11.5	ARABAKO PM - BURGOS/ARABAKO PM. BOVEDAKO H.Z.A. - BURGOS/ARABAKO PM.	53,83	58,28	4,45	6/7	50	89	20	134	30	0,802	4 2013-2015	148		
2515	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 1.1	EBRO IBAIKO ZUBIA PUENTELARRAN	318,10	318,16	0,06	6/8	60			75	1.253	0,452	3 2004-2006	BETEARAZITA	2.804	Puentelarra zubiari dagokion zatia (adjudikazioko aurrekontua 904.043,47 € hortik 452.021,73 € Bizkaiko Foru Aldun. dagozkio, eta gainerakoa Gaztela eta Leoneko Batzari).
265	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 1.2	BURGOS/ARABAKO PM (PUENTELARRA) - A-2122(1) ELK. (PUENTELARRA) TARTEA	318,16	318,96	0,80	6/8	60	34	40	35	43	0,208	3 2010-2012	2.804		

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEP/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEP/BS (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEP/BS (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEP/BS (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
1037	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 5	A-2622 ELK. (V.MONTE) - A-3318 ELK.	327,92	331,20	3,28	6/8	60	66	20	131	40	0,789	3 2010-2012	1.221	
269	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 6	A-3318 ELK. - BURGOSKO PM (OSMA)	331,20	336,08	4,88	6/8	60	195	40	195	40	1,173	3 2010-2012	1.221	
1069	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 7	EGOKITZEA ETA HOBETZEA BURGOSKO MUGATIK ORDUNA UDALERRIRAINO	342,11	350,57	8,46	6/7	60	169	20	254	30	1,525	2 2010-2012	808	
2507	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3002 4.1	ARROIABE H.Z.A. - URIBARRI GANBOA ZEHARBIDEAREN HASIERA	10,52	13,79	3,27	6/7	50/40	99	30	131	40	0,786	3 2007-2009	2.397	IPren lehent. 2007-2009 hirurt., 10,7-11,7 KPetan.
2509	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3002 4.3	URIBARRI GANBOA ZEHARB. AMAIERA - A-627 ELK. (LANDA)	14,92	18,68	3,76	6/7	50/40	114	30	150	40	0,904	3 2010-2012	2.397	
274	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3006 1	N-240 ELK. (LEGUTIO) - A-627 ELK.	14,61	16,78	2,17	7/9	60	43	20	87	40	0,522	3 2010-2012	1.471	
276	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3008 2	ARZUBIAGA - A-3010 ELK.	7,14	10,66	3,52	6/7	60	70	20	106	30	0,635	4 2013-2015	497	
277	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3010 1	N-104 ELK. - JUNGUITU	6,31	7,91	1,60	6/7	60	40	25	48	30	0,288	4 2013-2015	454	
278	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3010 3	LUBIANO - A-3008 ELK.	9,23	10,62	1,39	6/7	60/50	35	25	42	30	0,251	4 2013-2015	454	
279	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 2	A-4013 ELK. - A-3014 ELK.	15,14	17,48	2,34	6/8	60	59	25	94	40	0,563	3 2010-2012	2.253	
280	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 3	A-3014 ELK. - OZAETAKO H.Z.A.	17,48	18,43	0,95	6/8	60/50	24	25	38	40	0,228	3 2010-2012	2.253	
281	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 4	OZAETAKO H.Z.A. - A-3016 ELK.	18,43	27,45	9,02	6/7	50	226	25	271	30	1,626	4 2013-2015	509	
282	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 5	A-3016 ELK. - ZALDUONDOKO H.Z.A.	27,45	31,82	4,37	6/7	50	109	25	131	30	0,788	4 2013-2015	232	
283	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 6	ZALDUONDOKO H.Z.A.- A-3020 ELK.	31,82	34,29	2,47	6/7	60	49	20	74	30	0,445	4 2010-2012	232	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
284	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3014 1	A-3012 ELK. - MARIETAKO H.Z.A.	17,48	20,82	3,34	6/7	60/50	67	20	100	30	0,602	4 2013-2015	718	
286	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3016 1	AGURAIN - A-3018 ELK.	24,96	27,06	2,10	6/7	50	42	20	210	100	1,262	4 2010-2012	292	A-2128 eta A-3016 errepideetako saihsbidea sartzen da, Agur. H.Z. amaieraraino: 24,96-26,108 KPak.
287	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3016 2	A-3018 ELK. - A-3012 ELK.	27,06	31,41	4,35	6/7	50	87	20	131	30	0,784	4 2013-2015	292	
288	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3018 1	A-3016 ELK. - A-3012 ELK.	27,06	31,15	4,09	6/7	50	82	20	123	30	0,737	4 2010-2012	168	Zalduondoko Udalaren eskabidea.
289	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3022 1	AGURAIN (FORUAK K.) - A-3012 ELK.	24,82	38,02	13,20	6/7	50	264	20	396	30	2,380	4 2013-2015	114	
290	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3102 2	BERROSTEGIETA - TREBIÑUKO KOND. MUGA; ZALDIARANNEKO MENDATEA	4,37	9,18	4,81	6/7	50/40	96	20	192	40	1,156	3 2010-2012	1.662	
2517	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3104 1.2	4.90 KP - A-4119 ELK.	4,90	5,40	0,50	6/7	50			20	40	0,120	2010-2012		
291	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3104 2	A-4119 ELK. - ULLIBARRI DE LOS OLLEROS H.Z.A./A-4133	5,40	9,44	4,04	6/7	50	81	20	121	30	0,728	3 2010-2012	712	
296	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3110 2	A-4134 ELK. - DULANTZIKO SAIH. HASIERA	9,42	11,40	1,98	7/10	80/60	115	35	396	200	2,380	3 2007-2009	3.886	Dulantziko Udalaren eskabideak A-3110 errepidea hobetzeko. IPTren lehentasuna 2007-2009 hirurt., 9,3-11,8 KPen artean.
298	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3110 4	DULANTZIKO SAIH. AMAIERA - A-4138 ELK.	15,80	19,41	3,60	7/9	80/60	50	10	216	60	1,298	3 2010-2012	3.927	Dulantziko Udalaren eskabideak, A-3110 errepidea hobetzeko.
299	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3110 5.1	A-4138 ELK. - 25,59 KP	19,41	25,59	6,18	6/8	60	60	35	371	60	2,229	3 2010-2012	561	Dulantziko Udalaren eskabideak A-3110 errepidea hobetzeko
301	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3114 1	A-132 ELK. - A-4144 ELK.	25,95	27,70	1,75	6/7	40	44	25	245	140	1,472	3 2010-2012	574	Los Pocilones igarobidea egokitzeko proiektua sartzen da.
302	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3114 2	A-4144 ELK. - A-3118 ELK.	27,70	32,12	4,42	6/7	40	111	25	177	40	1,063	3 2010-2012	574	
303	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3114 3	A-3118 ELK. - A-2128 ELK.	32,12	41,13	9,01	6/7	40	225	25	270	30	1,625	4 2013-2015	215	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
311	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3122 2 BERANTEVILLAKO H.Z.A. - TREBIÑUKO KOND. MUGA	32,00	35,54	3,54	6/7	60	85	20	106	30	0,638	4 2010-2012		408	
312	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3124 1 A-3122 ELK. - TREBIÑUKO KOND. MUGA	34,27	39,02	4,75	6/7	50	95	20	143	30	0,856	4 2013-2015		231	
313	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3126 1 N-124 ELK. - A-3126 H.P. (BERGANZO)	32,50	39,28	6,78	6/7	50	203	30	271	40	1,630	4 2010-2012		202	
314	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3126 2 A-3126 H.P. (BERGANZO) - A-2124/A-3130 ELK.	39,28	46,75	7,47	6/7	50/40	224	30	374	50	2,245	4 2010-2012		75	
316	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3130 2 A-4152 ELK. - A-126 ELK.	32,24	44,21	11,97	6/7	50	180	15	299	25	1,799	4 2010-2012		94	
317	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3134 1 BURGOSKO MUGA - URARTEKO H.Z.H.	25,23	26,21	0,98	6/7	50	15	15	29	30	0,177	4 2013-2015		219	
318	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3134 2 URARTEKO H.Z.H.- A-4150 ELK. (MARQUINEZ)	26,21	29,13	2,92	6/7	50/40	58	20	88	30	0,526	4 2013-2015		219	
1094	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3202 3 HARO (ERRIOXAKO PM) - A-124 ELK. LABASTIDAN	19,13	15,51	3,62	7/9	80	177	49	217	60	1,305	2 2007-2009	BETEARAZTEN	2.774	
2518	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3210 EBRO IBAIKO ZUBIA HANDITZEA ERRIOXAKO P. MUGAN	73,28			7/9	60					1,000	2010-2012			Arabako Foru Aldundiak oso-osorik finantziatuta, Errioxako gobernuekiko lankidetzaren protokoloaren arabera.
324	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3210 1 A-124 ELK. - ELTZIEGOKO H.Z.H.	64,88	70,04	5,16	7/9	60	103	20	527	102	3,168	3 2004-2006	BETEARAZITA	1.050	7/9 sekzioan idatzitako proiekt.
325	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3212 1 A-124 ELK. - LEZAKO H.Z.A.	58,22	60,15	1,93	6/7	50	39	20	58	30	0,348	4 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	558	
326	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3212 2 LEZAKO H.Z.A. - A-3210 ELK. (ELTZIEGO)	60,15	66,28	6,13	6/7	50	123	20	184	30	1,105	4 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	558	
109	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3214 1.2 A-124 ELK. - A-3224 ELK. VILLABUENA - A-3224 ELK. TARTEA	57,92	59,07	1,15	6/8	60/50	25	25	371	323	2,230	3 2007-2009	BETEARAZTEN	657	Idatzitako eraikuntza proiektuak A-3214 errepideko elkagunearen eta Mañuetaren arteko jarduna jasotzen du.
328	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3214 2 A-3224 ELK. - A-3212 ELK. (ELTZIEGO)	59,07	63,77	4,70	6/7	50	94	20	141	30	0,847	4 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	312	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
329	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3216 1	A-124 ELK. - LAPUEBLA DE LABARCAKO H.Z.H.	64,96	6/7	50	152	25	243	40	1,462	4 2007-2009		840	
330	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3218 1	A-124 ELK. - A-3228 ELK. BILARREKO H.Z.H.	71,54	6/7	50/40	158	25	189	30	1,136	4 2010-2012		307	Bilarreko Udalaren eskabidea, hobekuntza gauzatzeko.
332	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3220 2	LANTZIEGOKO H.Z.A./A-4209 ELK. - KRIPANEKO EKIALDEKO SAIH. HASIERA	78,35	6/7	50	76	20	80	25	0,479	4 2010-2012	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	223	Lantziegoko eta Kripaneko Udalaren eskabidea, Assatik Naf. mugarako tartea hobetzeko.
334	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3220 4	KRIPANEKO EKIALDEKO SAIH. AMAIERA - NAFARROAO PM	82,24	6/7	50/40	30	15	51	25	0,305	4 2013-2015		223	Lantziegoko eta Kripaneko Udalaren eskabidea, Assatik Naf. mugarako tartea hobetzeko.
331	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3220 1.1	A-124 ELK. - LANTZIEGOKO H.Z.H.	72,42	6/7	50	65	15	129	30	0,774	3 2010-2012		843	Lantziegoko eta Kripaneko Udalaren eskabidea, Assatik Naf. mugarako tartea hobetzeko.
2501	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3220 1.2	LANTZ. H.Z.H.- LANTZ. H.Z.H./A-4209 ELK.	76,71	6/7 y 6/8	50	26	15	198	121	1,188	2010-2012	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	843	A-3220 eta A-4209 errepideen elkargun. hobek. sartzen da.
335	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3224 1.1	A-3214 ELK. - MAPUETAKO ZEHARB. HASIERA	59,06	6/7	50	29	25				4 2010-2012	BETEARAZTEN	480	A-3214 1.2 errepidearen hobek. sarturiko aurrekontua.
2519	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3224 a	EBRO IBAIKO ZUBIA HANDITZEA ERRIOXAKO P. MUGAN	61,43	7/9							2010-2012			Errioxako gobernua oso-osorik finantzatuta, Arabako Foru Aldundiarekiko lankidetzaren protokoloaren arabera.
337	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3226 1	A-124 ELK. - A-2126 ELK.	74,98	6/8	60/50	129	25	206	40	1,236	3 2010-2012		768	
338	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3226 2	A-2126 ELK. - MOREDAKO SAIH. HASIERA	80,12	6/8	50	84	25	76	30	0,454	3 2010-2012		818	
343	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3302 2	ESTARRONAKO SARB. ELK. - A-3606 ELK.	6,06	7/9	80/60	50	30	67	40	0,404	3 2010-2012		2.402	
344	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3302 3	A-3606 ELK. - A-4359 ELK.	7,74	7/9	80/60	98	30	163	50	0,980	3 2010-2012		2.402	
345	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3302 4	A-4359 ELK. - A-4358 ELK.	11,00	7/9	60	45	30	75	50	0,448	3 2010-2012		2.402	
346	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3302 5	A-4358 ELK. - A-3308 ELK.	12,49	7/9	60	24	30	24	30	0,142	3 2010-2012		2.402	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENEA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEP/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEP/ (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEP/ (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEP/ (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK		
1206	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3302 6	A-3308 ELK. - N-I ELK.	13,28	15,70	2,42	7/10	60		73	30	0,436	2010-2012	3.687			
1101	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3310	TRAZATUA HOBETZEA ETA GALTZADA ZABALTZEA. TRENBIDE AZPIKO IGAROBIDE BERRIA MANZANOSEN	21,12	22,10	0,98	7/8	50/40		199	203	1,196	2004-2006	128	Ez dago AEPIn jasota. Trenb. azpiko igarobide berria barne.		
348	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3310 3	ANTEZANA – POBESEKO SAIH. ELK.	26,40	28,30	1,90	6/7	50	29	15	57	30	0,343	4 2010-2012	314		
349	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3312 1	N-I ELK. – RIBABELLOSAKO SAIH. HASIERA	29,27	30,25	0,98	7/9	80	25	25	59	60	0,353	2 2010-2012	664	AEP/ko 6/7ko sekzioa 7/9ra handitu da ikuskapenean.	
351	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3312 3	RIBABELLOSAKO SAIH. AMAIERA - KOMUNIOIKO H.Z.H.	31,50	34,39	2,89	6/7	60	173	60	87	30	0,521	2 2010-2012	290	Ikuskapenean sekzioa aldatu egin da 7/9tik 6/7ra.	
354	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3314 1	A-2622 ELK. - A-3316 ELK. (ZUAZO)	19,30	25,30	6,00	6/7	50	120	20	240	40	1,442	4 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	546	
355	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3314 2	A-3316 ELK. (ZUAZO) - A-4356 ELK.	25,30	32,09	6,79	6/7	60/50	136	20	204	30	1,224	4 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	362	
356	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3314 3	A-4356 ELK. - A-3612 ELK.	32,09	36,39	4,30	6/7	60/50	86	20	129	30	0,775	4 2010-2012	606		
357	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3314 4	A-3612 ELK. - A-2521 ELK.	36,39	38,02	1,63	6/7	60/50	33	20	49	30	0,294	4 2013-2015	606		
2513	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3318 1.2	SUBILLA MORILLASEKO SAIH. AMAIERA - BARRONEKO H.Z.A.	21,00	28,77	7,77	6/7	50	173	20	234	30	1,406	4 2010-2012	338		
360	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3318 2	BARRONEKO H.Z.A. - A-2625 ELK.	28,77	34,14	5,37	6/7	50	107	20	161	30	0,968	4 2013-2015	133		
361	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3320 1	A-2622 ELK.- KARANKAKO H.Z.A./A-4330 ELK.	38,43	42,27	3,84	5/6	40	58	15	96	25	0,577	4 2013-2015	120		
362	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3320 2	KARANKAKO H.Z.H./A-4330 ELK. - A-2625 ELK.	42,27	43,83	1,56	5/6	50/40	39	25	47	30	0,281	4 2013-2015	120		
363	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3322 1	A-3310 ELK. - TREBIÑUKO KOND. MUGA	21,28	28,47	7,19	6/7	50	180	25	288	40	1,729	4 2013-2015	159		

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1042	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3602 1 GOBEOKO IND. (ALIBARRA K.) - A-3601 ELK.	4,91	8,86	3,95	6/7	50	59	15	99	25	0,593	4 2013-2015		320	
365	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3604 1.2 A-3604 H.P. ETXABARRI DIBINA - A-3604 H.P. MENDAROKZETA	9,90	12,16	2,26	6/7	50	57	25	90	40	0,543	3 2010-2012		789	
366	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3604 2 A-3604 H.P. MENDAROKZETA - MIÑAOGUTXIAKO H.Z.A.	12,16	14,46	2,30	6/7	50	58	25	92	40	0,553	4 2013-2015		311	
367	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3604 3 MIÑAOGUTXIAKO H.Z.A.- PARKE TEKNOLOGIKORAKO SARBIDEA	14,46	15,64	1,18	7/9	80/60	30	25				3 2004-2006	BETEARAZTEN	311	AP-1 autobidearen proiektuan jasota Etxabari-Luko tartea.
368	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3606 1 A-3302 ELK. - N-624 ELK.	7,74	13,26	5,52	6/7	50	110	20	166	30	0,995	4 2013-2015		213	
369	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3608 1 N-622 ELK. - A-3610 ELK.	10,40	15,41	5,01	6/8	60	100	20	200	40	1,204	2 2010-2012		1.170	
370	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3608 2 A-3610 ELK. - MURUAKO H.Z.A.	15,41	16,86	1,45	6/8	60	36	25	58	40	0,349	3 2010-2012		771	
371	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3608 3 MURUAKO H.Z.A.- N-240 ELK.	16,86	22,61	5,75	6/7	50	115	20	173	30	1,037	4 2013-2015		495	
372	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3610 1 A-3608 ELK. - A-3600 ELK.	15,41	22,82	7,41	6/7	50	111	15	185	25	1,113	4 2013-2015		295	
373	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3612 1 A-2521 ELK. - A-3314 ELK.	24,84	26,45	1,61	6/8	60	40	25	81	50	0,484	2 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	2.238	
374	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3616 1 A-2522 ELK. - A-624 ELK.	36,12	41,16	5,04	6/7	50/40	101	20	151	30	0,909	4 2013-2015		310	
375	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3618 1 A-624 ELK. - A-3931 ELK.	44,86	47,34	2,48	6/7	50/40	50	20	74	30	0,447	4 2013-2015		968	
376	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3618 2 A-3931 ELK. - MADARIAKO SARB. ELK. (A-4615)	47,34	49,38	2,04	6/7	50/40	41	20	61	30	0,368	4 2013-2015		489	
377	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3620 1.2 A-4609 ELK. - A-3622 ELK.	45,47	46,94	1,47	7/9	80/60	59	40	294	200	1,767	2 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	1.065	IPren lehenasuna 2007-2009 hirurtek., 45,6-46,6 KPen artean.

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
378	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3622	1.1	A-624 ELK. - A-3620 ELK.		60	96	40	143	60	0,862	3 2010-2012		1.850	
2510	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3622	1.2	A-3620 ELK. - A-625 ELK.		60	40	40	120	120	0,721	3 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA	2.655	
379	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3624	1	A-624 ELK. - A-3641 ELK.		50/40	67	25	108	40	0,647	4 2013-2015		169	
380	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3626	1	A-624 ELK. - KEXAAKO MONAST.		40	65	20	97	30	0,582	4 2013-2015	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	288	
381	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3630	1	A-624 ELK. - BURGOSEKO PM		40	175	20	263	30	1,578	4 2013-2015		220	
383	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3634	1	A-624 ELK. - A-2604 ELK.		50	75	20	113	30	0,676	4 2013-2015		295	
384	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3636	1	A-2602 ELK. - BURGOSEKO PM		40	45	35	51	40	0,308	3 2010-2012		422	
385	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3641	1	A-624 ELK. - ZUAZAKO H.Z.A.		60/50	63	25	100	40	0,601	3 2010-2012		783	
386	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3641	2	ZUAZAKO H.Z.A. - BIZKAIKO PM		60/50	184	25	294	40	1,767	3 2010-2012		783	
<b>TRAZATUA HOBETZEKO ETA PLATAFORMA ZABALTZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA</b>												<b>18.012</b>	<b>109,26</b>				

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
293	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3108 1	N-104 (OREITIA) - A-4134 ELK.	9,61	10,72	1,11	6/7		17	15	28	25	0,167	4 2013-2015	180	
294	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3108 2	A-4134 ELK. - ARGOMARIZEKO H.Z.A.	10,72	12,12	1,40	6/7		21	15	35	25	0,210	4 2013-2015	253	
295	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3108 3	ARGOMARIZEKO H.Z.A. - N-104 ELK. (VENTA DEL PATIO)	12,12	13,17	1,05	6/7		16	15	26	25	0,158	4 2013-2015	253	
300	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3112 1	A-132 (EGILETA) - A-3110 (DULANTZI)	13,29	17,53	4,24	6/8		64	15	106	25	0,637	3 2010-2012	848	Dulantziko Udalaren eskabidea, A-132 errepiderako sarbidea hobetzeko, Egiletan.
304	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3116 1	A-2128 ELK. - RAMAL	38,58	39,35	0,77	6/7		8	10	15	20	0,093	4 2013-2015	173	
305	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3116 2	RAMAL - NAFARROAKO PM (LARRAONA)	39,35	40,56	1,21	6/7		12	10	24	20	0,145	4 2013-2015	173	
307	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3118 1	A-3114 ELK. - A-2128 ELK.	32,12	39,08	6,96	5/6		104	15	174	25	1,046	4 2013-2015	169	
319	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3136 1	A-126 ELK. - A-3136 H.P. QUINTANA (A-4154 ELK.)	40,56	43,42	2,86	6/7		43	15	86	30	0,516	4 2013-2015	44	Ikuskapen proposamenetan 5/6etik 6/7ra handituta.
320	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3136 2	A-3136 H.P. QUINTANA (A-4154 ELK.) - A-132 ELK.	43,42	54,47	11,05	6/7		166	15	332	30	1,992	4 2013-2015	44	Ikuskapen proposamenetan 5/6etik 6/7ra handituta.
1211	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3202 1	URIZAHARRATIK ERRIOXAKO P. MUGARA	25,59	28,63	3,04	6/7				76	25	0,457	2013-2015	51	
1212	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3202 2	ERRIXAKO PM - A-124 ELK. (LABASTIDA)	12,86	14,96	2,10	6/7				53	25	0,316	2013-2015	184	
1213	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3224 A	MAPUETATIK EBRO IBAIKO ZUBIRA	61,16	61,42	0,26	6/8				7	25	0,039	2013-2015	257	
387	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3920 1	A-2620 ELK. - GIPUZKOAKO PM	32,33	35,69	3,36	6/6		50	15	84	25	0,505	4 2013-2015	112	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
388	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3931 1	A-3618 ELK. - BIZKAIKO PM	47,34	48,19	0,85	6/6	13	15	21	25	0,128	4 2013-2015	145	
389	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3941 2	A-3941 H.P. - BIZKAIKO PM (OTXANDIO)	29,29	29,85	0,56	6/6	8	15	14	25	0,084	4 2013-2015	104	

**PLATAFORMA ZABALTZEKO ETA HOBETZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA**

**1.080 6,49**

**AZPIPROGRAMA: ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA**

2514	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3020 1	ELKARGUNEA BERRANTOLATZEA ETA HOBETZEA, A-3020 ETA A-3138 ERREPIDEEN ARTEAN, BIRIBILGUNEA EGINDA.							95	0,569	2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONARTUTA			
1207	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3308 1	A-3302 ELK. - LANGRAIZEKO ZUBIA	13,28	15,25	1,97	7/9			59	30	0,355	2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	3.615	Antzinako A-2622 errepidearekiko elkarg. Aldaketatzat zehaztea.
1127	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-2134 Y A-4001	A-2134 ERREP. ELKARGUNEA ALDATZEA ZURBANON ETA A-4001 ERREP. HOBETZEA	4,92	7,20	2,28				288	127	1,734	2010-2012	BETEARAZTEN	939	Ez dago AEPI n jasota.

**ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEKO ETA SARBIDEAK KONTROLATZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA**

**442 2,66**

**AZPIPROGRAMA: BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA**

214	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 12	A-4202 ELK. - ERRIOXAKO PM	71,37	77,37	6,00	7/10	80	120	20	120	20	0,721	2 2004-2006	3.677	IPTen lehenasuna 2004-2006 hirurt., 72,8-74,3 KPen artean.
241	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2128 3	A-3114 ELK. - A-3116 ELK. LARRAONARA	35,40	38,58	3,18	6/7	60	32	10	63	20	0,382	4 2013-2015	800	
336	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3224 2	TORREMONTALVO SARB. ELK. - ERRIOXAKO PM	61,16	63,57	2,41	6/6	50	39	16	39	16	0,232	4 2013-2015	480	

**BAZTERBIDEAK INDARTZEKO ETA ZOLADURA JARTZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA**

**222 1,33**

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
<b>AZPIPROGRAMA: ZEHARBIDEAK HOBETZEA</b>																		
2004	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-624 (5.1) ARTZINIEGAKO ZEHARBIDEA	55,31	56,18	0,87	7/8	60			36	41	0,216	2 2010-2012		463	AEPI ez dago halakotzat jasota. Kalkulatoriko aurrekontuak 40 milioiko (pta/km) kostu unitarioa.
1120	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 5.2 A-2625 ELK. - BURGOSEKO PM, TOBALINAKO HARANEAN. SOBRONEKO TARTE HASIERATIK SOBRONEKO TARTE AMAIERARA	47,28	48,88	1,60	6/8	60/50	64	40	218	136	1,310	3 2010-2012	BETEARAZTEN	1.101	
235	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2124 4 URIZAHARRAKO ZEHAR. HASIERA - URIZAHARRAKO ZEHAR. AMAIERA	24,41	25,15	0,68	6/8	60	24	40	146	215	0,879	3 2007-2009	PROIEKTUA IDATZITA	456	
239	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2126 3 OIONEKO H.Z.H. - OIONEKO H.Z.A.	57,58	58,68	1,10	7/10	60	88	80	88	80	0,529	3 2010-2012	ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONARTUTA	8.419	Sek. 7/9etik 7/10era handitu da.
1209	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 9.2 VILLANAÑEKO ZEHARBIDEA	38,20	38,75	0,55	6/7				109	198	0,655	2010-2012	ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONARTUTA	524	AEPI ez dago halakotzat jasota, baina trazatua hobetzea eta plataforma zabaltzea jasota dago, tarte osorako. Aurreratzeko aukera proiektuaren egoera aintzat hartuta.
1102	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 9.4 URIBARRI GAUBEAKO ZEHARBIDEA	41,00	42,20	1,20	6/7				204	170	1,229	2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONARTUTA	524	AEPI ez dago halakotzat jasota, baina trazatua hobetzea eta plataforma zabaltzea jasota dago, tarte osorako.
2500	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3002 4.2 URIBARRI GANBOAKO ZEHARBIDEA	13,79	14,92	1,13	6/8	50/40	34	30	146	129	0,878	3 2004-2006	BETEARAZITA	2.397	Lehent. 2004-2006 hirurtek.
												<b>948</b>	<b>5,70</b>					

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
<b>AZPIPROGRAMA: ABIADURA MOTELEKO BIDEAK ERAIKITZEA</b>																		
1203	AB. MOT. BIDEAK ERAIKITZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-624 (1.2) CHOZASEKO GAIN. AB. MOTELEKO BIDEA	31,10	34,62	3,52	7/9 + BIDE MOTELA				352	100	2,116	2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	3,140	
1204	AB. MOT. BIDEAK ERAIKITZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-624 (1.3) AMURRIOKO EK. SAIH. ETA A-4602 ERR. A.B.M.	37,35	40,30	2,95	7/9 + BIDE MOTELA				295	100	1,773	2007-2009		3,140	
<b>ABIADURA MOTELEKO BIDEAK ERAIKITZEKO AZPIPROGRAMA GUZTIRA</b>												<b>647</b>	<b>3,89</b>					

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
393	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4004 1 A-3100 ELK. - A-3022 ELK.	14,64	16,88	2,24	5,5/5,5		22	10	37	17	0,223			100	
394	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4005 1 A-3100 ELK. - A-3022 ELK.	16,76	18,85	2,09	5,5/5,5		17	8	35	17	0,209			221	
398	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4011 1 A-3002 ELK. - LANGARA GANBOA	10,29	13,84	3,55	5,5/5,5		28	8	59	17	0,355			209	
1128	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4012 GARAIOKO SARBIDEA	14,45	16,01	1,56	6/7				31	20	0,187	PROIEKTUA IDATZITA		682	
399	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4013 1 A-3012 ELK. - GEBARAKO H.Z.H.	15,14	15,88	0,74	5,5/5,5		7	10	13	17	0,076			23	
400	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4013 2 GEBARAKO H.Z.H.- A-3022 ELK.	15,88	16,18	0,30	5,5/5,5		3	8	73	208	0,438	PROIEKTUA ONARTUTA		23	A-3022 errepidetik A-3012 errepidetiko elkargunerako tartea sartzen da.
401	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4014 1 A-3022 ELK. - ETURA	16,73	17,16	0,43	5,5/5,5		5	8	10	17	0,062			136	
402	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4015 1 A-3022 ELK. - HEREDIA	30,57	30,84	0,27	5,5/5,5		3	8	6	17	0,036			1.221	
403	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4017 1 A-3012 ELK. - ELGEA	18,26	20,74	2,48	5,5/5,5		20	8	41	17	0,248			221	
404	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4018 1 A-3012 ELK. - BARRIA	25,01	25,24	0,23	5,5/5,5		4	8	8	17	0,051			159	
405	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4019 1 A-3012 ELK. - ARRIOLA	28,75	28,99	0,24	5,5/5,5		5	8	10	17	0,060			212	
407	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4021 2 ZABOLAKO H.Z.H. - ZABOLA	28,34	29,87	1,53	5,5/5,5		1	8	1	17	0,009			332	
1215	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4024 A-4023 ELK.- URIBARRI	29,22	30,84	1,62	5,5/5,5				32	20	0,192			281	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1216	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4025	NARDEAGA K. - ETXAGUEN	29,73	34,09	4,36	5,5/5,5			76	17	0,457			295	
1217	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4026	A-4025 ELK. - GANZAGAI	32,59	33,04	0,45	5,5/5,5			9	17	0,053			282	
273	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4027 1	N-240 ELK. (ARAKA) - A-3002 ELK. (DURA)	6,25	7,13	0,88	6/7	20	20	90	88	0,540		BETEARAZTEN	1.291	2 metroko espaloia barne, alde bakitzean. 390 m-ko jarduna.
409	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4101 1	N-102 ELK. - ESKIBEL	3,66	6,54	2,88	5,5/5,5	28	10	56	20	0,337			167	
410	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4102 1	N-102 ELK. ARIÑEZ - ZUMELZU	6,30	8,41	2,11	5,5/5,5	16	8	39	19	0,235		PROIEKTUA ONARTUTA	323	
1129	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4104	ARMIÑON-ESTAVILLO	22,67	23,35	0,68								BETEARAZTEN	177	Ez dago AEPI n jasota. N-I (2) errepidea egokitzeko proiektuan jasota dago.
412	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4107	ZERIOKO H.Z.A. - A-4159 ELK. (ESTIBALIZEKO S.)	7,79	9,17	1,38	5,5/5,5	11	8	23	17	0,138			433	
413	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4109 1	A-3100 ELK. - ARRIETA	17,59	17,85	0,26	5,5/5,5	4	8	8	17	0,046			72	
414	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4110 1	A-3100 ELK. - EZKEREKOTXAKO H.Z.H.	19,84	20,66	0,82	5,5/5,5	7	8	14	17	0,086			401	
416	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4111 1	A-3100 ELK. - A-3110 ELK.	21,61	25,17	3,56	5,5/5,5	28	8	61	17	0,364			106	
417	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4112 1	A-3110 ELK. - ALANGUAKO SARB. ELK.	26,19	29,09	2,90	5,5/5,5	23	8	49	17	0,293			106	
418	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4112 2	ALANGUAKO SARB. ELK.- A-2128 ELK.	29,09	30,39		5,5/5,5	13	8	26	17	0,157			106	
419	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4114 1	A-3138 ELK. - BIKUÑAKO H.Z.H.	29,21	30,11	0,90	5,5/5,5	9	10	18	20	0,108			310	
1064	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4121 1	A-3110 ELK. - AÑUAKO H.Z.H.	11,60	13,29	1,69	5,5/5,5	14	8	28	17	0,170		PROIEKTUA ONARTUTA	269	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1117	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4121 2 AÑUAKO H.Z.H. - A-132 ELK.	13,29	15,14	1,85	5,5/5,5		15	8	31	17	0,185			269	
425	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4122 1 A-132 ELK. - APELLANIZEKO H.Z.H.	23,41	25,87	2,46	5,5/5,5		20	8	41	17	0,249			180	
426	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4130 1 A-2128 ELK. - OKARIZ	27,11	27,86	0,75	5,5/5,5		7	8	14	17	0,083			216	
1218	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4131 A-2128 ELK. - OTEO	44,25	44,50	0,25	5,5/5,5				7	20	0,043			88	
427	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4133 1 A-3104 ELK. - OKINA	9,32	14,97	5,65	5,5/5,5		56	10	112	20	0,671			665	
428	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4135 1 A-3112 ELK. - A-4136 ELK.	13,47	16,35	2,88	5,5/5,5		23	8	49	17	0,294			124	
1219	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4137 A-3110 ELK. - AZILU	16,65	17,26	0,61	5,5/5,5				20	20	0,119			91	
1220	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4138 A-3110 ELK. - TXINTXETRU	19,41	21,26	1,85	5,5/5,5				41	20	0,246			61	
429	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4139 2 A-3110 SARB. ELK. - JAUREGI	21,19	21,56	0,37	5,5/5,5		3	8	6	17	0,037			116	
430	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4140 1 A-3110 ELK. - ALAIZA	23,19	23,47	0,28	5,5/5,5		3	8	6	17	0,036			209	
431	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4141 1 A-4112 ELK. - EGILEOR	28,67	29,47	0,80	5,5/5,5		7	8	15	17	0,091			47	
432	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4142 1 A-3114 ELK. - ERROETA	35,41	37,68	2,27	5,5/5,5		23	10	46	20	0,278			83	
433	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4143 1 A-3114 ELK. - IBISATE	32,34	32,60	0,26	5,5/5,5		3	10	5	20	0,031			34	
434	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4144 1 A-3114 ELK. - MUSITUKO H.Z.H.	27,70	31,88	4,18	5,5/5,5		34	8	70	17	0,422			411	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1221	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4145 A-3114 ELK. - ALETXA	27,02	28,25	1,23	5,5/5,5				27	20	0,161			95	Ikusi oraingo sekzioa.
436	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4146 1 A-3122 ELK. - ZABALATE	31,04	33,87	2,83	5,5/5,5		24	8	49	17	0,296			58	
1222	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4147 INT. A-3124 - TOBERA	37,59	38,53	0,94	5,5/5,5				16	17	0,099			47	
1223	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4148 BURGOSEKO MUGA - FAIDU	22,76	23,32	0,56	5,5/5,5				9	17	0,053			107	
437	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4149 1 A-3134 ELK. - TREBIÑUKO KOND. MUGA (BURGOSEKO PM)	26,79	28,41	1,62	5,5/5,5		12	8	26	17	0,155			56	
438	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4150 3 A-3134 ELK. - ARLUZEAKO H.Z.H.	29,13	32,48	3,35	5,5/5,5		34	10	67	20	0,402			81	
440	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4153 1 A-126 ELK. - A-126 ELK.	36,51	36,77	0,26	5,5/5,5		7	8	14	17	0,083			176	
2602	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4154 1 BURGOSEKO MUGA - URTURIKO H.Z.H.	36,35	37,72	1,37	5,5/5,5				27	20	0,165				
2603	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4154 2 URTURIKO H.Z.H.- URTURIKO H.Z.A.	37,72	38,00	0,28	5,5/5,5				91	325	0,548				
2604	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4154 3 URTURIKO H.Z.A. - A-3136 ELK.	38,00	39,94	1,94	5,5/5,5				39	20	0,233				
441	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4155 1 A-3126 ELK. - MONTORIAKO H.Z.H.	25,44	27,35	1,91	5,5/5,5		15	8	32	17	0,191			38	
442	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4156 1 A-3122 ELK. - ESCANZANAKO H.Z.H.	32,13	32,59	0,46	5,5/5,5		5	10	11	20	0,066			107	
443	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4157 1 BURGOSEKO PM - LACORZANA	30,66	32,26	1,60	5,5/5,5		14	8	29	17	0,174			27	
306	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4160 1 A-2128 ELK. - A-3116 ELK.	38,70	39,20	0,50	6/7		8	15	15	30	0,090			87	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
309	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4161 2 URBISUKO H.Z.A. - A-2128 ELK. (ENTREPEÑAS)	43,07	44,29	1,22	5/6		18	15	37	30	0,220			130	
444	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4204 1 A-3214 ELK. - MAÑUETA	56,11	59,03	2,92	5,5/5,5		24	8	49	17	0,297			63	
1130	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4212 MOREDA-BARRIOBUSTO	51,48	58,44	6,96	5,5/5,5				140	20	0,844	PROIEKTUA EGINDA		730	Ez dago AEPI n jasota. Ikusi oraingo sekzioa.
450	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4308 2 A-3606 ELK. - GEREÑAKO H.Z.A.	11,93	12,14	0,21	5,5/5,5				23	37	0,137			125	
451	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4309 1 A-3606 ELK. - URIBARRI DIBIÑA	7,88	8,49	0,61	5,5/5,5		6	8	13	17	0,077			248	
453	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4311 1 A-4310 ELK. - MARTIODA	8,37	9,18	0,81	5,5/5,5		6	8	13	17	0,076			92	
454	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4312 1 A-4310 ELK. - OTOBARRENEKO H.Z.H.	10,61	10,88	0,27	5,5/5,5		3	10	6	20	0,034			137	
1225	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4314 A-3302 ELK. - VILLODAS	12,84	13,11	0,27	5,5/5,5				5	20	0,032			251	
456	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4316 1 A-2622 ELK. - CAICEDO-SOPEÑA	21,92	24,29	2,37	5,5/5,5		20	8	41	17	0,244			55	
457	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4317 1 A-2622 ELK. - BASQUIÑUELAS	22,92	26,58	3,66	5,5/5,5		30	8	63	17	0,376			41	
458	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4318 1 A-2622 ELK. - ARREO	26,90	29,22	2,32	5,5/5,5		19	8	39	17	0,232			82	
463	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4323 1 A-2122 ELK. - CAICEDO YUSO	38,90	40,91	2,01	5,5/5,5		17	8	35	17	0,212			175	
465	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4325 2 ALCEDO - VILLAMBROSA	47,39	50,38	2,99	5,5/5,5		31	10	61	20	0,368			47	
466	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4326 A-2625 ELK. - BACHICABO	35,24	37,86	2,62	5,5/5,5		22	8	46	17	0,274			74	Bachicaboko hiri tartea Ikuskapenean jasota dago.

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
467	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4327 1 A-2625 ELK. - BARRIO	34,39	38,52	4,13	5,5/5,5		41	10	82	20	0,496			45	
1226	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4328 A-2625 ELK.-BELLOJIN	35,37	37,67	2,30	5,5/5,5				47	20	0,280			80	
470	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4330 1 KARANKAKO H.Z.A./A-3320 ELK. - ASTULEZEKO SARB. ELK.	42,27	44,33	2,06	5,5/5,5		21	10	41	20	0,247			12	
471	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4330 2 ASTULEZEKO SARB. ELK. - A-2625 ELK.	44,33	46,99	2,66	5,5/5,5		27	10	53	20	0,319			12	
472	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4331 1 A-2622 ELK. - NOGRARO	41,25	44,58	3,33	5,5/5,5		33	10	66	20	0,400			93	
473	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4332 1 A-2622 ELK. - QUEJO	42,95	45,86	2,91	5,5/5,5		30	10	60	20	0,364			42	
474	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4333 1 BURGOSKO MUGA – MIOMAKO H.Z.H.	48,30	48,57	0,27	5,5/5,5		2	8	5	17	0,030	PROIEKTUA ONARTUTA		58	
479	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4337 1 A-2622 ELK. – VALLUERCAKO H.Z.H.	52,86	56,39	3,53	5,5/5,5		29	8	60	17	0,360			87	
480	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4338 1 BURGOS PM - LAHOZ	51,31	56,25	4,94	5,5/5,5		40	8	84	17	0,504			111	
2605	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4339 1 A-4305 ELK. – IGAEGIKO H.Z.H.	29,27	30,49	1,22	5,5/5,5		0	8	24	20	0,147				Quintanilla de la Ribera Administrazio Batzak eskaturiko hobekuntza.
482	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4340 1 A-4339 ELK. – QUINTANILLAKO H.Z.H.	32,02	33,25	1,23	5,5/5,5		14	10	96	78	0,577	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA		124	Quintanilla de la Ribera Administrazio Batzak eskaturiko hobekuntza.
2601	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4340 2 QUINTANILLAKO H.Z.A.- MELLEDES	33,47	34,85	1,38	5,5/5,5		14	10	96	70	0,577	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA			Quintanilla de la Ribera Administrazio Batzak eskaturiko hobekuntza.
483	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4341 1 A-3312 ELK. – VILLABEZANAKO H.Z.H.	32,31	36,33	4,02	5,5/5,5		40	10	80	20	0,481			160	
485	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4342 1 A-3310 ELK. - MANZANOSEKO H.Z.H.	21,12	22,12	1,00	5,5/5,5		11	10	22	20	0,130			169	Quintanilla de la Ribera Administrazio Batzak eskaturiko hobekuntza.

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEP/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEP (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEP (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEP (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
486	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4344 1 .A-4316 ELK. - CASTILLO SOPENA	23,92	24,16	0,24	5,5/5,5		3	10	6	20	0,036		40		
487	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4346 1 A-3318 ELK. - ARTAZA	25,95	26,56	0,61	5,5/5,5		6	10	13	20	0,076		22		
489	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4349 1 A-3316 ELK. - VILLAMANCA	30,25	30,63	0,38	5,5/5,5		4	10	8	20	0,048		24		
490	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4350 1 A-3316 ELK. - GUILLARTE	32,85	33,45	0,60	5,5/5,5		7	10	13	20	0,080		19		
492	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4353 1 A-3314 ELK. - URBINA	26,28	26,75	0,47	5,5/5,5		4	8	8	17	0,050		104	Urbina-Ezako Administrazio Batzak hobekuntza eskatu du Urbina-Ezako sARBIDEKO oraingo adarraren trazatuan.	
494	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4355 1 A-3314 ELK. - KATADIANOKO H.Z.H.	30,25	30,44	0,19	5,5/5,5		2	8	3	17	0,019		27		
495	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4356 1 A-3314 ELK. - ANDAGOIAKO H.Z.H.	32,09	32,57	0,48	5,5/5,5		5	10	10	20	0,061		57		
1227	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4357 A-2622 ELK. - SAN JOAN ACREKOAREN KOM.	28,57	28,90	0,33	5,5/5,5				7	20	0,040		76		
347	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4358 1 A-3302 ELK. - IRUÑA	12,49	13,56	1,07	5/6		16	15	32	30	0,193		631		
1131	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4359 TRESPUNTESERAKO SARBIDEA	11,00	11,93	0,93	6/7				88	70	0,530	BETEARAZITA	1.176	Ez dago AEPIn jasota. A-3302 errepidearekiko elkargunearen hobekuntza sartzen da.	
496	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4401 1 N-240 ELK. - BETOLAZAKO H.Z.H.	10,99	13,14	2,15	5,5/5,5		17	8	36	17	0,218		103		
500	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4409 2 A-4410 ELK. - AKOSTA	17,20	17,50	0,30	5,5/5,5		6	10	11	20	0,066		216		
501	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4410 1 A-4409 ELK. - ZESTAFE	17,19	17,51	0,32	5,5/5,5		6	10	12	20	0,072		111		
503	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4412 1 A-3600 ELK. - OLANO	14,10	15,20	1,10	5,5/5,5		10	8	21	17	0,124		51		

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENEA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1132	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4413 MURGIA-DOMAIIKA	19,50	23,18	3,68					64	17	0,382		BETEARAZTEN	319	Ez dago AEPI n jasota. Ez daukagu galtzada/plataforma baikoitzari buruzko datunik.
505	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4419 1 A-3612 ELK. - LARRAZKUETA	26,20	26,89	0,69	5,5/5,5		7	10	15	20	0,089			59	
1228	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4421 A-2521 ELK. -UZKIO	29,49	31,75	2,26	5,5/5,5				48	20	0,288			85	
506	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4422 A-2521 ELK. - APREGUINDANA	30,69	33,09	2,40	5,5/5,5		18	8	37	17	0,224			141	Unza-Apreguindana tartea Ikuskapenean jasota dago.
507	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4423 1 A-624 ELK. - INOSOKO H.Z.H.	33,23	34,48	1,25	5,5/5,5		11	8	23	17	0,137			122	
1229	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4602 A-3616 ELK. - LEZAMA	36,91	37,66	0,75	5,5/5,5				18	17	0,109			71	
508	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4603 1 A-3616 ELK. - ONSOÑO	36,21	37,01	0,81	5/5		8	10	25	30	0,153			19	
509	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4604 1 A-625 ELK. - LECAMAÑA	44,80	46,51	1,71	5,5/5,5		18	10	36	20	0,218			106	
1103	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A4609 AMURRIO-OLABEZARREKO AUZOKO ERREPIDEA HOBETZEA	42,98	44,72	1,74	6/8				100	57	0,601		BETEARAZTEN	667	Ez dago AEPI n jasota; Amurrioren 1.050 KPren artean, 2 metroko espaloia ezk. eta 1 m-ko bazterb.
511	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4610 1 A-624 ELK. - A-3618 ELK.	44,06	45,11	1,05	5,5/5,5		8	8	17	17	0,105			224	
512	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4615 1 A-3618 ELK. - MADARIA	49,39	50,74	1,35	5,5/5,5		14	10	27	20	0,162			29	
516	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4619 1 A-3626 ELK. - LUXOKO H.Z.H.	49,43	53,46	4,04	5,5/5,5		37	10	74	20	0,444			121	
1065	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4620 1 A-4618 ELK. (A-3626) - A-624 ELK.	49,80	52,59	2,79	5,5/5,5		22	8	46	17	0,279			232	
518	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4621 1 A-3630 ELK. - OPELLORA	53,22	54,30	1,08	5,5/5,5		11	10	22	20	0,130			19	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
<b>PROGRAMA: HIRI SAIHESBIDEAK</b>																		
<b>AZPIPROGRAMA: SAIHESBIDEAK</b>																		
227	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 BIASTERIKO SAIHESBIDEA	63,60	66,10	2,50	7/10	80	250	100	500	200	3,005	3 2010-2012		3.633	
226	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 BASTIDAKO SAIHESBIDEA	40,16	45,03	4,87	7/10	80	487	100	972	200	5,854	3 2010-2012		2.080	
230	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 3 FONTECHA SAIH. HASIERA-FONTECHA SAIH. AMAIERA	38,97	41,99	2,29	7/10	80	168	80	183	80	1,101	2 2007-2009	INFORMAZIO IKERKETAN	1.952	
1202	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-2126 2.2 EKORAKO SAIHESBIDEA	49,49	51,27	1,78	6/8	80/60			360	202	2,164	3 2010-2012	INFORMAZIO IKERKETAN	585	
1208	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-2522 2 BARANBIOKO SAIHESBIDEA	34,10	36,12	2,02	7/9	60	303	150	303	150	1,821	2007-2009	AURRETIAZKO IK. IDATZITA	1.724	EGOKITZAPENAREN ORDEZKOA AURREIKUSITAKO TARTEAN
258	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 5 A-3310 ELK. (POBESEKO SAIH. HASIERA - POBESEKO SAIH. AMAIERA)	20,80	22,90	2,10	7/9	60	210	100	734	350	4,417	3 2007-2009	INFORMAZIO IKERKETA	903	Pobeseko Udalaren eskabidea, zeharbidea hobetzeko. Aurreratze aukera, ikerketaren Egoeraren eraginez.
260	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 7 GESALTZA AÑANAKO SAIH. HASIERA - GESALTZA AÑANAKO SAIH. AMAIERA	27,95	29,70	1,75	7/9	80	228	130	228	130	1,367	2 2007-2009	AURRETIAZKO IK.	903	
1214	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3104 1.1 A-2130 ELK. - 4.90 KP	4,14	4,90	0,80	6/7	50						2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	712	Otazuko (Vitoria - Gasteiz) 45 sektorearen konturako kostua, 0,8 M€-ko zenbatekoan.
297	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3110 3 DULANTZIKO SAIH. HASIERA - DULANTZIKO SAIH. AMAIERA	11,40	15,80	4,40	7/10	80	238	140	1.115	254	6,704	2 2004-2006	BETEARAZITA	3.886	Dulantziko Udalaren eskabideak A-3110 errepidea hobetzeko.
310	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3122 1 N-124 ELK. - BERANTEVILLAKO H.Z.A.	28,59	32,00	3,41	6/8	80	67	25	614	180	3,689	3 2010-2012		639	
339	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3226 3 MOREDAKO SAIH. HAS. - NAFARROAKO PM	82,64	85,01	2,37	6/8		15	10	399	168	2,397	4 2010-2012	INFORMAZIO IKERKETA IDATZITA	671	Informazio lkerketa idatzita (Moreda saihesbidea barne).

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK														
350	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3312	2	RIVABELLOSAKO SAIH. HASIERA - RIVABELLOSAKO SAIH. AMAIERA	30,25	31,50	1,25	7/9	80	138	110	209	167	1,256	2 2010-2012	664	AEPIko 6/7ko sekzioa 7/9ra aldatu da Ikuskapenean. Kostuak aldatu barik daude.												
352	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3312	4	KOMUNIOIKO H.Z.H. - KOMUNIOIKO H.Z.A.	34,39	34,95	0,56	6/7	60	45	80	45	80	0,269	2 2010-2012	290	Ikuskapenean sekzioa aldatu egin da 7/9tik 6/7ra. Kostuak aldatu barik.												
359	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3318	1.1	A-3314 ELK. - SUBILLA-MORILLASEKO SAIH.	20,12	21,00	0,88	6/7	50	173	20	333	378	2,000	4 2007-2009	TRAZATU PROIEKTUA	338												
2520	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4405		MENDIGURENEKO SAIHESBIDEA	5,55	7,50	1,95	6/7	60		140	200	0,841	2010-2012		200 ibilgailu/egun (2003ko EBI).													
<b>SAIHESBIDEAK AZPIPROGRAMA GUZTIRA</b>																															
<b>HIRI SAIHESBIDEAK PROGRAMA GUZTIRA</b>																															
<b><u>GUZTIRA</u></b>																															
<b><u>GUZTIRA A-1 errepidea eta N-I (3) tartea aitzat hartu barik, Sustapen Ministerioarekin hitzartuta baitago.</u></b>																															

Oharra: Hemen adierazitako guztizkoen barruan ez dira programa osagarriak sartzen (Kontserbazioa, Zoruak indartzea, Eraginpeko zerbitzuak, Desjabetzeak, Ingurumen-hobekuntza eta Segurtasunaren prebentzioa)

**ARABAKO ERREPIDEEN 2004-2015ERAKO PLAN INTEGRALAREN IKUSKAPENENKO JARDUN PROPOSAMENAK  
ERREPIDEEN ARABERAKO ZERRENDA**

ARABAKO ERREPIDEEN 2004-2015 ERAKO PLAN INTEGRALAREN IKUSKAPENENKO JARDUKETA PROPOSAMENAK. Errepideen araberako zerrenda

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEP/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEP/BS (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEP/BS (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEP/BS (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
<b><u>SARE MOTA:</u></b>		<b><u>AUTOBIDEA</u></b>																	
6	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	AP-1 (1) VITORIA-GASTEIZ - EIBAR AUTOBIDEA. ETXABARRI-LUKO TARTEA	0,00	7,00	7,00	2x7,5/11 2x7,5/11	120	6.177	882	5.082	726	30,541	4 2004-2006	BETEARAZTEN		Aurrek. kanpoko finantziazioa	
101	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	AP-1 (2) VITORIA-GASTEIZ - EIBAR AUTOBIDEA. LUKO-GIPUZKOAKO PROBINTZIAREN MUGA TARTEA	7,00	14,33	7,33	2x7,5/11 2x7,5/11	120	12.592	1.719	18.136	2.476	109,000	1 2004-2006	BETEARAZTEN		Aurrek. kanpoko finantziazioa. Ariabaneko tuneleko Arabako tartea barne (33,409 M€)	
2516	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	BI-636 KADAGUAREN IGAROBIDEA	10,53	11,81	1,29	2x7/10,5 2x7/10,5	80						2004-2006	BETEARAZTEN		Kadaguaren igarobidearen barruan. Hitzarmena Bizk. Foru Aldundiarekin. Bizkaia dagokion finantziazioa. Bizkaiko Foru Aldundiari dagokion finantziazioa.	
							<b>15,61</b>						<b>23.218</b>	<b>139,54</b>					

(1) AEP/BS LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
<b>SARE MOTA:</b>		<b>LEHENTASUNEN INTERESEKO SAREA</b>																	
201	GAITASUNA HANDITZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-104 2	A-2134 ELK. (ILARRAZAKO SAIH.) - A-3110 ELK.	356,30	358,34	2,04											
								2x7/10,5	100-120	51	25	816	800	9,809	3	INFORMAZIO IKERKETA IDAZTEN	10.200	II. EEPOko proposamenzat jasota.	
															2010-2012				
202	SARBIDEAK BERRANTOLATZEA ETA KONTROLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-104 3	A-3110 EK. - MATAUKO SAIH. - N-I ELK. (VENTA DEL PATIO)	358,34	363,45	5,11											
								7/11	100	128	25	613	250	7,678	3	INFORMAZIO IKERKETA IDAZTEN	6.617	II. EEPOko proposamenzat jasota.	
															2010-2012				
7	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-124 (1)	ARMIÑON-ZANBRANA BIKOIZTEA (Elkarren jarraiko bi hirutekotan betearazi beharreko jarduketa)	24,40	26,95	2,55											
								2x7/10,5	100	500	200	1.275	500	7,663	2	TRAZATUKO PROIEKTUA IDAZTEN	10.502	Berantevillako Udalaren eskabidea, behetik edo goitik igarotzeko, A-3122 errepideko etorkizuneko N-124tik. IPTren lehent. 2007-2009ko hirurtekorako, 24,7 eta 25,7 KPen artean.	
								2x7/10,5							2007-2009				
98	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-124 (2)	ARMIÑON-ZANBRANA BIKOIZTEA (Elkarren jarraiko bi hirutekotan betearazi beharreko jarduketa)	26,95	29,50	2,55											
								2x7/10,5	100	500	200	1.275	500	7,663	3	TRAZATUKO PROIEKTUA IDAZTEN	10.502	IPTren lehent. 2007-2009 hirurtekorako, 28 eta 30,1 KPen artean.	
								2x7/10,5							2007-2009				
203	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-124 (4)	BIKOIZTEA ZANBRANA. SAIH. HASIERA - A-4106 ELK. (GATZAGA)	29,50	35,30	5,80											
								2x7/10,5	100	1.160	200	2.320	400	13,943	3	TRAZATUKO PROIEKTUA IDAZTEN	10.655	II. EEPOko prosamenzat jasota, 28 eta 30,1 KPen eta 32,1 eta 33,7 KPen artean.	
								2x7/10,5							2010-2012				
1091	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-124 (5)	GALTZADA BIKOIZTEA. GATZAGA -BRIÑAS TARTEA	35,30	38,79	3,49											
								2x7/10,5	80	1.074	308	1.396	400	8,390	3	ERAIKUNTZA PROIEKTUA	10.655	II. EEPOko prosamenzat jasota.	
								2x7/10,5							2010-2012				
12	GALTZADA BIKOIZTEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-240 (3)	A-623 ERREPIDERAINO (LEGUTIO) BIK.	15,02	16,60	1,58											
								2x7/10,5	100	398	250	948	600	5,698	3	INFORMAZIO IKERKETA IDAZTEN	11.047	II. EEPOren ikuskapenaren arabera, ikertzen ari dira; Legutioko zeharbidearen arazoaren soluzioa jasotzen du.	
								2x7/10,5							2007-2009				
99	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-240 (4)	EGOKITZ. LEGUTIOKO-BIZKAIKO PM (Elosurako A-4404 errepidearekiko elkargune-tartearen hasiera)														
								7/12	100	80	12	157		0,944	1	IKERTZEN	3.929		
								7/12							2007-2009				

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK			
84	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-240 (5)	EGOKITZAPENA LEGUTIO-BIZKAIKO PM	16,60	23,08	6,48	7/12	100	438	67	778	120	4,673	2	2007-2009	3.929	Elkarguneen egokitzapena. 3 IPTren lehent. 2007-2009 hirurt., 16,6 eta 22,4 KPen artean. IPT 16,6 eta 22,4 KPen artean.	
11	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-240 (6)	LOTUNEA A-623 ERREPIDEAREKIN (LEGUTIO)	16,60							500	3,010	2	2007-2009	INFORMAZIO IKERKETA IDAZTEN	9.088	IPTen lehent. 2007-2009 hirurt., 16,6 eta 18,4 KPen artean.	
205	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-622 2A	LOTUNEKO SARB. BERRANT. IHURRETIK N-624 ELK.RA	4,85	7,52	2,67	2x7/10,5	120	93	35	267	100	1,605	1	2007-2009	AUKERAK IKERTZEN	35.586	II. EEPoko proposamenzat jasota. IPT 4,5-6 KPak.
206	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-622 3A	LOTUNEKO SARB. BERRANT N-624 ELK.TIK A-3600 ELK.RA (LETONAKO LOTUNEA)	7,52	12,70	5,18	2x7/10,5	120	181	35	207	40	1,245	1	2007-2009	IKERTZEN	25.136	II. EEPoko proposamenzat jasota; II. EEPOn baterako jarduketa N-622an, sarbideen kontrolerako, sarbideen kontrolerako 622ren artean, Ihurreko Lotunearen eta Letonaren artean 205 eta 206 kod.). IPT 8,7-9,7 KPak.
207	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-622 6	ZERBITZUBIDEA A-624 ETA a-2521 ERREPIDEAK LOTZEKO			1,50			50	33	60	40	0,361	1	2007-2009		16.110	II. EEPoko proposamenzat jasota
2005	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	N-I	GAZEOKO ERDI LOTUNEAREN ALDAKETA, LOTUNE OSO BIHURTZEKO								500	3,010		2007-2009	BETEARAZTEN			
2002	LOTUNEAK ERAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	N-I	JUNDIZEKO LOTUNEAREN ALDAKETA.								176	1,056		2004-2006	BETEARAZITA			Bide berria eraikitzea. Titulartasun-aldaketak A-4302rekin. Hitzarm. sinat. Gasteizeko Udalararekin. Kostu osoa 2,439 M€. Gasteizeko Udalararekin batera finantzatuta (Udalak %56,69 eta Aldundiak %43,31)
10	GAITASUNA HANDITZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	N-I (1)	BAZTERBIDEEN EGOKITZ. ETA HOBEK. ETA EZKERRETARAKO BIRAKETEN EZABAKETA, 321,7 KP-TIK 329,5 KP-RA (Elkarren jarraiko bi hirurtekotan bet. beharreko jard. unit.)	321,70	326,10	4,40	2x7,5/11	100			1.763	401	10,597	2	2004-2006	BETEARAZTEN	15.045	Jarduketaren aurrekontu osoa 30,920 M€ da; laukian hirurteko bakoitzerako esleipena agertzen da, jarduketa unitarioari dagokionez.
									2x7,5/11											

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.





JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
<b>SARE MOTA:</b>		<b>OINARRIZKO SAREA</b>																
227	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124	BIASTERIKO SAIHESBIDEA	63,60	66,10	2,50	7/10	80	250	100	500	200	3,005	3	3.633	
									7/10									2010-2012
226	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124	BIASTERIKO SAIHESBIDEA	40,16	45,03	4,87	7/10	80	487	100	972	200	5,854	3	2.080	
									7/10									2010-2012
209	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 4	ARABAKO PM - EGOKITZ. HASIERA	54,31	55,65	1,34	7/10	80	107	80	134	100	0,805	3	1.899	
									7/10									2010-2012
1201	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 6-7	EGOKITZ. AMAIERA-SAIH. HASIERA (TRAZATUARENA)	57,00	59,54	2,54	7/10	80	205	80	203	80	1,221	3	3.633	210 eta 211 kodeak bateratzetik dator.
									7/10									2010-2012
213	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 11.1	BIASTERIKO ZEH. AMAIERA (A-3216 ELK.) A-4202 ELK-RA. BIASTERIKO ZEHARB. AMAIERA (A-3216 ELK.) CUESTA CASTEJONES OBRAREN HASIER.	65,08	66,91	1,83	7/10	80	183	100	198	108	1,191	2	3.677	BETEARAZITA
									7/10									2004-2006
1108	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 11.3	BIASTERIKO ZEHARB. AMAIERA (A-3216 ELK.) A-4202 ELK-RA. OBR. AMAIER. TART. CUESTA DE CASTEJONESETK A-4202 ELK-RA	70,48	71,37	0,89	7/10	80	89	100	221	249	1,331	2	3.677	BETEARAZITA
									7/10									2004-2006
214	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 12	A-4202 ELK. - ERRIOXAKO PM	71,37	77,37	6,00	7/10	80	120	20	120	20	0,721	2	3.677	IPTre lehent. 2004-2006 hirurt., 72,8 - 74,3 KPetan.
									7/10									2004-2006
2512	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-124 Y A-3226	A-3226 ERREP. LOTUNEA								450	2,705	2			Lotunea A-3226rekin eta sarbideen kontrolako Errioxako PMraino. Casablancako industrialdea.
																		2010-2012

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
216	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-126 2 BERNEDOKO H.Z. AMAIERA - A-3136 ELK.	39,40	40,56	1,16	6/8	60	84	60	93	80	0,558	4		561	
								6/8							2013-2015			
217	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-126 3 A-3136 ELK. – NAFARR. PM (ANGOSTINA)	40,56	42,84	2,28	6/8	60	137	60	182	80	1,096	4		275	
								6/8							2013-2015			
218	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-126 4 NAFARR. PM (GENEVILLA) - SANTIKURUTZE KANPEZU (A-132 ELK.)	40,93	38,10	2,83	6/8	60	170	60	226	80	1,361	4		871	
								6/8							2013-2015			
5	AZPIEGITURA BERRIAK	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 LOTURA N-104 ERREP. (ARKAUTE)	3,61	5,06	1,45	7/10	80	350	241	435	300	2,614	2			
								7/10							2010-2012			
1115	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 2 TRAZAT. EGOKITZ. ETA HOBKUNTZA A-132 ERREPIDEAN, ELORRIAGATIK EGILETARA: ASKARTZA -A-4159 ELK. TARTEA	5,33	7,74	2,41	7/12	80	93	39	121	50	0,724	3	BETEARAZITA	4.415	II. EEPOn sartuta. Idazten ari dira Estibaliz mendirako A-132 eta A-4159 errepideen arteko Elkarguneak berranolatzeko eta hobetzeko Eraikuntza Proiektua.
								7/12							2004-2006			
1116	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 3 TRAZAT. EGOKITZ. ETA HOBKUNTZA A-132 ERREPIDEAN, ELORRIAGATIK EGILETARA: A-4159 ELK. – EGILETA TARTEA	7,74	12,48	4,74	7/12	80	183	39	237	50	1,424	3	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	4.415	II. EEPOn sartuta. IPTren lehent., 2004-2006 hirurtekorako, 7,1 eta 8,8 KPen artean.
								7/12							2004-2006			
14	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 6 BAZTERB. EGOKITZ. ETA HOBKUNTZA, MAEZTU-SANTIKURUTZE KANPEZU (MAEZTU-ATAURI TARTEA)	25,95	28,65	2,70	7/10	80	108	40	566	209	3,399	2	BETEARAZITA	3.477	A-132 tarteko proiektu bera. 7.1
								7/10							2007-2009			
88	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-132 7.1 BAZTERB. EGOKITZ. ETA HOBKUNTZA, MAEZTU-SANTIKURUTZE KANPEZU (ATAURI- ANTONANA TARTEA)	28,65	33,40	4,75	7/10	80	282	60	1.087	229	6,533	2	BETEARAZITA	2.493	A-132 6 tarteko proiektu bera.
								7/10							2007-2009			
16	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-623 EGKITZAP. LEGUTIO-BIZKAIKO PM (GOMILAZ)	16,61	22,65	6,04	7/9	60	450	75	483	80	2,904	2		4.787	
								7/9							2010-2012			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
18	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-624 (1.1) EGOKITZAPENA ALTUBE-ZIORRAGA,	21,90	31,10	9,20	7/9	60	598	65	1.331	145	8,000	2 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	3.335	A-68 errepidean ez da zertan eraiki astunen politikareren eraginezko abiadura urriko biderik. Zalantzak daude 1,589 milioi pta.ko aurrekontuan abiadura urrikoa sartzeari buruz. IPTren lehent., 2007-2009 hirurt., 24,3 - 25,3 KPetan.
1203	A. URRIKO BIDEAK ERAIKITZEA	AEPI AURREK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-624 (1.2) AB. URR. BIDEA CHOZASEKO GAINEAN	31,10	34,62	3,52	7/9 + VÍA LENTA				352	100	2,116	2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	3.140	
1204	A. URRIKO BIDEAK ERAIKITZEA	AEPI AURREK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-624 (1.3) AB. URR. BID.: AMURRIO EK. SAIH. - A-4602	37,35	40,30	2,95	7/9 + VÍA LENTA				295	100	1,773	2007-2009		3.140	
83	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-624 (2.1) EGOKITZAP. AMURRIO-ARESPALDITZA (gainerako tartea)	41,75	44,58	2,83	7/9	60	199	64	340	120	2,041	2 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA	3.731	Ez da Los Olmos bidegurutzeari sartzeko, A-624 (2.3) errepidean sartzeko baita.
1205	LOTUNEA ERRAIKITZEA EDOTA BERRANTOLATZEA	AEPI AURREK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-624 (2.3) A-3618 eta A-3620 ERREPID. BIDEGURUTZEA LOTUNE BIHURTZEA (Los Olmoseko bideg.)	45,00							600		3,606	2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA	3.166	IPTk lehent. ematen dio 2007-2009 hirurtekoari, 44,9 - 45,9 KPen artean.
90	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-624 (3) EGOKITZAP. AMURRIO-ARESPALDITZA, (ARESPALDITZAKO ZEHARBIDEA)	45,98	46,60	0,62	7/9	60	100	57	129	208	0,775	2 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	3.166	
2004	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI AURREK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-624 (5.1) ARTZINIEGAKO ZEHARBIDEA	55,31	56,18	0,87	7/8	60			36	41	0,216	2 2010-2012		463	AEPIn ez da halakotzat agertzen. Aurrekontua 40 milioi pta./km-ko kostu unitarioarekin kalkulatu.
19	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-624 (5.2) EGOKITZAPENA ARTZINIEGA - BURGOSEKO PM	56,18	60,37	4,19	7/8	60	168	40	251	60	1,511	2 2010-2012		463	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEP/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEP (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEP (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEP (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1200	GALTZADA BIKOIZTEA	AEP AURREK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-625 BIKOIZTEA LAUDIO-AMURRIO	369,88	360,56	9,32	2x7/10,5 2x7/10,5				2.796	300	16,804	2010-2012		11.236	3 IPT daude.
1210	EGOKITZAPENA EGITEA	AEP AURREK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-625 7 TRAZAT. EGOKITZ. ETA HOBEEKUNTZA, SARATXOREN ETA AMURRIKO EK. SAIH. HASIERAREN ARTEAN (A-624 ERREP. LOT.)	359,25	356,32	2,93	7/11 7/11	80			1.454	496	8,738	2004-2006	PROIEKTUA IDAZTEN	4.749	
1070	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-625 8 TRAZAT. EGOKITZ. ETA HOBEEKUNTZA, URDUÑAKO UDALERRIAREN MUGATIK SARATXORA	356,32	354,22	2,10	7/10 7/10	80	210	100	1.042	496	6,262	2 2004-2006	PROIEKTUA IDAZTEN	4.798	IPTen lehenasuna 2004-2006 hirurt., 354,2 - 356,9 KPen artean.
1093	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-627 2 TRAZAT. EGOKITZ. ETA HOBEEKUNTZA, A-627 ERREP., A-3006 ETA A-3002 ELK. ARTEAN	15,27	17,47	2,20	7/10 7/10	80	88	40	88	40	0,529	2 2007-2009		9.316	II. EEPOn proposametzat jasota. IPTren lehenasuna 2007-2009 hirurt., 15 - 16,6 KPen artean.
1119	EGOKITZAPENA EGITEA	EEPO II	DAGOEN PROPOSAMENA	A-627 3 TRAZAT. EGOKITZ. ETA HOBEEKUNTZA, A-627 ERREP., A-3002 ETA GIPUZKOAKO MUGAREN ARTEAN	17,47	18,06	0,59	7/10 7/9	80/60	36	60	35	60	0,213	2 2010-2012		9.316	II. EEPOn proposametzat jasota. 7/10 sekzioa 7/9 sekziara murrizuta.
							<b>89,65</b>					<b>14.978</b>			<b>90,03</b>			

**GUZTIRA OINARRIZKO SAREA**

(1) AEP LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
<b>SARE MOTA:</b>		<b>ESKUALDEKO SAREA</b>																
228	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 1	BURGOS PM (MIRANDA DE EBRO) - A-3312 ELK.	34,66	35,73	1,07	7/10	100/80	43	40	86	80	0,514	2	3.928	IPTren lehentasuna 2007-2009 hirut., 35,2 - 37,3 KPen artean.
									7/10									
229	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 2.1	A-3312 ELK. – FONTECHAKO SAIH. HASIERA. A-3312 ELK. - A-4322 ELK.	35,73	37,03	1,30	7/10	100/80	104	80	195	150	1,172	1	1.952	IPT, 35,2 - 37,3 KPen artean.
									7/10									
230	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 3	FONTECHAKO SAIH. HAS. - FONTECHAKO SAIH. AMAIERA	38,97	41,99	2,29	7/10	80	168	80	183	80	1,101	2	1.952	INFORMAZIO IKERKETA
									7/10									
231	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 4	FONTECHAKO SAIH. AMAIERA - A-2625 ELK. FUENLABRADA	41,99	43,05	1,06	7/10	100/80	100	80	85	80	0,510	2	1.952	
									7/10									
232	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 5.1	A-2625 ELK.- BURGOS PM (TOBALINAKO HARANA). A-2625 ELK. - SOBRONEKO HASIERA TARTEA	44,13	47,28	3,15	6/8	60/50	126	40	189	60	1,136	3	1.101	
									6/8									
1120	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 5.2	A-2625 ELK. – BURGOS PM (TOBALINAKO HARANA). SOBRONEN HASIERATIK SOBRONEN AMAIERARA ARTEKO TARTEA	47,28	48,88	1,60	6/8	60/50	64	40	218	136	1,310	3	1.101	BETEARAZTEN
									6/8									
1121	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2122 5.3	A-2625 ELK.- BURGOS PM (TOBALINAKO HARANA). SOBRONEKO AMAIER. BURGOS PM (TOBALINAKO HARANA) ARTEKO TARTEA	48,88	54,45	5,57	6/8	60/50	223	40	334	60	2,009	3	1.101	
									6/8									
234	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2124 3	TREBIÑUKO KOND. MUG. MORAZAGAKO GAINA - URIZAHARRAKO ZEH. HASIERA	22,84	24,41	1,56	6/8	60	66	40	94	60	0,563	3	456	
									6/8									

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK		
235	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2124 4	URIZAHARRAKO ZEH. HAS., - URIZAHARRAKO ZEHARBIDEAREN AMAIERA	24,41	25,15	0,68	6/8	60	24	40	146	215	0,879	3	PROIEKTUA IDATZITA	456	
									6/8							2007-2009			
236	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2124 5	URIZAHARRAKO ZEHARB. AMAIERA - A-124/A-3212 ELK.	25,15	37,95	12,87	6/7	50/40	257	20	386	30	2,321	4		495	
									6/7							2013-2015			
237	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2126 1	A-126 ELK. (BERNEDO) - NAFARROAKO PM	39,16	42,00	2,84	6/7	50/40	99	35	114	40	0,683	4		511	
									6/7							2013-2015			
108	EGOKITZAPENA EGTEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2126 2.1	NAFARR. PM – OIONEKO H.Z. NAFARROAKO PM – EKORA TARTEA	48,00	49,49	1,49	6/8	80/60	60	40	119	80	0,716	3		585	
									6/8							2010-2012			
1202	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-2126 2.2	EKORAKO SAIHESBIDEA	49,49	51,27	1,78	6/8	80/60			360	202	2,164	3	INFORMAZIO IKERKETAN	585	
									6/8							2010-2012			
239	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2126 3	OINEKO H.Z.H. - OINEKO H.Z.A.	57,58	58,68	1,10	7/9	60	88	80	88	80	0,529	3	ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONETSITA	8.419	Sekzioa 7/9tik 7/10era handituta.
									7/10							2010-2012			
240	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2128 2	A-3138 ELK. - A-3114 ELK.	25,79	35,40	9,61	6/7	50/40	288	30	481	50	2,888	2		1.025	
									6/7							2010-2012			
241	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2128 3	A-3114 ELK. - A-3116 ELK. (LARRAONARA)	35,40	38,58	3,18	6/7	60	32	10	63	20	0,382	4		800	
									6/7							2013-2015			
243	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2128 5.1	DONE BIKENDI HARANAKO H.Z. - A-132 ELK. (SANTI KURUTZE KANPEZUN). DONE BIKENDI HARANAKO H.Z. – OBRA TARTEAREN HASIERA	46,67	48,75	2,08	6/7	60/40	62	30	104	50	0,625	2		410	
									6/7							2010-2012			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
251	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2602 2 A-3636 ELK.- BURGOSKO PM (ANGULOKO HARANEAN)	58,58	59,20	0,62	6/7	50/40	12	20	25	40	0,149	4		654	
							6/7							2013-2015			
252	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2604 1 A-624 ELK. (ARTZINIEGA) - BIZKAIKO PM (URETAN)	55,31	58,23	2,92	7/9	80/60	117	40	234	80	1,404	2		2.960	
							7/9							2007-2009			
253	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2620 1.2 LEGUTIOKO ZEH. AMAIERA - A-3941 ELK. KRUZETAKO MENDATEA	16,78	24,06	7,28	6/8	60	340	40	437	60	2,625	3		944	
							6/8							2010-2012			
1077	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2620 2 A-3941 ELK. KRUZETAKO MEND. A-4021 ELK.	24,06	28,34	4,28	6/8	50/40			257	60	1,543	1		944	
							6/7							2010-2012			
256	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2622 3 LANGRAZIERAKO SAIH. AMAIERA - A-68 SARBIDEKO ELK.	13,84	18,90	5,06	7/9	80	250	40	1.809	357	10,875	2	ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONETSITA	2.459	IPtren lehentasuna 2007-2009 hiruhilek., 14,2 - 15,8 KPen artean. Sekzioa handituta AEPIko 7/9tik ikuskapeneko 7/10era.
							7/10							2007-2009			
257	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2622 4 A-68 SARB. ELK. - A-3310 ELK. (POBESEKO S. H.)	18,90	20,80	1,90	6/8	60	67	35	76	40	0,457	3		903	Sekzioa handituta AEPIko 6/8tik ikuskapeneko 7/9ra.
							7/9							2010-2012			
258	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2622 5 A-3310 ELK. (POBES S. H. - POBESEKO SAIH. AMAIERA)	20,80	22,90	2,10	6/8	60	210	100	734	350	4,417	3	INFORMAZIO IKERKETA	903	Pobeseko Udalaren eskabidea, zeharbidea hobetzeko. Aurreratzeko aukera ikerketaren egoeraren eraginez.
							7/9							2007-2009			
259	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2622 6 POBESEKO SAIH. AMAIERA - GESALTZA AÑANAKO SAIHESBIDEA	22,90	27,95	5,05	6/8	60	202	40	354	70	2,125	3		903	
							6/8							2010-2012			
260	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-2622 7 GESALTZA AÑANAKO SAIH. HASIERA - GESALTZA AÑANAKO SAIH. AMAIERA	27,95	29,70	1,75	7/9	80	228	130	228	130	1,367	2	AURRETIAZKO IKERKETA	903	
							7/9							2007-2009			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK		
261	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 8.1	GESALTZA AÑANAKO SAIH. AMAIERA - A-2625 ELK. (ESPEJO). GESALTZAKO SAIH. AZKEN TARTEA - HOBKUNTZA P. HASIERA	29,70	31,80	2,10	6/8	60	63	30	126	60	0,757	3	1.131		
									6/8										
1122	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 8.3	GESALTZA AÑANAKO SAIH. AMAIERA - A-2625 ELK. (ESPEJO). HOBKUNTZA P. AZKEN TARTEA - A-2625 ELK. (ESPEJO)	32,70	33,67	0,97	6/8	60	27	30	58	60	0,350	3	1.131	AEPIIn jasota, trazatua hobetzeko eta plataforma handitzeko jarduketan, tarte handiagorako (Gesaltzatik A-2625 erreperidera).	
									6/8										
2503	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 9.1	A-2625 ELK. (V.MONTE) – VILLANAÑEKO H.Z.	37,41	38,20	0,79	6/7	60	20	25	32	40	0,190	3	524		
									6/7										
2505	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 9.3	VILLANAÑEKO H.Z.A. - VILLANUEVAKO H.Z.H.	38,80	41,00	2,20	6/7	60	55	25	88	40	0,529	3	524		
									6/7										
263	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 10	VILLANUEVAKO H.Z.A. - BURGOS/ARAB. PM	41,73	43,79	2,06	6/7	60	41	20	62	30	0,371	4	148		
									6/7										
264	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 11.1	ARABAKO PM – BURG. PM. ARABAKO PM - TOBILLAS H.Z. TARTEA	46,58	50,03	3,45	6/7	50	70	20	104	30	0,622	4	148		
									6/7										
1124	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 11.3	ARABAKO PM – BURG. PM. TOBILLASEKO H.Z.A. - BOVEDAKO H.Z.H.	50,61	53,10	2,49	6/7	50	50	20	75	30	0,449	4	148		
									6/7										
1126	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 11.5	ARABAKO PM – BURG. PM. BOVEDAKO H.Z.A. – BURGOSEKO PM	53,83	58,28	4,45	6/7	50	89	20	134	30	0,802	4	148		
									6/7										
1209	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 9.2	VILLANAÑEKO ZEHARBIDEA	38,20	38,75	0,55	6/7				109	198	0,655		524	ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONESITA	AEPIIn ez dago halakotzat jasota, baina trazatua hobetzeko eta plataforma zabaltzeko jarduketa bai, tarte osorako. Aurreratzeko aukera, Proiektuaren egoeraren eraginez.
									6/7										

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
1102	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2622 9.4	URIBARRITIK GAUBEARAKO ZEHARB.	41,00	42,20	1,20	67			204	170	1,229		524	AEPIIn ez dago halakotzat jasota, baina trazatua hobetzea eta plataforma zabaltzea bertan jasota dago, tarte osorako.	
									67					2007-2009				
2515	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 1.1	EBRO IBAIKO ZUBIAK PUENTELARRAN	318,10	318,16	0,06	6/8	60		75	1.253	0,452	3	2.804	Puentelarra zubiari dagokion zatia (adjudikazio-prezioa 904.043,47 €, eta hortik 452.021,73€ Bizkaiko Foru Aldundiari dagozkio, Eta gainerako zati guztia, berriz, Gaztela eta Leoneko Batzari).	
									6/8					2004-2006				
265	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 1.2	BURGOSEKO PM (PUENTELARRA) - A-2122(1) (PUENTELARRA) ELK. TARTEA	318,16	318,96	0,80	6/8	60	34	40	35	43	0,208	3	2.804	
									6/8					2010-2012				
266	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 3	A-2122 ELK. (PUENTELARRA) - IA-2622 (ESPEJO) ELK. TARTEA	320,04	324,12	4,08	6/8	80/60	163	40	245	60	1,471	2	1.612	IPTrren lehentasuna 2007-2009 hiruhilek., 323,3 - 324,3 KPen artean.
									6/8					2007-2009				
267	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 4	A-2622 (ESPEJO) ELK. - A-2622 (V.MONTE)	324,12	327,92	3,80	6/8	60	152	40	228	60	1,370	2	1.612	
									6/8					2010-2012				
1037	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 5	A-2622 ELK. (V.MONTE) - A-3318 ELK.	327,92	331,20	3,28	6/8	60	66	20	131	40	0,789	3	1.221	
									6/8					2010-2012				
269	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 6	A-3318 ELK. - BURGOSEKO PM (OSMA)	331,20	336,08	4,88	6/8	60	195	40	195	40	1,173	3	1.221	
									6/8					2010-2012				
1069	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-2625 7	EGOKITZAP. ETA HOBEKUNTZ. BURGOSEKO MUGATIK URDUÑA UDALERRIRA	342,11	350,57	8,46	6/7	60	169	20	254	30	1,525	2	808	
									6/7					2010-2012				
						<b>154,94</b>						<b>11.317</b>	<b>68,03</b>					

**GUZTIRA ESKUALDEKO SAREA**

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
<b>SARE MOTA:</b>		<b>TOKIKO SAREA</b>																
2507	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3002 4.1	ARROYABEKO H.Z.A. - ULLIBARRI GANBOA ZEHARBIDEAREN HASIERA	10,52	13,79	3,27	67	50/40	99	30	131	40	0,786	3	2.397	IPTrren lehentasuna 2007-2009 hirurt., 10,7 - 11,7 KPen artean.
									67							2007-2009		
2500	ZEHARBIDEAK HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3002 4.2	URIBARRI - GANBOA ZEHARBIDEA	13,79	14,92	1,13	68	50/40	34	30	146	129	0,878	3	2.397	Lehentasuna 2004-2006 hirurt.
									68							2004-2006		
2509	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3002 4.3	URIBARRI - GANBOA ZEH. AM.- A-627 LANDAN	14,92	18,68	3,76	67	50/40	114	30	150	40	0,904	3	2.397	
									67							2010-2012		
274	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3006 1	N-240 ELK. (LEGUTIO) - A-627 ELK.	14,61	16,78	2,17	67	60	43	20	87	40	0,522	3	1.471	
									79							2010-2012		
276	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3008 2	ARZUBIAGA - A-3010 ELK.	7,14	10,66	3,52	67	60	70	20	106	30	0,635	4	497	
									67							2013-2015		
277	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3010 1	N-104 ELK. - JUNGUITU	6,31	7,91	1,60	67	60	40	25	48	30	0,288	4	454	
									67							2013-2015		
278	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3010 3	LUBIANO - A-3008 ELK.	9,23	10,62	1,39	67	60/50	35	25	42	30	0,251	4	454	
									67							2013-2015		
279	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 2	A-4013 ELK. - A-3014 ELK.	15,14	17,48	2,34	68	60	59	25	94	40	0,563	3	2.253	
									68							2010-2012		
280	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 3	A-3014 ELK. - OZAETA H.Z.A.	17,48	18,43	0,95	68	60/50	24	25	38	40	0,228	3	2.253	
									68							2010-2012		

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
281	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 4	0ZAETA H.Z.A. - A-3016 ELK.	18,43	27,45	9,02	67	50	226	25	271	30	1,626	4	509	
									67							2013-2015		
282	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 5	A-3016 EK.- ZALDUONDO H.Z.A.	27,45	31,82	4,37	67	50	109	25	131	30	0,788	4	232	
									67							2013-2015		
283	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3012 6	ZALDUONDOKO H.Z.A. - A-3020 ELK.	31,82	34,29	2,47	67	60	49	20	74	30	0,445	4	232	
									67							2010-2012		
284	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3014 1	A-3012 ELK. - MARIETA H.Z.A.	17,48	20,82	3,34	67	60/50	67	20	100	30	0,602	4	718	
									67							2013-2015		
285	EGOKITZAPENA EGITEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3014 2	MARIETAKO H.Z.A. - A-3002 ELK.	20,82	26,59	5,77	68	60	202	35	577	100	3,468	2	718	BETEARAZTEN
									68							2007-2009		
286	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3016 1	AGURAIN - A-3018 ELK.	24,96	27,06	2,10	67	50	42	20	210	100	1,262	4	292	A-2128 eta 3016 errepideetako saihebidetako da, Aguraineko H.Z.ren amaieraraino: 24,96 eta 26,108 KPen artan Agurainen
									67							2010-2012		
287	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3016 2	A-3018 ELK. - A-3012 ELK.	27,06	31,41	4,35	67	50	87	20	131	30	0,784	4	292	
									67							2013-2015		
288	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3018 1	A-3016 ELK. - A-3012 ELK.	27,06	31,15	4,09	67	50	82	20	123	30	0,737	4	168	Zaldunondoko Udalaren eskabidea.
									67							2010-2012		
2514	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3020 1	ELKARGUNEAREN ERRANT. ETA HOBEK. A-3020 ETA A-3138 ERREPIDEEN ARTEAN, BIRIBILGUNEA ERAIKITA								95		0,569			ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONETSITA
																2007-2009		

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
289	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3022 1	AGURAIN (FORUAK K.) - A-3012 ELK.	24,82	38,02	13,20	67	50	264	20	396	30	2,380	4	114	
									67						2013-2015			
290	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3102 2	BERROSTEGIETA —TREBIÑUKO KOND. MUGA; ZALDIARANeko MENDATEA	4,37	9,18	4,81	67	50/40	96	20	192	40	1,156	3	1.662	
									67						2010-2012			
1214	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3104 1.1	A-2130 ELK. - 4.90 KP.	4,14	4,90	0,80	67	50							712	Otazuko (Gasteiz) 45. sektorearen kontura, 0,8 M €ko zenbatekoan.
									67						2007-2009			ERAIKUNTZA PROIEKTUA ONETSITA
2517	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3104 1.2	4.90 KP -A-4119 ELK.	4,90	5,40	0,50	67	50			20	40	0,120			
									67						2010-2012			
291	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3104 2	A-4119 ELK.- ULLIBARRI DE LOS OLLEROSEKO H.Z.A./A-4133	5,40	9,44	4,04	67	50	81	20	121	30	0,728	3	712	
									67						2010-2012			
293	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3108 1	N-104 (OREITIA) - A-4134 ELK.	9,61	10,72	1,11	67		17	15	28	25	0,167	4	180	
									67						2013-2015			
294	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3108 2	A-4134 ELK. – ARGOMARIZEKO H.Z.A.	10,72	12,12	1,40	67		21	15	35	25	0,210	4	253	
									67						2013-2015			
295	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3108 3	ARGOMARIZEKO H.Z.A. -N-104 ELK. (VENTA DEL PATIO)	12,12	13,17	1,05	67		16	15	26	25	0,158	4	253	
									67						2013-2015			
296	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3110 2	A-4134 ELK. - DULANTZIKO SAIH. HASIERA	9,42	11,40	1,98	7/10	80/60	115	35	396	200	2,380	3	3.886	Dulantziko Udalak egindako eskabideak, A-3110 errepidea hobetzeko. IPTren lehentasuna 2007-2009 hirurtekorako, 9,3 - 11,8 KPen artean.
									7/10						2007-2009			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
297	SAIHESBIDEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3110 3 DULANTZIKO SAIH. H. - DULANTZIKO SAIH. AMAIERA	11,40	15,80	4,40	7/10 7/10	80	238	140	1.115	254	6,704	2 2004-2006	BETEARAZITA	3.886	Dulantziko Udalak egindako eskabideak, A-3110 errepidea hobetzeko.
298	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3110 4 DULANTZIKO SIH. AMAIERA - A-4138 ELK.	15,80	19,41	3,60	7/9 7/9	80/60	50	10	216	60	1,298	3 2010-2012		3.927	Dulantziko Udalak egindako eskabideak A-3110 errepidea hobetzeko.
299	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3110 5.1 A-4138 ELK. - 25,59 KP	19,41	25,59	6,18	6/8 6/8	60	60	35	371	60	2,229	3 2010-2012		561	Dulantziko Udalak egindako eskabideak, A-3110 errepidea hobetzeko.
300	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3112 1 A-132 EGILETAN-A-3110 DULANTZIN	13,29	17,53	4,24	6/8 6/8		64	15	106	25	0,637	3 2010-2012		848	Dulantziko Udalak egindako eskabidea, A-132 errepiderako sarbidea hobetzeko, Egiletan.
301	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3114 1 A-132 ELK. - A-4144 ELK.	25,95	27,70	1,75	6/7 6/7	40	44	25	245	140	1,472	3 2010-2012	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	574	Egokitzapen-proiektua ere sartzen da bertan, Pociloneseko igarobidean
302	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3114 2 A-4144 ELK.- A-3118 ELK.	27,70	32,12	4,42	6/7 6/7	40	111	25	177	40	1,063	3 2010-2012		574	
303	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3114 3 A-3118 ELK. - A-2128 ELK.	32,12	41,13	9,01	6/7 6/7	40	225	25	270	30	1,625	4 2013-2015		215	
304	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3116 1 A-2128 ELK. - ADARRA	38,58	39,35	0,77	6/7 6/7		8	10	15	20	0,093	4 2013-2015		173	
305	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3116 2 ADARRA - NAFARROAKO PM (LARRAONA)	39,35	40,56	1,21	6/7 6/7		12	10	24	20	0,145	4 2013-2015		173	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
307	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3118 1	A-3114 ELK. - A-2128 ELK.	32,12	39,08	6,96	5/6	104	15	174	25	1,046	4	169	
									5/6					2013-2015			
310	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3122 1	N-124 ELK. - BERANTEVILLAKO H.Z.A.	28,59	32,00	3,41	6/8	80	67	25	614	180	3,689	3	639
									6/8					2010-2012			
311	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3122 2	BERANTEVILLAKO H.Z.A. - TREBIÑUKO KOND. MUGA	32,00	35,54	3,54	6/7	60	85	20	106	30	0,638	4	408
									6/7					2010-2012			
312	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3124 1	A-3122 ELK. - TREBIÑUKO KOND. MUGA	34,27	39,02	4,75	6/7	50	95	20	143	30	0,856	4	231
									6/7					2013-2015			
313	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3126 1	N-124 ELK. - A-3126 BERGANZO	32,50	39,28	6,78	6/7	50	203	30	271	40	1,630	4	202
									6/7					2010-2012			
314	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3126 2	A-3126 BERGANZO - A-2124/A-3130 ELK.	39,28	46,75	7,47	6/7	50/40	224	30	374	50	2,245	4	75
									6/7					2010-2012			
316	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3130 2	A-4152 ELK. - A-126 ELK.	32,24	44,21	11,97	6/7	50	180	15	299	25	1,799	4	94
									6/7					2010-2012			
317	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3134 1	BURGOSEKO MUGA - URARTEKO H.Z.	25,23	26,21	0,98	6/7	50	15	15	29	30	0,177	4	219
									6/7					2013-2015			
318	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3134 2	URARTEKO H.Z. - A-4150 ELK. (MARQUINEZ)	26,21	29,13	2,92	6/7	50/40	58	20	88	30	0,526	4	219
									6/7					2013-2015			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
319	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3136 1	A-126 ELK. - A-3136 QUINTANA (A-4154 ELK.)	40,56	43,42	2,86	5/6		43	15	86	30	0,516	4	44	Ikuskapeneko proposamenetan 5/6tik 6/7ra handituta.
									6/7						2013-2015			
320	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3136 2	A-3136 QUINTANA (A-4154 ELK.) - A-132 ELK.	43,42	54,47	11,05	5/6		166	15	332	30	1,992	4	44	Ikuskapeneko proposamenetan 5/6tik 6/7ra handituta.
									6/7						2013-2015			
1211	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3202 1	URIZAHARRETIK ERRIOXAKO PM	25,59	28,63	3,04					76	25	0,457		51	
									6/7						2013-2015			
1212	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3202 2	ERRIOXAKO P. MUG. A-124 ELK. (BASTIDA)	12,86	14,96	2,10					53	25	0,316		184	
									6/7						2013-2015			
1094	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3202 3	HARO (ERRIOXAKO PM) - A-124 ELK. (BASTIDA)	19,13	15,51	3,62	7/9	80	177	49	217	60	1,305	2	2.774	
									7/9						2007-2009			
2518	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3210	EBRO IBAIKO ZUBIA HANDITZEA ERRIOXAKO P. MUGAN	73,28				60				1,000				Arabako Foru Aldundiak oso-osorik finantzatuta Errioxako gobernuarekin sinaturiko lankidetzeta-protokoloaren arabera.
									7/9						2010-2012			
324	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3210 1	A-124 ELK. - ELTZIEGOKO H.Z.	64,88	70,04	5,16	6/8	60	103	20	527	102	3,168	3	1.050	Proiektua 7/9 sekzioan idatzita.
									7/9						2004-2006			
325	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3212 1	A-124 ELK. - LEZAKO H.Z.A.	58,22	60,15	1,93	6/7	50	39	20	58	30	0,348	4	558	
									6/7						2007-2009		ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	
326	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3212 2	LEZAKO H.Z.A.- A-3210 ELK. (ELTZIEGO)	60,15	66,28	6,13	6/7	50	123	20	184	30	1,105	4	558	
									6/7						2007-2009		ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
109	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3214 1.2 A-124 ELK. - A-3224 ELK.. URIBARRIKO T. - A-3224 ELK.	57,92	59,07	1,15	6/8	60/50	25	25	371	323	2,230	3 2007-2009	BETEARAZTEN	657	Idatzitako eraikuntza-proiektuak A-3214 errepideko elkargunearen eta Mañuetaren arteko jarduketa jasotzen du.
328	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3214 2 A-3224 ELK. - A-3212 ELK. (ELTZIEGO)	59,07	63,77	4,70	6/7	50	94	20	141	30	0,847	4 2007-2009	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	312	
329	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3216 1 A-124 ELK. - LAPUEBLA DE LABARCAKO H.Z.	64,96	71,04	6,08	6/7	50	152	25	243	40	1,462	4 2007-2009		840	
330	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3218 1 A-124 ELK. - A-3228 ELK. (BILARREKO H.Z.)	71,54	77,84	6,30	6/7	50/40	158	25	189	30	1,136	4 2010-2012		307	Bilarreko Udalaren eskabidea, hobekuntza egiteko.
332	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3220 2 LANTZIEGO H.Z.A./A-4209 ELK.- KRIPANEKO EKIALDEKO SAIH. HASIERA	78,35	81,54	3,19	6/7	50	76	20	80	25	0,479	4 2010-2012	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	223	Lantziegoko eta Kripaneko udalek egindako eskabidea, Assatik Nafarroako mugara hobetzeko.
334	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3220 4 KRIPANEKO EK. SAIH. HASIERA - NAFARROAKO PM	82,24	84,27	2,03	6/7	50/40	30	15	51	25	0,305	4 2013-2015		223	Lantziegoko eta Kripaneko udalek egindako eskabidea, Assatik Nafarroako mugara hobetzeko.
331	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3220 1.1 A-124 ELK. - LANTZIEGOKO H.Z.H.	72,42	76,71	4,29	6/7	50	65	15	129	30	0,774	3 2010-2012		843	Lantziegoko eta Kripaneko udalek egindako eskabidea, Assatik Nafarroako mugara hobetzeko.
2501	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3220 1.2 LANTZIEGO H.Z.H.- LANTZ. H.Z.A. /A-4209 ELK.	76,71	78,35	1,64	6/7	50	26	15	198	121	1,188	3 2010-2012	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	843	A-3220 eta A-4209 errepideen arteko elkargunea hobetzea sartzeko da.
335	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3224 1.1 A-3214 ELK. - MAÑUETAKO ZEH. HASIERA	59,06	60,20	1,14	6/7	50	29	25				4 2010-2012	BETEARAZTEN	480	A-3214 1.2 deritzona hobetzeko aurrekontua ere sartzeko da.

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
336	BAZTERBIDEAK INDARTZEA ETA ZOLADURA JARTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3224 2	TORREMONTALVO SARB. ELK. - ERRIOX. PM	61,16	63,57	2,41	6/6	50	39	16	39	16	0,232	4	480	
									6/6						2013-2015			
1213	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3224 A	MAÑUETATIK EBRO IBAIKO ZUBIRA	61,16	61,42	0,26					7	25	0,039		257	
									6/8						2013-2015			
2519	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3224 a	EBRO IBAIKO ZUBIA HANDITZEA ERRIOXAKO P. MUGAN	61,43												Errioxako gobernua oso-osorik finantzatuta, Arabako Foru Aldundiarekin sinaturiko lankidetzaprotokoloaren arabera.
									7/9						2010-2012			
337	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3226 1	A-124 ELK. - A-2126 ELK.	74,98	80,12	5,14	6/8	60/50	129	25	206	40	1,236	3	768	
									6/8						2010-2012			
338	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3226 2	A-2126 ELK. - MOREDAKO SAIH. HASIERA	80,12	82,64	2,52	6/8	50	84	25	76	30	0,454	3	818	
									6/8						2010-2012			
339	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3226 3	MOREDAKO SAIH. HASIERA - NAFARR. PM	82,64	85,01	2,37	6/7		15	10	399	168	2,397	4	671	Informazio-ikerketaren idatzita (Moredako saihebidetza sartzen da).
									6/8						2010-2012			
343	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3302 2	ESTARRONAKO SARB. ELK. - A-3606 ELK.	6,06	7,74	1,68	7/9	80/60	50	30	67	40	0,404	3	2.402	
									7/9						2010-2012			
344	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3302 3	A-3606 ELK. - A-4359 ELK.	7,74	11,00	3,26	7/9	80/60	98	30	163	50	0,980	3	2.402	
									7/9						2010-2012			
345	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3302 4	A-4359 ELK. - A-4358 ELK.	11,00	12,49	1,49	7/9	60	45	30	75	50	0,448	3	2.402	
									7/9						2010-2012			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
346	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3302 5	A-4358 ELK. - A-3308 ELK.	12,49	7/9	60	24	30	24	30	0,142	3		2.402	
							7/9							2010-2012			
1206	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3302 6	A-3308 ELK. - N-I ELK.	13,28	7/10	60			73	30	0,436			3.687	
														2010-2012			
1207	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA	AEPI IKUSK	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3308 1	A-3302 ELK. - LANGRAIZEKO ZUBIA	13,28	7/9				59	30	0,355		ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	3.615	Antzinako A-2622 errepidearekiko elkargunearen aldaketat hartzea.
							7/9							2007-2009			
1101	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-3310	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAF. ZABALTZEA. IGAROBIDE BERRIA TRENBIDE AZPITIK, MANZANOSEN	21,12	7/8	50/40			199	203	1,196		BETEARAZITA	128	AEPIn jaso barik. Trenbidearen azpiko igarobide berria sartzen da.
							7/8							2004-2006			
348	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3310 3	ANTEZANA - POBESEKO SAIH. ELK.	26,40	6/7	50	29	15	57	30	0,343	4		314	
							6/7							2010-2012			
349	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3312 1	N-I ELK. - RIVABELLOSA SAIH. HASIERA	29,27	6/7	80	25	25	59	60	0,353	2		664	AEPIn 6/7ko sekzioetik Ikuskapeneko 7/9ko sekziara aldatu da.
							7/9							2010-2012			
350	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3312 2	RIVABELLOSA SAIH. HASIERA - RIVABELLOSA SAIH. AMAIERA	30,25	6/7	80	138	110	209	167	1,256	2		664	AEPIn 6/7ko sekzioetik Ikuskapeneko 7/9ko sekziara aldatu da. Kostuak oraindik aldatu barik daude.
							7/9							2010-2012			
351	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3312 3	RIVABELLOSA SAIH. AMAIERA - KOMUNIOIKO H.Z.H.	31,50	7/9	60	173	60	87	30	0,521	2		290	Ikuskapeneko sekzioa 7/9tik 6/7ra aldatu da.
							6/7							2010-2012			
352	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3312 4	KOMUNIOIKO H.Z.H.- KOMUNIOIKO H.Z.A.	34,39	7/9	60	45	80	45	80	0,269	2		290	Ikuskapeneko sekzioa 7/9tik 6/ra aldatu da. Kostuak aldatu barik.
							6/7							2010-2012			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
354	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3314 1	A-2622 ELK. - A-3316 ELK. (ZUAZO)	19,30	25,30	6,00	67	50	120	20	240	40	1,442	4	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	546
									67						2007-2009			
355	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3314 2	A-3316 ELK. (ZUAZO) - A-4356 ELK.	25,30	32,09	6,79	67	60/50	136	20	204	30	1,224	4	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	362
									67						2007-2009			
356	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3314 3	A-4356 ELK. - A-3612 ELK.	32,09	36,39	4,30	67	60/50	86	20	129	30	0,775	4		606
									67						2010-2012			
357	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3314 4	A-3612 ELK. - A-2521 ELK.	36,39	38,02	1,63	67	60/50	33	20	49	30	0,294	4		606
									67						2013-2015			
359	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3318 1.1	A-3314 ELK. - SUBILLA MORILLASEKO SAIHESBIDEA	20,12	21,00	0,88	67	50	173	20	333	378	2,000	4	TRAZATUKO PROIEKTUA	338
									67						2007-2009			
2513	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3318 1.2	SUBILLA MORILLASEKO SAIH. AMAIERA - BARRONEKO H.Z. A.	21,00	28,77	7,77	67	50	173	20	234	30	1,406	4		338
									67						2010-2012			
360	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3318 2	BARRONEKO H.Z.A. - A-2625 ELK.	28,77	34,14	5,37	67	50	107	20	161	30	0,968	4		133
									67						2013-2015			
361	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3320 1	A-2622 ELK. - KARANKAKO H.Z.A./A-4330 ELK.	38,43	42,27	3,84	5/6	40	58	15	96	25	0,577	4		120
									5/6						2013-2015			
362	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3320 2	KARANKAKO H.Z.A./A-4330 ELK. - A-2625 ELK.	42,27	43,83	1,56	5/6	50/40	39	25	47	30	0,281	4		120
									5/6						2013-2015			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
363	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3322 1	A-3310 ELK. - TREBIÑUKO KOND. MUGA	21,28	28,47	7,19	6/7	50	180	25	288	40	1,729	4	159	
									6/7									
1042	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3602 1	ALI-GOBEO IND. (ALIBARRA K.) - A-3601 ELK.	4,91	8,86	3,95	6/7	50	59	15	99	25	0,593	4	320	
									6/7									
365	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3604 1.2	A-3604 ETXABARRI-IBIÑA - A-3604 MENDAROKZKETA	9,90	12,16	2,26	6/7	50	57	25	90	40	0,543	3	789	
									6/7									
366	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3604 2	A-3604 MENDAROKZKETA - MIÑAOGUTXIAKO H.Z.A.	12,16	14,46	2,30	6/7	50	58	25	92	40	0,553	4	311	
									6/7									
367	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3604 3	MIÑAOGUTXIAKO H.Z.A. - PARKE TEKNOLOGIKOAREN SARBIDEA	14,46	15,64	1,18	6/7	80/60	30	25			3	311	AP-1 autobidearen proiektuan jasota, Etxabarri - Luko tartean.	
									7/9									
368	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3606 1	A-3302 ELK. - N-624 ELK.	7,74	13,26	5,52	6/7	50	110	20	166	30	0,995	4	213	
									6/7									
369	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3608 1	N-622 ELK. - A-3610 ELK.	10,40	15,41	5,01	6/8	60	100	20	200	40	1,204	2	1.170	
									6/8									
370	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3608 2	A-3610 ELK. - MURUAKO H.Z.A.	15,41	16,86	1,45	6/8	60	36	25	58	40	0,349	3	771	
									6/8									
371	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3608 3	MURUAKO H.Z.A.- N-240 ELK.	16,86	22,61	5,75	6/7	50	115	20	173	30	1,037	4	495	
									6/7									

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
372	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3610 1	A-3608 ELK. - A-3600 ELK.	7,41	67	50	111	15	185	25	1,113	4		295	
							67							2013-2015			
373	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3612 1	A-2521 ELK. - A-3314 ELK.	1,61	68	60	40	25	81	50	0,484	2	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	2.238	
							68							2007-2009			
374	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3616 1	A-2522 ELK. - A-624 ELK.	5,04	67	50/40	101	20	151	30	0,909	4		310	
							67							2013-2015			
375	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3618 1	A-624 ELK. - A-3931 ELK.	2,48	67	50/40	50	20	74	30	0,447	4		968	
							67							2013-2015			
376	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3618 2	A-3931 ELK. - MADARIA SARB. ELK. (A-4615)	2,04	67	50/40	41	20	61	30	0,368	4		489	
							67							2013-2015			
377	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3620 1.2	A-4609 ELK. - A-3622 ELK.	1,47	79	80/60	59	40	294	200	1,767	2	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDAZTEN	1.065	IPTren lehenetasuna 2007-2009 hiruhilek., 45,6 - 46,6 KPen artean.
							79							2007-2009			
378	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3622 1.1	A-624 ELK. - A-3620 ELK.	2,39	79	60	96	40	143	60	0,862	3		1.850	
							79							2010-2012			
2510	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3622 1.2	A-3620 ELK. - A-625 ELK.	1,00	79	60	40	40	120	120	0,721	3	ERAIKUNTZA PROIEKTUA	2.655	
							79							2007-2009			
379	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-3624 1	A-624 ELK. - A-3641 ELK.	2,69	67	50/40	67	25	108	40	0,647	4		169	
							67							2013-2015			

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
380	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3626 1 A-624 ELK. - KEXAAKO MONAST.	47,44	50,67	3,23	6/7	40	65	20	97	30	0,582	4 2013-2015	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA	288	
381	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3630 1 A-624 ELK. - BURGOSKO PM	51,84	60,59	8,75	6/6	40	175	20	263	30	1,578	4 2013-2015		220	
383	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3634 1 A-624 ELK. - A-2604 ELK.	52,44	56,19	3,75	6/7	50	75	20	113	30	0,676	4 2013-2015		295	
384	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3636 1 A-2602 ELK. - BURGOSKO PM	58,58	59,86	1,28	6/6	40	45	35	51	40	0,308	3 2010-2012		422	
385	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3641 1 A-624 ELK. - ZUHATZAKO H.Z.A.	48,44	50,94	2,50	6/8	60/50	63	25	100	40	0,601	3 2010-2012		783	
386	TRAZATUA HOBETZEA ETA PLATAFORMA ZABALTZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3641 2 ZUHATZAKO H.Z.A.- BIZKAIKO PM	50,94	58,29	7,35	6/8	60/50	184	25	294	40	1,767	3 2010-2012		783	
387	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3920 1 A-2620 ELK. - GIPUZKOAKO PM	32,33	35,69	3,36	6/6		50	15	84	25	0,505	4 2013-2015		112	
388	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3931 1 A-3618 ELK. - BIZKAIKO PM	47,34	48,19	0,85	6/6		13	15	21	25	0,128	4 2013-2015		145	
389	PLATAFORMA ZABALTZEA ETA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-3941 2 A-3941 H.P. - BIZKAIKO PM (OTXANDIO)	29,29	29,85	0,56	6/6		8	15	14	25	0,084	4 2013-2015		104	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA ESPARRUA	PROGRAMAZIO MOTA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
-----------------	--------------------------	---------------------	--------------------	---------------------------	---------------	---------------	----------------	-------------------------------	----------------------	---------------------------	-----------------------------------	------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------	---	--------	----------	-------------------

GUZTIRA TOKIKO SAREA

398,68

18.089

109,72

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK	
<b>SARE MOTA:</b>		<b>AUZOKO SAREA</b>																
1127	ELKARGUNEAK BERRANTOLATZEA ETA SARBIDEAK KONTROLATZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-2134 / A-4001	A-2134 ELK. ALDAKETA ZURBANON ETA A-4001 ERREP. HOBEKUNTZA	4,92	7,20	2,28			288	127	1,734	2010-2012	BETEARAZTEN	939	Ez dago AEPI jasota.	
393	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4004 1	A-3100 ELK. - A-3022 ELK.	14,64	16,88	2,24	5/5 5,5/5,5		22	10	37	17	0,223		100	
394	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4005 1	A-3100 ELK. - A-3022 ELK.	16,76	18,85	2,09	5/5 5,5/5,5		17	8	35	17	0,209		221	
398	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4011 1	A-3002 ELK. - LANGARA GANBOA	10,29	13,84	3,55	5/5 5,5/5,5		28	8	59	17	0,355		209	
1128	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4012	GARAIOKO SARBIDEA	14,45	16,01	1,56					31	20	0,187	PROIEKTUA IDATZITA	682	
399	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4013 1	A-3012 - ZUHATZAKO H.Z.A.	15,14	15,88	0,74	5/5 5,5/5,5		7	10	13	17	0,076		23	
400	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4013 2	ZUHATZAKO H.Z.A.- A-3022 ELK.	15,88	16,18	0,30	5/5 5,5/5,5		3	8	73	208	0,438	PROIEKTUA ONETSITA	23	A-3022 errepedeko tarte bat sartzen da, A-3012 errepedeko elkarguneraino.
401	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4014 1	A-3022 ELK. - ETURA	16,73	17,16	0,43	5/5 5,5/5,5		5	8	10	17	0,062		136	
402	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4015 1	A-3022 ELK. - HEREDIA	30,57	30,84	0,27	5/5 5,5/5,5		3	8	6	17	0,036		1.221	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
403	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4017 1 A-3012 ELK. - ELGEA	18,26	20,74	2,48	5/5 5,5/5,5		20	8	41	17	0,248			221	
404	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4018 1 A-3012 ELK. - BARRIA	25,01	25,24	0,23	5/5 5,5/5,5		4	8	8	17	0,051			159	
405	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4019 1 A-3012 ELK. - ARRIOLA	28,75	28,99	0,24	5/5 5,5/5,5		5	8	10	17	0,060			212	
407	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4021 2 ZABOLAKO H.Z.H. - ZABOLA	28,34	29,87	1,53	5/5 5,5/5,5		1	8	1	17	0,009			332	
1215	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4024 A-4023 ELK. - URIBARRI	29,22	30,84	1,62	5,5/5,5				32	20	0,192			281	
1216	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4025 NARDEAGA K. - ETXAGUEN	29,73	34,09	4,36	5,5/5,5				76	17	0,457			295	
1217	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4026 A-4025 ELK.- GANZAGAI	32,59	33,04	0,45	5,5/5,5				9	17	0,053			282	
273	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4027 1 N-240 ELK. (ARAKA) - A-3002 ELK. (DURANA)	6,25	7,13	0,88	6/7 6/7		20	20	90	88	0,540	BETEARAZTEN		1.291	2 metro espaloi, alde bakoitzean. Jarduketako 390 m-tan eragina.
409	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	PROPUESTA PROPOSAMENA	A-4101 1 N-102 ELK. - ESKIBEL	3,66	6,54	2,88	5/5 5,5/5,5		28	10	56	20	0,337			167	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
410	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4102 1 N-102 ARIÑEZ - ZUMELZU	6,30	8,41	2,11	5/5 5,5/5,5		16	8	39	19	0,235		PROIEKTUA ONETSITA	323	
1129	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4104 ARMIÑON-ESTAVILLO	22,67	23,35	0,68									BETEARAZTEN	177	Ez dago AEPI n jasota. N-I (2) errepidea egokitzeko proiektuan jasota dago.
412	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4107 ZERIOKO H.Z.A. - A-4159 ELK. (ESTIB. SARB.)	7,79	9,17	1,38	5/5 5,5/5,5		11	8	23	17	0,138			433	
413	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4109 1 A-3100 ELK. - ARRIETA	17,59	17,85	0,26	5/5 5,5/5,5		4	8	8	17	0,046			72	
414	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4110 1 A-3100 ELK. - EZKEREKOTXAKO H.Z.A.	19,84	20,66	0,82	5/5 5,5/5,5		7	8	14	17	0,086			401	
416	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4111 1 A-3100 ELK. - ELK. A-3110	21,61	25,17	3,56	5/5 5,5/5,5		28	8	61	17	0,364			106	
417	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4112 1 A-3110 ELK. - ALANGUAKO SARB. ELK.	26,19	29,09	2,90	5/5 5,5/5,5		23	8	49	17	0,293			106	
418	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4112 2 ALANGUAKO SARB. ELK. - A-2128 ELK.	29,09	30,39		5/5 5,5/5,5		13	8	26	17	0,157			106	
419	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4114 1 A-3138 ELK. - BIKUÑAKO H.Z.H.	29,21	30,11	0,90	5/5 5,5/5,5		9	10	18	20	0,108			310	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1064	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4121 1 A-3110 ELK. - AÑUAKO H.Z.H.	11,60	13,29	1,69	5/5 5,5/5,5		14	8	28	17	0,170		PROIEKTUA ONETSITA	269	
1117	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4121 2 AÑUAKO H.Z.H.- A-132 ELK.	13,29	15,14	1,85	5/5 5,5/5,5		15	8	31	17	0,185			269	
425	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4122 1 A-132 ELK. - APELLANIZEKO H.Z.H.	23,41	25,87	2,46	5/5 5,5/5,5		20	8	41	17	0,249			180	
426	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4130 1 A-2128 ELK. - OKARIZ	27,11	27,86	0,75	5/5 5,5/5,5		7	8	14	17	0,083			216	
1218	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4131 A-2128 ELK. - OTEO	44,25	44,50	0,25	5/5 5,5/5,5				7	20	0,043			88	
427	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4133 1 A-3104 ELK. - OKINA	9,32	14,97	5,65	5/5 5,5/5,5		56	10	112	20	0,671			665	
428	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4135 1 A-3112 ELK. - A-4136 ELK.	13,47	16,35	2,88	5/5 5,5/5,5		23	8	49	17	0,294			124	
1219	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4137 A-3110 ELK. - AZILU	16,65	17,26	0,61	5/5 5,5/5,5				20	20	0,119			91	
1220	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4138 A-3110 ELK. - TXINTXETRU	19,41	21,26	1,85	5/5 5,5/5,5				41	20	0,246			61	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
429	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4139 2 A-3110 SARB. ELK.- JAUREGI	21,19	21,56	0,37	5/5 5,5/5,5		3	8	6	17	0,037			116	
430	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4140 1 A-3110 ELK. - ALAIZA	23,19	23,47	0,28	5/5 5,5/5,5		3	8	6	17	0,036			209	
431	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4141 1 A-4112 ELK. - EGILEOR	28,67	29,47	0,80	5/5 5,5/5,5		7	8	15	17	0,091			47	
432	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4142 1 A-3114 ELK. - ONRAITA	35,41	37,68	2,27	5/5 5,5/5,5		23	10	46	20	0,278			83	
433	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4143 1 A-3114 ELK. - IBISATE	32,34	32,60	0,26	5/5 5,5/5,5		3	10	5	20	0,031			34	
434	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4144 1 A-3114 ELK. - MUSITUKO H.Z.H.	27,70	31,88	4,18	5/5 5,5/5,5		34	8	70	17	0,422			411	
1221	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4145 A-3114 ELK. - ALETXA	27,02	28,25	1,23	5,5/5,5				27	20	0,161			95	Ikusi oraingo sekzioa.
436	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4146 1 A-3122 ELK. - PORTILLA	31,04	33,87	2,83	5/5 5,5/5,5		24	8	49	17	0,296			58	
1222	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4147 A-3124 ELK. - TOBERA	37,59	38,53	0,94	5,5/5,5				16	17	0,099			47	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1223	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4148 BURGOSKO MUGA - FAIDO	22,76	23,32	0,56	5,5/5,5				9	17	0,053			107	
437	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4149 1 A-3134 EK. – TREBIÑUKO KOND. MUGA (BURGOSEKO PM)	26,79	28,41	1,62	5/5 5,5/5,5		12	8	26	17	0,155			56	
438	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4150 3 A-3134 ELK. – ARLUZEAKO H.Z.H.	29,13	32,48	3,35	5/5 5,5/5,5		34	10	67	20	0,402			81	
440	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4153 1 A-126 ELK. - A-126 ELK.	36,51	36,77	0,26	5/5 5,5/5,5		7	8	14	17	0,083			176	
2602	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4154 1 BURGOSKO MUGA - URTURIKO H.Z.H.	36,35	37,72	1,37	5,5/5,5				27	20	0,165				
2603	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4154 2 URTURIKO H.Z.H.- URTURIKO H.Z.A.	37,72	38,00	0,28	5,5/5,5				91	325	0,548				
2604	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4154 3 URTURIKO H.Z.A. - A-3136 ELK.	38,00	39,94	1,94	5,5/5,5				39	20	0,233				
441	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4155 1 A-3126 ELK. – MONTORIAKO H.Z.H.	25,44	27,35	1,91	5/5 5,5/5,5		15	8	32	17	0,191			38	
442	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4156 1 A-3122 ELK. – ESCANZANAKO H.Z.H.	32,13	32,59	0,46	5/5 5,5/5,5		5	10	11	20	0,066			107	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
443	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4157 1 BURGOSEKO PM - LACORZANA	30,66	32,26	1,60	5/5 5,5/5,5		14	8	29	17	0,174			27	
306	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4160 1 A-2128 ELK. - A-3116 ELK.	38,70	39,20	0,50	6/7 6/7		8	15	15	30	0,090			87	
309	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4161 2 ORBISOKO H.Z.A. - A-2128 ELK. (ENTREPEÑAS)	43,07	44,29	1,22	5/6 5/6		18	15	37	30	0,220			130	
444	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4204 1 A-3214 ELK. - MAÑUETA	56,11	59,03	2,92	5/5 5,5/5,5		24	8	49	17	0,297			63	
1130	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4212 MOREDA-BARRIOBUSTO	51,48	58,44	6,96	5/5 5,5/5,5				140	20	0,844	PROIEKTUA EGINDA	730	Ez dago AEPI n jasota. Ikusi oraingo sekzioa.	
450	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4308 2 A-3606 ELK. - GEREÑAKO H.Z.A.	11,93	12,14	0,21	5/5 5,5/5,5				23	37	0,137			125	
451	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4309 1 A-3606 ELK. - URIBARRI DIBIÑA	7,88	8,49	0,61	5/5 5,5/5,5		6	8	13	17	0,077			248	
453	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4311 1 A-4310 ELK. - MARTIODA	8,37	9,18	0,81	5/5 5,5/5,5		6	8	13	17	0,076			92	
454	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4312 1 A-4310 ELK. - OTOBARRENEKO H.Z.H.	10,61	10,88	0,27	5/5 5,5/5,5		3	10	6	20	0,034			137	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1225	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4314 A-3302 ELK. -VILLODAS	12,84	13,11	0,27	5,5/5,5				5	20	0,032			251	
456	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4316 1 A-2622 ELK. - CAICEDO-SOPEÑA	21,92	24,29	2,37	5/5 5,5/5,5		20	8	41	17	0,244			55	
457	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4317 1 A-2622 ELK. - BASQUIÑUELAS	22,92	26,58	3,66	5/5 5,5/5,5		30	8	63	17	0,376			41	
458	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4318 1 A-2622 ELK. - ARREO	26,90	29,22	2,32	5/5 5,5/5,5		19	8	39	17	0,232			82	
463	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4323 1 A-2122 ELK. - CAICEDO YUSO	38,90	40,91	2,01	5/5 5,5/5,5		17	8	35	17	0,212			175	
465	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4325 2 ALCEDO - VILLAMBROSA	47,39	50,38	2,99	5/5 5,5/5,5		31	10	61	20	0,368			47	
466	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4326 A-2625 ELK. - BACHICABO	35,24	37,86	2,62	5/5 5,5/5,5		22	8	46	17	0,274			74	Bachicaboko hiri-tartea Ikuskapenean jasota dago.
467	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4327 1 A-2625 ELK. - BARRIO	34,39	38,52	4,13	5/5 5,5/5,5		41	10	82	20	0,496			45	
1226	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4328 A-2625 ELK. - BELLOJIN	35,37	37,67	2,30	5,5/5,5				47	20	0,280			80	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
470	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4330 1 KARANKAKO H.Z.A./A-3320 ELK. - ASTULEZEKO SARB. ELK.	42,27	44,33	2,06	5/5 5,5/5,5		21	10	41	20	0,247			12	
471	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4330 2 ASTULEZEKO SARB. ELK. - A-2625 ELK.	44,33	46,99	2,66	5/5 5,5/5,5		27	10	53	20	0,319			12	
472	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4331 1 A-2622 ELK. - NOGRARO	41,25	44,58	3,33	5/5 5,5/5,5		33	10	66	20	0,400			93	
473	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4332 1 A-2622 ELK. - QUEJO	42,95	45,86	2,91	5/5 5,5/5,5		30	10	60	20	0,364			42	
474	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4333 1 BURGOSEKO MUGA – MIOMAKO H.Z.H.	48,30	48,57	0,27	5/5 5,5/5,5		2	8	5	17	0,030	PROIEKTUA ONETSITA		58	
479	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4337 1 A-2622 ELK. – VALLUERCAKO H.Z.H.	52,86	56,39	3,53	5/5 5,5/5,5		29	8	60	17	0,360			87	
480	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4338 1 BURGOSEKO PM - LAHOZ	51,31	56,25	4,94	5/5 5,5/5,5		40	8	84	17	0,504			111	
2605	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4339 1 A-4305 ELK. - IGAEGIKO H.Z.H.	29,27	30,49	1,22	5/5 5,5/5,5		0	8	24	20	0,147				Quintanilla de la Riberako Administrazio Batzordeak eskaturiko hobekuntza.
482	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4340 1 A-4339 ELK. - QUINTANILLAKO H.Z.H.	32,02	33,25	1,23	5/5 5,5/5,5		14	10	96	78	0,577	ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA		124	Quintanilla de la Riberako Administrazio Batzordeak eskaturiko hobekuntza.

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
2601	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4340 2 QUINTANILLAKO H.Z.A. - MWELLEDES	33,47	34,85	1,38	5/5 5,5/5,5		14	10	96	70	0,577		ERAIKUNTZA PROIEKTUA IDATZITA		Quintanilla de la Riberako Administrazio Batzordeak eskaturiko hobekuntza.
483	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4341 1 A-3312 ELK. - VILLABEZANAKO H.Z.H.	32,31	36,33	4,02	5/5 5,5/5,5		40	10	80	20	0,481			160	
485	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4342 1 A-3310 ELK. - MANZANOSEKO H.Z.H.	21,12	22,12	1,00	5/5 5,5/5,5		11	10	22	20	0,130			169	Quintanilla de la Riberako Administrazio Batzordeak eskaturiko hobekuntza.
486	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4344 1 A-4316 ELK. - CASTILLO-SOPEÑA	23,92	24,16	0,24	5/5 5,5/5,5		3	10	6	20	0,036			40	
487	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4346 1 A-3318 ELK. - ARTAZA	25,95	26,56	0,61	5/5 5,5/5,5		6	10	13	20	0,076			22	
489	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4349 1 A-3316 ELK. - VILLAMANCA	30,25	30,63	0,38	5/5 5,5/5,5		4	10	8	20	0,048			24	
490	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4350 1 A-3316 ELK. - GUILLARTE	32,85	33,45	0,60	5/5 5,5/5,5		7	10	13	20	0,080			19	
492	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4353 1 A-3314 ELK. - URBINA	26,28	26,75	0,47	5/5 5,5/5,5		4	8	8	17	0,050			104	Urbina-Ezako Administrazio Batzordeak egindako eskabidea, Urbina-Ezako sarbiderako oraingo trazatua hobetzeko.
494	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4355 1 A-3314 ELK. - KATADIANOKO H.Z.H.	30,25	30,44	0,19	5/5 5,5/5,5		2	8	3	17	0,019			27	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
495	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-4356 1 A-3314 ELK. – ANDAGOIAKO H.Z.H.	32,09	32,57	0,48	5/5 5,5/5,5		5	10	10	20	0,061			57	
1227	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA A-4357 A-2622 ELK. - SAN JOAN ACR. KOM.	28,57	28,90	0,33	5,5/5,5				7	20	0,040			76	
347	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-4358 1 A-3302 ELK. - IRUÑEKO AURRIAK	12,49	13,56	1,07	5/6 5/6		16	15	32	30	0,193			631	
1131	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA A-4359 TRESPONDEKO SARBIDEA	11,00	11,93	0,93	6/7				88	70	0,530	BETEARAZITA		1.176	Ez dago AEPIIn jasota. A-3302 errep. elkarg. Hobekuntza barne.
496	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-4401 1 N-240 ELK. – BETOLAZAKO H.Z.H.	10,99	13,14	2,15	5/5 5,5/5,5		17	8	36	17	0,218			103	
2520	SAIHESBIDEAK	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA A-4405 MENDIGURENEKO SAIHESBIDEA	5,55	7,50	1,95	6/7	60			140	200	0,841	2010-2012			200 ibilgai/egun (2003ko EBI)
500	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-4409 2 A-4410 ELK. - AKOSTA	17,20	17,50	0,30	5/5 5,5/5,5		6	10	11	20	0,066			216	
501	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-4410 1 A-4409 ELK. - ZESTAFE	17,19	17,51	0,32	5/5 5,5/5,5		6	10	12	20	0,072			111	
503	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA A-4412 1 A-3600 ELK. - OLANO	14,10	15,20	1,10	5/5 5,5/5,5		10	8	21	17	0,124			51	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
1132	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4413 MURGIA-DOMAIIKA	19,50	23,18	3,68					64	17	0,382		BETEARAZTEN	319	Ez dago AEPIIn jasota. Ez dugu galtzada/plataformako daturik.
505	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4419 1 A-3612 ELK. - LARRAZKUETA	26,20	26,89	0,69	5/5 5,5/5,5		7	10	15	20	0,089			59	
1228	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4421 A-2521-UZKIO	29,49	31,75	2,26	5,5/5,5				48	20	0,288			85	
506	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4422 A-2521 ELK. - APREGINDANA	30,69	33,09	2,40	5/5 5,5/5,5		18	8	37	17	0,224			141	Unza – Apreguindana tartearen ikuskapena sartuta dago.
507	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4423 1 A-624 ELK. – INOSOKO H.Z.H.	33,23	34,48	1,25	5/5 5,5/5,5		11	8	23	17	0,137			122	
1229	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A-4602 A-3616 ELK. - LEZAMA	36,91	37,66	0,75	5,5/5,5				18	17	0,109			71	
508	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4603 1 A-3616 ELK. - ONSOÑO	36,21	37,01	0,81	5/5 5/5		8	10	25	30	0,153			19	
509	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4604 1 A-625 ELK. - LECAMAÑA	44,80	46,51	1,71	5/5 5,5/5,5		18	10	36	20	0,218			106	
1103	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	IKUSKAPEN PROPOSAMEN BERRIA	A4609 AMURRIO-OLABEZAR AUZOKO ERREPIDEAREN HOBKUNTZA	42,98	44,72	1,74	6/8 6/8				100	57	0,601		BETEARAZTEN	667	Ez dago AEPIIn jasota; Amurrioren eta 1,050 KPren artean 2 m-ko espaloia ezkerretara eta 1 m-ko bazterbidea.

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
511	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4610 1 A-624 ELK. - A-3618 ELK.	44,06	45,11	1,05	5/5 5,5/5,5		8	8	17	17	0,105			224	
512	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4615 1 A-3618 ELK. - MADARIA	49,39	50,74	1,35	5/5 5,5/5,5		14	10	27	20	0,162			29	
516	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4619 1 A-3626 ELK. - LUXOKO H.Z.H.	49,43	53,46	4,04	5/5 5,5/5,5		37	10	74	20	0,444			121	
1065	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4620 1 A-4618 ELK. (A-3626) - A-624 ELK.	49,80	52,59	2,79	5/5 5,5/5,5		22	8	46	17	0,279			232	
518	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4621 1 A-3630 ELK. - OPELLORA	53,22	54,30	1,08	5/5 5,5/5,5		11	10	22	20	0,130			19	
519	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4622 1 A-3630 ELK. - LEXARTZU	58,42	58,87	0,45	5/5 5,5/5,5		5	10	10	20	0,060			52	
520	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4623 1 A-624 ELK. - MENDIETA	56,90	57,58	0,68	5/5 5,5/5,5		8	10	15	20	0,091			36	
521	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4624 1 A-2604 ELK. - SOXO	56,50	60,13	3,63	5/5 5,5/5,5		32	8	66	17	0,398			244	
522	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4625 2 GORDELIZEKO H.Z.H. - ERRETES TUDELA	59,44	60,62	1,18	5/5 5,5/5,5		14	10	27	20	0,165			145	

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.

JARDUN KODEA	AZPIPROGRAMA	PROGRAMAZIO ESPARRUA	PROPOSAMEN MOTA	ERREPIDEA ETA AZALPENA	HASIER. KP	AMAIER. KP	LUZERA (KM)	SEKZIO MOTA (M) AEPI/BS	PROIEKT. ABIADURA	KOSTUA AEPI (M.PTA)	KOSTU UNIT. AEPI (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. PTA)	IKUSK. KOSTU UNIT. (M.PTA)	IKUSK. KOSTUA (M. EURO)	LEHENT. AEPI (1) /LEHENT. IKUSK.	EGOERA	EBI 2003	IKUSK. OHARRAK
524	AUZOKO SAREA HOBETZEA	AEPI IKUSK.	DAGOEN PROPOSAMENA	A-4907 1 BIZKAIKO PM - ARTOMAÑA	36,94	37,63	0,69	5/5 5,5/5,5		7	8	14	17	0,082			315	

**GUZTIRA AUZOKO SAREA**

193,32

4.537

27,27

**GUZTIRA**

**GUZTIRA**

96.176

587,95

**GUZTIRA A-1 errepidea eta N-I (3) tarteak aitzat hartu barik, Sustapen Ministerioarekin hitzartuta baitago.**

66.609

410,25

*Oharra: Hemen adierazitako guztizkoen barruan ez dira programa osagarriak sartzen (Kontserbazioa, Zoruak indartzea, Eraginpeko zerbitzuak, Desjabetzeak, Ingurumen-hobekuntza eta Segurtasunaren prebentzioa)*

(1) AEPI LEHENTASUNA 1= 1998-2000 HIRURTEKOA, 2= 2001-2003 HIRURTEKOA, 3= 2004-2006 HIRURTEKOA, 4= 2007-2009 HIRURTEKOA.



# Plan Integral de Carreteras de Álava

## 2004-2015

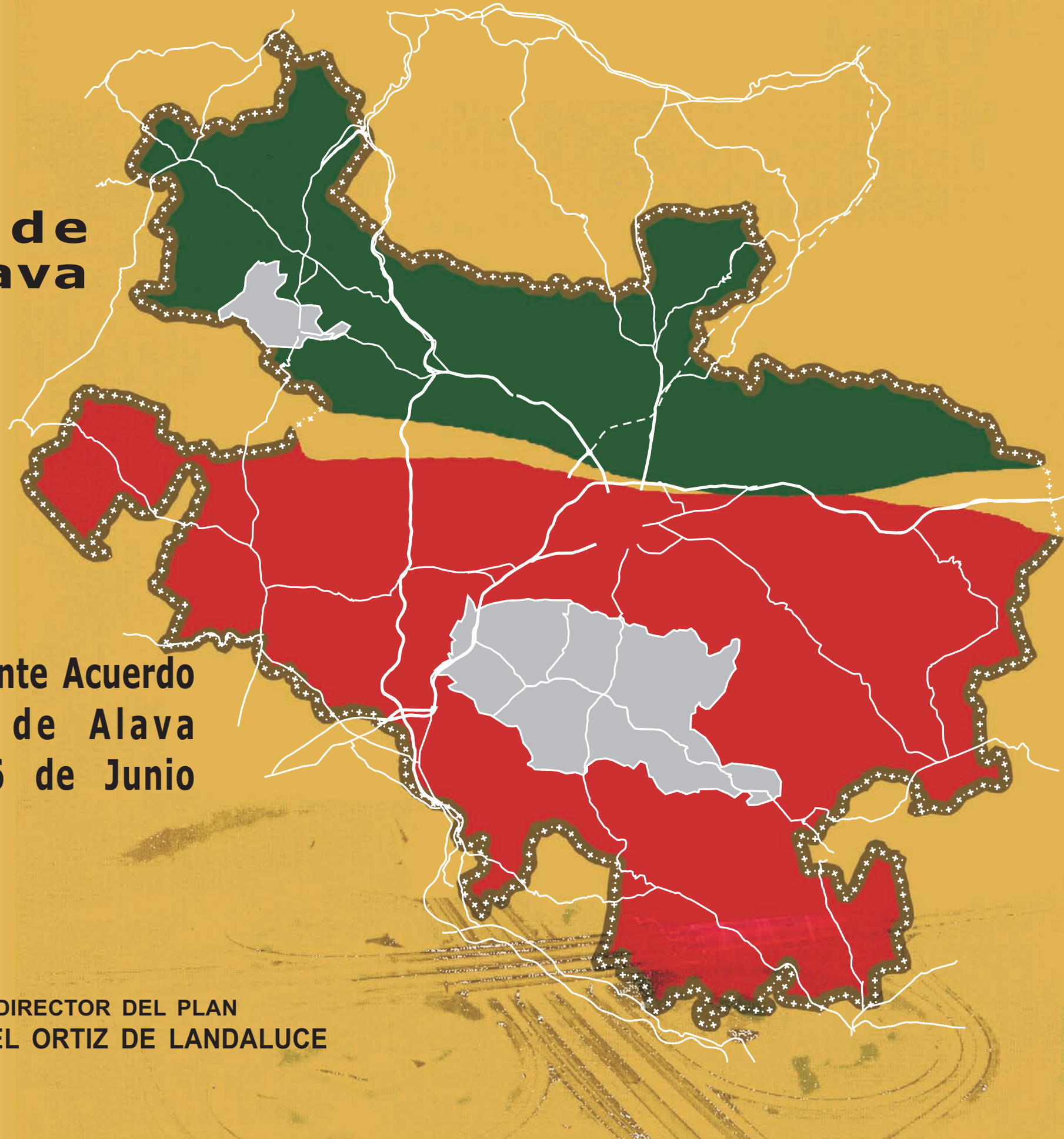
Aprobado definitivamente mediante Acuerdo  
de las Juntas Generales de Alava  
Norma Foral 11/2008 de 16 de Junio

**MEMORIA**



JUNIO 2008

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN  
MIGUEL ÁNGEL ORTIZ DE LANDALUCE





# PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA 2004-2015

JUNIO 2008

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN PLAN.....	2	4. LA FUNCIONALIDAD TERRITORIAL DE LA RED DE CARRETERAS FRENTE A SU CLASIFICACION ACTUAL .....	61
1.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LAS COMPETENCIAS, EN MATERIA DE CARRETERAS, DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA.....	3	4.1. REDENOMINACIÓN, RECLASIFICACIÓN Y REKILOMETRACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS .....	62
1.1.1. El Convenio con el Ministerio de Fomento sobre la "Legua del Rey" .....	3	4.2. TRANSFERENCIAS POR FIRMA DE CONVENIOS CON AYUNTAMIENTOS.....	62
1.1.2. Convenio del Árbol de Malato con Bizkaia .....	4	5. OBRAS Y PROYECTOS MÁS IMPORTANTES REALIZADOS EN LA RED EN EL ÚLTIMO SEXENIO .....	63
1.1.3. El Convenio de colaboración con la Junta de Castilla y León .....	4	5.1. ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL MARCO DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO 1999-2010 .....	63
1.1.4. El protocolo de colaboración con el Gobierno de La Rioja .....	5	5.2. ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL MARCO DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA.....	63
1.1.5. El Establecimiento de bonificaciones en el peaje en la autopista AP-68 en el Tramo entre Altube y Areta-Llodio.....	5	6. GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN .....	65
1.1.6. El Convenio con AVASA sobre gratuidad de vehículos pesados en el tramo Zorroga-Altube....	6	7. ESCENARIO FUTURO.....	66
1.1.7. El Convenio con la Diputación Foral de Guipúzcoa para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-1 Vitoria-Gasteiz-Eibar.....	6	7.1. EL ACTUAL ESCENARIO SOCIO-ECONÓMICO Y LAS PREVISIONES FUTURAS DE POBLACIÓN Y ACTIVIDAD.....	66
1.1.8. El Convenio con Bizkaia para el corredor del Cadagua .....	6	7.1.1. Evolución reciente de Población y Actividad.....	66
1.1.9. Otros Convenios .....	7	7.1.2. Nuevo Escenario de Población y Actividad. 2003-2009 .....	67
1.2. EL NUEVO MARCO DE PLANEAMIENTO SECTORIAL Y TERRITORIAL EN EL QUE SE ENCUADRA ESTA REVISIÓN .....	8	7.1.3. Escenario macroeconómico previsto para la CAPV .....	69
1.2.1. La planificación de la Administración Central .....	8	7.1.4. El dimensionamiento económico de la revisión del Plan.....	69
1.2.2. El 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010.....	9	7.2. PROGNOSIS DE TRÁFICO; EVOLUCIÓN ESPERABLE EN LOS NIVELES DE SERVICIO CON LA INFRAESTRUCTURA ACTUAL ...	70
1.2.3. Los Planes de Carreteras de los Territorios y Comunidades Autónomas limítrofes .....	10	7.3. CASO PARTICULAR DE ARMIÑÓN-EXTABARRI-VIÑA .....	71
1.2.4. Los Planes Territoriales .....	11	8. OBJETIVOS DEL PLAN Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN .....	72
1.2.5. Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012 .....	13	8.1. OBJETIVOS DEL PLAN .....	72
1.2.6. El Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria del País Vasco .....	14	8.2. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN .....	74
1.2.7. El Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco.....	14	9. DIAGNÓSTICO Y NECESIDADES DE INTERVENCIÓN .....	76
1.2.8. Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz y otros planeamientos urbanísticos. .	14	9.1. NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED INTERÉS PREFERENTE .....	76
1.2.9. Nuevos planeamientos urbanísticos industriales.....	15	9.2. NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED BÁSICA Y COMARCAL .....	77
1.3. OBJETO DEL PLAN.....	16	9.3. NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED LOCAL .....	78
2. CLASIFICACION DE LA RED DE CARRETERAS DE ALAVA .....	17	9.4. NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED VECINAL.....	79
2.1. LA CLASIFICACIÓN ACTUAL DE LA RED DE CARRETERAS .....	17	9.5. OTRAS NECESIDADES .....	79
3. ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL DE LA RED DE CARRETERAS .....	21	10. CRITERIOS DE DISEÑO .....	80
3.1. ANCHURAS DE CALZADA Y PLATAFORMA DE LA RED .....	21	11. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.....	81
3.2. EL TRÁFICO EN LA RED DE CARRETERAS. PERIODO 1997-2003 .....	27	11.1. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED DE INTERÉS PREFERENTE EN EL MARCO DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO .....	85
3.2.1. Análisis de tráfico según tipología de red.....	27	11.2. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED DE INTERÉS PREFERENTE EN EL MARCO DEL PICA.....	85
3.2.2. Análisis comparativo 1997-2003 .....	30	11.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED BÁSICA EN EL MARCO DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO .....	85
3.2.3. Análisis de tráfico según corredores.....	33	11.4. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED BÁSICA Y COMARCAL EN EL MARCO DEL PICA .....	86
3.2.4. Evolución reciente del tráfico según tipo de red .....	34	11.5. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LAS REDES LOCAL Y VECINAL.....	87
3.3. NIVELES DE SERVICIO EN LA RED.....	37	11.6. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES .....	87
3.4. LA SEGURIDAD EN LA RED DE CARRETERAS. EVOLUCIÓN 1998-2002 .....	40	12. VALORACION Y PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS.....	89
3.4.1. Distribución según factores concurrentes.....	42	12.1. DEFINICIÓN DE PROGRAMAS .....	89
3.4.2. Metodología y criterios para la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes en las carreteras del Territorio Histórico de Alava. ....	42	12.2. VALORACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS .....	89
3.5. LOS TRAMOS URBANOS Y LAS TRAVESÍAS EN LA RED.....	47	13. EVALUACIÓN CONJUNTA DE IMPACTO AMBIENTAL.....	90
3.6. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD .....	59	14. INCIDENCIA URBANÍSTICA DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS.....	97
		15. EJECUCIÓN, SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN.....	98
		16. REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DEL PLAN .....	99

## 1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN PLAN

La Norma Foral 20/1990, de 25 de junio, de Carreteras del Territorio Histórico de Alava, establece en el Capítulo Cuarto del Título I el denominado Plan integral de Carreteras de Alava (PICA), definiendo el concepto del mismo como:

*“Instrumento de planificación sectorial, aprobado por las Juntas Generales del Territorio Histórico de Alava, que establece las disposiciones, objetivos, prioridades y mejoras que deben introducirse en la totalidad de las carreteras alavesas, a la vez que recoge las previsiones del Plan General de Carreteras del País Vasco en lo que resulte preceptivo y vinculante”.*

Asimismo, establece en su Artículo 14 el procedimiento de aprobación, que deberá observar, como mínimo las siguientes fases:

- a) *Elaboración y aprobación del anteproyecto por la Diputación Foral previa la realización e inclusión en el expediente correspondiente de los siguientes documentos:*
  - *Análisis y diagnóstico de la red viaria*
  - *Estudio de implicaciones medio-ambientales de las actuaciones previstas.*
  - *Estudio de incidencia sobre el planeamiento urbanístico.*
- b) *Información pública por periodo de un mes con comunicación escrita a las entidades públicas afectadas así como con publicación de los anuncios correspondientes en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Alava y en uno de los diarios de mayor circulación.*
- c) *Aprobación del proyecto por parte de la Diputación Foral y elevación del mismo a las Juntas Generales.*
- d) *Aprobación definitiva por las Juntas Generales del Territorio Histórico de Alava.*

Por otra parte, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 12 deberán incorporarse al Plan Integral de Carreteras de Alava compartiendo su procedimiento de aprobación, los siguientes documentos:

- El estudio de clasificación de la red viaria.
- El catálogo de carreteras de la Red Foral.
- El mapa de carreteras.

El vigente Plan Integral de Carreteras de Alava 1998-2009, fue aprobado definitivamente por las Juntas Generales de Alava en su Sesión Plenaria del 23 de noviembre de 1998, mediante Norma Foral 30/1998.

La Norma Foral de Carreteras de Alava establece en su articulado los condicionantes a seguir en la revisión y modificación del Plan Integral de Carreteras.

Así su Artículo 15 establece que:

*“Se entiende por revisión, a los efectos del presente artículo, la alteración general de determinaciones o previsiones incluidas en el Plan Integral de Carreteras, motivada por la adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías de comunicación.*

*La modificación hace referencia, por el contrario, a la alteración de aspectos puntuales o concretos del Plan Integral de Carreteras que no incidan sustancialmente sobre los criterios que condujeron a su aprobación”.*

Además en el Artículo 16 establece que:

*“La revisión del Plan Integral de Carreteras, así como las modificaciones puntuales que supongan la alteración sustancial de un trazado, deberán de observar el mismo procedimiento que el establecido para su aprobación.*

*Las modificaciones puntuales o de detalle que hagan referencia a una obra de conservación o de corrección parcial de trazado, podrán ser aprobadas directamente por la Diputación Foral debiendo incorporarse al siguiente anteproyecto de revisión”.*

A los efectos del artículo 16 párrafo primero de la Norma Foral, se entiende por modificaciones sustanciales o extraordinarias las siguientes:

- Establecimiento y/o supresión de Nuevas Carreteras.
- La reclasificación de una carretera o un tramo de la misma, salvo, en este último caso, cuando se trate de un tramo afectado por la construcción de una variante.
- Las derivadas de la Revisión y las modificaciones extraordinarias del Plan General de Carreteras del País Vasco en lo que resulte preceptivo y vinculante.

**En consecuencia con todo lo anterior, en el propio Plan Integral de Carreteras de Alava se establecía, a los efectos de la vigencia del mismo, lo siguiente:**

- **El Plan Integral de Carreteras de Alava deberá ser revisado a los seis (6) años de su publicación, atendiendo a la evolución del tráfico y de las actuaciones realizadas en el sexenio.**
- **La vigencia del Documento revisado tendrá una duración máxima de doce (12) años.**
- **La revisión sexenal y las propias modificaciones extraordinarias del Plan Integral de Carreteras de Alava, se realizarán a través del mismo procedimiento establecido para su aprobación.**

#### **1.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LAS COMPETENCIAS, EN MATERIA DE CARRETERAS, DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA**

Los órganos forales del Territorio Histórico de Álava han venido ejerciendo competencias privativas en materia de construcción y conservación de carreteras, sin interrupción, desde el siglo XV, régimen que, por otra parte, lejos de ser alterado, fue expresamente confirmado por la Disposición Adicional Primera de la Constitución de 1978.

En coherencia con el Texto Fundamental, el Estatuto de Autonomía para el País Vasco, en su artículo 10.34 estableció:

*“En materia de carreteras y caminos, además de las competencias contenidas en el apartado 5, número 1 del artículo 148 de la Constitución, las Diputaciones Forales de los Territorios Históricos conservarán íntegramente el régimen jurídico y competencias que ostentan o que, en su caso, hayan de recobrar a tenor del artículo 3º de este Estatuto”*

Como no podría ser menos, el artículo 7.a).8 de la Ley 27/83, en concordancia con el Estatuto, reconoció la competencia exclusiva de los Territorios Históricos en la materia, contemplando como atribuciones propias de los mismos cuanto se refiere a:

*“Planificación, proyección, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos”.*

En fechas anteriores, mediante Real Decreto 2769/80, de 26 de Septiembre, se procedió al traspaso de competencias por parte del Estado a favor de la Comunidad Autónoma del País Vasco en el ramo a que nos estamos refiriendo, detallándose que corresponderían a éste las funciones y potestades correspondientes a la “la totalidad de carreteras, caminos y autopistas no sujetas a régimen de concesión que hasta la actualidad hayan sido de titularidad estatal, en

aquellos tramos que discurren dentro del territorio de la Comunidad Autónoma Vasca, incluidos los correspondientes itinerarios de las redes nacionales básicas, complementaria y regional”, citándose entre ellas, de forma expresa, la N-I y la N-240.

Por último, y como colofón al actual marco jurídico en el que se desarrolla la política de carreteras de la Diputación Foral, hay que hacer mención a la Norma Foral 20/1990 de 25 de Junio, de Carreteras del Territorio Histórico de Álava, que es la Norma que viene a modernizar, de acuerdo con su exposición de motivos la anacrónica y dispersa normativa foral existente, instrumentalizando el ejercicio de las importantes competencias exclusivas reconocidas a favor del ente foral por el Estatuto de Autonomía, a la vez que completa el proceso de actualización del Régimen Foral previsto en materia de carreteras.

##### **1.1.1. El Convenio con el Ministerio de Fomento sobre la “Legua del Rey”**

La situación particular de conflicto institucional en materia de competencias sobre el tramo de la N-I a su paso por el Condado de Treviño mantenida entre el Ministerio de Fomento y la Diputación Foral de Álava por el recurso de inconstitucionalidad planteado contra la Ley 2/89 de 30 de Mayo reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, y recogida en el documento del Plan Integral de Carreteras de Álava, no impidió en cualquier caso la firma en Septiembre de 1997 de un “Convenio de colaboración y apoyo entre ambas instituciones para la financiación y ejecución de obras en la carretera N-I en el tramo comprendido en el Condado de Treviño (Burgos)”.

En este Convenio se acordó que por parte del Ministerio de Fomento se acometieran y financiaran las obras de acondicionamiento del tramo de la N-I a su paso por el Condado de Treviño, dentro de la provincia de Burgos, tramo conocido como “Legua del Rey”, así como los estudios y proyectos necesarios para llevar a cabo las mismas, completando así las obras a realizar en el resto del itinerario por la Diputación Foral de Álava.

Posteriormente, la Sentencia del Tribunal Constitucional de 18 de Junio de 1998 a favor de las tesis del Ministerio de Fomento, declarando nulo el anexo que incluía en el Plan General de Carreteras del País Vasco el tramo comprendido en el Condado de Treviño, ha determinado que se excluya este tramo de la Red Objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco y por tanto del Plan Integral de Carreteras de Álava.

En base a esto último, mediante Acuerdo 645/1998 del Consejo de Diputados, la Diputación Foral de Álava renuncia con efectos desde el día 1 de Enero de 1999, al ejercicio de las funciones de conservación y explotación viaria y gestión, control e inspección del transporte, en el tramo de la carretera N-I, comprendido entre los p.k. 329,45 a 336,15 (Condado de Treviño) y denominado “Legua del Rey”, a tenor del fallo de la Sentencia del Tribunal Constitucional en el recurso de inconstitucionalidad contra la Ley 2/1989, de 10 de Mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, y de la Cláusula 8ª del Convenio suscrito con fecha 22 de Septiembre de 1997, de “colaboración y apoyo entre el Ministerio de Fomento y la Diputación

Foral de Álava para la financiación y ejecución de obras en la carretera N-I en el tramo comprendido en el Condado de Treviño (Burgos)", todo ello sin perjuicio de mantener abiertas las vías de colaboración interadministrativas previstas en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como de las respectivas Legislaciones Sectoriales, a fin de que las actuaciones de ambas Administraciones se rijan por los criterios de eficiencia y servicio a los ciudadanos.

En la actualidad este Convenio de colaboración y apoyo está en fase de ejecución con las obras relativas al "Proyecto de Construcción de Acondicionamiento de la N-I. Condado de Treviño", obras que se completarán por parte de la Diputación Foral de Álava con las del resto del itinerario de la N-I hasta el enlace de Armiñón, con características geométricas homogéneas. Los cambios ministeriales producidos desde la fecha de redacción del Convenio no han variado ni su contenido ni las obras a realizar; por el contrario la continuidad en la política infraestructural a aplicar en este tramo de la N-I, está en la base de las actuaciones en curso.

#### 1.1.2. Convenio del Árbol de Malato con Bizkaia

Con relación a la provincia de Bizkaia existía el Convenio celebrado en el Árbol de Malato de Luiando en el mes de Mayo de 1986, mediante el cual, de común acuerdo, se acordaron una serie de compromisos entre las Diputaciones Forales de Álava y Bizkaia, para que con el fin de aplicar el principio de territorialidad se ejecutasen un conjunto de actuaciones tendentes a la mejora de la N-625 entre Areta y el límite con Burgos.

A la vista del contenido del Convenio, las Administraciones Forales afectadas procedieron a valorar económicamente las obligaciones convenidas en Mayo de 1986 y con el criterio de que es más acorde con el principio de eficacia, el que cada Diputación foral circunscriba su ámbito de actuación al de su Territorio Histórico, ambas partes, atendiendo a los principios de colaboración, solidaridad y coordinación que deben presidir las relaciones entre los Órganos Forales, procedieron a formalizar en Mayo de 1996 un nuevo "Convenio de colaboración para la financiación y ejecución de la totalidad del trazado viario especificado en el mismo y contemplado en el Convenio suscrito por ambas Administraciones en Mayo de 1986", que extinguiendo el anteriormente suscrito, lo sustituye.

Este nuevo Convenio fija la delimitación del trazado viario objeto del mismo, que se corresponde con el itinerario seguido por la A-625 (antigua N-625) entre el límite con Burgos y el final de la travesía de Llodio. Asimismo establece el criterio de territorialidad para delimitar la responsabilidad en la realización de las obras, así como la conservación, mantenimiento y mejora de los tramos de las carreteras definidas, incluida la vialidad invernal y la explotación, Finalmente determina la colaboración en la financiación de la Diputación Foral de Bizkaia, con cargo a sus presupuestos.

En el Plan Integral de Carreteras de Álava 1998-2009, aprobado por las Juntas Generales de Álava, las actuaciones contempladas en la A-625, correspondientes a este Convenio, son las siguientes, así como su grado de cumplimiento en el momento actual:

- Proyecto de Construcción de acondicionamiento de la carretera A-625 entre el final de la Variante de Luyando y el Pk 11,78, y enlace a desnivel con la A-3622 (Tramo III del Convenio de Bizkaia). Obra ejecutada y en servicio.
- Proyecto de Construcción de Variante Este de amurrio en la carretera A-625 (Tramo II del Convenio de Bizkaia). Obra ejecutada y en servicio.
- Acondicionamiento de la carretera A-625 entre los Pk 356,32 y Pk 354,22 (entre el final de la zona urbana de Saratxo y el límite de provincia con Bizkaia (Tramo I.3 del Convenio con Bizkaia). Pendiente de ejecución.

#### 1.1.3. El Convenio de colaboración con la Junta de Castilla y León

Completando la colaboración y coordinación que afectan a las carreteras limítrofes entre Álava y la provincia de Burgos, se firmó el 16 de Septiembre de 2002, un "Convenio de colaboración entre la Diputación Foral de Álava y la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León para la construcción, financiación y ejecución de obras en la red viaria de zonas colindantes", siendo objeto de este Convenio el establecimiento de las condiciones básicas para la contratación, financiación y ejecución de las obras correspondientes a los siguientes proyectos, de acuerdo con lo estipulado en las cláusulas segunda y cuarta del citado Convenio:

- Acondicionamiento de la carretera Vitoria-Gasteiz - BU-741, actuales A-2124 y BU-750 entre los Pks 5,850 y 9,430 (Puerto de Vitoria), redactado por la Diputación Foral de Álava y ya ejecutado. La financiación conjunta de estas obras ha correspondido al 64,34% a Álava y el 35,66% a la Junta de Castilla y León.
- Puente sobre el río Ebro en la carretera Pancorbo-Orduña en Puentelarrá redactado por la Comunidad de Castilla-León, en ejecución. La financiación conjunta en este caso es a partes iguales por ambas Administraciones.



#### 1.1.4. El protocolo de colaboración con el Gobierno de La Rioja

Mediante Norma Foral 23/2004 de 27 de Septiembre de 2004, las Juntas Generales de Álava aprobaron la suscripción de un "Protocolo de colaboración del Gobierno de La Rioja y de la Diputación Foral de Álava para la planificación y obras de carreteras de la red viaria en zonas colindantes", con el objetivo de mejorar los actuales problemas viarios de comunicación entre ambos territorios. Las carreteras afectadas son las siguientes:

- La A-124 en Álava y N-232, en el futuro LR-124, en La Rioja, formada por el itinerario Briñas-Labastida-Laguardia-Logroño.
- La LR-211 de la N-232 al límite provincial de Álava en Cenicero, carretera sobre la que existe un interés común en mejorar su relación con La Rioja por un nuevo eje de carácter comarcal entre Laguardia, Elciego y Cenicero, clasificado actualmente en Álava con características de red local (A-3210).
- La LR-212 de Haro al límite provincial de Álava que continua hasta Labastida por la A-3202.
- La LR-251 de la N-232 de Fuenmayor al límite provincial de Álava y que continua hasta Lapuebla de Labarca y Laguardia por la A-3216
- La LR-252 de la N-111 al límite provincial de Álava y que continua hasta Oión por la A-2126.
- La LR-318 de San Vicente de la Sonsierra al límite de la provincia de Álava, y del límite de provincia a través de la A-3224 por Baños de Ebro a la N-232.
- La LR-317 de San Vicente de la Sonsierra al límite de la provincia de Álava, y del límite de provincia a través de la A-3202 a Peñacerrada.
- La A-3202 de Labastida al límite de provincia con La Rioja, y del límite de provincia a través de la LR-316 a Rivas de Tereso.

De estos itinerarios, ambas Administraciones han considerado conveniente establecer una programación temporal con una prioridad de actuaciones y en este sentido en el Protocolo se establece la siguiente:

#### Territorio de Álava

- Acondicionamiento de la carretera A-124 entre Laguardia y Assa.
- Acondicionamiento de la carretera A-3210, entre Laguardia, Elciego y límite de provincia de La Rioja.
- Acondicionamiento de la carretera A-3202, entre la A-124 en Labastida y límite de provincia con La Rioja en Haro.

#### Territorio de La Rioja

- Acondicionamiento de la carretera LR-318, entre San Vicente de la Sonsierra y el límite de provincia de Álava.
- Acondicionamiento de la carretera LR-319, entre Abalos y el límite de la provincia de Álava.
- Acondicionamiento de la carretera LR-212, de Haro a límite de la provincia de Álava.

#### Puentes de límite territorial

Al tratarse de estructuras sobre el río Ebro, cuyo límite de Comunidad es el propio puente se proponen las siguientes actuaciones:

- Puente sobre el río Ebro en la carretera de Cenicero a Elciego: correspondería esta actuación a la Diputación foral de Álava.
- Puente sobre el río Ebro en la carretera de Baños de Ebro a la N-232: correspondería esta actuación al Gobierno de La Rioja.

Todas estas actuaciones señaladas como prioritarias deben ser abordadas en su totalidad en un plazo máximo de seis (6) años, a partir de la firma del Protocolo.

#### 1.1.5. El Establecimiento de bonificaciones en el peaje en la autopista AP-68 en el Tramo entre Altube y Areta-Llodio

Con fecha 16 de Enero 2001 y según Decreto Foral 1/2001, la Diputación Foral de Álava consideró conveniente y de interés social reducir los costes en los desplazamientos de los usuarios de la autopista AP-68 que tuvieran su residencia habitual en Álava y circularan entre Altube y Areta-Llodio, subvencionando parte del peaje en función del número de desplazamientos realizados en la misma, por lo que se dispuso aprobar la convocatoria de subvenciones dirigidas al establecimiento de bonificaciones en el peaje.

Las bonificaciones a aplicar sobre el importe neto del peaje, IVA excluido, fueron, en función de la frecuencia de utilización de la autopista, las siguientes:

Nº de Desplazamientos mensuales	Bonificación general	Bonificación residentes Valle de Ayala
Hasta 20	25 por 100	50 por 100
Más de 20	40 por 100	75 por 100

A efectos de aplicación de las bonificaciones, los peajes debían corresponder a desplazamientos que tuvieran como puntos de entrada y salida en la Autopista AP-68 los que delimitan los tramos a los que se refiere la base primera, es decir, Altube, Ziorroga y Areta-Llodio.

Posteriormente, en Enero de 2002, se estableció la normativa y las bases reguladoras para la concesión de bonificaciones en el peaje para los usuarios alaveses de la autopista AP-68 que circulen por el territorio alavés. En estas bases reguladoras se establecen la cuantía de las subvenciones a aplicar, tanto de carácter general como bonificaciones especiales para los residentes del Valle de Ayala.

Para la aplicación de las subvenciones, los peajes deberán corresponder a desplazamientos que tengan como puntos de entrada y salida en la autopista AP-68 los que delimitan los tramos a los que se refiere la base primera, es decir las estaciones de peaje de Areta-Llodio, Ziórroga, Altube, Subijana y Zambrana.

#### **1.1.6. El Convenio con AVASA sobre gratuidad de vehículos pesados en el tramo Ziorroga-Altube**

Complementariamente al acuerdo anterior, se firmó el 28 de noviembre de 2000 entre AVASA y la Diputación Foral de Álava un Convenio para asumir el coste de los peajes por el uso de la autopista AP-68 por vehículos pesados: camiones y autobuses, según la clasificación tarifaria vigente, en el tramo comprendido entre las estaciones de peaje de Ziorroga y de Altube de dicha autopista.

Esta colaboración se materializó en la cofinanciación del coste de los peajes mencionados, comprometiéndose cada una de las partes a financiar el 50 por 100 de los peajes máximos autorizados correspondientes a las utilidades del tramo Ziorroga-Altube de la autopista AP-68 por cualesquiera vehículos pesados, camiones y autobuses, con la condición necesaria de que la entrada y la salida a la autopista se produjera en los puntos que delimitan el citado tramo.

#### **1.1.7. El Convenio con la Diputación Foral de Guipúzcoa para la construcción, conservación y explotación de la autopista AP-1 Vitoria-Gasteiz-Eibar**

Con fecha 4 de Marzo de 2003 se ha firmado este Convenio en el que se sienta las bases para la colaboración de las dos Instituciones implicadas en aras a abordar de forma conjunta los trabajos tendentes a la construcción, conservación y explotación de la nueva autopista. El Convenio tiene por objeto por tanto establecer las condiciones en que las Diputaciones Forales de Guipúzcoa y Álava van a realizar la construcción y las fases de puesta en servicio de la Autopista AP-1 Vitoria-Gasteiz a Eibar.

#### **1.1.8. El Convenio con Bizkaia para el corredor del Cadagua**

Con fecha 8 de Marzo de 2005 se aprobó la suscripción de un Convenio entre las Diputaciones Forales de Bizkaia y Álava en relación con el Proyecto de Construcción de la Autopista del Cadagua, Tramo Arbuio-Sodupe. Con este Proyecto se completaría un sistema viario mallado que conecta las comarcas de Las Encartaciones, Nervión y limítrofes de Bizkaia, y la comarca de Ayala en Álava.

- Los ejes longitudinales de dicho sistema son:
  - ✓ La proyectada Autopista del Cadagua hasta Sodupe, y de ahí continua hasta Gordexola y Artziniega
  - ✓ El eje del Nervión entre Basauri y Amurrio
- Los ejes transversales que configuran el sistema mallado están formados por:
  - ✓ El eje Sodupe-Zaldu-Okendo-Arakaldo
  - ✓ El eje formado por la carretera que comunica Artziniega con Amurrio

Siendo éste el sistema viario mallado que conforman las respectivas infraestructuras viarias, resulta necesario reforzar, en primer término, el eje longitudinal del Cadagua, mediante la elaboración y posterior ejecución del Proyecto entre Arbuio y Sodupe, para posteriormente contemplar todas aquellas actuaciones que completen este sistema viario.

Dicho Proyecto transcurre por el Territorio Histórico de Bizkaia en la mayor parte de su trazado (estando incluido en su Plan Territorial Sectorial de Carreteras) y por el Territorio Histórico de Álava (por el término municipal de Okondo a lo largo de 1.300 metros).

Por este motivo, deviene indispensable la adecuada colaboración y coordinación interinstitucional entre ambas Diputaciones como Instituciones competentes en materia de planificación, proyección y construcción de carreteras tal y como se recoge en las respectivas Normas Forales de ambos Territorios. Por ello cada Institución debe realizar los trámites pertinentes para la aprobación y posterior ejecución del Proyecto en el tramo que discurre por su respectivo Territorio.

De acuerdo con el Convenio firmado, la tramitación de los expedientes de contratación que resultaren necesarios así como la correspondiente ejecución íntegra de las obras identificadas en el objeto del presente convenio, serán realizadas por la Diputación foral de Bizkaia a través de su Sociedad Pública Foral "Interbiak Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, S.A" y a cargo de los presupuestos de esta última.

A tal fin la Diputación Foral de Álava encomienda a la Diputación Foral de Bizkaia la realización de las gestiones necesarias, autorizando la ejecución de las mismas en lo que afecte al tramo alavés definido en el mencionado Proyecto.

Por su parte, la Diputación Foral de Álava adquirirá por el sistema de gestión que considere oportuno, los terrenos afectados por el Proyecto de referencia en territorio alavés, asumiendo la Diputación Foral de Bizkaia su coste íntegro.

A estos efectos, la Diputación Foral de Álava, como titular de este tramo, encomendará a la Diputación Foral de Bizkaia la realización de cuantas actividades materiales o técnicas sean precisas para la adquisición de los terrenos, correspondiendo a la primera el dictado de cuantos actos o resoluciones de carácter jurídico sean necesarios.

Finalmente corresponderá a la Diputación Foral de Bizkaia realizar a su costa todas las actuaciones precisas para la conservación y mantenimiento de la Autopista del Kadagua que discurre por territorio alavés.

La Diputación Foral de Álava, como titular de este tramo, encomienda a la Diputación Foral de Bizkaia la realización de cuantas actividades materiales o técnicas sean precisas para la explotación de la Autopista en este tramo, correspondiendo a la primera, a propuesta de la segunda, el dictado de cuantos actos o resoluciones de carácter jurídico sean necesarios.

La ejecución por parte de la Diputación de Bizkaia de una infraestructura que atraviesa en parte territorio alavés, no supondrá menoscabo alguno en las competencias propias de la Diputación Foral de Álava.

#### **1.1.9. Otros Convenios**

Merecen ser citados por su repercusión sobre la clasificación de la red actual y por sus eventuales modificaciones los siguientes Convenios:

- Convenio entre la Diputación Foral y el Ayuntamiento de Lapuebla de Labarca para la mutación del tramo de travesía de la carretera A-4208 por una calle de la localidad.
- Convenios entre la Diputación Foral y diversos Ayuntamientos (Valdegobia, Iruraiz-Gauna) para la transferencia de varios tramos de carreteras.
- Convenio entre la Diputación Foral de Álava y la Junta Administrativa de Acosta para la transferencia de un tramo de la carretera A-4409 de acceso a Acosta.
- Convenio entre el Ayuntamiento de Salvatierra y la Diputación Foral de Álava para la transferencia del tramo de carretera A-3100 comprendido entre los Pk 21+50 (glorieta de Cadiñanos) y 24+11 (glorieta del Enlace Este de Salvatierra). Enlace de Gaceo.
- Convenio entre el Ayuntamiento de Okondo y la Diputación Foral de Álava para la transferencia del tramo de carretera A-4616 de acceso a Okondo comprendido entre el Pk 58,290 y el Pk 58,480.
- Convenio entre la Diputación Foral de Álava y la Junta Administrativa de Navarrete para la transferencia del tramo de carretera A-4153 entre los Pks 36,010 al Pk 36,580

Otros Convenios que tienen efecto sobre la mejora de la seguridad vial son:

- Convenio con Álava Agencia Desarrollo, S.A. para la financiación y ejecución de las obras de reordenación y mejora de los accesos de la carretera A-2122 al Polígono Industrial de Lantarón.
- Convenio con Álava Agencia Desarrollo, S.A. para la financiación y ejecución de las obras de reordenación y mejora de los accesos de la carretera A-3226 al Polígono Industrial de Lanciego.
- Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, la Sociedad Pública Gasteizko Industria Lurra, S.A. y la Diputación Foral de Álava para la financiación y ejecución de las obras de modificación del enlace de Jándiz en la autovía N-1 (Circunvalación Norte de Vitoria-Gasteiz) para garantizar los accesos a la ampliación del Polígono Industrial de Jándiz (Jándiz Oeste).
- Diversos Convenios con grupos de defensa de la naturaleza para el diseño de medidas correctoras en las carreteras forales.

Por último también se ha redactado un Convenio de colaboración entre el Departamento de Obras Públicas y Transportes y el Grupo Alavés para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (GADEN) para recolección de datos de vertebrados atropellados en el Territorio Histórico de Álava y el diseño de medidas correctoras. Sus objetivos son:

- Registro y análisis del mayor número de datos posible sobre el atropello de vertebrados en las carreteras alavesas
- La localización de los puntos negros en relación con los atropellos de vertebrados
- Diseño de medidas correctoras concretas para minimizar el efecto de estos atropellos sobre la fauna silvestre, en las carreteras de la red preferente y en especial en las carreteras N-622, N-240 y N-1.

## **1.2. EL NUEVO MARCO DE PLANEAMIENTO SECTORIAL Y TERRITORIAL EN EL QUE SE ENCUADRA ESTA REVISIÓN**

Se analizarán en esta apartado los cambios y novedades producidos en los planeamientos sectoriales y territoriales que pueden incidir en los contenidos de la revisión del Plan, con vistas a actualizar la repercusión que pueden tener sobre las propuestas vigentes y futuras del Plan.

### **1.2.1. La planificación de la Administración Central**

#### **1.2.1.1. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020**

El 15 de Julio de 2005, el Consejo de Ministros aprobó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte en el que se contempla las actuaciones a realizar hasta el año 2020 con inversiones totales de 62.785 millones de euros para el transporte por carretera.

Este Plan que sustituye al anterior Plan de Infraestructuras 2000-2010, modifica las propuestas de intervención en la red de carreteras y también en la de ferrocarriles, infraestructuras ambas que pueden condicionar las propuestas de esta revisión. Del anterior Plan de Infraestructuras, y en lo que a la red alavesa se refiere, la planificación de la Administración Central se centró en la finalización de la obra, actualmente en construcción, correspondiente al acondicionamiento en la autovía A-1, Madrid-Irún-Frontera con Francia, en el tramo del Condado de Treviño.

El nuevo PEIT modifica algunas de las actuaciones interurbanas contempladas en el anterior Plan de Infraestructuras como es el caso de la autovía A-15 Medinaceli-Soria, y de su prolongación previsiblemente sin peaje hacia Soria-Tudela y conexión con la actual Autopista de Navarra, hecho éste que podría derivar parte del tráfico de la A-1 y AP-1 a este nuevo itinerario.

Además también se propone la duplicación de la N-120, como Autovía A-12 que conectaría Logroño con Burgos y que también podría constituirse en itinerario alternativo a la A-1 y AP-1.

El nuevo Plan también recoge la propuesta de Navarra de conectarse directamente con Francia a través de los Pirineos con un Eje Transpirenaico de Alta Capacidad de Pamplona a Francia por Luzaide/Valcarlos y conectar con las autovías y autopistas francesas en la zona de Salies-de-Béarn/Peyrehorade, a la vez que mantiene la adecuación de las condiciones de calidad y seguridad en el itinerario señalado por el túnel de Somport.

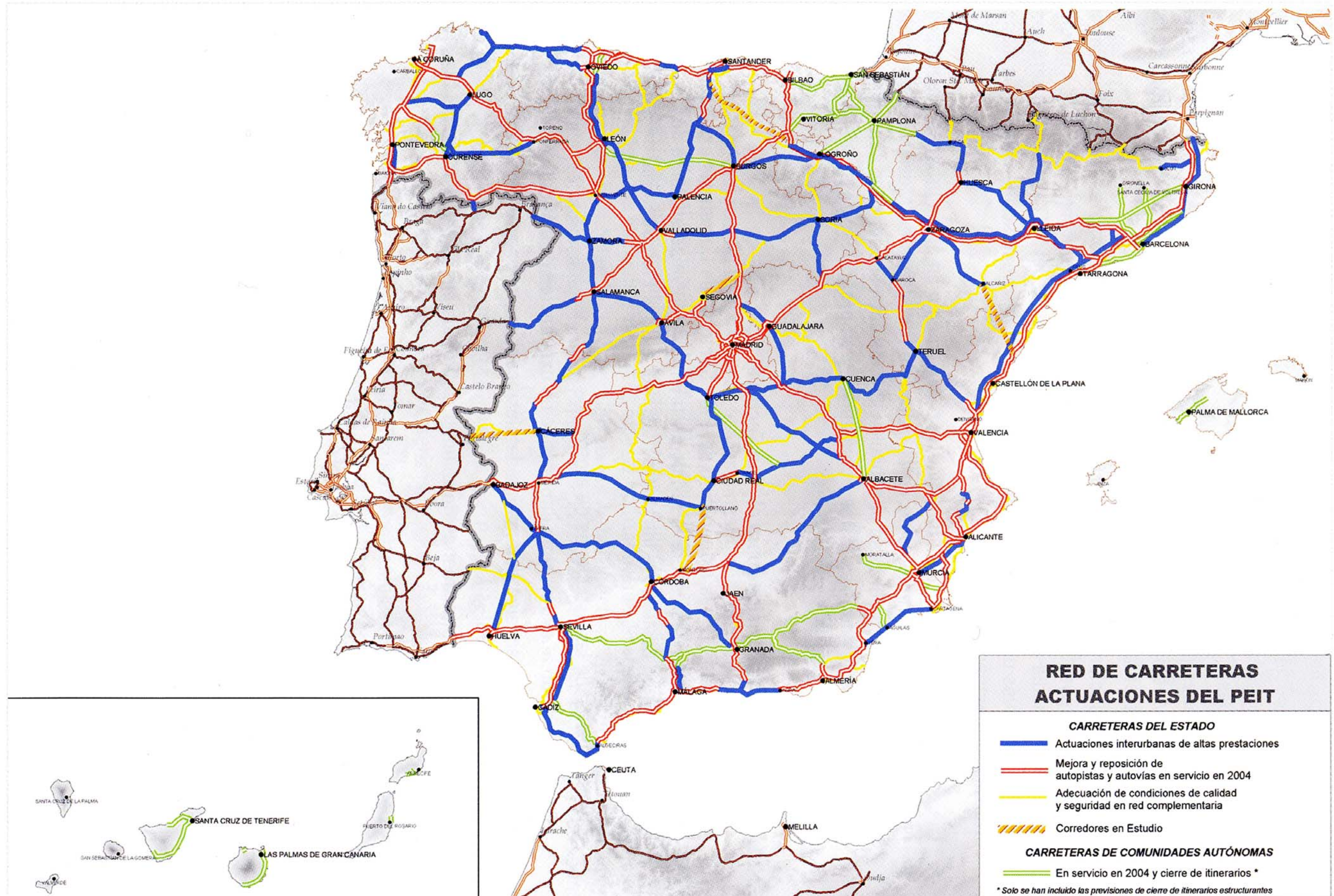
En lo que a la red ferroviaria se refiere el Plan mantiene la propuesta de Red de Altas Prestaciones en el País Vasco, complementándolo con el itinerario Castejón-Pamplona-Alsasua y conexión con la Y vasca. El desarrollo y construcción de las líneas de alta velocidad del País Vasco, en las conexiones no sólo de Vitoria-Gasteiz con Bilbao y San Sebastián, por la denominada Y vasca, sino por su conexión con la Red de Altas Prestaciones del Estado en la conexión Vitoria-Gasteiz-Burgos-Valladolid, puede influir en el uso de la red de carreteras. En todo caso, los plazos en los que se maneja la configuración final de la Red de Altas Prestaciones

podrían quedar fuera del alcance de esta Revisión 2004-2015 del Plan Integral de Carreteras de Álava.

Se adjuntan mapas de las propuestas en la red de carreteras y en la de ferrocarriles, y de sus correspondientes imágenes finales en el horizonte del año 2020.

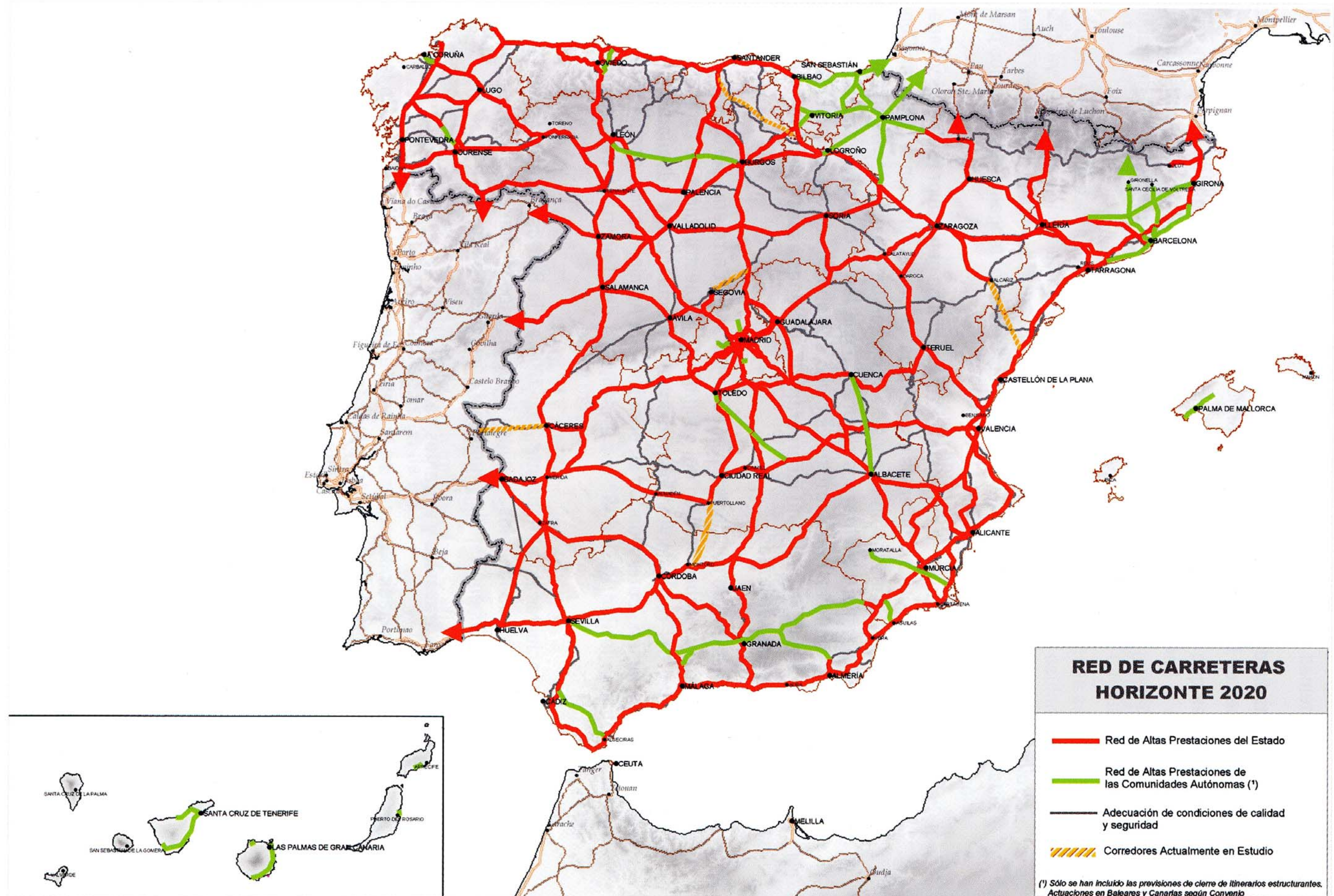


# PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

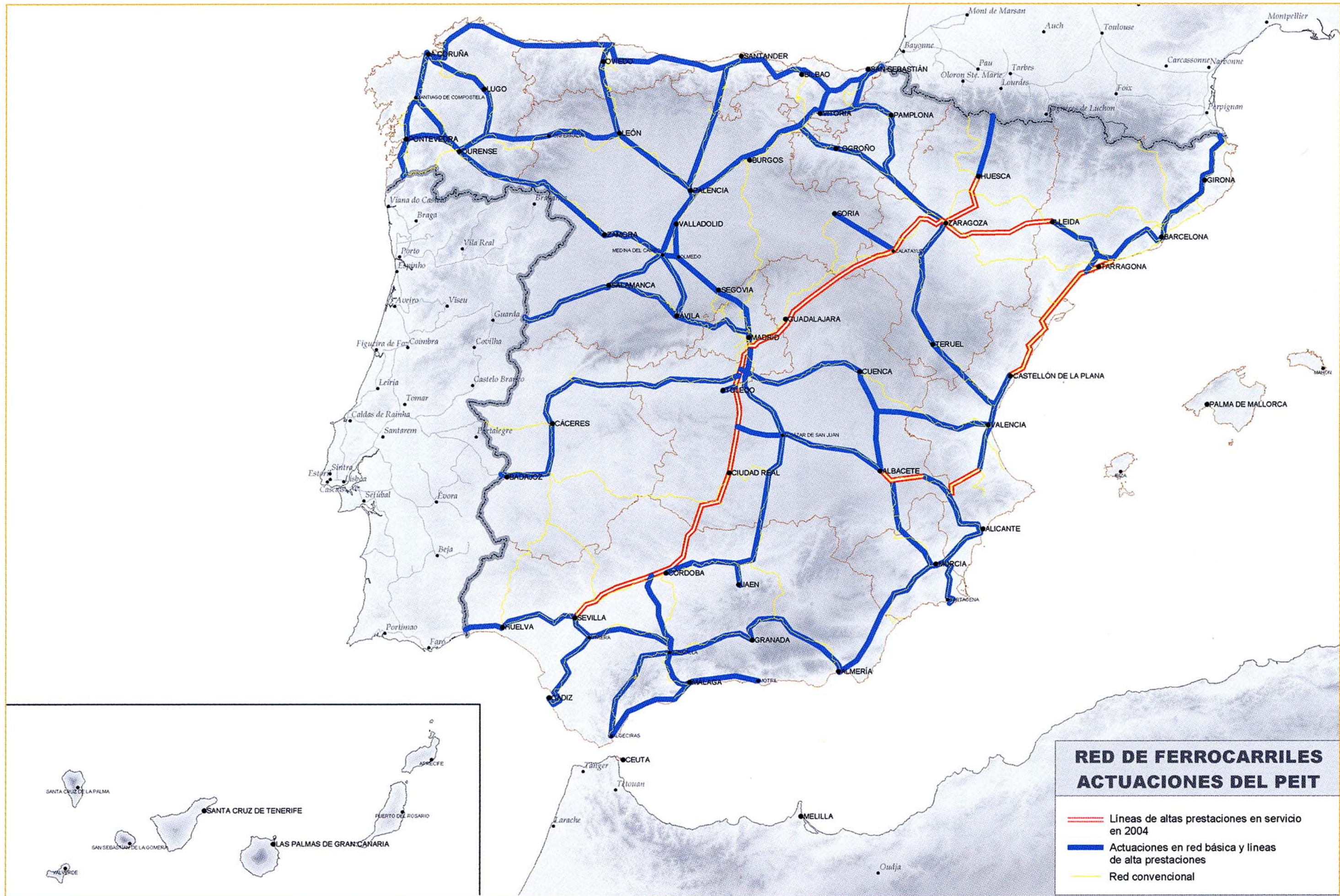




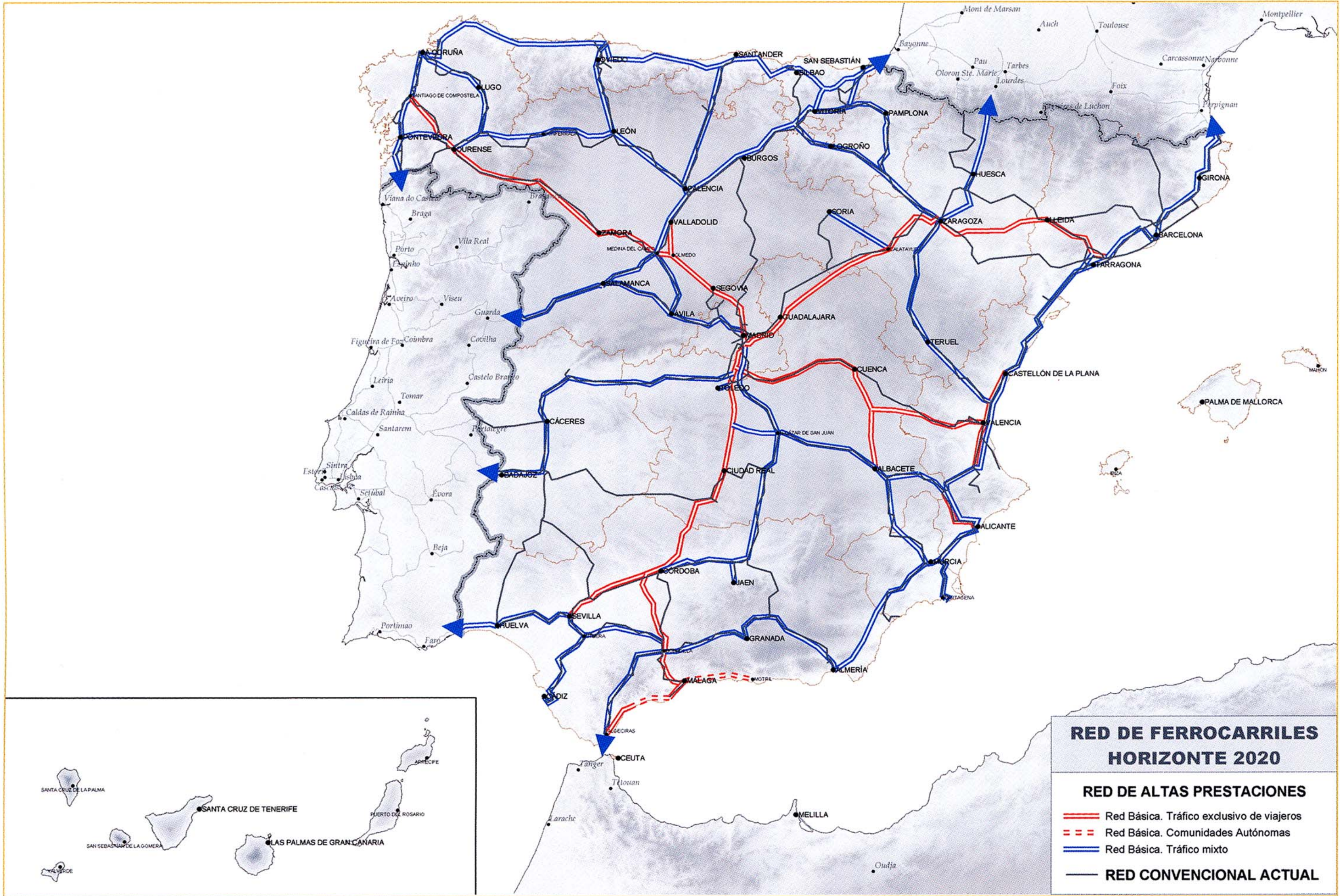
# PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT













### 1.2.2. El 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010

Tras la entrada en vigor de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se puso de manifiesto la necesidad de adecuar las previsiones del Plan General de Carreteras 1993-2004, a los objetivos y criterios de la política de ordenación territorial definidos en las mismas. A estos efectos, se redactó el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco correspondiente al período 1999-2010.

El Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010, contempla entre sus propuestas de actuación las correspondientes a la Red Objeto del Plan en el Territorio Histórico de Álava; esta Red constituye a su vez una parte de la Red Funcional analizada a lo largo del período de realización del Plan General, y viene a representar el "conjunto de carreteras, que atendiendo a la importancia de los tráficos, enlazan los Territorios Históricos entre sí, o con las carreteras de las Administraciones Autónomas limítrofes".

En el 2º Plan de Carreteras del País Vasco se modificó la Red Funcional respecto a la considerada en Planes Anteriores. Con esta modificación se incorporaron a la Red Funcional los ejes viarios establecidos en las DOT como Interconexiones Básicas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales y como Interconexiones de las Áreas Funcionales. También se tuvieron en cuenta los cambios de operatividad producidos en la red por las actuaciones que en materia viaria se han realizado en los últimos años.

Los cambios introducidos en el territorio alavés, fueron:

- Artziniega-Sodupe por la carretera comarcal A-2604
- Legutiano-Mondragón por la carretera comarcal A-2620
- A-2134 de Eskalmendi a la N-104 y A-2130 de la AP-132 (Ascarza) a Vitoria-Gasteiz

Únicamente se añadieron aquellos tramos en construcción que sustituyeron la funcionalidad de los tramos tradicionales de la Red Objeto del Plan; en concreto, en Álava, y a corto plazo, se tuvo en cuenta que el recorrido en la N-I entre Gamarra y el límite de Provincia con Navarra se haría por la nueva autovía, puesta finalmente en servicio en 1997.

Con ocasión de la aprobación del 2º Plan de Carreteras, surgió también la necesidad de actualizar el catálogo de su Red Objeto, planteándose por una parte, la exclusión de determinados itinerarios que por diversos motivos habían perdido funcionalidad o había de corregirse su tramificación, y por otra parte, se incluyeron otros nuevos de necesaria potenciación tanto para la estructuración de la Red dentro de cada territorio, como para la conexión de comarcas vecinas de dos Territorios, o para su integración en itinerarios interprovinciales o interautonómicos.

En este sentido, y con objeto de aclarar el alcance y las razones que motivaron las modificaciones contenidas en este texto, del catálogo de la Red Objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco se eliminaron las carreteras N-130 y GI-120 que habían perdido su funcionalidad debido a la existencia del itinerario alternativo Autopista de enlace con Navarra AP-15, en el primer caso, y las mejoras en el recorrido alternativo N-240 y N-I, en el segundo; se modificaron, la carretera **A-624** que corrige su tramificación, eliminando el tramo en Burgos, y la BI-624 que gestiona y explota íntegramente la Diputación Foral de Bizkaia; y las carreteras GI-632 y BI-632 que cambiaron su denominación para incorporarla a la Red de Interés Preferente (N-633) por atender a un volumen considerable de tráfico pesado (superando en día laboral el 20%) con clara tendencia creciente. Por otra parte se incorporaron al catálogo nuevas carreteras que mantienen el carácter de Red Básica por ser ejes estructurantes de la Red dentro de cada territorio: BI-637, BI-633, BI-635 y **A-124** y GI-631; o conectan comarcas vecinas de dos territorios: BI-638 y GI-638.

Posteriormente a la aprobación del 2º Plan General de Carreteras, y como resultado de la declaración de inconstitucionalidad realizada por la Sentencia del Tribunal Constitucional de 18 de junio de 1998, ha habido que excluir de la Red Objeto el tramo de la N-I incluido en el Condado de Treviño. Por su parte, en el caso de la Autopista Bilbao-Behobia (AP-8), tras la transferencia de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma en 1999, y la finalización de la concesión en el año 2003, ha habido que adaptar los datos relativos a la situación anterior.

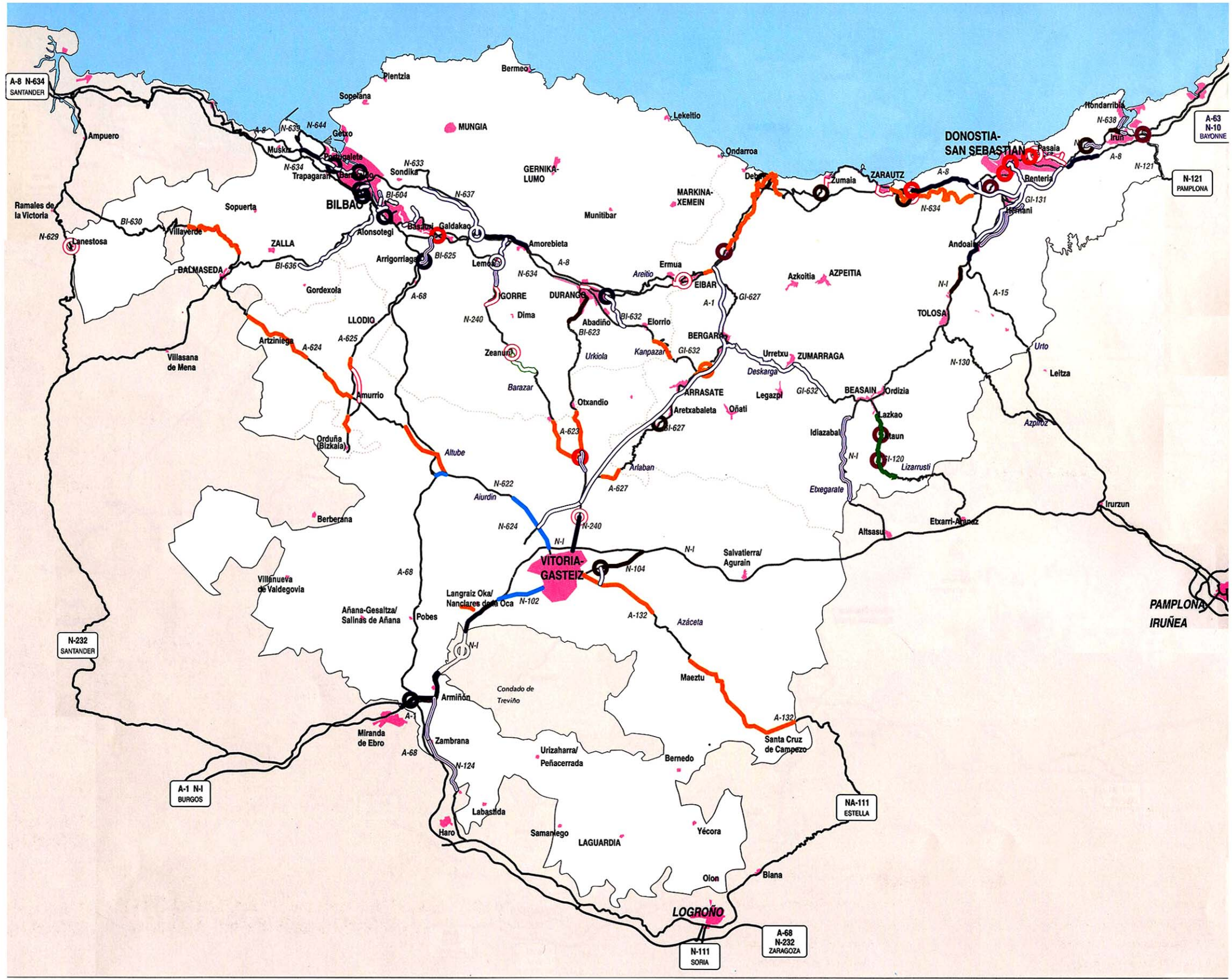
Finalmente, se incluye la descripción de la carretera N-121, en base al criterio de territorialidad expuesto por el Tribunal Constitucional en la citada sentencia.

**Por todas estas razones, fue aprobada la Ley 5/2002 de 4 octubre de Segunda Modificación de la Ley Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, que recogió estas modificaciones en la nueva definición de la Red Objeto.**

El 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010 programó la ejecución del tramo Luko-límite de provincia con Guipúzcoa de la AP-1 para el primer sexenio del Plan (1999-2004), retrasándose hasta el último trienio (2007-2010) el tramo definido en territorio alavés entre Etxabarri y Luko. En este 2º Plan se propuso un nuevo sistema de financiación orientativo (financiación mixta público-privada) para la construcción de la AP-1, frente al sistema anterior de concesión de peaje, fórmula actualmente en desarrollo y acuerdo entre las Diputaciones de Guipúzcoa y Álava.

En la actualidad esta fórmula ha sido modificada tanto por la Diputación Foral de Álava como por la de Guipúzcoa, financiándose la construcción de la autopista a través de sendas empresas públicas encargadas de la construcción y explotación de la autopista. Asimismo, han sido modificadas las fechas de puesta en servicio de la AP-1 de forma, que tanto el tramo Etxabarri-Luko como el tramo Luko-límite de provincia con Guipúzcoa sean puestos en servicio en Enero de 2008.





**MAPA 8.3. ACTUACIONES EN LA RED OBJETO. (1999-2010)**

- |                              |                            |   |  |
|------------------------------|----------------------------|---|--|
| <b>VITORIA-GASTEIZ</b>       | — Carreteras               | ⊙ | Nueva infraestructura  |
| <b>TOLOSA</b>                | Barazar Puertos de Montaña | ⊖ | Duplicación de calzadas  |
| ● Cabecera de Área Funcional | A-2620 Códigos Carreteras  | ⊕ | Ampliación de calzada  |
| <b>Lekeltio</b>              |                            | ⊖ | Reordenación y control de accesos en vías de doble calzada                 |
|                              |                            | ⊕ | Construcción y reordenación de enlaces                                     |
|                              |                            | — | Acondicionamientos   |
|                              |                            | — | Mejora del trazado y ampliación de la plataforma                           |
|                              |                            | ⊖ | Reordenación de intersecciones y control de accesos en vías convencionales |
|                              |                            | ⊕ | Mejora de las travesías  |
|                              |                            | — | Construcción de vías lentas  |
|                              |                            | ⊖ | Variantes urbanas  |



Las propuestas del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco en el territorio alavés recogieron las ya incluidas en el Plan Integral de Carreteras de Álava 1998-2009, de manera que en este documento se incluían las propuestas del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, junto con las propuestas a establecer en el resto de la red, y de aquellas que se derivaron de los Proyectos de Trazado, ya en ejecución, referidos a la Autopista Vitoria-Gasteiz-Eibar, y de su eventual prolongación.

Requieren mención especial dentro de la actual Red Objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco, las carreteras asignadas a los itinerarios internacionales definidos en el Acuerdo Europeo sobre los principales itinerarios de tráfico (AGR 1975; Ginebra 1985), y que en el País Vasco serán, una vez construidas las obras programadas:

- El itinerario E-70 La Coruña-Oviedo-Bilbao-San Sebastián y Bordeaux, asignado a la AP-8 entre El Haya y la Solución Ugaldebieta, Solución Sur de Bilbao y AP-8 hasta Behobia.
- El itinerario E-80, Lisboa-Coimbra-Salamanca-Valladolid-Burgos-San Sebastián-Pau, asignado en Euskadi, a la AP-1 hasta Armiñón, N-1 hasta Vitoria-Gasteiz, N-622 entre Vitoria-Gasteiz y Etxabarri, AP-1 entre Etxabarri y Máltzaga y AP-8 hasta Behobia. Mientras tanto, seguirá conformando este itinerario la N-I entre Armiñón y San Sebastián por el puerto de Etxegárate.
- El itinerario E-05 desde Glasgow a San Sebastián-Burgos-Madrid-Sevilla-Cádiz-Algeciras, asignado al mismo itinerario que el E-80.
- Por último el itinerario E-804 Bilbao-Zaragoza-Barcelona asignado al recorrido seguido por la autopista AP-68 entre Bilbao y Miranda de Ebro.

**En el futuro, y de acuerdo con lo programado en el 2º Plan de Carreteras del País Vasco, el itinerario E-70 estará constituido también por la N-637 a su paso por el Txorierri; y los itinerarios E-05 y E-80 a través de la AP-1 entre Vitoria-Gasteiz y Eibar (Máltzaga).**

### **1.2.3. Los Planes de Carreteras de los Territorios y Comunidades Autónomas limítrofes**

#### **1.2.3.1. Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla-León. 2002-2007**

El nuevo Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2002-2007 que ha venido a sustituir al ya ejecutado Plan de Actuaciones Prioritarias en Infraestructura del Transporte 1997-2000, está aprobado. Es necesario seguir insistiendo en el desarrollo de la coordinación en las carreteras limítrofes con las propuestas realizadas desde la Diputación Foral de Álava.

#### **1.2.3.2. Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009**

El Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009, está actualmente redactado y mantiene su actual clasificación de la red que determina una homogeneidad de tratamiento con Álava en los itinerarios limítrofes.

#### **1.2.3.3. Plan Regional de Carreteras de La Rioja. 2001-2010.**

El nuevo Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja aprobado por Ley 8/2000 de 28 de Diciembre y con un período de vigencia de 10 años, 2001-2010, recoge, en lo que a sus conexiones con Álava se refiere, la misma clasificación que la aprobada por la Ley 2/91 de 7 de Marzo de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja. En la Red Comarcal figuran las siguientes conexiones objeto del mencionado Protocolo de colaboración con Álava en cuanto a su mejora y continuidad en ambos territorios:

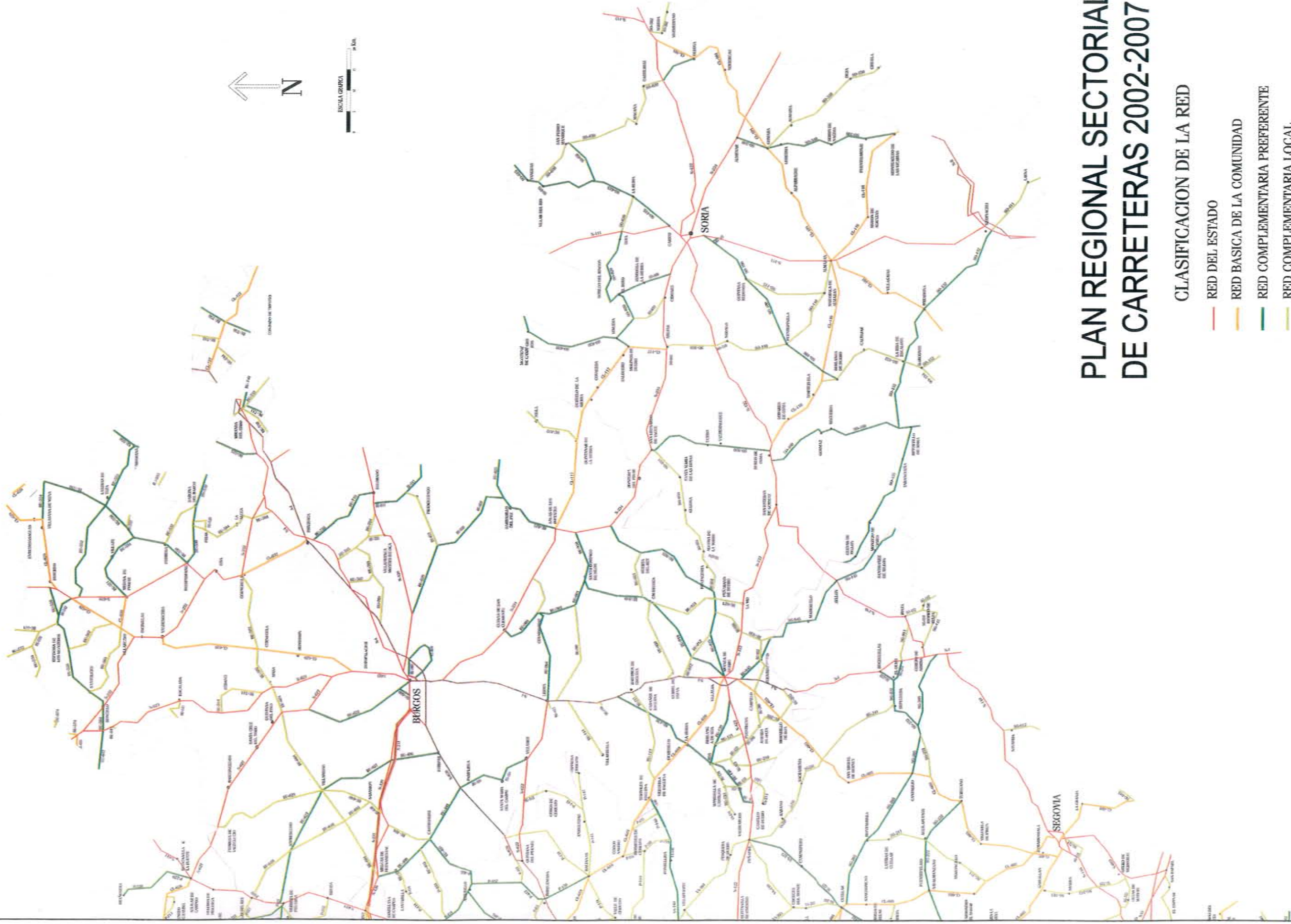
- La LR-211 de la N-232 al límite provincial de Álava en Cenicero, carretera sobre la que existe un interés común en mejorar su relación con La Rioja por un nuevo eje de carácter comarcal entre Laguardia, Elciego y Cenicero, clasificado actualmente en Álava con características de red local (A-3210).
- La LR-212 de Haro al límite provincial de Álava que continua hasta Labastida.
- La LR-251 de la N-232 de Fuenmayor al límite provincial de Álava y que continua hasta Lapuebla de Labarca y Laguardia.
- La LR-252 de la N-111 al límite provincial de Álava y que continua hasta Oión.

#### **1.2.3.4. Planes Territoriales de Carreteras de Guipúzcoa y Bizkaia**

Con el resto de los Territorios del País Vasco, es el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco el que coordina la funcionalidad y actuaciones de las principales redes; para redes de menor entidad, comarcales y locales, es necesario acudir a los Planes Territoriales de Carreteras de Guipúzcoa y Bizkaia.

El Avance Plan Territorial de Carreteras de Guipúzcoa fue formulado en 1994; posteriormente, en octubre de 1997, fue encargada la redacción del definitivo Plan Territorial Sectorial a partir del contenido del Avance ya aprobado, PTS que a la fecha se encuentra en fase de Aprobación Inicial y pendiente de revisión en el año 2004.

Por su parte la Diputación Foral de Bizkaia encargó en 1997 la elaboración de su Plan Territorial de Carreteras, que fue aprobado el 15 de Abril de 1999 por la Norma Foral 8/1999. Al igual que en el caso de Guipúzcoa no existen apenas conexiones adicionales a las recogidas por la Red Objeto y Red Funcional del Plan General de Carreteras del País Vasco, entre las que figura el Corredor del Cadagua como elemento de conexión entre Álava y Bizkaia, objeto del Convenio mencionado, y la conexión Amurrio-Señorío de Orduña, en vigencia en cuanto al Convenio del Árbol Malato.



# PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

## CLASIFICACION DE LA RED

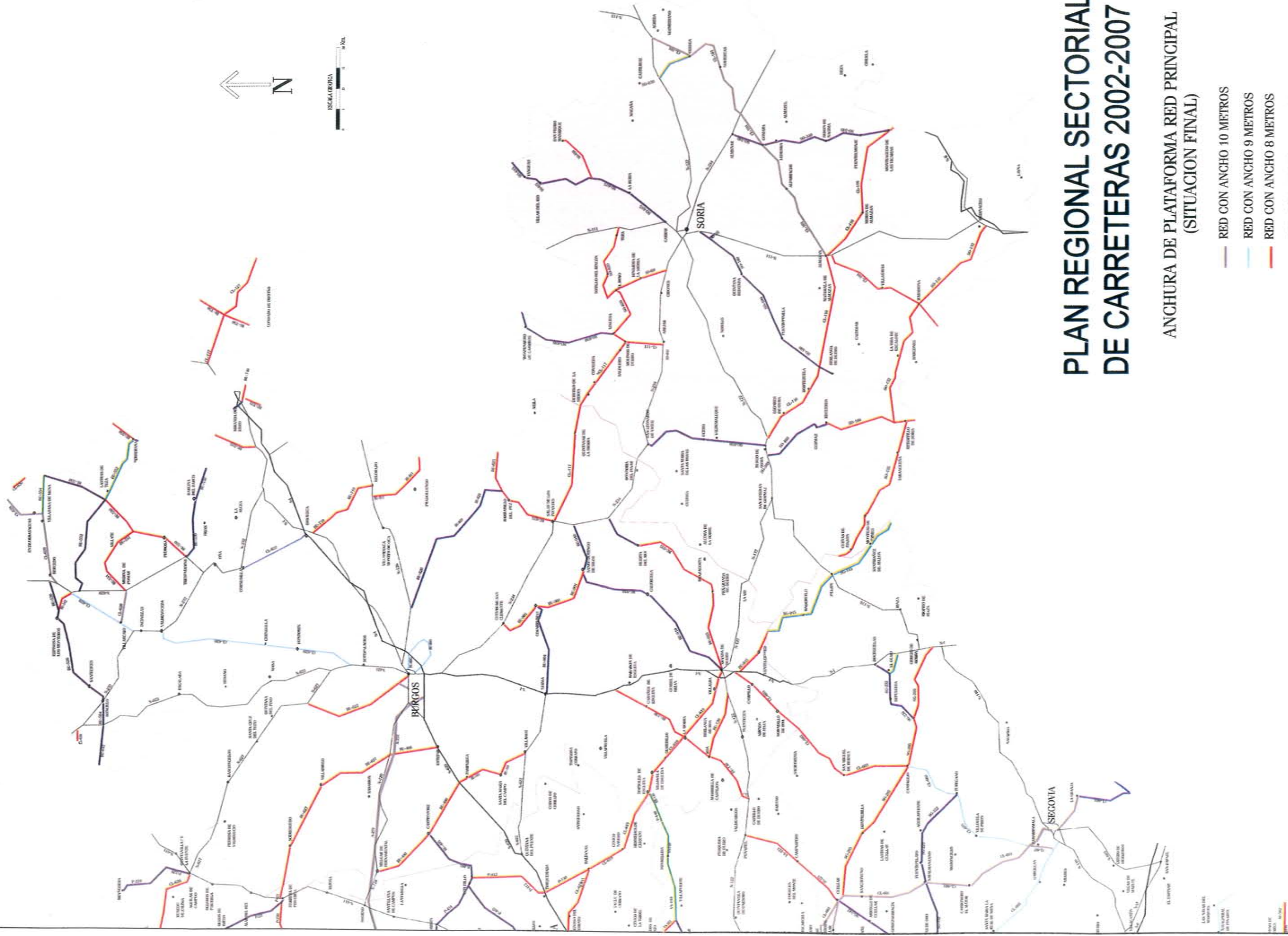
- RED DEL ESTADO
- RED BASICA DE LA COMUNIDAD
- RED COMPLEMENTARIA PREFERENTE
- RED COMPLEMENTARIA LOCAL



**Junta de  
Castilla y León**

CONSEJERÍA DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS





# PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

ANCHURA DE PLATAFORMA RED PRINCIPAL  
(SITUACION FINAL)

- RED CON ANCHO 10 METROS
- RED CON ANCHO 9 METROS
- RED CON ANCHO 8 METROS
- RED CON ANCHO 7 METROS
- RED CON ANCHO 6 METROS



**Junta de  
Castilla y León**

CONSELERIA DE FOMENTO

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS





# PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2002-2007

PROPUESTA DE ACTUACIONES

- VARIANTE
- ESTRUCTURA
- ACONDICIONAMIENTO
- MEJORA
- REFUERZO
- ACTUACIONES DE CONSERVACIÓN

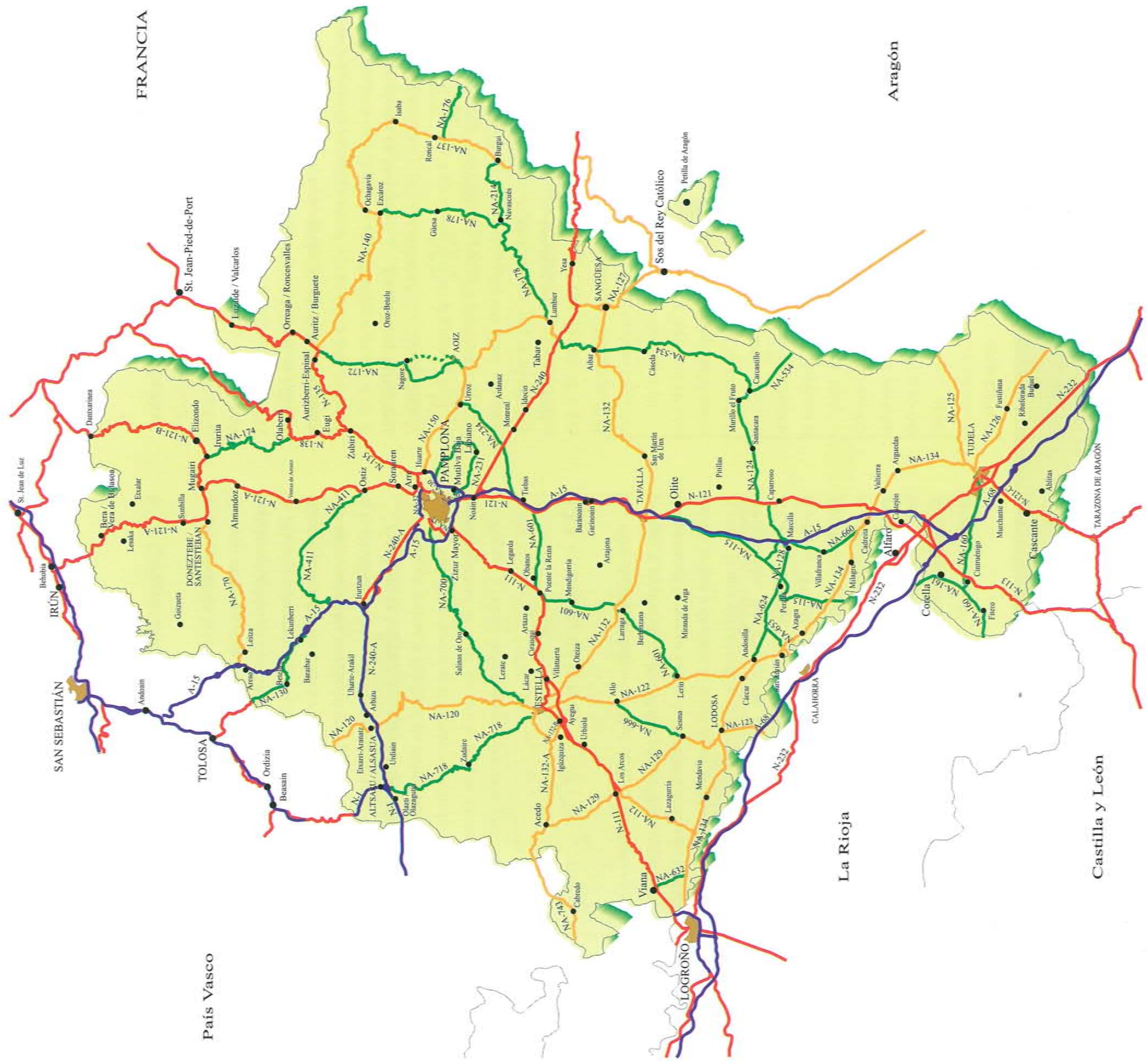


**Junta de  
Castilla y León**

CONSEJERÍA DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS



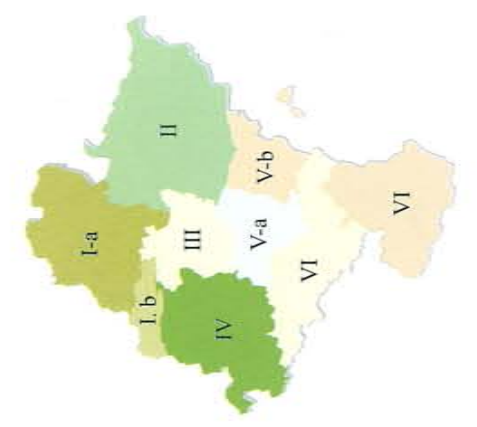


# Mapa de la Red Viaria

## Comarcas de Navarra

- I-a Noroccidental
- I-b Sakana
- II Pirineos
- III Comarca de Pamplona
- IV Tierra Estella
- V-a Tafalla
- V-b Sangüesa
- VI Ribera Alta-Aragón
- VII Ribera Baja

- Autopistas y Autovías
- Red de interés general
- Red de interés Comunidad Foral
- Red comarcal









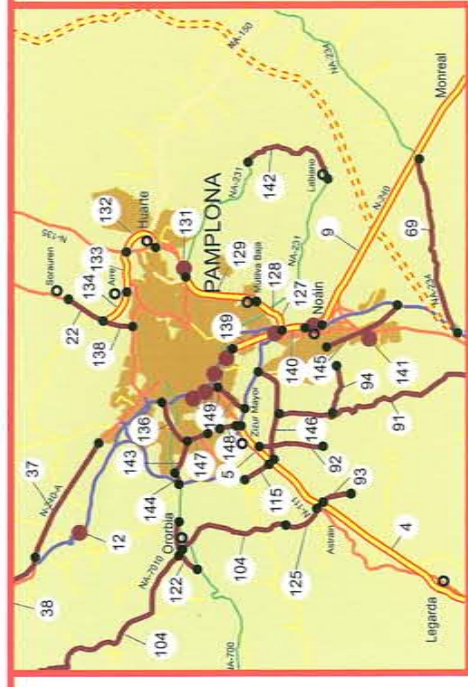




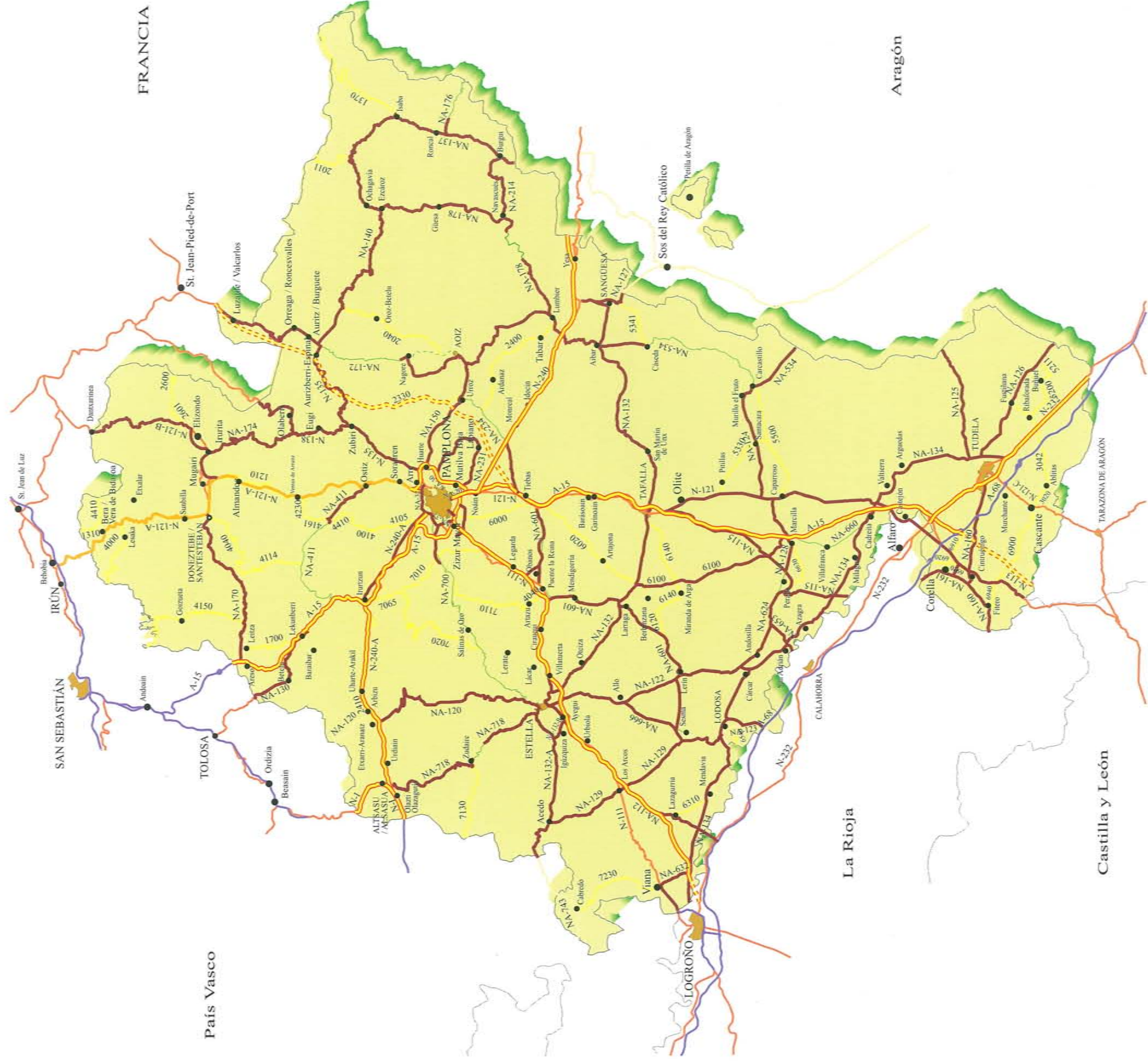
## Actuaciones programadas

### Leyenda actuaciones en Navarra

-  Actuaciones previstas en el Plan
-  Nuevas autovías previstas en el Plan
-  Autovías planificadas
-  Actuaciones puntuales
-  Número de actuación
-  Límite de actuación







## Situación de la Red Viaria al final del Plan

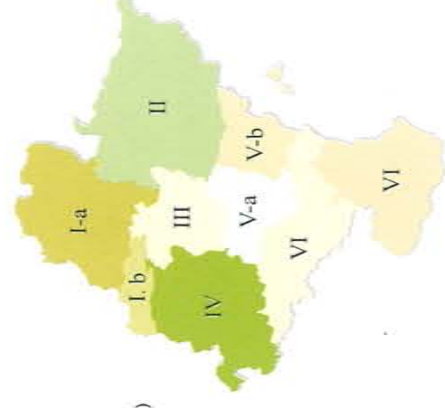
SIN INCLUIR RED LOCAL			
Longitud de la Red de Carreteras de Navarra	al final del Plan		
	km.	km.	%
Autovías y autopistas	368,95	368,95	100,00%
Red de Interés General	442,82	431,42	97,43%
Red de Interés de la C.F.	602,70	582,10	96,58%
Red Comarcal	547,29	357,42	65,31%

### Legenda actuaciones en Navarra

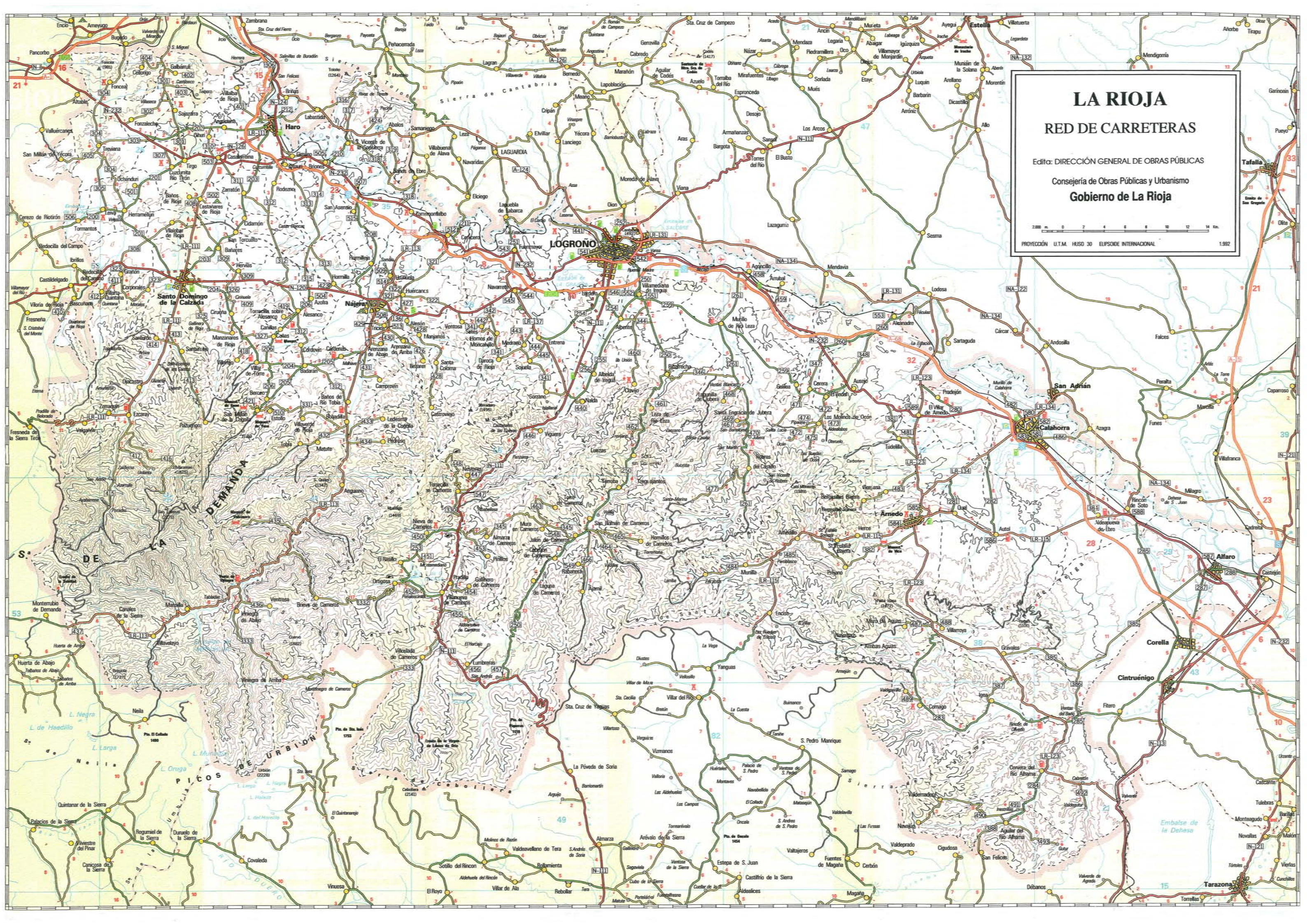
- Carreteras reformadas
- Carreteras reformadas (vías principales)
- Autovías planificadas

### Comarcas de Navarra

- I-a Noroccidental
- I-b Sakana
- II Pirineos
- III Comarca de Pamplona
- IV Tierra Estella
- V-a Tafalla
- V-b Sangüesa
- VI Ribera Alta-Aragón
- VII Ribera Baja







# LA RIOJA

## RED DE CARRETERAS

Edita: DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS  
 Consejería de Obras Públicas y Urbanismo  
 Gobierno de La Rioja

2:000 m 0 2 4 6 8 10 12 14 km

PROYECCIÓN U.T.M. HUSO 30 ELIPSOIDE INTERNACIONAL 1.992

DEMANDA

PICOS DE URBIDION

S. DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA

VALLE DE LA

NEILA



Este Plan Territorial ya ha sido revisado para incluir en su contenido la posibilidad de construir una nueva Solución Sur del Área Metropolitana de Bilbao que complemente al actual en los viajes de largo recorrido en el Eje del Cantábrico.

#### 1.2.4. Los Planes Territoriales

##### 1.2.4.1. Las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco

Aprobadas definitivamente en Febrero de 1997, las DOT contemplan en las Directrices Particulares aplicadas a carreteras, Apartado 13.5, las indicaciones necesarias para la formulación del Plan Sectorial de Carreteras relativos a la totalidad de Euskadi, o a cada uno de sus Territorios Históricos, así como la tipología de conexiones viarias que deben consolidarse en el territorio.

##### 1.2.4.2. PTP Alava Central

El Plan Territorial Parcial de Álava Central se encuentra con Aprobación Definitiva de 28 diciembre 2004 BOTHA. La propuesta del PTP respecto a los elementos infraestructurales, nuevos y existentes se concreta en los siguientes puntos:

- **Autopista AP-1**, prolongada hasta Armiñón. Como elemento de accesibilidad y estructuración del Arco.
- **N-I**. Como elemento articulador entre los nuevos desarrollos y la ciudad de Vitoria-Gasteiz.
- **Posible pasillo ferroviario**, especializado en mercancías. A efectos de vincular las dos principales áreas logístico-productivas de Álava Central: Polígono Industrial de Jundiz-CTV y la nueva plataforma logístico-productiva del aeropuerto de Foronda.
- **Posible línea de transporte público transversal**. Con tramos diversos, podría servir al aeropuerto ligándolo -junto a las instalaciones de su entorno-con Lakua en un tramo suburbano, que después se prolongase en tramos urbanos, tipo tranvía, por la ciudad continuándose por la red existente hasta Salvatierra, por un lado, y hasta Nanclares de Oca, por otro, en todo caso, en una línea concebida en su totalidad como metro ligero.

##### 1.2.4.3. PTP Rioja Alavesa

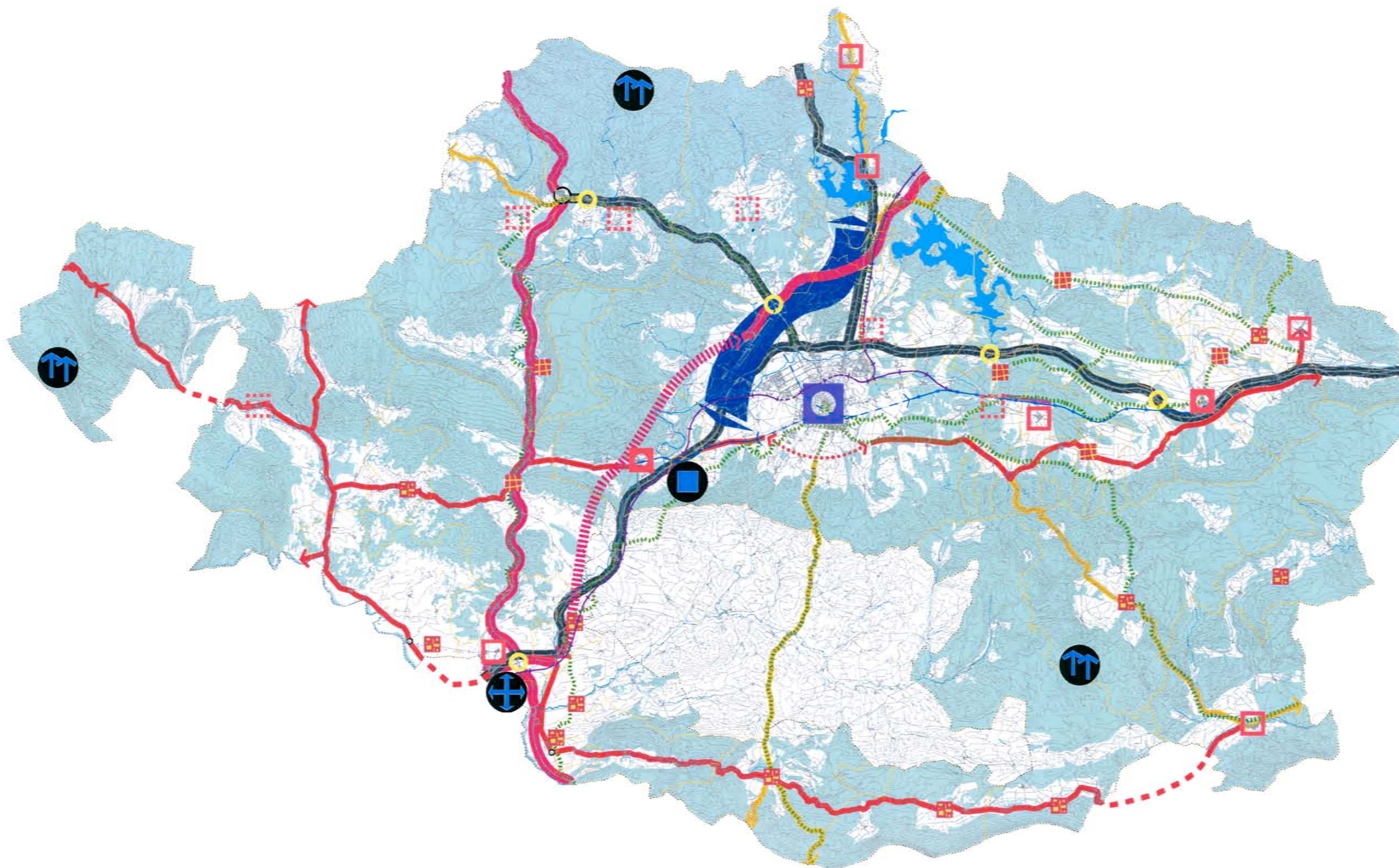
El Plan Territorial Parcial de la Rioja Alavesa, cuyos trabajos de redacción fueron iniciados en julio de 1998, dispone de Aprobación Definitiva de 28 diciembre 2004 BOPV. Respecto a las actuaciones en materia de viario el Plan Territorial Parcial asume las propuestas del Plan Integral de Carreteras de Álava, al ser perfectamente coherentes con el Modelo Territorial que el PTP propone. A nivel general estas propuestas pueden resumirse en los siguientes aspectos:

- En la Red de Interés Preferente, duplicación de calzada en aquellos tramos con un tráfico superior a 8.000 vehículos día, que es el caso de la N-124 entre Zambrana y Briñas (actuación también recogida en el 2º Plan de Carreteras del País Vasco 1999 – 2010).
- En la Red Básica, acondicionamiento de los tramos con plataforma inferior a 8 m. y refuerzo y pavimentación de arcenes en aquellos tramos en los que se encuentre sin pavimentar, que es el caso de varios tramos de la A-124.
- En la Red Comarcal, mejora de trazado y ampliación de plataforma en aquellos tramos con plataforma inferior a 8 m. que es el caso de la A-2126 entre Oión y Bernedo y el de la A-2124.
- En la Red Local y Vecinal, se considera necesario intervenir en aquellas carreteras que conforman itinerarios o conectan otras redes entre sí ampliando y mejorando las plataformas hasta conseguir secciones de 8 m. con 6 m. de calzada. Para aquellas carreteras que simplemente sirven de acceso a núcleos de población, bien en fondo de saco, o bien cerrando circuitos desde dos carreteras diferentes se opta por mantener calzadas/plataformas de 5/6 m. De anchura, suficientes para el papel de mero acceso en núcleos dispersos de población.

Las propuestas de nueva infraestructura que se realizan en el PTP y no contempladas en el P.I.C.A se concretan en:

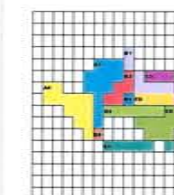
- **Eje transversal Elvillar-Barriobusto**: De cara la mejora de la accesibilidad al sector este del Área Funcional, se propone la creación de un eje transversal entre Elvillar y Barriobusto a partir del acondicionamiento de los caminos rurales existentes, debidamente mejorados, no sólo en firme sino también en trazado. En concreto se requieren actuaciones en el tramo Barriobusto-Yécora, con una longitud aproximada de 4 kilómetros, en el tramo Yécora-Viñaspre, con una longitud de casi 2,5 kilómetros y en el tramo Lanciego-Elvillar con una longitud de 2,5 kilómetros. Sería por tanto necesario acondicionar un tramo de una longitud aproximada de 9 kilómetros.
- **Eje transversal Villabuena de Álava-Navaridas** El objetivo de esta propuesta es mejorar la accesibilidad interna del Sector Oeste del Área Funcional con Laguardia a través de la prolongación actual de la carretera de Laguardia a Navaridas (A-4207) hasta Villabuena de Álava a partir del acondicionamiento como vía rodada del actual camino rural que enlaza actualmente Navaridas y Villabuena. Este nuevo vial supondría el acondicionamiento un tramo de poco más de 2 Km. Que pasaría a formar parte del viario de distribución como vía alternativa a la actual conexión Villabuena-Elciego-Laguardia.

Respecto a las **variantes urbanas**, proponen la construcción de variantes en los núcleos de Labastida, Laguardia y Oión, contempladas las tres en el PICA.



### ESTRUCTURA TERRITORIAL

REDES	ORGANIZACIONES
Red de Eje de Seguridad	Eje de Eje de Seguridad
Red de Eje de Distribución territorial	Red de Eje de Seguridad
Intersecciones regulares	Núcleo central de Vitoria-Gasteiz
Conexión comarcal	Núcleo con vocación de espacio urbano principal y crecimiento urbano inmediato desde el núcleo de concentración de actividades
Eje de relación territorial	Núcleo con vocación de espacio urbano principal y crecimiento de núcleo de zona subcentral
Línea ferroviaria regional o intercomarcal	Núcleo con vocación de espacio urbano principal y crecimiento de núcleo de zona subcentral
Línea local de transporte ligero	Núcleo con vocación de espacio urbano principal y crecimiento de núcleo de zona subcentral
Red de Eje de Seguridad	Núcleo con vocación de espacio urbano principal y crecimiento de núcleo de zona subcentral
De valor estratégico fundamental	Núcleo urbano existente de potencial desarrollo y alta probabilidad de crecimiento
De desarrollo y distribución	Núcleo urbano existente de potencial desarrollo y alta probabilidad de crecimiento
De carácter local	Núcleo urbano existente de potencial desarrollo y alta probabilidad de crecimiento



Arabako Foru Aldundia  
 Herriego eta Ingurumen Saila

Diputación Foral de Alava  
 Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente

## PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ALAVA CENTRAL

Texto Aprobación Definitiva

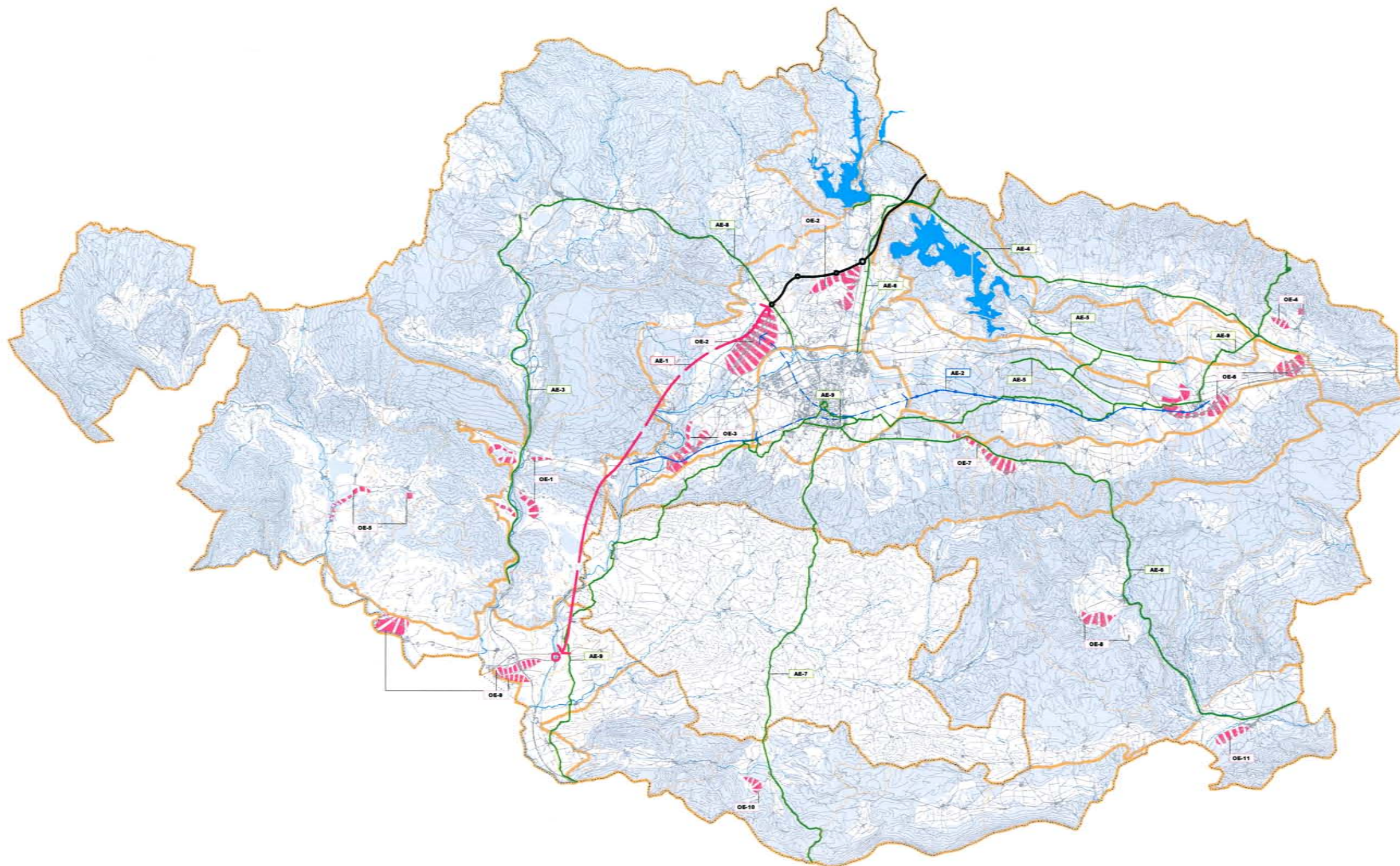
Diciembre 2004

PLANO 1 - ESTRUCTURA TERRITORIAL

Escala: 1 / 100.000







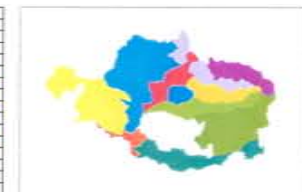
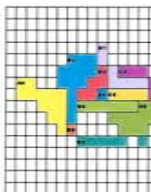
**MODOS DE INTERVENCIÓN**

**ACCIONES ESTRUCTURALES**

ACCIONES ESTRUCTURALES	
<b>VIARIAS</b>	<b>PARASITICO AMBIENTALES</b>
AE-1: Eje de infraestructura / Acción de infraestructura por subsecciones (Sectorial y Mancomunales)	AE-3: Recreación territorial del río Sotillo
<b>FERROVIARIAS</b>	AE-4: Recreación recreativa (Llanuras Alaves)
AE-2: Red de transporte ferroviario / Acción de infraestructura por subsecciones (Sectorial y Mancomunales)	AE-5: Recreación agrícola del Zudarro
	AE-6: Ordenación del aprovechamiento del medio
	AE-7: Recreación recreativa del río de Alava
	AE-8: Ordenación alternativa del terreno
	AE-9: Ordenación de Sotillo

**OPERACIONES ESTRATEGICAS**

OE-1: Espacio territorial del valle de Eibar - Pinar	OE-6: Ordenación territorial de Sabarrosa - Agorria
OE-2: Área de la Invernadero Norte - Complejo Industrial de Eibar	OE-7: Faja de explotación territorial de Egoibar
OE-3: Área de la Invernadero Sur - Puerto de Alava	OE-8: Centro de integración medio ambiental de Ulla
OE-4: Ordenación del núcleo urbano de Araya	OE-9: Ordenación territorial del Araya Sur
OE-5: Faja de explotación territorial de Sabarrosa - Ulla	OE-10: Ordenación territorial de Araya - Ulla
	OE-11: Ordenación territorial de Santa Cruz de Campezo



Arabako Foru Aldundia  
 Diputación Foral de Alava  
 Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente

**PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ALAVA CENTRAL**

Texto Aprobación Definitiva

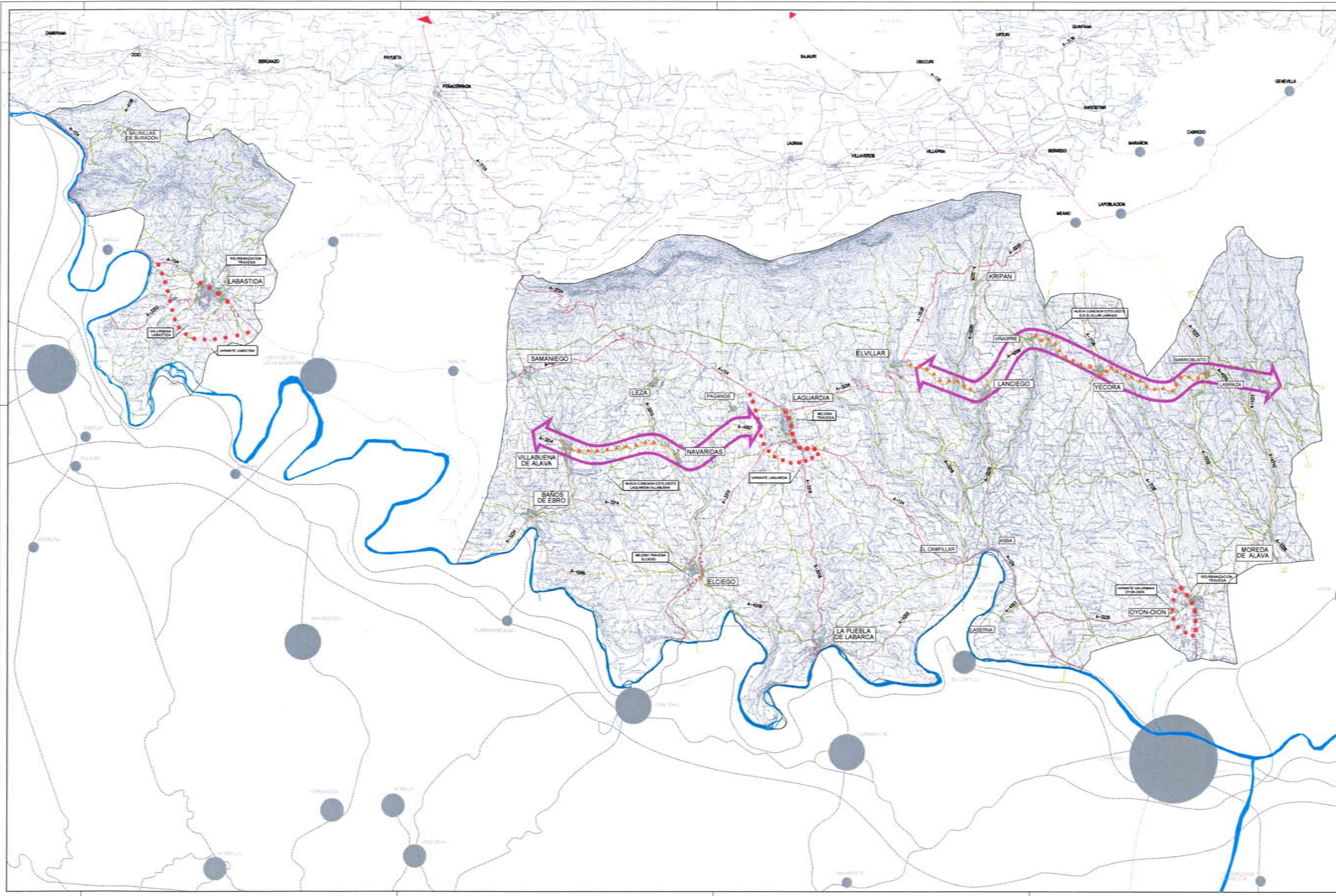
Diciembre 2004

PLANO 4 : MODOS DE INTERVENCIÓN, ACCIONES ESTRUCTURALES Y OPERACIONES ESTRATEGICAS

Escala: 1 / 100.000







**2 A**  
**INF. SERVICIOS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

ESCALA 1/50.000  
 DICIEMBRE 2004

**TEXTO APROBACION DEFINITIVA**  
**BEHIN BETIKO ONESPENAREN TESTUA**

**P**LAN TERRITORIAL **P**ARCIAL DE **L**URRALDEAREKINO **Z**ATI **E**GTAMIA  
 LAGUARDIA (RIQUA ALAVESA) ARABARAKO ERRIOKA

RED GENERAL DE ACCESIBILIDAD EXTERIOR  
 RED DE DISTRIBUCION PRIMARIA  
 RED PRINCIPAL DE ACCESIBILIDAD LOCAL  
 RED SECUNDARIA DE ACCESIBILIDAD LOCAL  
 MEJORA DE ACCESIBILIDAD  
 NUEVOS TRAMOS DE LA RED  
 NUEVA CONEXION ESTE-OESTE 1  
 NUEVA CONEXION ESTE-OESTE 2  
 NUEVA CONEXION ESTE-OESTE LAGUARDIA-VILLABUENA  
 SISTEMA DE RELACION COMPLEMENTARIO VAS RURALES  
 TRATAMIENTO DE TRAVESIA URBANA  
 NUEVAS VARIANTES URBANAS  
 VARIANTE LABASTIDA 1  
 VARIANTE LAGUARDIA 2  
 VARIANTE VA-URBANA OYON-OION 3

NOTA: La simbología empleada en este plano no representa tres o zona geográfica concreta donde deben ir ubicados los actuaciones y/o equipamientos, si no que indica que el municipio en que se sitúan dichos símbolos deberá contar con las actuaciones y/o equipamientos o que los mismos corresponden.



#### 1.2.4.4. PTP Llodio

El Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Llodio se encuentra en fase de Aprobación Definitiva de 25 de enero 2005 BOPV.

La propuesta del Eje Tecnopolitano supone una gran oportunidad de difusión y cambio en el territorio. La Ría crece hacia el sur para diferenciarse e incorporar nuevas opciones de desarrollo. Se trata ahora de crecer en un espacio menos denso y congestionado, con un medio natural más próximo y atractivo, con núcleos urbanos de escala humana y con áreas de oportunidad que permiten desarrollos que no son posibles en ámbitos ya consolidados.

El elemento básico de la propuesta del eje Tecnopolitano es la creación de una sólida base infraestructural (carretera, ferrocarril, gas natural y fibra óptica) que permita articular y conectar los desarrollos locales con criterios de desarrollo sostenible y de atracción para nuevos residentes y empresarios.

- **La Vía Rápida;** Sobre la carretera A-625 (que sigue el curso del río y comunica los principales núcleos urbanos del Área Funcional) se desarrollará una vía rápida que permita una comunicación fluida entre los centros urbanos del Eje y del conjunto del Área Funcional con las áreas urbanas de Bilbao y Vitoria-Gasteiz. Además se construirán variantes para eliminar el paso del tráfico por las áreas urbanas, reduciendo así los tiempo de viaje.
- Las obras básicas consideradas en la **Red Viaria** para la organización del sistema viario que permitan asegurar la conectividad con el exterior del área funcional son:
  - ✓ Finalización de la variante de Amurrio (Previsto en PICA y ejecutada).
  - ✓ Mejora de los tramos Luyando – Amurrio (previsto en PICA y ejecutado acondicionamiento) y Orduña - Amurrio de la A-625 (previsto en PICA).
  - ✓ Mejora de la A-624 en el tramo Amurrio - Artziniega (previsto en PICA y ejecutado en tramo Respalditza-Artziniega) y la variante de Artziniega (no previsto en PICA) y su conexión hacia el norte con las Encartaciones.
  - ✓ Conexión directa Llodio – Okondo (A-3632, A-4616 ambas con previsiones de mejora en el PICA y ejecutadas) y la mejora de la conexión Llodio - Orozko por la BI-2522 y A-2522 (prevista en PICA).

- **El Ferrocarril;** La propuesta respecto al ferrocarril del Eje Tecnopolitano del Nervión se divide en dos aspectos. El primero de ellos se centra en la línea de cercanías Bilbao – Orduña se hace necesario un sistema de transporte público ferroviario de alta capacidad que conecte eficazmente los nodos del Eje y éstos con Bilbao. Las estaciones ferroviarias serán claves para el crecimiento del Área Funcional, concibiéndolas como puntos de intercambio modal. En segundo lugar, se propone el soterramiento de la línea ferroviaria de Llodio. Que permitirá desarrollar un nuevo ámbito con características de gran intercambiador comarcal manteniendo la posición de centralidad, que es esencial para incentivar el uso del ferrocarril.

#### 1.2.4.5. PTP Alto Deba

El Plan Territorial Parcial del Alto Deba dispone de Aprobación Definitiva de 12 de abril de 2005 BOPV. Del territorio Alavés, sólo el municipio de Aramaiona forma parte del Área Funcional de Mondragón-Bergara.

Además de incluir en el Modelo Territorial las tres grandes intervenciones en la futura red de Comunicaciones (Autopista Eibar-Vitoria-Gasteiz, Autovía Beasain-Durango y Ferrocarril) se pretende la complementación de los cuatro niveles comarcales de servicio al territorio.

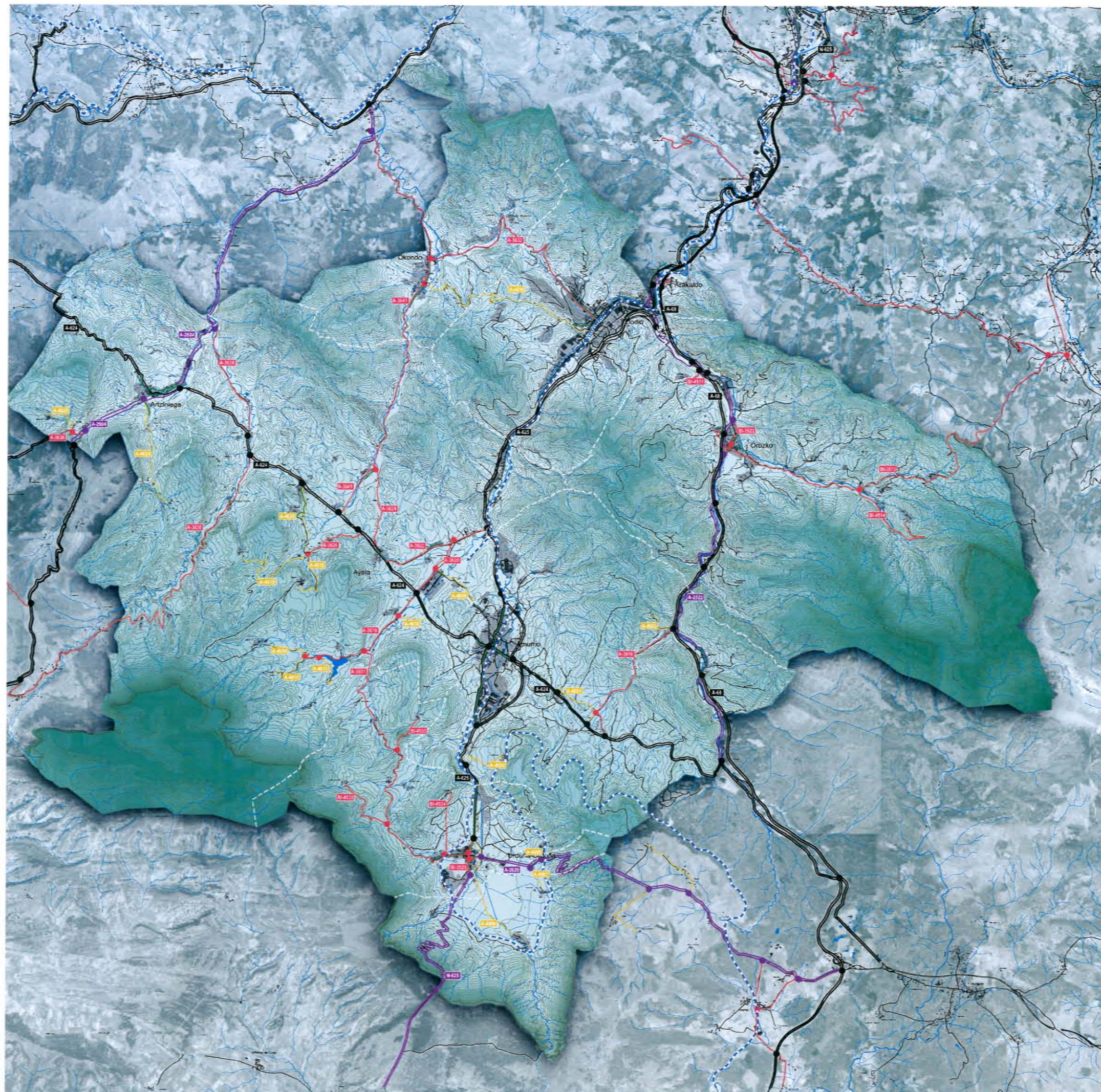
- Red de distribución primaria: interconexión y compatible con el desarrollo.
- Red principal de accesibilidad local (interconexión y travesía urbana).
- Red secundaria de accesibilidad local (nuevos desarrollos y accesos a núcleos rurales).
- Red de itinerarios interurbanos (circuitos peatonales y bidegorris).

En el entorno de Aramaiona, las actuaciones propuestas en el PTP son:

- Túnel de conexión de Olandixo con la GI-2620 y resolución del acceso al valle de Garagarza, dentro de las propuestas en Red de distribución primaria, que no afecta a la red alavesa.
- La creación de una vía parque entre Arrasate y Aramaiona por la GI-2620 y A-2620, en el grupo de itinerario interurbanos de carácter especial.

El itinerario de la A-2620 y GI-2620 es considerado en el PTP como una Red Principal de Accesibilidad Local no incorporando explícitamente las propuestas previstas en el PICA para este viario (acondicionamiento hasta el Puerto de Cruceta y mejora hasta Aramaiona).





**RED DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**

**RED VIARIA**

-  RED GENERAL
-  RED BÁSICA
-  RED COMARCAL
-  RED LOCAL

 TRAMOS DE LA RED CON ESPECIALES CARACTERÍSTICAS DE TRAVEÍA URBANA

**RED FERROVIARIA**

-  RENFE
-  SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL

**LAZP** Laudioko Eskualde Egiturako Lurraldearen Antolamendurako Zatikoa Plana  
**PTP** Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Llodio



TERRITORY IDEAS TALLER DE IDEAS



CARTOGRAFÍA DEL TEXTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA  
 2.1. RED DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Escala: 1 / 50.000  
 Enero de 2005







### 1.2.5. Plan Director del Transporte Sostenible 2002-2012

Aprobado por el Consejo de Gobierno el 19 de noviembre de 2002. El **Plan Director del Transporte Sostenible** se constituye en el nuevo marco de referencia para el desarrollo de las iniciativas en materia de transporte en el País Vasco durante los próximos años. En este plan se trata de dar respuesta a la demanda de movilidad y accesibilidad de la sociedad, pero de forma que no se ponga en peligro las capacidades de las futuras generaciones, buscando las formas más sostenibles de resolverlas, sin renunciar a la participación activa en el contexto europeo y desempeñar el papel estratégico en la red de comunicaciones norte-sur de Europa.

Esta política se articula en torno a cinco objetivos desarrollados cada uno de ellos en distintas estrategias. A continuación se adjunta una tabla resumen con los objetivos y estrategias del Plan Director del Transporte Sostenible.

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
<b>1. Desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda del Transporte</b>	1.1. Impulsar una cultura de sostenibilidad mediante una planificación y ordenación del transporte de forma coordinada desde las administraciones implicadas, el Sector del Transporte, el Sector Productivo y la Sociedad en general. 1.2. El Sector Empresarial en la nueva era de las relaciones. La mundialización de las transacciones y la intermodalidad. 1.3. Aplicar criterios de "transporte preventivo" para la gestión de la demanda de servicios y de la movilidad. Eliminación de los desplazamientos innecesarios y "de vacío". El transporte combinado y la intermodalidad.
<b>2. Lograr una accesibilidad universal y sostenible</b>	2.1. Gestionar la demanda de movilidad  2.2. Mejorar el asentamiento espacial y distribución equilibrada de las actividades residenciales y socioeconómicas del Territorio.
<b>3. Implantar un nuevo equilibrio de los modos de Transporte.</b>	3.1. Potenciar el desarrollo de la intermodalidad.  3.2. Transformar servicios de transporte 3.3. Potenciación de los modos de Transporte de menor impacto ambiental, especialmente los sistemas marítimo y ferroviario.
<b>4. Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa</b>	4.1. Potenciación de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi para la gestión, coordinación y planificación de los transportes. Definición de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi, como impulsora y gestora del transporte en las comunicaciones supracomunitarias. 4.2. Creación de Centros Logísticos con capacidad para atender y gestionar el Transporte integral. 4.3. Gestionar tráfico en tránsito mediante alianzas con otros Territorios.
<b>5. Hacia un Transporte sostenible</b>	5.1. Concienciar a la Sociedad en general y a las Instituciones sobre la necesidad de un Transporte Sostenible. 5.2. Mejorar y promover una mayor utilización del transporte público. 5.3. Fomentar la utilización más racional del vehículo privado 5.4. Discriminación positiva a favor del transporte colectivo. 5.5. Impulsar una política tarifaria con criterios de "fidelización del usuario" y no de "billete barato", mediante la diversificación de ofertas bonificadas.

No se pretende hacer una relación de objetivos genéricos sin relación con los planes económicos, territoriales o sectoriales del País Vasco, sino que los objetivos deberían establecerse en coherencia con el resto de las actividades que tienen lugar en el territorio de la Comunidad.

### 1.2.6. El Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria del País Vasco

Fue aprobado definitivamente el 27 de febrero de 2001. Se constituye en el instrumento planificador y regulador de referencia para la intervención tanto sectorial como urbanística precisa en el desarrollo de las determinaciones establecidas para la totalidad de la red ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Los objetivos definidos en este Plan se concretan en los siguientes puntos:

- La definición de las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- La ordenación del suelo afectado por dicho uso ferroviario.
- La armonización de la ordenación territorial de los espacios de uso ferroviario con la ordenación urbanística general.
- La coordinación con las demás políticas sectoriales implicadas en la ordenación territorial en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- La coordinación con las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la red ferroviaria transeuropea.

### 1.2.7. El Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Actualmente en fase de Avance, tiene como objeto principal la definición de la tipología de los nodos de las redes de intercambio modal de pasajeros y de la realización de actividades logísticas en suelo estructurado para tal fin; la identificación de las localizaciones ideales de dichos nodos; la estimación de superficies y características funcionales de los mismos y finalmente la determinación de opciones de ubicación de nodos de acuerdo a proyectos existentes o a planificar que respondan a las necesidades y objetivos de la CAPV. Así pues, el alcance del PTSRILT se dirigirá fundamentalmente a la cobertura de los interfases de los Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Sectoriales. De esta manera se pretende resolver integralmente la problemática que genera la ubicación de centros intermodales y logísticos para:

- La planificación de infraestructuras de transporte, especialmente en la dimensiones de accesibilidad y de inserción en infraestructuras lineales de este tipo de nodos singulares de las redes de transporte.
- La planificación del territorio, especialmente en los aspectos de planeamiento y gestión urbanística e implantación de infraestructuras cuyos condicionantes funcionales y estructurales tienen fuerte impacto en el espacio físico.
- La estructuración de formas de participación dinámicas en su impulso de los entes responsables de los ferrocarriles, puertos, aeropuertos, carreteras y del desarrollo de suelo

y promoción económica, de los diversos niveles de la Administración en la CAPV y de la iniciativa privada, mediante la coordinación y alineamiento de criterios para establecer un campo de juego estable en el que los distintos agentes tengan cauces de actuación atractivos.

### 1.2.8. Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz y otros planeamientos urbanísticos.

Aprobado definitivamente según Acuerdo 143/2003 del Consejo de Diputados del 25 de Febrero y publicado en el BOTHA de 31 de Marzo de 2003, el PGOU de Vitoria-Gasteiz permitirá las oportunidades de desarrollo del municipio de Vitoria-Gasteiz. El documento aprobado apuesta por una ciudad en crecimiento con nuevas áreas para viviendas al Este (Salburúa) y al Oeste (Zabalzana), nuevos suelos para actividades económicas basados en sectores de futuro (logística, nuevas tecnologías, etc...) y una apuesta decidida por la sostenibilidad representada en el Anillo Verde. En el Plan caben grandes proyectos para Vitoria-Gasteiz, como el soterramiento del ferrocarril, el cierre del Bulevar Sur, la reordenación de la manzana de la Plaza de Toros, la reurbanización de la Avda. de Gasteiz, nuevos aparcamientos, ...

En cuanto a los nuevos viarios previstos por el PGOU (reservas viarias), cabe señalar la Ronda de Circunvalación Sur de Vitoria-Gasteiz; en el documento de Aprobación Definitiva se incorpora una reserva para esta Ronda Sur entre la N-102 y la carretera A-3102, sin definir el carácter urbano o interurbano del nuevo viario; el cierre de la Ronda hasta la A-2130 para configurar un anillo que va uniendo de Oeste a Este las carreteras N-102, A-3102, A-2124, AP-132 y N-104, queda solo planteado en el documento, sin introducir la reserva viaria correspondiente.

Al margen de la Ronda Sur, los accesos a los nuevos desarrollos urbanísticos se canalizan por los viarios existentes; sería necesario estimar las nuevas demandas de movilidad de estos desarrollos para establecer el grado de adecuación entre tráfico y capacidad, y en su defecto planificar posibles ampliaciones de capacidad, o la construcción de nueva infraestructura viaria.

ESQUEMA A LARGO PLAZO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO GARRAIO AZPIEGITUREN EPE LUZEKO ESKEMA



RED FERROVIARIA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO TRENBIDE SAREA

- RED FERROVIARIA TRENBIDE SAREA**
- FERROCARRIL EUSKOTREN  
EUSKOTREN TRENBIDEA
  - FERROCARRIL RENFE  
RENFE TRENBIDEA
  - FERROCARRIL FEVE  
FEVE TRENBIDEA
  - METRO BILBAO  
BILBOKO METROA
  - METRO LIGERO  
METRO ARINA

NUEVA RED FERROVIARIA-LARGO RECORRIDO  
TRENBIDE SARE BERRIA-IBILBIDE LUZEA

- NRFPV  
EAE-KO TSB
- ACCESO PUERTO BILBAO  
BILBOKO PORTUKO SARBIDEA
- ACCESO PUERTO PASAIA  
PASAIAKO PORTUKO SARBIDEA
- NUEVO TRAZADO BURGOS-VITORIA  
BURGOS-GASTEIZ TRAZADURA BERRIA
- - - CONEXIÓN DEL EBRO  
EBROKO LOTURA
- ▲ INTERCAMBIADOR MODAL MERCANCIAS  
ALDIRIKO ZERBITZUEN TRUKAGAILU MODALA
- ESTACIONES  
GELTOKIAK

RED VIARIA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO TRENBIDE SAREA

- AUTOPISTAS/ AUTOVIAS  
AUTOBIDEAK/AUTOBIAK
- AUTOPISTAS PEAJE  
ORDAINDUTAKO AUTOBIDEAK
- RED DE INTERES PREFERENTE  
LEHENTASUNEZKO INTERESEKO SAREA
- RED BÁSICA  
OINARRIZKO SAREA
- RED COMARCAL  
ESKUALDEKO SAREA



### **1.2.9. Nuevos planeamientos urbanísticos industriales.**

Para garantizar la competitividad industrial de Álava, la Diputación Foral viene actuando en los accesos a los diferentes Polígonos Industriales que conforman el tejido industrial alavés. En concreto, y dentro de este Plan, se revisará la adecuación de los accesos actuales o previstos a los siguientes Polígonos construidos, proyectados o en desarrollo:

- Agurain, en Salvatierra, con conexión con la A-1
- Arabapark, en Nanclares de Oca, con conexión con la A-1
- Arasur, en Rivabellosa, con futuras conexiones con la A-1 a través del enlace con la A-3020
- Asparrena, en Araia y Salvatierra, con conexión con la A-1
- Casablanca, en La Rioja alavesa, con conexión con la A-124
- El Carrascal, en La Rioja alavesa, con conexión con la A-124
- Galzar, en Salvatierra, con conexión con la A-1
- Goiain, cercano a Vitoria-Gasteiz, y conexión con la N-240 y A-627
- Lantarón, cercano a Miranda de Ebro, con conexión con la A-1 y AP-68
- Lapuebla de Labarca, en La Rioja alavesa, con conexión con la AP-68 y A-124
- Murga, entre Amurrio y Respalditza, con conexión con la A-624 y A-625, y AP-68
- Okiturri, en San Millan, con conexión con la A-1 a través del enlace con la A-3020
- Okondo, cercano a Llodio, con conexión con la A-4617 y la A-3641
- Subillabide, en Nanclares de la Oca, con conexión con la A-1
- Jundiz Oeste en Vitoria-Gasteiz con conexión con la A-1



### 1.3. OBJETO DEL PLAN

El objeto del trabajo es la Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Norma Foral de Carreteras de Álava, adecuando su contenido a la reciente normativa medioambiental e integrando en consecuencia en el documento revisado las nuevas políticas de protección y potenciación de los valores naturales.

El Plan Integral de Carreteras de Álava, fue redactado entre 1996 y 1997, estableciendo un programa de actuaciones con un periodo de vigencia que abarca desde el año 1998 al año 2009. Este instrumento de planeamiento viario ha servido para seleccionar y programar las actuaciones a realizar en toda la red de carreteras alavesas en materia de nuevas carreteras, acondicionamientos, variantes de población y otras actuaciones de menor rango.

En 1996, se llegaba al final de un periodo de estancamiento económico, reflejado en una estabilización de los tráficos en la red viaria. Estas previsiones condicionaron en su momento la realización del Plan y sirvieron para dimensionar y establecer prioridades en las actuaciones viarias propuestas. Seis años más tarde, los efectos del crecimiento económico, están apuntando una transformación de las tendencias existentes durante la redacción del Plan, fundamentalmente en lo que se refiere a tráfico y movilidad, lo que a la larga puede proporcionar un escenario que difiere en el tiempo del inicialmente previsto en algunos de los itinerarios.

Ello obliga a la realización de un análisis detallado de todas las variables de dimensionamiento del Plan Integral de Carreteras y de las modificaciones que han sufrido desde el momento de redacción del mismo hasta la actualidad, así como de la prognosis de las mismas al nuevo año horizonte.

El objeto de la Revisión es por tanto la redacción de un nuevo Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA), en el que se recojan todas las actuaciones a realizar, en la Red de carreteras del Territorio Histórico de Álava, durante los periodos 2004-2009 y 2010-2015, definiendo como mínimo para cada una de ellas:

- a) Programa en el que se integra la actuación y características de la actuación (objetivos y características técnicas).
- b) Presupuesto de inversión necesaria.
- c) Grado de definición: estado en que se encuentra el proyecto de la obra en el momento de entrada en vigor de la Revisión del Plan, o bien grado de definición necesaria para la actuación.
- d) Implicaciones medioambientales.
- e) Incidencia sobre el planeamiento urbanístico.
- f) Prioridad de la actuación.

El análisis se extenderá a toda la red de carreteras de titularidad del Territorio Histórico de Álava, formada por 1.415,5 km. de carreteras según catálogo aprobado en el Plan Integral de Carreteras 1998-2009.

El área de estudio coincidirá con el Territorio Histórico de Álava, que se dividirá como base espacial de referencia para los estudios socioeconómicos de dotación de infraestructuras, de movilidad, de accesibilidad externa e interna, etc., en zonas o comarcas, teniendo en cuenta la comarcalización natural del territorio así como la comarcalización funcional contenida en las Directrices de Ordenación del Territorio del País Vasco.

El exterior del área de estudio quedará representado por las zonas limítrofes asimiladas a los accesos a ésta.

De acuerdo con lo dispuesto en la Norma Foral de Carreteras de Alava los trabajos se realizarán en cuatro fases:

- 1.- Redacción del Anteproyecto de la Revisión del Plan Integral de Carreteras de Alava.
- 2.- Informe de contestación a las alegaciones deducidas del trámite de información pública.
- 3.- Redacción del proyecto de la Revisión del Plan Integral de Carreteras de Alava recogiendo todas aquellas modificaciones deducidas del trámite de información pública.
- 4.- Redacción del documento definitivo una vez aprobado definitivamente por las Juntas Generales de Alava.

## 2. CLASIFICACION DE LA RED DE CARRETERAS DE ALAVA

### 2.1. LA CLASIFICACIÓN ACTUAL DE LA RED DE CARRETERAS

La Norma Foral 20/1990, de Carreteras del Territorio Histórico de Álava, aprobada por Juntas Generales de Álava el 25 de junio de 1990, establece en su Artículo 11 el denominado Plan Integral de Carreteras de Álava, abreviadamente PICA, definiéndose el mismo como un instrumento de planificación sectorial que establece las disposiciones, objetivos, prioridades y mejoras que deban introducirse en la **totalidad de las carreteras alavesas**, a la vez que recoge las previsiones del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010 en lo que resulte preceptivo y vinculante.

Es decir que la Red Objeto del Plan es toda la red de Álava, de la que una parte ya ha sido planificada vía 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, o vía Convenio con otros Territorios y Ayuntamientos.

El Plan Integral de Carreteras de Álava debe incluir la última actualización del Plan General de Carreteras del País Vasco, complementada con el resto de propuestas a realizar en la red de carreteras alavesas; en cualquier caso, toda la red será analizada y diagnosticada de cara al análisis de las necesidades actuales de intervención y de las eventuales propuestas de actuación.

La red de carreteras del Territorio Histórico de Álava consta de 1.415,5 km, extendiéndose sobre una superficie de 3.037 km<sup>2</sup>, y dando servicio, además de al importante tráfico de paso, a una población de 294.360 habitantes, lo que significa una media de 4,81 metros de carretera por habitante (la media española es de 4,31 metros por habitante).

Varias circunstancias determinan la peculiaridad del Territorio Histórico de Álava en materia de carreteras:

- En primer lugar, está el tema competencial, ya comentado.
- En segundo lugar, la situación estratégica del territorio alavés, situado entre el Eje Atlántico y el Valle del Ebro, su ubicación en el eje de comunicación Norte-Sur con Europa y su cercanía al Puerto Autónomo de Bilbao, determinan que Álava sea un territorio de paso obligatorio en la red de comunicaciones estatal y europea. Así, es un lugar estratégico de paso de los ejes transeuropeos E-5 y E-80 (A-1), además de situarse en el eje de conexión del Corredor Cantábrico con el Valle del Ebro a través de la autopista AP-68 y en el eje de conexión del oeste de la península con Europa a través de las autopistas AP-68 y AP-8. Esta ubicación estratégica hace que Vitoria-Gasteiz y su área de influencia sean un entorno atractivo para la localización de actividades industriales y de servicios.

Esta situación hace necesario un importante esfuerzo inversor en la mejora de las comunicaciones con las redes estatal y europea, que resulta ímprobo en un territorio con nuestra población y capacidad inversora.

- En tercer lugar, las características orográficas del territorio, accidentadas en gran parte del mismo, unido a que más del 75% de la población está concentrado en Vitoria-Gasteiz, y el 85% de la población se concentra entre esta capital y las localidades de Llodio y Amurrio, estando el resto muy dispersa en el resto del territorio, hacen que el resto de la red de carreteras de Álava se caracterice por constituir una tupida red que sirve para dar accesibilidad a los 51 municipios del territorio, que acogen a 430 núcleos de población diferenciados, además de conectar con las Provincias y Comunidades Autónomas limítrofes.

Así, el Territorio Histórico de Álava cuenta con una red de carreteras jerarquizadas, en atención a su funcionalidad en los siguientes tipos de redes:

- La **Red de Interés Preferente** comprenderá los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a pasos fronterizos, a los puertos y al aeropuerto de Foronda, los itinerarios que soporten tráficos interautonómicos importantes de largo recorrido, así como los que atiendan un volumen considerable de vehículos pesados o de mercancías peligrosas, tanto exteriores como interiores.
- La **Red Básica** estará compuesta por las carreteras que, sin pertenecer a la Red de Interés Preferente, estructuran el Territorio Histórico, formando itinerarios completos, así como las que teniendo un tráfico importante conecten con otros Territorios Históricos o Comunidades Autónomas.
- La **Red Comarcal** abarcará las carreteras que se encuentren en alguno de los siguientes supuestos:
  - ✓ Carreteras que comuniquen comarcas o Cuadrillas vecinas dentro del Territorio Histórico de Álava.
  - ✓ Carreteras que sin un tráfico importante, pero superior a los 2.000 vehículos por día, comuniquen comarcas pertenecientes a distintos Territorios Históricos o Provincias.
- La **Red Local** estará constituida por las carreteras que no estando integradas en la Red de Interés Preferente, ni en la Básica ni en la Comarcal, sirvan de acceso a núcleos de población de más de quinientos habitantes, o tengan principio y fin en carreteras incluidas en redes de nivel superior, siempre que su funcionalidad en el conjunto de la Red lo haga aconsejable.

Podrán ser integradas también en la Red Local, aquellas carreteras que no cumpliendo con las condiciones señaladas en el párrafo anterior, sirvan como mínimo a tres Concejos y así lo requiera el servicio de la circulación.

- La **Red Vecinal** estará constituida por las carreteras que no se hallen integradas en ninguna de las redes definidas en los apartados anteriores.

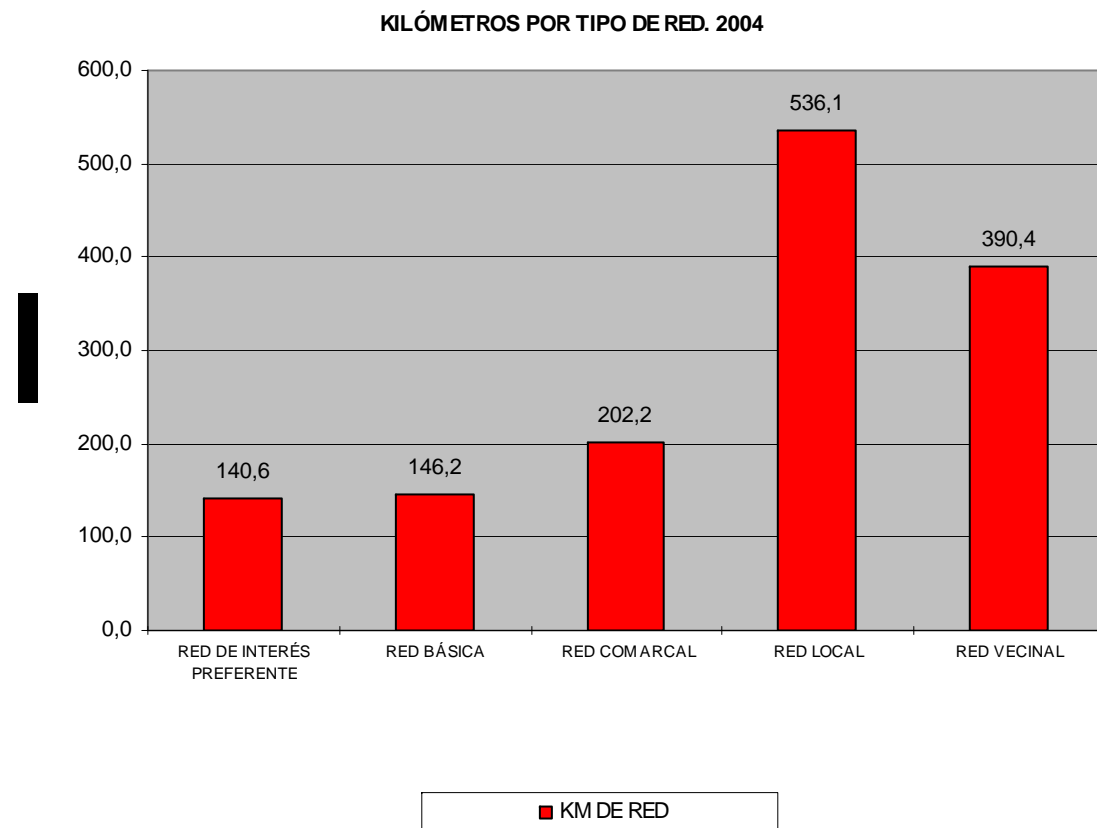
La red de carreteras del territorio alavés se completa con los 61 kilómetros correspondientes a las Autopistas AP-68 (55,5 km), AP-1 (6 km) que mantienen la titularidad estatal.

La actual clasificación de la red de carreteras fue definida en la Norma Foral de aprobación del Plan Integral de Carreteras de Álava, que incluía el nuevo catálogo y la clasificación de la red. Por ello en estos momentos puede afirmarse que en gran medida la clasificación actual responde a la funcionalidad real de la red de carreteras.

Esta adecuación entre clasificación y funcionalidad explica el elevado volumen de red existente en los rangos inferiores; el poblamiento escaso y disperso del territorio alavés obliga a mantener una red de carreteras de rango inferior de gran longitud y reducido tráfico, que asegure la comunicación y accesibilidad de todos sus habitantes.

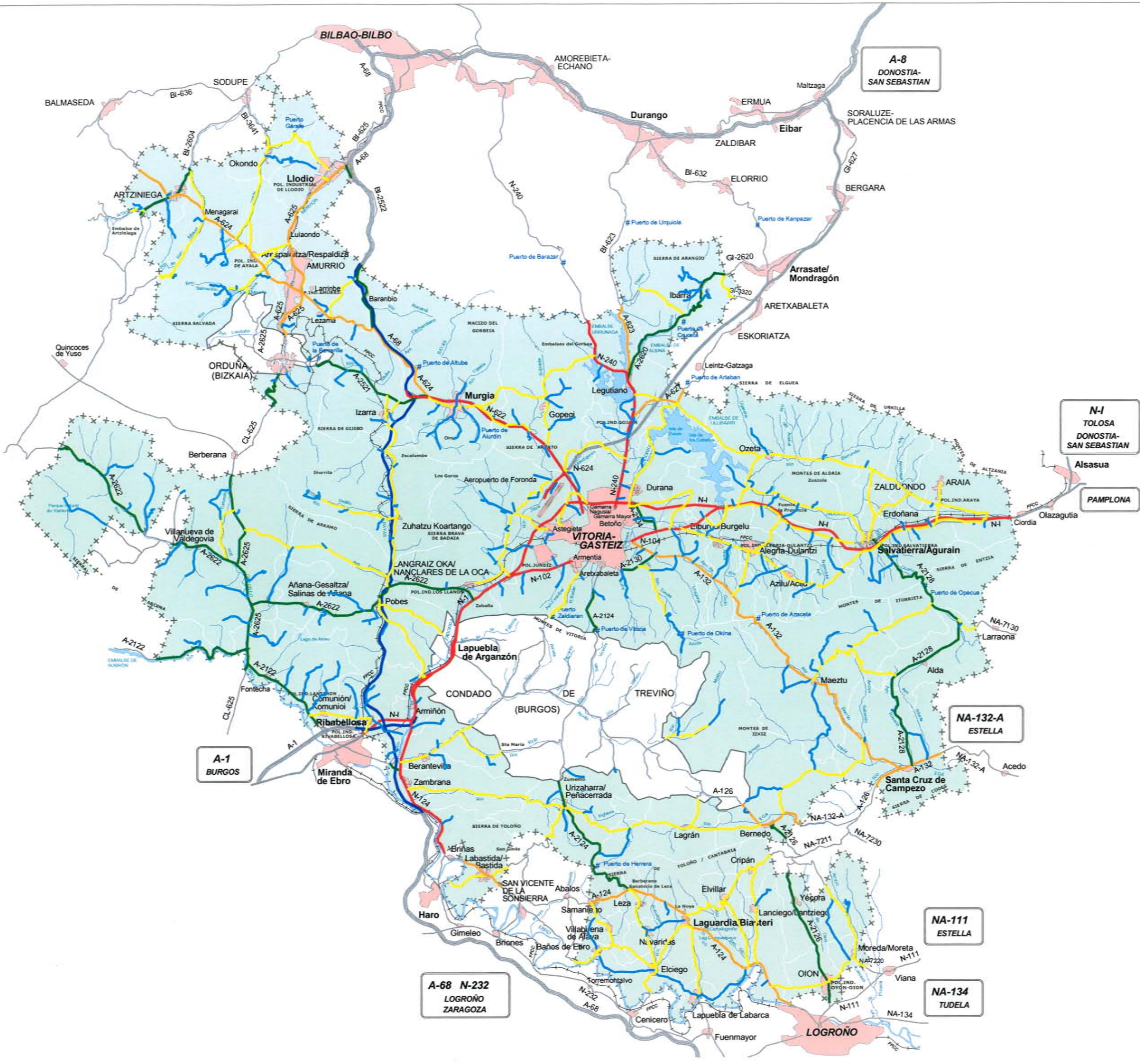
**Cuadro 1. Kilómetros por tipo de red**

TIPO RED	KM	%
RED DE INTERÉS PREFERENTE	140,6	9,9%
RED BÁSICA	146,2	10,3%
RED COMARCAL	202,2	14,3%
RED LOCAL	536,1	37,9%
RED VECINAL	390,4	27,6%
<b>TOTAL</b>	<b>1415,5</b>	<b>100,0%</b>



(\*) Considerándose un sólo sentido de circulación en autovías y vías duplicadas





**DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA**

**VITORIA-GASTEIZ** CAPITAL DEL TERRITORIO O PROVINCIA

**Llodio** CABECERAS DE CUADRILLA O DE COMARCA

**ARTZINIEGA** CABECERAS MUNICIPALES DE MÁS DE 1.000 hab. (1993)

**Zambrana** RESTO DE CABECERAS MUNICIPALES

**Baranbio** OTRAS POBLACIONES

+ - + LIMITE PROVINCIAL DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA  
 □ LIMITES DEL CONDADO DE TREVÍÑO (BURGOS) Y DE ORDUÑA (BIZKAIA)  
 ■ MUNICIPIOS

SIERRA DE ARRATO LUGARES CON CIERTA IMPORTANCIA  
 Puerto de Herrera PUERTOS DE CARRETERA  
 Hidrología HIDROLOGÍA  
 RED DE FERROCARRILES

**CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS**

- Autopistas
- Red de Interés Preferente
- Red Básica
- Red Comarcal
- Red Local
- Red Vecinal

Escala Gráfica

0 5 Kilómetros

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3. ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL DE LA RED DE CARRETERAS

Una de las fases más importantes en la elaboración de cualquier instrumento planificador, y en este caso, del Plan Integral de Carreteras de Álava, consiste en el análisis el estado actual de la red. Un detallado y correcto diagnóstico permite determinar los déficits de la red y en consecuencia proponer las actuaciones precisas para alcanzar un óptimo en su funcionalidad

Para revisar el estado actual de la red de carreteras de la Diputación Foral de Álava se ha procedido a la utilización del último del Inventario de Carreteras disponible realizado en el año 2000; inventario que incorpora los datos actualizados de la geometría de la red viaria hasta esa fecha. Las obras realizadas en la red desde el año 2000 obligan a una actualización del Inventario que en este estudio sólo se ha podido abordar con la corrección de las nuevas secciones de calzada y plataforma, y las determinaciones de pendientes máximas y radios mínimos definidas en los proyectos de construcción.

Todas las actualizaciones se han realizado sobre la base de la tramificación de la red manejada en el PICA (agregación de tramos de 10 metros del inventario en tramos más amplios que mantienen una homogeneidad desde el punto de vista de sus características territoriales, geométricas y de tráfico), subtramificando dichos tramos cuando alguna de sus variables funcionales lo indica.

A partir de esta tramificación se realiza el análisis detallado del estado actual de la red con objeto de llegar a revisar sus déficits actuales y en consecuencia las necesidades de intervención.

Las variables analizadas para caracterizar el estado actual de la red de carreteras de Álava han sido las siguientes:

- Características geométricas y de trazado: en este grupo se incluyen los parámetros indicativos de la calidad técnica de las carreteras: los anchos de calzada y plataforma, pendientes máximas, radios de curvatura, y visibilidad de parada.
- Tráfico actual canalizado por la red y su evolución reciente como indicador de la demanda y los niveles de servicio como indicador del grado de adecuación de la oferta a la demanda.
- Accidentes producidos en la red con objeto de detectar cuales de ellos se deben a factores dependientes del estado de la carretera.
- Travesías de población valorando el grado de compatibilidad existente entre la transitabilidad rodada y peatonal.
- Accesibilidad del territorio , expresada en índices de tiempos y distancias.

A continuación se expone una síntesis del estudio realizado para cada una de estas variables.

#### 3.1. ANCHURAS DE CALZADA Y PLATAFORMA DE LA RED

La utilización del último inventario (año 2000) y de las nuevas calzadas y plataformas de obras ejecutadas, en ejecución y en licitación desde la aprobación del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA), ha permitido una actualización de la sección media de calzada y plataforma de todos los tramos que constituyen la red de carreteras de la Diputación Foral de Álava, y obtener, en primera instancia, una estadística básica de los tipos de sección transversal según clasificación de la red, adjuntada en el Cuadro 2: Anchos de plataforma por tipo de red.

También se ha realizado una estadística básica de comparación entre los años 1997 (fecha de elaboración del PICA), y 2004 de los tipos de sección transversal según clasificación de la red, presentados en el Cuadro 3: Comparación Sección de Plataforma 1997-2004.

Como muestran los datos, la totalidad de la **Red de Interés Preferente** (140,6 kilómetros) se encuentra por encima de los 9 metros de plataforma, destacando como más de un 77% (109 kilómetros) cuenta con doble calzada de circulación o características de autovía. **La principal variación entre 1997-2004 ha sido el incremento de la red con características de autovía (59% de la Red de Interés Preferente en 2004 frente 42,4% de 1997) en detrimento de las vías de doble calzada.**

Concretamente, se trata de la actual conversión en autovía de 24 km de vías duplicadas repartidos en los siguientes tramos:

- **N-102;** 5,4 km donde se ha ejecutado la obra correspondiente al Proyecto de "Acondicionamiento, Eliminación de giros a izquierda y Reordenación de accesos en carretera N-102, pk 343,490 a pk 348,140".
- **N-240;** 5,2 km donde se ha ejecutado la obra correspondiente al Proyecto de Acondicionamiento y Construcción de mediana Gamarra-Miñano y variante de Miñano Mayor.
- **N-I;** 9,2 km en obras correspondientes a la Legua del Rey. Pk 329,5 al 338,6 (límite de Burgos – Entrada Polígono Los Llanos).
- **N-I;** 4,2 km donde se ha realizado la Mejora la Incorporación a la Autovía N-I de la carretera N-102 y Acondicionamiento de la N-I Pk 338,6 A Pk 342,8.

En la **Red Básica**, el número de kilómetros duplicados se reduce a los 2,3 kilómetros que forman parte de la variante de Llodio, representando la red básica duplicada menos de un 2% del total de la Red Básica. Por otro lado, casi el 60% de la red (59,2%) se encuentran por encima de los 9 metros de plataforma; sin embargo esas secciones no se desarrollan en itinerarios continuos viéndose interrumpidos por tramos intermedios dotados de unas características geométricas inferiores; por debajo de los 9 metros de plataforma se registran en la Red Básica cerca de 57 kilómetros que vienen a representar un 39% de la Red Básica.

Respecto al análisis comparado 1997-2004 en la Red Básica, el número de kilómetros duplicados se mantiene por el momento en los reducidos niveles del año 1997, menos de un 2% del total de la Red Básica, correspondientes a los 2,3 kilómetros que forman parte de la variante de Llodio.

Las modificaciones sustanciales se localizan en el intervalo de más de 9 metros de plataforma, donde se experimenta un incremento de más de 17 puntos porcentuales entre 1997 y 2004 equivalentes a cerca de 25 km (del 42% del 97 al 59,2% del año 2004). En consecuencia se experimenta una reducción del intervalo inferior, entre 7 y 8 metros que se reduce del 32,7% al 12%.

Las principales actuaciones realizadas o en ejecución para estas importantes mejoras en la capacidad de la Red Básica son:

- **A-124**; 2,3 km Acondicionamiento en ejecución del Proyecto "Fin de variante de trazado a inicio de travesía de Laguardia (int.A-3228)". Sección 7/10.
- **A-124**; 3,6 km. Mejora de la Cuesta de Castejones. Sección 10/12.
- **A-132**; 2,5 km. ejecutada la obra de "Acondicionamiento, construcción de arcenes y refuerzo de firmes de Virgala Mayor a Maestu". Sección 7/12.
- **A-132**; 8 km entre Antoñana y L.P. con Navarra. actuación ejecutada según proyecto de acondicionamiento y construcción de arcenes. Sección 7/10.
- **A-624**; 1 km ejecutado con Proyecto de Construcción de acondicionamiento de la carretera A-624, p.k. 44,550 a p.k. 45,500 y reordenación y mejora de la intersección con las carreteras A-3618 y A-3620 (cruce de Los Olmos). Sección 7/10
- **A-624**; 5,5 km ejecutados con Proyecto de Construcción de acondicionamiento y mejora de trazado en la A-624 de Menagaray a Artziniega (incluye variante en intersección con A-2604). Sección 7/10.
- **A-625**; 1,5 km ejecutados con Proyecto de Construcción de acondicionamiento de la A-625 entre final variante de Luyando y Pk 11,78 , y enlace con A-3622 (Convenio con Bizkaia). Sección 7/11.
- **A-625**; 4,4 km ejecutada con Proyecto de Construcción de Variante Este de Amurrio en la carretera A-625. Sección 7/11

La **Red Comarcal** concentra el grueso de la red por debajo de los 7 metros de plataforma; se trata de 150 kilómetros que vienen a representar un 74,5% del total de la Red Comarcal. Las variaciones de capacidad en el periodo 1997-2004 han sido también bastante significativas aunque más limitadas que en la Red Básica; se sigue concentrando el grueso de la red entre los 6 y los 7 metros de plataforma, aunque reduciendo su participación desde el 52 % de 1997 (105 km) al 45 % del año 2004 (92 km); también se detecta un significativo incremento de los intervalos superiores a 8 metros (11,8 % en 1997 a 18,1% en 2004). Estas variaciones se debe a los acondicionamientos y mejoras desarrollados en los siguientes tramos:

- **A-2122**; 1,2 km entre la A-3312 y el inicio de la Variante de Fontecha. Ejecutado acondicionamiento a sección 7/10.
- **A-2124**; Acondicionamiento del Puerto de Vitoria-Gasteiz del Pk 5,8 al Pk 9,4; en territorio alavés 2,4 kilómetros acondicionados a sección 7/9.
- **A-2126**; 6 km de Yécora a Oión. Ejecutado acondicionamiento a sección 6/8.
- **A-2128**; 1 km entre San Vicente de Arana y A-132. Mejora de trazado y ampliación de plataforma a 6/7.
- **A-2522**; 1,2 km entre la intersección con la A-624 y Barambio. Ejecutado acondicionamiento a 7/9.
- **A-2620**; 4,3 km Puerto de la Cruceta. Ejecutada mejora a 6/8.

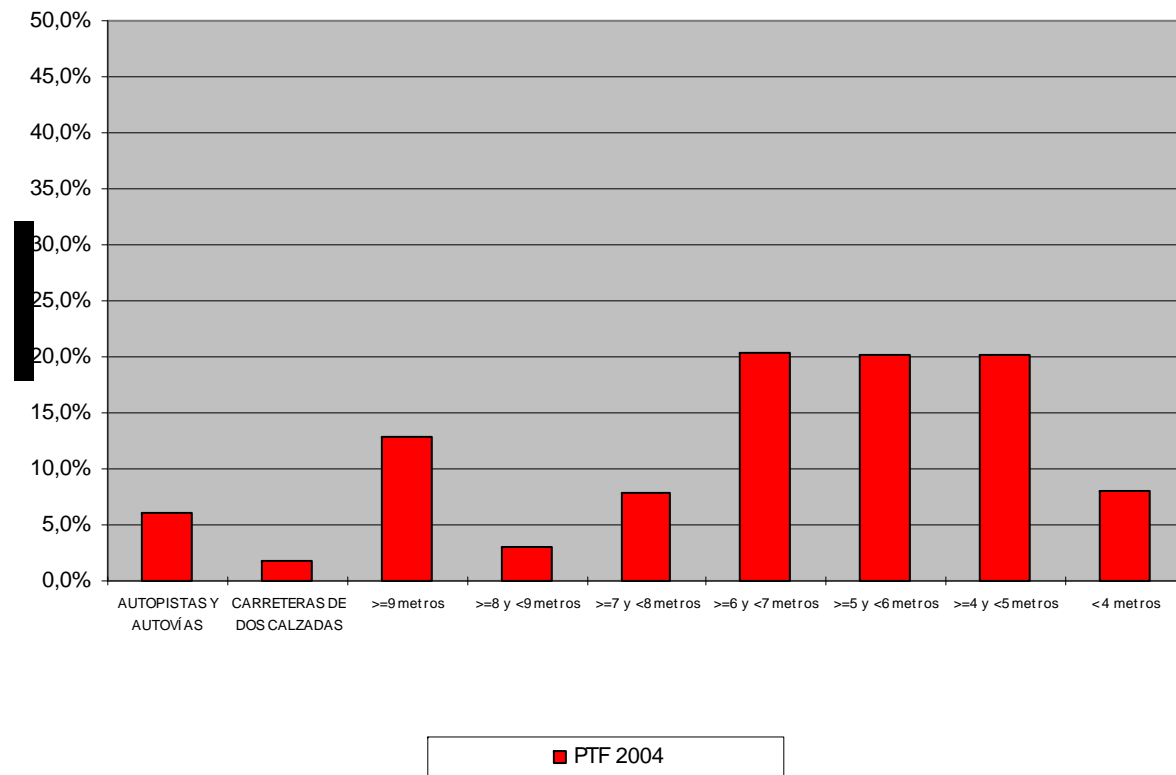
En la **Red Local** más de la mitad de las carreteras, 53% equivalente a 284 kilómetros, presentan anchos de plataforma inferiores a los 6 metros entre los que cabe señalar que cerca de un 30% no alcanza los 5 metros. Los distintos tipos de actuación realizados en la **Red Local**, acondicionamientos, mejoras de trazado, y fundamentalmente ensanches y refuerzos que se han extendido desde el año 1997 por cerca de 42 km de distintos tramos de la red, determinan un ligero, pero repartido, incremento de todos los intervalos de plataforma de más de 7 metros ( del 19,7 % de red en 1997 a 25,1 % en 2004)

Para la **Red Vecinal**, las dimensiones de las plataformas se reducen drásticamente, cerca de un 60% de la red (231,6 kilómetros) presenta secciones inferiores a 5 metros descendiendo a menos de 4 metros de plataforma en aproximadamente 92 kilómetros. Se detectan ligeras variaciones respecto a la situación en el año 1997 derivadas de la ejecución de obras de ensanche y mejora fundamentalmente a secciones tipo 5/6; en consecuencia se registra un incremento del intervalo de 5 a 7 metros de plataforma que pasa de concentrar el 32 % de la Red Vecinal a representar el 40,6%.

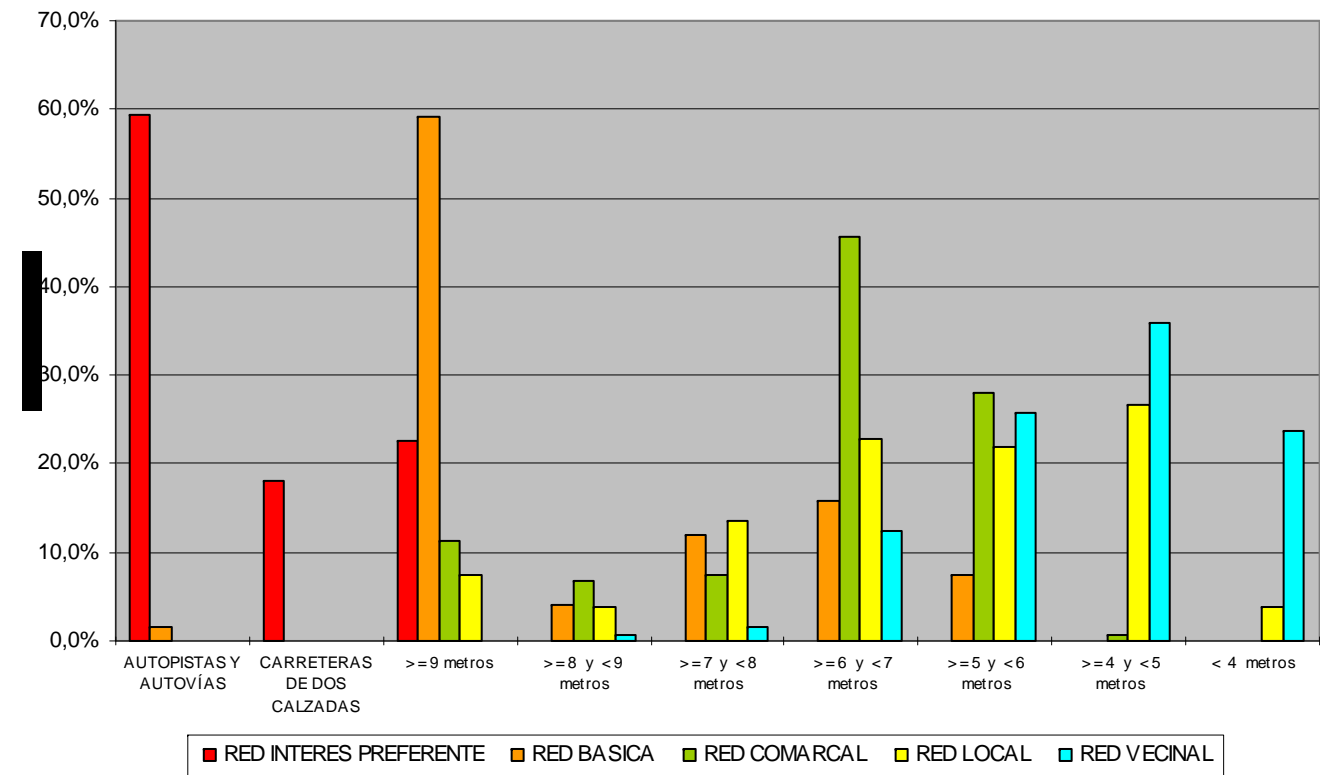
Cuadro 2. Anchos de plataforma por tipo de red. Año 2004

TIPO DE CALZADA	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL		TOTAL KM	TOTAL %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS	83,4	59,3%	2,3	1,5%		0,0%		0,0%		0,0%	85,6	6,0%
CARRETERAS DE DOS CALZADAS	25,4	18,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	25,4	1,8%
>= 9 metros	31,9	22,7%	86,5	59,2%	22,9	11,3%	40,4	7,5%		0,0%	181,6	12,8%
>= 8 y < 9 metros		0,0%	5,8	4,0%	13,7	6,8%	20,3	3,8%	2,8	0,7%	42,6	3,0%
>= 7 y < 8 metros		0,0%	17,6	12,0%	14,9	7,4%	72,9	13,6%	6,7	1,7%	112,0	7,9%
>= 6 y < 7 metros		0,0%	23,2	15,9%	92,4	45,7%	118,5	22,1%	48,9	12,5%	283,0	20,0%
>= 5 y < 6 metros		0,0%	10,8	7,4%	56,7	28,0%	118,2	22,0%	100,5	25,7%	286,2	20,2%
>= 4 y < 5 metros		0,0%		0,0%	1,6	0,8%	144,9	27,0%	139,2	35,6%	285,6	20,2%
< 4 metros		0,0%		0,0%		0,0%	21,1	3,9%	92,4	23,7%	113,4	8,0%
Total General	140,6	100,0%	146,2	100,0%	202,2	100,0%	536,1	100,0%	390,4	100,0%	1415,5	100,0%

ANCHOS DE PLATAFORMA. TOTAL RED 2004



ANCHOS PLATAFORMA POR TIPOS DE RED 2004





**Cuadro 3. Comparación Sección de Plataforma de la red. Año 1997- 2004**

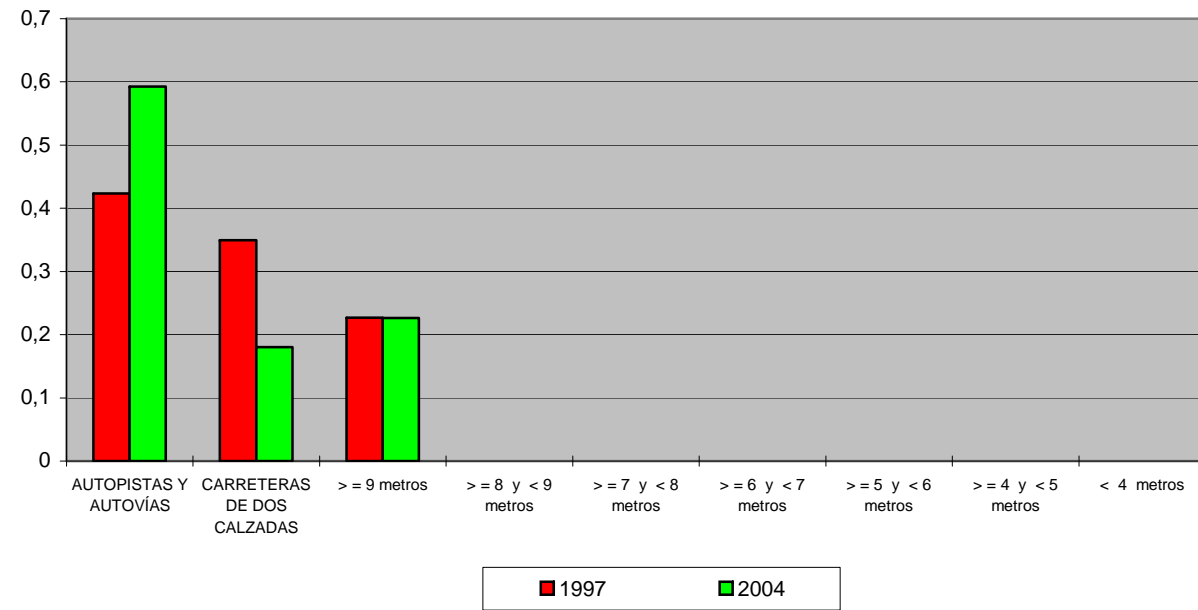
**AÑO 1997**

TIPO DE CALZADA	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL		TOTAL KM	TOTAL %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS	59,5	42,4%	2,5	1,7%		0,0%		0,0%		0,0%	62,1	4,4%
CARRETERAS DE DOS CALZADAS	49,1	34,9%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	49,1	3,5%
> = 9 metros	31,9	22,7%	61,8	42,1%	16,9	8,4%	30,7	5,8%	0,4	0,1%	141,7	10,1%
> = 8 y < 9 metros		0,0%	3,7	2,5%	7,0	3,4%	14,6	2,8%		0,0%	25,3	1,8%
> = 7 y < 8 metros		0,0%	48,0	32,7%	24,1	11,9%	59,2	11,1%	11,3	2,9%	142,6	10,1%
> = 6 y < 7 metros		0,0%	20,0	13,6%	105,6	52,1%	130,2	24,5%	42,7	11,0%	298,6	21,2%
> = 5 y < 6 metros		0,0%	10,7	7,3%	48,9	24,1%	147,5	27,7%	85,8	22,2%	292,9	20,8%
> = 4 y < 5 metros		0,0%		0,0%		0,0%	145,0	27,3%	165,1	42,6%	310,1	22,0%
< 4 metros		0,0%		0,0%		0,0%	4,4	0,8%	82,0	21,2%	86,5	6,1%
Total	140,5	100,0%	146,7	100,0%	202,6	100,0%	531,7	100,0%	387,2	100,0%	1.408,7	100,0%

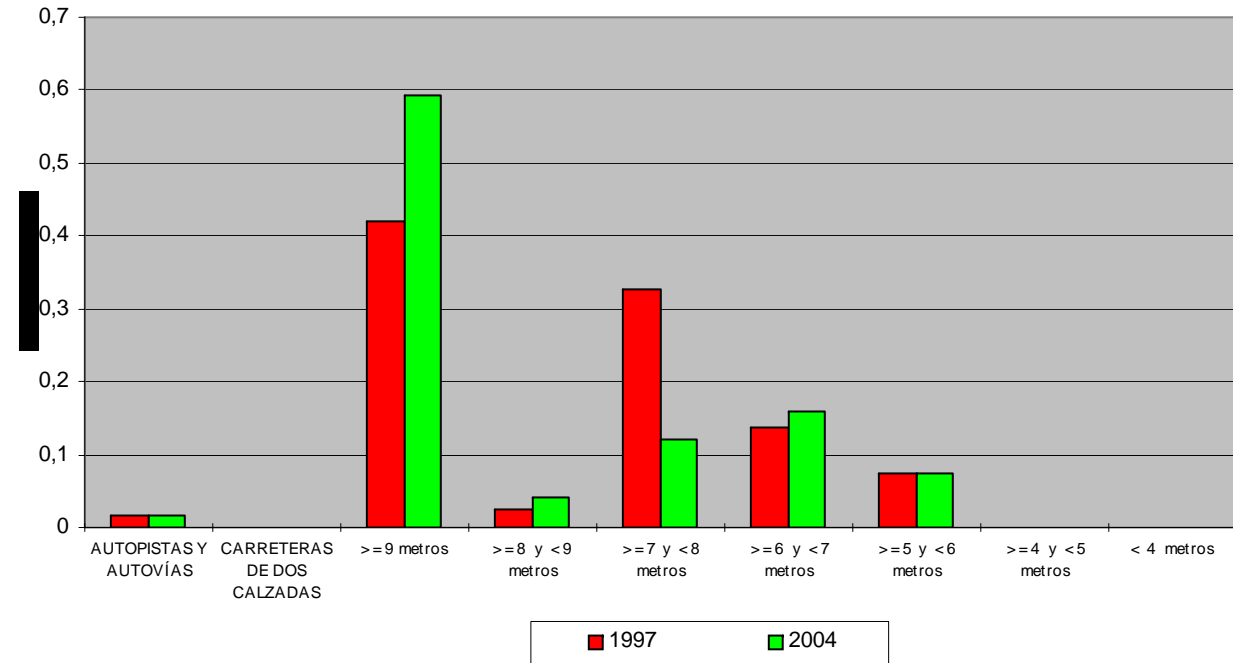
**AÑO 2004**

TIPO DE CALZADA	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL		TOTAL KM	TOTAL %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS	83,4	59,3%	2,3	1,5%		0,0%		0,0%		0,0%	85,6	6,0%
CARRETERAS DE DOS CALZADAS	25,4	18,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	25,4	1,8%
> = 9 metros	31,9	22,7%	86,5	59,2%	22,9	11,3%	40,4	7,5%		0,0%	181,6	12,8%
> = 8 y < 9 metros		0,0%	5,8	4,0%	13,7	6,8%	20,3	3,8%	2,8	0,7%	42,6	3,0%
> = 7 y < 8 metros		0,0%	17,6	12,0%	14,9	7,4%	72,9	13,6%	6,7	1,7%	112,0	7,9%
> = 6 y < 7 metros		0,0%	23,2	15,9%	92,4	45,7%	118,5	22,1%	48,9	12,5%	283,0	20,0%
> = 5 y < 6 metros		0,0%	10,8	7,4%	56,7	28,0%	118,2	22,0%	100,5	25,7%	286,2	20,2%
> = 4 y < 5 metros		0,0%		0,0%	1,6	0,8%	144,9	27,0%	139,2	35,6%	285,6	20,2%
< 4 metros		0,0%		0,0%		0,0%	21,1	3,9%	92,4	23,7%	113,4	8,0%
Total	140,6	100,0%	146,2	100,0%	202,2	100,0%	536,1	100,0%	390,4	100,0%	1415,5	100,0%

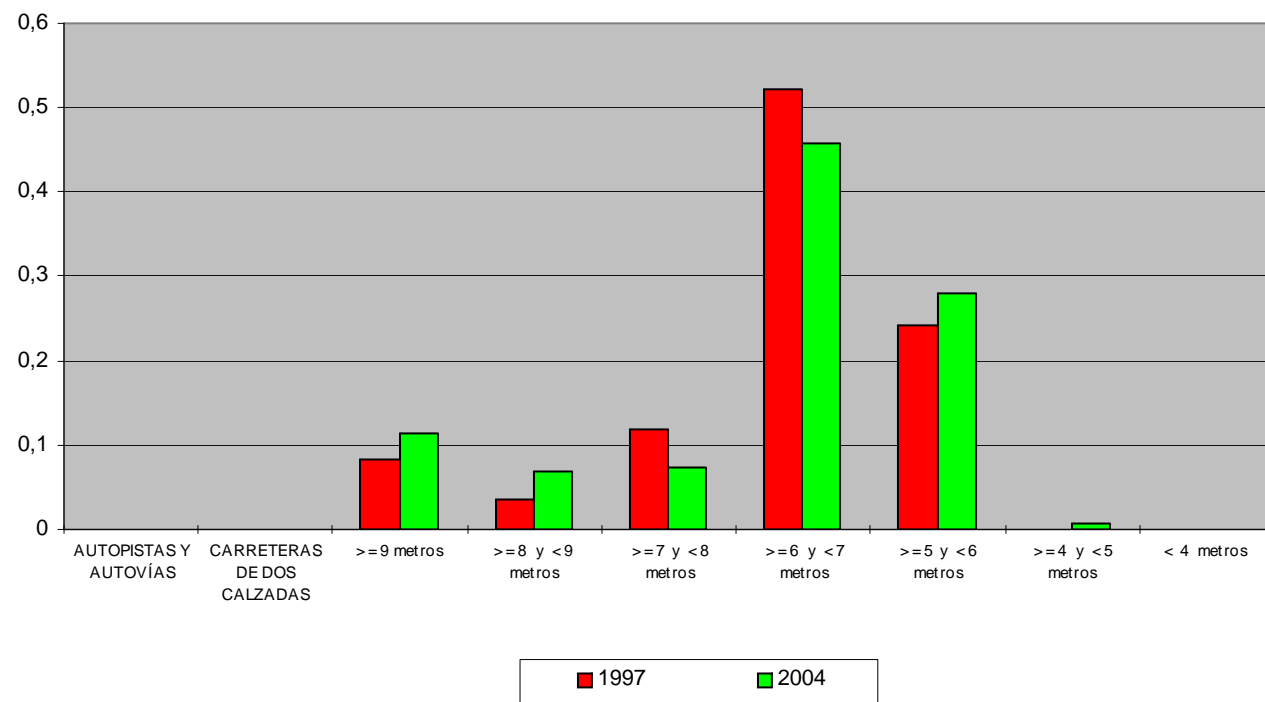
COMPARACIÓN SECCIÓN PTF EN LA RIP 1997-2004



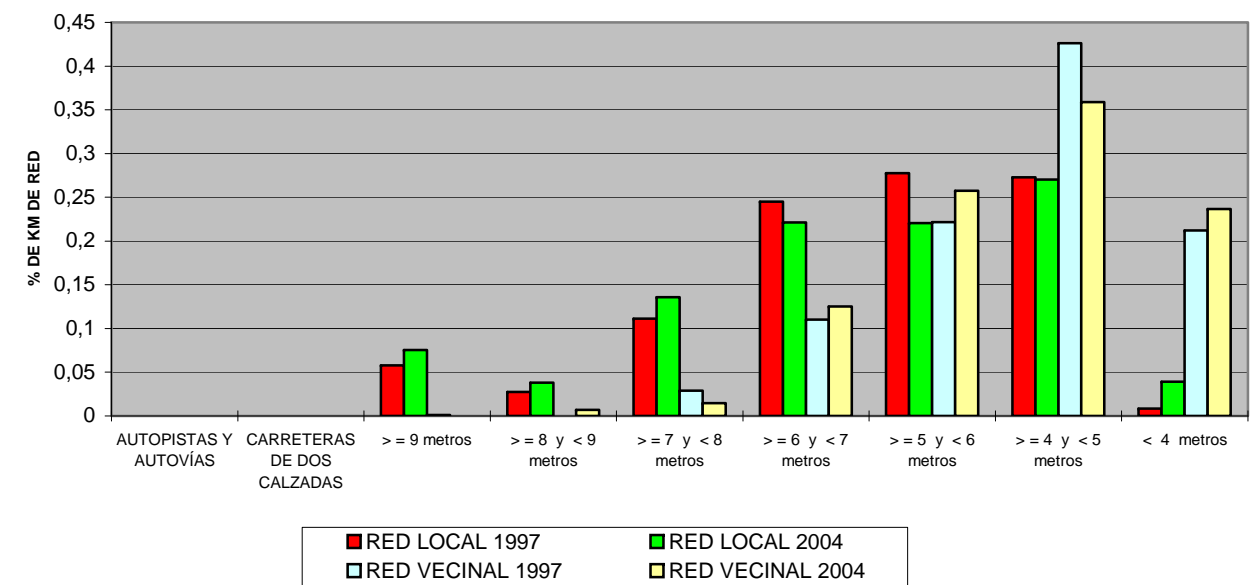
COMPARACIÓN SECCIÓN PTF EN LA RED BÁSICA 1997-2004



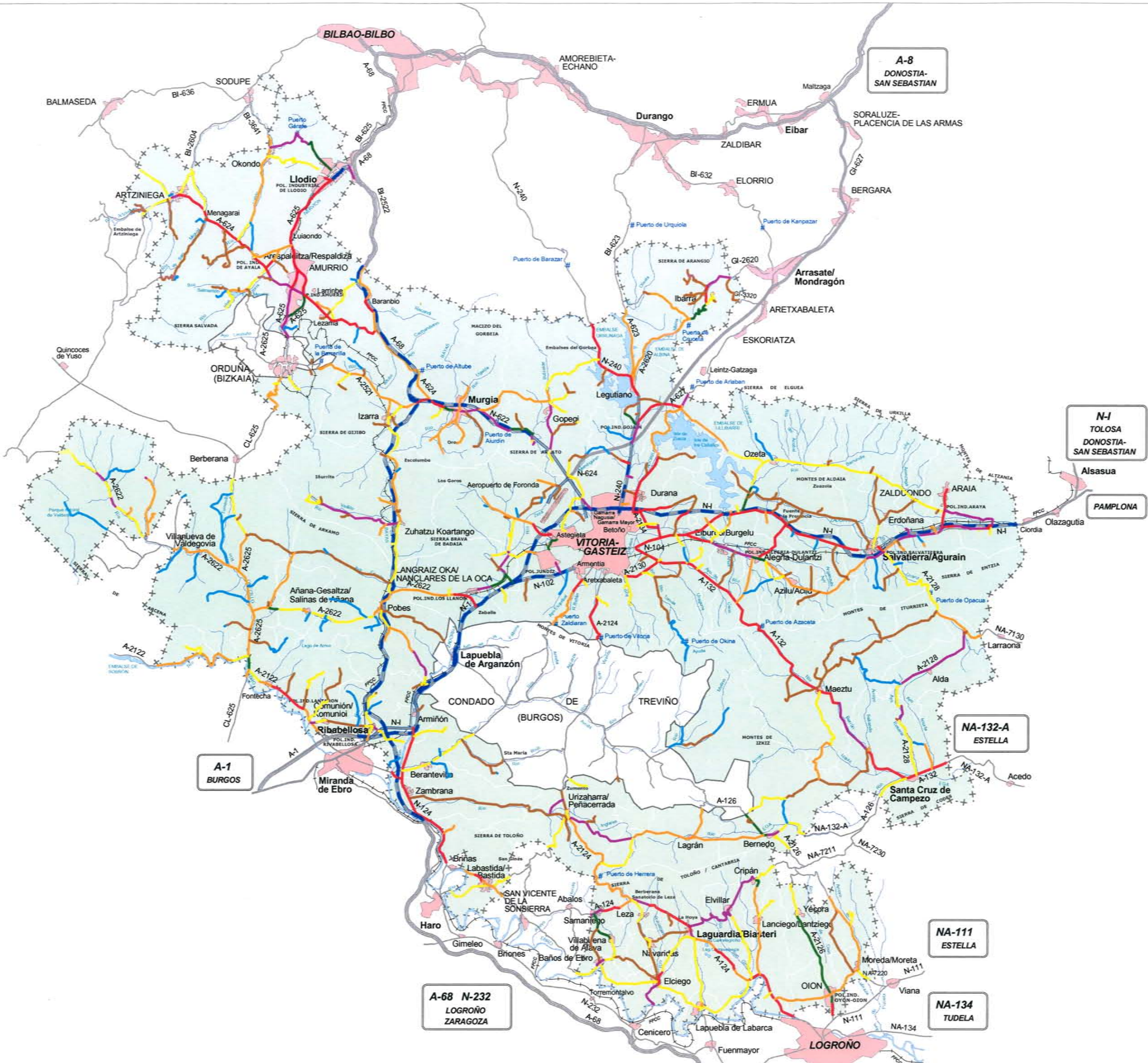
COMPARACIÓN SECCIÓN PTF EN LA RED COMARCAL 1997-2004












COMPARACIÓN SECCIÓN PTF EN LA RED LOCAL Y VECINAL 1997-2004








### ANCHURAS DE PLATAFORMA EN LA RED

-  Autopistas y Autovías
-  Carreteras de dos Calzadas
-   $\geq 9$  metros
-   $\geq 8$  y  $< 9$  metros
-   $\geq 7$  y  $< 8$  metros
-   $\geq 6$  y  $< 7$  metros
-   $\geq 5$  y  $< 6$  metros
-   $\geq 4$  y  $< 5$  metros
-   $< 4$  metros

Escala Gráfica



### REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA

DENOMINACIÓN <b>ANCHURAS DE PLATAFORMA EN LA RED SITUACIÓN ACTUAL</b>	Nº PLANO HOJA
AUTORES  	FECHA <b>MARZO 2005</b>
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	
REF. 03_114	



### 3.2. EL TRÁFICO EN LA RED DE CARRETERAS. PERIODO 1997-2003

Los datos manejados en el análisis del tráfico hacen referencia a la Intensidad Media diaria de vehículos (IMD) y a la participación de los vehículos pesados registrados durante el periodo 1997-2003 en la red de estaciones de aforo definida en el Plan de Aforos de las Carreteras de Álava.

#### 3.2.1. Análisis de tráfico según tipología de red

Con los datos de IMDs de las estaciones aforadas en 2003 se puede conocer de forma bastante aproximada el volumen medio de vehículos que circulan diariamente por la red de carreteras de Álava.

Como corresponde a una red correctamente jerarquizada, las mayores intensidades de vehículos se registran en las carreteras clasificadas en los grupos más elevados de la jerarquía viaria.

Las carreteras con más de 15.000 vehículos/día en 2003, pertenecen o bien a la Red de Autopistas o bien a la Red de Interés Preferente no encontrándose en el resto de los tipos de red ninguna carretera que alcance esta intensidad circulatoria. Por el contrario el grueso de la red, 74,6% de la totalidad de la red, registra tráfico inferior a 2.000 vehículos/día localizados fundamentalmente en redes locales y vecinales.

En la **Red de Interés Preferente**, cerca de un **90%** de las carreteras superan el umbral de los 10.000 vehículos/día, concentrándose el grueso de la red en el intervalo entre 20.000-30.000 vehículos/día; estas últimas disponen de dos calzadas de circulación.

Las circulaciones más intensas (por encima de los 20.000 vehículos/día) se localizan en la N-240 hasta la conexión con la A-627 Urbina-Eibar y en la N-1 en prácticamente todo su recorrido destacando los más de 35.000 vehículos/día registrados en el año 2003 en el tramo del Condado de Treviño y Lapuebla de Arganzón y en la Circunvalación Norte de Vitoria-Gasteiz, entre el enlace de Yurre y Gamarra.

Además y por encima de los 30.000 vehículos/día está la N-622 entre el enlace con la Circunvalación Norte de Vitoria-Gasteiz y la carretera N-624 de acceso al Aeropuerto de Foronda que registra una intensidad media de 35.000 vehículos/día; entre este enlace (Etxabarri-Ibiña) y el enlace de Amezaga se reduce la intensidad a 22.800-25.100 vehículos/día.

En la **Red Básica**, el grueso de la red aforada se sitúa en el intervalo de 2.000 a 5.000 vehículos/día; los tramos que superan los 5.000 vehículos/día se reducen a la conexión Llodio-Amurrio de la A-625, incluyendo la variante de Amurrio (5.200 vehículos/día en 2003) y la A-627; las intensidades circulatorias más reducidas, menos de 2.000 vehículos/día se limitan al tramo Samaniego – Leza de la A-124, la A-126 de Treviño a Santa Cruz de Campezo y la A-624 de Artziniega al límite con Burgos.

En la **Red Comarcal**, algo más de la mitad de la red (53,6% equivalente a 108 kilómetros) no alcanzan el umbral de los 1.000 vehículos/día; las mayores intensidades, por encima de los 5.000 vehículos/día se localizan en solo 5 kilómetros repartidos en los siguientes tramos de red: A-2120 desde la N-124 a Puente Arce, A-2126 de Oión a Límite de provincia y en A-2522 de A-625 a Areta.

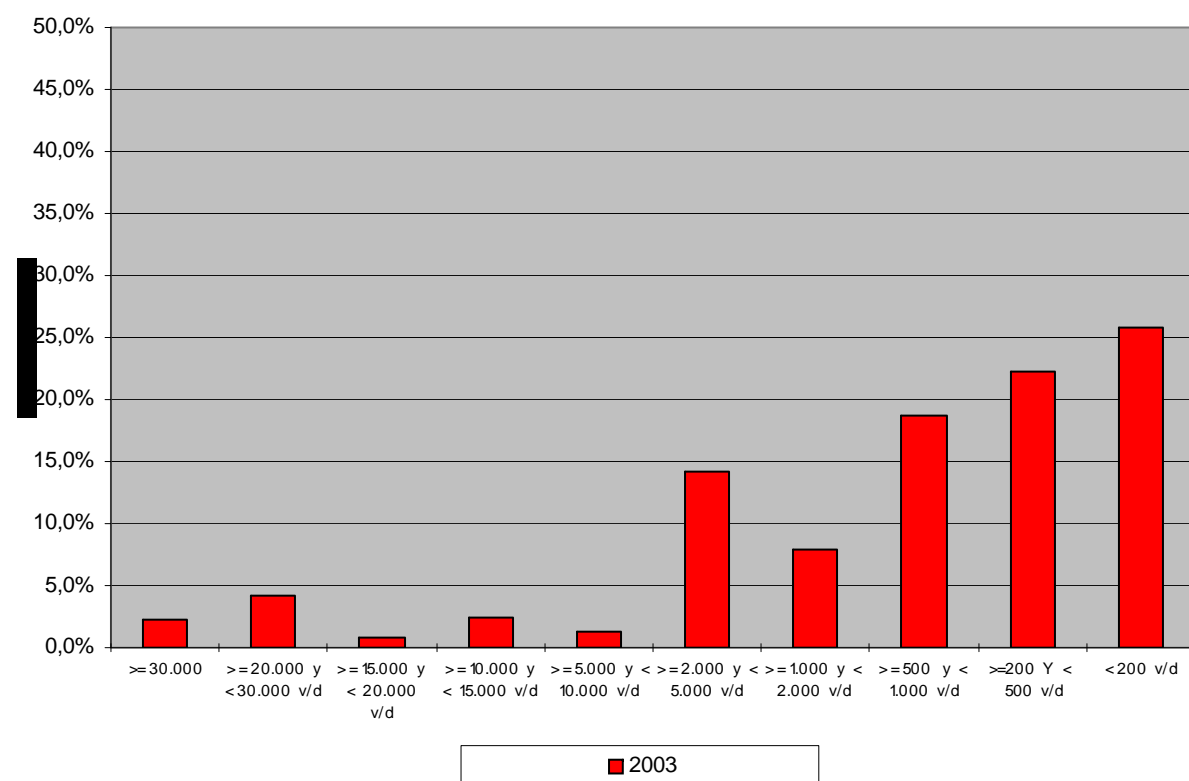
Para la **Red Local y Vecinal** el intervalo de tráfico dominante es el inferior a 500 vehículos/día que en el caso de la Red Local representa a un 55% de la red aforada, elevándose hasta el 85% en el grupo correspondiente a la Red Vecinal.



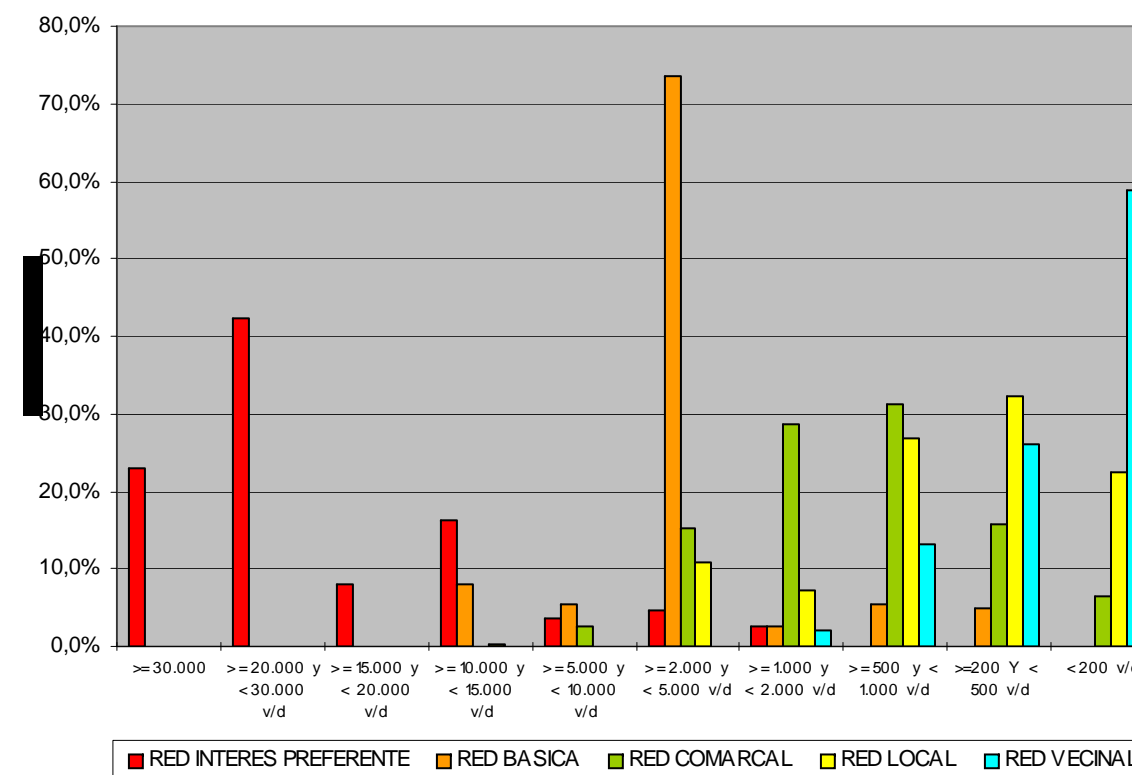
**Cuadro 4. Tráfico año 2003 por tipos de red.**

IMD 2003	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL		TOTAL	
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%
>= 30.000	32,4	23,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	32,4	2,3%
>= 20.000 y < 30.000 v/d	59,4	42,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	59,4	4,2%
>= 15.000 y < 20.000 v/d	11,2	8,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	11,2	0,8%
>= 10.000 y < 15.000 v/d	22,7	16,1%	11,6	7,9%		0,0%	1,1	0,2%		0,0%	35,4	2,5%
>= 5.000 y < 10.000 v/d	5,1	3,6%	8,0	5,5%	5,0	2,5%		0,0%		0,0%	18,1	1,3%
>= 2.000 y < 5.000 v/d	6,4	4,6%	107,5	73,5%	30,9	15,3%	58,0	10,8%		0,0%	202,8	14,3%
>= 1.000 y < 2.000 v/d	3,5	2,5%	3,9	2,7%	57,9	28,6%	39,3	7,3%	8,4	2,1%	113,0	7,9%
>= 500 y < 1.000 v/d		0,0%	7,8	5,4%	63,2	31,2%	143,9	26,8%	52,0	13,1%	266,9	18,8%
>=200 Y < 500 v/d		0,0%	7,3	5,0%	32,0	15,8%	173,6	32,4%	103,6	26,1%	316,6	22,3%
< 200 v/d		0,0%		0,0%	13,3	6,6%	120,2	22,4%	233,4	58,7%	366,9	25,8%
<b>Total</b>	<b>140,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>146,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>202,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>536,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>397,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>1422,6</b>	<b>100,0%</b>

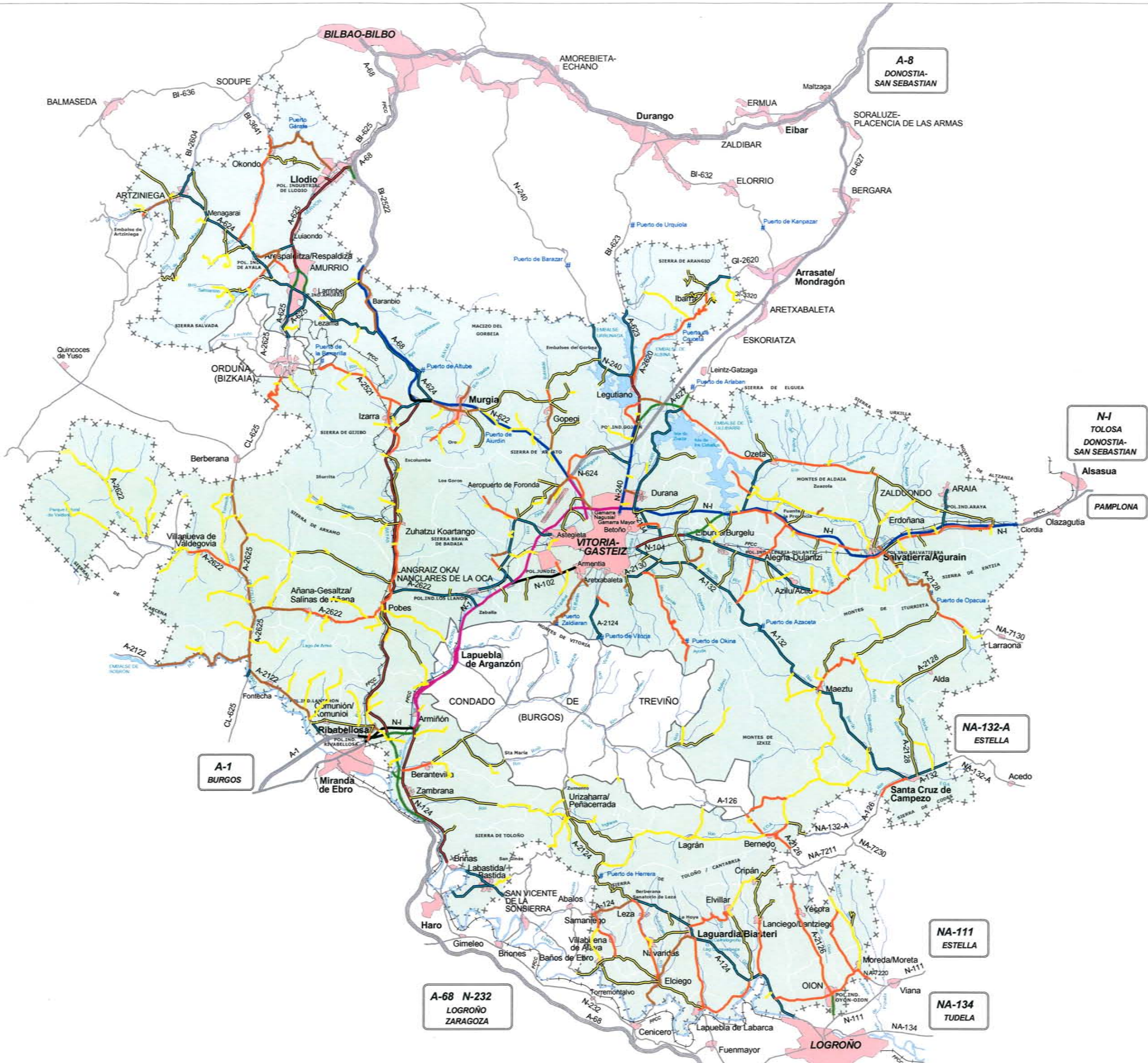
**TRAFICO EN LA RED. 2003**



**TRAFICO POR TIPOS DE RED 2003**







**TRÁFICO EN LA RED. IMD 2003**

- >=30.000 v/d
- >=20.000 y <30.000 v/d
- >=15.000 y <20.000 v/d
- >=10.000 y <15.000 v/d
- >=5.000 y <10.000 v/d
- >=2.000 y <5.000 v/d
- >=1.000 y <2.000 v/d
- >=500 y <1.000 v/d
- >=200 y <500 v/d
- <200 v/d



**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
TRÁFICO EN LA RED. IMD 2003	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3.2.2. Análisis comparativo 1997-2003

En 1997 el 80% de la **Red de Interés Preferente** se situaba por encima de 10.000 vehículos/día, elevándose este ratio al 90% con los datos de 2003. Se ha observado que el crecimiento fundamental se ha producido en los intervalos de más de 30.000 vehículos/día, que ha pasado de un 4,7% de porcentaje de la red a un 23,% de la red de interés preferente; en el intervalo de 20.000 a 30.000 vehículos se ha producido un fenómeno similar pasando de concentrar el 31% de la Red de Interés Preferente a concentrar cerca del 42,2%.

- La red incorporada al intervalo de más de 30.000 vehículos/día se corresponde con los siguientes tramos de la N-I y de la N-622:
  - ✓ Desde el enlace con la carretera N-124 hasta el Condado de Treviño con circulaciones situadas entre los 33.000 vehículos/día frente a los 25.000 vehículos/día del año 1997.
  - ✓ Desde el Acceso a Jundiz hasta el Enlace de Gamarra en la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz; en este tramo los incrementos se aproximan a cerca de 10.000 vehículos/día entre el año 1997 y el 2003 alcanzándose crecimientos de hasta 15.000 vehículos/día en la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz entre el enlace de Yurre y el de Gamarra (de 21.000 vehículos/día en 1997 hasta intensidades de 36.600 vehículos/día en 2003).
  - ✓ Desde el enlace de Yurre hasta el enlace de acceso al Aeropuerto en la N-622, con más de 35.586 vehículos/día en 2003.
- Respecto al grupo de 20.000–30.000 vehículos/día, se incorporan a este intervalo de tráfico, los tramos de la N-I, entre Gamarra y Eguino; también se encuentran los tramos de la N-622 desde el enlace del aeropuerto hasta Altube.
- En el intervalo de 10.000 a 15.000 vehículos/día, los incrementos se localizan en la N-104 (de 8.300 vehículos/día a 12.300 vehículos/día), N-124 de Armiñon a Briñas, y N-240 de A-627 a A-623; en ambos casos se rebasa ligeramente el intervalo anterior, pasando de 9.000-9.300 vehículos/día de 1997 a los 10.000 – 11.000 vehículos/día del año 2003.

En la **Red Básica**, el grueso de la red se mantiene en el intervalo de 2.000–5.000 vehículos/día incrementando su participación desde el 64,9% al 73,5%, en detrimento del intervalo inmediatamente anterior 1.000-2.000 vehículos/día que reduce su participación del 14 % al 2,7 %; se detecta también un ligero incremento de red en los intervalos superiores, (más de 5.000 vehículos/día que pasa de representaciones del 11 % al 13,4 %); se consolidan los itinerarios de la A-625 y A-627. En el itinerario de la A-625 cabe destacar los 11 km entre Llodio y Amurrio que rebasan el nivel de 10.000 vehículos/día, sin representación en la red básica en el año de partida, (de 8.100 - 9.600 vehículos/día 1997 a 11.236 vehículos/día en 2003) .

En la **Red Comarcal**, las variaciones son también significativas en cuanto a sus crecimientos en el periodo 1997-2003; el volumen de red por debajo de los 1.000 vehículos/día se reduce del 67% al 53%; en consecuencia se experimenta un importante incremento en intervalos superiores, incrementándose de 19,2% al 28,6% el porcentaje de red comprendido en el intervalo de 1.000 a 2.000 vehículos/día, incorporándose al intervalo superior, de 2.000 a 5.000 vehículos/día, tramos dispersos de la red (A- 2521 de Altube a Izarra, A-2604 de Artziniega a límite Bizkaia, A-2620 de Ibarra a límite Guipúzcoa, A-2622 de N-I a AP-68);

En la **Red Local y Vecinal**, se mantiene como intervalo de tráfico dominante el inferior a 500 vehículos/día, que en el caso de la Red local representa un 55% en 2003 frente al 65% de 1997), elevándose hasta un 85 % para la Red Vecinal (96% para 1997). En el intervalo de tráfico superior a 10.000 vehículos/día, se sitúa el tramo existente en 1997 (A-3638 correspondiente al tramo urbano de Llodio con 10.800 vehículos/día); en el intervalo de 2.000 a 5.000 vehículos/día se experimenta un crecimiento de representaciones del 4,6 % en 1997 a representaciones del 10,8% en 2003: se incorporan carreteras como la A-3002 de Gamarra a Landa, A-3012 de N-104 a Ozaeta, A-3020 de San Millán de San Román a Araya, la A-3604 desde la N-240 a Miñano Menor, tramo que incluye el acceso al Parque Tecnológico (de 1.728 vehículos/día en 1997 a 4.100 vehículos/día en el año 2003. El grupo que obtiene un mayor incremento en la Red Local durante el periodo 1997-2003 (cerca de 8 puntos porcentuales) es el correspondiente al de 500–1.000 vehículos/día, donde se incorporan más de 50 nuevos km de red; en la Red Vecinal son los intervalos de 200 a 500 vehículos/día y fundamentalmente de 500 a 1000 vehículos/día los que experimentan los crecimientos más fuertes cifrados en ambos casos en torno a un 10 %.

**Cuadro 5. Comparación del tráfico. 1997- 2003.**

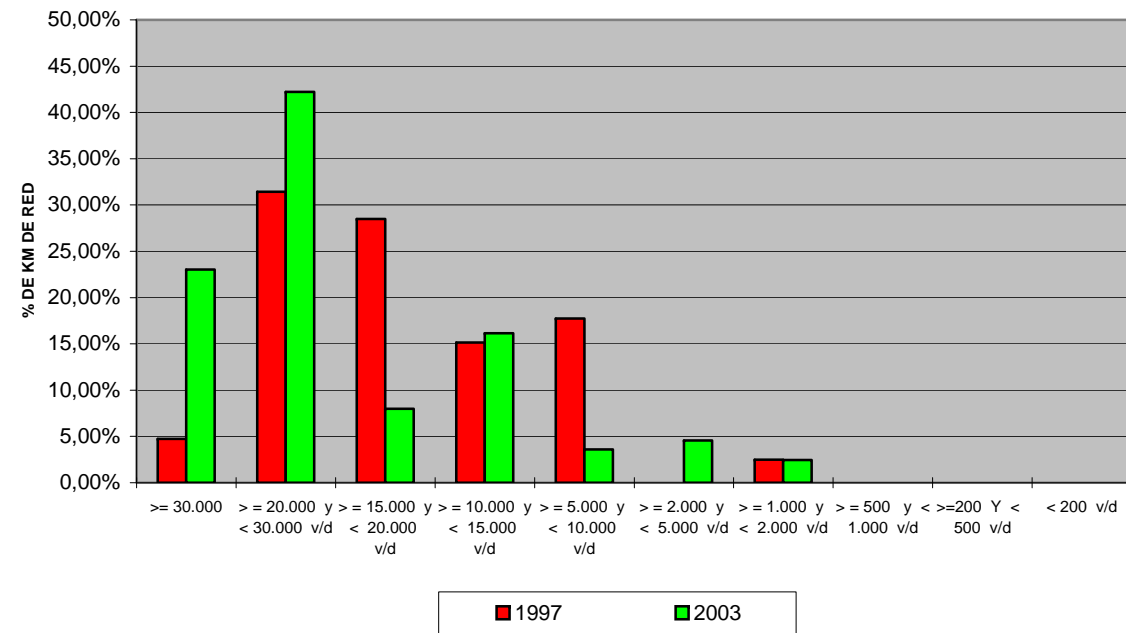
<b>DATOS AÑO 1997</b>										<b>TOTAL KM</b>	<b>TOTAL %</b>	
<b>IMD</b>	<b>RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>		<b>RED BÁSICA</b>		<b>RED COMARCAL</b>		<b>RED LOCAL</b>		<b>RED VECINAL</b>			
	<b>KM</b>	<b>%</b>	<b>KM</b>	<b>%</b>	<b>KM</b>	<b>%</b>	<b>KM</b>	<b>%</b>	<b>KM</b>	<b>%</b>		
>= 30.000	6,6	4,7%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	6,6	0,5%
> = 20.000 y < 30.000 w/d	44,2	31,4%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	44,2	3,2%
> = 15.000 y < 20.000 w/d	40,0	28,5%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	40,0	2,9%
> = 10.000 y < 15.000 w/d	21,3	15,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	21,3	1,6%
> = 5.000 y < 10.000 w/d	24,9	17,7%	16,2	11,0%	3,5	1,8%	1,1	0,2%		0,0%	45,7	3,3%
> = 2.000 y < 5.000 w/d		0,0%	95,1	64,9%	24,4	12,2%	23,8	4,6%		0,0%	143,3	10,4%
> = 1.000 y < 2.000 w/d	3,5	2,5%	20,1	13,7%	38,3	19,2%	65,0	12,6%	6,3	1,7%	133,1	9,7%
> = 500 y < 1.000 w/d		0,0%	2,8	1,9%	95,7	47,9%	92,4	17,9%	10,0	2,7%	201,0	14,6%
>=200 Y < 500 w/d		0,0%	10,1	6,9%	24,0	12,0%	194,4	37,6%	60,1	16,3%	288,6	21,0%
< 200 w/d		0,0%	2,3	1,6%	13,8	6,9%	139,9	27,1%	292,5	79,3%	448,4	32,7%
<b>Total general</b>	<b>140,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>146,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>199,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>516,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>368,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.372,3</b>	<b>100,0%</b>

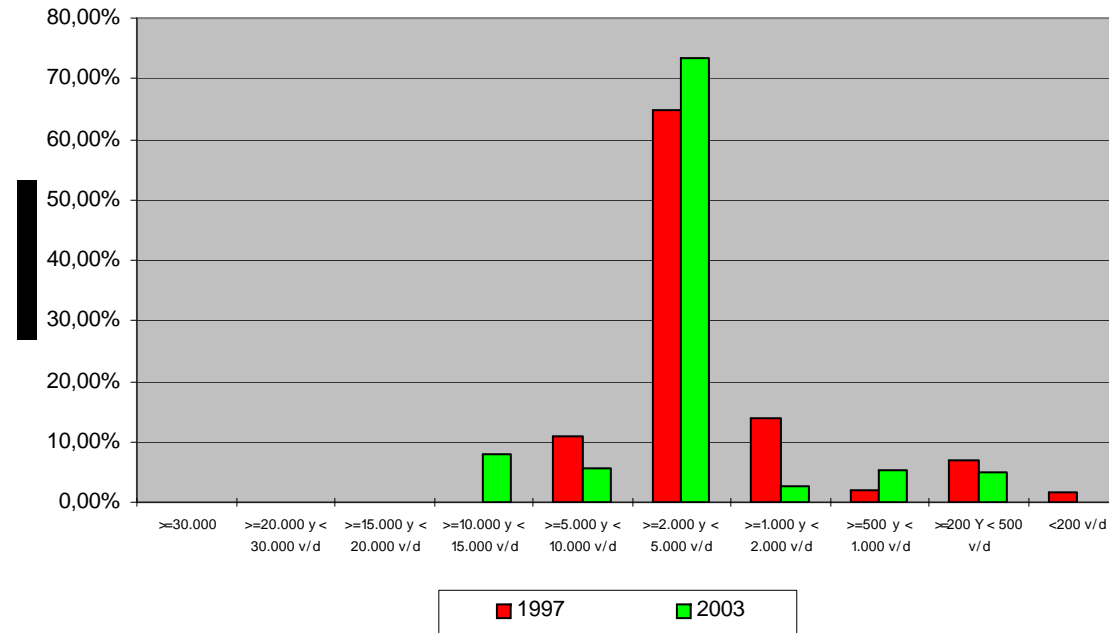
<b>DATOS AÑO 2003</b>										<b>TOTAL KM</b>	<b>TOTAL %</b>	
<b>IMD</b>	<b>RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>		<b>RED BÁSICA</b>		<b>RED COMARCAL</b>		<b>RED LOCAL</b>		<b>RED VECINAL</b>			
	<b>KM</b>	<b>%</b>	<b>KM</b>	<b>%</b>	<b>KM</b>	<b>%</b>	<b>KM</b>	<b>%</b>	<b>KM</b>	<b>%</b>		
>= 30.000	32,4	23,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	32,4	2,3%
> = 20.000 y < 30.000 w/d	59,4	42,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	59,4	4,2%
> = 15.000 y < 20.000 w/d	11,2	8,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	11,2	0,8%
> = 10.000 y < 15.000 w/d	22,7	16,1%	11,6	7,9%		0,0%	1,1	0,2%		0,0%	35,4	2,5%
> = 5.000 y < 10.000 w/d	5,1	3,6%	8,0	5,5%	5,0	2,5%		0,0%		0,0%	18,1	1,3%
> = 2.000 y < 5.000 w/d	6,4	4,6%	107,5	73,5%	30,9	15,3%	58,0	10,8%		0,0%	202,8	14,3%
> = 1.000 y < 2.000 w/d	3,5	2,5%	3,9	2,7%	57,9	28,6%	39,3	7,3%	8,4	2,1%	113,0	7,9%
> = 500 y < 1.000 w/d		0,0%	7,8	5,4%	63,2	31,2%	143,9	26,8%	52,0	13,1%	266,9	18,8%
>=200 Y < 500 w/d		0,0%	7,3	5,0%	32,0	15,8%	173,6	32,4%	103,6	26,1%	316,6	22,3%
< 200 w/d		0,0%		0,0%	13,3	6,6%	120,2	22,4%	233,4	58,7%	366,9	25,8%
<b>Total general</b>	<b>140,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>146,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>202,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>536,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>397,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>1422,6</b>	<b>100,0%</b>



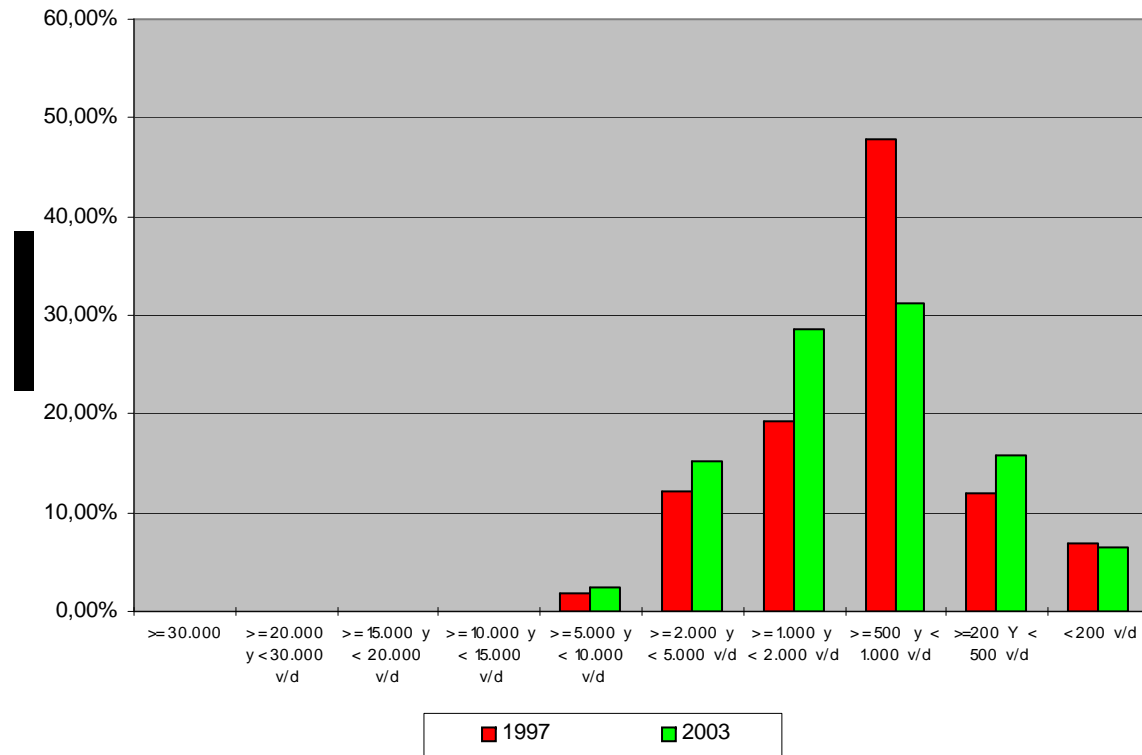
EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN LA RIP 1997-2003



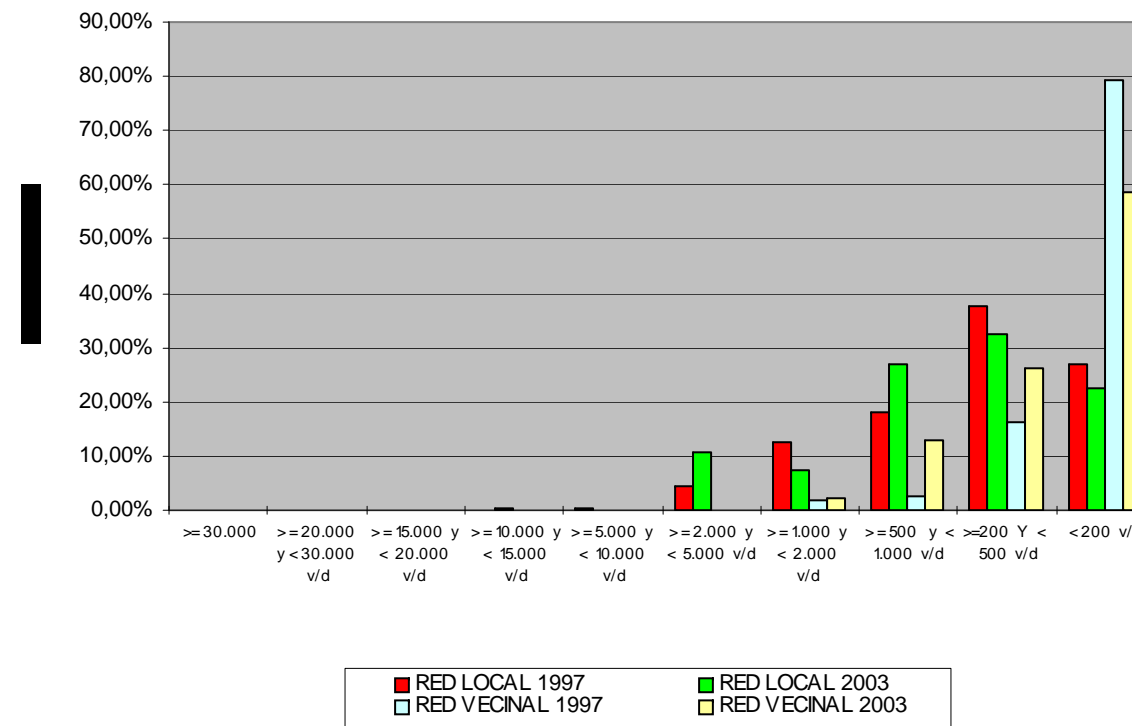
EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN LA RED BÁSICA 1997-2003



EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN LA RED COMARCAL 1997-2003



EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN LA RED LOCAL Y VECINAL 1997-2003



### 3.2.3. Análisis de tráfico según corredores

#### *Corredores de la Red de Interés Preferente*

- **N-I. Corredor Madrid-Irún**

A partir de Armiñón, con la incorporación de los tráficos procedentes de la AP-1, la intensidad circulatoria de la N-I se eleva por encima de los 30.000 vehículos/día hasta el enlace de Gamarra en la conexión de la Circunvalación Norte de Vitoria-Gasteiz con la N-240 con TAA del periodo 2000-2003 entre el 0,5 y 3 %; entre los accesos al polígono de los Llanos y al polígono de Jundiz se superan los 35.000 vehículos/día, alcanzándose los 36.600 vehículos/día en la Circunvalación entre el enlace de Yurre y el enlace de Gamarra. Tras el enlace de Gamarra con la N-240, el tráfico canalizado por la N-I experimenta una significativa reducción a valores de 23.500 - 26.500 vehículos/día; las TAA se elevan a valores entre el 1,5 y 6 %.

- **N-102 y N-104.**

La penetración en Vitoria-Gasteiz desde la N-I por la N-102 registra intensidades próximas a los 20.000 vehículos/día; en la N-104, las intensidades circulatorias se mantienen entre los 10.000-12.000 vehículos/día hasta la intersección con Arkaute en primer lugar y con la A-3110 en segundo lugar, punto a partir del cual el tráfico desciende hasta los 6.600 vehículos/día.

- **N-124 de Vitoria-Gasteiz a Logroño por Haro**

El conjunto del itinerario en territorio alavés se mantiene con una IMD cercana a los 10.500 vehículos/día resultando de interés destacar el elevado porcentaje de vehículos pesados (25,7%) que registra la carretera. TAA del periodo 2000-2003 del 3 %.

- **N-240 de Vitoria-Gasteiz a Bilbao por Barazar**

Esta carretera que parte del enlace de Gamarra canaliza hasta 26.000 vehículos/día hasta el entronque con la A-627 (Urbina-Eibar) con un crecimiento muy contenido (TAA 2000-2003 del 0,4 %); a partir de este punto el tráfico desciende a 11.000 vehículos/día que se reducen a 4.000 vehículos/día tras la intersección con A-623 a Durango; en este último tramo de menor intensidad circulatoria, cabe señalar la elevada participación de los vehículos pesados que llegan a concentrar un 37% de la circulación total. El itinerario muestra un comportamiento positivo en el tramo más cargado con 0,8 % de TAA 2000-2003 y regresivo en el resto (-6,5 % TAA)

- **N-622 de Vitoria-Gasteiz a Bilbao por AP-68**

Tras el enlace con la Circunvalación Norte de Vitoria-Gasteiz y hasta la carretera N-624 de acceso al Aeropuerto de Foronda se registra una intensidad media de 35.000 vehículos/día, valores que vienen a duplicar las circulaciones registradas en el año 1997 situadas entorno a los 17.500 vehículos/día. Entre el aeropuerto y el enlace de Amezaga se reduce la intensidad a 22.800-25.100 vehículos/día; en Amezaga, conexión con la A-

624, los tráficos se reparten en un 70% hacia la autopista (16.100 vehículos/día), 20% hacia la A-624 a Amurrio y 10% hacia la comarcal A-2521 a Orduña. Las TAA 2000-2003 tras el enlace del aeropuerto se sitúan entre el 5 y 7 %.

- **N-624 Aeropuerto de Foronda**

La intensidad circulatoria de este acceso se sitúa en el año 2003 en sólo 1.240 vehículos/día registrando un descenso respecto al año 2000 del 14,8 % anual acumulado. Esta reducción puede estar influida por las obras del enlace de Etxabarri-Ibiña.

#### *Corredores de la Red Básica*

- **A-124 de Vitoria-Gasteiz a Logroño por Laguardia/Biasteri**

Se trata de un corredor con un reducido volumen de tráfico; desde Briñas a la intersección con A-2124 la intensidad circulatoria se sitúa en torno a los 2.000 vehículos/día; en la conexión con el eje comarcal A-2124 experimenta un ligero incremento a cerca de 3.600 vehículos/día que se mantienen tras Laguardia/Biasteri y hasta Logroño. Todo el corredor registra un comportamiento positivo de evolución del tráfico obteniéndose las TAA más elevadas entre la A-2124 y Laguardia (TAA 12,8 %) y las TAA más contenidas en el tramo donde se ha realizado la mejora de la Cuesta de Castejones (TAA 2,4 %).

- **A-126 de Lapuebla de Arganzón a Santa Cruz de Campezo**

Se trata del corredor de la Red Básica que registra la menor intensidad circulatoria de la red con valores en torno a los 800 vehículos/día con comportamientos regresivos en el periodo 2000-2003 frente a las variaciones positivas del periodo anterior 1997-2000.

- **A-132 de Lumbier a Vitoria-Gasteiz por Tafalla y Estella**

En territorio alavés el conjunto del Corredor se desarrolla en circulaciones que oscilan entre los 2.500 y 4.800 (vehículos/día); las mayores intensidades, 4.800-4.400 vehículos/día se localizan en los primeros tramos que se extienden hasta Eguileta; de Eguileta a Maestu se reduce al entorno de los 3.500 vehículos/día; tras Maestu vuelve a producirse una nueva limitación manteniéndose hasta el final del Corredor en el límite con Navarra en IMDs próximas a los 2.500-2.700 vehículos/día. El Corredor presenta una evolución positiva del tráfico excepto en el primer tramo, entre N-104 y Ascarza con TAA de -11,7 %, por las obras realizadas en el año 2003 en Salburua.

- **A-623 de Legutiano a Durango**

El Corredor se mantiene con una intensidad circulatoria de 4.800 vehículos/día hasta el núcleo de Mañaria y evolución positiva (TAA 2000-2003 del 4 %) ya en territorio vizcaino donde el tráfico prácticamente se duplica.

- **A-624 de Altube a Balmaseda**

Se trata de un Corredor que canaliza un tráfico que va disminuyendo a medida que la carretera avanza en el sentido creciente de su kilometración; en el primer tramo, Altube-Ziórroga, la IMD alcanza los 3.335 vehículos/día, tras la intersección con la carretera comarcal A-2522 a Llodio, el tráfico se mantiene en ratios similares, 3.150 vehículos/día que podríamos considerar constantes hasta Amurrio; cabe reseñar el incremento de pesados, del 2 % al 16,8 % tras la intersección con la AP-68 en Ziórroga por la incorporación de los camiones desde la autopista debido a la gratuidad en el tramo Altube-Ziórroga para el tráfico de pesados por la autopista desde el año 2001. Tras Amurrio y Respalditza, el corredor sufre un descenso importante de la intensidad circulatoria, descenso relativamente contenido hasta Artziniega (2.250 vehículos/día) y radical a partir de este núcleo (450 vehículos/día) hasta el entronque en la BI-636 en territorio vizcaino. Respecto a la evolución del tráfico en el periodo 2000-2003, a excepción del tramo inicial paralelo a la AP-68 por la reducción de pesados y de Artziniega al límite de provincia, el resto del corredor experimenta variaciones positivas que llegan a ser de hasta el 11 % entre Amurrio y el Cruce de los Olmos.

- **A-625 Bilbao-Orduña**

Corredor con elevada intensidad circulatoria entre los núcleos de Llodio y Amurrio (más de 11.000 vehículos/día); en la variante de Amurrio se registra en el año 2003 5.169 vehículos/día, la mitad de los existentes en el tramo previo. Entre Amurrio y Orduña, tramo donde el tráfico registraba una significativa reducción respecto a los tramos precedentes del corredor, se observa un incremento significativo de la intensidad circulatoria (TAA 2000-2003 del 18,9 %) registrándose en el año 2003 una IMD próxima a los 4.750 vehículos/día. Todo el corredor muestra un comportamiento positivo en la evolución reciente del tráfico con TAA del 2,8 – 8 %.

- **A-627 de Urbina a Eibar**

En territorio alavés, el corredor mantiene una IMD media próxima a los 9.000 vehículos/día con unas TAA 2000-2003 entre el 1,4 y 2,6% respectivamente, entre el enlace de Urbina con la N-240 y la A-3002, y entre la A-3002 y el límite provincial.

### 3.2.4. Evolución reciente del tráfico según tipo de red

Partiendo de los datos de la IMD de las estaciones aforadas en el período 2000-2003 se ha elaborado una tasa anual acumulada para cada tramo de la red donde existe una estación de aforo; esta tasa permite valorar la dinámica de crecimiento que han experimentado las distintas redes y tramos de carretera durante el período de análisis.

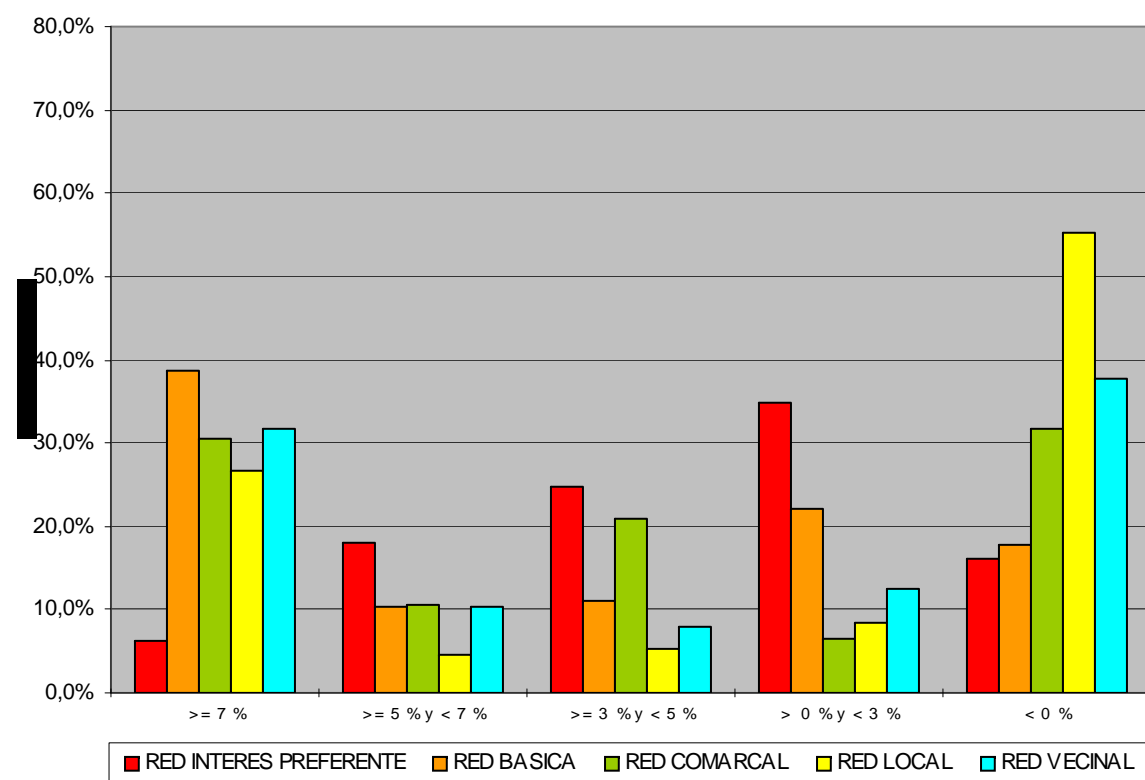
La variación del tráfico durante el período analizado muestra una tendencia dominante de crecimiento:

- En la **Red de Interés Preferente** los comportamientos regresivos (16 % de dicha red) coinciden en general con tramos en obras en el periodo en estudio: N-102 entre Ariñez – Armentia con una TAA -7,4 %, N-I entre Los Llanos y acceso al polígono de Jundiz con una TAA -2,2 % y la N-624 de acceso al aeropuerto por la obra del enlace de Etxabarri-Ibiña (TAA -14,8 %). Los crecimientos más elevados (tasas anuales acumuladas superiores al 7%) se localizan en los tramos iniciales de la N-622 hasta el enlace de Letona. El resto de la Red de Interés Preferente registra para el periodo 2000-2003 tasas de crecimiento positivas.
- En la **Red Básica**, las dinámicas regresivas, 18% de la red, se localizan en el eje de la A-126 de Treviño a Santa Cruz de Campezo obteniéndose TAA -2 y -6 %, también en la A-624 en el tramo inicial hasta Ziórroga y especialmente en los tramos finales a partir de Artziniega (TAA -11 %) y en la A-625 Travesía de Amurrio por la apertura de dicha variante. Los tráficos que han experimentado una variación positiva más elevada (> 7 %) superan el 38 % de la red destacando entre ellos los crecimientos experimentados en la A-124 de Leza a Laguardia, la A-132 de Maestu a Santa Cruz de Campezo con Tasas del 12% y A-625 de Saratxo a límite de provincia con un incremento superior al 18 % anual acumulado.
- La evolución del tráfico en la **Red Comarcal** continua siendo mayoritariamente de signo creciente, destacando como cerca de un 30 % de este tipo de red obtiene tasas superiores al 7 %. Sólo 63 kilómetros de la Red Comarcal registran una evolución negativa del tráfico en el periodo en estudio; sin considerar los tramos en obras, cabe destacar el comportamiento regresivo en el itinerario de la A-2522 por transferencias de tráficos a la Autopista, y la A-2622 desde la AP-68 al límite de provincia con TAA del -15 y -20 %.
- En la **Red Local**, más de la mitad de la red aforada (55%), registra evoluciones negativas del tráfico; entre las carreteras que experimentan una dinámica creciente cabe mencionar la A-3002 de acceso a Landa por Mendivil (TAA 19 %), la A-3006 conexión entre N-240 y A-627 (TAA 26,6 %), A-3102 de Berrosteguieta al Puerto de Zaldiaran (TAA 21 % por obras en el eje paralelo de la A-2124), A-3110 de Alegría a Guereñu (TAA 38,5 %), A-3612 de acceso a Izarra (de 1.000 vehículos/día a 2.200 vehículos/día con TAA 29 %) y A-3638 de acceso a Llodio (de 8.000 vehículos/día a 10.800 vehículos/día con TAA 11 %).

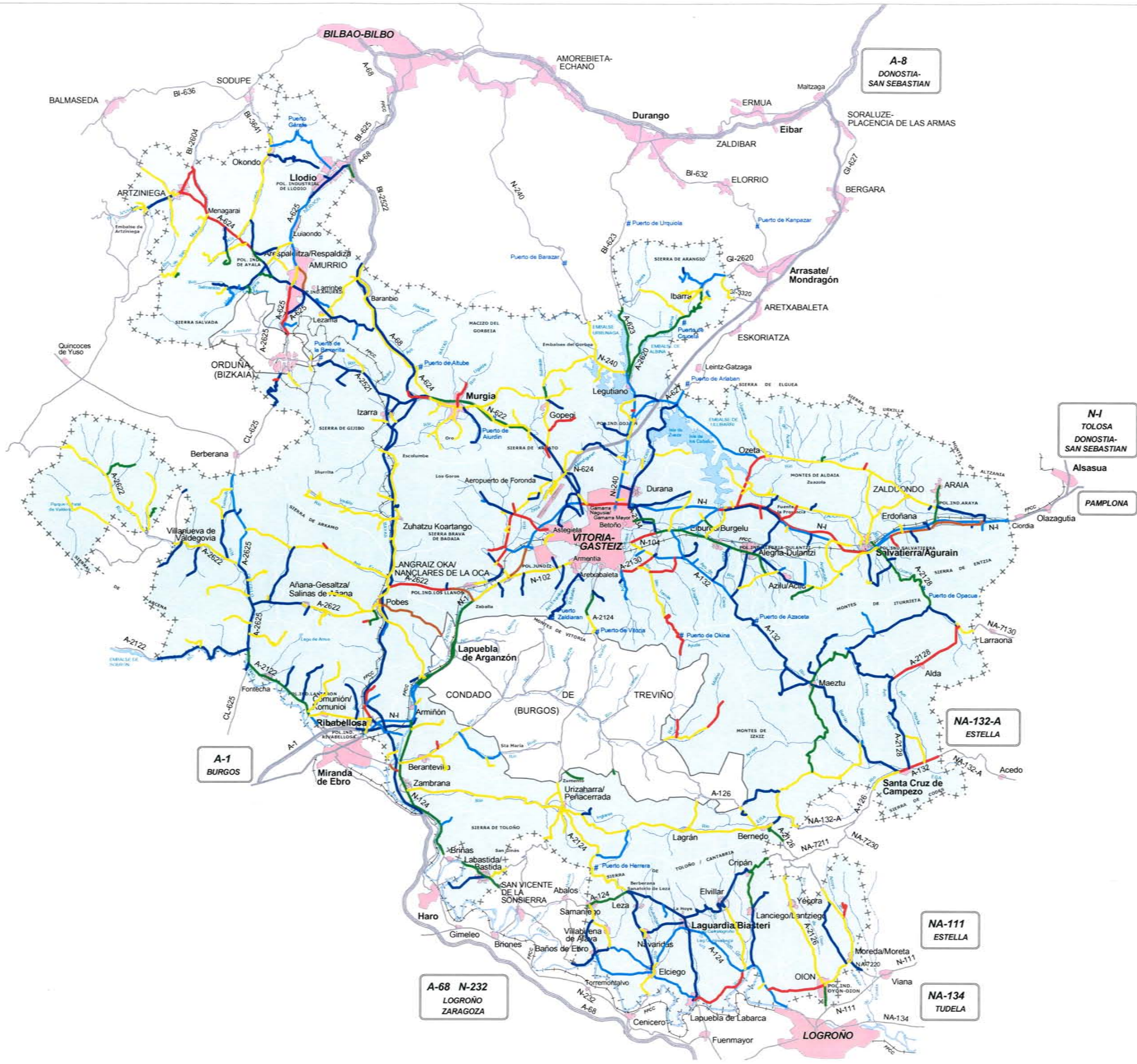
**Cuadro 6. Evolución del Tráfico 2000-2003. Tasa Anual Acumulada.**

TASA ANUAL ACUMULADA	RED DE INTERÉS PREFERENTE		RED BÁSICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		RED VECINAL		TOTAL KM	TOTAL %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
>= 7 %	8,7	6,2%	55,6	38,7%	60,7	30,5%	139,9	26,6%	125,6	31,6%	390,4	27,8%
>= 5 % y < 7 %	25,4	18,0%	14,7	10,2%	20,9	10,5%	23,6	4,5%	41,2	10,4%	125,7	8,9%
>= 3 % y < 5 %	34,9	24,8%	15,9	11,1%	41,4	20,8%	27,8	5,3%	31,6	8,0%	151,6	10,8%
> 0 % y < 3 %	49,0	34,8%	31,9	22,2%	12,9	6,5%	44,4	8,5%	49,6	12,5%	187,9	13,4%
< 0 %	22,6	16,1%	25,6	17,8%	62,8	31,6%	289,8	55,1%	149,4	37,6%	550,3	39,1%
Total	140,6	100,0%	143,7	100,0%	198,7	100,0%	525,6	100,0%	397,4	100,0%	1406,0	100,0%

**EVOLUCIÓN DEL TRAFICO PERIODO 2000-2003 (TAA)**







### EVOLUCIÓN RECIENTE DEL TRÁFICO EN LA RED. 2000-2003

- Inferior a 0%
- De 0 a 3%
- De 3 a 5%
- De 5 a 7%
- Superior a 7%
- Sin Datos

Escala Gráfica

### REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
EVOLUCIÓN RECIENTE DEL TRÁFICO EN LA RED. AÑO 2000 - 2003	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3.3. NIVELES DE SERVICIO EN LA RED

El objetivo de este capítulo es la determinación de la capacidad y, en consecuencia, del nivel de servicio en el que está operando cada uno de los tramos de la red de carreteras de Álava en los tipos de Red de Interés Preferente, Red Básica, Comarcal y Local con IMD superior a 500 vehículos/día.

Para su obtención se ha aplicado la versión computerizada del Manual de Capacidad Americano "Highway Capacity Software", (año 2000) herramienta informática potente que permite ejecutar dichos cálculos.

Los datos fundamentales para el cálculo, se han obtenido de los inventarios de la red y de los aforos disponibles, caracterizándose los siguientes grupos de variables:

- Características del tráfico, medidas en Intensidad de tráfico en hora punta (IHP) estimada en un 10 % de la IMD y porcentaje de pesados.
- Características de la sección transversal, distinguiéndose cuatro categorías: autovías de tres y dos carriles por calzada, plataformas mayores de 8 metros, y menores de 8 metros.
- Características funcionales de la vía, autovía y carreteras de dos carriles.
- Características del terreno. El relieve del terreno lo clasifica el Manual de Capacidad en:
  - ✓ Llano, cuyo trazado (tanto en planta como sobre todo en alzado) permite a los vehículos pesados mantener la misma velocidad que los ligeros. Puede incluir rampas cortas de una inclinación no superior al 1-2%
  - ✓ Ondulado, cuyo trazado (tanto en planta como sobre todo en alzado) hace que los vehículos pesados reduzcan su velocidad a una notablemente inferior a la de los ligeros; pero sin que se vean obligados a circular durante períodos significativos a la máxima velocidad sostenida en una rampa de gran longitud. Fuera de poblado, las rampas de gran longitud tienen una inclinación entre el 3 y el 5%, correspondiendo las más inclinadas a los tramos con velocidades de proyecto inferiores a 80 km/h.
  - ✓ Accidentado, cuyo trazado (tanto en planta como sobre todo en alzado) hace que los vehículos pesados se vean obligados a circular en unas distancias significativas o a unos intervalos frecuentes, a la máxima velocidad sostenida en una rampa de gran longitud. Fuera de poblado, las rampas de gran longitud tienen una inclinación entre el 5 y el 8%, correspondiendo las más inclinadas a los tramos con velocidades de proyecto inferiores a 80 km/h.

La tabla de referencia utilizada para determinar el nivel de servicio de cada tramo de la red ha sido la siguiente, por tipo de vía y ancho de plataforma, y con valores de la Intensidad de la hora punta máxima asociada a cada nivel de servicio, tipo de terreno y tipo de vía.

#### Autopistas de tres carriles por sentido

Niveles servicio % Pesados	Llano								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	2.122	2.071	2.023	1.977	1.933	1.891	1.851	1.813	1.776
B	3.334	3.254	3.179	3.106	3.037	2.971	2.908	2.848	2.789
C	4.717	4.605	4.498	4.395	4.298	4.204	4.115	4.029	3.947
D	5.710	5.574	5.445	5.321	5.203	5.090	4.981	4.878	4.778
E	6.258	6.109	5.967	5.831	5.701	5.577	5.459	5.345	5.236

Niveles servicio % Pesados	Ondulado								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	2.023	1.891	1.776	1.673	1.582	1.500	1.426	1.359	1.299
B	3.179	2.971	2.789	2.628	2.485	2.357	2.241	2.136	2.040
C	4.498	4.204	3.947	3.719	3.516	3.334	3.170	3.022	2.887
D	5.445	5.090	4.778	4.502	4.257	4.037	3.838	3.658	3.494
E	5.967	5.577	5.236	4.934	4.665	4.423	4.206	4.009	3.829

Niveles servicio % Pesados	Accidentado								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	1.851	1.611	1.426	1.279	1.160	1.061	978	906	845
B	2.908	2.531	2.241	2.010	1.822	1.667	1.536	1.424	1.327
C	4.115	3.581	3.170	2.844	2.579	2.359	2.173	2.015	1.878
D	4.981	4.336	3.838	3.443	3.122	2.855	2.631	2.439	2.273
E	5.459	4.751	4.206	3.773	3.421	3.129	2.883	2.673	2.491

- Intensidad en Hora Punta en un sentido, con un reparto entre sentidos 60-40%.
- Velocidad 115 km/hora
- Umbrales una calzada

**Autopistas de dos carriles por sentido**

Niveles servicio % Pesados	Llano								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	1.415	1.381	1.349	1.318	1.289	1.261	1.234	1.208	1.184
B	2.222	2.170	2.119	2.071	2.025	1.981	1.939	1.898	1.860
C	3.145	3.070	2.998	2.930	2.865	2.803	2.743	2.686	2.631
D	3.807	3.716	3.630	3.547	3.468	3.393	3.321	3.252	3.185
E	4.172	4.072	3.978	3.887	3.801	3.718	3.639	3.563	3.491

Niveles servicio % Pesados	Ondulado								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	1.349	1.261	1.184	1.115	1.055	1.000	951	906	866
B	2.119	1.981	1.860	1.752	1.657	1.571	1.494	1.424	1.360
C	2.998	2.803	2.631	2.479	2.344	2.223	2.114	2.015	1.924
D	3.630	3.393	3.185	3.002	2.838	2.691	2.559	2.439	2.330
E	3.978	3.718	3.491	3.289	3.110	2.949	2.804	2.673	2.553

Niveles servicio % Pesados	Accidentado								
	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%
A	1.234	1.074	951	853	773	707	652	604	563
B	1.939	1.687	1.494	1.340	1.215	1.111	1.024	949	885
C	2.743	2.388	2.114	1.896	1.719	1.572	1.449	1.343	1.252
D	3.321	2.890	2.559	2.295	2.081	1.903	1.754	1.626	1.515
E	3.639	3.167	2.804	2.515	2.281	2.086	1.922	1.782	1.661

- Intensidad en Hora Punta en un sentido, con un reparto entre sentidos 60-40%.
- Velocidad 115 km/hora
- Umbrales una calzada

SECCIÓN MAYOR DE 8 METROS DE PLATAFORMA								
TERRENO	LLANO				ONDULADO			
PESADOS	10	20	30	35	10	20	30	35
A								
B	200	150	150	150	100	100	100	100
C	900	900	850	850	800	700	650	650
D	1.550	1.550	1.550	1.550	1.550	1.550	1.500	1.500
E	2.650	2.600	2.600	2.550	2.500	2.400	2.300	2.250

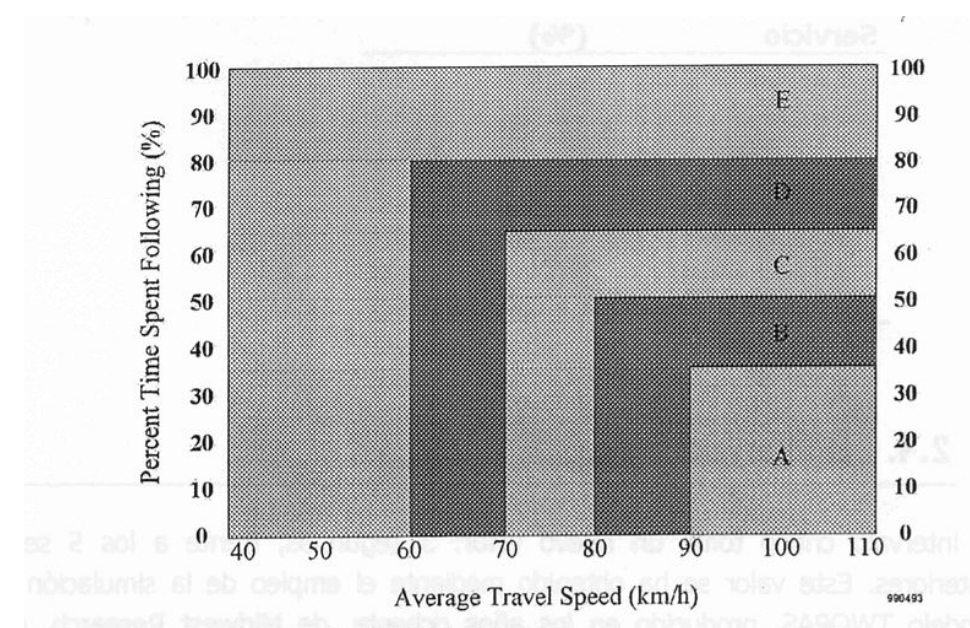
- Velocidad 90 km/hora
- Carril =3,5 metros
- Arcen: 1 metro
- Reparto 60/40

SECCIÓN MENOR DE 8 METROS DE PLATAFORMA								
TERRENO	LLANO				ONDULADO			
PESADOS	10	20	30	35	10	20	30	35
A								
B								
C	150	100	100	100	100	50	50	50
D	800	800	800	750	700	650	600	600
E	2.650	2.600	2.600	2.550	2.500	2.400	2.300	2.250

- Velocidad 80 km/hora
- Carril =3 metros
- Arcen: 1 metro
- Reparto 60/40

No se han establecido cálculos diferenciados para distintas secciones de plataforma inferiores a 8 metros (intervalos de 6 a 7 metros, de 5 a 6 metros e inferior de 5 metros) ya que dichas restricciones de ancho de plataforma se introducen en el manual de capacidad año 2000 como velocidades de recorrido y por debajo de 70 km/h los niveles de servicio no podrían nunca ser mejores de D. Ver gráfico adjunto.

**Gráfico de Umbrales de NS. Manual de capacidad. Año 2000.**



Las modificaciones del manual de capacidad entre la versión del año 1995, manejada para el PICA y la nueva versión del año 2000 (más capacidad en autopistas y mayor restricción en carreteras convencionales), no permiten establecer comparaciones absolutas entre los datos obtenidos en la redacción del Plan y el momento de la revisión.

En el Manual de Capacidad se definen cinco niveles de servicio, designados con letras de la A a la E, que quieren indicar la mayor o menor calidad de circulación sobre una vía. Como Nivel de Servicio A se entiende una carretera que opera en régimen libre de circulación; Nivel de Servicio B que se circula en condiciones razonables de flujo libre manteniéndose las velocidades en general al nivel de velocidad libre; Nivel de Servicio C con flujos de circulación con velocidades cercanas a la velocidad libre, aunque con una libertad de maniobra notablemente restringida; Nivel de Servicio D en el que las velocidades comienzan a disminuir y la libertad de maniobra esta seriamente limitada; Nivel de Servicio E donde se circula en capacidad, y prácticamente no existen huecos en la corriente circulatoria.

Los resultados de su aplicación para el cálculo del nivel de servicio en la red de la Diputación Foral son los siguientes:

NIVEL DE SERVICIO	RED INTERÉS PREFERENTE		RED BASICA		RED COMARCAL		RED LOCAL		Total KM	Total %
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
A	17,0	12,1%	2,3	1,5%		0,0%		0,0%	19,3	2,6%
B	65,5	46,6%	4,4	3,0%	13,2	6,5%	26,0	10,6%	109,0	14,9%
C	37,8	26,9%	88,6	60,6%	133,1	65,8%	159,5	65,3%	419,0	57,1%
D	20,4	14,5%	50,3	34,4%	55,9	27,6%	58,7	24,0%	185,3	25,3%
E		0,0%	0,6	0,4%		0,0%		0,0%	0,6	0,1%
Total general	140,6	100,0%	146,2	100,0%	202,2	100,0%	244,1	100,0%	733,1	100,0%

En términos generales puede decirse que la red de carreteras con tráfico superior a los 500 vehículos/día está funcionando con unos adecuados niveles de servicio encontrándose menos de 2 km de la red en nivel de servicio E, registrando un acotado número de kilómetros en nivel de servicio D, y concentrando el grueso de la red en nivel C (57,1 %)

En cerca de un 60% de la **Red de Interés Preferente**, se está circulando con un nivel de servicio A o B; las mayores restricciones (**nivel D**) se localizan en los siguientes tramos de red, todos ellos ya detectados como de insuficiente capacidad en la redacción del PICA y en el seguimiento del año 2.000:

- **N-104** con intensidades circulatorias de más de 10.000 vehículos/día, no existiendo en el plan vigente previsiones de duplicación.
- **N-124** entre Armiñon y Briñas como consecuencia del elevado tráfico canalizado (cerca de 10.000 vehículos/hora), estando previsto su duplicación en el II Plan de Carreteras del País Vasco y en el vigente Plan Integral de Carreteras de Álava.
- **N-240** entre Legutiano y A-623, también programado su duplicación en el II Plan de Carreteras del País Vasco y en el vigente Plan Integral de Carreteras de Álava.

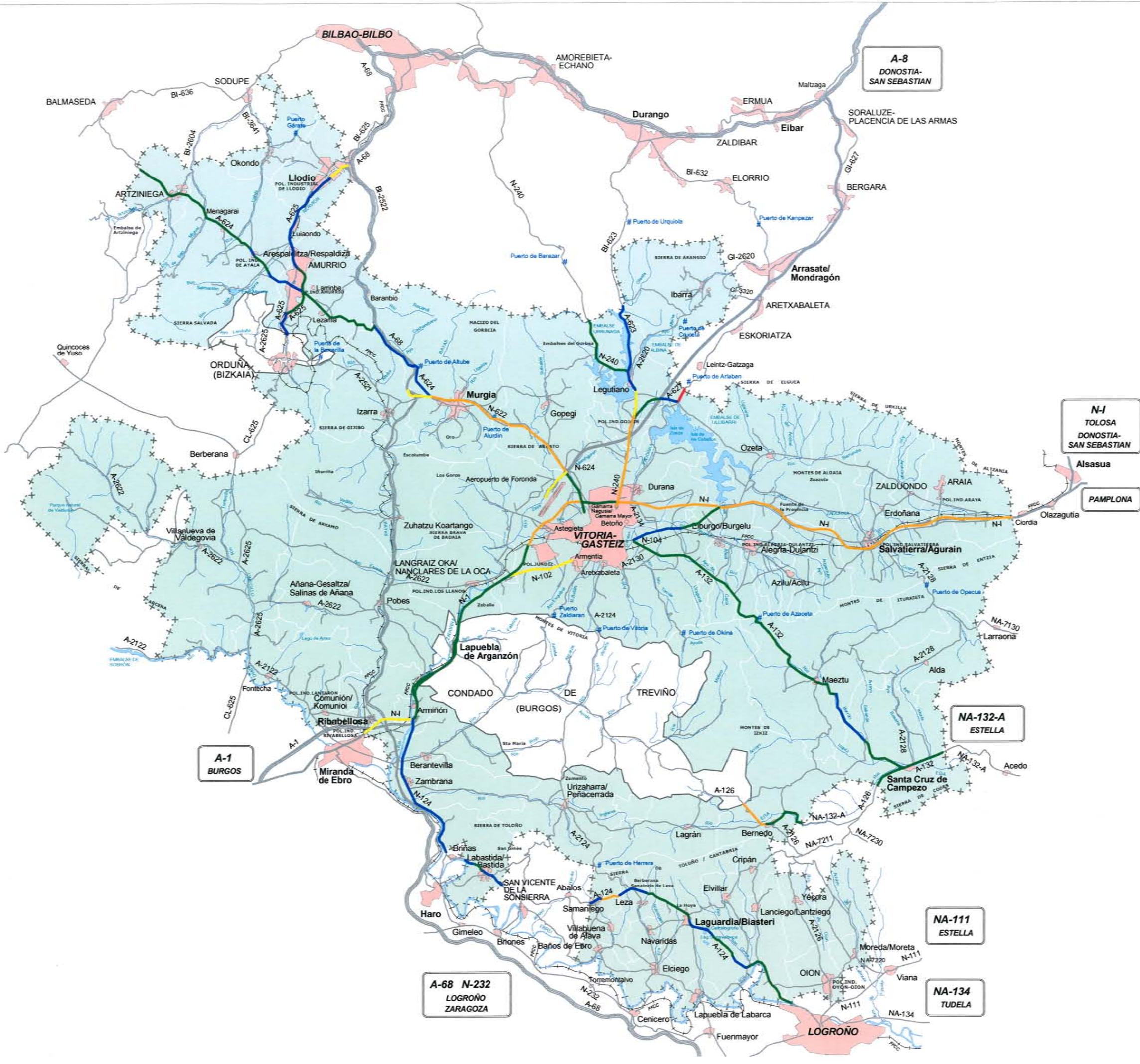
En la **Red Básica** se obtienen unas pautas circulatorias bastante diferentes, al reducirse drásticamente el número de kilómetros de red con sección de autovía; puede decirse que está funcionando con un alto nivel de servicio (A o B) sólo un 5 %, mientras que en el nivel medio se concentra casi el 60 %; las principales limitaciones de capacidad se localizan en el tramo acondicionado de la A-625, entre Llodio y Amurrio y en el tramo final de la A-627 donde se reduce la sección media de plataforma del itinerario de 10 a 7 metros.

Con nivel de servicio **D** se registran 50 km repartidos en los tramos sin acondicionar de itinerarios de la A-124, A-132, A-623, A-624 y A-625:

- **A-124**; bajas intensidades circulatorias 2.000-4.000 vehículos/día con reducidas secciones de plataforma, entre 6 y 7 metros de plataforma en los tramos pendientes de acondicionar. Está previsto en el PICA su acondicionamiento a sección tipo 7/10. Hay que destacar el bajo nivel de servicio que registran los tramos correspondientes a las travesías de Labastida y de Laguardia.
- **A-132** entre Maestu y Antoñana, estando pendiente la construcción del acondicionamiento de dicho tramo a una sección de 7/10 (proyecto de construcción redactado).
- **A-623** con una IMD próxima a los 5.000 vehículos/día. Se registra un empeoramiento paulatino de los niveles de servicio desde el nivel B en redacción del PICA, al nivel de servicio C en el seguimiento del año 2000, y a nivel D en la actual revisión.
- **A-624** con IMD entre 3.000-3.500 vehículos/día en tramos sin acondicionar (desde Altube a intersección con la carretera comarcal A-2522 y desde Amurrio al cruce de Los Olmos. Previsto acondicionamiento de todo el itinerario a 7/10.
- **A-625** de Llodio a Amurrio con más de 11.000 vehículos/día, empeoramiento de la circulación ya detectado en el seguimiento del año 2000 y planteada la necesidad de su duplicación, y entre Amurrio y límite con Bizkaia en Orduña con intensidades próximas a los 5.000 V/D, estando previsto un acondicionamiento en dicho tramo.

Para la **Red Comarcal y Red Local** con tráfico superior a 500 vehículos/día funcionan mayoritariamente con nivel C (65 %) y en menor medida nivel D (25 – 27 %) como consecuencia del tipo de cálculo que permite la última versión del Manual de capacidad (por debajo de 80 km/h los niveles de servicio no podrían nunca ser mejores de C). En el intervalo con nivel de servicio D de la Red Comarcal están las carreteras A-2122 entre Fontecha y límite de Burgos en el Valle de Tobalina; A-2602 entre Artziniega y el límite con Burgos; A-2522 entre Cíorroga y el límite con Bizkaia; A-2625 entre Puentelarrá e intersección A-2622 a Valdegovia; A-2604 entre Límite con Bizkaia y Artziniega; A-2620 entre Ibarra y Límite con Guipúzcoa; A-2622 entre Nanclares de la Oca y la AP-68; A-2128 de Salvatierra al Puerto de Opacua y otras que se pueden ver en el plano correspondiente.





**NIVELES DE SERVICIO**

- A
- B
- C
- D
- E

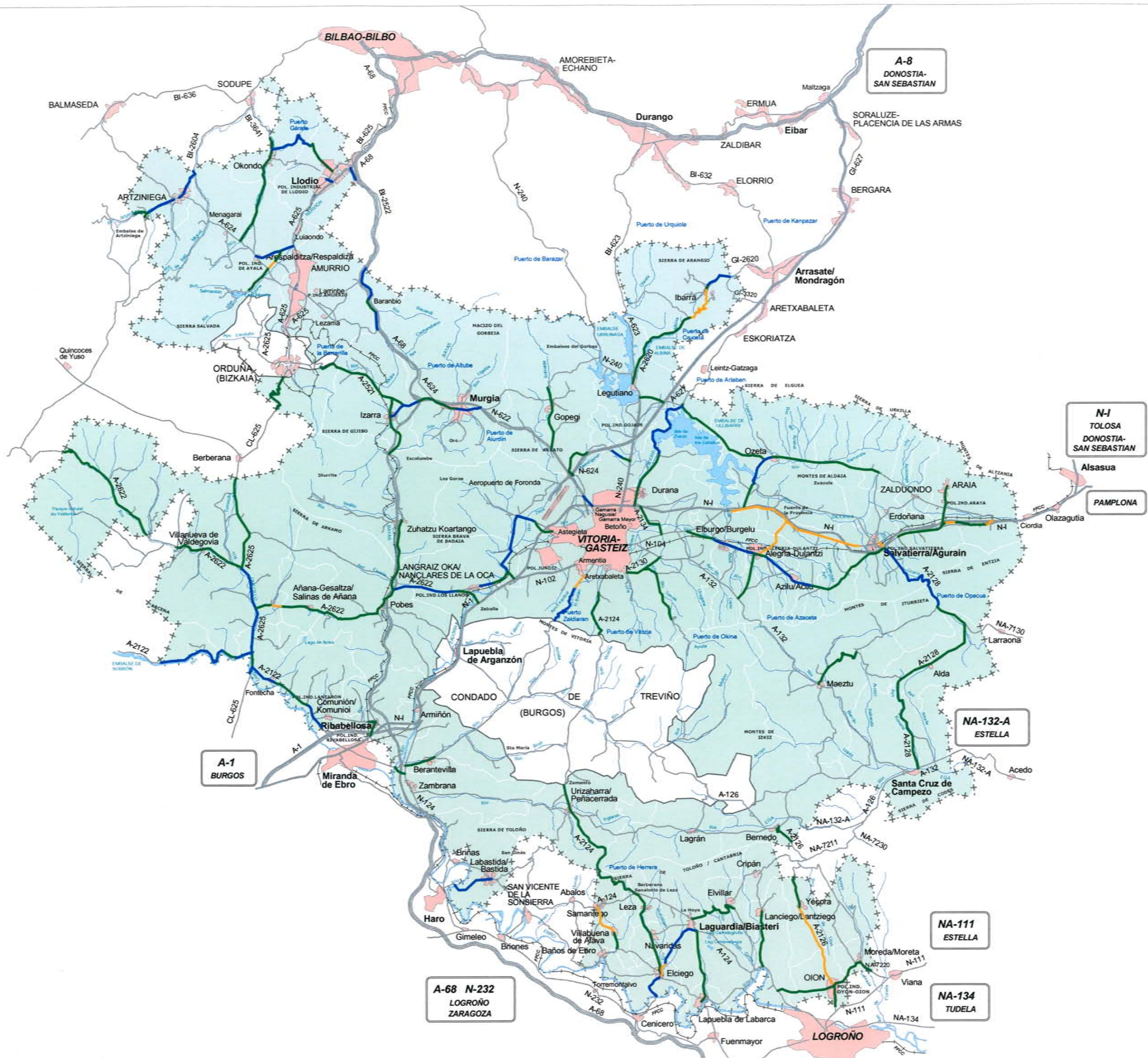
Escala Gráfica

0 5 Kilometers

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
NIVELES DE SERVICIO EN LA RED DE INTERÉS PREFERENTE Y RED BÁSICA	HOJA
AUTORES	FECHA
	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114





**NIVELES DE SERVICIO**

B  
 C  
 D

Escala Gráfica

0 5 Kilómetros

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
NIVELES DE SERVICIO EN LA RED COMARCAL Y LOCAL (> 500 V/D)	HOJA
AUTORES	FECHA
ETT FUCRUM	JULIO 2004
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



### 3.4. LA SEGURIDAD EN LA RED DE CARRETERAS. EVOLUCIÓN 1998-2002

Se entiende por accidente, todo percance sufrido por el usuario de la carretera en el que se ve puesta en peligro su integridad física. Los accidentes pueden ser con o sin víctimas (entendiendo por víctima la persona herida bien de forma leve, bien de forma grave, o que resulta muerta como consecuencia del accidente), cuando el accidente registra víctimas mortales se le llama accidente mortal.

Además de esta terminología comúnmente extendida, dentro del mundo de la seguridad vial se habla además de Índices (de Peligrosidad y Mortalidad) para indicar cuando una carretera tiene una accidentalidad significativamente elevada, la cual (si bien está directamente relacionado con el número de accidentes que en ella se producen, no depende exclusivamente de estas cifras) está determinada también por el tráfico que por la misma circule.

Así, se define Índice de Peligrosidad como el número de accidentes con víctimas ocurridos en una carretera por cada 100 Millones de vehículos-kilómetro que, por la misma, circulen en un año.

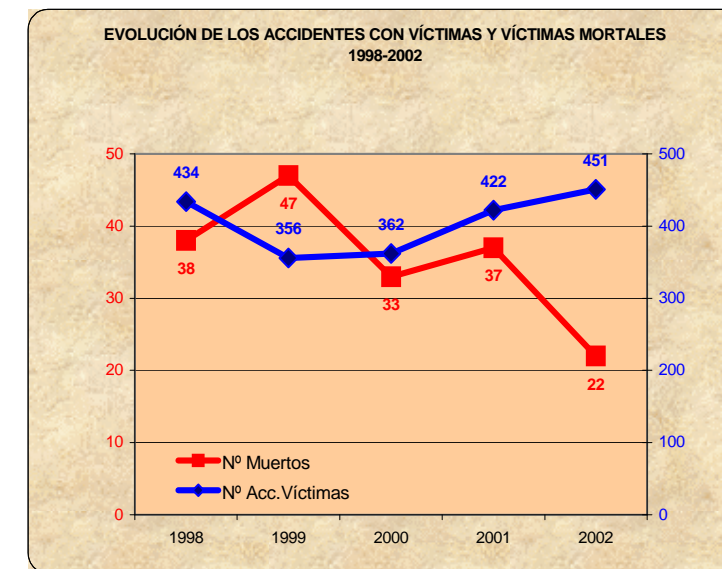
De igual modo, se define Índice de Mortalidad como el número de muertos ocurridos en una carretera por cada 100 Millones de vehículos-kilómetro que circulen en un año.

El número de accidentes con víctimas totales ocurridos en las carreteras alavesas dentro del periodo en estudio, presenta un incremento progresivo a partir de 1999 hasta llegar a 2002 donde se registra el número más alto de accidentes con víctimas del periodo (451), como se puede observar en el gráfico y tabla que se muestra a continuación; hay que destacar por el contrario que el número de víctimas mortales presenta en el mismo período una tendencia decreciente de forma que en el año 2002 las víctimas mortales, pese al número tan alto de accidentes con víctimas, fue de 22 muertos, cifra que representa el número más bajo de todo el periodo.

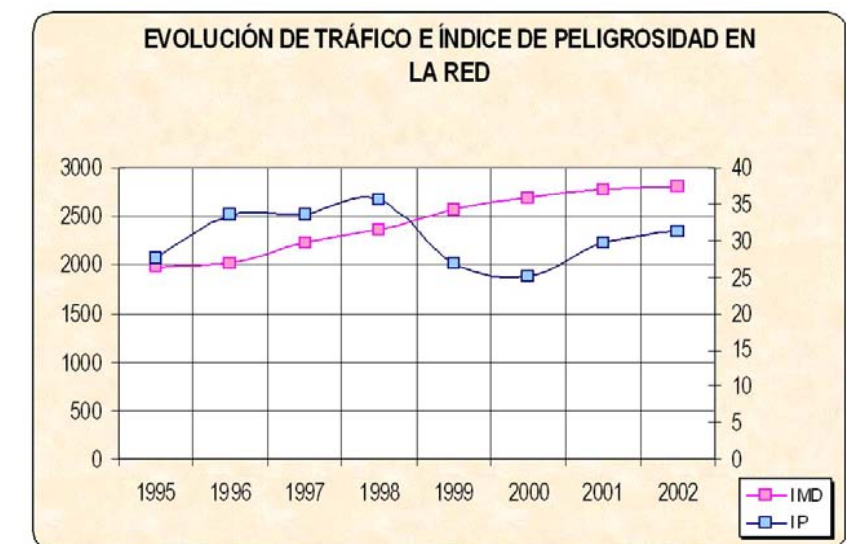
De hecho, durante el año 2002 Álava fue la provincia española en la que se produjo un mayor descenso de la siniestralidad en carretera. Según datos de la D.G.T. los accidentes mortales en la red de carreteras de Álava descendieron en el año 2002 casi un 38% respecto al año 2001, y el número de víctimas mortales en un 40%.

La tabla adjunta refleja los accidentes con víctimas y los índices de peligrosidad y mortalidad en el periodo 1998-2002.

	1998	1999	2000	2001	2002
Nº Acc.Víctimas	434	356	362	422	451
Nº Muertos	38	47	33	37	22
Nº Víctimas	756	624	616	750	736
IMD (Total Red)	2.358	2.576	2.858	2.965	3.001
Indice Peligrosidad	35,7	26,8	24,6	27,7	29,2
Indice Mortalidad	3,1	3,5	2,2	2,4	1,4



En el gráfico siguiente se muestra una comparativa entre la evolución, durante el período 1995-2002, de la Intensidad Media Diaria total de la Red de Carreteras, y el Índice de Peligrosidad. Se observa un crecimiento de la IMD y una tendencia global decreciente a partir de 1998 en cuanto al índice de peligrosidad, si bien presenta alguna oscilación entre años correlativos.



La distribución de tráficos no es uniforme, por lo cual es más adecuado hacer el análisis de accidentes en función del tráfico soportado por cada una de las redes. Así, en la tabla adjunta se muestra el número de accidentes con víctimas y con víctimas mortales en función del tipo de red, así como el índice de Peligrosidad y Mortalidad de cada una de las redes.

AÑO	IMD				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	16.462	3.233	1.235	584	173
1999	18.152	3.638	1.227	619	180
2000	19.498	3.567	1.372	738	226
2001	20.089	3.827	1.374	787	235
2002	20.311	3.773	1.467	794	247

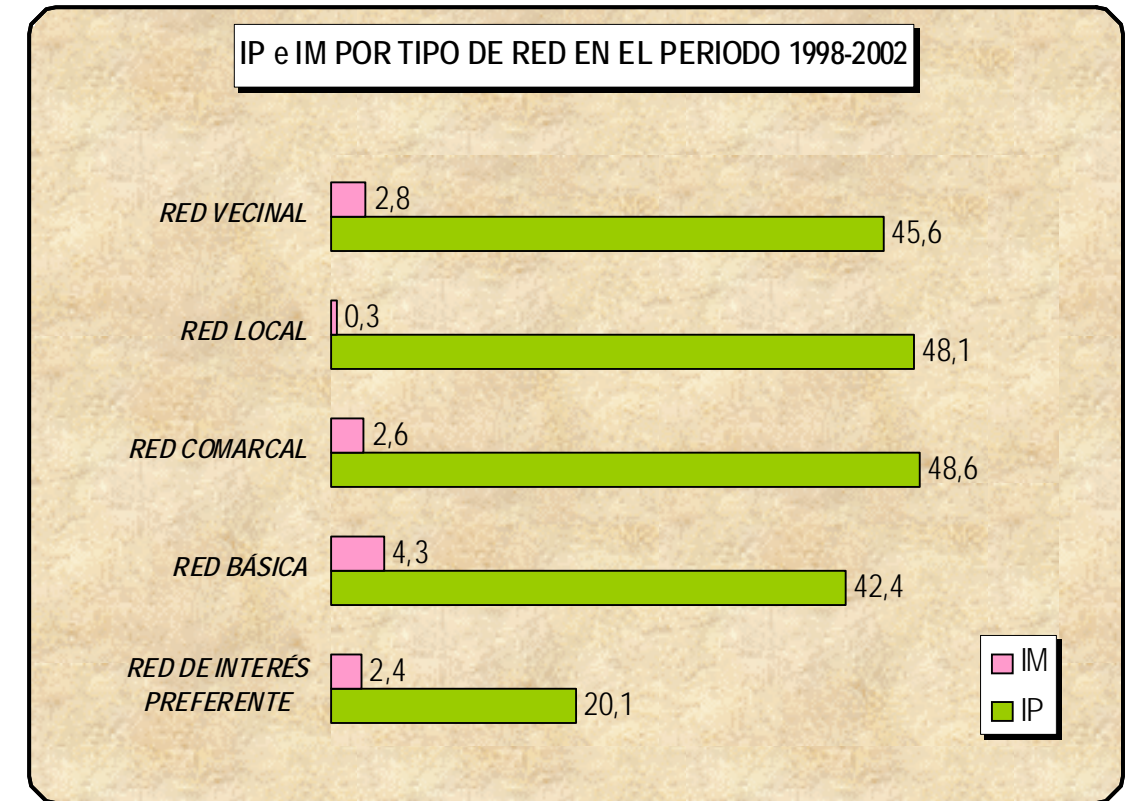
AÑO	ACV				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	211	80	49	79	15
1999	168	73	44	64	7
2000	188	69	40	50	15
2001	193	85	55	76	13
2002	214	101	52	68	16

AÑO	MUERTOS				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	30	4	2	1	1
1999	30	15	1	1	0
2000	22	5	4	0	2
2001	22	9	5	0	1
2002	13	8	1	0	0

AÑO	IP				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	26,0	45,7	53,6	68,8	61,1
1999	18,8	37,0	48,5	52,6	27,4
2000	18,8	36,2	39,4	34,0	48,6
2001	18,7	41,6	54,1	48,5	40,5
2002	20,6	50,1	47,9	43,0	47,5

AÑO	IM				
	Preferente	Básica	Comarcal	Local	Vecinal
1998	3,7	2,3	2,2	0,9	4,1
1999	3,4	7,6	1,1	0,8	0,0
2000	2,2	2,6	3,9	0,0	6,5
2001	2,1	4,4	4,9	0,0	3,1
2002	1,2	4,0	0,9	0,0	0,0

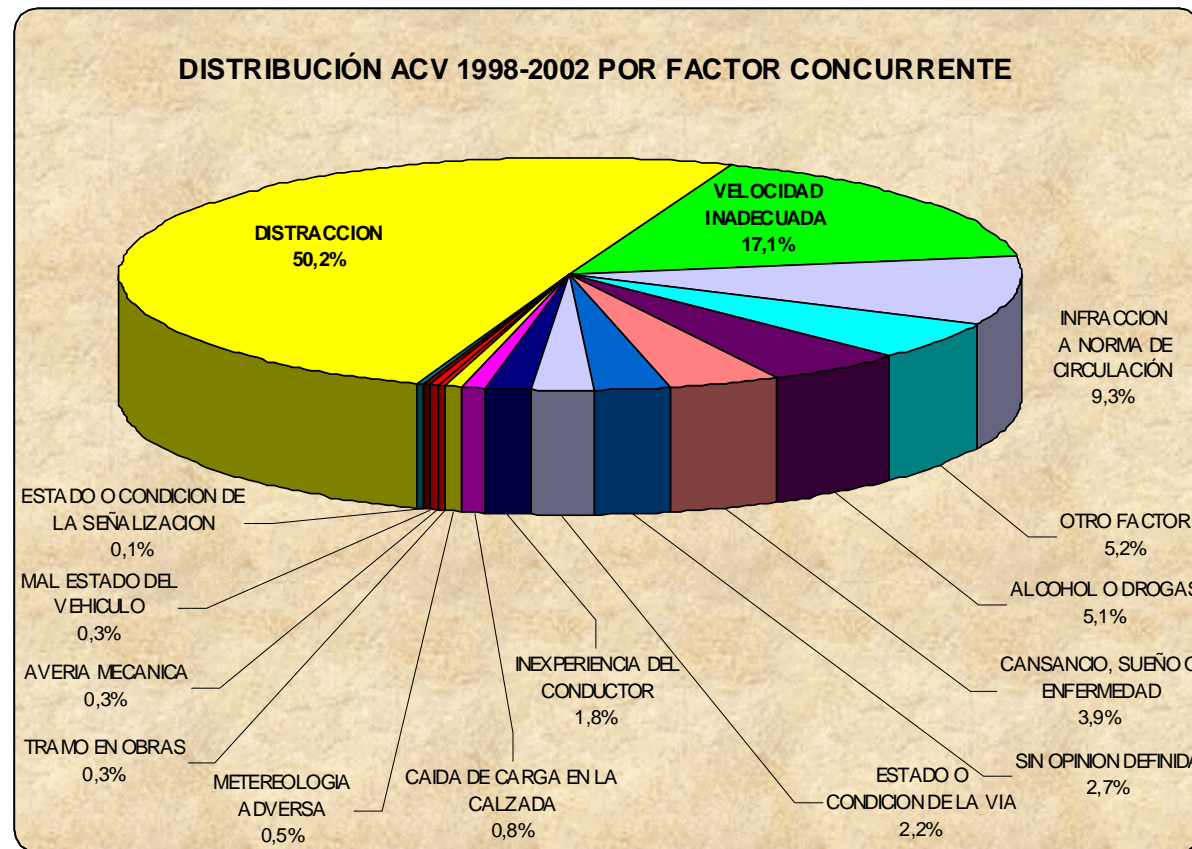
La evolución de los índices por tipo de red refleja que los ÍNDICES DE PELIGROSIDAD claramente aumentan a medida que disminuye la categoría de la red. Por tanto, la Red de Interés Preferente cuenta con un IP menor que la red Básica, la Red Básica con un IP menor que la Red Comarcal. No ocurre lo mismo con el ÍNDICE DE MORTALIDAD el cual no sufre una progresión lineal a lo largo del periodo.





### 3.4.1. Distribución según factores concurrentes

Tal y como se observa en el gráfico, el 50,2% de los accidentes se producen por distracción del conductor del vehículo, seguidos por un 17,1% ocurridos por circular a una velocidad inadecuada.



En el gráfico se muestra la evolución de la accidentalidad en el periodo analizado según los factores concurrentes mayoritarios, es decir, distracción, velocidad inadecuada, infracción a la norma de circulación, alcohol y drogas y cansancio, sueño o enfermedad. Sólo el 2,2% de los accidentes son debidos al estado o condición de la vía.

### 3.4.2. Metodología y criterios para la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes en las carreteras del Territorio Histórico de Alava.

La gran mayoría de los accidentes se producen según las estadísticas por imprudencia o error del conductor, y en una parte significativa no se pueden tomar medidas preventivas para eliminarlos. Por otra parte existe una clara relación entre accidentes y volumen de tráfico: a mayor intensidad de vehículos, mayor número de accidentes. Estos dos valores se ligan a través del índice de peligrosidad. Cuando este índice supera significativamente la relación media existente entre accidentes e intensidad de tráfico en el tramo, aumenta la probabilidad de que la causa del accidente sea imputable a la carretera. En esos casos podrá ser más efectiva la medida preventiva de seguridad que se desprenda del estudio.

Los criterios de identificación de estos puntos han sido fijados a partir de la información disponible de intensidades de tráfico de los años 1998-2002 y la base de datos de los partes de accidentes del quinquenio 1998-2002 registrados en la Red de Carreteras del Territorio Histórico de Álava.

En el siguiente estudio se ha adoptado, para la detección de tramos de concentración de accidentes, una metodología similar a la utilizada por la Dirección General de Carreteras del Estado, si bien, dadas las particularidades de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Álava se han realizado algunos cambios para poder adaptar esta metodología a la Red Foral.

Por lo tanto la Dirección General de Carreteras de la Diputación Foral de Álava, considera Tramo de Concentración de Accidentes a aquel tramo de 1 km en el que, tanto el número de accidentes con víctimas en los últimos 5 años, como el índice de peligrosidad medio en ese periodo sea superior a la media respectiva de todos los tramos de características similares ( categoría e IMD equivalentes) más la desviación media de los mismos. Son TCA aquellos tramos de 1 Km que cumpliendo las siguientes condiciones:

$IPM_5 \geq P$  Y  $\Sigma ACV_5 \geq N$ , cumple alguno de los siguientes criterios:

$IP_{aa} \geq P/2$ y $IP_{ua} \geq P/2$	Criterio I
$IPM_2 \geq 2P/3$	Criterio II
$\Sigma ACV_{aa} \geq N/5$ y $\Sigma ACV_{ua} \geq N/5$	Criterio III
$\Sigma ACV_2 \geq N/2$	Criterio IV

Siendo :

- $IPM_5$ : Índice de peligrosidad medio en los últimos 5 años ( $acv/10^8$  veh-km). Cuando a lo largo del periodo de 5 años se hayan producido modificaciones sensibles en las características físicas o del tráfico del tramo, se considerarán el índice de peligrosidad medio y los accidentes del periodo en el que el tramo haya permanecido con su configuración actual.
- $IPM_2$ : Índice de peligrosidad medio en los últimos 2 años ( $acv/10^8$  veh-km).
- $ACV_5$ : Suma de los accidentes de los últimos 5 años
- $ACV_2$ : Suma de los accidentes de los últimos 2 años
- aa : Año anterior
- ua : Ultimo año

- P : Constante dependiente del tipo de tramo (Tipo de vía, tipo de red\*, tráfico). Que se ha calculado, con los índices de peligrosidad de todos los tramos con características semejantes, como la suma de la media de la serie más su desviación media.
- N: Constante dependiente del tipo de tramo (Tipo de vía, tipo de red\*, tráfico). Que se ha calculado, con el numero de accidentes con víctimas por kilómetro de todos los tramos con características semejantes, como la suma de la media de la serie más su desviación media.

Los tramos de 1 km a considerar podrán no ser coincidentes con los pk de la carretera, y en el caso de identificarse varios TCA solapados, su estudio se realizará de forma conjunta, lo que dará lugar al estudio de un tramo de longitud superior a 1 km.

Los valores aproximados de P y N según el tipo de vía, tipo de red e IMD son los que se reflejan en las siguientes tablas.

**AUTOVÍAS Y CARRETERAS CONVENCIONALES DUPLICADAS**

IMD	RED INTERES PREFERENTE			RED BASICA		
	P	N	TCA	P	N	TCA
0-5.000	25	10	-	-	-	-
5.000-10.000	34	10	-	-	-	-
10.000-15.000	34	10	-	31	10	-
15.000-20.000	28	10	1	-	-	-
20.000-30.000	28	10	6	-	-	-
>30.000	46	11	1	-	-	-

**CARRETERAS CONVENCIONALES PREFERENTES Y BÁSICAS.**

IMD	RED INTERES PREFERENTE			RED BASICA		
	P	N	TCA	P	N	TCA
0-3.000	42	5	-	113	10	-
3.000-6.000	42	5	3	87	5	7
6.000-8.000	26	5	3	100	6	-
8.000-10.000	39	5	1	100	6	1
>10.000	67	5	3	50	5	2

**CARRETERAS CONVENCIONALES COMARCAL LOCAL Y VECINAL**

IMD	RED COMARCAL			RED LOCAL			RED VECINAL		
	P	N	TCA	P	N	TCA	P	N	TCA
0 - 500	115	5	-	199	5	-	232	5	-
500 – 1.000	164	5	-	151	5	-	204	5	-
1.000 – 2.000	111	5	5	193	5	2	63	5	-
2.000 – 3.000	81	5	1	96	5	2	-	-	-
> 3.000	100	5	1	61	5	2	-	-	-

Como resultado de la aplicación de los criterios anteriormente expuestos y teniendo en cuenta todas y cada una de las actuaciones realizadas en la Red de Carreteras del Territorio Histórico de Álava y que han modificado su configuración, se han detectado en la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Álava 41 tramos de concentración de accidentes. Dichos tramos se incluyen en el listado que se muestra a continuación especificando, para cada uno de ellos; carretera, p.k inicial, p.k final, Longitud, índice de peligrosidad medio en el periodo 1998-2002, Accidentes con Víctimas en el Periodo 1998-2002 y los parámetros P y N utilizados para su identificación.

Para cada uno de los tramos de concentración de accidentes se recoge en el Anejo correspondiente un informe, en el que se acompaña una tabla descriptiva con sus principales características en cuanto a la accidentalidad, ACV ( Accidentes con Víctimas ), AM ( Accidentes Mortales ), VM ( Víctimas Mortales ), IP ( Índice de Peligrosidad ), IAM ( índice de Accidentalidad Mortal ) e IM ( Índice de Mortalidad ) además de la IMD ( Intensidad Media Diaria ).

\* Este parámetro difiere del utilizado por el Ministerio de Fomento, debido a las singularidades de la Red en estudio

**Identificación y Localización de TCA's**

Nº TCA	CARRETERA	PKI	PKF	Longitud Kms	IPM 98/02	Acc.Victimas 98/02	P	N
1	N-1	321.7	322.7	1.0	68.6	18	28	10
2	N-1	327.6	329.1	1.5	52.5	44	46	11
3	N-1	388.7	389.7	1.0	35.9	13	28	10
4	N-104	355.6	357.2	1.6	78.6	22	67	5
5	N-104	358.3	359.3	1.0	45.3	5	26	5
6	N-104	359.8	361.3	1.5	60.5	10	26	5
7	N-104	362.4	363.4	1.0	81.6	9	26	5
8	N-124	24.7	25.7	1.0	72.2	13	67	5
9	N-124	28.0	30.1	2.1	67.8	26	67	5
10	N-124	32.1	33.7	1.6	111.7	33	39	5
11	N-240	8.8	11.2	2.4	31.6	33	28	10
12	N-240	16.6	18.4	1.8	69.2	11	42	5
13	N-240	18.9	19.9	1.0	56.6	5	42	5
14	N-240	21.4	22.4	1.0	56.6	5	42	5
15	N-622	8.7	9.7	1.0	28.6	11	28	10
16	N-622	11.9	12.9	1.0	32.8	12	28	10
17	N-622	15.0	16.5	1.5	39.4	21	28	10
18	N-622	19.4	20.9	1.5	30.0	16	28	10
19	A-124	72,8	74,3	1,5	98,5	9	87	5
20	A-132	7,1	8,8	1,7	117,3	16	87	5
21	A-132	22,9	23,9	1,0	102,9	6	87	5
22	A-624	24,3	25,3	1,0	122,4	8	87	5
23	A-624	44,9	45,9	1,0	96,4	5	87	5
24	A-625	354,2	355,2	1,0	96,8	7	87	5
25	A-625	355,4	356,9	1,5	101,4	11	87	5
26	A-625	363,2	364,7	1,5	56,5	14	50	5
27	A-625	365,2	366,7	1,5	59,9	14	50	5
28	A-627	15,0	16,6	1,6	80,4	20	100	6
29	A-2122	35,4	37,3	1,9	170,6	11	111	5
30	A-2122	38,2	40,8	2,6	136,0	12	111	5
31	A-2134	0,5	1,5	1,0	173,6	10	100	5
32	A-2522	36,4	37,4	1,0	125,9	5	111	5
33	A-2622	14,2	15,8	1,6	142,8	9	81	5
34	A-2622	25,7	26,7	1,0	358,9	7	111	5
35	A-2625	323,3	324,3	1,0	306,3	6	111	5
36	A-3002	10,7	11,7	1,0	220,7	7	96	5
37	A-3006	15,2	16,2	1,0	294,0	5	193	5
38	A-3012	12,6	14,3	1,7	188,3	10	96	5
39	A-3110	9,3	11,8	2,5	112,2	18	61	5
40	A-3604	14,9	15,9	1,0	90,3	6	61	5
41	A-3620	45,6	46,6	1,0	340,6	9	193	5

## Accidentalidad e IMD en el año 2002.

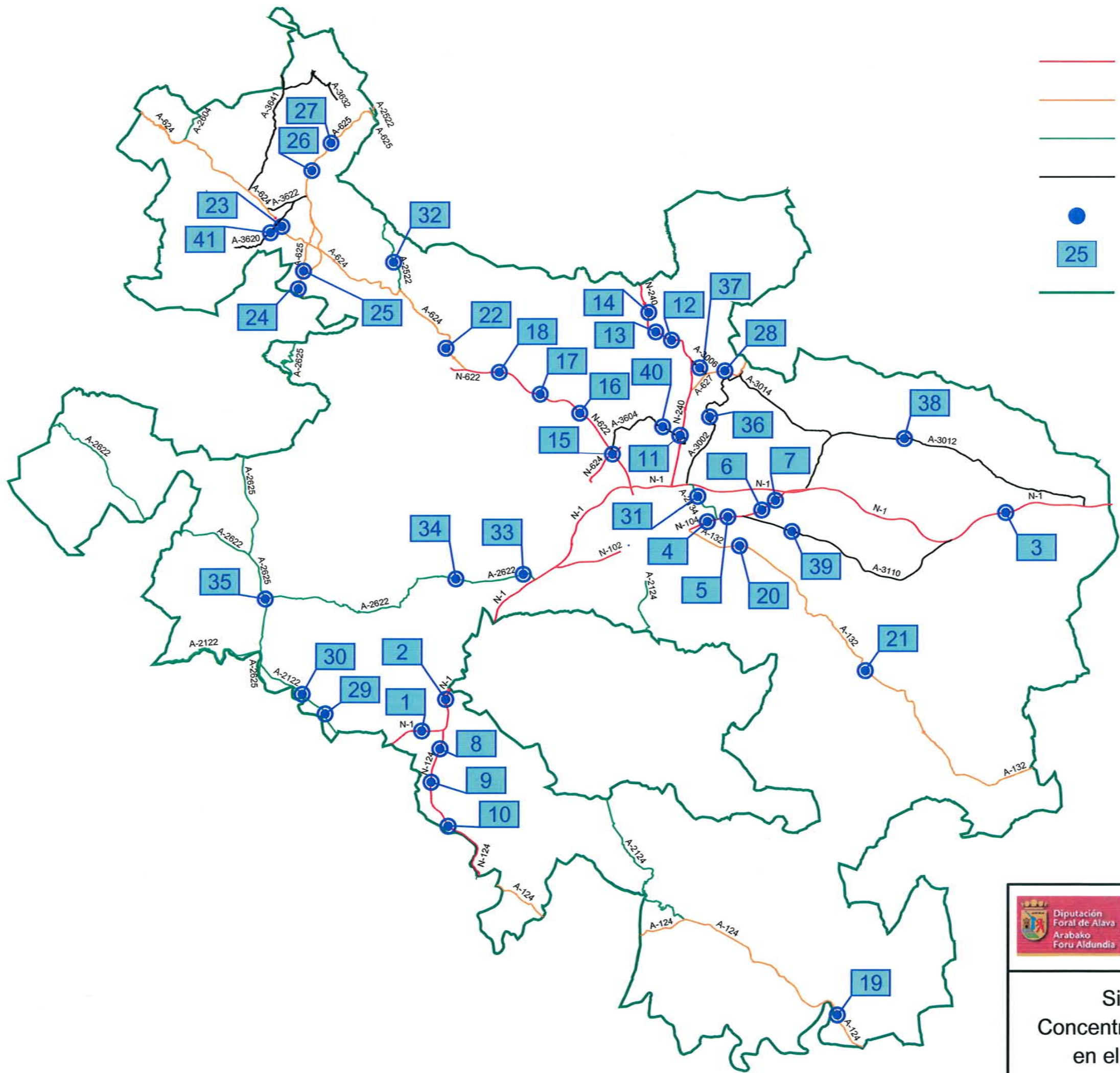
CARRETERA	PKI	PKF	Longitud Kms	RED	TIPO CARRETERA	IMD	IP	IM	Acc.Victimas	Acc.Mortales	Vict.Mortales	Acc.Victimas 98/02	IPM 98/02
N-1	388,7	389,7	1	Preferente	Gran Capacidad	21543	25,4	0	2	0	0	13	35,9
N-1	327,6	329,1	1,5	Preferente	Gran Capacidad	32150	90,9	5,7	16	1	1	44	52,5
N-1	321,7	322,7	1	Preferente	Gran Capacidad	15024	72,9	0	4	0	0	18	68,6
N-104	362,4	363,4	1	Preferente	Convencional	6193	44,2	0	1	0	0	9	81,6
N-104	359,8	361,3	1,5	Preferente	Convencional	6193	29,5	0	1	0	0	10	60,5
N-104	358,3	359,3	1	Preferente	Convencional	6193	44,2	0	1	0	0	5	45,3
N-104	355,6	357,2	1,6	Preferente	Convencional	11484	74,6	0	5	0	0	22	79
N-124	32,1	33,7	1,6	Preferente	Convencional	9935	120,6	0	7	0	0	33	111,7
N-124	28,0	30,1	2,1	Preferente	Convencional	10004	78,2	13	6	1	1	26	67,8
N-124	24,7	25,7	1	Preferente	Convencional	10083	81,5	54,3	3	2	2	13	72,2
N-240	21,4	22,4	1	Preferente	Convencional	4230	129,5	0	2	0	0	5	56,6
N-240	18,9	19,9	1	Preferente	Convencional	4230	64,8	0	1	0	0	5	56,6
N-240	16,6	18,4	1,8	Preferente	Convencional	4230	72	0	2	0	0	11	69,2
N-240	8,8	11,2	2,4	Preferente	Gran Capacidad	22801	25	5	5	1	1	33	31,6
N-622	19,4	20,9	1,5	Preferente	Gran Capacidad	21478	25,5	0	3	0	0	16	30
N-622	15,0	16,5	1,5	Preferente	Gran Capacidad	21478	34	0	4	0	0	21	39
N-622	11,9	12,9	1	Preferente	Gran Capacidad	22338	49,1	0	4	0	0	12	32,8
N-622	8,7	9,7	1	Preferente	Gran Capacidad	23873	23	0	2	0	0	11	28,6
A-124	72,8	74,3	1,5	Básica	Convencional	3461	158,3	52,8	3	1	1	9	98,5
A-132	22,9	23,9	1	Básica	Convencional	3387	242,7	0	3	0	0	6	102,9
A-132	7,1	8,8	1,7	Básica	Convencional	4031	199,9	80	5	1	2	16	117,3
A-624	44,9	45,9	1	Básica	Convencional	3065	89,4	89,4	1	1	1	5	96,4
A-624	24,3	25,3	1	Básica	Convencional	3042	180,1	0	2	0	0	8	122,4
A-625	365,2	366,7	1,5	Básica	Convencional	11773	108,6	31	7	2	2	14	59,9
A-625	363,2	364,7	1,5	Básica	Convencional	11652	47	0	3	0	0	14	56,5
A-625	355,4	356,9	1,5	Básica	Convencional	3613	202,2	0	4	0	0	11	101,4
A-625	354,2	355,2	1	Básica	Convencional	3613	151,7	0	2	0	0	7	96,8
A-627	15,0	16,6	1,6	Básica	Convencional	8703	118,1	0	6	0	0	20	80,4
A-2122	38,2	40,8	2,6	Comarcal	Convencional	1794	176,2	58,7	3	1	1	12	136
A-2122	35,4	37,3	1,9	Comarcal	Convencional	1794	160,8	0	2	0	0	11	170,6
A-2134	0,5	1,5	1	Comarcal	Convencional	3822	71,7	0	1	0	0	10	173,6
A-2522	36,4	37,4	1	Comarcal	Convencional	1922	142,5	0	1	0	0	5	125,9
A-2622	25,7	26,7	1	Comarcal	Convencional	1126	729,9	0	3	0	0	7	358,9
A-2622	14,2	15,8	1,6	Comarcal	Convencional	2265	151,2	0	2	0	0	9	142,8
A-2625	323,3	324,3	1	Comarcal	Convencional	1221	224,4	0	1	0	0	6	306,3
A-3002	10,7	11,7	1	Local	Convencional	2367	347,2	0	3	0	0	7	220,7
A-3006	15,2	16,2	1	Local	Convencional	1024	535,1	0	2	0	0	5	294
A-3012	12,6	14,3	1,7	Local	Convencional	2125	151,7	0	2	0	0	10	188,3
A-3110	9,3	11,8	2,5	Local	Convencional	3707	88,7	0	3	0	0	18	112,2
A-3604	14,9	15,9	1	Local	Convencional	3333	82,2	0	1	0	0	6	90
A-3620	45,6	46,6	1	Local	Convencional	1340	817,8	0	4	0	0	9	340,6

**TOTAL TCA: 41**

**TOTAL LONGITUD: 56,1 Km**



- RED DE INTERES PREFERENTE
- RED BASICA
- RED COMARCAL
- RED LOCAL
- TCA
- 25 Nº de TCA
- LÍMITE PROVINCIAL



Situación de los Tramos de Concentración de Accidentes 1998-2002 en el Territorio Histórico de Álava

### 3.5. LOS TRAMOS URBANOS Y LAS TRAVESÍAS EN LA RED

Se ha realizado un análisis de toda la red de carreteras alavesas seleccionando aquellos tramos cuyas características coinciden con la definición de "tramo urbano" recogida por el Reglamento General de Carreteras aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de Septiembre:

**Tramo Urbano:** "Aquellos tramos de las carreteras que discurran por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico".

A partir de dicho análisis, se ha procedido a la delimitación de los tramos urbanos de las carreteras de la Red Foral, a los efectos establecidos en el Artículo 124 del mencionado Reglamento General de Carreteras.

El proceso de selección de los tramos urbanos y delimitación de los mismos, ha seguido la siguiente secuencia:

- En primer lugar, y mediante fuentes de información se ha obtenido la calificación urbanística del suelo de todo el Territorio Histórico de Alava. La fuente de partida ha sido el UDALPLAN del 2003 (Documento publicado por el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de GV-EJ) teniendo en cuenta que está en formato digital y por lo tanto aporta agilidad en su manejo y disponibilidad. Dicha información ha sido contrastada con el planeamiento vigente consultado en el Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente de la Diputación Foral, habiéndose revisado y corregido, en su caso, todos los límites necesarios hasta la correcta delimitación de los sectores. Cabe destacar que considerando el periodo de vigencia del presente Plan, hasta 2015, no sólo se ha tenido en cuenta la calificación de suelo urbano sino que también se ha contemplado la calificación de suelo Urbanizable, ya que durante el citado periodo de vigencia pudiera llegar a consolidarse dicho suelo Urbanizable pasando a ser urbano.
- Con la información obtenida en la fase anterior se han seleccionado los segmentos de la red que salvo la pequeña diferencia anteriormente citada, cumplirían la definición de **Tramo Urbano** dada por el Reglamento.

#### Travesías

- Delimitación

Una vez determinados los Tramos Urbanos existentes en las carreteras de la Red Foral, se ha realizado un detenido análisis de los mismos seleccionando aquellos tramos cuyas características fueran coincidentes con la definición de travesía recogida por el Reglamento General de Carreteras de Septiembre de 1994. Partiendo de este nivel de análisis se ha realizado un inventario de aquellos segmentos que por su particular peligrosidad, densidad

de tráfico o dificultades de transitabilidad, esto es, su grado de conflictividad, requirieran de alguna posible actuación de mejora o alternativa de trazado.

En este inventario se ha recogido información relativa tanto a la transitabilidad rodada como a la peatonal, junto a otras apreciaciones acerca del medio atravesado. Toda esta información permite valorar el nivel de conflictividad y en consecuencia la programación en la construcción de variantes y acondicionamiento de travesías.

De acuerdo con el artículo 122.2 del Reglamento General de Carreteras de 2 de Septiembre de 1994, se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de sus márgenes. Esta definición se ha utilizado en el análisis efectuado teniendo en cuenta las particulares características que presenta el sistema territorial y de poblamiento en Alava.

El proceso de selección de las travesías inventariadas ha seguido la siguiente secuencia:

- ✓ Una vez detectados los Tramos Urbanos de la red, se ha estudiado cada caso concreto tanto cartográficamente como en campo con el fin de determinar si además de la definición de tramo urbano, también cumplían con la de travesía, entera o parcialmente. Ello ha llevado a seleccionar todas las **Travesías** de la red, eliminando los núcleos y/o tramos que no tienen la consideración de travesía, y pasando a analizar el resto, e inventariando.
- ✓ Finalmente, el inventario realizado consta de todas las travesías de la red salvo aquellas de las redes Local y Vecinal cuya IMD no supere los 500 vehículos/día.

Se recoge a continuación el análisis de las travesías inventariadas, junto con una primera valoración de su nivel de conflictividad y de la propuesta de actuación a desarrollar; en el Anejo correspondiente al inventario de travesías, se adjunta una ficha por travesía que reúne toda la información registrada en el trabajo de campo, así como el reportaje fotográfico y la valoración realizada.

La particular ubicación de los núcleos de la red vecinal, en fondo de saco al final de las carreteras, su reducido tráfico en los casos en los que el núcleo sea de paso, su prácticamente nula peligrosidad y la no detección en ningún caso de problemas de transitabilidad, están en la base de la decisión de establecer una IMD mínima para su inclusión en el inventario.

- El estado actual de las travesías de población

Una primera división de las poblaciones de Alava situaría a un lado las que han tenido actuaciones en forma de variante y a otro lado el resto que se ven todavía afectadas en mayor o menor medida por el discurrir de un trazado de carretera. Entre las primeras se encuentran la capital, Vitoria-Gasteiz, y otro reducido número de núcleos urbanos como Llodio, Luyando, Zambrana, Amurrio y Nanclares de Oca, además de las afectadas por la construcción de la autovía N-I. En el segundo grupo se encuentran la mayor parte de las poblaciones alavesas con situaciones de todo tipo:

- ✓ En un primer nivel se encuentran aquellos núcleos cuya vida diaria se ve alterada por la existencia de una vía de gran capacidad y cuya recuperación pasa por que se planteen actuaciones tipo variante: tal es el caso de Ilarraza, Matauco, etc.
- ✓ Otro tipo es el de aquellos núcleos que combinan un importante número de habitantes con la existencia de vías convencionales con un elevado nivel de intensidad de tráfico y en las que la realización de actuaciones del tipo de variante también podría contribuir a mejorar el nivel de calidad de vida de sus habitantes. En este grupo se incluyen núcleos como Oyon, Labastida, Laguardia, Legutiano, Alegria, etc.
- ✓ Por último está el grupo donde quedan incluidos la mayor parte de los núcleos que han sido objeto de este inventario. Poblaciones de pequeño tamaño en las cuales las carreteras producen efectos de diferente consideración. En estos casos hasta ahora no se han realizado actuaciones del calado suficiente para aminorar los efectos del tráfico. Hay que tener en cuenta que en el 40% de los casos citados no se supera el centenar de habitantes y que sólo en 16 de ellas se superan los 500.

- Selección de actuaciones

La selección de actuaciones ha partido de un estudio directo de cada uno de los núcleos incluidos en el inventario de travesías en los que se han analizado un gran número de factores que han ayudado a conformar el diagnóstico y las propuestas de actuación. Por último se ha realizado un análisis conjunto de todos los núcleos en los que han pesado con relevancia los siguientes datos:

- ✓ El trazado físico de la carretera por la población. Es decir, si el trazado afectaba al núcleo de un modo muy perimetral, si lo rodeaba pero existían edificaciones en su entorno, o si todo el trazado discurría de un modo sensiblemente central por el núcleo.
- ✓ Las medidas existentes para aminorar el impacto del tráfico o las posibilidades de introducirlas.
- ✓ El tamaño de la población del núcleo afectado por la infraestructura.

- ✓ El nivel de intensidad del tráfico que discurre por esa carretera.
- ✓ La posición relativa del núcleo y de la carretera en la estructura de la red de carreteras de Alava.

A todo esto habría que añadir que en todos los casos se ha tendido a recomendar actuaciones basadas en la introducción de medidas de moderación de velocidad de los vehículos que circulan por las travesías inventariadas. Se entiende que actuaciones de este tipo son menos traumáticas que la realización de variantes, cuya mera realización no garantiza en todos los casos la desaparición de los problemas generados por el tráfico y que supone una ocupación de terrenos y una alteración del modo de vida existente que puede conllevar problemas mayores que los que se pretende solucionar.

De acuerdo con todo lo anterior, y teniendo en cuenta las diferentes situaciones se han asignado niveles de conflictividad a las 82 travesías inventariadas. Este índice de conflictividad se ha dividido entres niveles: Alto, Medio y Bajo.

- ✓ Como se puede apreciar se han considerado de conflictividad alta un total de 15 travesías, núcleos en los que coincide la existencia de un alto nivel de intensidad de tráfico con una afección directa a la actividad del núcleo, o bien representan un problema de transitabilidad para el tráfico interurbano en el itinerario en el que se encuentran.
- ✓ Por otro lado se encuentran las de nivel de conflictividad medio, 31 travesías, que presentan situaciones más variadas: se dan casos en los que la intensidad del tráfico es elevada pero el trazado discurre de manera tangencial al núcleo; casos en los que la IMD es elevada pero son núcleos muy pequeños; y travesías que afectan de manera significativa al centro del núcleo a pesar de tener una IMD media.
- ✓ Finalmente se encuentran las travesías de nivel de conflictividad bajo, un total de 36, correspondientes a núcleos en su mayoría que ni por el volumen de tráfico, ni por el trazado de la vía, ni por el tamaño de la población pueden considerarse de una especial conflictividad.

No obstante en muchos de ellos se propone impulsar proyectos de acondicionamiento y mejora de las travesías, en los que se demuestre que un núcleo puede convivir con calidad con una travesía de carretera discurriendo por su centro, y que la exclusión total, variante, puede no ser la mejor solución en muchos de los casos estudiados.

- Fondos de saco

Un caso particular de los tramos urbanos está representado por aquellas situaciones en que el tramo urbano se sitúa al final de una carretera que no tiene continuidad más allá del mismo, es decir, en carreteras que sirven de acceso a núcleos de población, finalizando en fondo de saco a la entrada de dichos núcleos.

La superposición del planeamiento urbanístico vigente con los límites de competencias de este tipo de carreteras, da como resultado que en muchas de ellas existan tramos de las mismas incluidas dentro de los límites del suelo urbano o urbanizable de los núcleos donde finalizan, dando lugar a la aparición de pequeños tramos que estrictamente deben considerarse como urbanos, pero que ni desde el punto de vista de la funcionalidad de la carretera, ni desde el urbanístico, tiene sentido dicha consideración.

En estos casos, la carretera debe mantener su carácter de vía de acceso, y por tanto debe finalizar en aquella sección en que su superación suponga la entrada en el suelo urbano o urbanizable del núcleo a que se sirva, sin que tenga sentido la delimitación de un tramo urbano de la misma cuando más allá de éste no existe una continuidad en la Red. Por otra parte, las limitaciones que un tramo urbano impone al desarrollo urbanístico que se produzca en sus inmediaciones no deben suponer un condicionante en estos casos, en los que el paso por el tramo urbano en cuestión no forma parte de un itinerario, sino que constituye algo totalmente vinculado a la actividad urbana del núcleo correspondiente.

Se ha procedido a la revisión de todos los casos en que se producen las situaciones descritas, estableciéndose el cambio de la delimitación final de las carreteras de manera que su sección final pase a ser coincidente con el límite del suelo urbano o urbanizable del núcleo al que sirven de acceso.

- Línea de edificación

Para los tramos urbanos inventariados en la red, y a los efectos de lo establecido en el Artículo 124 del Reglamento General de Carreteras, se aplicarán, en función del tipo de Red e IMD de las carreteras, las líneas de cierre de parcela y edificación, en suelo urbano no consolidado, así como en suelo urbanizable, que se muestran en las secciones tipo que figuran a continuación.

En los casos de suelo urbano consolidado por la edificación, las distancias se estudiarán de forma individualizada, de conformidad con el planeamiento urbanístico y la seguridad vial.

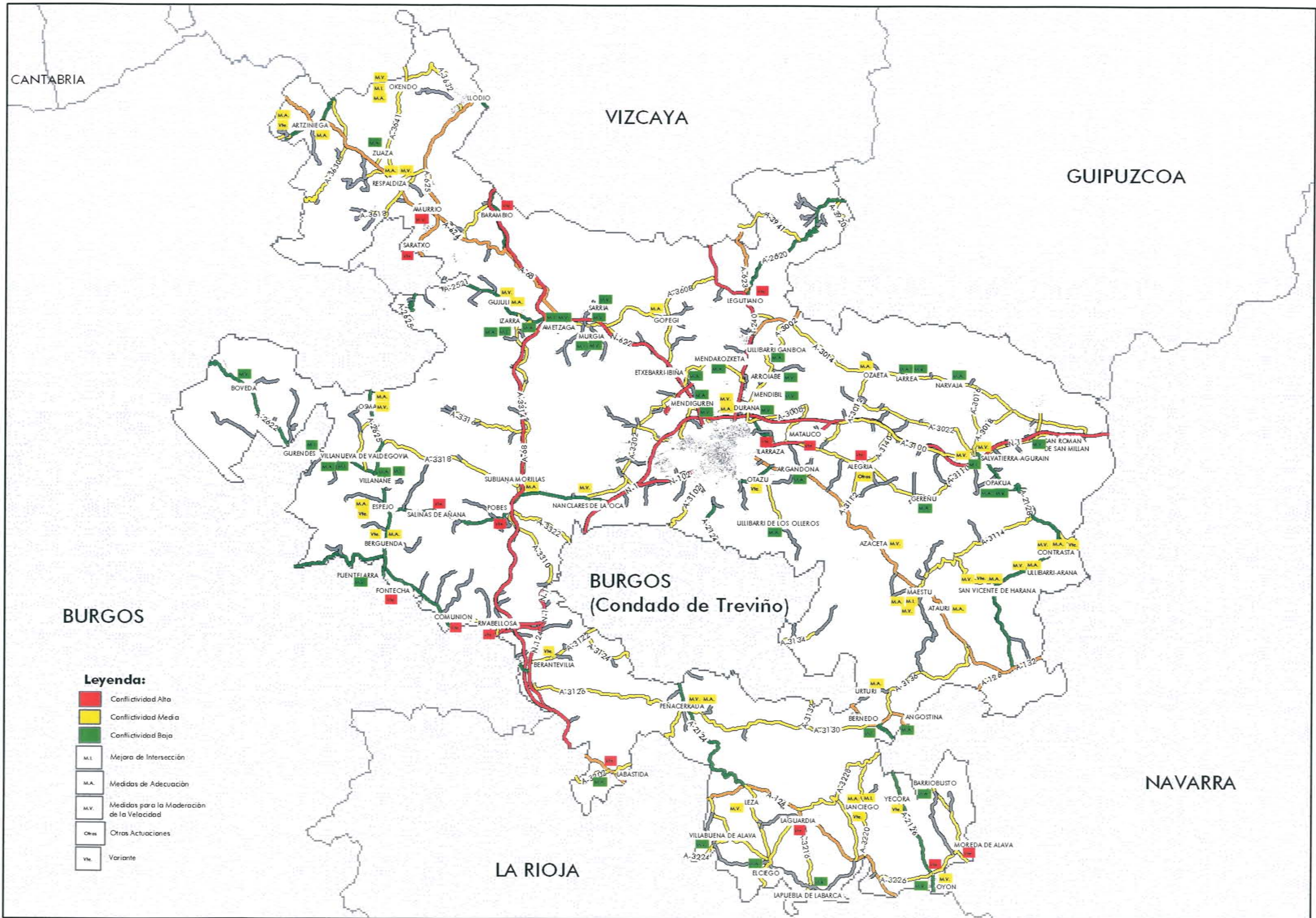
En cualquier otro caso de suelo urbano no consolidado o urbanizable situado junto a las carreteras de la Red Foral fuera de los Tramos Delimitados, se aplicarán las distancias genéricas en la Norma Foral de Carreteras.

*Resumen travesías y tramos urbanos existentes*

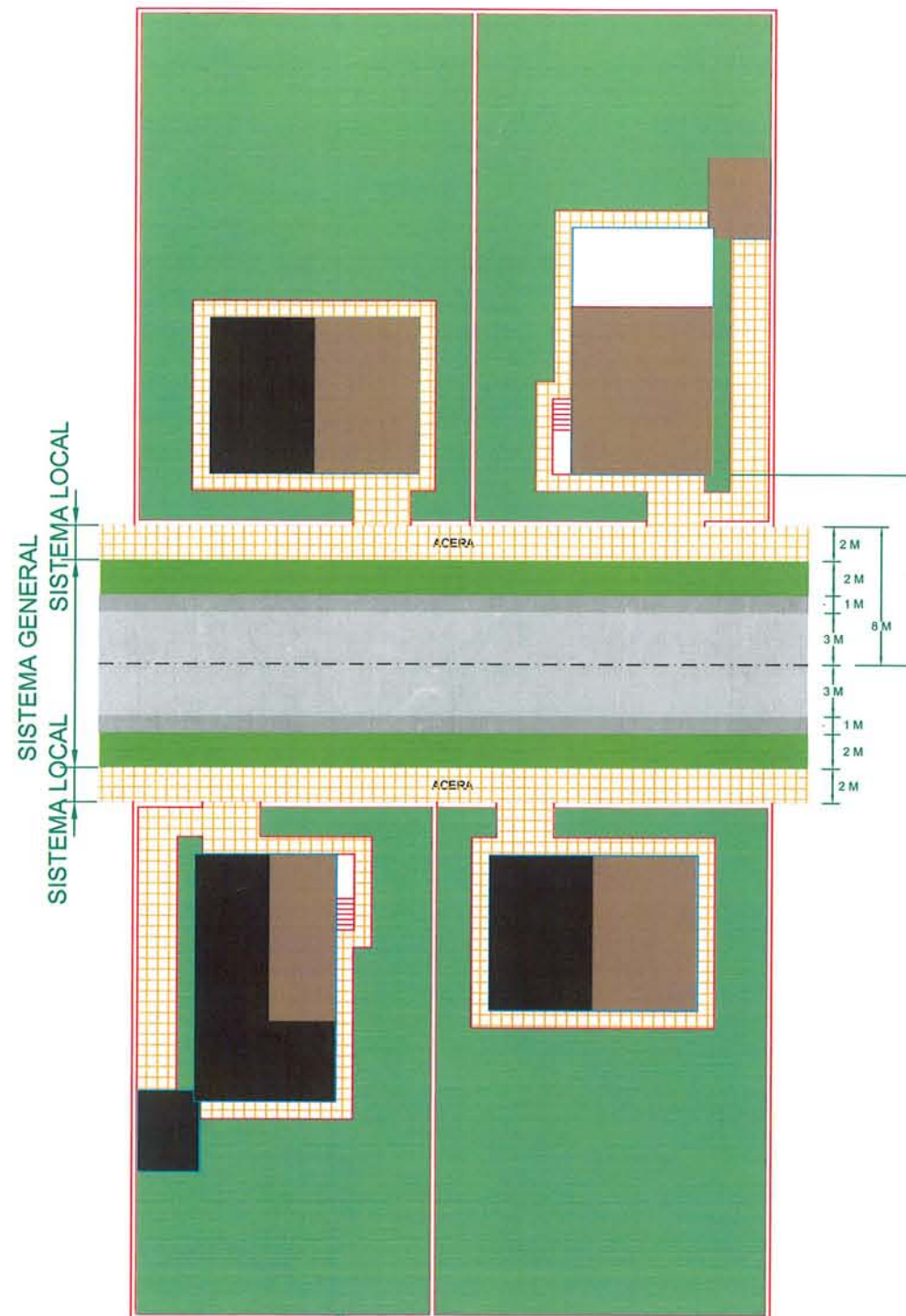
TIPO DE RED	LONGITUD TOTAL	Nº TRAMOS SEGÚN IMD					TOTALES
		< 500	> 500 < 1.000	> 1.000 < 2.500	> 2.500 < 5.000	> 5.000	
RED DE INTERÉS PREFERENTE	597	-	-	-	-	4	4
RED BÁSICA	12.803	5	1	3	11	-	20
RED COMARCAL	15.090	8	10	12	2	1	33
RED LOCAL	46.757	57	35	20	5	-	117
RED VECINAL	23.270	73	7	4	-	-	84
<b>TOTAL</b>	<b>98.517</b>	<b>143</b>	<b>53</b>	<b>39</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>258</b>

TIPO DE RED	LONGITUD TOTAL	Nº TRAVESÍAS SEGÚN IMD					TOTALES
		< 500	> 500 < 1.000	> 1.000 < 2.500	> 2.500 < 5.000	> 5.000	
RED DE INTERÉS PREFERENTE	347	-	-	-	-	2	2
RED BÁSICA	6.144	2	1	2	6	-	11
RED COMARCAL	9.618	5	7	9	1	1	23
RED LOCAL	17.347	3	22	10	3	-	38
RED VECINAL	-	-	4	4	-	-	8
<b>TOTAL</b>	<b>33.456</b>	<b>10</b>	<b>34</b>	<b>25</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>82</b>



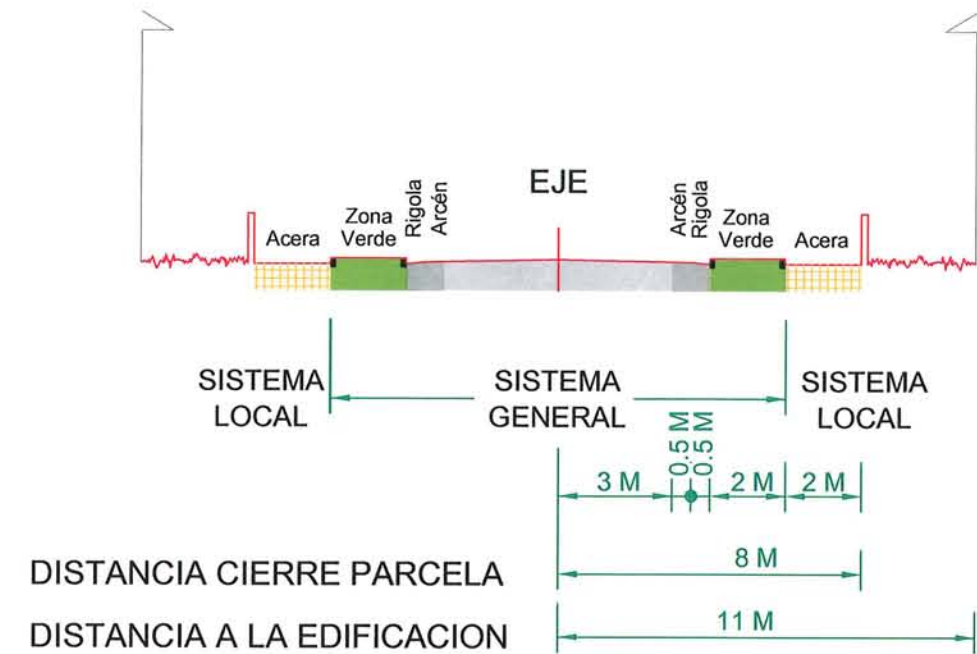






### SECCION TIPO 1.

RED VECINAL Y RED LOCAL CON I.M.D. < 500 v/d.



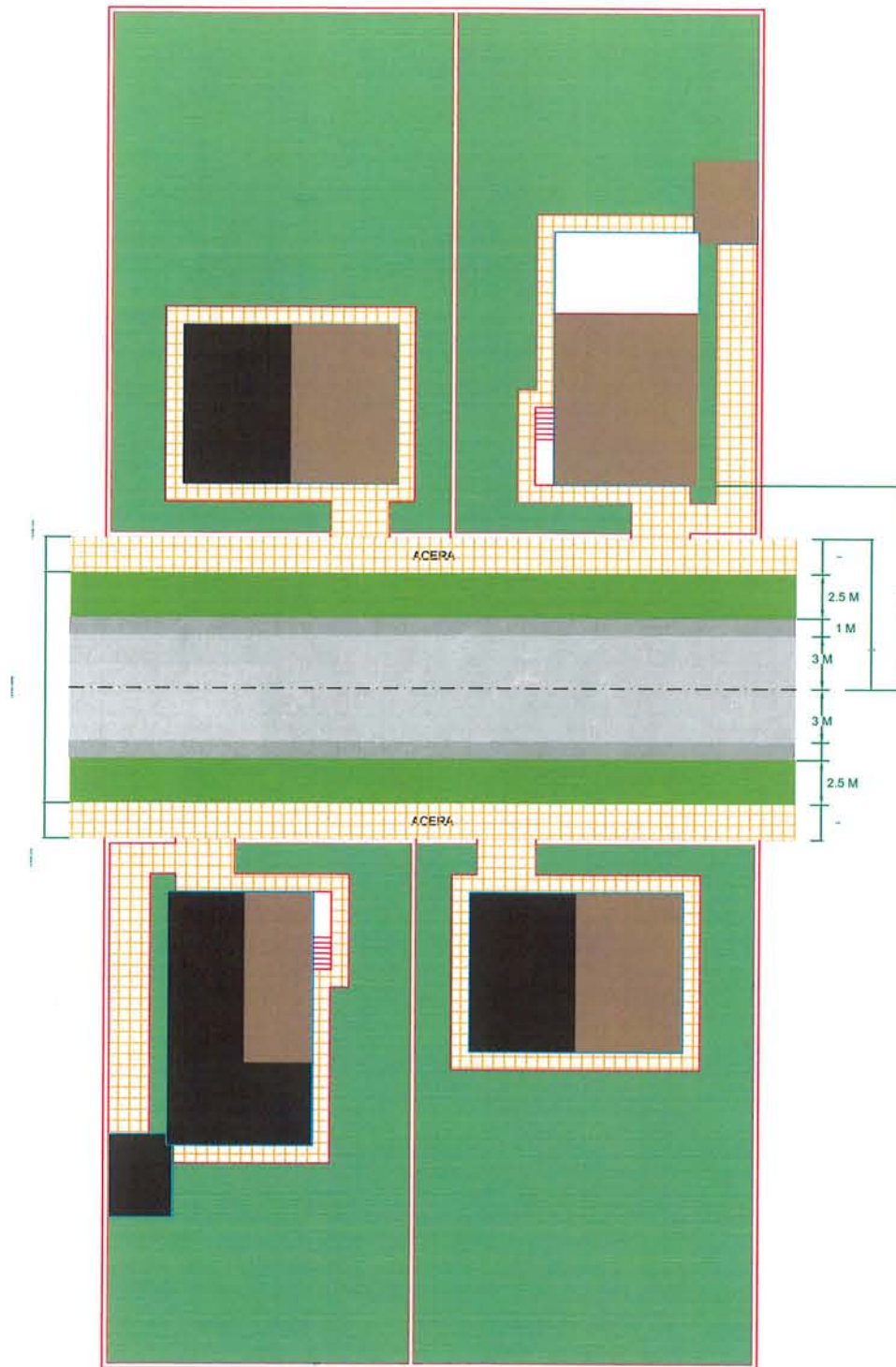
DISTANCIA CIERRE PARCELA  
DISTANCIA A LA EDIFICACION

- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:**  
**CARRETERAS CONVENCIONALES**  
**DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS**  
**EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS**

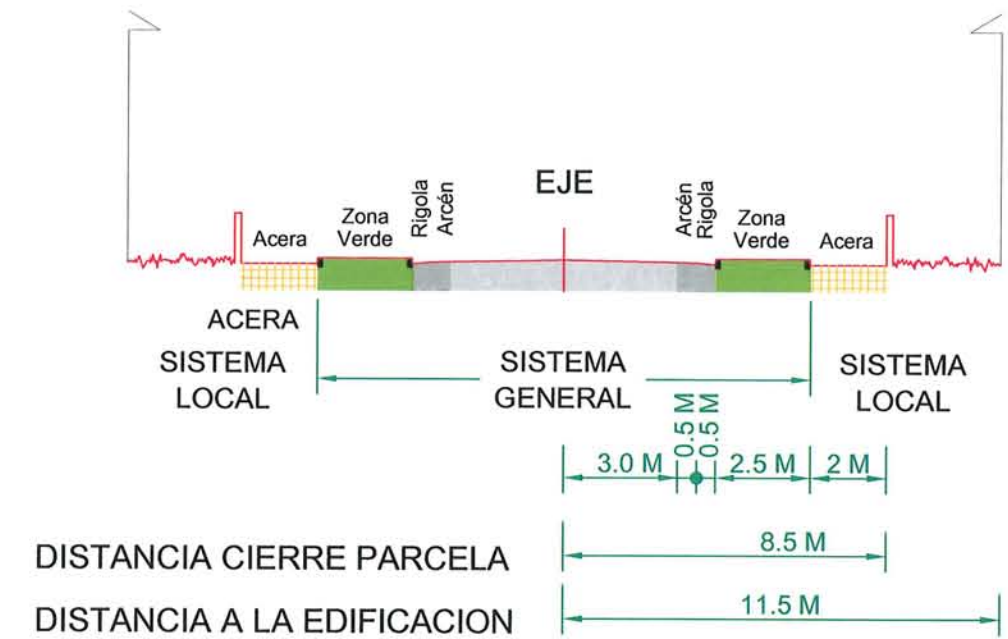
NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

**URBANIZACION CARRETERAS**  
**SUELO URBANO NO CONSOLIDADO**



### SECCION TIPO 1.

RED VECINAL Y RED LOCAL CON I.M.D. < 500 v/d.



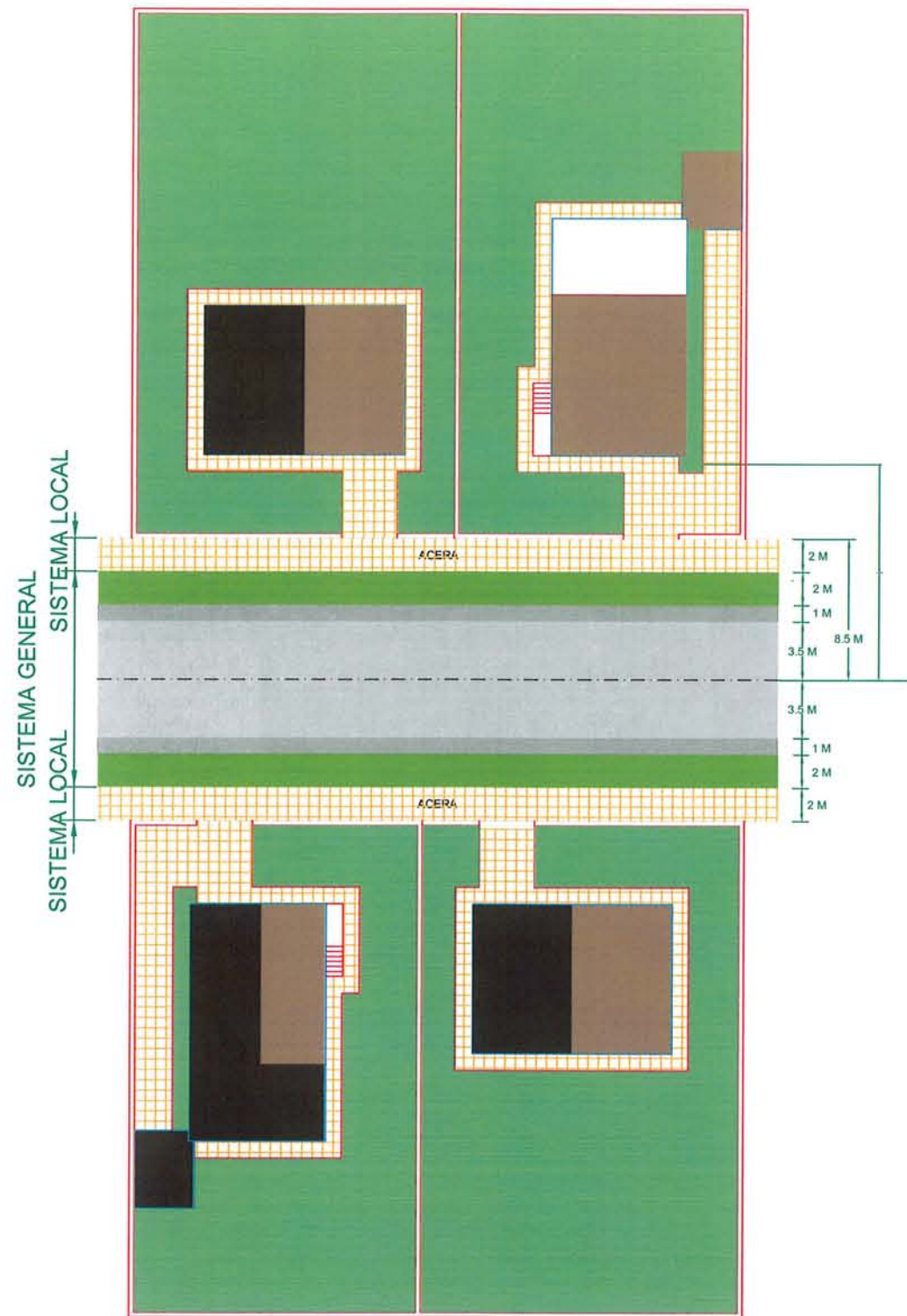
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

### RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

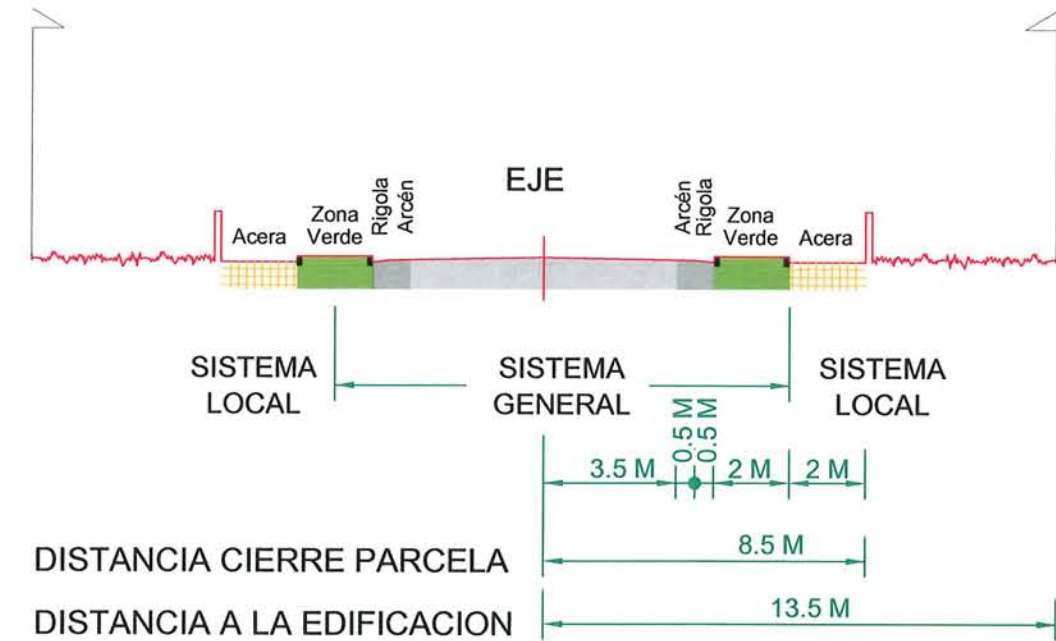
### URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANIZABLE





## SECCION TIPO 2.

RED LOCAL CON: 500 v/d. < I.M.D. < 1.000 v/d.



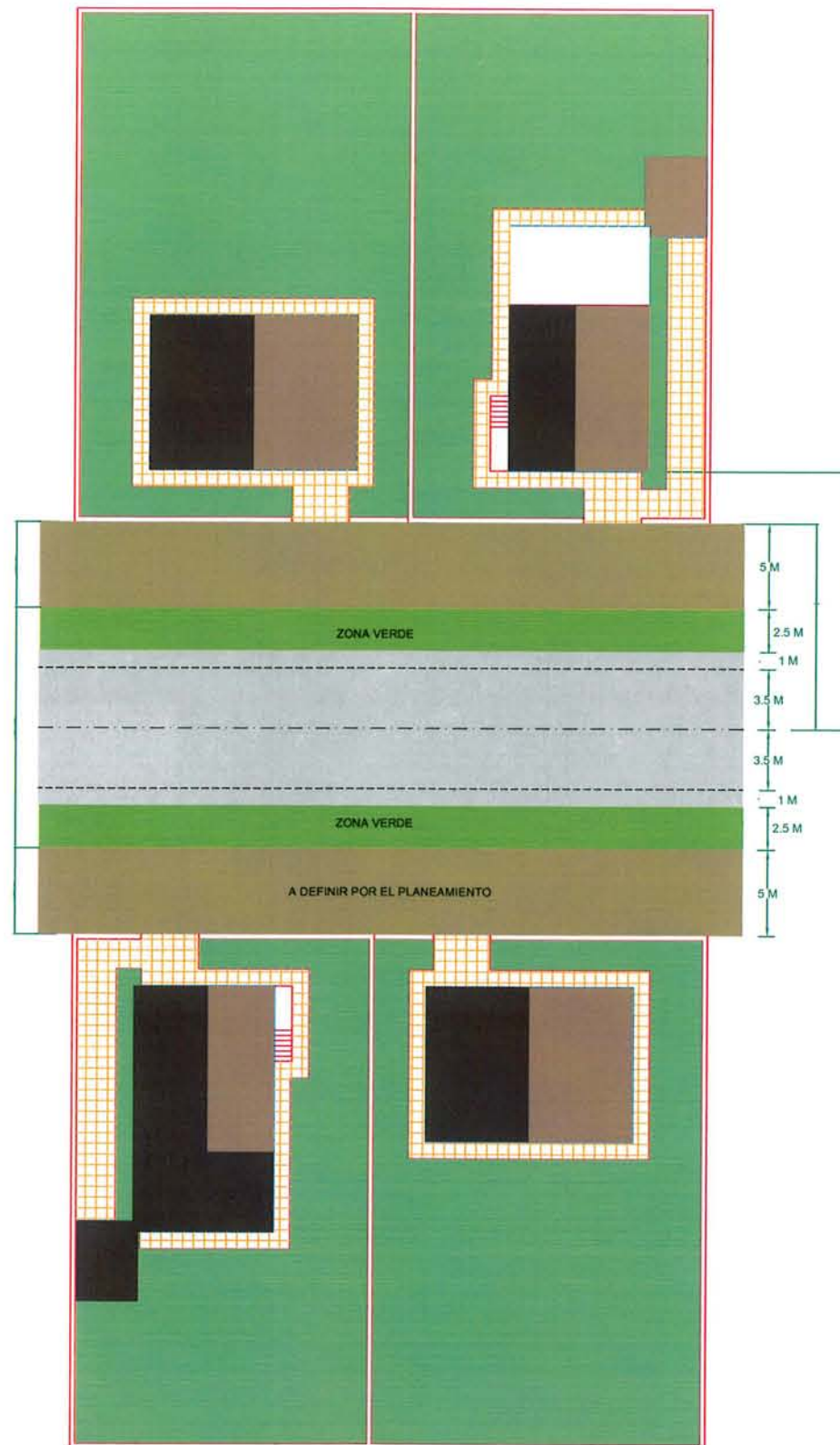
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A **AUTOPISTAS Y AUTOVIAS**: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A **VARIANTES**: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:**  
**CARRETERAS CONVENCIONALES**  
**DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS**  
**EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS**

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

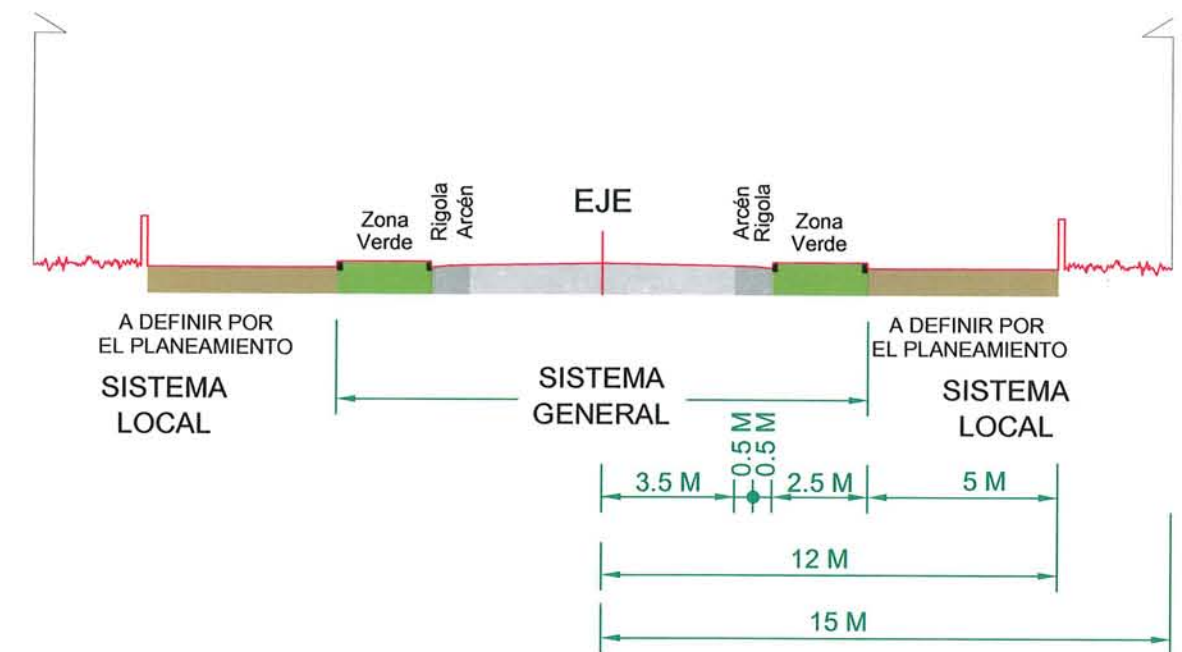
**URBANIZACION CARRETERAS**  
**SUELO URBANO NO CONSOLIDADO**





**SECCION TIPO 2.**

RED LOCAL CON: 500 v/d. < I.M.D. < 2.000 v/d.

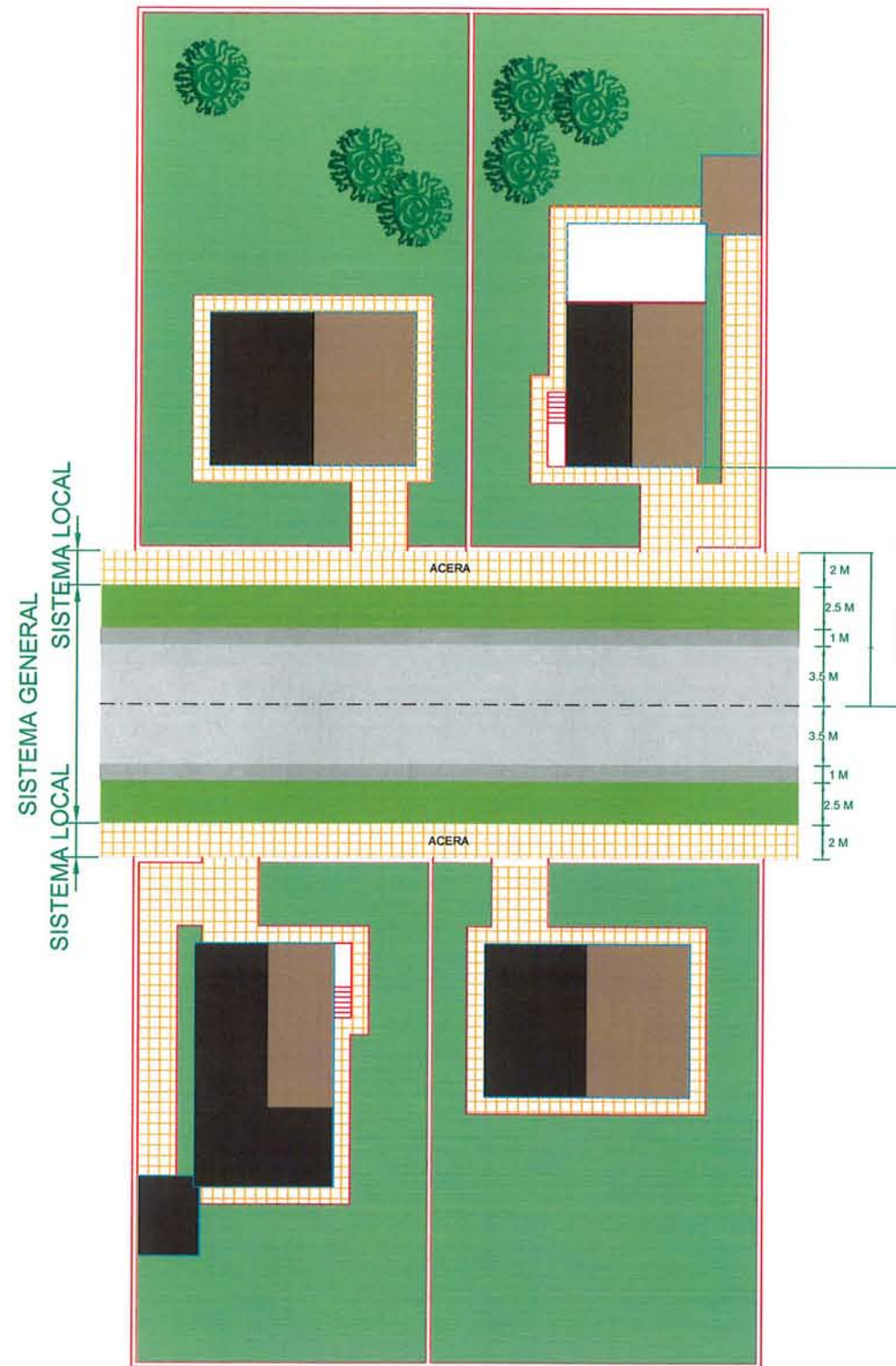


- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:  
CARRETERAS CONVENCIONALES  
DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS  
EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS**

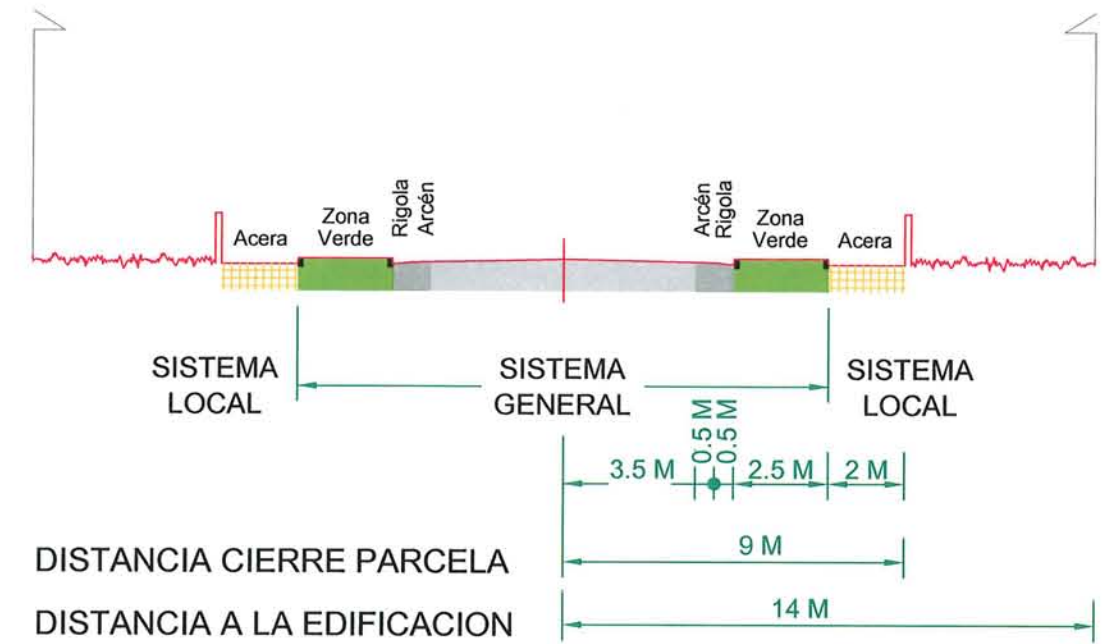
NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

**URBANIZACION CARRETERAS  
SUELO URBANIZABLE**



### SECCION TIPO 3.

RED LOCAL CON: 1000 v/d. < I.M.D. < 2.000 v/d.



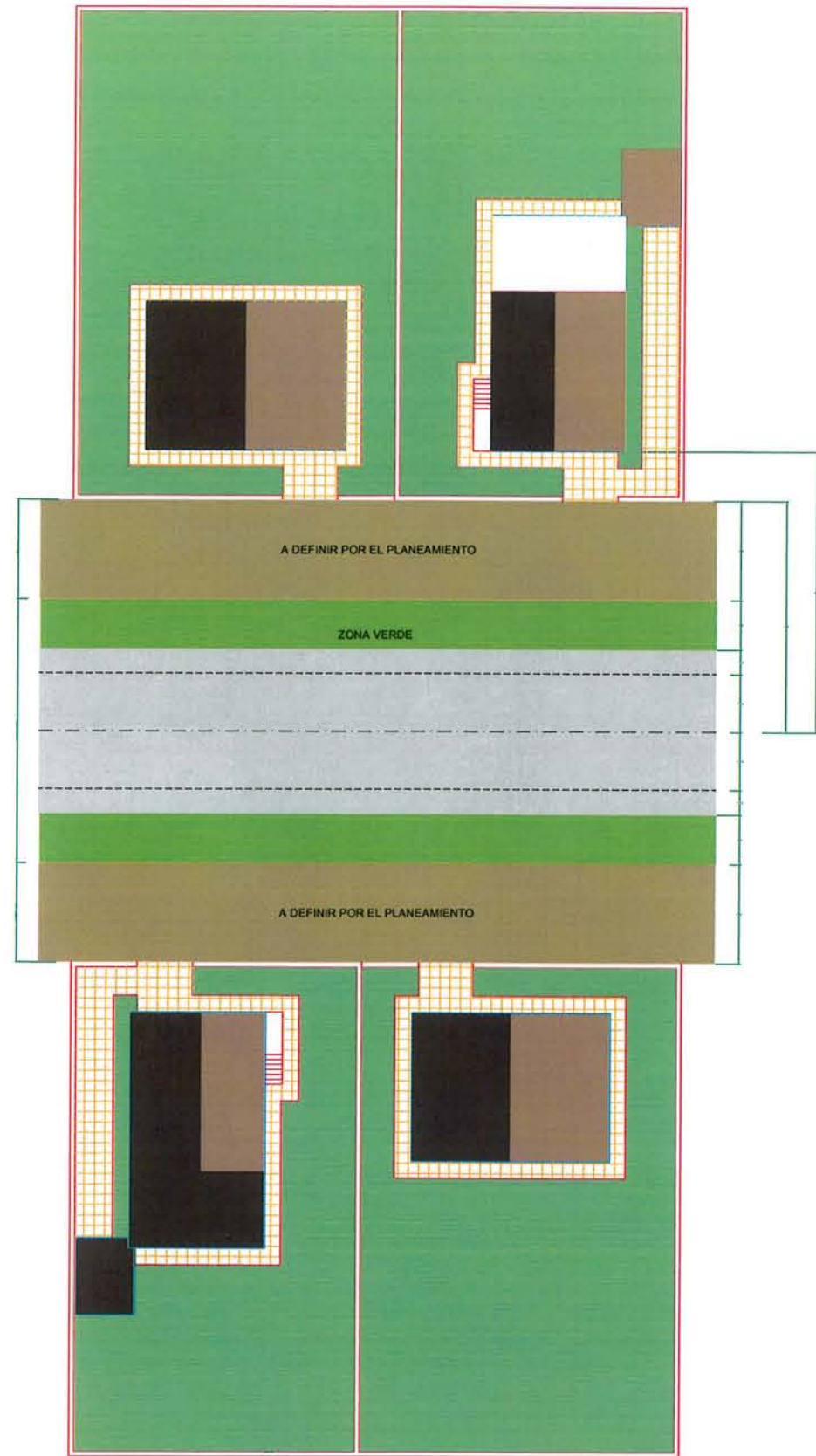
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

### RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

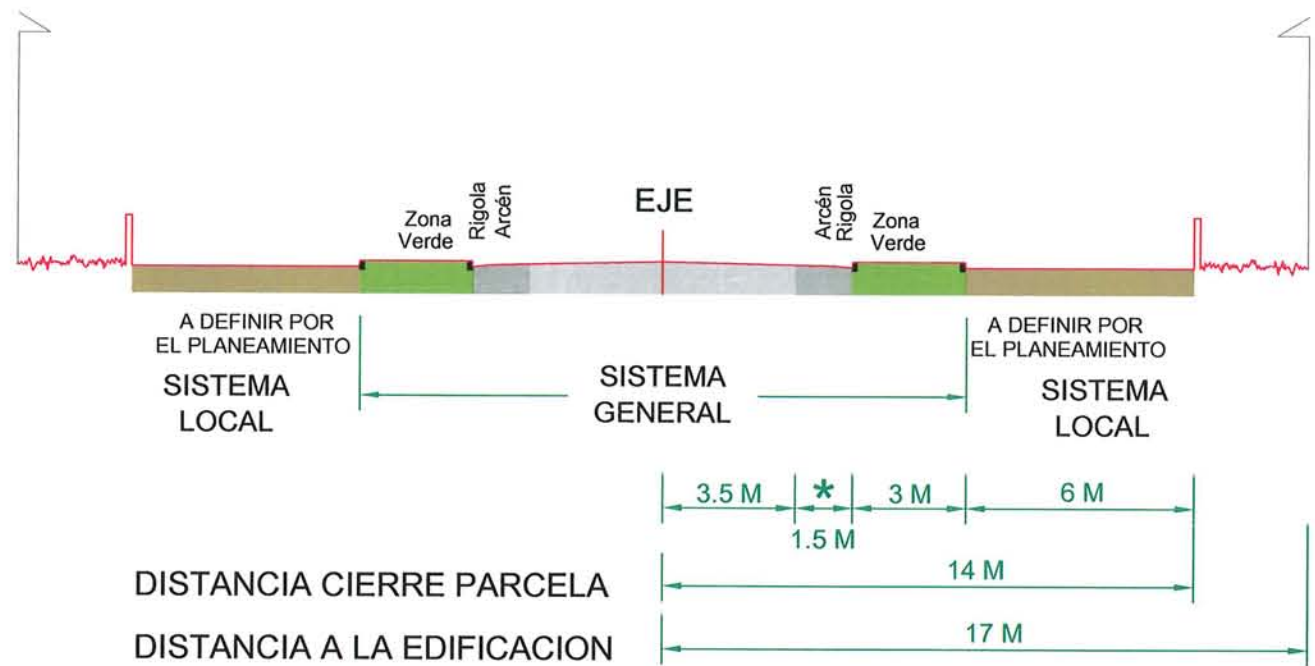
### URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANO NO CONSOLIDADO





### SECCION TIPO 3.

RED COMARCAL Y RED LOCAL CON: I.M.D. > 2.000 v/d.



\* En esta anchura se dispondrá el arcén previsto en el PICA y los elementos de drenaje longitudinal necesarios (rigola), sin que sea posible el estacionamiento de vehículos.

En el caso de que la anchura del arcén + rigola sea inferior a 1,5 metros, la diferencia se añadirá en la zona verde.

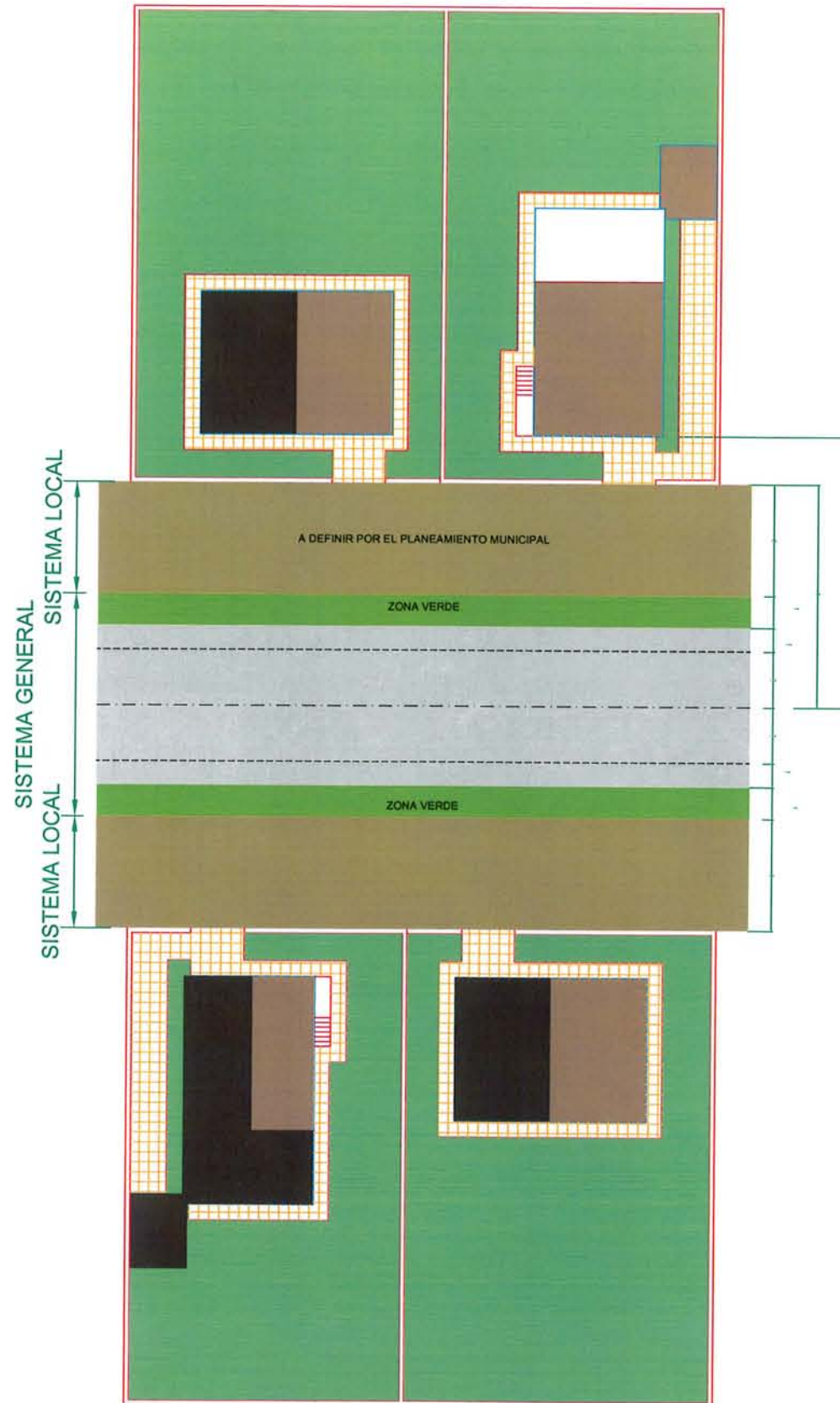
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

## RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

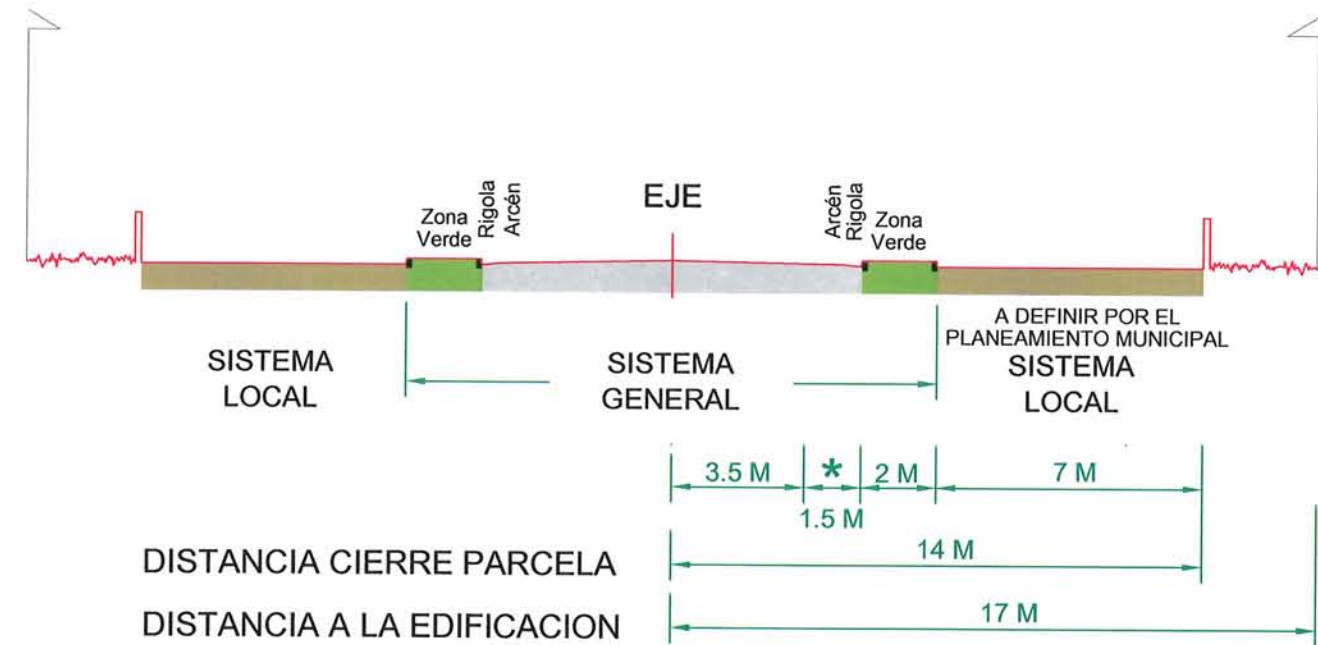
## URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANIZABLE





### SECCION TIPO 4.

RED COMARCAL Y RED LOCAL CON: I.M.D. > 2.000 v/d.



DISTANCIA CIERRE PARCELA

DISTANCIA A LA EDIFICACION

\* En esta anchura se dispondrá el arcén previsto en el PICA y los elementos de drenaje longitudinal necesarios (rigola), sin que sea posible el estacionamiento de vehículos.

En el caso de que la anchura del arcén + rigola sea inferior a 1,5 metros, la diferencia se añadirá en la zona verde.

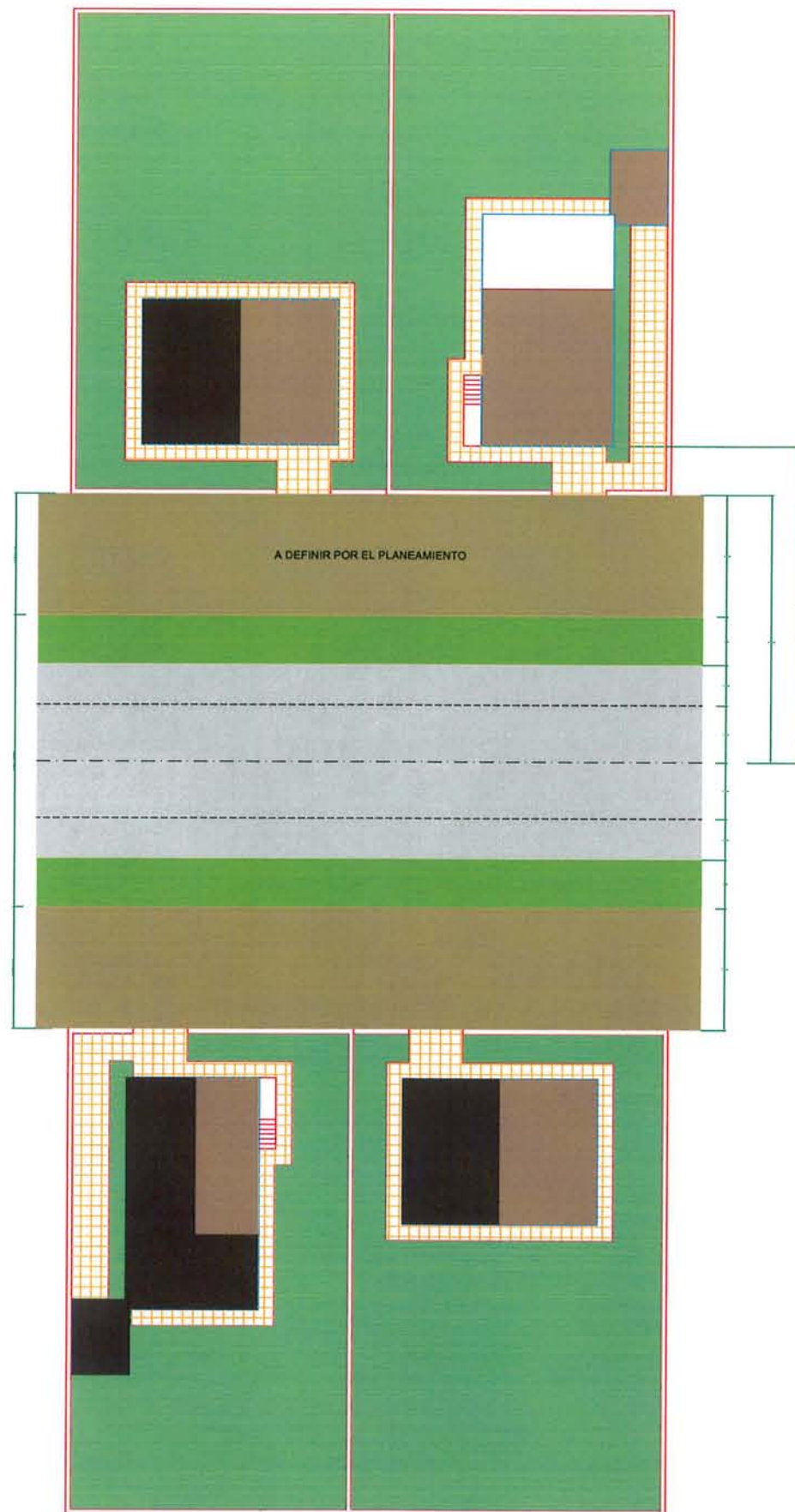
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

### RED DE INTERÉS PREFERENTE: CARRETERAS CONVENCIONALES DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

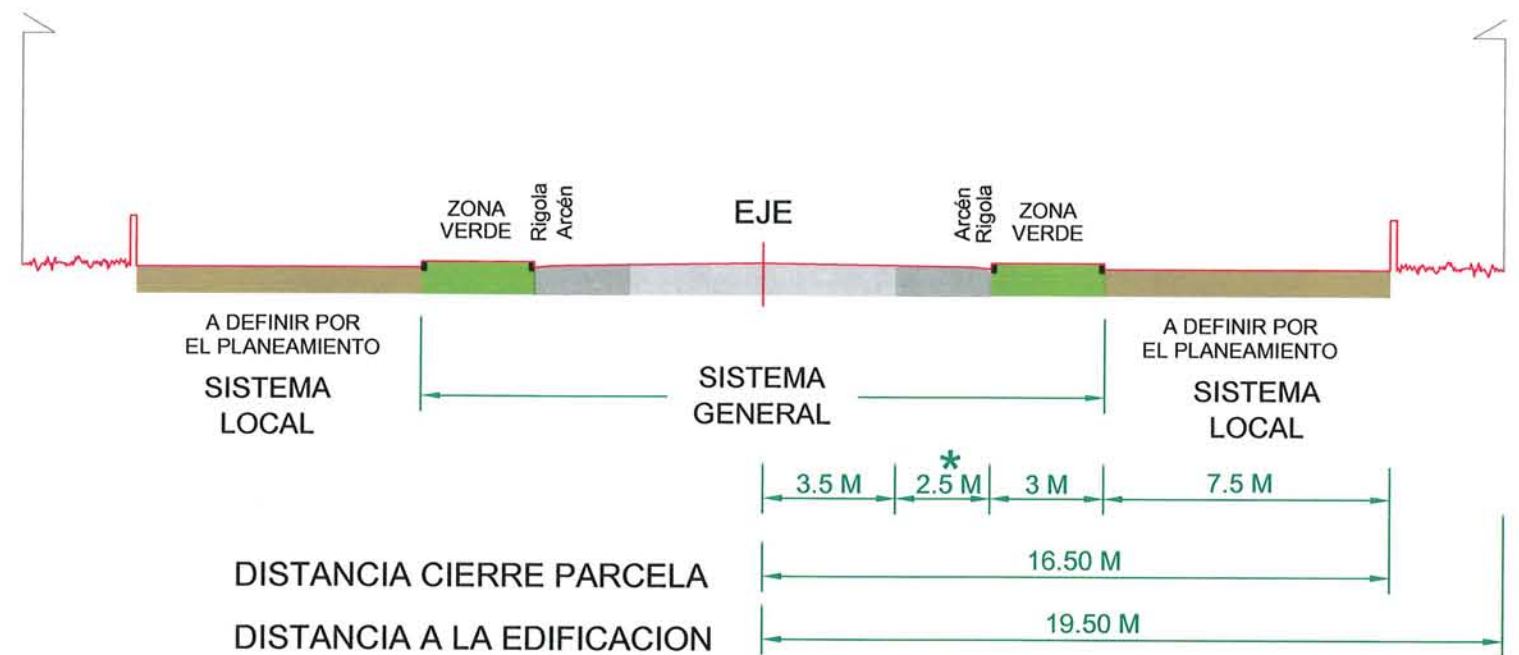
### URBANIZACION CARRETERAS SUELO URBANO NO CONSOLIDADO





**SECCION TIPO 4.**

RED BASICA.



\* En esta anchura se dispondrá el arcén previsto en el PICA y los elementos de drenaje longitudinal necesarios (rigola), sin que sea posible el estacionamiento de vehículos.

En el caso de que la anchura del arcén + rigola sea inferior a 2,5 metros, la diferencia se añadirá en la zona verde.

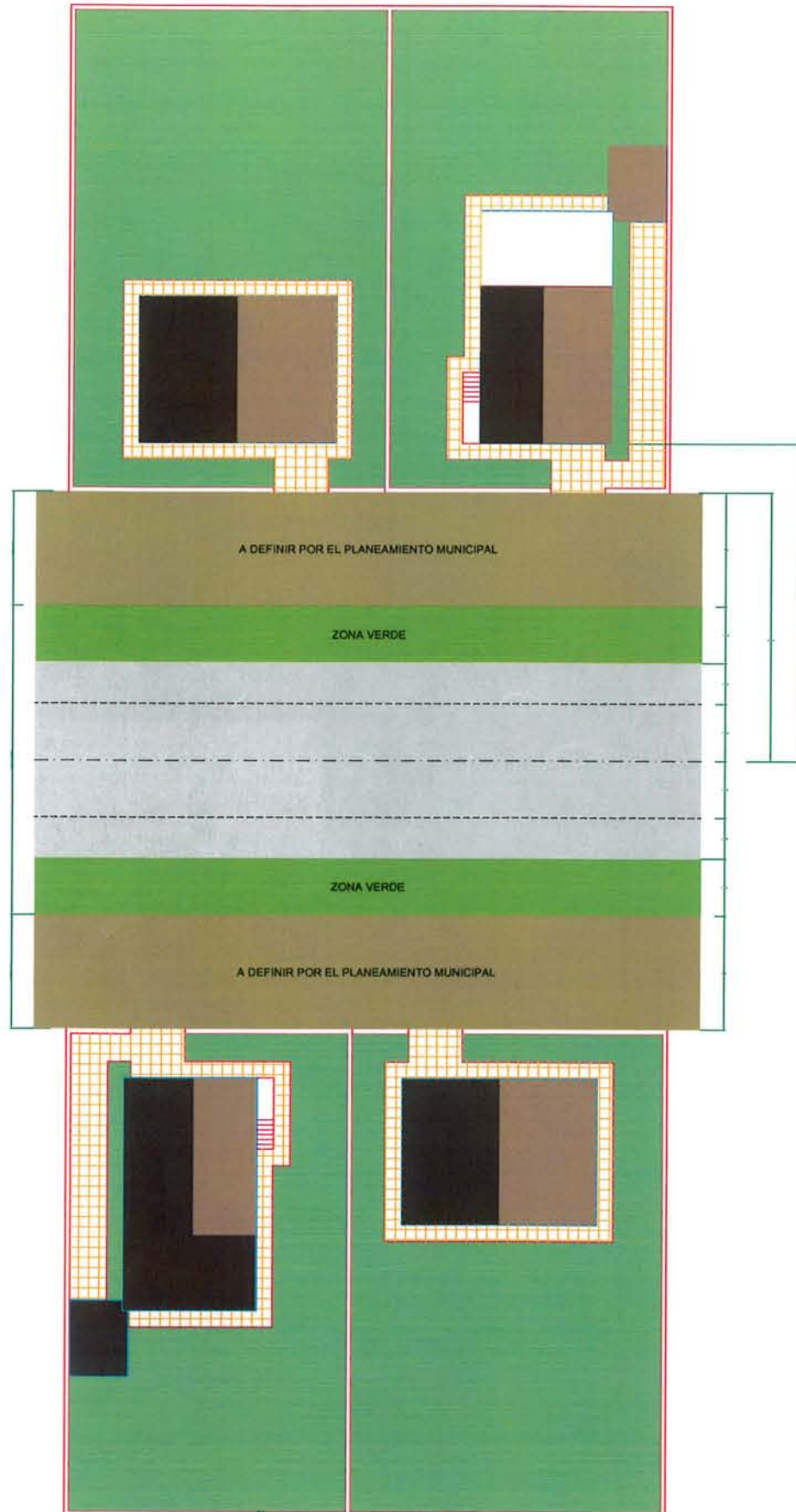
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A VARIANTES: 100 M. DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:  
CARRETERAS CONVENCIONALES  
DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS  
EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS**

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

**URBANIZACION CARRETERAS  
SUELO URBANIZABLE**





**SECCION TIPO 5.**

RED BASICA.



- \* En esta anchura se dispondrá el arcén previsto en el PICA y los elementos de drenaje longitudinal necesarios (rigola), sin que sea posible el estacionamiento de vehículos.  
En el caso de que la anchura del arcén + rigola sea inferior a 2,5 metros, la diferencia se añadirá en la zona verde.

- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A **AUTOPISTAS Y AUTOVIAS: 50 M.** DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.
- DISTANCIA DE LA EDIFICACION A **VARIANTES: 100 M.** DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA CALZADA.

**RED DE INTERÉS PREFERENTE:  
CARRETERAS CONVENCIONALES  
DISTANCIAS GENERALES ESTABLECIDAS  
EN LA NORMA FORAL DE CARRETERAS**

NOTA: Todas las distancias representadas en el plano son mínimos a respetar.

**URBANIZACION CARRETERAS  
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO**

## TRAMOS URBANOS

Nº ORDEN	TIPO DE RED	CARRETERA	MUNICIPIO	NÚCLEO	LONGITUD	PK INICIO	PK FIN	TRÁFICO	%PESADOS
1	RED DE INTERÉS PREFERENTE	N-124	BERANTEVILLA	LACORZANILLA	178	28+438	28+616	10.502	22
2	RED DE INTERÉS PREFERENTE	N-240	LEGUTIANO	LEGUTIANO	73	15+749	15+822	11.047	18
3	RED DE INTERÉS PREFERENTE	N-104	VITORIA-GASTEIZ	MATAUCO	157	358+1003	359+143	6.617	6
4	RED DE INTERÉS PREFERENTE	N-104	VITORIA-GASTEIZ	ILARRAZA	205	357+434	357+639	10.200	6
5	RED BÁSICA	A-624	AMURRIO	AMURRIO	1965	40+635	42+200	3.731	6
6	RED BÁSICA	A-625	AMURRIO	SARATXO	108	355+535	355+643	4.798	12
7	RED BÁSICA	A-132	ARRAIA-MAEZTU	MAESTU	564	26+092	26+656	3.477	10
8	RED BÁSICA	A-132	ARRAIA-MAEZTU	AZACETA	195	19+190	19+385	3.477	10
9	RED BÁSICA	A-132	ARRAIA-MAEZTU	ATAURI	370	28+620	29+025	3.477	10
10	RED BÁSICA	A-624	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA SUR	1138	55+398	56+473	2.264	6
11	RED BÁSICA	A-624	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA NORTE	307	55+006	55+313	2.264	6
12	RED BÁSICA	A-624	ARTZINIEGA	STRO. NTRA. SRA. DE LA ENCINA	148	56+800	57+000	463	5
13	RED BÁSICA	A-624	ARTZINIEGA	LAS ARENAS	28	59+973	60+004	463	5
14	RED BÁSICA	A-624	AYALA	MENAGARAI	402	49+520	49+922	2.264	6
15	RED BÁSICA	A-624	AYALA	RESPALDIZA	437	46+321	46+758	3.166	6
16	RED BÁSICA	A-126	BERNEDO	ANGOSTINA	45	41+575	41+620	275	4
17	RED BÁSICA	A-126	BERNEDO	BERNEDO	808	38+442	39+250	561	4
18	RED BÁSICA	A-132	CAMPEZO	SANTA CRUZ DE CAMPEZO	479	37+805	38+277	871	11
19	RED BÁSICA	A-126	CAMPEZO	SANTA CRUZ DE CAMPEZO	515	38+100	38+615	2.676	10
20	RED BÁSICA	A-124	LABASTIDA	LABASTIDA	1407	42+618	44+058	2.080	6
21	RED BÁSICA	A-124	LAGUARDIA	LAGUARDIA	1987	63+252	65+338	3.633	8
22	RED BÁSICA	A-124	LAGUARDIA	POL INDUSTRIAL CASA BLANCA	1408	75+459	76+818	3.677	8
23	RED BÁSICA	A-124	LANCIEGO	ASSA	79	72+705	72+784	3.677	8
24	RED BÁSICA	A-124	SAMANIEGO	SAMANIEGO	498	54+560	55+080	1.899	8
25	RED COMARCAL	A-2625	AMURRIO	TERTANGA	209	349+510	349+719	808	4
26	RED COMARCAL	A-2522	AMURRIO	BARAMBIO	650	34+392	35+106	1.724	5
27	RED COMARCAL	A-2622	AÑANA	SALINAS DE AÑANA	805	28+478	29+400	1.131	5
28	RED COMARCAL	A-2128	ARANA	ALDA	150	43+700	43+850	419	4
29	RED COMARCAL	A-2128	ARANA	CONTRASTA	185	40+018	40+203	419	4
30	RED COMARCAL	A-2128	ARANA	SAN VICENTE DE HARANA	297	46+348	46+645	419	4
31	RED COMARCAL	A-2128	ARANA	ULLIBARRI-ARANA	226	42+503	42+729	419	4
32	RED COMARCAL	A-2602	ARTZINIEGA	GORDELIZ	123	58+508	58+631	654	4
33	RED COMARCAL	A-2602	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA	545	56+180	56+725	1.889	5
34	RED COMARCAL	A-2602	ARTZINIEGA	SAN ANTONIO	2	57+241	57+243	1.889	5
35	RED COMARCAL	A-2122	LANTARON	SOBRON ESTE	150	47+678	47+828	1.101	16
36	RED COMARCAL	A-2122	LANTARON	SOBRON OESTE	167	49+087	49+254	1.101	16
37	RED COMARCAL	A-2625	LANTARON	BERGUENDA	391	321+192	321+583	1.612	4
38	RED COMARCAL	A-2122	LANTARON	FONTECHA	350	40+699	41+100	1.952	16
39	RED COMARCAL	A-2625	LANTARON	PUENTELARRA	662	318+100	318+762	2.804	4
40	RED COMARCAL	A-2620	LEGUTIANO	LEGUTIANO NORTE	275	15+523	15+798	944	5
41	RED COMARCAL	A-2620	LEGUTIANO	LEGUTIANO SUR	838	15+560	16+397	944	5

42	RED COMARCAL	A-2126	OYON	OYON	2488	57+408	59+924	8.419	8
43	RED COMARCAL	A-2124	PEÑACERRADA	PEÑACERRADA	422	24+687	25+097	456	4
44	RED COMARCAL	A-2622	RIBERA ALTA	POBES	856	20+877	21+690	903	5
45	RED COMARCAL	A-2128	SALVATIERRA	SALVATIERRA-AGURAIN	249	24+920	25+127	292	7
46	RED COMARCAL	A-2128	SALVATIERRA	OPAKUA	529	28+096	28+625	1.025	8
47	RED COMARCAL	A-2521	URCABUSTAIZ	GUJULI	295	28+366	28+661	780	5
48	RED COMARCAL	A-2622	VALDEGOVIA	BOVEDA	521	53+100	53+621	148	5
49	RED COMARCAL	A-2622	VALDEGOVIA	CORRO	115	48+590	48+705	148	5
50	RED COMARCAL	A-2622	VALDEGOVIA	TOBILLAS	234	50+350	50+584	148	5
51	RED COMARCAL	A-2622	VALDEGOVIA	GURENDES	322	42+793	43+130	524	5
52	RED COMARCAL	A-2622	VALDEGOVIA	VILLANANE	488	38+182	38+670	524	5
53	RED COMARCAL	A-2622	VALDEGOVIA	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	864	40+953	41+859	524	5
54	RED COMARCAL	A-2625	VALDEGOVIA	OSMA	293	334+721	335+000	1.221	4
55	RED COMARCAL	A-2625	VALDEGOVIA	ESPEJO	921	324+431	325+336	1.612	4
56	RED COMARCAL	A-2126	YECORA	YECORA	545	50+137	50+682	585	4
57	RED LOCAL	A-3112	ALEGRIA-DULANTZI	ALEGRIA	118	17+412	17+530	848	8
58	RED LOCAL	A-3112	ALEGRIA-DULANTZI	EGILETA	72	13+072	13+144	848	8
59	RED LOCAL	A-3110	ALEGRIA-DULANTZI	ALEGRIA	697	13+350	14+177	3.927	27
60	RED LOCAL	A-3616	AMURRIO	BERGANZA	220	36+612	36+832	310	6
61	RED LOCAL	A-3941	ARAMAIO	OLAETA	540	29+080	29+620	104	3
62	RED LOCAL	A-3118	ARANA	SAN VICENTE DE HARANA	33	39+045	39+078	169	4
63	RED LOCAL	A-3118	ARRAIA-MAEZTU	SABANDO	199	34+588	34+787	169	4
64	RED LOCAL	A-3114	ARRAIA-MAEZTU	ARENAZA	41	30+497	30+538	574	6
65	RED LOCAL	A-3114	ARRAIA-MAEZTU	CICUJANO	40	27+898	27+938	574	6
66	RED LOCAL	A-3114	ARRAIA-MAEZTU	LEORTZA	66	27+305	27+371	574	6
67	RED LOCAL	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	ARROIABE	60	9+892	9+952	2.397	14
68	RED LOCAL	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	DURANA	671	5+973	6+643	2.397	14
69	RED LOCAL	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	MENDIBIL	463	8+122	8+585	2.397	14
70	RED LOCAL	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	OTALORA	108	17+236	17+344	2.397	14
71	RED LOCAL	A-3002	ARRAZUA-UBARRUNDIA	ULLIBARRI GANBOA	651	14+053	14+704	2.397	14
72	RED LOCAL	A-3636	ARTZINIEGA	GORDELIZ	44	58+580	58+624	422	5
73	RED LOCAL	A-3012	ASPARRENA	GORDOA	85	29+713	29+798	232	8
74	RED LOCAL	A-3012	ASPARRENA	ILARDUIA	190	38+793	38+983	354	4
75	RED LOCAL	A-3020	ASPARRENA	ARAIA	87	32+783	32+870	3.014	14
76	RED LOCAL	A-3020	ASPARRENA- SAN MILLAN	P.I.SAN ROMAN	925	31+237	32+170	3.014	14
77	RED LOCAL	A-3630	AYALA	RETES DE LLANTENO	178	53+245	53+423	220	5
78	RED LOCAL	A-3641	AYALA	ZUAZA	358	49+785	50+104	783	5
79	RED LOCAL	A-3622	AYALA	MURGA	401	48+173	48+574	1.850	5
80	RED LOCAL	A-3622	AYALA	RESPALDIZA	131	46+610	46+741	1.850	5
81	RED LOCAL	A-3624	AYALA	RESPALDIZA	170	46+540	46+710	1.850	5
82	RED LOCAL	A-3224	BAÑOS DE EBRO	BAÑOS DE EBRO	661	60+385	61+011	480	6
83	RED LOCAL	A-3012	BARRUNDIA	HERMUA	247	19+575	19+822	718	4
84	RED LOCAL	A-3012	BARRUNDIA	LARREA	383	20+900	21+275	509	4



85	RED LOCAL	A-3012	BARRUNDIA	OZAETA	593	17+931	18+524	2.254	4
86	RED LOCAL	A-3012	BARRUNDIA	MATURANA	29	14+688	14+717	2.253	4
87	RED LOCAL	A-3126	BERANTEVILLA	SANTA CRUZ DEL FIERRO	55	32+659	32+714	202	0
88	RED LOCAL	A-3124	BERANTEVILLA	MIJANCAS	139	35+031	35+170	231	3
89	RED LOCAL	A-3122	BERANTEVILLA	BERANTEVILLA	363	30+598	30+961	639	0
90	RED LOCAL	A-3136	BERNEDO	SAN ROMAN DE CAMPEZO	185	47+155	47+340	44	5
91	RED LOCAL	A-3134	BERNEDO	URARTE	378	26+070	26+448	219	4
92	RED LOCAL	A-3130	BERNEDO	VILLAFRIA	165	41+624	41+789	225	4
93	RED LOCAL	A-3610	CIGOITIA	GOPEGI	51	15+387	15+438	295	5
94	RED LOCAL	A-3610	CIGOITIA	MANURGA	495	17+167	17+662	295	5
95	RED LOCAL	A-3608	CIGOITIA	ETXAGUEN	477	17+763	18+244	495	13
96	RED LOCAL	A-3608	CIGOITIA	MURUA	477	16+345	16+822	495	13
97	RED LOCAL	A-3608	CIGOITIA	SAN PEDRO ESTE	90	19+882	19+972	495	13
98	RED LOCAL	A-3608	CIGOITIA	SAN PEDRO OESTE	87	19+539	19+626	495	13
99	RED LOCAL	A-3608	CIGOITIA	GOPEGI	838	14+804	15+574	771	5
100	RED LOCAL	A-3604	CIGOITIA	ETXABARRI-IBIÑA	647	9+519	10+168	789	5
101	RED LOCAL	A-3604	CIGOITIA	MENDAROKETA	345	11+600	11+945	789	5
102	RED LOCAL	A-3316	CUARTANGO	JOKANO	306	27+635	27+941	232	4
103	RED LOCAL	A-3316	CUARTANGO	SANTA EULALIA	282	32+283	32+565	232	4
104	RED LOCAL	A-3316	CUARTANGO	ZUHATZU-KUARTANGO	738	25+300	26+038	232	4
105	RED LOCAL	A-3314	CUARTANGO	ANDA	237	31+176	31+413	362	4
106	RED LOCAL	A-3314	CUARTANGO	ZUHATZU-KUARTANGO	138	25+266	25+404	362	4
107	RED LOCAL	A-3108	ELBURGO	ARGOMANIZ	752	11+582	12+297	253	6
108	RED LOCAL	A-3214	ELCIEGO	ELCIEGO	278	63+492	63+770	312	13
109	RED LOCAL	A-3212	ELCIEGO	ELCIEGO	324	65+956	66+280	558	13
110	RED LOCAL	A-3210	ELCIEGO	ELCIEGO	990	69+970	70+963	1.050	12
111	RED LOCAL	A-3228	ELVILLAR	ELVILLAR	198	69+233	69+431	778	4
112	RED LOCAL	A-3308	IRUÑA DE OCA	NANCLARES DE LA OCA	1100	16+170	17+280	4.494	7
113	RED LOCAL	A-3110	IRURAIZ-GAUNA	GEREÑU	272	20+428	20+700	561	4
114	RED LOCAL	A-3100	IRURAIZ-GAUNA	GAZEO	118	19+813	19+931	835	7
115	RED LOCAL	A-3112	IRURAIZ-GAUNA	ERENCHUN	96	14+739	14+835	848	8
116	RED LOCAL	A-3202	LABASTIDA	LABASTIDA NORTE	295	14+635	14+930	184	4
117	RED LOCAL	A-3202	LABASTIDA	LABASTIDA SUR	690	15+510	16+200	184	4
118	RED LOCAL	A-3132	LAGRAN	LAGRAN	96	37+940	38+036	147	3
119	RED LOCAL	A-3130	LAGRAN	LAGRAN	821	37+371	38+245	225	4
120	RED LOCAL	A-3228	LAGUARDIA	LAGUARDIA	140	63+600	63+740	778	4
121	RED LOCAL	A-3210	LAGUARDIA	LAGUARDIA	284	65+373	65+657	1.050	12
122	RED LOCAL	A-3220	LANCIEGO	LANCIEGO	609	77+051	77+660	843	5
123	RED LOCAL	A-3312	LANTARON	COMUNION	475	34+357	34+832	81	6
124	RED LOCAL	A-3216	LAPUEBLA DE LABARCA	LAPUEBLA DE LABARCA	844	71+043	71+887	840	13
125	RED LOCAL	A-3006	LEGUTIANO	ZONA INDUSTRIAL DE LLADIE	284	15+228	15+512	1.471	8
126	RED LOCAL	A-3212	LEZA	LEZA	417	59+719	60+139	558	13
127	RED LOCAL	A-3638	LLODIO	LLODIO	398	50+543	50+941	1.083	7

128	RED LOCAL	A-3230	MOREDA DE ALAVA	MOREDA DE ALAVA	419	57+321	57+740	17	6
129	RED LOCAL	A-3226	MOREDA DE ALAVA	MOREDA DE ALAVA	539	83+613	84+152	671	5
130	RED LOCAL	A-3641	OKONDO	OKONDO	1360	55+929	57+245	783	5
131	RED LOCAL	A-3632	OKONDO	OKONDO Z.I.	364	57+693	58+057	1.806	8
132	RED LOCAL	A-3632	OKONDO	OKONDO	200	57+249	57+449	1.806	8
133	RED LOCAL	A-3226	OYON	OYON ESTE	396	80+282	80+678	843	5
134	RED LOCAL	A-3226	OYON	OYON OESTE	187	79+927	80+114	768	5
135	RED LOCAL	A-3322	RIBERA ALTA	TUYO	520	27+276	27+796	154	3
136	RED LOCAL	A-3322	RIBERA ALTA	VILLALUENGA	91	26+073	26+164	154	3
137	RED LOCAL	A-3318	RIBERA ALTA	BARRON	304	28+451	28+755	338	8
138	RED LOCAL	A-3318	RIBERA ALTA	ESCOTA	239	24+240	24+479	338	8
139	RED LOCAL	A-3318	RIBERA ALTA	MORILLAS	317	20+164	20+481	338	8
140	RED LOCAL	A-3314	RIBERA ALTA	SUBIJANA MORILLAS	202	19+971	20+173	546	4
141	RED LOCAL	A-3312	RIBERA BAJA	RIVABELLOSA	1174	29+816	30+990	664	6
142	RED LOCAL	A-3022	SALVATIERRA	SALVATIERRA-AGURAIN	714	24+820	25+533	114	7
143	RED LOCAL	A-3016	SALVATIERRA	SALVATIERRA-AGURAIN	1150	24+960	26+108	292	7
144	RED LOCAL	A-3100	SALVATIERRA	SALVATIERRA Z.I.	800	20+700	21+500	850	7
145	RED LOCAL	A-3018	SAN MILLAN	ORDOÑANA	413	27+843	28+273	168	8
146	RED LOCAL	A-3012	SAN MILLAN	GALARRETA	125	29+574	29+699	232	8
147	RED LOCAL	A-3012	SAN MILLAN	NARVAJA	382	24+940	25+340	509	6
148	RED LOCAL	A-3138	SAN MILLAN	SAN ROMAN DE SAN MILLAN	430	33+015	33+445	589	9
149	RED LOCAL	A-3314	URCABUSTAIZ	ABORNIKANO	145	33+326	33+471	606	4
150	RED LOCAL	A-3314	URCABUSTAIZ	IZARRA	1043	35+625	36+670	606	4
151	RED LOCAL	A-3612	URCABUSTAIZ	IZARRA	447	25+1051	26+450	2.238	10
152	RED LOCAL	A-3320	VALDEGOVIA	CARANCA	261	41+963	42+243	120	3
153	RED LOCAL	A-3320	VALDEGOVIA	VILLANANE	78	38+430	38+508	120	3
154	RED LOCAL	A-3318	VALDEGOVIA	CARCAMO	602	32+990	32+388	133	8
155	RED LOCAL	A-3318	VALDEGOVIA	GUINEA	43	30+797	30+840	133	8
156	RED LOCAL	A-3214	VILLABUENA	VILLABUENA DE ALAVA	474	57+171	57+645	657	6
157	RED LOCAL	A-3606	VITORIA-GASTEIZ	FORONDA	496	12+758	13+240	213	4
158	RED LOCAL	A-3602	VITORIA-GASTEIZ	ARANGIZ	354	8+406	8+760	320	8
159	RED LOCAL	A-3010	VITORIA-GASTEIZ	ILARRAZA	342	6+310	6+652	454	3
160	RED LOCAL	A-3010	VITORIA-GASTEIZ	LUBIANO	339	9+390	9+729	454	3
161	RED LOCAL	A-3010	VITORIA-GASTEIZ	JUNGUITU	343	7+745	8+104	497	4
162	RED LOCAL	A-3104	VITORIA-GASTEIZ	OTAZU	634	4+266	4+900	712	4
163	RED LOCAL	A-3601	VITORIA-GASTEIZ	ARANGIZ	354	5+282	5+636	1.784	7
164	RED LOCAL	A-3604	VITORIA-GASTEIZ	MIÑANO MENOR	107	14+268	14+375	4.146	10
165	RED LOCAL	A-3018	ZALDUONDO	ZALDUONDO	196	30+975	31+150	168	8
166	RED LOCAL	A-3012	ZALDUONDO	ZADUONDO	534	33+170	33+704	232	8
167	RED LOCAL	A-3126	ZAMBRANA	BERGANZO	441	39+038	39+479	75	3
168	RED LOCAL	A-3126	ZAMBRANA	OCIO ESTE	42	36+126	36+168	202	0
169	RED LOCAL	A-3126	ZAMBRANA	OCIO OESTE	76	35+841	35+917	202	0
170	RED LOCAL	A-3126	ZAMBRANA	ZAMBRANA	775	30+183	30+958	202	0

171	RED LOCAL	A-3600	ZUYA	AMETZAGA	978	20+922	21+961	1.111	6
172	RED LOCAL	A-3600	ZUYA	MURGIA	1645	19+191	20+809	1.111	6
173	RED VECINAL	A-4319	AÑANA	ATIEGA NORTE	105	35+339	35+444	85	5
174	RED VECINAL	A-4319	AÑANA	ATIEGA SUR	159	35+023	35+182	85	5
175	RED VECINAL	A-4025	ARAMAIO	IBARRA	72	29+730	29+802	295	3
176	RED VECINAL	A-4142	ARRAIA-MAEZTU	ROITEGI	116	35+410	35+525	83	6
177	RED VECINAL	A-4124	ARRAIA-MAEZTU	MAESTU	264	26+544	26+280	138	6
178	RED VECINAL	A-4010	ARRAZUA-UBARRUNDIA	MENDIBIL	60	8+480	8+540	143	6
179	RED VECINAL	A-4016	ARRAZUA-UBARRUNDIA	LUKO	253	10+990	11+243	200	4
180	RED VECINAL	A-4027	ARRAZUA-UBARRUNDIA	DURANA	176	6+866	7+042	1.291	3
181	RED VECINAL	A-4623	ARTZINIEGA	STRO. NTRA. SRA. DE LA ENCINA	72	56+900	56+972	36	3
182	RED VECINAL	A-4625	ARTZINIEGA	GORDELIZ	139	59+392	59+531	145	4
183	RED VECINAL	A-4624	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA	118	56+500	56+618	244	4
184	RED VECINAL	A-4624	ARTZINIEGA	SOJOGUTI	34	57+521	57+555	244	4
185	RED VECINAL	A-4620	AYALA	BEOTEGI	207	50+874	51+080	232	3
186	RED VECINAL	A-4620	AYALA	MENAGARAI	421	49+800	50+221	232	3
187	RED VECINAL	A-4205	BAÑOS DE EBRO	BAÑOS DE EBRO	326	61+270	61+596	257	4
188	RED VECINAL	A-4013	BARRUNDIA	GUEVARA	513	15+667	16+180	23	4
189	RED VECINAL	A-4004	BARRUNDIA	AUDIKANA	296	16+294	16+590	100	7
190	RED VECINAL	A-4005	BARRUNDIA	DALLO	244	17+894	18+137	221	7
191	RED VECINAL	A-4017	BARRUNDIA	OZAETA	322	18+260	18+582	221	7
192	RED VECINAL	A-4149	BERNEDO	URARTE	154	26+790	26+944	56	4
193	RED VECINAL	A-4150	BERNEDO	MARKINEZ	370	28+860	29+230	81	6
194	RED VECINAL	A-4154	BERNEDO	URTURI	325	37+727	38+022	811	4
195	RED VECINAL	A-4161	CAMPEZO	ORBISO	563	42+540	43+027	130	5
196	RED VECINAL	A-4408	CIGOITIA	GOPEGI	101	15+060	15+161	216	6
197	RED VECINAL	A-4409	CIGOITIA	GOPEGI	144	15+350	15+494	216	4
198	RED VECINAL	A-4407	CIGOITIA	BERRIKANO	703	13+200	13+903	459	5
199	RED VECINAL	A-4351	CUARTANGO	ARCHUA	179	33+495	33+674	50	4
200	RED VECINAL	A-4121	ELBURGO	AÑUA	113	13+188	13+301	269	6
201	RED VECINAL	A-4121	ELBURGO	GACETA	213	11+996	12+231	269	6
202	RED VECINAL	A-4205	ELCIEGO	ELCIEGO	605	67+031	67+636	257	4
203	RED VECINAL	A-4208	ELCIEGO	ELCIEGO	381	71+320	71+701	389	4
204	RED VECINAL	A-4358	IRUÑA DE OCA	VILLODAS	84	12+829	12+913	631	31
205	RED VECINAL	A-4111	IRURAIZ-GAUNA	GAZEO	175	21+940	22+115	106	7
206	RED VECINAL	A-4111	IRURAIZ-GAUNA	LANGARIKA	308	23+667	23+975	106	7
207	RED VECINAL	A-4135	IRURAIZ-GAUNA	ERENCHUN	503	13+470	13+973	124	6
208	RED VECINAL	A-4135	IRURAIZ-GAUNA	GAUNA	65	16+368	16+433	124	6
209	RED VECINAL	A-4207	LAGUARDIA	LAGUARDIA	193	66+637	66+830	477	4
210	RED VECINAL	A-4325	LANTARON	ALCEDO	173	47+164	47+337	47	4
211	RED VECINAL	A-4325	LANTARON	BERGUENDA	122	45+490	45+612	47	4
212	RED VECINAL	A-4321	LANTARON	SALCEDO	320	38+712	39+032	144	5
213	RED VECINAL	A-4322	LANTARON	LECIÑANA DEL CAMINO	324	38+925	39+249	175	5

214	RED VECINAL	A-4208	LAPUEBLA DE LABARCA	LA PUEBLA DE LABARCA	384	75+967	76+350	389	4
215	RED VECINAL	A-4202	LAPUEBLA DE LABARCA	LAPUEBLA DE LABARCA	180	71+944	72+124	966	4
216	RED VECINAL	A-4016	LEGUTIANO	URBINA	590	12+905	12+315	200	4
217	RED VECINAL	A-4206	NAVARIDAS	NAVARIDAS	266	62+562	62+828	90	3
218	RED VECINAL	A-4207	NAVARIDAS	NAVARIDAS	160	62+840	63+000	477	4
219	RED VECINAL	A-4212	OYON	BARRIOBUSTO	290	51+921	52+194	730	4
220	RED VECINAL	A-4162	PENACERRADA	PAYUETA	265	24+405	24+670	58	3
221	RED VECINAL	A-4318	RIBERA ALTA	VILORIA	155	28+212	28+367	82	4
222	RED VECINAL	A-4339	RIBERA BAJA	RIVABELLOSA	321	29+270	29+591	109	7
223	RED VECINAL	A-4342	RIBERA BAJA	MANZANOS	535	21+120	21+655	169	5
224	RED VECINAL	A-4112	SALVATIERRA	ARRIZALA	150	29+429	29+579	106	8
225	RED VECINAL	A-4139	SAN MILLAN	ULLIBARRI-JAUREGI	307	21+200	21+507	116	6
226	RED VECINAL	A-4419	URCABUSTAIZ	IZARRA	198	26+200	26+398	59	3
227	RED VECINAL	A-4421	URCABUSTAIZ	OIARDO NORTE	287	30+149	30+436	85	5
228	RED VECINAL	A-4421	URCABUSTAIZ	OIARDO SUR	90	29+727	29+817	85	5
229	RED VECINAL	A-4422	URCABUSTAIZ	UNZA	72	32+031	32+103	141	4
230	RED VECINAL	A-4330	VALDEGOVIA	ASTULEZ	121	44+219	44+340	12	0
231	RED VECINAL	A-4330	VALDEGOVIA	OSMA	42	46+825	46+867	12	0
232	RED VECINAL	A-4332	VALDEGOVIA	GURENDES SUR	292	43+543	43+835	42	5
233	RED VECINAL	A-4332	VALDEGOVIA	GURENDES INTERSECCIÓN	70	42+950	43+020	42	5
234	RED VECINAL	A-4332	VALDEGOVIA	GURENDES NORTE	204	43+152	43+356	42	5
235	RED VECINAL	A-4327	VALDEGOVIA	ESPEJO	565	34+390	34+955	45	4
236	RED VECINAL	A-4328	VALDEGOVIA	VILLAMADERNE	396	35+938	36+334	80	6
237	RED VECINAL	A-4331	VALDEGOVIA	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	234	41+250	41+484	93	5
238	RED VECINAL	A-4338	VALDEGOVIA	LALASTRA	444	54+000	54+444	111	5
239	RED VECINAL	A-4134	VITORIA-GASTEIZ	OREITIA	364	9+658	9+1022	73	5
240	RED VECINAL	A-4307	VITORIA-GASTEIZ	FORONDA	92	12+784	12+876	271	5
241	RED VECINAL	A-4119	VITORIA-GASTEIZ	ABERASTURI	520	8+295	8+815	323	5
242	RED VECINAL	A-4301	VITORIA-GASTEIZ	YURRE	321	5+397	5+718	401	4
243	RED VECINAL	A-4107	VITORIA-GASTEIZ	ILARRAZA	136	6+613	6+749	433	4
244	RED VECINAL	A-4107	VITORIA-GASTEIZ	ZERIO	322	7+396	7+718	433	4
245	RED VECINAL	A-4405	VITORIA-GASTEIZ	MENDIGUREN	86	6+781	6+867	610	6
246	RED VECINAL	A-4133	VITORIA-GASTEIZ	ULLIBARRI DE LOS OLLEROS	337	9+320	9+657	665	6
247	RED VECINAL	A-4159	VITORIA-GASTEIZ	ARGANDONA	357	7+859	8+223	1.560	6
248	RED VECINAL	A-4416	ZUYA	BITORIANO	148	21+110	21+258	59	5
249	RED VECINAL	A-4418	ZUYA	AMETZAGA	69	21+470	21+539	121	4
250	RED VECINAL	A-4413	ZUYA	JUGO	375	21+286	21+661	319	4
251	RED VECINAL	A-4413	ZUYA	MURGIA	440	19+500	19+940	319	4
252	RED VECINAL	A-4415	ZUYA	MURGIA - BITORIANO	1754	20+010	21+754	839	6
253	RED VECINAL	A-4414	ZUYA	MURGIA	400	19+950	20+350	1.527	6
254	RED VECINAL	A-4414	ZUYA	SARRIA	700	20+559	21+259	1.527	6



**TRAVESIAS INVENTARIADAS**

NUMFICHA	MUNICIPIO	NÚCLEO	CARRETERA	TIPO DE RED	PK INICIO	PK FIN	LONGITUD	TRÁFICO CARRETERA (IMD 2003)	NIVEL DE CONFLICTIVIDAD	PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
1	VITORIA-GASTEIZ	ILARRAZA	N-104	Interés Preferente	357+434	357+639	205	10.200	Alto	Solución conjunta núcleos N-104 Con variante de trazado
2	VITORIA-GASTEIZ	MATAUCO	N-104	Interés Preferente	358+1.003	359+143	157	6.617	Alto	Solución conjunta núcleos N-104 Con variante de trazado
3	LABASTIDA	LABASTIDA	A-124	Básica	42+618	43+740	1.089	2.080	Alto	Variante
4	LAGUARDIA	LAGUARDIA	A-124	Básica	63+958	65+237	1.202	3.633	Alto	Variante
5	BERNEDO	ANGOSTINA	A-126	Básica	41+575	41+620	45	275	Bajo	Medidas de acondicionamiento
6	BERNEDO	BERNEDO	A-126	Básica	38+710	39+127	422	561	Bajo	Mejora de la intersección con la A-2126
7	ARRAIA-MAEZTU	ATAURI	A-132	Básica	28+810	29+025	189	3.477	Medio	Acondicionamiento de la travesía, con disposición de acera en el lado de las casas
8	ARRAIA-MAEZTU	AZACETA	A-132	Básica	19+190	19+385	195	3.477	Medio	Medidas de moderación de la velocidad
9	ARRAIA-MAEZTU	MAESTU	A-132	Básica	26+168	26+540	372	3.477	Medio	Acondicionamiento travesía, mejora intersecciones y medidas de moderación de velocidad
10	AMURRIO	AMURRIO	A-624	Básica	40+635	42+069	1.838	3.731	Alto	Imposible de construcción de variante; reforzar medidas de acondicionamiento peatonal y moderación de velocidad
11	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA SUR	A-624	Básica	56+026	56+473	447	2.264	Medio	Variante a largo plazo; a corto y medio plazo, acondicionamiento con ordenación de accesos y aparcamientos
12	AYALA	RESPALDIZA	A-624	Básica	46+321	46+602	282	3.166	Medio	Acondicionamiento con incorporación de medidas para el tráfico peatonal, y moderación de velocidad
13	AMURRIO	SARATXO	A-625	Básica	355+535	355+643	108	4.798	Alto	Nuevo trazado en variante
14	LANTARON	FONTECHA	A-2122	Comarcal	40+792	41+100	261	1.952	Alto	Variante
15	PEÑACERRADA	PEÑACERRADA	A-2124	Comarcal	24+687	25+022	350	456	Medio	Acondicionamiento con incorporación de medidas para peatones y moderación velocidad
16	OYON	OYON	A-2126	Comarcal	57+531	58+683	1.138	8.419	Alto	Variante
17	YECORA	YECORA	A-2126	Comarcal	50+137	50+682	545	585	Medio	Variante
18	ARANA	CONTRASTA	A-2128	Comarcal	40+018	40+203	185	419	Medio	Acondicionamiento con medidas de moderación de velocidad y aumento de visibilidad, y a largo plazo variante
19	SALVATIERRA	OPAKUA	A-2128	Comarcal	28+248	28+462	214	1.025	Bajo	Acondicionamiento con incorporación de medidas peatonales y de moderación de velocidad
20	SALVATIERRA	SALVATIERRA-AGURAIN	A-2128	Comarcal	24+920	25+030	149	1.025	Bajo	Mejora intersección con A-3016
21	ARANA	SAN VICENTE DE HARANA	A-2128	Comarcal	46+348	46+645	297	419	Medio	Acondicionamiento con medidas de moderación de velocidad y aumento de visibilidad y a largo plazo variante
22	ARANA	ULLIBARRI-ARANA	A-2128	Comarcal	42+503	42+729	226	419	Medio	Acondicionamiento y medidas de moderación de velocidad
23	URCABUSTAIZ	GUJULI	A-2521	Comarcal	28+366	28+661	295	780	Medio	Acondicionamiento con medidas peatonales y de moderación de velocidad
24	AMURRIO	BARAMBIO	A-2522	Comarcal	34+392	35+106	650	1.724	Alto	Variante
25	ARTZINIEGA	ARTZINIEGA	A-2602	Comarcal	56+180	56+520	340	1.889	Medio	Acondicionamiento y mejora y ordenación de accesos
26	LEGUTIANO	LEGUTIANO SUR	A-2620	Comarcal	15+560	16+397	837	944	Alto	Variante
27	VALDEGOVIA	BOVEDA	A-2622	Comarcal	53+132	53+621	489	148	Bajo	Medidas de moderación de velocidad y de mejora de visibilidad en cruces
28	VALDEGOVIA	GURENDES	A-2622	Comarcal	42+869	43+029	144	524	Bajo	Acondicionamiento y mejora de la intersección con la A-4332

29	RIBERA ALTA	POBES	A-2622	Comarcal	20+877	21+567	734	903	Alto	Variante
30	AÑANA	SALINAS DE AÑANA	A-2622	Comarcal	28+540	29+270	617	1.131	Alto	Variante
31	VALDEGOVIA	VILLANAÑE	A-2622	Comarcal	38+220	38+536	316	524	Bajo	Acondicionamiento de la travesía con medidas peatonales y mejora de la intersección
32	VALDEGOVIA	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	A-2622	Comarcal	40+953	41+668	673	524	Bajo	Acondicionamiento, y mejora de la intersección
33	LANTARON	BERGÜENDA	A-2625	Comarcal	321+192	321+477	285	1.612	Medio	Acondicionamiento y medidas de seguridad vial a largo plazo: Variante A largo plazo: Variante
34	VALDEGOVIA	ESPEJO	A-2625	Comarcal	324+553	325+182	642	1.612	Medio	Acondicionamiento con medidas de reducción de velocidad y mejora de visibilidad
35	VALDEGOVIA	OSMA	A-2625	Comarcal	334+721	334+965	244	1.221	Medio	Acondicionamiento con medidas peatonales y de moderación de velocidad
36	LANTARON	PUNTELARRA	A-2625	Comarcal	318+100	318+485	385	2.804	Bajo	Medidas de reducción de velocidad
37	LANTARON	COMUNION	A-3312	Local	34+357	34+832	475	81	Medio	Variante
38	ARRAZUA-UBARRUNDIA	ARROIABE	A-3002	Local	9+892	9+952	60	2.397	Bajo	Medidas de moderación de velocidad
39	ARRAZUA-UBARRUNDIA	DURANA	A-3002	Local	5+973	6+643	671	2.397	Bajo	Reforzar medidas de moderación de velocidad
40	ARRAZUA-UBARRUNDIA	MENDIBIL	A-3002	Local	8+122	8+585	463	2.397	Bajo	Reforzar medidas de moderación de velocidad
41	ARRAZUA-UBARRUNDIA	ULLIBARRI GANBOA	A-3002	Local	14+124	14+560	436	2.397	Bajo	Acondicionamiento con medidas peatonales y de mejora de la visibilidad
42	BARRUNDIA	LARREA	A-3012	Local	20+900	21+275	383	509	Bajo	Acondicionamiento, con medidas de moderación de velocidad
43	SAN MILLAN	NARVAJA	A-3012	Local	25+005	25+270	265	509	Bajo	Acondicionamiento, incorporando medidas peatonales y de mejora de visibilidad
44	BARRUNDIA	OZAETA	A-3012	Local	17+931	18+524	593	2.253	Medio	Acondicionamiento
45	SALVATIERRA	SALVATIERRA-AGURAIN	A-3016	Local	24+960	25+582	633	292	Medio	Reordenación modalidad aparcamiento con prohibición de aparcamiento en batería y control de estacionamiento en las proximidades de las intersecciones. A medio plazo vte de A-2128 y A-3016 hasta el final de la zona urbana de Salvatierra.
46	SALVATIERRA	SALVATIERRA-AGURAIN	A-3022	Local	24+820	25+533	714	114	Medio	Reforzar medidas de control de velocidad
47	VITORIA-GASTEIZ	OTAZU	A-3104	Local	4+679	4+791	112	712	Medio	Variante
48	ALEGRIA-DULANTZI	ALEGRIA	A-3110	Local	13+350	14+177	697	3.927	Alto	Variante
49	IRURAZ-GAUNA	GEREÑU	A-3110	Local	20+428	20+700	272	561	Bajo	Acondicionamiento, con delimitación de calzada y ordenación de márgenes
50	ALEGRIA-DULANTZI	ALEGRIA	A-3112	Local	17+412	17+530	118	848	Medio	Enlace a desnivel con Variante A-3110
51	BERANTEVILLA	BERANTEVILLA	A-3122	Local	30+598	30+961	363	639	Medio	Variante
52	SAN MILLAN	SAN ROMAN DE SAN MILLAN	A-3138	Local	33+220	33+350	130	589	Bajo	Reforzar medidas moderación velocidad
53	LABASTIDA	LABASTIDA SUR	A-3202	Local	15+510	16+015	505	2.774	Bajo	Acondicionamiento, con medidas peatonales
54	ELCIEGO	ELCIEGO	A-3210	Local	70+125	70+384	259	1.050	Bajo	Acondicionamiento ya ejecutado
55	ELCIEGO	ELCIEGO	A-3212	Local	65+956	66+280	324	558	Bajo	Acondicionamiento ya ejecutado
56	LEZA	LEZA	A-3212	Local	59+776	60+139	359	558	Medio	Medidas de moderación de velocidad y mejora de visibilidad
57	VILLABUENA	VILLABUENA DE ALAVA	A-3214	Local	57+286	57+645	359	657	Bajo	Reforzar medidas de moderación de velocidad

58	LAPUEBLA DE LABARCA	LAPUEBLA DE LABARCA	A-3216	Local	71+043	71+887	844	840	Bajo	Reforzar medidas de moderación velocidad y de protección de márgenes frente al estacionamiento incontrolado
59	LANCIEGO	LANCIEGO	A-3220	Local	77+139	77+578	439	843	Medio	Variante parcial de trazado con acondicionamiento de la carretera y mejora de la intersección con la A-4209
60	MOREDA DE ALAVA	MOREDA DE ALAVA	A-3226	Local	83+703	84+152	449	257	Alto	Variante
61	OYON	OYON ESTE	A-3226	Local	80+282	80+678	396	818	Medio	Reforzar medidas de ordenación del tráfico y moderación velocidad
62	OYON	OYON OESTE	A-3226	Local	79+927	80+114	187	768	Bajo	Medidas de moderación de la velocidad
63	IRUÑA DE OCA	NANCLARES DE LA OCA	A-3308	Local	16+300	17+127	827	4.494	Medio	Reforzar medidas de moderación de velocidad y ordenación del tráfico
64	RIBERA BAJA	RIVABELLOSA	A-3312	Local	30+027	30+726	699	664	Alto	Variante
65	URCABUSTAIZ	IZARRA	A-3314	Local	36+087	36+670	583	606	Bajo	Acondicionamiento
66	RIBERA ALTA	SUBIJANA MORILLAS	A-3314	Local	19+971	20+173	202	546	Medio	Acondicionamiento
67	ZUYA	AMETZAGA	A-3600	Local	20+922	21+780	797	1.111	Bajo	Refuerzo de medidas de moderación de velocidad, y mejora intersecciones carreteras vecinales
68	ZUYA	MURGIA	A-3600	Local	19+191	20+809	1.645	1.111	Bajo	Refuerzo de medidas de moderación de velocidad y mejora de las intersecciones de las carreteras vecinales
69	CIGOITIA	ETXABARRI-IBIÑA	A-3604	Local	9+519	10+168	647	789	Bajo	Acondicionamiento, con medidas peatonales y mejora de visibilidad
70	CIGOITIA	MENDAROKETA	A-3604	Local	11+667	11+945	278	789	Bajo	Acondicionamiento
71	CIGOITIA	GOPEGI	A-3608	Local	14+804	15+574	838	1.170	Medio	Acondicionamiento
72	URCABUSTAIZ	IZARRA	A-3612	Local	26+063	26+450	387	2.238	Bajo	Acondicionamiento con mejora de la intersección con la A-3314
73	OKONDO	OKONDO	A-3641	Local	55+929	57+245	1.360	783	Medio	Mejorar acondicionamiento y reforzar medidas de moderación de velocidad, así como mejora de la intersección con A-3632
74	AYALA	ZUAZA	A-3641	Local	49+855	50+034	217	783	Bajo	Acondicionamiento
75	ARRAZUA-UBARRUNDIA	DURANA	A-4027	Vecinal	6+866	7+042	176	1.291	Medio	Acondicionamiento con medidas de moderación de velocidad, ordenación de márgenes y mejora de visibilidad
76	VITORIA-GASTEIZ	ULLIBARRI DE LOS OLLEROS	A-4133	Vecinal	9+320	9+401	81	665	Bajo	Acondicionamiento
77	BERNEDO	URTURI	A-4154	Vecinal	37+727	37+1.001	274	811	Medio	Acondicionamiento a corto plazo
78	VITORIA-GASTEIZ	ARGANDONA	A-4159	Vecinal	7+859	8+223	357	1.560	Bajo	Acondicionamiento
79	OYON	BARRIOBUSTO	A-4212	Vecinal	51+921	52+113	192	730	Bajo	Acondicionamiento
80	VITORIA-GASTEIZ	MENDIGUREN	A-4405	Vecinal	6+781	6+867	86	610	Bajo	Acondicionamiento, y medidas de moderación de velocidad
81	ZUYA	MURGIA	A-4414	Vecinal	19+951	20+351	400	1.527	Bajo	Reforzar medidas de moderación de velocidad
82	ZUYA	SARRIA	A-4414	Vecinal	20+559	21+259	680	1.527	Bajo	Refuerzo medidas de moderación de velocidad

### 3.6. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD

La accesibilidad es un concepto con el que trata de medir o precisar la mayor o menor capacidad de acceder a un punto, o a una zona, desde otra serie de puntos o zonas externos a él. A diferencia del concepto de acceso, que simplemente indica la posibilidad de llegar a un lugar determinado, la accesibilidad señala el potencial alcanzable por las relaciones de intercambio que tienen lugar en el territorio.

Las principales formulaciones de la accesibilidad son de índole matemático; las más significativas son las expresadas en índices de tiempo, de distancia y velocidad de recorrido desde unos puntos o zonas (nudos de la red) a otros.

- **Índice de distancia:**  $A_i^d = \sum d_{ij}^r / \sum df_{ij}^1$ , cuantifica las características de trazado de las infraestructuras que sirven a la zona  $i$ , o la falta de éstas.
- **Velocidad media de recorrido:**  $V_i = \sum d_{ij}^r / \sum t_{ij}^r$ : representa la "velocidad media de recorrido" desde la zona  $i$  a las restantes.
- **Índice de tiempo:**  $A_i^t = \sum t_{ij}^r / \sum t_{ij}^f$ , cuantifica el conjunto de características de las infraestructuras que sirven a la zona, tanto en cuanto al trazado a gran escala, como en cuanto a velocidades de recorrido. Engloba en un solo indicador a los índices de distancia y velocidad, siendo directamente proporcional a ambos. Este procedimiento permite, dado un valor del índice de tiempo, averiguar el peso de cada característica (existencia o trazado de las infraestructuras, y calidad de las mismas) en la accesibilidad global de una zona.

**Como se observa en la definición de los índices, el ratio de distancia mide la accesibilidad considerando exclusivamente la existencia o no de infraestructura, sin tener en cuenta la calidad de ésta. Por el contrario el ratio de tiempos introduce el efecto de calidad de las infraestructuras medidas a través de las velocidades de circulación, y tiene por tanto en cuenta el trazado, el firme, el tráfico, etc.**

Las zonas consideradas para el estudio de accesibilidad se corresponden con los 51 términos municipales del territorio Histórico de Alava, localizándose el centroide de cada zona en la cabecera del municipio correspondiente.

Los resultados de los indicadores en análisis desde cada zona a Vitoria-Gasteiz muestran los valores más desfavorables se obtienen en las zonas orientales de Álava, y La Rioja alavesa, índice de distancias, y La Rioja alavesa, Valle de Arana y Peñacerrada, índice de tiempos.

<sup>1</sup>  $d_{ij}$  = distancia entre las zonas  $i$  y  $j$ , por el camino de tiempo mínimo.  
 $t_{ij}$  = tiempo de recorrido entre las zonas  $i$  y  $j$ , por el camino de tiempo mínimo.  
 $df_{ij}$  = distancia entre las zonas  $i$  y  $j$  en línea recta.  
 $tf_{ij}$  = tiempo de recorrido entre las zonas  $i$  y  $j$ , por el camino en línea recta, suponiendo una velocidad de recorrido de 60 km/h.

Así como el índice de distancias sería indicativo solamente de una determinada localización geográfica relativa, de cada núcleo respecto al resto, el índice de tiempos y las velocidades medias de recorrido reflejan una mayor o menor calidad de la infraestructura viaria y de las posibilidades de relación con otros núcleos.

En este sentido el estado actual del conjunto de las carreteras de La Rioja alavesa, básicas, comarcales y locales, sería el responsable de los bajos índices de tiempo detectados y de las bajas velocidades de recorrido.

Fuera de esta comarca, y como casos singulares están los de los núcleos apoyados en la A-3130 de Bernedo a Peñacerrada por Lagrán, y los núcleos más orientales de la provincia como Santa Cruz de Campezo, Maestu y Valle de Arana, mejorando respecto al año 1998 por las obras ejecutadas en la A-132; esta obra, así como la de la A-2128, ha contribuido a mejorar la integración de estas zonas, reduciendo tiempos y aumentando velocidades de recorrido, y en consecuencia, interrelacionando la zona oriental alavesa de Norte a Sur.

Si se compara la relación con Vitoria-Gasteiz de los municipios alaveses respecto a 1998, las conclusiones del análisis de accesibilidad reflejan un comportamiento similar en lo que al índice de distancias se refiere, y en el índice de tiempos, observándose una mejoría de parte de los municipios de La Rioja alavesa, por el apoyo de la A-124 y de la N-124 en su relación con Vitoria-Gasteiz.

Las velocidades de recorrido responden a este mismo análisis: Yécora, El Villar, Cripán y Lanciego/Lantziego en La Rioja, y Bernedo, Lagrán y Peñacerrada, aparecen como los núcleos con peor velocidad media en su relación con Vitoria-Gasteiz.

El análisis de los encaminamientos desde Vitoria-Gasteiz a cada núcleo, resulta indicativo del por qué de alguno de estos índices, y de la necesidad en consecuencia de mejorar ciertos itinerarios de conexión de la capital alavesa con las zonas más inaccesibles del Territorio.

El análisis de los caminos mínimos refleja la obvia necesidad de mejorar la A-2124 para mejorar a su vez los bajos índices de Peñacerrada, Lagrán, Bernedo, ... y de algunos núcleos de La Rioja alavesa, los efectos que ha tenido y tendrá la mejora de la A-132 en la accesibilidad de Maestu y Santa Cruz de Campezo, y la necesidad de mejorar el acceso al Valle de Arana desde Salvatierra/Agurain, así como la necesidad de mejorar los accesos a las zonas más occidentales de la provincia con actuaciones en la A-2622.



ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD  
RELACION DE LOS MUNICIPIOS ALAVESSES CON VITORIA

ZONAS		$A_i^d$	vel	VELOCIDAD MEDIA DE RECORRIDO (km/h)	$A_i^t$
25	ZAMBRANA	1.05	0.68	88.7	0.71
40	BERANTEVILLA	1.05	0.68	88.7	0.71
10	COMUNION	1.10	0.66	90.6	0.73
9	RIVABELLOSA	1.09	0.67	89.2	0.73
43	ARMIÑON	1.09	0.67	89.2	0.73
6	IZARRA	1.08	0.73	82.2	0.79
46	SALVATIERRA	1.39	0.61	99.2	0.84
49	RESPALDIZA	1.18	0.81	74.3	0.89
2	LLODIO	1.16	0.78	77.0	0.91
3	AMURRIO	1.17	0.79	75.8	0.93
47	ARTZINIEGA	1.15	0.82	73.7	0.94
13	DURANA	1.00	1.33	63.5	0.95
12	LEGUTIANO	1.12	0.85	70.3	0.96
45	ORDOÑANA	1.40	0.66	91.4	0.97
50	NANCLARES DE OCA	0.98	0.82	73.0	0.97
5	MURGUIA	1.21	0.74	81.6	0.99
4	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	1.12	0.96	62.8	1.01
18	POBES	1.02	0.84	71.4	1.01
7	SALINAS DE AÑANA	1.13	0.94	63.7	1.02
21	SANTA CRUZ DE CAMPEZO	1.24	0.82	73.1	1.02
8	ZUAZO DE CUARTANGO	1.42	0.75	80.5	1.06
42	IBARRA	1.07	1.18	60.4	1.07
48	ARAYA	1.40	0.71	84.2	1.07
44	ZALDUONDO	1.40	0.71	84.2	1.07
26	LABASTIDA	1.47	0.73	81.8	1.08
19	MAESTU	1.28	0.86	70.2	1.09
1	OKONDO	1.23	0.77	61.7	1.19
14	OZAETA	1.40	0.85	70.3	1.20
11	GOPEGUI	1.21	0.81	74.5	1.21
16	ALEGRIA	1.06	1.19	55.0	1.22
17	ACILU	1.11	1.19	54.0	1.24
39	BAÑOS DE EBRO	1.72	0.78	76.8	1.34
41	VILLABUENA DE ALAVA	1.73	0.78	77.2	1.34
15	ELBURGO	1.17	1.18	50.7	1.38
36	LAPUEBLA DE LABARCA	1.81	0.78	77.1	1.41
37	ELCIEGO	1.81	0.83	74.6	1.46
22	BERNEDO	1.68	0.88	68.3	1.47
27	SAMANIEGO	1.93	0.77	77.6	1.49
35	OYON-OION	1.85	0.82	73.5	1.51
24	PEÑACERRADA	1.13	1.34	44.7	1.52
20	ALDA	1.86	0.84	71.3	1.57
34	MOREDA DE ALAVA	1.88	0.85	70.9	1.59
29	LAGUARDIA	2.02	0.80	75.1	1.61
38	NAVARIDAS	1.94	0.83	72.1	1.61
28	LEZA	2.06	0.78	76.5	1.62
33	YECORA	1.74	0.94	63.9	1.63
23	LAGRAN	1.50	1.12	53.6	1.68
31	ELVILLAR	2.32	0.82	72.9	1.91
30	CRIPAN	1.98	0.99	60.3	1.97
32	LANCIEGO	1.93	1.03	58.4	1.98

ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD  
RELACION DE LOS MUNICIPIOS ALAVESSES CON VITORIA

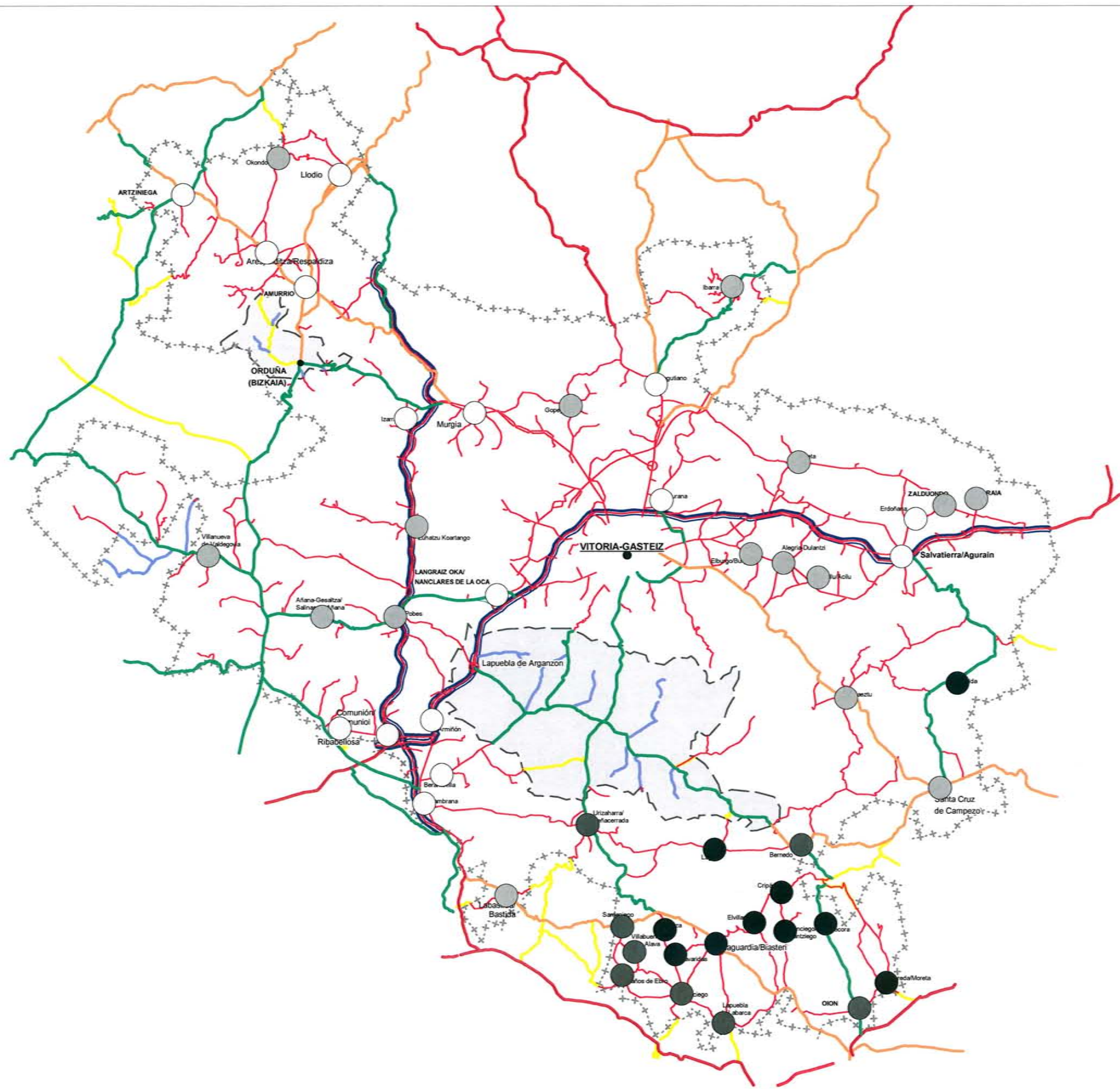
ZONAS		$A_i^d$
13	DURANA	1.00
18	POBES	1.02
25	ZAMBRANA	1.05
40	BERANTEVILLA	1.05
16	ALEGRIA	1.06
42	IBARRA	1.07
6	IZARRA	1.08
9	RIVABELLOSA	1.09
43	ARMIÑON	1.09
10	COMUNION	1.10
17	ACILU	1.11
12	LEGUTIANO	1.12
4	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	1.12
7	SALINAS DE AÑANA	1.13
24	PEÑACERRADA	1.13
47	ARTZINIEGA	1.15
2	LLODIO	1.16
15	ELBURGO	1.17
3	AMURRIO	1.17
49	RESPALDIZA	1.18
50	NANCLARES DE OCA	1.18
5	MURGUIA	1.21
11	GOPEGUI	1.21
1	OKONDO	1.23
21	SANTA CRUZ DE CAMPEZO	1.24
19	MAESTU	1.28
46	SALVATIERRA	1.39
14	OZAETA	1.40
48	ARAYA	1.40
44	ZALDUONDO	1.40
45	ORDOÑANA	1.40
8	ZUAZO DE CUARTANGO	1.42
26	LABASTIDA	1.47
23	LAGRAN	1.50
22	BERNEDO	1.68
39	BAÑOS DE EBRO	1.72
41	VILLABUENA DE ALAVA	1.73
33	YECORA	1.74
37	ELCIEGO	1.81
36	LAPUEBLA DE LABARCA	1.81
35	OYON-OION	1.85
20	ALDA	1.86
34	MOREDA DE ALAVA	1.88
32	LANCIEGO	1.93
27	SAMANIEGO	1.93
38	NAVARIDAS	1.94
30	CRIPAN	1.98
29	LAGUARDIA	2.02
28	LEZA	2.06
31	ELVILLAR	2.32

**ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD  
RELACION DE LOS MUNICIPIOS ALAVESSES CON VITORIA**

ZONAS		VELOCIDAD MEDIA DE RECORRIDO (km/h)
46	SALVATIERRA	99.2
45	ORDOÑANA	91.4
10	COMUNION	90.6
9	RIVABELLOSA	89.2
43	ARMIÑON	89.2
25	ZAMBRANA	88.7
40	BERANTEVILLA	88.7
48	ARAYA	84.2
44	ZALDUONDO	84.2
6	IZARRA	82.2
26	LABASTIDA	81.8
5	MURGUIA	81.6
8	ZUAZO DE CUARTANGO	80.5
27	SAMANIEGO	77.6
41	VILLABUENA DE ALAVA	77.2
36	LAPUEBLA DE LABARCA	77.1
2	LLODIO	77.0
39	BAÑOS DE EBRO	76.8
28	LEZA	76.5
3	AMURRIO	75.8
29	LAGUARDIA	75.1
37	ELCIEGO	74.6
11	GOPEGUI	74.5
49	RESPALDIZA	74.3
47	ARTZINIEGA	73.7
35	OYON-OION	73.5
21	SANTA CRUZ DE CAMPEZO	73.1
50	NANCLARES DE OCA	73.0
31	ELVILLAR	72.9
38	NAVARIDAS	72.1
18	POBES	71.4
20	ALDA	71.3
34	MOREDA DE ALAVA	70.9
14	OZAETA	70.3
12	LEGUTIANO	70.3
19	MAESTU	70.2
22	BERNEDO	68.3
33	YECORA	63.9
7	SALINAS DE AÑANA	63.7
13	DURANA	63.5
4	VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	62.8
1	OKONDO	61.7
42	IBARRA	60.4
30	CRIPAN	60.3
32	LANCIEGO	58.4
16	ALEGRIA	55.0
17	ACILU	54.0
23	LAGRAN	53.6
15	ELBURGO	50.7
24	PEÑACERRADA	44.7

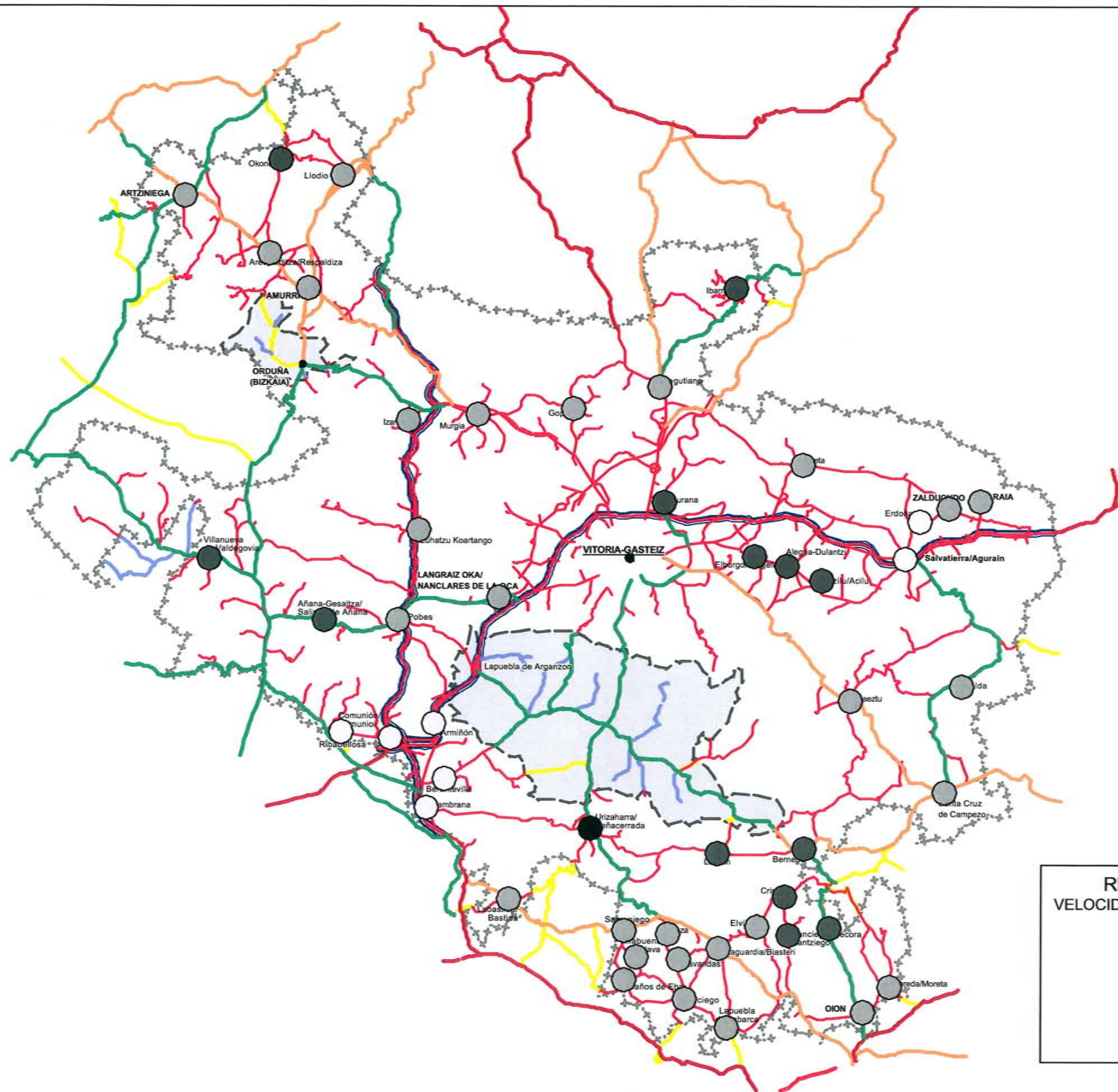




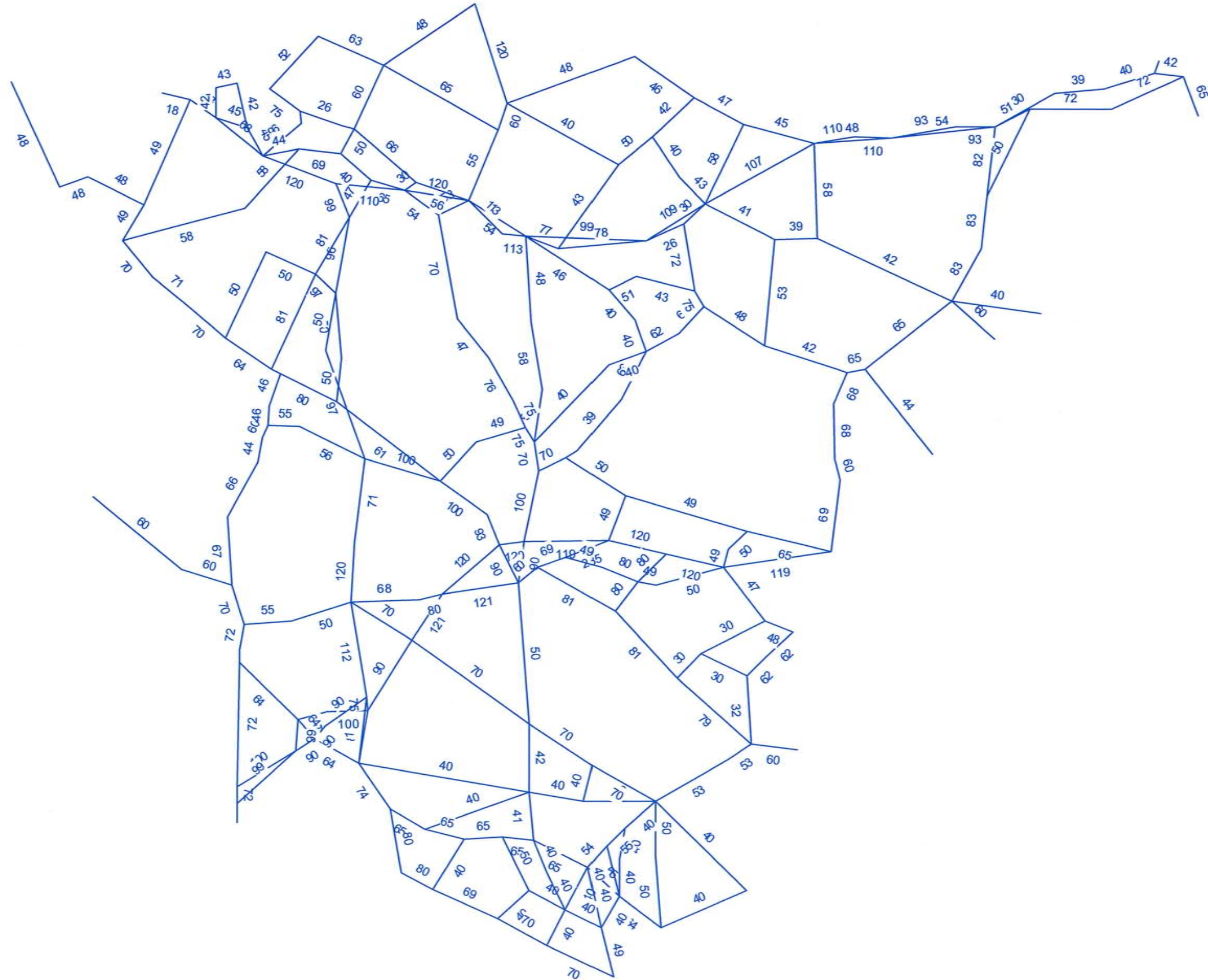












Otros análisis que se han hecho ha sido determinar la accesibilidad de cada núcleo a la Red de Interés Preferente como manera de determinar su conexión con el resto del territorio ya sea provincial o del resto de España.

Los valores obtenidos indican como en función de la velocidad media de acceso a la Red de Interés Preferente, los peores ratios se dan en Lapuebla de la Barca, Baños de Ebro, Villabuena de Álava, Elciego y Laguardia, con velocidades medias de recorrido menores de 50 kilómetros por hora. Si se analiza la distancia de recorrido de acceso a la Red de Interés Preferente, las peores cifras se dan en Lagran, Bernedo y Santa Cruz de Campezo, núcleos éstos que a su vez presentan los tiempos de recorrido más largos en la relación con la Red de Interés Preferente; en esta relación habría que añadir Artziniega en posición excéntrica respecto a la Red de Interés Preferente, pero apoyado en su movilidad en la Red Básica.

Hay que destacar como si se analiza la situación de los núcleos cabeceras de los términos municipales en relación a la **Red Básica**, la situación general de la accesibilidad mejora ya que núcleos de baja accesibilidad a la Red de Interés Preferente como Santa Cruz de Campezo (A-126 y A-132), Bernedo (A-126), Artziniega (A-624), Maestu (A-132) y Respalditza (A-624), están situados en la Red Básica; otros como Amurrio (A-625 y A-624), Samaniego (A-124), Laguardia (A-124) y Labastida (A-124), y Llodio (A-625), están situados en esta Red en conexión directa con la Red de Interés Preferente y por tanto con buena accesibilidad.

Quedarían por analizar otra serie de núcleos situados en la **Red Comarcal** y en la **Red Local**; su representación en el plano de Álava indica la relativa peor accesibilidad en relación a la Red de Interés Preferente y a la Red Básica de la zona de La Rioja, y la zona norte y sur de la Sierra de Cantabria con once núcleos que sólo se apoyan en su relación con el resto de las carreteras alavesas en viario local. Podría hablarse en este caso de que estas dos áreas son las peores en términos de accesibilidad general al resto del territorio alavés.

- En la Llanada alavesa la presencia cercana de la N-I soluciona el problema de los seis núcleos adyacentes apoyados en la red local.
- Casos particulares a considerar son los de Gopegi, con cercanía a la N-622 y sus problemas en su relación con el resto del territorio, y Okondo conectada con Llodio por Red Vecinal (A-4616) y Local (A-3632), y con la A-624 por Red Local (A-3641).
- La A-124 resuelve el acceso a los núcleos de La Rioja alavesa que se apoyan en Red Local.
- Por último la presencia de la A-2622 mitiga la accesibilidad a Salinas de Añana y Villanueva de Valdegobia en su relación con la capital alavesa.

Núcleos cuya accesibilidad se apoya en Red Comarcal: Distancias a Red de Interés Preferente o Básica

		IP	B
Alda a la N-I y a la A-132	A-2128	17,75	12,81
Yécora a la A-126	A-2126		4,36
Villanueva de Valdegobia a la N-I	A-2622	27,4	
Peñacerrada a la A-124 y a la A-126	A-2124		12,78/13,10
Oyón a la N-111	A-2126	1,26	
Salinas de Añana a la N-I	A-2622	18,09	
Nanclares de la Oca a la N-I	A-2622	0,78	
Ibarra a la N-240	A-2620	14,39	

Núcleos cuya accesibilidad se apoya en Red Local: Distancias a Red de Interés Preferente, Básica ó Comarcal

		IP	B	C
Lagran a la A-126	A3132		3,0	
Cripan a la A-124 y a la A-2126	A3220		9,14	4,0
Leza a la A-124	A-3212		1,94	
Moreda de Álava a la N-111 y a la A-124	A-3226	2,52	7,66	
El Villar a la A-124	A-3228		5,73	
Lanciego a la A-124	A-3220		4,31	
Okondo a la A-624 y A-625	A-3641		9,86	6,99
Navaridas a la A-124	A-3212		4,94	
Gopegi a la N-622	A-3608	5,03		
Zalduondo a la N-I	A-3018	6,18		
Acilu a la N-I	A-3110	11,62		
Ozaeta a la N-I	A-3012	5,86		
Elciego a la A-124	A-3212		5,84	
Alegría a la N-I	A-3110	4,42		
Villabuena de Álava a la A-124	A-3214		3,44	
Baños de Ebro a la A-124	A-3224		4,59	
Lapuebla de Labarca a la A-124	A-3216		6,16	
Ordoñana a la N-I	A-3018	3,09		
Elburgo a la N-104	A-3110	2,44		

Se puede concluir que la accesibilidad está garantizada a todos los municipios alaveses a través de la red estructurante, bien sea de interés preferente o básica, con la que la totalidad de los núcleos están conectados.



## ACCESOS A LA RED DE INTERÉS PREFERENTE

Por velocidad media de acceso

ZONAS	Tiempo	Distancia	Velocidad media
2 LLODIO	0.9	1.4	97.1
42 IBARRA	3.3	5.0	89.8
16 ALEGRIA	3.0	4.0	80.0
21 SANTA CRUZ DE CAMPEZO	28.1	37.1	79.2
19 MAESTU	18.4	24.2	78.9
3 AMURRIO	15.8	20.4	77.6
22 BERNEDO	31.7	37.0	70.0
50 NANCLARES DE OCA	4.3	5.0	69.2
15 ELBURGO	2.8	3.0	65.1
26 LABASTIDA	4.4	4.8	65.0
28 LEZA	19.1	20.7	65.0
27 SAMANIEGO	15.1	16.3	65.0
23 LAGRAN	31.7	34.0	64.3
35 OYON-OION	12.3	12.9	63.0
33 YECORA	20.0	20.9	62.7
45 ORDOÑANA	2.9	3.0	61.7
31 ELVILLAR	15.8	16.0	60.7
47 ARTZINIEGA	28.5	28.5	60.0
34 MOREDA DE ALAVA	16.4	16.3	59.8
30 CRIPAN	21.1	21.0	59.8
49 RESPALDIZA	22.2	21.6	58.5
14 OZAETA	6.2	6.0	58.1
32 LANCIEGO	14.5	14.0	58.0
38 NAVARIDAS	9.4	9.0	57.7
44 ZALDUONDO	7.3	7.0	57.6
48 ARAYA	7.3	7.0	57.6
1 OKONDO	11.1	10.4	56.4
4 VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	21.6	20.3	56.4
7 SALINAS DE AÑANA	8.5	7.5	52.7
24 PEÑACERRADA	16.6	14.0	50.7
20 ALDA	25.4	21.3	50.3
11 GOPEGUI	9.6	8.0	50.0
36 LAPUEBLA DE LABARCA	3.7	3.0	48.1
39 BAÑOS DE EBRO	3.7	3.0	48.1
41 VILLABUENA DE ALAVA	3.7	3.0	48.1
37 ELCIEGO	6.6	5.0	45.2
8 ZUAZO DE CUARTANGO	3.3	2.5	45.0
40 BERANTEVILLA	2.9	2.2	45.0
18 POBES	3.2	2.4	45.0
6 IZARRA	4.7	3.5	45.0
10 COMUNION	7.6	5.7	45.0
29 LAGUARDIA	15.0	10.0	40.0
17 ACILU	18.6	7.0	22.6
5 MURGUIA			
9 RIVABELLOSA			
12 LEGUTIANO			
13 DURANA			
25 ZAMBRANA			
43 ARMIÑON			
46 SALVATIERRA			
51 VITORIA-GASTEIZ			

## ACCESOS A LA RED DE INTERÉS PREFERENTE

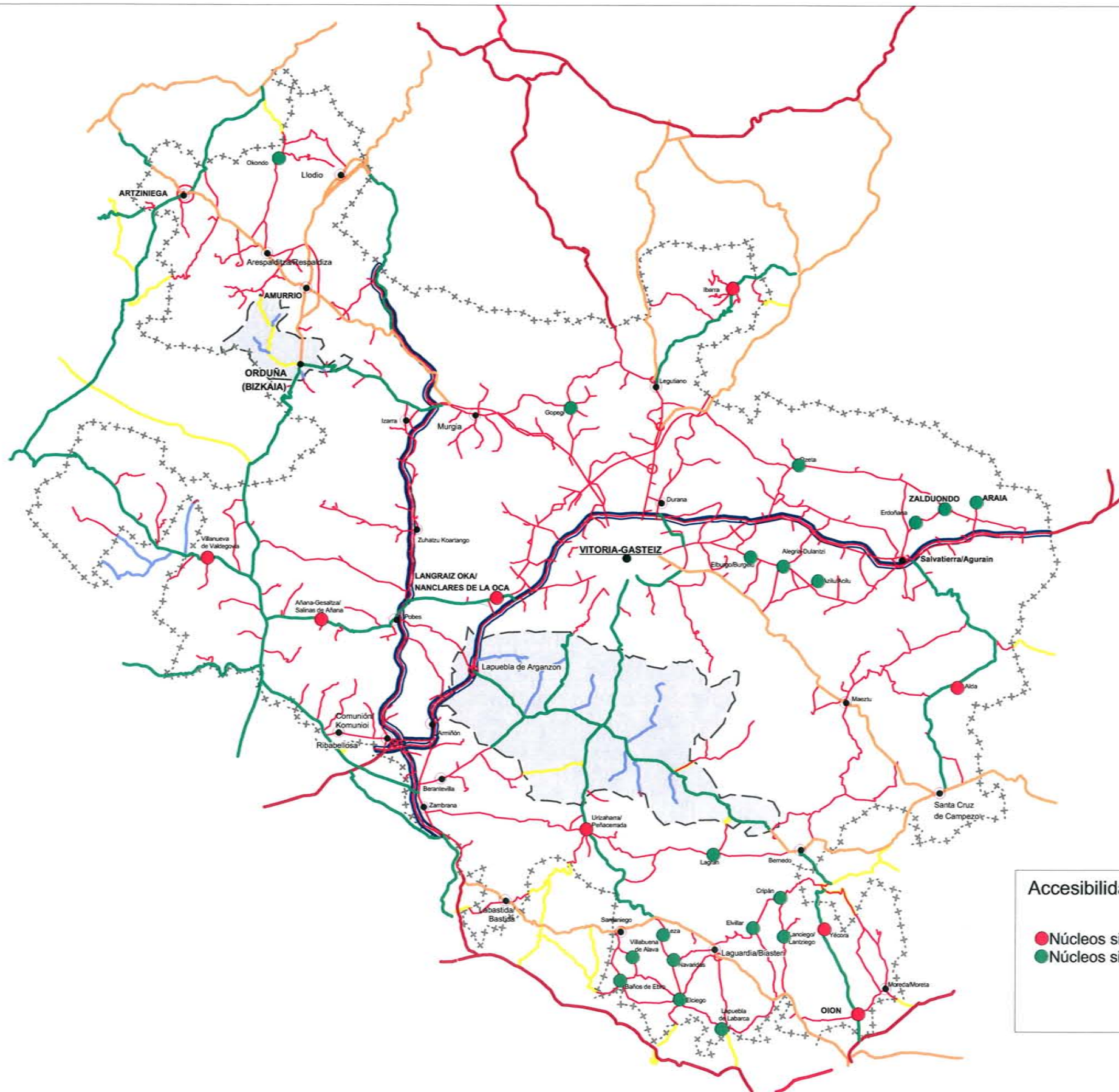
Por distancia de acceso

ZONAS	Tiempo	Distancia	Velocidad media
5 MURGUIA			
9 RIVABELLOSA			
12 LEGUTIANO			
13 DURANA			
25 ZAMBRANA			
43 ARMIÑON			
46 SALVATIERRA			
51 VITORIA-GASTEIZ			
2 LLODIO	0.9	1.4	97.1
40 BERANTEVILLA	2.9	2.2	45.0
18 POBES	3.2	2.4	45.0
8 ZUAZO DE CUARTANGO	3.3	2.5	45.0
15 ELBURGO	2.8	3.0	65.1
36 LAPUEBLA DE LABARCA	3.7	3.0	48.1
39 BAÑOS DE EBRO	3.7	3.0	48.1
41 VILLABUENA DE ALAVA	3.7	3.0	48.1
45 ORDOÑANA	2.9	3.0	61.7
6 IZARRA	4.7	3.5	45.0
16 ALEGRIA	3.0	4.0	80.0
26 LABASTIDA	4.4	4.8	65.0
37 ELCIEGO	6.6	5.0	45.2
42 IBARRA	3.3	5.0	89.8
50 NANCLARES DE OCA	4.3	5.0	69.2
10 COMUNION	7.6	5.7	45.0
14 OZAETA	6.2	6.0	58.1
17 ACILU	9.8	7.0	42.9
44 ZALDUONDO	7.3	7.0	57.6
48 ARAYA	7.3	7.0	57.6
7 SALINAS DE AÑANA	8.5	7.5	52.7
11 GOPEGUI	9.6	8.0	50.0
38 NAVARIDAS	9.4	9.0	57.7
29 LAGUARDIA	15.0	10.0	40.0
1 OKONDO	11.1	10.4	56.4
35 OYON-OION	12.3	12.9	63.0
24 PEÑACERRADA	16.6	14.0	50.7
32 LANCIEGO	14.5	14.0	58.0
31 ELVILLAR	15.8	16.0	60.7
27 SAMANIEGO	15.1	16.3	65.0
34 MOREDA DE ALAVA	16.4	16.3	59.8
4 VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	21.6	20.3	56.4
3 AMURRIO	15.8	20.4	77.6
28 LEZA	19.1	20.7	65.0
33 YECORA	20.0	20.9	62.7
30 CRIPAN	21.1	21.0	59.8
20 ALDA	25.4	21.3	50.3
49 RESPALDIZA	22.2	21.6	58.5
19 MAESTU	18.4	24.2	78.9
47 ARTZINIEGA	28.5	28.5	60.0
23 LAGRAN	31.7	34.0	64.3
22 BERNEDO	31.7	37.0	70.0
21 SANTA CRUZ DE CAMPEZO	28.1	37.1	79.2

## ACCESOS A LA RED DE INTERÉS PREFERENTE

Por tiempo de acceso

ZONAS	Tiempo	Distancia	Velocidad media
5 MURGUIA			
9 RIVABELLOSA			
12 LEGUTIANO			
13 DURANA			
25 ZAMBRANA			
43 ARMIÑON			
46 SALVATIERRA			
51 VITORIA-GASTEIZ			
2 LLODIO	0.9	1.4	97.1
15 ELBURGO	2.8	3.0	65.1
45 ORDOÑANA	2.9	3.0	61.7
40 BERANTEVILLA	2.9	2.2	45.0
16 ALEGRIA	3.0	4.0	80.0
18 POBES	3.2	2.4	45.0
8 ZUAZO DE CUARTANGO	3.3	2.5	45.0
42 IBARRA	3.3	5.0	89.8
36 LAPUEBLA DE LABARCA	3.7	3.0	48.1
39 BAÑOS DE EBRO	3.7	3.0	48.1
41 VILLABUENA DE ALAVA	3.7	3.0	48.1
50 NANCLARES DE OCA	4.3	5.0	69.2
26 LABASTIDA	4.4	4.8	65.0
6 IZARRA	4.7	3.5	45.0
14 OZAETA	6.2	6.0	58.1
37 ELCIEGO	6.6	5.0	45.2
44 ZALDUONDO	7.3	7.0	57.6
48 ARAYA	7.3	7.0	57.6
10 COMUNION	7.6	5.7	45.0
7 SALINAS DE AÑANA	8.5	7.5	52.7
38 NAVARIDAS	9.4	9.0	57.7
11 GOPEGUI	9.6	8.0	50.0
17 ACILU	13.2	7.0	31.8
1 OKONDO	11.1	10.4	56.4
35 OYON-OION	12.3	12.9	63.0
32 LANCIEGO	14.5	14.0	58.0
29 LAGUARDIA	15.0	10.0	40.0
27 SAMANIEGO	15.1	16.3	65.0
3 AMURRIO	15.8	20.4	77.6
31 ELVILLAR	15.8	16.0	60.7
34 MOREDA DE ALAVA	16.4	16.3	59.8
24 PEÑACERRADA	16.6	14.0	50.7
19 MAESTU	18.4	24.2	78.9
28 LEZA	19.1	20.7	65.0
33 YECORA	20.0	20.9	62.7
30 CRIPAN	21.1	21.0	59.8
4 VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	21.6	20.3	56.4
49 RESPALDIZA	22.2	21.6	58.5
20 ALDA	25.4	21.3	50.3
21 SANTA CRUZ DE CAMPEZO	28.1	37.1	79.2
47 ARTZINIEGA	28.5	28.5	60.0
23 LAGRAN	31.7	34.0	64.3
22 BERNEDO	31.7	37.0	70.0



Accesibilidad a la Red Preferente y Básica

- Núcleos situados en la red comarcal
- Núcleos situados en la red local

#### 4. LA FUNCIONALIDAD TERRITORIAL DE LA RED DE CARRETERAS FRENTE A SU CLASIFICACION ACTUAL

La revisión continuada que en la clasificación de la red de carreteras alavesas ha venido produciéndose desde su definición inicial, es la causa de que en estos momentos pueda afirmarse que en gran medida la clasificación actual responde a la funcionalidad real de la red de carreteras.

Sólo cabría considerar como susceptibles para ser incorporados a la clasificación, algunos cambios correspondientes a redes locales y vecinales que por diferentes actuaciones realizadas han ido modificando su funcionalidad anterior y por tanto su pertenencia a un determinado tipo de red.

Los cambios de clasificación implican una modificación en la nomenclatura que debe realizarse según los siguientes criterios:

- Red de Interés Preferente: su código está formado por la letra N y tres dígitos (N-NNN), a excepción de la N-I
- Red Básica: su código está formado por la letra A y tres (A-NNN).
- Red Comarcal: su código está formado por la letra A y cuatro dígitos siendo el primero un 2 (A-2NNN).
- Red Local: su código está formado por la letra A y cuatro dígitos siendo el primero un 3 (A-3NNN).
- Red Vecinal: su código está formado por la letra A y cuatro dígitos siendo el primero un 4 (A-4NNN).

Desde la Red Comarcal y hasta la Red Local la elección del segundo dígito se realiza en función de la siguiente zonificación del territorio alavés:

- |   |  |
|---|--|
| 0 | Cuadrante noreste, entre la N-I y la N-240.  |
| 1 | Cuadrante sureste, hasta la sierra de Cantabria.   |
| 2 | Rioja alavesa: únicamente en esta comarca se han conservado íntegramente los tres dígitos de la anterior nomenclatura del Plan Peña, habiéndose simplemente puesto delante el dígito 3 correspondiente a la Red Local. |
| 3 | Entre la Rioja Alavesa y la autovía de Altube N-622.   |
| 4 | Entre la autovía de Altube N-622 y la N-240.   |
| 6 | Comarca Cantábrica con los valles de Ayala, Llodio y Oquendo.  |
| 9 | Utilizado para algunas carreteras que tienen continuidad en territorios limítrofes.  |

Los dígitos restantes se fijan enumerando las carreteras de forma correlativa según su situación geográfica.

Cuando se incorpore o se reclasifique una carretera en las redes comarcal, local o vecinal, la elección de los dos últimos dígitos deberá realizarse a partir del último código asignado en el tipo de red y zona donde se incluya.

Las posibles variaciones en la actual funcionalidad de la red se plantean a medio plazo con la construcción de la Autopista Vitoria-Gasteiz-Eibar; esta carretera introduciría algunos cambios en la funcionalidad actual del Corredor de la N-I; estos cambios hacen referencia al reparto de tráfico entre ambos ejes predominando en el nuevo itinerario los viajes de largo recorrido y las conexiones internacionales mientras que la N-I experimentará una importante descarga de tráfico de paso que permitirá mejorar las velocidades de los viajes en ella mayoritarios: Vitoria-Gasteiz-Alsasua y San Sebastián-Tolosa-Beasain; asimismo se mejorará la accesibilidad de la Llanada alavesa con las comarcas de Tolosa, Goierri y Sakana.

Como se ha comentado anteriormente, la coherencia existente en el territorio alavés entre la actual clasificación y la funcionalidad de la red, se ve interrumpida en algunos itinerarios que atraviesan parte de los territorios limítrofes; en este sentido cabe mencionar la discontinuidad del eje Lapuebla de Arganzón-Santa Cruz de Campezo con clasificación de Red Básica en Álava y Comarcal en Burgos, o la carretera comarcal A-2126 entre Bernedo y Oión clasificada en el tramo navarro como Red Local de segundo orden.

Con objeto de alcanzar una mayor integración entre los territorios vecinos y mantener la homogeneidad de los itinerarios es necesario que este Plan recoja y coordine las posibles reclasificaciones y actuaciones a desarrollar en estas conexiones interprovinciales.

En lo referente a la red alavesa, sí cabe plantearse la redacción de un nuevo Catálogo que reordene la nomenclatura y kilometración actual de la red de carreteras, dada la confusión que presenta el seguimiento de algunos itinerarios.

En estos momentos el Pk inicial de las carreteras se define a partir del Pk de la carretera de rango superior con la que se cruza; sin embargo esta definición tropieza muchas veces con que un itinerario continuado comienza a veces por extremos diferentes y con diferente denominación, lo que da origen a una multiplicidad de vías, sobre todo locales, que podrían ser, en muchos casos, reunificadas en un único itinerario.

También hay que tratar de evitar en el futuro, cuando la red esté conformada y mejorada en su totalidad, que el Pk origen, es decir, el de la carretera principal con la que una red local se cruza, arrastre los Pk a la carretera local; ésta debería empezar a kilometrarse desde el Pk 0 hasta su finalización en el Pk correspondiente, sin romper la continuidad del itinerario seguido por la vía, o vías, locales.



**4.1. REDENOMINACIÓN, RECLASIFICACIÓN Y REKILOMETRACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS**

Se plantea en esta Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava el cambio de denominación de la A-1 (Vitoria-Eibar) por AP-1 para adecuar su nomenclatura a la del resto de las autopistas de peaje, y como prolongación de la autopista Burgos-Armiñón, red denominada como AP-1.

Sin embargo en esta Revisión no se producen cambios en la clasificación existente en la red de carreteras alavesas manteniéndose la del PICA vigente a todos los efectos.

Caso particular es el de la carretera de acceso a Tuesta A-4320, que desaparece del Catálogo por pérdida de funcionalidad, manteniéndose el acceso a este núcleo de población directamente desde la A-4319.

En el capítulo de nuevas carreteras hay que incorporar las siguientes:

- A-4028 acceso a Miñano Mayor
- A-4163 acceso a Gometxa desde la N-102 en la rotonda de Zabalgana
- A-4164 acceso a Gometxa desde el enlace de Jundiz
- A-4360 acceso a Ariñez desde el enlace de Jundiz

La Revisión del Plan Integral plantea la rekilometración de ciertos tramos de la red, fundamentalmente fondos de saco, por las transferencias efectuadas a los diferentes Ayuntamientos de los tramos finales de acceso a núcleos de población. Este hecho se ve reflejado en el Catálogo que figura al final de este documento en el cual se han incorporado los cambios de kilometración producidos, bien por transferencias de la red, o bien por obras realizadas que obliguen a un ajuste de los Pks inicio/final de cada tramo. En este capítulo se incluye también un cuadro con los cambios producidos por efecto de la rekilometración efectuada.

**4.2. TRANSFERENCIAS POR FIRMA DE CONVENIOS CON AYUNTAMIENTOS**

TRAMO	OBSERVACIONES
A-3100	Del pk 21,5 al 24,11 transferido a Ayuntamiento Salvatierra. Convenio firmado en diciembre 2002.
A-4001 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Vitoria-Gasteiz..
A-4001 2	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Vitoria-Gasteiz.
A-4001 3	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Vitoria-Gasteiz..
A-4109 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Iruraiz-Gauna.
A-4110 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Iruraiz-Gauna.
A-4110 2	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Iruraiz-Gauna.
A-4137 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Iruraiz-Gauna.
A-4140 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Iruraiz-Gauna.
A-4208 1	Ajustar el final de la carretera al Convenio con Lapuebla.
A-4326 2	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Valdegovía.
A-4328 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Valdegovía.
A-4333 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Valdegovía.
A-4334 2	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Valdegovía.
A-4335 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Valdegovía..
A-4336 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Valdegovía.
A-4337 1	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Valdegovía.
A-4409 2	Convenio de transferencia con Ayuntamiento Zigoitia.

REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA 2004-2015

Tramos de red con propuesta de reclasificación, cambio de nomenclatura y / o rekilometración

SITUACIÓN ACTUAL										PROPUESTA									
NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
Tipo de red propuesto: <u>RED DE INTERÉS PREFERENTE</u>										Tipo de red propuesto: <u>RED DE INTERÉS PREFERENTE</u>									
N-102	1A	N-102	MADRID-VITORIA	2D	342,79	348,14	5,35	ARIÑEZ (INT.N-I)	ARMENTIA	N-102	1A	N-102	MADRID - VITORIA	2A	342,79	348,14	5,35	ARIÑEZ (INT.N-I)	ARMENTIA
N-102	1B	N-102	VITORIA-MADRID	2D	348,14	342,75	5,39	ARMENTIA	ARIÑEZ (INT. N-I)	N-102	1B	N-102	VITORIA - MADRID	2A	348,14	342,75	5,39	ARMENTIA	ARIÑEZ (INT. N-I)
N-240	1A	N-240	VITORIA-BILBAO	2D	4,57	15,02	10,45	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	FIN DOBLE CALZADA	N-240	1A	N-240	VITORIA - BILBAO	2A	4,57	15,02	10,45	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	FIN DOBLE CALZADA
N-240	1B	N-240	BILBAO-VITORIA	2D	15,02	4,57	10,45	FIN DOBLE CALZADA	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	N-240	1B	N-240	BILBAO - VITORIA	2A	15,02	4,57	10,45	FIN DOBLE CALZADA	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR
N-I	1A	N-I	MADRID-VITORIA	2D	321,70	342,79	21,09	L.P.BURGOS	INT.N-102	A-1	1A	N-I	MADRID - IRÚN	2D	321,70	329,45	7,75	L.P.BURGOS (MIRANDA DE EBRO)	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO SUR)
N-I	1B	N-I	VITORIA-MADRID	2D	342,75	321,70	21,05	INT.N-102	L.P. BURGOS	A-1	1B	N-I	IRÚN - MADRID	2D	329,45	321,70	7,75	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO SUR)	L.P BURGOS (MIRANDA DE EBRO)
N-I	2A	N-I	MADRID-VITORIA	2A	342,79	356,72	13,93	INT.N-102	ENLACE DE ESCALMENDI	A-1	2A	N-I	MADRID - IRÚN	2A	336,15	391,69	55,54	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO NORTE)	L.P NAVARRA EN EGUINO
N-I	2B	N-I	VITORIA-MADRID	2A	356,72	342,75	13,97	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-102	A-1	2B	N-I	IRÚN - MADRID	2A	391,69	336,15	55,54	L.P NAVARRA EN EGUINO	L.P. BURGOS (CONDADO DE TREVIÑO NORTE)
N-I	3A	N-I	VITORIA-IRUN	2A	356,72	363,45	6,73	ENLACE DE ESCALMENDI	VENTA DEL PATIO (N-104)										
N-I	3B	N-I	IRÚN-VITORIA	2A	363,45	356,72	6,73	VENTA DEL PATIO (N-104)	ENLACE DE ESCALMENDI										

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL		
N-I	4A	N-I	VITORIA-IRUN	2A	363,45	380,50	17,05	VENTA DEL PATIO (N-104)	SALVATIERRA												
N-I	4B	N-I	IRÚN-VITORIA	2A	380,50	363,45	17,05	SALVATIERRA	VENTA DEL PATIO (N-104)												
N-I	5A	N-I	VITORIA-IRUN	2A	380,50	391,69	11,19	SALVATIERRA	L.P NAVARRA EN EGUINO												
N-I	5B	N-I	IRÚN-VITORIA	2A	391,69	380,50	11,19	L.P NAVARRA EN EGUINO	SALVATIERRA												
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b><u>RED BÁSICA</u></b>																		<b>Tipo de red propuesto</b>	
A-625	3	A-625		1	0,00	2,83	2,83	INT.A-624	F.ZU.SARACHO. INT. A-625												
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b><u>RED COMARCAL</u></b>																		<b>Tipo de red propuesto</b>	
A-2622	0	A-2622		1	9,84	12,64	2,80	N-I	FINAL VARIANTE DE ACCESO A NANCLARES	A-2622	1	A-2622		1	11,16	33,67	22,51	N-I ENLACE NANCLARES DE LA OCA	INT.A-2625 (ESPEJO)		
A-2622	1	A-2622		1	12,64	33,67	21,03	FINAL VARIANTE DE ACCESO A NANCLARES	INT.A-2625 (ESPEJO)	A-2622	2A	A-2622		1	37,41	43,45	6,04	INT.A-2625(V.MONTE)	L.P.BURGOS/ALAVA		
A-2622	2A	A-2622		1	37,41	43,79	6,38	INT.A-2625(V.MONTE)	L.P.BURGOS/ALAVA												

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
		<b>Tipo de red propuesto</b>										<b>Tipo de red propuesto</b>							
		<b>RED LOCAL</b>										<b>RED LOCAL</b>							
A-3020		A-3020		1	31,43	34,19	2,76	INT.A-3138	ARAYA	A-3020	1	A-3020		1	30,76	32,97	2,21	INT.A-3138	O.Z.U. ARAYA
A-3100		A-3100		1	9,80	24,13	14,33	INT.A-3108	INT.A-2128 (GLORIETA)	A-3100	1	A-3100		1	9,80	21,50	11,70	INT.A-3108	FINALGLORIETA CADIÑANOS(Salvatierra)
A-3104		A-3104		1	4,14	9,44	5,30	INT.A-2130	F.ZU.ULLIBARRI DE LOS OLLEROS/A-4133	A-3104	1	A-3104		1	4,14	9,32	5,18	INT.A-2130	O.Z.U ULLIBARRI DE LOS OLLEROS/A-4133
A-3112		A-3112		1	13,29	17,53	4,24	A-3110 EN ALEGRÍA	A-132 EN EGUILETA	A-3112	1	A-3112		1	12,78	17,53	4,75	A-132 ACCESO A EGUILETA	A-3110 EN ALEGRIA
A-3118		A-3118		1	32,12	39,06	6,94	INT.A-3114	INT.A-2128	A-3118	1	A-3118		1	32,12	39,08	6,96	INT.A-3114	INT.A-2128
A-3126		A-3126		1	32,50	46,75	14,25	INT.N-124	INT.A-2124/A-3130	A-3126	1	A-3126		1	30,25	46,82	16,57	ENLACE DE ZAMBRANA EN LA N-124	INT.A-2124/A-3130
A-3134		A-3134		1	25,23	29,13	3,90	LIM.BURGOS	INT.A-4150 (MARQUINEZ)	A-3134	1	A-3134		1	25,23	28,86	3,63	LIM.BURGOS	INT.A-4150 O. ZU.MARQUINEZ
A-3202	1	A-3202		1	25,59	28,63	3,04	INT.A-3126	L.P.LA RIOJA	A-3202	1	A-3202		1	24,58	28,63	4,05	INT.A-3126	L.P.LA RIOJA
A-3202	2	A-3202		1	14,96	12,86	2,10	INT.A-124 EN LABASTIDA	L.P.LA RIOJA	A-3202	2	A-3202		1	12,86	14,93	2,07	L.P.LA RIOJA	INT.A-124 EN LABASTIDA
A-3218		A-3218		1	71,54	77,84	6,30	INT.A-124	INT.A-3228 O.ZU.EL VILLAR	A-3218	1	A-3218		1	71,54	77,84	6,30	INT.A-124	INT.A-3228 VARIANTE DE ELVILLAR
A-3302		A-3302		1	4,66	14,85	10,19	ASTEGUIETA	INT.N-I	A-3302	1	A-3302		1	4,66	15,09	10,43	ASTEGUIETA	INT.A-4103 ACCESO A SUBIJANA DE ALAVA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3308		A-3308		1	13,28	17,25	3,97	INT.A-3302	INT. A-2622	A-3308	1	A-3308		1	13,28	17,38	4,10	INT.A-3302	ENLACE DE NANCLARES EN LA A-2622
A-3601		A-3601		1	4,14	6,29	2,15	ACCESO C/NOGALES EN ABECHUCO	INT. N-622	A-3601	1	A-3601		1	4,14	5,75	2,15	ACCESO C/NOGALES EN ABECHUCO	INT. A-3602
A-3604		A-3604		1	8,17	16,46	8,29	INT.N-622	INT N-240 (MIÑANO MAYOR)	A-3604	1	A-3604		1	9,16	16,44	7,28	ENLACE DE ETXABARRI	ENLACE DE MIÑANO MAYOR EN LA N-240
A-3606		A-3606		1	7,74	13,26	5,52	INT A-3302	INT. N-624	A-3606	1	A-3606		1	7,74	13,24	5,50	INT A-3302	INT. N-624
A-3624		A-3624		1	46,75	49,44	2,69	INT.A-624	INT.A-3641	A-3624	1	A-3624		1	46,54	49,44	2,99	INT.A-624	INT.A-3641
A-3626		A-3626		1	47,44	50,67	3,23	INT.A-624	MONASTERIO DE QUEJANA	A-3626	1	A-3626		1	47,44	49,67	2,23	INT.A-624	MONASTERIO DE QUEJANA
A-3634		A-3634		1	52,44	56,19	3,75	INT.A-624	INT.A-2604	A-3634	1	A-3634		1	52,18	56,19	4,01	INT.A-624	INT.A-2604

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
	<b>Tipo de red propuesto</b>	<b>RED VECINAL</b>									<b>Tipo de red propuesto</b>	<b>RED VECINAL</b>							
A-4002		A-4002		1	8,83	9,00	0,17	INT.N-104	ARBULO	A-4002	1	A-4002		1	8,83	9,31	0,48	INT.N-104	ARBULO
A-4003		A-4003		1	12,35	13,34	0,99	INT.N-104	MENDIJUR	A-4003	1	A-4003		1	12,35	13,26	0,91	INT.N-104	MENDIJUR
A-4004		A-4004		1	14,60	16,78	2,18	INT.A-3100	INT.A-3022	A-4004	1	A-4004		1	14,64	16,88	2,24	INT.A-3100	INT.A-3022
A-4007		A-4007		1	27,96	28,31	0,35	INT.A-3138	FIN.(OBRAS) MEZQUIA	A-4007	1	A-4007		1	27,96	28,53	0,57	INT.A-3138	O.Z.U. MEZQUIA
A-4008		A-4008		1	5,22	5,81	0,59	INT.N-240	GAMARRA MENOR	A-4008	1	A-4008		1	6,25	8,65	2,40	ENLACE DE DURANA EN LA.N-240	O.Z.U.GAMARRA MENOR
A-4009		A-4009		1	7,74	8,04	0,30	INT.N-240	O.ZU.RETANA	A-4009	1	A-4009		1	8,20	8,81	0,61	ENLACE DE MIÑANO MAYOR EN LA N-240	O.Z.U.RETANA
A-4010		A-4010		1	8,48	9,37	0,89	INT.A-3002 MENDIBIL)	AMARITA	A-4010	1	A-4010		1	8,48	9,21	0,73	INT.A-3002 MENDIBIL)	O.Z.U.AMARITA
A-4013		A-4013		1	15,14	16,23	1,09	INT.A-3012	INT.A-3022	A-4013	1	A-4013		1	15,14	16,18	1,04	INT.A-3012	INT.A-3022
A-4014		A-4014		1	16,73	17,35	0,62	INT.A-3022	ETURA	A-4014	1	A-4014		1	16,73	17,16	0,43	INT.A-3022	O.Z.U.ETURA
A-4015		A-4015		1	30,57	30,93	0,36	INT.A-3022	HEREDIA	A-4015	1	A-4015		1	30,57	30,84	0,27	INT.A-3022	O.Z.U.HEREDIA
A-4016		A-4016		1	10,99	12,42	1,43	INT.N-240 EN LUCO	INT.N-240 / A-627 EN URBINA	A-4016	1	A-4016		1	10,99	12,80	1,81	INT.N-240 EN LUCO	INT.N-240 / A-627 EN URBINA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4018		A-4018		1	25,01	25,52	0,51	INT.A-3012	BARRIA	A-4018	1	A-4018		1	25,01	25,24	0,23	INT.A-3012	BARRIA
A-4019		A-4019		1	28,75	29,35	0,60	INT.A-3012	ARRIOLA	A-4019	1	A-4019		1	28,75	28,99	0,24	INT.A-3012	O.Z.U.ARRIOLA
A-4020		A-4020		1	35,79	36,32	0,53	INT.A-3012	AMEZAGA	A-4020	1	A-4020		1	35,79	36,29	0,50	INT.A-3012	O.Z.U.AMEZAGA
A-4021		A-4021		1	28,34	30,09	1,75	INT.ACC.A-2620	ZABOLA	A-4021	1	A-4021		1	28,34	29,87	1,53	INT.ACC.A-2620	O.Z.U.ZABOLA
A-4022		A-4022		1	29,61	30,10	0,49	INT.A-4021	BARAJUEN	A-4022	1	A-4022		1	29,61	30,05	0,44	INT.A-4021	O.Z.U.BARAJUEN
A-4023		A-4023		1	29,26	31,61	2,35	IBARRA	AREJOLA	A-4023	1	A-4023		1	29,26	31,45	2,19	IBARRA	O.Z.U.AREJOLA
A-4024		A-4024		1	29,22	30,70	1,48	INT.A-4023	O.ZU.URIBARRI	A-4024	1	A-4024		1	29,22	30,84	1,62	INT.A-4023	O.ZU.URIBARRI
A-4025		A-4025		1	29,73	33,92	4,19	C/NARDEAGA	ECHAGÜEN	A-4025	1	A-4025		1	29,73	34,09	4,36	C/NARDEAGA	O.Z.U.ECHAGÜEN
A-4026		A-4026		1	32,59	33,11	0,52	INT.A-4025	F.ZU.GANZAGA	A-4026	1	A-4026		1	32,59	33,04	0,45	INT.A-4025	O.ZU.GANZAGA
A-4027		A-3004		1	6,50	7,52	1,02	INT.N-240 EN ARACA	INT.A-3002 EN DURANA	A-4027	1	A-4027		1	6,25	7,13	0,88	ENLACE DE DURANA EN LA N-240	INT.A-3002 EN DURANA
A-4028										A-4028	1	A-4028		1	8,20	9,98	1,78	ENLACE DE MIÑANO EN LA N-240	O.Z.U. MIÑANO MAYOR
A-4101		A-4101		1	2,65	5,46	2,81	INT.N-102	ESQUIVEL	A-4101	1	A-4101		1	3,66	6,54	2,88	INT.N-102 (GLORIETA DE ZABALGANA)	O.Z.U.ESQUIVEL

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4102		A-4102		1	7,94	9,98	2,04	INT.N-102 ARINEZ	ZUMELZU	A-4102	1	A-4102		1	6,30	8,41	2,11	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U.ZUMELZU
A-4103		A-4103		1	9,63	10,76	1,13	INT. A-3302	SUBIJANA DE ALAVA	A-4103	1	A-4103		1	9,48	10,75	1,28	INT. A-3302	O.Z.U.SUBIJANA DE ALAVA
A-4104		A-4104		1	22,67	23,38	0,71	INT.N-I	O.ZU.ESTAVILLO	A-4104	1	A-4104		1	22,67	23,35	0,68	INT.N-I	O.ZU.ESTAVILLO
A-4105		A-4105		1	25,57	28,87	3,30	INT.N-124	LACERVILLA	A-4105	1	A-4105		1	25,57	28,72	3,15	INT.N-124	O.Z.U.LACERVILLA
A-4106		A-4106		1	35,30	36,91	1,21	INT.N-124	O.ZU.SALINILLAS	A-4106	1	A-4106		1	35,30	36,32	1,02	INT.N-124	O.ZU.SALINILLAS
A-4108		A-4108		1	14,74	15,60	0,86	INT.A-3100	O.ZU.ECHEVARRI-URTUPIÑA	A-4108	1	A-4108		1	14,74	15,47	0,73	INT.A-3100	O.ZU.ECHEVARRI-URTUPIÑA
A-4109		A-4109		1	17,59	18,05	0,46	INT.A-3100	ARRIETA	A-4109	1	A-4109		1	17,59	17,85	0,26	INT.A-3100	O.Z.U.ARRIETA
A-4110		A-4110		1	19,84	20,72	0,88	INT.A-3100	EZQUERECOCHA	A-4110	1	A-4110		1	19,84	20,66	0,82	INT.A-3100	O.Z.U.EZQUERECOCHA
A-4112		A-4112		1	26,16	30,66	4,50	INT.A-3110	INT.A-2128	A-4112	1	A-4112		1	26,19	30,39	4,52	INT.A-3110	INT.A-2128
A-4113		A-4113		1	27,27	28,41	1,14	INT.A-3138	MUNAIN	A-4113	1	A-4113		1	27,27	28,22	0,95	INT.A-3138	O.Z.U.MUNAIN
A-4114		A-4114		1	29,21	30,26	1,05	INT.A-3138	VICUÑA	A-4114	1	A-4114		1	29,21	30,11	0,90	INT.A-3138	O.Z.U.VICUÑA
A-4115		A-4115		1	34,85	35,06	0,21	INT.A-3138	IBARGUREN	A-4115	1	A-4115		1	34,85	34,99	0,14	INT.A-3138	O.Z.U.IBARGUREN

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4116		A-4116		1	35,62	36,32	0,70	INT.A-3138	ANDOIN	A-4116	1	A-4116		1	35,62	36,29	0,67	INT.A-3138	O.Z.U.ANDOIN
A-4118		A-4118		1	5,33	5,65	0,32	INT.A-132	ASCARZA	A-4118	1	A-4118		1	5,33	5,55	0,22	INT.A-132	O.Z.U.ASCARZA
A-4122		A-4122		1	23,41	25,90	2,49	INT.A-132	O.ZU.APELLANIZ	A-4122	1	A-4122		1	23,41	25,87	2,46	INT.A-132	O.ZU.APELLANIZ
A-4125		A-4125		1	33,47	33,64	0,17	INT.A-126	ANTOÑANA	A-4125	1	A-4125		1	33,89	34,11	0,22	INT.A-132	O.Z.U.ANTOÑANA
A-4126		A-4126		1	2,33	5,29	2,96	INT.A-2130	MONASTERIOGUREN	A-4126	1	A-4126		1	2,33	5,03	2,70	INT.A-2130	O.Z.U.MONASTERIOGUREN
A-4127		A-4127		1	2,88	3,41	0,53	INT.A-4126	MENDIOLA	A-4127	1	A-4127		1	2,88	3,30	0,42	INT.A-4126	O.Z.U.MENDIOLA
A-4128		A-4128		1	3,90	5,25	1,35	INT.A-2124	CASTILLO	A-4128	1	A-4128		1	3,90	5,14	1,24	INT.A-2124	O.Z.U.CASTILLO
A-4129		A-4129		1	21,79	23,47	1,68	LIM BURGOS	BAROJA	A-4129	1	A-4129		1	21,79	23,29	1,50	LIM BURGOS	O.Z.U.BAROJA
A-4130		A-4130		1	27,11	27,94	0,83	INT.A-2128	OCARIZ	A-4130	1	A-4130		1	27,11	27,86	0,75	INT.A-2128	O.Z.U.OCARIZ
A-4131		A-4131		1	44,25	44,61	0,36	INT.A-2128	OTEO	A-4131	1	A-4131		1	44,25	44,50	0,25	INT.A-2128	O.Z.U.OTEO
A-4132		A-4132		1	3,20	3,69	0,49	INT.A-3102	LASARTE	A-4132	1	A-4132		1	3,20	3,73	0,53	INT.A-3102	O.Z.U.LASARTE
A-4133		A-4133		1	9,44	15,03	5,59	INT.A-3104	OQUINA	A-4133	1	A-4133		1	9,32	14,97	5,65	INT.A-3104	O.Z.U.OQUINA

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4137		A-4137		1	16,65	17,62	0,97	INT.A-3110	ACILU	A-4137	1	A-4137		1	16,65	17,26	0,61	INT.A-3110	O.Z.U.ACILU
A-4138		A-4138		1	19,41	21,46	2,05	A-3110	CHINCHETRU	A-4138	1	A-4138		1	19,41	21,26	1,85	A-3110	O.Z.U.CHINCHETRU
A-4140		A-4140		1	23,19	23,55	0,36	INT.A-3110	ALAIZA	A-4140	1	A-4140		1	23,19	23,47	0,28	INT.A-3110	O.Z.U.ALAIZA
A-4141		A-4141		1	28,67	29,58	0,91	INT.A-4112	EGUILEOR	A-4141	1	A-4141		1	28,67	29,47	0,80	INT.A-4112	O.Z.U.EGUILEOR
A-4142		A-4142		1	35,41	37,73	2,32	INT.A-3114	ONRAITA	A-4142	1	A-4142		1	35,41	37,68	2,27	INT.A-3114	O.Z.U.ONRAITA
A-4144		A-4144		1	27,70	31,95	4,25	INT.A-3114	MUSITU	A-4144	1	A-4144		1	27,70	31,88	4,18	INT.A-3114	O.Z.U.MUSITU
A-4145		A-4145		1	27,02	28,36	1,34	INT.A-3114	ALECHA	A-4145	1	A-4145		1	27,02	28,25	1,23	INT.A-3114	O.Z.U.ALECHA
A-4146		A-4146		1	31,04	34,00	2,96	INT.A-3122	PORTILLA	A-4146	1	A-4146		1	31,04	33,87	2,83	INT.A-3122	O.Z.U.PORTILLA
A-4147		A-4147		1	37,59	38,56	0,97	INT.A-3124	TOBERA	A-4147	1	A-4147		1	37,59	38,53	0,94	INT.A-3124	O.Z.U.TOBERA
A-4148		A-4148		1	22,76	23,28	0,52	LIM BURGOS	FAIDO	A-4148	1	A-4148		1	22,76	23,32	0,56	LIM BURGOS	FAIDO
A-4149		A-4149		1	25,79	27,34	1,55	INT.A-3134	LMTE. CONDADO DE TREVINO(L.P.BURGOS)	A-4149	1	A-4149		1	26,79	28,41	1,62	INT.A-3134	LMTE. CONDADO DE TREVINO(L.P.BURGOS)
A-4150		A-4150		1	29,13	32,48	3,35	INT.A-3134	O.ZU.ARLUCEA	A-4150	1	A-4150		1	28,86	32,48	3,62	INT.A-3134	O.ZU.ARLUCEA

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4151		A-4151		1	26,91	28,56	1,65	INT.A-3130	LOZA	A-4151	1	A-4151		1	26,91	28,39	1,48	INT.A-3130	O.Z.U. LOZA
A-4152		A-4152		1	32,24	33,53	1,29	INT.A-3130	PIPAON	A-4152	1	A-4152		1	32,24	33,20	0,96	INT.A-3130	O.Z.U.PIPAON
A-4153		A-4153		1	36,01	36,84	0,83	INT.A-126	INT.A-126	A-4153	1	A-4153		1	36,51	36,77	0,26	INT.A-126	INT.A-126
A-4155		A-4155		1	25,44	27,35	1,91	INT.A-3126	O.ZU.MONTORIA	A-4155	1	A-4155		1	25,44	27,35	1,91	INT.A-3126	O.ZU.MONTORIA
A-4156		A-4156		1	32,13	32,68	0,55	INT.A-3122	O.ZU.ESCANZANA	A-4156	1	A-4156		1	32,13	32,59	0,46	INT.A-3122	O.ZU.ESCANZANA
A-4157		A-4157		1	30,66	32,40	1,74	L.P.BURGOS	LACORZANA	A-4157	1	A-4157		1	30,66	32,26	1,60	L.P.BURGOS	O.Z.U.LACORZANA
A-4158		A-4158		1	30,72	31,44	0,72	A-3138	EGUILAZ	A-4158	1	A-4158		1	30,72	31,27	0,55	A-3138	O.Z.U.EGUILAZ
A-4163										A-4163	1	A-4163		1	3,37	5,38	2,01	ROTONDA ZABALGANA N-102	O.Z.U. GOMETXA
A-4164										A-4164	1	A-4164		1	6,30	7,17	0,87	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U. GOMETXA
A-4201		A-4201		1	61,68	62,71	1,03	INT. A-124	PAGANOS	A-4201	1	A-4201		1	61,68	62,17	0,49	INT.A-124	O.Z.U.PAGANOS
A-4203		A-4203		1	74,48	75,03	0,55	INT.A-124	LASERNA	A-4203	1	A-4203		1	74,54	75,08	0,54	INT.A-124	LASERNA
A-4204		A-4204		1	56,11	59,08	2,97	INT.A-3214	BAÑOS DE EBRO	A-4204	1	A-4204		1	56,11	59,03	2,92	INT.A-3214	O.Z.U.BAÑOS DE EBRO

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4205		A-4205		1	61,27	67,25	5,98	INT.A-3224	INT.A-4208 ELCIEGO	A-4205	1	A-4205		1	61,27	67,82	6,55	INT.A-3224	INT.A-4208 ELCIEGO
A-4206		A-4206		1	62,13	63,13	1,00	INT.A-3212	INT.A-3212	A-4206	1	A-4206		1	62,13	63,19	1,06	INT.A-3212	INT.A-3212
A-4208		A-4208		1	71,49	76,28	4,79	INT.A-3210	INT.A-3216 LAPUEBLA DE LA BARCA	A-4208	1	A-4208		1	71,32	76,35	5,03	INT.A-3210	INT.A-3216 LAPUEBLA DE LABARCA
A-4211		A-4211		1	53,89	55,92	2,03	INT.A-3230	LABRAZA	A-4211	1	A-4211		1	53,89	56,09	2,20	INT.A-3230	O.Z.U.LABRAZA
A-4302		A-4302		1	3,71	6,63	2,92	VITORIA-GASTEIZ (CALLE LERMANDABIDE)	INT.A-3302	A-4302	1	A-4302		1	5,10	6,63	1,53	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-1	INT.A-3302
A-4303		A-4303		1	6,39	7,27	0,88	INT.N-102	ZUAZO	A-4303	1	A-4303		1	4,23	5,74	1,50	ROTONDA DE ZUAZO EN LA N-102	O.Z.U. ZUAZO DE VITORIA
A-4304		A-4304		1	28,50	32,02	3,52	INT.N-I	O.ZU.RIVAGUDA	A-4304	1	A-4304		1	28,87	31,19	2,32	INT.N-I	O.ZU.RIVAGUDA
A-4305		A-4305		1	28,51	29,21	0,70	INT.N-I	F.ZU.RIVABELLOSA	A-4305	1	A-4305		1	28,68	28,76	0,08	INT.N-I	O.Z.U.RIVABELLOSA
A-4306		A-4306		1	13,26	14,49	1,23	INT.N-624	ANTEZANA DE FORONDA	A-4306	1	A-4306		1	13,26	14,32	1,06	INT.N-624	O.Z.U.ANTEZANA DE FORONDA
A-4307		A-4307		1	12,81	14,26	1,45	F.ZU.FORONDA/A-3606	ARTAZA	A-4307	1	A-4307		1	12,81	14,25	1,44	F.ZU.FORONDA/A-3606	O.Z.U. ARTAZA
A-4308		A-4308		1	10,93	12,11	1,18	INT.A-3606	INT.A-3606	A-4308	1	A-4308		1	11,93	12,14	0,21	INT.A-3606	O.Z.U.GUEREÑA
A-4309		A-4309		1	7,88	8,65	0,77	INT.A-3606	ULLIVARRI-VIÑA	A-4309	1	A-4309		1	7,88	8,49	0,61	INT.A-3606	O.Z.U.ULLIVARRI-VIÑA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4310		A-4310		1	7,93	11,39	3,46	INT.A-3302	HUETO-ARRIBA	A-4310	1	A-4310		1	7,93	11,51	3,58	INT.A-3302	O.Z.U.HUETO-ARRIBA
A-4311		A-4311		1	8,37	9,13	0,76	INT.A-4310	MARTIODA	A-4311	1	A-4311		1	8,37	9,18	0,81	INT.A-4310	MARTIODA
A-4312		A-4312		1	10,61	10,89	0,28	INT.A-4310	O.ZU.HUETO-ABAJO	A-4312	1	A-4312		1	10,61	10,88	0,27	INT.A-4310	O.ZU.HUETO-ABAJO
A-4313		A-4313		1	9,62	10,31	0,69	INT.A-3302	INT.A-3302	A-4313	1	A-4313		1	9,62	9,73	0,11	INT.A-3302	O.Z.U. MENDOZA
A-4315		A-4315		1	14,18	14,42	0,24	INT.A-2622	OLLAVARRE	A-4315	1	A-4315		1	14,18	14,33	0,15	INT.A-2622	O.Z.U.OLLAVARRE
A-4316		A-4316		1	21,92	24,36	2,44	INT.A-2622	CAICEDO-SOPEÑA	A-4316	1	A-4316		1	21,92	24,29	2,37	INT.A-2622	O.Z.U. CAICEDO-SOPEÑA
A-4317		A-4317		1	22,92	26,68	3,76	INT.A-2622	BASQUIÑUELAS	A-4317	1	A-4317		1	22,92	26,58	3,66	INT.A-2622	O.Z.U.BASQUIÑUELAS
A-4320		A-4320		1	32,36	32,83	0,47	INT.A-2622	TUESTA										
A-4321		A-4321		1	35,92	42,30	6,38	INT.A-2122	TURISO	A-4321	1	A-4321		1	35,92	42,12	6,20	INT.A-2122	O.Z.U. TURISO
A-4322		A-4322		1	37,02	41,35	4,33	INT.A-2122	MOLINILLA	A-4322	1	A-4322		1	37,02	41,27	4,25	INT.A-2122	O.Z.U. MOLINILLA
A-4323		A-4323		1	38,90	41,02	2,12	INT.A-2122	CAICEDO-YUSO	A-4323	1	A-4323		1	38,90	40,91	2,01	INT.A-2122	O.Z.U. CAICEDO-YUSO
A-4324		A-4324		1	49,54	52,22	2,68	INT.A-2122	SOBRON	A-4324	1	A-4324		1	49,54	52,17	2,63	INT.A-2122	O.Z.U.SOBRON

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4325		A-4325		1	45,49	50,46	4,97	INT.A-2625	VILLAMBROSA	A-4325	1	A-4325		1	45,49	50,38	4,89	INT.A-2625	O.Z.U.VILLAMBROSA
A-4326		A-4326		1	35,24	37,98	2,74	INT.A-2625	BACHICABO	A-4326	1	A-4326		1	35,24	37,86	2,62	INT.A-2625	O.Z.U.BACHICABO
A-4328		A-4328		1	35,37	37,74	2,37	INT.A-2625	BELLOJIN	A-4328	1	A-4328		1	35,37	37,67	2,30	INT.A-2625	O.Z.U.BELLOJIN
A-4332		A-4332		1	42,95	45,98	3,03	INT.A-2622	QUEJO	A-4332	1	A-4332		1	42,95	45,86	2,91	INT.A-2622	O.Z.U.QUEJO
A-4333		A-4333		1	48,30	48,60	0,30	LIM BURGOS	O.ZU.MIOMA	A-4333	1	A-4333		1	48,30	48,57	0,27	LIM BURGOS	O.ZU.MIOMA
A-4334		A-4334		1	46,69	52,13	5,44	LIM BURGOS	ACEBEDO	A-4334	1	A-4334		1	46,69	51,99	5,30	LIM BURGOS	O.Z.U.ACEBEDO
A-4335		A-4335		1	48,03	49,33	1,30	A-4334	PINEDO	A-4335	1	A-4335		1	48,03	49,16	1,13	A-4334	O.Z.U.PINEDO
A-4336		A-4336		1	49,13	49,75	0,62	INT.A-2622	CORRO	A-4336	1	A-4336		1	49,13	49,57	0,44	INT.A-2622	O.Z.U.CORRO
A-4337		A-4337		1	52,86	56,46	3,60	INT.A-2622	O.ZU.VALLUERCA	A-4337	1	A-4337		1	52,86	56,39	3,53	INT.A-2622	O.ZU.VALLUERCA
A-4338		A-4338		1	51,31	56,35	5,04	L.P.BURGOS	LAHOZ	A-4338	1	A-4338		1	51,31	56,25	4,94	L.P.BURGOS	O.Z.U.LAHOZ
A-4339		A-4339		1	29,27	32,78	3,51	INT.A-4305	IGAY	A-4339	1	A-4339		1	29,27	32,73	3,46	INT.A-4305	O.Z.U.IGAY
A-4340		A-4340		1	32,02	33,38	1,36	INT.A-4339	O.ZU.QUINTANILLA	A-4340	1	A-4340		1	32,02	33,25	1,23	INT.A-4339	O.ZU.QUINTANILLA

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4341		A-4341		1	32,31	36,39	4,08	INT.A-3312	VILLABEZANA	A-4341	1	A-4341		1	32,31	36,33	4,02	INT.A-3312	O.Z.U.VILLABEZANA
A-4342		A-4342		1	21,12	22,20	1,08	INT.A-3310	O.ZU.MANZANOS	A-4342	1	A-4342		1	21,12	22,12	1,00	INT.A-3310	O.ZU.MANZANOS
A-4343		A-4343		1	22,95	24,27	1,32	INT.A-3310	O.ZU.HEREÑA	A-4343	1	A-4343		1	22,95	24,11	1,16	INT.A-3310	O.ZU.HEREÑA
A-4344		A-4344		1	23,92	24,22	0,30	INT.A-4316	CASTILLO SOPEÑA	A-4344	1	A-4344		1	23,92	24,16	0,24	INT.A-4316	O.Z.U.CASTILLO SOPEÑA
A-4345		A-4345		1	4,40	5,92	1,52	VITORIA-GASTEIZ (CALLE ZURRUPIETA)	JUNDIZ										
A-4346		A-4346		1	25,95	26,58	0,63	INT.A-3318	ARTAZA	A-4346	1	A-4346		1	25,95	26,56	0,61	INT.A-3318	O.Z.U.ARTAZA
A-4347		A-4347		1	23,49	23,84	0,35	INT.A-3314	APRICANO	A-4347	1	A-4347		1	23,49	23,80	0,31	INT.A-3314	O.Z.U.APRICANO
A-4348		A-4348		1	26,47	27,71	1,24	INT.A-3316	O.ZU.ULLIVARRI-CUARTANGO	A-4348	1	A-4348		1	26,47	27,68	1,21	INT.A-3316	O.ZU.ULLIVARRI-CUARTANGO
A-4349		A-4349		1	30,25	30,65	0,40	INT.A-3316	VILLAMANCA	A-4349	1	A-4349		1	30,25	30,63	0,38	INT.A-3316	O.Z.U.VILLAMANCA
A-4350		A-4350		1	32,85	33,52	0,67	INT.A-3316	GUILLARTE	A-4350	1	A-4350		1	32,85	33,45	0,60	INT.A-3316	O.Z.U.GUILLARTE
A-4351		A-4351		1	33,21	34,20	0,99	INT.A-4352	LUNA	A-4351	1	A-4351		1	33,21	34,13	0,92	INT.A-4352	O.Z.U.LUNA
A-4353		A-4353		1	26,28	26,78	0,50	INT.A-3314	URBINA	A-4353	1	A-4353		1	26,28	26,75	0,47	INT.A-3314	O.Z.U.URBINA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4354		A-4354		1	27,16	28,74	1,58	INT.A-3314	SENDADIANO	A-4354	1	A-4354		1	27,16	28,71	1,55	INT.A-3314	O.Z.U.SENDADIANO
A-4356		A-4356		1	32,09	32,60	0,51	INT.A-3314	O.ZU.ANDAGOYA	A-4356	1	A-4356		1	32,09	32,57	0,48	INT.A-3314	O.ZU.ANDAGOYA
A-4357		A-4357		1	28,57	28,92	0,35	A-2622	CONVENTO DE SAN JUAN DE ACRE	A-4357	1	A-4357		1	28,57	28,90	0,33	A-2622	CONVENTO DE SAN JUAN DE ACRE
A-4359		A-3306		1	11,00	12,26	1,26	INT.A-3302	PTE.ROMANO DE TRESPUENTES	A-4359	1	A-4359		1	11,00	11,93	0,93	INT.A-3302	INT. ACCESO A TRESPUENTES
A-4360										A-4360	1	A-4360		1	6,30	6,80	0,50	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U. ARIÑEZ
A-4401		A-4401		1	10,99	13,21	2,22	INT.N-240	BETOLAZA	A-4401	1	A-4401		1	10,99	13,14	2,15	INT.N-240	O.Z.U BETOLAZA
A-4402		A-4402		1	12,25	15,45	3,20	INT.N-240 (ENLACE DE URBINA)	INT.N-240	A-4402	1	A-4402		1	12,97	13,59	0,62	ENLACE DE URBINA EN LA N-240	O.Z.U URRUNAGA
A-4403		A-4403		1	12,25	12,56	0,31	INT.N-240	GOJAIN	A-4403	1	A-4403		1	12,73	13,48	0,75	ENLACE DE URBINA EN LA N-240	GOJAIN
A-4404		A-4404		1	18,96	20,82	1,86	INT.N-240	O.ZU.ELOSU	A-4404	1	A-4404		1	18,96	20,61	1,65	INT.N-240	O.ZU.ELOSU
A-4405		A-4405		1	5,55	7,78	2,23	INT.A-3601 (ARÁNGUIZ)	INT.A-3604	A-4405	1	A-4405		1	5,75	7,92	2,17	INT.A-3601 (ARÁNGUIZ)	ENLACE DE ETXABARRI EN LA AP-1
A-4406		A-4406		1	10,79	11,43	0,64	INT.A-3608 ENL.A-622	APODACA	A-4406	1	A-4406		1	10,79	11,37	0,58	INT.A-3608 EN N-622	O.Z.U APODACA
A-4407		A-4407		1	12,20	15,18	2,98	INT.A-3608	BURUAGA	A-4407	1	A-4407		1	12,20	15,01	2,81	INT.A-3608	O.Z.U BURUAGA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados



**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4408		A-4408		1	15,06	16,61	1,55	INT.A-3608	ERIBE	A-4408	1	A-4408		1	15,06	16,58	1,52	INT.A-3608	O.Z.U.ERIBE
A-4409		A-4409		1	15,35	17,75	2,40	INT.A-3610	ACOSTA	A-4409	1	A-4409		1	15,35	17,50	2,15	INT.A-3610	O.Z.U.ACOSTA
A-4410		A-4410		1	17,19	17,79	0,60	INT.A-4409	CESTAFE	A-4410	1	A-4410		1	17,19	17,51	0,32	INT.A-4409	O.Z.U.CESTAFE
A-4411		A-4411		1	13,08	13,42	0,34	INT.A-3600	LETONA	A-4411	1	A-4411		1	13,08	13,65	0,57	INT.A-3600	O.Z.U.LETONA
A-4412		A-4412		1	14,10	15,34	1,24	INT.A-3600	OLANO	A-4412	1	A-4412		1	14,10	15,20	1,10	INT.A-3600	O.Z.U.OLANO
A-4413		A-4413		1	19,50	23,32	3,82	INT.A-3600	DOMAIQUIA	A-4413	1	A-4413		1	19,50	23,18	3,68	INT.A-3600	O.Z.U.DOMAIQUIA
A-4414		A-4414		1	19,95	21,96	2,01	INT.A-3600	O.ZU.MARQUINA	A-4414	1	A-4414		1	19,95	21,88	1,93	INT.A-3600	O.ZU.MARQUINA
A-4415		A-4415		1	20,01	24,14	4,13	INT.A-3600	LUQUIANO	A-4415	1	A-4415		1	20,01	24,15	4,14	INT.A-3600	O.Z.U.LUQUIANO
A-4417		A-4417		1	22,87	24,63	1,76	INT.A-4415	APERREGUI	A-4417	1	A-4417		1	22,87	24,52	1,65	INT.A-4415	O.Z.U.APERREGUI
A-4418		A-4418		1	21,47	23,12	1,65	INT.A-3600	GUILLERNA	A-4418	1	A-4418		1	21,47	22,98	1,51	INT.A-3600	O.Z.U.GUILLERNA
A-4419		A-4419		1	26,20	26,94	0,74	INT.A-3612	LARRAZCUETA	A-4419	1	A-4419		1	26,20	26,89	0,69	INT.A-3612	O.Z.U.LARRAZCUETA
A-4420		A-4420		1	35,63	36,90	1,27	INT.A-3314	ABECIA	A-4420	1	A-4420		1	35,63	36,85	1,22	INT.A-3314	O.Z.U.ABECIA

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL**

**PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4421		A-4421		1	29,49	31,86	2,37	INT.A-2521	UZQUIANO	A-4421	1	A-4421		1	29,49	31,75	2,26	INT.A-2521	O.Z.U.UZQUIANO
A-4423		A-4423		1	33,23	34,60	1,37	INT.A-624	O.ZU.INOSO	A-4423	1	A-4423		1	33,23	34,48	1,25	INT.A-624	O.ZU.INOSO
A-4602		A-4602		1	36,91	37,98	1,07	INT.A-3616	LEZAMA	A-4602	1	A-4602		1	36,91	37,66	0,75	INT.A-3616	O.Z.U.LEZAMA
A-4603		A-4603		1	36,24	37,09	0,85	INT.A-3616	ONSOÑO	A-4603	1	A-4603		1	36,21	37,01	0,81	INT.A-3616	ONSOÑO
A-4604		A-4604		1	44,80	46,62	1,82	INT.A-625	LECAMAÑA	A-4604	1	A-4604		1	44,80	46,51	1,71	INT.A-625	O.Z.U.LECAMAÑA
A-4605		A-4605		1	40,98	41,62	0,64	INT.A-2625	O.ZU.TERTANGA	A-4605	1	A-4605		1	40,98	41,58	0,60	INT.A-2625	O.ZU.TERTANGA
A-4608		A-4608		1	36,70	37,08	0,38	L.P.BIZKAIA	ALORIA	A-4608	1	A-4608		1	36,70	36,79	0,09	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.ALORIA
A-4612		A-4612		1	48,18	48,42	0,24	INT.A-3618	O.ZU.MAROÑO	A-4612	1	A-4612		1	48,18	48,38	0,20	INT.A-3618	O.ZU.MAROÑO
A-4613		A-4613		1	48,82	51,21	2,39	INT.A-3618	AGUIÑIGA	A-4613	1	A-4613		1	48,82	51,10	2,28	INT.A-3618	O.Z.U.AGUIÑIGA
A-4614		A-4614		1	49,39	51,03	1,64	INT.A-3618	SALMANTON	A-4614	1	A-4614		1	49,39	50,85	1,46	INT.A-3618	O.Z.U.SALMANTON
A-4616		A-4616		1	51,96	58,48	6,52	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA	INT. A-3641	A-4616	1	A-4616		1	51,96	58,29	6,33	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA	O.Z.U.OKONDO
A-4618		A-4618		1	49,39	51,54	2,15	INT.A-3626	MENOYO	A-4618	1	A-4618		1	49,39	51,44	2,05	INT.A-3626	O.Z.U.MENOYO

Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados

**SITUACIÓN ACTUAL****PROPUESTA**

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL	NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4619		A-4619		1	49,76	53,46	3,70	INT.A-3626	O.ZU.LUJO	A-4619	1	A-4619		1	49,43	53,46	4,04	INT.A-3626	O.ZU.LUJO
A-4622		A-4622		1	58,42	58,92	0,50	INT.A-3630	LEJARZO	A-4622	1	A-4622		1	58,42	58,87	0,45	INT.A-3630	O.Z.U.LEJARZO
A-4623		A-4623		1	56,90	57,66	0,76	INT.A-624	MENDIETA	A-4623	1	A-4623		1	56,90	57,58	0,68	INT.A-624	O.Z.U.MENDIETA
A-4624		A-4624		1	56,50	60,48	3,98	INT.A-2604	SOJO	A-4624	1	A-4624		1	56,50	60,13	3,63	INT.A-2604	O.Z.U.SOJO
A-4625		A-4625		1	59,17	60,81	1,64	INT.A-3636	RETES DE TUDELA	A-4625	1	A-4625		1	59,17	60,62	1,45	INT.A-3636	O.Z.U.RETES DE TUDELA
A-4906		A-4906		1	40,34	42,05	1,71	L.P.BIZKAIA	DELICA	A-4906	1	A-4906		1	40,34	41,88	1,54	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.DELICA
A-4907		A-4907		1	36,94	37,76	0,82	L.P.BIZKAIA	ARTOMAÑA	A-4907	1	A-4907		1	36,94	37,63	0,69	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.ARTOMAÑA

**Nota: Las filas en blanco corresponden con tramos de carreteras nuevos, descatalogados o agregados**

## 5. OBRAS Y PROYECTOS MÁS IMPORTANTES REALIZADOS EN LA RED EN EL ÚLTIMO SEXENIO

### 5.1. ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL MARCO DEL 2º PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO 1999-2010

Las principales actuaciones pendientes de ejecución, vienen detalladas en el documento de Junio de 1999 del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, habiendo ajustado su programación al techo presupuestario anual alavés de inversión en carreteras, donde deben tener cabida además otras actuaciones previstas en el marco del Plan Integral de Carreteras.

En la **Red de Interés Preferente** las actuaciones programadas afectan en el programa de **Obra Principal**, a la N-102 con el acondicionamiento, eliminación de giros a la izquierda y control de accesos, **ya ejecutada**; a la N-104 con la consolidación de la variante de Eskalmendi-Arkaute, también **ejecutada**; y a la N-124 con la ampliación de capacidad en el tramo Armiñón-Zambrana, y a su prolongación hasta Briñas.

El **Programa de Acondicionamientos** se extiende por la N-240 con el acondicionamiento y control de accesos entre Gamarra y Miñano, **ejecutada**, con la ampliación de capacidad hasta Legutiano (intersección con la A-623), y con el acondicionamiento entre Legutiano y el límite con Bizkaia; asimismo se incluye el enlace de la N-240 con la A-623.

**En este mismo programa se incluye el acondicionamiento de la N-I en todo su recorrido desde el enlace de Ariñez, éste incluido, hasta el límite provincial de Burgos en Rivabellosa, en coordinación con las actuaciones a desarrollar por el Ministerio de Fomento en el tramo burgalés del Condado de Treviño. Está ejecutado el tramo Ariñez-Polígono Los Llanos, y en ejecución la Legua del Rey.**

Las variantes urbanas programadas en este tipo de red son la variante de Lapuebla de Arganzón en la N-I, **actuación incorporada en la modificación de trazado de la N-I por el Condado de Treviño (en obras)**; la variante de Miñano Mayor en la N-240, **ya ejecutada**; y la variante de Langraiz Oka/Nanclares de la Oca, definida como una variante de trazado de la A-2622 en su conexión con la N-I, también **ejecutada**.

Por último hay que tener siempre en cuenta por la importancia y repercusión que tendrá sobre el resto de la red, la ya iniciada construcción de la Autopista Vitoria-Gasteiz-Eibar en el tramo alavés de Luko, al límite con Guipúzcoa, y con proyecto de construcción en redacción en el tramo entre Etxabarri-Ibiña y Luko.

Las obras contempladas en el **Programa de Obra Principal** en la **Red Básica** se limitan a la construcción de la conexión de la A-132 con la N-104 en Arkaute.

En el **Programa de Acondicionamientos** se incluyen:

- La A-132 del Puerto de Azaceta a Santa Cruz de Campezo, **ya ejecutada en los tramos del Puerto, Virgala-Maestu, Antoñana-Santa Cruz de Campezo-límite de provincia**
- La A-623 de Legutiano al límite con Bizkaia
- La A-624 en el tramo Altube-Ziorroga-Amurrio-Respaldiza y Menagaray hasta el límite con Burgos, **ya ejecutado en el tramo entre Respaldiza y Artziniega y acordado con la Concesionaria de la Autopista Vasco-Aragonesa la gratuidad del peaje para los vehículos pesados en el tramo Ziorroga-Altube para conseguir su trasvase a la AP-68 en el tramo del Puerto de Altube.**
- La A-625 entre Luyando y el inicio de la Variante Este de Amurrio, **ejecutado**, estando pendiente de completar el tramo de Saracho, e incluida su finalización en el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco dentro del programa de variantes urbanas. **En todo caso, las actuaciones contempladas en el Plan en la A-625 entre Amurrio y Luyando deben prever la futura duplicación.**
- En el programa de Variantes Urbanas se contempla en la Red Básica la Variante Este de Amurrio en la A-625, **ya ejecutada.**

### 5.2. ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL MARCO DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA

En la **Red de Interés Preferente** las propuestas programadas se concentran en los programas de ampliación de capacidad y control de accesos.

El Plan Integral plantea la ampliación futura de la capacidad de la N-124 entre Zambrana y Briñas, dados sus actuales tráficos, que superan los **10.600** vehículos/día y sus potenciales crecimientos.

En el programa de control de accesos se considera la conversión en autovía del tramo duplicado de la N-622 que se extiende desde el Enlace del Yurre hasta el de Letona; la construcción de una vía de servicio para conectar la A-624 y la A-2521 al margen de la autovía N-622; y la reordenación de intersecciones con las travesías existentes en el itinerario de la N-104 entre la carretera A-2134 y Venta del Patio.

El Plan Integral plantea el acondicionamiento de varios tramos de las siguientes carreteras de la **Red Básica**:

- A-124 antes del inicio de la Travesía de Laguardia, Cuesta de Castejones, y mejora de las intersecciones con las carreteras A-3216 y A-3210 en Laguardia.
- A-126 entre Bernedo y Santa Cruz de Campezo.
- A-132 entre N-104 y Eguileta (modificaciones de trazado) y entre Santa Cruz de Campezo y el límite provincial con Navarra, no considerado en las actuaciones del Plan General de



Carreteras del País Vasco. El tramo entre Santa Cruz de Campezo y el límite con Navarra se encuentra **ya ejecutado**.

- A-625 entre Saracho y el límite provincial con Bizkaia.
- A-627 desde intersección con A-3006 al límite con Guipúzcoa.

En algún caso, y según las condiciones de partida de la vía, las actuaciones a desarrollar en la **Red Básica** no son de acondicionamiento, sino de refuerzo y pavimentación de arcenes, programa que incluye el afirmado de arcenes, ya construidos, sin pavimentar, y que precisen de este tipo de actuación por la homogeneización del conjunto del itinerario; este es el caso de la A-124 entre PK 41,3 y 42,80 al inicio del itinerario y desde el PK 71,37 hasta el límite con La Rioja. Las variantes urbanas a desarrollar en este tipo de red se concretan en las variantes de Labastida/Bastida y Laguardia/Biasteri, ambas en el itinerario de la A-124

En la **Red Comarcal**, red sobre la que prácticamente no se ha actuado en los últimos años, y que constituye uno de los principales grupos de actuación del Plan Integral de Carreteras, la mayor parte de las actuaciones propuestas se inscriben en el programa de mejora de trazado y ampliación de plataforma, limitándose los acondicionamientos a tramos muy específicos de la red comarcal, fundamentalmente los que soportan un mayor volumen de tráfico. Los itinerarios en los que se plantea actuar son:

- A-2122 del límite de Burgos en Miranda hasta el límite de Burgos en el Valle de Tobalina. En el tramo límite con Burgos (Miranda)- Puentelarrá es necesario acondicionar el tramo de manera que se configure un itinerario homogéneo entre Puentelarrá-Zubillaga y Rivabellosa; entre Puentelarrá y el Valle de Tobalina se propone una mejora de trazado y ampliación de plataforma a 6/8. Ya está ejecutado el tramo de acceso al Polígono de Lantarón.
- A-2124 con acondicionamiento en el puerto de Vitoria-Gasteiz, ya ejecutado, y mejora de trazado y ampliación de plataforma entre el límite con el Condado de Treviño, Peñacerrada y la A-124.
- A-2126 entre Bernedo y Oión, con el tramo Yécora-Oión, ya ejecutado.
- A-2128 entre Santa Cruz de Campezo y Salvatierra/Agurain; la actuación entre el Puerto de Opakua (intersección con A-3114) y San Vicente de Arana se limita al afirmado de los arcenes, planteándose para el resto mejora de trazado y ampliación de plataforma.
- A-2521 desde PK 23,4 hasta el límite con Bizkaia; entre el PK 23,4 y la intersección con A-3612 se planea un acondicionamiento mientras que a partir de Beluntza parece suficiente intervenir con una actuación de mejora de trazado y ampliación de plataforma.
- A-2522 entre la intersección con la A-624 en Urquillo, y límite con Bizkaia en Orozco. Ejecutado el tramo entre los PK 32.800 y PK 34.080 (origen zona urbana de Barambio).
- A-2602 entre Artziniega y el límite provincial con Burgos, con actuación predominante de acondicionamiento.
- A-2604 con acondicionamiento en todo el itinerario (Artziniega y el límite provincial con Bizkaia).
- A-2620 entre N-240 e intersección con A-4023.

- A-2622 con acondicionamiento entre Nanclares e intersección con AP-68 y mejora de trazado y ampliación de plataforma desde intersección con AP-68 hasta el límite con Burgos.
- A-2625 en los tramos sin mejorar existentes entre el límite con Burgos-Puentelarrá y el límite con Burgos en Berberana.

Las variantes urbanas contempladas por el vigente Plan Integral de Carreteras son: Fontecha en la A-2122; Oión en la A-2126; y Pobes y Salinas de Añana en la A-2622

En la **Red Local y Vecinal**, las propuestas se concretan fundamentalmente en dos programas: un programa de Mejora de trazado y ampliación de plataforma, y un programa de Ensanche y Refuerzo. Según la importancia de cada itinerario, que depende a su vez de su funcionalidad y tráfico relativo, se propone la ampliación hasta unos estándares, variables, de plataforma y de velocidad de proyecto, y en consecuencia se plantea un coste unitario diferente, para cada carretera.

Las plataformas propuestas oscilan entre los 6/8 - 6/7 para carreteras locales que conforman itinerarios, 5/6 metros para locales de acceso a núcleos de población; además se plantea, por diferentes causas, dentro de la Red Local el acondicionamiento de las siguientes carreteras:

- A-3312 de la N-I en Ribabellosa a la A-2122 en Comunió/Komunioi, conformando un nuevo itinerario comarcal de conexión de esta zona con Vitoria-Gasteiz, por el interior de la provincia y enlazado con la N-I, acceso al Polígono de Lantarón, y al Valle de Valdegovía.
- A-3138 del PK 28,8 al 32,9 y del PK 35,1 al 36,950, complementaria a la N-I para atender al tráfico local, **ya ejecutada**.
- A-3014; desde el núcleo de Marieta a la intersección con A-3002, carretera de interés turístico, **con Proyecto de Construcción ya aprobado**.
- A-3632; desde el acceso a Monte Larraño hasta el Alto de Gárate, que conecta dos comarcas alavesas, **ya ejecutada**.

Respecto a las variantes urbanas previstas en la Red Local, el vigente documento recoge las siguientes actuaciones:

- Alegría en la A-3110, **con proyecto de construcción aprobado**
- Cripán en la A-3220, **variante ejecutada**
- Ribabellosa y Comunió/Komunioi en la A-3312
- Elvillar en la A-3228, **ya ejecutada**

En la Red Vecinal se ha venido desarrollando un programa específico de mejora para ampliar la plataforma de las carreteras hasta un mínimo de 5 metros de sección.

**6. GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN**

		<b>CUMPLIMIENTO DEL PLAN: OBRAS EJECUTADAS Y PROGRAMADAS EN PERIODO 1998-2003</b>				
	TIPO DE OBRA	COSTE PROGRAMACIÓN TRIENIO 1998-2003 M.ptas (1)	INVERSIÓN OBRAS SEGÚN PRESUPUESTO PROGRAMACIÓN (2)	Inversión/programación	INVERSIÓN OBRAS SEGÚN PRESUPUESTO ADJUDICACIÓN (3)	Adjudicación/programación
MARCO PGCPV	OBRA PRINCIPAL	1.990	1.140	57,3%	1.905	95,7%
	ACONDICIONAMIENTO	11.782	6.919	58,7%	12.900	109,5%
	VARIANTE DE POBLACIÓN	4.150	4.150	100,0%	3.046	73,4%
	Subtotal	17.922	12.209	<b>68,1%</b>	17.851	<b>99,6%</b>
MARCO PICA	CONTROL DE ACCESOS	324,7				
	ACONDICIONAMIENTO	4029,5	1.576	39,1%	2.316	57,5%
	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	1847,2	734	39,7%	878	47,5%
	VARIANTES	999,3	112	11,2%	123	12,3%
	ENSANCHE Y REFUERZO	40,0	40	100,0%	30	75,0%
	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN ARCENES	120,0				
	Subtotal	7360,7	2.462	<b>33,4%</b>	3.347	<b>45,5%</b>
<b>TOTAL PICA</b>	<b>25.283</b>	<b>14.671</b>	<b>58,0%</b>	<b>21.198</b>	<b>83,8%</b>	

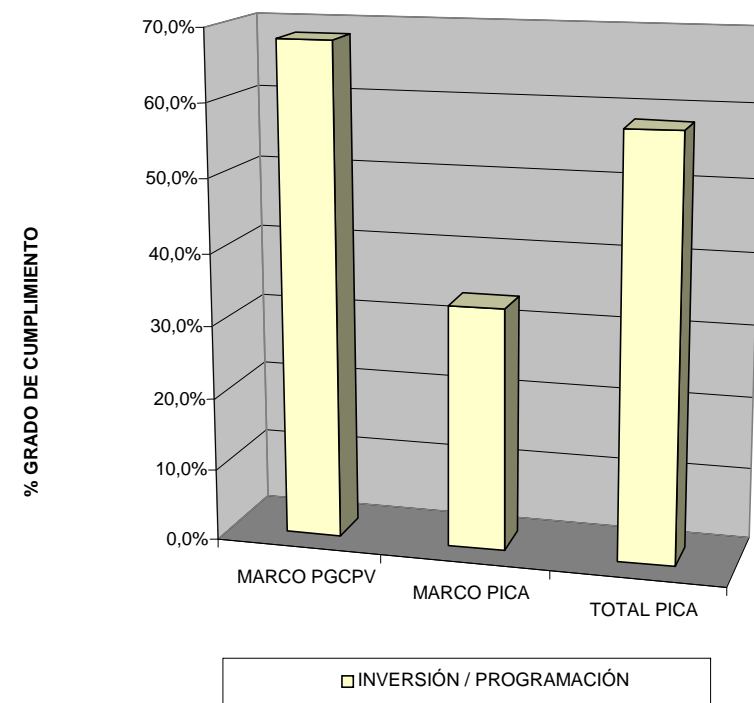
**NOTAS :**

(1) Coste de las obras según Plan Integral de Carreteras

(2) Inversiones programadas en el Plan Integral para el sexenio 1998-2003; no se tienen en cuenta las obras adelantadas. Refleja el grado real de cumplimiento del Plan Integral respecto a su programación inicial

(3) Inversión en el trienio 1998-2003 según presupuesto de adjudicación, sin considerar las obras adelantadas.

**GRADO REAL DE CUMPLIMIENTO DEL PICA EN TRIENIO 1998-2003**



**PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS Y EN EJECUCIÓN EN PERIODO 1998-2003**

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>PROGRAMA: OBRA PRINCIPAL</b>																			
<b>SUBPROGRAMA: NUEVAS INFRAESTRUCTURAS</b>																			
2001	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	AP-1(1.2)	AUTOPISTA VITORIA-GASTEIZ - EIBAR. TRAMO ETXABARRI-LUKO. Enlace de Etxabarri-viña en conexión con N-624 y con la Autopista Vitoria-Eibar						0			EJECUTADA			3077	18,493 €		No individualizada en el PICA.
<b>SUBPROGRAMA: AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD</b>																			
13	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-240 (1)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE MEDIANA GAMARRA-MIÑANO (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)	4,6	8,3	3,7	2x7/10,5	100	498	355		EJECUTADA	2x7,5/11	NOV-2000	946	5,686 €		3196 millones repartidos en dos trienios; incluye vte de Miñano. Sección 7/11; longitud 4,66 Pk 4,57 a 8,30 (3,73 Km); pto ficha 19,2 millones de euros repartidos tb en trienios.
100	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-I (1)	ENLACE A DESNIVEL EN LA CARRETERA N-I KM 323 CON LAS CARRETERAS A-4304 Y A-4305 DE ACCESO A RIBAGUDA Y RIBABELLOSA. FASE II: RAMALES, VIALES Y PASO SUPERIOR	323,0	323,0	0,0				0		EJECUTADA		OCT-1997	384	2,308 €		
87	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-I (8)	MEJORA DE LA INCORPORACIÓN A LA AUTOVÍA DE LA CARRETERA N.-102 Y ACONDICIONAMIENTO DE LA N-I PK 339,48 A PK 342,28	339,5	342,3	2,8	2x11,25/14,75	100-120	851	304		EJECUTADA	2x11,25/14,75	EN-2001	3656	21,973 €		
<b>SUBPROGRAMA: REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS</b>																			
3	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-102	ACONDICIONAMIENTO, ELIMINACIÓN DE GIROS A IZQUIERDA Y REORDENACIÓN DE ACCESOS EN CARRETERA N-102, PK 343,490 A PK 348,140	343,5	348,1	4,6	2x7/10,5	100	1.008	204		EJECUTADA	2x7/10,5	JUL-2000	1728	10,385 €	SEP-2000 FEB-2003	Longitud prevista:4,7 km corregida a 4,94 con ficha de obra

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED</b>																			
<b>SUBPROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO</b>																			
212	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124	9	FIN DE VARIANTE DE TRAZADO A INICIO DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216)	61,3	63,6	2,3	7/10	80	184	80	EJECUTADA	7/10	JL-1999	203	1,220 €		
1107	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124	11.2	FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A- 3216) A INT. A-4202. TRAMO CUESTA DE CASTEJONES	66,9	70,5	3,6	7/10	80	357	100	EJECUTADA	10/12		565	3,396 €		Mejora de la Cuesta de Castejones.
1076	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 (INTERSEC CIÓN)		PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ORDENACIÓN Y MEJORA DE LA INTERSECCIÓN DE LA A-124 CON LAS CARRETERAS A-3216 Y A- 3210 EN LA GUARDIA					60	60		EJECUTADA		OCT- 1997	55	0,331 €		
1109	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2122	2.2	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO INT. A-4322 - ACC. POLÍGONO DE LANTARÓN	37,0	38,3	1,3	7/10	100/80	102	80	EJECUTADO	7/10	OC-02	101	0,607 €		
1110	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2122	2.3	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO ACC. POLÍGONO DE LANTARÓN - INICIO VARIANTE DE FONTECHA	38,3	39,7	1,4	7/10	100/80	111	80	EJECUTADO	7/10					
233	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2124	2	FINAL ACTUACIÓN - LIMITE CONDADO DE TREVINO	5,8	8,2	2,4	7/9	60	144	60	EJECUTADA	7/9	NV-02	320	1,923 €	DC-02 JN-03	Acondicionamiento del Pto de Vitoria pk 5,850 el Pk 9,430; 2,4 km en territorio Alavés. Velocidad de proyecto a 80. Sección 7/9
238	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2126	2.3	L.P.NAVARRA - O.ZU.OYON-OION. TRAMO YÉCORA - OYÓN.	50,5	57,6	7,1	6/8	80/60	284	40	EJECUTADA	6/8	OC- 1999	424	2,548 €		Sin ficha técnica
1111	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2522	1.2	INT.A-624 EN URQUILLO - O.ZU. BARANBIO. TRAMO PK 32,8 - O.ZU. BARANBIO.	32,8	34,1	1,3	7/9	60	104	80	EJECUTADA	7/9	MZ- 1999	185	1,112 €		
1071	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3138	2	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA A-3138. PRIMER TRAMO	27,1	31,6	4,6	6/7	60	170	37	EJECUTADA	6/7	MY- 1997	139,3	0,837 €		
1112	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3138	4	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA A-3138. SEGUNDO TRAMO	33,0	35,5	2,5	6/7	60	92	37	EJECUTADA	6/7	MY- 1997	75,7	0,455 €		



COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
382	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3632 1	ACC.MONTE LARRAÑO - ALTO DE GARATE	52,1	54,3	2,2	6/8	60/40	110	50		EJECUTADA	6/8	MZ- 2000	383	2.302 €		Sin ficha técnica.
<b>SUBPROGRAMA: ACONDICIONAMIENTOS</b>																			
75	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 5	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO, CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y REFUERZO DE FIRMES DE VIRGALA MAYOR A MAESTU	23,5	26,0	2,5	7/12	80	108	44		EJECUTADA	7/12	MAR- 1997	109	0,655 €		
106	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 7.2	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO ANTONANA A A-126)	33,4	38,1	4,7	7/10	80	282	60		EJECUTADA	7/10	JUN- 1999	198	1,190 €		
89	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 8	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO A-126-A-2128)	38,1	39,3	1,2	7/10	80	47	40		EJECUTADA	7/10	JUN- 2000	166	0,998 €	AG-2000 EN-2001	
222	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 9	INT. A -2128 A L.P. DE NAVARRA	39,3	42,0	2,7	7/10	80	218	80		EJECUTADA	7/10	JL-2000	289	1,737 €		Incluido en II PGCPV
2003	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-624 (2.2)	ACONDICIONAMIENTO AMURRIO-RESPALDIZA, (CRUCE DE LOS OLMOS)	44,6	45,5	1,0	7/9	60	61	64		EJECUTADA	7/10	AB- 1999	134	0,805 €		
73	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-624 (4)	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA A-624 DE MENAGARAY A ARTZINIEGA (INCLUYE VTE EN INTERSECCIÓN CON A-2604)	49,9	55,3	5,4	7/10	70	1.421	263		EJECUTADA	7/10	NOV- 1997	1189	7,146 €		
74	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-625	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACONDICIONAMIENTO DE LA A-625 ENTRE FINAL VTE DE LUYANDO Y PK 11,78 , Y ENLACE CON A-3622 (TRAMO III DEL CONVENIO CON BIZKAIA)	363,3	361,9	1,4	7/11	90	358	256		EJECUTADA	7/11	AB- 1997	666	4,003 €		
104	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-240 (2)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE MEDIANA GAMARRA-MIÑANO (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)	4,6	8,3	3,7	2x7/10,5	100	1.137	355		EJECUTADA	2x7,5/11	2000	2250	13,523 €		3196 millones repartidos en dos trienios; incluye vte de Miñano. pto ficha 19.2 millones de euros repartidos tb en trienios.
15	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-I Y A- 2622	VARIANTE EN LA CARRETERA A-2622. ACCESO A NANCLARES	10,6	12,6	2,0	7/10	80	871	330		EJECUTADA	7/10	OCT- 2000	1731	10,404 €	DIC-00 DIC-02	Sección 7/10. Velocidad de proyecto 100 km/h. Pto obra civil (9,93 millones Euros)

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>SUBPROGRAMA: MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA</b>																			
1077	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2620 2	MEJORA DE TRAZADO DE LA A-2620; INT. A-3941 PTO DE LA CRUCETA A INT.A-4021	24,1	28,3	4,3	6/8	40/60	160	37		EJECUTADA	6/8	JN-1997	119	0,715 €		
255	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2620 3	INT 4021 - INT A-4023	28,3	29,2	0,9	6/8	60	35	40		Ejecutada						Dudas estado
1104	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 8.2	FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - INT.A-2625 (ESPEJO). TRAMO INICIO PROYECTO DE MEJORA - FINAL PROYECTO DE MEJORA. INT. A-2625 (ESPEJO)	31,8	32,7	0,9	6/8	60	27	30		EJECUTADA				0,450 €		
1123	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 11.2	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO I.ZU. TOBILLAS - F.ZU. TOBILLAS	50,0	50,6	0,6	6/7	50	12	20		EJECUTADA	6/6 + aceras					
1125	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 11.4	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO I.ZU. BOVEDA- F.ZU. BOVEDA..	53,1	53,8	0,7	6/7	50	15	20		EJECUTADA	6/6 + aceras					
1078	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3008 1	ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A-3008 DE ESCALMENDI (INT. A-3002) A ARZUBIAGA	5,0	7,1	2,2	7/9	80	48	22		EJECUTADA	7/9	JL-1997	43	0,258 €		
1096	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3130 1	INT.A-2124 A INT. A-3142 (PIPAÓN)	25,2	32,2	7,1	6/7	50/40	177	25		EJECUTADA	6/7	AB-1999	394	2,368 €		
1100	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3210	MODIFICACIÓN DE TRAZADO ENTRE ELCIEGO Y CENICERO	0,0	0,0	0,0				0		EJECUTADA	6/6	0		1,280 €		Sin datos técnicos. No prevista en el PICA
327	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3214 1.1	INT.A-124 - INT.A-3224. TRAMO SAMANIEGO - VILLANUEVA	54,5	58,1	3,6	6/8	60/50	90	25		EJECUTADA	6/8		85	0,511 €		
1079	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 2	ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A-3230 ENTRE MOREDA Y BARRIOBUSTIO. TRAMO INT. A-4212 - INT. A-4211	51,5	53,9	2,4	5/6	40	23	10		EJECUTADA	5/6	SP-1997	60	0,361 €		
1118	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 3	PROYECTO DE ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A-3230 ENTRE MOREDA Y BARRIOBUSTIO. TRAMO INT. A-4211 - INT. A-3226	53,9	57,7	3,9	5/6	40	37	10		EJECUTADA	5/6	1998	16	0,096 €		

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1082	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3316 1	ENSANCHE, MEJORA DE TRAZADO Y REFUERZO DE INT.A-3314 A INT. A-4351 EN ARCHUA	25,3	33,2	7,9	6/7	50	258	33		EJECUTADA	6/7	OC- 1997	246	1,478 €		
<b>SUBPROGRAMA: ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA</b>																			
1095	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3002 3	ENSANCHE Y REFUERZO DE MENDEVIL A ARROYABE	8,7	10,5	1,9	6/7		28	15		EJECUTADA	6/7	EN- 1997	18	0,108 €		Se extiende hasta Durana.
340	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 1	L.P. NAVARRA - INT.A-4212	50,3	51,5	1,2	5/6		12	10		EJECUTADA	5/6	SP- 1997	12	0,072 €		
<b>SUBPROGRAMA: REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS</b>																			
4	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-104	CONSOLIDACIÓN VTE. ESKALMENDI-ARKAUTE	0,0	0,0	0,0	7/10	80		0		EJECUTADA	7/10	MAY- 1998	177	1,064 €		
<b>SUBPROGRAMA: REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES</b>																			
1032	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 2	PK 41,3 INICIO VTE DE TRAZADO - FINAL VTE DE TRAZADO	41,3	42,8	1,5	7/10	80	30	20		EJECUTADA						
1038	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2128 4	INT..A-3116 A LARRAONA - F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA	38,6	47,2	8,6	6/7	60	86	10		Ejecutado						Actuación ya ejecutada con anterioridad del PICA. No sacar en planos
<b>SUBPROGRAMA: MEJORA DE TRAVESIAS</b>																			
1105	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124	TRAVESIA DE LABASTIDA	42,4	43,7	1,3	6/6		0	0		EJECUTADA	6/6		0	0,000 €	NV-02 JL-03	No prevista en el PICA como tal.
1099	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-126	TRAVESÍA DE BERNEDO	38,5	39,4	0,9	6/7		0	0		EJECUTADA	6/7	0	0	0,000 €	OC-02 JL-03	No prevista en el PICA como tal. Proyecto de Acondicionamiento y urbanización de la A-126 en la travesía de Bernedo.
1098	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3210	TRAVESÍA DE EL CIEGO				7/9 o 7/10		0	0		EJECUTADA	6/7				NV-02 JL-03	No prevista en el PICA. Acera derecha 2 m.

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>SUBPROGRAMA: MEJORA RED VECINAL</b>																			
391	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4002	1 INT.N-104 - ARBULO	8,8	9,0	0,2	5/5		1	8		EJECUTADO	5/6				2000	
395	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4007	1 INT.A-3138 - FIN.(OBRAS) MEZQUIA	28,0	28,3	0,3	5/5		3	10		EJECUTADO						
396	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4008	1 INT.N-240 - GAMARRA MENOR	5,2	5,8	0,6	5/5		6	10		EJECUTADA	5/6		0,060 €			Ampliación y mejora a 5/6. 1km de longitud.
397	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4009	1 INT.N-240 - O.ZU.RETANA	7,7	8,0	0,3	5/5		3	10		EJECUTADO	6/7					
420	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4115	1 INT.A-3138 - IBARGUREN	34,9	35,1	0,2	5/5		2	8		EJECUTADO						
421	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4116	1 INT.A-3138 - ANDOIN	35,6	36,3	0,7	5/5		6	8		EJECUTADO						
439	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4152	1 INT.A-3130 - PIPAON	32,2	33,5	1,3	5/5		13	10		EJECUTADO						
292	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4159	1 INT.A-132 - ESTACIONAMIENTO DEL MONASTERIO DE ESTÍBALIZ	7,7	9,6	1,8	6/7		27	15		EJECUTADO						
308	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4161	1 INT.A-132 EN HORRADICHO - F.ZU.ORBISO	40,7	43,1	2,4	5/6		24	10		EJECUTADO	5/6		0,150 €		2001	En revista de marzo 2004 inicio de obras en este tramo ¿?
447	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4303	1 INT.N-102 - ZUAZO	6,4	7,3	0,9	5/5		7	8		EJECUTADO	6/7					
448	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4307	1 F.ZU.FORONDA/A-3606 - O.ZU.ARTAZA	12,8	14,3	1,4	5/5		14	10		EJECUTADO	5/6				2000	



COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
449	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4307 2	O.ZU.ARTAZA - ARTAZA	14,3	14,3	0,0	5/5		0	10		EJECUTADO						
452	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4310 1	INT.A-3302 - HUETO-ARRIBA	7,9	11,4	3,5	5/5		28	8		EJECUTADA	5/6			0,354 €		
459	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4319 1	INT.A-2622 - O.ZU.ATIEGA	32,2	35,1	2,8	5/5		28	10		EJECUTADO	5/6					
460	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4319 2	O.ZU.ATIEGA - INT. A-3318 (BARRÓN)	35,1	37,6	2,6	5/5		26	10		EJECUTADO	5/6					
462	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4322 2	F.ZU.LECIÑANA - MOLINILLA	39,1	41,4	2,2	5/5		22	10		EJECUTADA	5/5			0,340 €		PK 39,030 A PK 41,350. 2,320 km. Mejora de trazado y refuerzo a 5/5.
464	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4324 1	INT.A-2122 - SOBRON	49,5	52,2	2,7	5/5		27	10		EJECUTADO	5/5					
475	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4334 1	LIM BURGOS - O.ZU.ACEBEDO	46,7	52,1	5,4	5/5		54	10		EJECUTADO	5/6					1999
477	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4335 1	A-4334 - PINEDO	48,0	49,3	1,3	5/5		13	10		EJECUTADO	5/6					2000
478	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4336 1	INT.A-2622 - CORRO	49,1	49,8	0,6	5/5		5	8		EJECUTADO	5/6					2001
488	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4348 1	INT.A-3316 - O.ZU.ULLIVARRI-CUARTANGO	26,5	27,7	1,2	5/5		10	8		EJECUTADO	5/6					2000
493	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4354 1	INT.A-3314 - SENDADIANO	27,2	28,7	1,6	5/5		13	8		EJECUTADO	5/6					1999
1133	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4415	MURGUIA-LUQUIANO	20,0	24,1	4,1			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1134	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4416	VITORIANO-ORO	21,1	23,8	2,7			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA
1135	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4417	ACCESO A APERREGUI	22,9	24,6	1,8			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA
510	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4605 1	INT.A-2625 - O.ZU.TERTANGA	41,0	41,6	0,6	5/5		6	10		EJECUTADA					1999	
513	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4616 1	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA - LMTE.MUNICIPAL LLODIO	52,0	55,3	3,3	5/5		33	10		EJECUTADA	4,5/5,5				2000	
514	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4616 2	LMTE.MUNICIPAL LLODIO - INT. A-3641	55,3	58,5	3,2	5/5		26	8		EJECUTADA	4,5/5,5				2000	

**PROGRAMA: VARIANTES URBANAS**

**SUBPROGRAMA: VARIANTES**

1097	REVISION PICA	VARIANTES URBANAS	A-3220 3	VARIANTE ESTE DE CRIPAN	81,5	82,2	0,7	6/8	60	52	74		EJECUTADA	6/8	OC- 1997	46	0,276 €		Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Crípan para mejora de Asa a Límite con Navarra.
390	REVISION PICA	VARIANTES URBANAS	A-3228	VTE ELVILLAR				6/8	60	60	60		EJECUTADA		SP- 1999	77	0,463 €		
25	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	A-625	VTE. ESTE AMURRIO	361,9	356,5	5,4	7/10	80	2.932	670		EJECUTADA	7/11	JL-1999	3046	18,307 €	FEB-2002	Pendientes PKs. Velocidad de proyecto 100 km/h
23	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	N-240 (1)	VTE. DE MIÑANO MAYOR (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)				2x7/10,5	100		0		EJECUTADA	2x7,5/11	NOV- 2000				Coste incorporado en Acondicionamiento y construcción de mediana Gamarra-Miñano
105	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	N-240 (2)	VTE. DE MIÑANO MAYOR (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)				2x7/10,5	100		0		EJECUTADA	2x7,5/11	2000				Coste incorporado en Acondicionamiento y construcción de mediana Gamarra-Miñano

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
-----	-----------------	--------------------	-----------	-------------	--------------	---------------	----------------	-----------------------------	-----------------------------------	--------------------	-------------------	-----------	--------------------	-----------------	--------------	-----------------------------	-------------------------------	--------------------------	---------------------------

**PROGRAMA:**

**SUBPROGRAMA:**

2000	II PGCPV		N-I	N-I ENTRE YURRE Y GAMARRA. MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO PAISAJISTICO Y AMBIENTAL.	0,0	0,0	0,0			0			EJECUTADA		0	0	0,000 €		Final de obras. Abril 2003
------	----------	--	-----	---	-----	-----	-----	--	--	---	--	--	-----------	--	---	---	---------	--	----------------------------

**PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS Y EN EJECUCIÓN EN PERIODO 1998-2003**

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
<p><b>TIPO DE RED      RED DE INTERÉS PREFERENTE</b></p>																			
2001	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	AP-1(1.2)	AUTOPISTA VITORIA-GASTEIZ - EIBAR. TRAMO ETXABARRI-LUKO. Enlace de Etxabarrí-viña en conexión con N-624 y con la Autopista Vitoria-Eibar						0			EJECUTADA			3077	18,493 €		No individualizada en el PICA.
3	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-102	ACONDICIONAMIENTO, ELIMINACIÓN DE GIROS A IZQUIERDA Y REORDENACIÓN DE ACCESOS EN CARRETERA N-102, PK 343,490 A PK 348,140	343,5	348,1	4,6	2x7/10,5	100	1.008	204		EJECUTADA	2x7/10,5	JUL-2000	1728	10,385 €	SEP-2000 FEB-2003	Longitud prevista:4,7 km corregida a 4,94 con ficha de obra
4	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-104	CONSOLIDACIÓN VTE. ESKALMENDI-ARKAUTE	0,0	0,0	0,0	7/10	80		0		EJECUTADA	7/10	MAY-1998	177	1,064 €		
23	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	N-240 (1)	VTE. DE MIÑANO MAYOR (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)				2x7/10,5	100		0		EJECUTADA	2x7,5/11	NOV-2000				Coste incorporado en Acondicionamiento y construcción de mediana Gamarra-Miñano
13	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-240 (1)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE MEDIANA GAMARRA-MIÑANO (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)	4,6	8,3	3,7	2x7/10,5	100	498	355		EJECUTADA	2x7,5/11	NOV-2000	946	5,686 €		3196 millones repartidos en dos trienios; incluye vte de Miñano. Sección 7/11; longitud 4,66 PK 4,57 a 8,30 (3,73 Km); pto ficha 19,2 millones de euros repartidos tb en trienios.
105	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	N-240 (2)	VTE. DE MIÑANO MAYOR (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)				2x7/10,5	100		0		EJECUTADA	2x7,5/11	2000				Coste incorporado en Acondicionamiento y construcción de mediana Gamarra-Miñano
104	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-240 (2)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE MEDIANA GAMARRA-MIÑANO (Actuación unitaria a ejecutarse en dos trienios consecutivos)	4,6	8,3	3,7	2x7/10,5	100	1.137	355		EJECUTADA	2x7,5/11	2000	2250	13,523 €		3196 millones repartidos en dos trienios; incluye vte de Miñano. pto ficha 19,2 millones de euros repartidos tb en trienios.
2000	II PGCPV		N-I	N-I ENTRE YURRE Y GAMARRA. MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO PAISAJISTICO Y AMBIENTAL.	0,0	0,0	0,0				0		EJECUTADA			0	0	0,000 €	Final de obras. Abril 2003
100	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-I (1)	ENLACE A DESNIVEL EN LA CARRETERA N-I KM 323 CON LAS CARRETERAS A-4304 Y A-4305 DE ACCESO A RIBAGUDA Y RIBABELLOSA. FASE II: RAMALES, VIALES Y PASO SUPERIOR	323,0	323,0	0,0				0		EJECUTADA		OCT-1997	384	2,308 €		



COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN	
87	II PGCPV	OBRA PRINCIPAL	N-I (8)	MEJORA DE LA INCORPORACIÓN A LA AUTOVÍA DE LA CARRETERA N.-102 Y ACONDICIONAMIENTO DE LA N-I PK 339,48 A PK 342,28	339,5	342,3	2,8	2x11,25/14,75	100-120	851	304		EJECUTADA	2x11,25/14,75	EN-2001	3656	21,973 €			
15	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	N-I Y A-2622	VARIANTE EN LA CARRETERA A-2622. ACCESO A NANCLARES	10,6	12,6	2,0	7/10	80	871	330		EJECUTADA	7/10	OCT-2000	1731	10,404 €	DIC-00 DIC-02	Sección 7/10. Velocidad de proyecto 100 km/h. Pto obra civil (9,93 millones Euros)	
<b>TIPO DE RED      RED BÁSICA</b>																				
1105	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124	TRAVESIA DE LABASTIDA	42,4	43,7	1,3	6/6		0	0		EJECUTADA	6/6		0	0,000 €	NV-02 JL-03	No prevista en el PICA como tal.	
1032	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 2	PK 41,3 INICIO VTE DE TRAZADO - FINAL VTE DE TRAZADO	41,3	42,8	1,5	7/10	80	30	20		EJECUTADA							
212	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 9	FIN DE VARIANTE DE TRAZADO A INICIO DE TRAVESIA DE LAGUARDIA (INT.A-3216)	61,3	63,6	2,3	7/10	80	184	80		EJECUTADA	7/10	JL-1999	203	1,220 €			
1107	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 11.2	FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216) A INT. A-4202. TRAMO CUESTA DE CASTEJONES	66,9	70,5	3,6	7/10	80	357	100		EJECUTADA	10/12		565	3,396 €		Mejora de la Cuesta de Castejones.	
1076	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-124 (INTERSECCIÓN)	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ORDENACIÓN Y MEJORA DE LA INTERSECCIÓN DE LA A-124 CON LAS CARRETERAS A-3216 Y A-3210 EN LA GUARDIA						60	60		EJECUTADA		OCT-1997	55	0,331 €			
1099	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-126	TRAVESÍA DE BERNEDO	38,5	39,4	0,9	6/7		0	0		EJECUTADA	6/7		0	0	0,000 €	OC-02 JL-03	No prevista en el PICA como tal. Proyecto de Acondicionamiento y urbanización de la A-126 en la travesía de Bernedo.
75	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 5	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO , CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y REFUERZO DE FIRMES DE VÍRGALA MAYOR A MAESTU	23,5	26,0	2,5	7/12	80	108	44		EJECUTADA	7/12	MAR-1997	109	0,655 €			
106	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 7.2	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO ANTOÑANA A A-126)	33,4	38,1	4,7	7/10	80	282	60		EJECUTADA	7/10	JUN-1999	198	1,190 €			

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN	
89	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 8	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO A-126-A-2128)	38,1	39,3	1,2	7/10	80	47	40		EJECUTADA	7/10	JUN- 2000	166	0,998 €	AG-2000 EN-2001		
222	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-132 9	INT. A -2128 A L.P. DE NAVARRA	39,3	42,0	2,7	7/10	80	218	80		EJECUTADA	7/10	JL-2000	289	1,737 €		Incluido en II PGCPV	
2003	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-624 (2.2)	ACONDICIONAMIENTO AMURRIO-RESPALDIZA, (CRUCE DE LOS OLMOS)	44,6	45,5	1,0	7/9	60	61	64		EJECUTADA	7/10	AB- 1999	134	0,805 €			
73	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-624 (4)	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA A-624 DE MENAGARAY A ARTZINIEGA (INCLUYE VTE EN INTERSECCIÓN CON A-2604)	49,9	55,3	5,4	7/10	70	1.421	263		EJECUTADA	7/10	NOV- 1997	1189	7,146 €			
25	II PGCPV	VARIANTES URBANAS	A-625	VTE. ESTE AMURRIO	361,9	356,5	5,4	7/10	80	2.932	670		EJECUTADA	7/11	JL-1999	3046	18,307 €	FEB- 2002	Pendientes PKs. Velocidad de proyecto 100 km/h	
74	II PGCPV	ACONDICIONAMIENTOS	A-625	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACONDICIONAMIENTO DE LA A-625 ENTRE FINAL VTE DE LUYANDO Y PK 11,78 , Y ENLACE CON A-3622 (TRAMO III DEL CONVENIO CON BIZKAIA)	363,3	361,9	1,4	7/11	90	358	256		EJECUTADA	7/11	AB- 1997	666	4,003 €			
<b>TIPO DE RED      RED COMARCAL</b>																				
1109	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2122 2.2	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO INT. A-4322 - ACC. POLÍGONO DE LANTARÓN	37,0	38,3	1,3	7/10	100/80	102	80		EJECUTADO	7/10	OC-02	101	0,607 €			
1110	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2122 2.3	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO ACC. POLÍGONO DE LANTARÓN - INICIO VARIANTE DE FONTECHA	38,3	39,7	1,4	7/10	100/80	111	80		EJECUTADO	7/10						
233	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2124 2	FINAL ACTUACIÓN - LIMITE CONDADO DE TREVINO	5,8	8,2	2,4	7/9	60	144	60		EJECUTADA	7/9	NV-02	320	1,923 €	DC-02 JN-03	Acondicionamiento del Pto de Vitoria pk 5,850 el Pk 9,430; 2,4 km en territorio Alavés. Velocidad de proyecto a 80. Sección 7/9	
238	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2126 2.3	L.P.NAVARRA - O.ZU.OYON-OION. TRAMO YÉCORA - OYÓN.	50,5	57,6	7,1	6/8	80/60	284	40		EJECUTADA	6/8	OC- 1999	424	2,548 €		Sin ficha técnica	

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISIÓN	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1038	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2128 4	INT..A-3116 A LARRAONA - F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA	38,6	47,2	8,6	6/7	60	86	10		Ejecutado						Actuación ya ejecutada con anterioridad del PICA. No sacar en planos
1111	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2522 1.2	INT.A-624 EN URQUILLO - O.ZU. BARANBIO. TRAMO PK 32,8 - O.ZU. BARANBIO.	32,8	34,1	1,3	7/9	60	104	80		EJECUTADA	7/9	MZ- 1999	185	1,112 €		
1077	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2620 2	MEJORA DE TRAZADO DE LA A-2620; INT. A- 3941 PTO DE LA CRUCETA A INT.A-4021	24,1	28,3	4,3	6/8	40/60	160	37		EJECUTADA	6/8	JN- 1997	119	0,715 €		
255	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2620 3	INT 4021 - INT A-4023	28,3	29,2	0,9	6/8	60	35	40		Ejecutada						Dudas estado
1104	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 8.2	FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - INT.A-2625 (ESPEJO). TRAMO INICIO PROYECTO DE MEJORA - FINAL PROYECTO DE MEJORA. INT. A-2625 (ESPEJO)	31,8	32,7	0,9	6/8	60	27	30		EJECUTADA				0,450 €		
1123	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 11.2	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO I.ZU. TOBILLAS - F.ZU. TOBILLAS	50,0	50,6	0,6	6/7	50	12	20		EJECUTADA	6/6 + aceras					
1125	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-2622 11.4	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO I.ZU. BOVEDA- F.ZU. BOVEDA..	53,1	53,8	0,7	6/7	50	15	20		EJECUTADA	6/6 + aceras					
<b>TIPO DE RED      RED LOCAL</b>																			
1095	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3002 3	ENSANCHE Y REFUERZO DE MENDEVIL A ARROYABE	8,7	10,5	1,9	6/7		28	15		EJECUTADA	6/7	EN- 1997	18	0,108 €		Se extiende hasta Durana.
1078	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3008 1	ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A- 3008 DE ESCALMENDI (INT. A-3002) A ARZUBIAGA	5,0	7,1	2,2	7/9	80	48	22		EJECUTADA	7/9	JL-1997	43	0,258 €		
1096	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3130 1	INT.A-2124 A INT. A-3142 (PIPAÓN)	25,2	32,2	7,1	6/7	50/40	177	25		EJECUTADA	6/7	AB- 1999	394	2,368 €		
1071	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3138 2	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA A-3138. PRIMER TRAMO	27,1	31,6	4,6	6/7	60	170	37		EJECUTADA	6/7	MY- 1997	139,3	0,837 €		

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (ml pts)	PREP ADJ (ml euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1112	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3138 4	PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA A-3138. SEGUNDO TRAMO	33,0	35,5	2,5	6/7	60	92	37		EJECUTADA	6/7	MY- 1997	75,7	0,455 €		
1098	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3210	TRAVESÍA DE ELCIEGO				7/9 o 7/10		0	0		EJECUTADA	6/7				NV-02 JL-03	No prevista en el PICA. Acera derecha 2 m.
1100	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3210	MODIFICACIÓN DE TRAZADO ENTRE ELCIEGO Y CENICERO	0,0	0,0	0,0				0		EJECUTADA	6/6	0		1,280 €		Sin datos técnicos. No prevista en el PICA
327	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3214 1.1	INT.A-124 - INT.A-3224. TRAMO SAMANIEGO - VILLANUEVA	54,5	58,1	3,6	6/8	60/50	90	25		EJECUTADA	6/8		85	0,511 €		
1097	REVISION PICA	VARIANTES URBANAS	A-3220 3	VARIANTE ESTE DE CRIPAN	81,5	82,2	0,7	6/8	60	52	74		EJECUTADA	6/8	OC- 1997	46	0,276 €		Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripan para mejora de Assa a Límite con Navarra.
390	REVISION PICA	VARIANTES URBANAS	A-3228	VTE ELVILLAR				6/8	60	60	60		EJECUTADA		SP- 1999	77	0,463 €		
340	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 1	L.P. NAVARRA - INT.A-4212	50,3	51,5	1,2	5/6		12	10		EJECUTADA	5/6	SP- 1997	12	0,072 €		
1079	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 2	ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A- 3230 ENTRE MOREDA Y BARRIOBUSTIO. TRAMO INT. A-4212 - INT. A-4211	51,5	53,9	2,4	5/6	40	23	10		EJECUTADA	5/6	SP- 1997	60	0,361 €		
1118	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3230 3	PROYECTO DE ENSANCHE, MEJORA Y REFUERZO DE LA A-3230 ENTRE MOREDA Y BARRIOBUSTIO. TRAMO INT. A-4211 - INT. A- 3226	53,9	57,7	3,9	5/6	40	37	10		EJECUTADA	5/6	1998	16	0,096 €		
1082	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3316 1	ENSANCHE, MEJORA DE TRAZADO Y REFUERZO DE INT.A-3314 A INT. A-4351 EN ARCHUA	25,3	33,2	7,9	6/7	50	258	33		EJECUTADA	6/7	OC- 1997	246	1,478 €		
382	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-3632 1	ACC.MONTE LARRAÑO - ALTO DE GARATE	52,1	54,3	2,2	6/8	60/40	110	50		EJECUTADA	6/8	MZ- 2000	383	2,302 €		Sin ficha técnica.

TIPO DE RED      RED VECINAL



COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
391	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4002 1	INT.N-104 - ARBULO	8,8	9,0	0,2	5/5		1	8		EJECUTADO	5/6				2000	
395	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4007 1	INT.A-3138 - FIN.(OBRAS) MEZQUIA	28,0	28,3	0,3	5/5		3	10		EJECUTADO						
396	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4008 1	INT.N-240 - GAMARRA MENOR	5,2	5,8	0,6	5/5		6	10		EJECUTADA	5/6		0,060 €			Ampliación y mejora a 5/6. 1km de longitud.
397	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4009 1	INT.N-240 - O.ZU.RETANA	7,7	8,0	0,3	5/5		3	10		EJECUTADO	6/7					
420	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4115 1	INT.A-3138 - IBARGUREN	34,9	35,1	0,2	5/5		2	8		EJECUTADO						
421	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4116 1	INT.A-3138 - ANDOIN	35,6	36,3	0,7	5/5		6	8		EJECUTADO						
439	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4152 1	INT.A-3130 - PIPAON	32,2	33,5	1,3	5/5		13	10		EJECUTADO						
292	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4159 1	INT.A-132 - ESTACIONAMIENTO DEL MONASTERIO DE ESTÍBALIZ	7,7	9,6	1,8	6/7		27	15		EJECUTADO						
308	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4161 1	INT.A-132 EN HORRADICHO - F.ZU.ORBISO	40,7	43,1	2,4	5/6		24	10		EJECUTADO	5/6		0,150 €		2001	En revista de marzo 2004 inicio de obras en este tramo ¿?
447	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4303 1	INT.N-102 - ZUAZO	6,4	7,3	0,9	5/5		7	8		EJECUTADO	6/7					
448	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4307 1	F.ZU.FORONDA/A-3606 - O.ZU.ARTAZA	12,8	14,3	1,4	5/5		14	10		EJECUTADO	5/6				2000	
449	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4307 2	O.ZU.ARTAZA - ARTAZA	14,3	14,3	0,0	5/5		0	10		EJECUTADO						

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
452	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4310 1	INT.A-3302 - HUETO-ARRIBA	7,9	11,4	3,5	5/5		28	8		EJECUTADA	5/6			0,354 €		
459	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4319 1	INT.A-2622 - O.ZU.ATIEGA	32,2	35,1	2,8	5/5		28	10		EJECUTADO	5/6					
460	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4319 2	O.ZU.ATIEGA - INT. A-3318 (BARRÓN)	35,1	37,6	2,6	5/5		26	10		EJECUTADO	5/6					
462	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4322 2	F.ZU.LECIÑANA - MOLINILLA	39,1	41,4	2,2	5/5		22	10		EJECUTADA	5/5			0,340 €		PK 39,030 A PK 41,350. 2,320 km. Mejora de trazado y refuerzo a 5/5.
464	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4324 1	INT.A-2122 - SOBRON	49,5	52,2	2,7	5/5		27	10		EJECUTADO	5/5					
475	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4334 1	LIM BURGOS - O.ZU.ACEBEDO	46,7	52,1	5,4	5/5		54	10		EJECUTADO	5/6					1999
477	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4335 1	A-4334 - PINEDO	48,0	49,3	1,3	5/5		13	10		EJECUTADO	5/6					2000
478	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4336 1	INT.A-2622 - CORRO	49,1	49,8	0,6	5/5		5	8		EJECUTADO	5/6					2001
488	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4348 1	INT.A-3316 - O.ZU.ULLIVARRI-CUARTANGO	26,5	27,7	1,2	5/5		10	8		EJECUTADO	5/6					2000
493	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4354 1	INT.A-3314 - SENDADIANO	27,2	28,7	1,6	5/5		13	8		EJECUTADO	5/6					1999
1133	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4415	MURGUIA-LUQUIANO	20,0	24,1	4,1			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA
1134	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4416	VITORIANO-ORO	21,1	23,8	2,7			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA

COD	MARCO PROPUE	TIPO DE ACTUACIÓN:	CARRETERA	DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	SECCIÓN TIPO PREV (M)	VELOCIDAD PROYECTO PREVISTA	COSTE (M. PTAS)	COSTE UNITARIO	PRIORIDAD	ESTADO REVISION	SECCIÓN REAL	FECHA ADJ	PREP ADJ (mil pts)	PREP ADJ (mil euros)	INIC. OBRA FINAL OBRA	OBSERVACIONES REVISIÓN
1135	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4417	ACCESO A APERREGUI	22,9	24,6	1,8			0	0		EJECUTADO	5,5/6,5		0	0,000 €		No previsto en PICA
510	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4605 1	INT.A-2625 - O.ZU.TERTANGA	41,0	41,6	0,6	5/5		6	10		EJECUTADA					1999	
513	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4616 1	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA - LMTE.MUNICIPAL LLODIO	52,0	55,3	3,3	5/5		33	10		EJECUTADA	4,5/5,5				2000	
514	REVISION PICA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	A-4616 2	LMTE.MUNICIPAL LLODIO - INT. A-3641	55,3	58,5	3,2	5/5		26	8		EJECUTADA	4,5/5,5				2000	

## 7. ESCENARIO FUTURO

### 7.1. EL ACTUAL ESCENARIO SOCIO-ECONÓMICO Y LAS PREVISIONES FUTURAS DE POBLACIÓN Y ACTIVIDAD

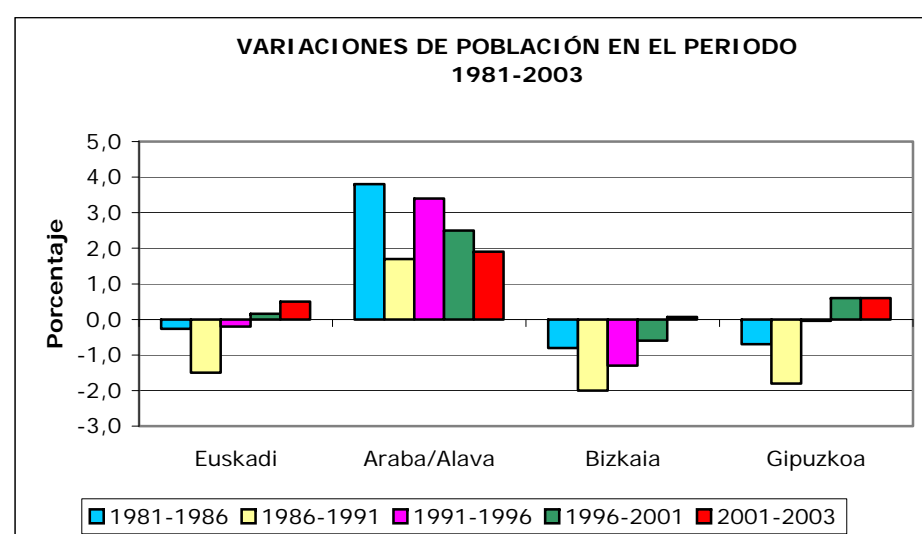
#### 7.1.1. Evolución reciente de Población y Actividad.

Álava es el único Territorio Histórico del País Vasco que ha experimentado una dinámica de población creciente desde la década de los 80 hasta el momento actual. El incremento global, desde 1981 a 2003 se cifra en 36.510 habitantes, concentrándose mayoritariamente éste en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

Para todo el territorio de Euskadi sucede el proceso contrario, pues desde 1981 hasta 1996 pierde población de forma continua, muy acusado en el periodo 1986-1991, en el que mientras Álava crecía en ese intervalo temporal un 1,7%, Bizkaia decrecía un 2% y Guipúzcoa un 1,8%.

SERIE. POBLACIÓN DE DERECHO 1981-2003

Año	Euskadi	Araba/Alava	Bizkaia	Gipuzkoa
1981	2.141.809	257.850	1.189.278	694.681
1986	2.136.100	267.728	1.179.150	689.222
1991	2.104.041	272.447	1.155.106	676.488
1996	2.098.055	281.821	1.140.026	676.208
2001	2.101.478	288.793	1.132.616	680.069
2003	2.112.204	294.360	1.133.428	684.416
Balance 1981-2003	-29.605	36.510	-55.850	-10.265



### Actividad económica

#### • Producto Interior Bruto (PIB a precios de mercado)

Tras cuatro años de un crecimiento significativo, donde se llegó al alcanzar en 1998 el 7,8% en el caso del Territorio Histórico de Álava, a lo largo del año 2001 van apareciendo los primeros síntomas de ralentización en la economía vasca, determinada por la propia coyuntura económica internacional. En el ejercicio de 2001 se alcanza una tasa de incremento aún importante del 2,9% en Euskadi. Ya en 2002, se alcanzan los resultados de crecimiento económico mas bajos en los últimos 10 años en el área europea. En Euskadi el crecimiento se sitúa en el 1,7%, por encima de la Unión Europea (0,8%) pero por debajo de USA (2,4%) y de la media del Estado (2,0%).

En cuanto a la evolución del paro, en la C.A. del País Vasco, aún así se han generado 13.000 nuevos empleos en el año 2002. La tasa de paro media anual se situó en el 8,3% en 2002, duplicando la tasa femenina (12,1%) a la masculina (5,7%).

Por sectores de actividad, el sector agropesquero ha sufrido efectos negativos, al descender un 4,0% sobre el valor añadido de 2001. El empleo en este sector ha registrado un leve incremento del 0,6%.

La industria ha sufrido esta fase de desaceleración económica en los años 2001 y 2002, en los que creció un 1,9% y un 0,3%, respectivamente. La ralentización de la actividad industrial ha tenido su reflejo en el comportamiento del empleo sectorial, que en el 2002 ha caído casi un punto porcentual.

El sector de la construcción ha sido el que mas ha aportado tanto al valor añadido como al empleo; el primero ha crecido un 4,7% en el 2002 y en el caso del empleo ha aumentado un 4,8%.

Por último, el sector servicios que mejora en un 2,3% su valor añadido y su empleo de un año antes, ocupa una posición intermedia entre los crecimientos de la Construcción y de la Industria. Dentro del sector, el comercio, la hostelería y el transporte son las ramas más dinámicas (2,7%).

Desde el punto de vista territorial se observan algunos rasgos diferenciales. Para el último año, el mayor crecimiento económico se ha registrado en Guipúzcoa (1,9%), Bizkaia ocupa una posición intermedia (1,6%) y Alava muestra un dinamismo menor (1,3%), a cuatro décimas de la media de la C.A. de Euskadi. En términos de generación de empleo, Guipúzcoa y Bizkaia han incrementado un 1,6% su volumen ocupacional y algo menos Alava, un 1,1%

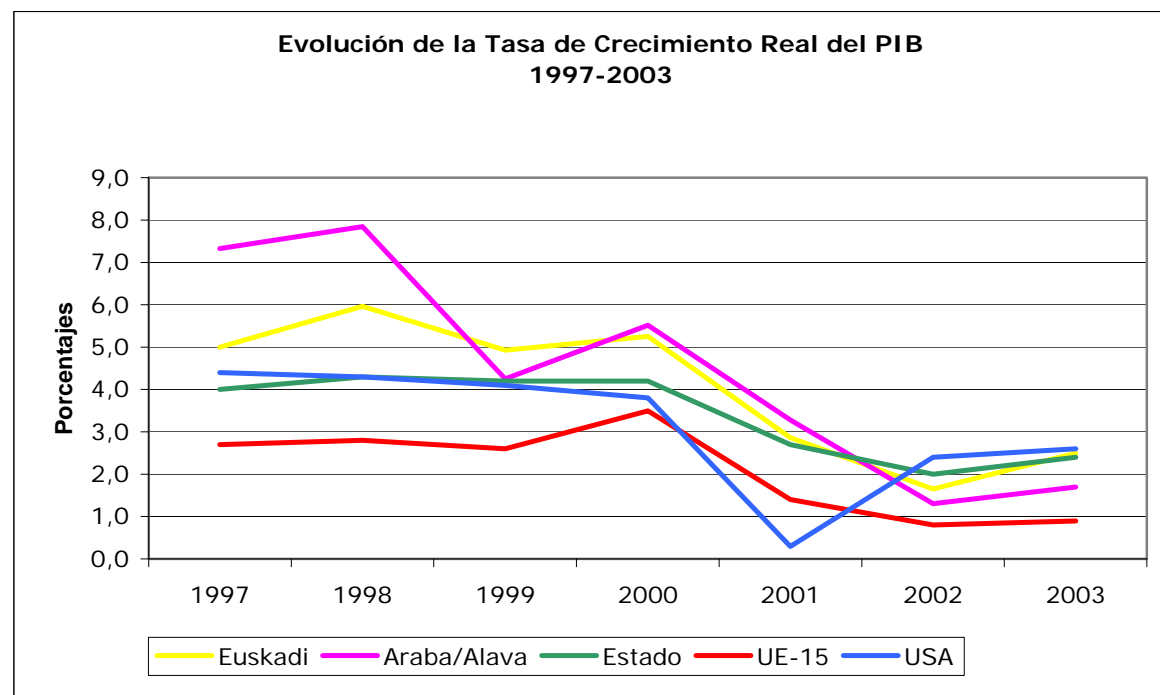


**PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO.  
PRECIOS CONSTANTES Y CORRIENTES A AÑO BASE 2000. PERIODO 1995-2002**

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Euskadi	PIB p/m Precios Corrientes	27.779.067	29.651.010	31.828.509	34.765.379	37.603.275	40.639.705	42.961.767	44.927.869	47.277.780
	PIB p/m Precios Constantes	32.056.250	33.074.780	34.727.368	36.799.272	38.612.578	40.639.705	41.801.643	42.491.562	43.558.464
	Araba/Alava	4.438.973	4.852.750	5.323.329	5.915.250	6.364.344	6.844.990	7.159.998	7.474.098	7.792.007
Araba/Alava	PIB p/m Precios Constantes	5.100.485	5.376.112	5.769.940	6.222.539	6.486.922	6.844.990	7.069.853	7.161.821	7.286.650

**VARIACIÓN REAL DEL P.I.B.**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Euskadi	5,0	6,0	4,9	5,2	2,9	1,7	2,5
Araba/Alava	7,3	7,8	4,2	5,5	3,3	1,3	1,7
Estado	4,0	4,3	4,2	4,2	2,7	2,0	2,4
UE-15	2,7	2,8	2,6	3,5	1,4	0,8	0,9
USA	4,4	4,3	4,1	3,8	0,3	2,4	2,6



Respecto a Álava, desde 1993, momento de recesión de los grandes agregados económicos como consecuencia de la crisis internacional, su crecimiento económico (variación real de PIB) ha ido por delante tanto del resto de los Territorios Históricos, como del conjunto estatal y de la Unión Europea. En 1999 y 2000, los tres Territorios presentaron crecimientos similares; a partir del 2001 se produce un descenso generalizado, pero manteniéndose en los Territorios Históricos crecimientos superiores a los registrados por España, la Unión Europea y Estados Unidos. Por último, en los años 2002-2003 se observa para todo el marco europeo, español y vasco crecimientos bastante más contenidos que los precedentes.

• **Tasas de Actividad y desempleo**

**EVOLUCIÓN DE LAS TASAS DE ACTIVIDAD OCUPACIÓN Y DESEMPLEO EN EUSKADI. 2001-2003**

	2001			2003		
	Tasa Actividad	Tasa Ocupación	Tasa Paro	Tasa Actividad	Tasa Ocupación	Tasa Paro
Araba / Alava	58,7	64,6	9,1	59,9	67,8	7,7
Bizkaia	51,9	56,6	13,5	52,5	60,5	9,3
Gipuzkoa	54,4	62,6	8,3	57,4	66,0	7,9
Euskal AE / C.A. de Euskadi	53,6	59,6	11,1	55,1	63,6	8,6

Como se observa en el cuadro adjunto se da un crecimiento reciente de la tasa de actividad en todo el País Vasco (1,5%), localizándose en Gipuzkoa el mayor incremento (3,0%); el desempleo experimenta un retroceso próximo a los 2,5 puntos siendo Bizkaia (4,2%) y después Álava (1,4%), los territorios que concentran las mayores recuperaciones; en Gipuzkoa las variaciones de la tasa de paro se sitúan entorno a 0,4 puntos.

**7.1.2. Nuevo Escenario de Población y Actividad. 2003-2009**

**Proyecciones de Población**

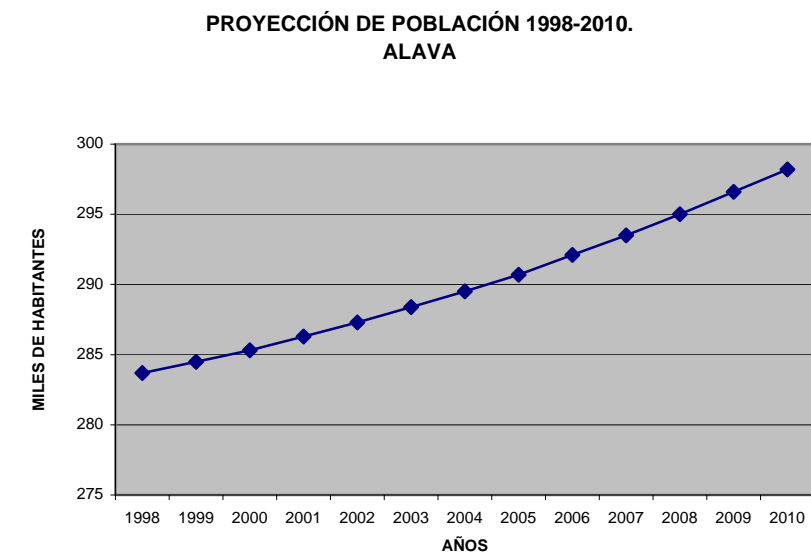
Las proyecciones de población realizadas por EUSTAT para el periodo 1998-2010 mantienen las tendencias experimentadas en el periodo precedente.

Álava continúa con una dinámica de signo positivo, con un ritmo de crecimiento ligeramente inferior al registrado en el periodo precedente (TAA de 0,42 frente al 0,58). En total, el incremento de población al año horizonte de la proyección se cifra en un 5% respecto al año base, equivalente a cerca 14.500 nuevos habitantes. Gran parte de estos incrementos poblacionales se concentrarán en la ciudad de Vitoria-Gasteiz que en su reciente PGOU fija como horizonte del Plan (expectativas) la construcción de viviendas para 20.000 nuevos habitantes.

En Bizkaia y Guipúzcoa, se mantienen las tendencias decrecientes, acelerada en el caso de Bizkaia y escasamente reducida en el de Guipúzcoa.

Como consecuencia de los diferentes comportamientos demográficos de los distintos territorios históricos, las proyecciones para el conjunto del País Vasco prevén una pequeña aceleración del ritmo de pérdidas con un descenso global de 42.000 habitantes, un 2 % de la población.

PROYECCIONES DE POBLACIÓN. PERIODO 1998-2010.				
Valores absolutos en miles				
Periodo	Euskadi	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa
1.998	2.081,4	283,7	1.126,3	671,3
2.003	2.056,2	288,4	1.102,7	665,1
2.010	2.039,1	298,2	1.078,1	662,7
Balance 1998-2010	-42,3	14,5	-48,2	-8,6
Porcentajes de variación				
Periodo	Euskadi	Álava	Bizkaia	Guipúzcoa
1998-2003	-1,2%	1,7%	-2,1%	-0,9%
2003-2010	-0,8%	3,4%	-2,2%	-0,4%
1998-2010	-2,0%	5,1%	-4,3%	-1,3%
TAA 81-98	-0,12	0,58	-0,26	-0,16
TAA 98-2010	-0,17	0,42	-0,36	-0,11



**Escenario macroeconómico**

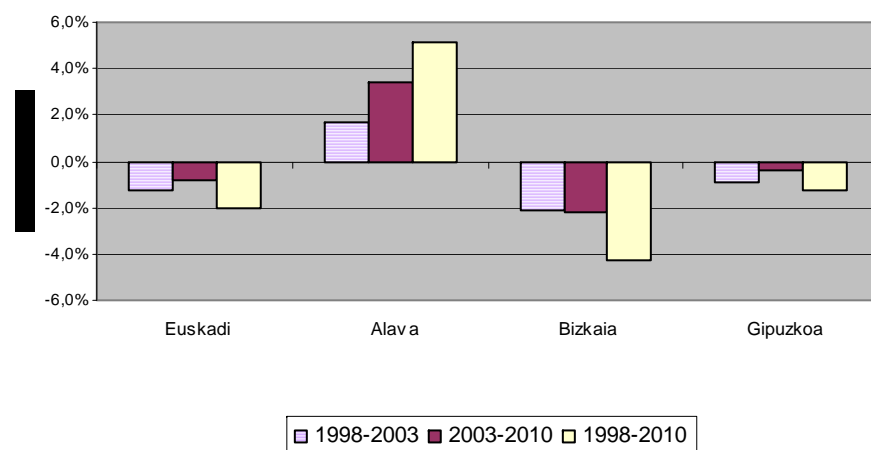
En la actualidad se dispone del escenario macroeconómico previsto para el País Vasco en el periodo 2002-2004, elaborado por el Departamento de Hacienda del Gobierno Vasco en noviembre del 2003. Este escenario se construye con el modelo ISERE que considera, por un lado, las hipótesis de evolución del entorno exterior elaboradas a partir de las previsiones de distintos organismos internacionales (escenario exterior) y, por otra, de la evolución histórica reciente.

Respecto a las **tendencias recientes** y como se ha comentado anteriormente el crecimiento medio del Producto Interior Bruto (PIB) de la economía vasca en el año 2001 alcanzó el 2,9%. Este porcentaje se sitúa por debajo de los alcanzados en años anteriores, y se redujo en el 2002 hasta el 1,7.

En cuanto al **escenario exterior**, destacan los siguientes supuestos:

- Comienzo de la recuperación económica internacional a finales del 2003, mejorando significativamente a partir de 2004, pero estancamiento en la zona euro y retraso de su reactivación hasta el próximo ejercicio.
- El crecimiento español seguirá por encima de la media europea.
- A pesar de que parece agotada la tendencia bajista de los tipos de interés, dada la situación económica europea, no se esperan subidas de tipos a corto. A medida que se recupere la economía europea se espera un ligero incremento de los tipos de interés.
- El euro mantendrá su fortaleza, aunque irá acercándose a la paridad con el dólar.
- En el ámbito estatal, se continuará con la creación de empleo, traduciéndose en un descenso de la tasa de paro dependiendo de un nuevo factor: la fuerte entrada de inmigrantes.

VARIACIONES DE POBLACIÓN EN PERIODO PROYECCIÓN 1998-2010



### 7.1.3. Escenario macroeconómico previsto para la CAPV

El **escenario macroeconómico resultante para la CAPV en el periodo 2002-2005** es el que se describe a continuación. Tras la estimación para el año 2002 del 1,7%, el incremento real esperado para el 2003 se ha situado en 2,5% y el del 2004 en 2,7%. Si bien el panorama mundial se presenta optimista, la actual situación de letargo de la economía europea, pendiente del empuje de la reactivación internacional, no permite hablar de cambios importantes en la economía vasca, estimándose para el año 2005 un aumento del 3,0%.

Después de un año 2002 con problemas económicos a escala mundial, los últimos datos muestran una cierta recuperación de la economía mundial en la segunda mitad del 2003. La mejora del entorno internacional determinará las perspectivas de la economía vasca, pues la demanda interna no es suficiente para alcanzar crecimientos superiores al 2,5%. Conforme la economía mundial se vaya recuperando, mejore el ciclo industrial, y aumente la demanda de bienes de inversión, la industria vasca remontará la actividad e irá sustituyendo a la construcción como principal motor de crecimiento.

A pesar de este crecimiento moderado la economía vasca, aunque a un menor ritmo, seguirá creando empleo, alcanzando la tasa de paro del 8,6% en el 2003 y del 8,2% en el 2004, esperándose un 7,9% de paro para el 2005.

Por último, respecto a la inflación, se prevé un descenso de la tasa de crecimiento del deflactor del PIB tras el repunte de los últimos años, volviendo así a la senda que persigue la política monetaria del BCE.

	2002	2003(a)	2004(p)	2005(p)
<b>DEMANDA</b>				
Consumo final	2,9	2,7	2,6	2,7
Consumo privado	2,3	2,5	2,5	2,6
Consumo público	5,3	3,5	3,0	3,1
Inversión (FBC)	3,6	3,1	2,6	2,9
Demanda Interna	3,1	2,8	2,6	2,8
Aportación del Saldo Exterior	-1,4	-0,3	0,1	0,2
<b>PIB</b>	1,7	2,5	2,7	3
<b>OFERTA</b>				
Industria	0,2	1,4	2,4	3,2
Construcción	5,1	3,7	3,4	2,5
Servicios	2,5	2,9	2,8	2,9
Deflactor del PIB	2,9	2,5	3,3	3,0
Empleo (%)	1,9	1,8	1,4	1,4
Tasa de paro	8,3	8,6	8,2	7,9

(a) Avance. (p) Previsión

Nota: los años 2002-2003 son datos de EUSTAT. El periodo 2004-2005 son datos basados en el modelo ISERE. Son datos basados en el modelo ISERE.

Fuente: Dirección de Economía y Planificación (2004-2005) y EUSTAT (2002-2003)

### 7.1.4. El dimensionamiento económico de la revisión del Plan

Desde el año 1998 al 2003 Álava ha venido invirtiendo las siguientes cantidades en su red de carreteras, mantenimiento de la red incluido:

Año	Mantenimiento	Inversión directa	Total Inversión (en euros)
1998	4.892.238	23.259.168	28.151.407
1999	9.123.609	18.691.031	27.814.640
2000	6.501.406	28.650.616	35.152.022
2001	4.425.952	54.160.304	58.586.257
2002	7.698.087	54.922.913	62.621.000
2003	8.789.153	29.891.846	38.681.000

Ello supone para el último año del que se tienen datos completos una inversión directa del 0,38% respecto al Producto Interior Bruto alavés; esta cifra resulta inferior a la inversión respecto al PIB de Guipúzcoa y Bizkaia, que resulta ser en 2003 del orden del 0,7% y del 0,4% respectivamente<sup>2</sup>.

Solamente se han superado estos porcentajes en Álava en los años 2001 y 2002, en los que las cifras invertidas en la red de carreteras alavesas aumentaron significativamente por la aplicación de un sistema de financiación que la aplicación del Plan Integral de Carreteras 1998-2009 exigía.

Respecto de las cifras de inversión en la red viaria de los países de la Unión Europea, y con las últimas estadísticas conocidas, es posible afirmar que de media se invierte entre un 0,6% y un 0,7% del PIB en la red viaria, aunque en España esta cifra se ha duplicado en los últimos años, alcanzando valores del PIB comprendidos entre el 1,0% y el 1,5% de su valor como media de inversión en la red viaria.

**Aplicado a Álava, este porcentaje significaría volúmenes de inversión directa del orden de 50.000.000 de euros año como cifra mínima de inversión a corto plazo para iniciar el segundo sexenio 2004-2009 del Plan Integral de Carreteras de Álava, cifra que contrasta con los 29,9 millones de euros del último año conocido.**

<sup>2</sup> Fuente EUSTAT

Inversión Guipúzcoa 2003: 114.500.000 Euros + 28.500.000 Euros en reposición

Inversión Bizkaia 2003: 95.720.000 Euros + 43.779.000 Euros en reposición

PIB Guipúzcoa 2003: 15.604.500 Miles de Euros

PIB Bizkaia 2003: 23.881.300 Miles de Euros

PIB Álava 2003: 7.792.000 Miles de Euros

## 7.2. PROGNOSIS DE TRÁFICO; EVOLUCIÓN ESPERABLE EN LOS NIVELES DE SERVICIO CON LA INFRAESTRUCTURA ACTUAL

El fuerte crecimiento del tráfico experimentado en las carreteras de territorio alavés en el periodo 2000-2003 permite realizar una prognosis con incrementos de tráfico del 3,5%, 5,0% y 7,0%, ligeramente superiores a los planteados en el PICA (2,5%, 4,5% y 7%), según tres tipos de escenarios, bajo, medio y alto, y equivalentes a los que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento considera de aplicación en los Estudios Informativos de las futuras autovías de la Red de Interés General del Estado en las zonas más desarrolladas económicamente. Los incrementos porcentuales del tráfico se han aplicado a cada itinerario, y a cada tramo en particular.

A partir de estos datos es posible establecer qué tramos de carreteras superarán umbrales de tráfico que determinen, o bien su duplicación, o bien, caso de que ésta haya sido ejecutada, la búsqueda de un trazado alternativo que canalice los potenciales nuevos tráfico.

Los resultados de la aplicación a la Red Objeto del Plan de Álava de los incrementos reseñados a los tráfico actuales, por tramos para el final de cada trienio del PICA (2003, 2009 y 2012) se recogen en las tablas adjuntas.

1. Tramos sin duplicación actual, ni prevista en el PICA, con una IMD en 2003 superior a 8.000 vehículos/día; se aplican Tasas Anuales Acumulativas (TAA) del 3,5%, 5% y 7% para estimar la IMD en el segundo trienio.
2. Tramos sin duplicación actual ni prevista en el PICA con una IMD inferior a 8.000 vehículos/día en el año 2003, y que con una TAA del 3,5% la superarán ó en el segundo, ó en el tercero, ó en el cuarto trienio.
3. Tramos sin duplicación actual ni prevista en el PICA con una IMD inferior a 8.000 vehículos/día en el año 2003, y que con una TAA del 5% la superarán ó en el segundo, ó en el tercero, ó en el cuarto trienio
4. Tramos sin duplicación actual ni prevista en el PICA con una IMD inferior a 8.000 vehículos/día en el año 2003, y que con una TAA del 7% la superarán ó en el segundo, ó en el tercero, ó en el cuarto trienio
5. Prognosis por trienios e hipótesis para el conjunto de la Red de Interés Preferente y Red Básica.

Las conclusiones de la observación de estas tablas son las siguientes:

El análisis de estos datos para las carreteras que tienen más de 8.000 vehículos/día en el año 2003, indican los problemas de capacidad progresiva que tiene y tendrá la N-104 a la salida de Vitoria-Gasteiz y hasta el cruce de la carretera A-3110 a Alegría, lo que obligará a su futura duplicación con características similares a las de la N-102.

Lo mismo sucede con la A-625 en Llodio, Luyando y Amurrio con valores de Intensidad de Tráfico Diaria de 11.000 vehículos/día en el año 2003; ello supone que a corto plazo precisará de una actuación de duplicación en el tramo intermedio entre Llodio y Amurrio conectada con las variantes de estos dos importantes núcleos de población.

Sin embargo los problemas que se aprecian en el actual itinerario de la A-627 se resolverán con la puesta en servicio de la Autopista del Deba en el tramo equivalente.

En el caso de las carreteras que superarán entre los años 2004 a 2012 los 8.000 vehículos/día suponiendo incrementos de tráfico del 3,5%, sólo se detectan problemas en el primer tramo de la A-132 (acceso a Ascarza), y en la A-2126 entre Oión y el límite provincial con Logroño, por la existencia de numerosos polígonos industriales aledaños, lo que precisará la ejecución de un acondicionamiento de este tramo, más una reordenación de accesos mediante la construcción de vías de servicio en el tramo afectado por esta falta de capacidad. En la A-3308 los problemas de tráfico futuro se resolverán con la puesta en servicio de la variante de Nanclares de la Oca, A-2622.

Con hipótesis del 5% de crecimiento y superación de 8.000 vehículos de IMD entre el año 2003 y el 2009, los problemas de capacidad pueden aparecer en la A-2120 de conexión entre N-124 y A-68 en el Enlace de Zambrana ya al año 2009; en la A-3302 entre la intersección con la A-3308 y la N-I, donde se alcanza el umbral de los 8.000 vehículos/día en el año 2009; y en la A-3604 de acceso al Parque Tecnológico desde la N-240 también en el año 2009.

Con hipótesis de crecimiento del 7%, los problemas pueden aparecer en la N-240 entre Legutiano y el límite provincial con Bizkaia, ya hacia el año 2009, y en los primeros tramos de la A-132 entre Elorriaga y Villafranca, también hacia el año 2009, y si se cumplen las hipótesis de crecimiento previstas; también se detectarían problemas en la travesía de Legutiano en la A-623 de compleja resolución; la carga de la A-3100 se corresponde con el acceso a Salvatierra por el enlace de Gaceo en el tramo correspondiente a la antigua N-I.



Tramos que en alguna de las hipótesis de crecimiento superan una IMD de 8000 v/d antes del año 2015

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
<b>TIPO DE RED</b>			<b>AUTOPISTA</b>																
A-1 1A	77	79	2,00	LIM.BURGOS	INT. A-68	BU-503	19.524	21.647	24.000	26.609	29.502	22.601	26.164	30.288	35.062	23.918	29.300	35.894	43.972
A-1 2A	79	83	4,00	INT. A-68	ENLACE DE ARMIÑON	VI-501	9.454	10.482	11.621	12.885	14.286	10.944	12.669	14.666	16.978	11.582	14.188	17.381	21.292
A-68 1A	77,5	73	4,50	LP. LA RIOJA	ENLACE ZAMBRANA	VI-507	8.312	9.216	10.218	11.328	12.560	9.622	11.139	12.895	14.927	10.183	12.474	15.281	18.720
A-68 2A	73	69	4,00	ENLACE ZAMBRANA	ENLACE INTERCAMBIO MIRANDA	VI-506	8.012	8.883	9.849	10.920	12.107	9.275	10.737	12.429	14.388	9.815	12.024	14.730	18.045
A-68 3A	69	55	14,00	ENLACE INTERCAMBIO MIRANDA	ENLACE POBES	VI-505	14.180	15.722	17.431	19.326	21.427	16.415	19.003	21.998	25.465	17.371	21.280	26.069	31.936
A-68 4A	55	37	18,00	ENLACE POBES	ENLACE ALTUBE	VI-504	14.220	15.766	17.480	19.380	21.487	16.461	19.056	22.060	25.537	17.420	21.340	26.143	32.026
A-68 5A	37	28	9,00	ENLACE ALTUBE	ENLACE CIORROGA	VI-503	29.530	32.740	36.300	40.246	44.622	34.185	39.573	45.811	53.032	36.176	44.317	54.290	66.507
A-68 6A	28	22	6,00	ENLACE CIORROGA	LP BIZKAIA	VI-502	28.526	31.627	35.066	38.878	43.105	33.022	38.228	44.253	51.229	34.946	42.810	52.444	64.246
<b>TOTAL AUTOPISTA</b>			<b>61,50</b>																

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
<b>TIPO DE RED</b>		<b>RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>																		
N-102 1A	342,78	348,15	5,37	ARIÑEZ (INT.N-I)	ARMENTIA	130	15.239	16.896	18.733	20.769	23.027	17.641	20.422	23.641	27.367	18.668	22.870	28.016	34.321	
N-104 1	353,98	356,3	2,32	INT.A-132	INT.A-2134	11	12.329	13.669	15.155	16.803	18.630	14.272	16.522	19.126	22.141	15.104	18.503	22.666	27.767	
N-104 2	356,3	358,34	2,04	INT.A-2134	INT. A-3110	N-104 (EST)	10.200	11.309	12.538	13.902	15.413	11.808	13.669	15.824	18.318	12.495	15.307	18.752	22.972	
N-104 3	358,34	363,42	5,08	INT. A-3110	INT.N-I (VENTA DEL PATIO)	350	6.617	7.336	8.134	9.018	9.999	7.660	8.867	10.265	11.883	8.106	9.930	12.165	14.903	
N-124 1	24,22	29,5	5,28	INT.N-1 EN ARMIÑON	ZAMBRANA. INICIO VARIANTE	122	10.502	11.644	12.910	14.313	15.869	12.157	14.074	16.292	18.860	12.865	15.761	19.307	23.653	
N-124 2	29,5	35,3	5,80	ZAMBRANA. INICIO VARIANTE	INT.A-4106 (SALINILLAS)	590	10.655	11.813	13.098	14.522	16.100	12.334	14.279	16.529	19.135	13.053	15.990	19.589	23.997	
N-124 3	35,3	38,65	3,35	INT.A-4106 (SALINILLAS)	INT.A-124 EN BRIÑAS	590	10.655	11.813	13.098	14.522	16.100	12.334	14.279	16.529	19.135	13.053	15.990	19.589	23.997	
N-240 1A	4,55	9,67	5,12	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	F.VTE .MIÑANO MAYOR	110	26.060	28.893	32.034	35.517	39.378	30.168	34.923	40.428	46.800	31.925	39.109	47.910	58.692	
N-240 2A	9,67	12,71	3,04	F.VTE .MIÑANO MAYOR	INT.A-627	110	26.060	28.893	32.034	35.517	39.378	30.168	34.923	40.428	46.800	31.925	39.109	47.910	58.692	
N-240 3A	12,71	15,02	2,31	INT.A-627	FIN DOBLE CALZADA	111	11.047	12.248	13.580	15.056	16.693	12.788	14.804	17.138	19.839	13.533	16.579	20.309	24.880	
N-240 4	15,02	15,56	0,54	FIN DOBLE CALZADA	INT.A-2620	111	11.047	12.248	13.580	15.056	16.693	12.788	14.804	17.138	19.839	13.533	16.579	20.309	24.880	
N-240 5	15,56	16,61	1,05	INT.A-2620	INT.A-623	111	11.047	12.248	13.580	15.056	16.693	12.788	14.804	17.138	19.839	13.533	16.579	20.309	24.880	
N-240 6	16,61	23,02	6,41	INT.A-623	L.P.BIZKAIA	300	3.929	4.356	4.830	5.355	5.937	4.548	5.265	6.095	7.056	4.813	5.896	7.223	8.849	
N-622 1A	3,96	4,85	0,89	RAMALES DE ACCESO AL PUENTE SOBRE LA AVD. ZADORRA	INT.N-I (ENL.YURRE)	51	34.756	38.535	42.724	47.369	52.519	40.234	46.576	53.918	62.417	42.578	52.159	63.897	78.277	
N-622 2A	4,85	7,52	2,67	INT.N-I (ENL.YURRE)	INT.N-624	840	35.586	39.455	43.744	48.500	53.773	41.195	47.689	55.206	63.907	43.594	53.405	65.423	80.146	
N-622 3A	7,52	12,7	5,18	INT.N-624	INT. A-3600. ENLACE DE LETONA	844	25.136	27.869	30.899	34.258	37.982	29.098	33.685	38.994	45.141	30.793	37.722	46.212	56.611	
N-622 4A	12,7	21,95	9,25	INT. A-3600. ENLACE DE LETONA	INT. A-624	100	22.813	25.293	28.043	31.092	34.472	26.409	30.572	35.390	40.969	27.947	34.236	41.941	51.379	
N-622 5A	21,95	23,33	1,38	INT. A-624	INT. A-68	102	16.110	17.861	19.803	21.956	24.343	18.649	21.589	24.992	28.931	19.735	24.177	29.618	36.283	
N-I 1A	321,62	326,1	4,48	L.P.BURGOS	INT.N-124	121	15.045	16.681	18.494	20.505	22.734	17.416	20.162	23.340	27.019	18.431	22.578	27.660	33.884	
N-I 2A	326,1	329,45	3,35	INT.N-124	LIMITE BURGOS	120	33.207	36.817	40.820	45.258	50.178	38.441	44.501	51.515	59.635	40.680	49.835	61.050	74.789	

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
N-I 3A	329,45	338,62	9,17	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	660	35.800	39.692	44.007	48.792	54.096	41.443	47.975	55.538	64.292	43.857	53.726	65.817	80.628
N-I 4A	338,62	342,79	4,17	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	240	35.627	39.500	43.795	48.556	53.835	41.243	47.744	55.269	63.981	43.645	53.467	65.499	80.239
N-I 5A	342,79	346,01	3,22	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	20	25.000	27.718	30.731	34.072	37.777	28.941	33.502	38.783	44.896	30.626	37.518	45.961	56.305
N-I 6A	346,01	347,86	1,85	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	30	30.370	33.672	37.332	41.391	45.891	35.157	40.699	47.114	54.540	37.205	45.577	55.834	68.399
N-I 7A	347,86	352,12	4,26	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	40	30.838	34.191	37.908	42.029	46.598	35.699	41.326	47.840	55.381	37.778	46.280	56.694	69.453
N-I 8A	352,12	354,92	2,80	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL GAMARRA (N-240)	50	36.657	40.642	45.061	49.960	55.391	42.435	49.124	56.867	65.831	44.906	55.012	67.392	82.559
N-I 9A	354,92	356,72	1,80	INT. ENL GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	60	24.881	27.586	30.585	33.910	37.597	28.803	33.343	38.599	44.683	30.480	37.340	45.743	56.037
N-I 10A	356,72	363,45	6,73	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	70	22.831	25.313	28.065	31.116	34.499	26.430	30.596	35.418	41.001	27.969	34.263	41.974	51.420
N-I 11A	363,45	380,5	17,05	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	90	26.478	29.357	32.548	36.087	40.010	30.652	35.483	41.076	47.551	32.437	39.736	48.679	59.634
N-I 12A	380,5	391,68	11,18	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P NAVARRA EN EGUINO	220	23.496	26.050	28.883	32.023	35.504	27.200	31.487	36.450	42.195	28.784	35.261	43.196	52.917

**TOTAL RED DE INTERÉS PREFERENTE**

**137,14**

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
<b>TIPO DE RED</b>		<b>RED BÁSICA</b>																		
A-124 7	58,22	59,54	1,32	INT.A-2124/A-3212	INICIO VARIANTE DE TRAZADO	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 8	59,54	61,3	1,76	INICIO VARIANTE DE TRAZADO	FIN VARIANTE DE TRAZADO	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 9	61,3	63,6	2,30	FIN VARIANTE DE TRAZADO	INICIO TRAVESÍA DE LAGUARDIA	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 10	63,6	65,08	1,48	INICIO TRAVESÍA DE LAGUARDIA	FINAL TRAVESÍA DE LAGUARDIA. INT.A-3216	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182	
A-124 11.1	65,08	66,91	1,83	FINAL TRAVESÍA DE LAGUARDIA. INT.A-3216	INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 11.2	66,91	70,48	3,57	INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	FINAL OBRA CUESTA CASTEJONES	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 11.3	70,48	71,37	0,89	FINAL OBRA CUESTA CASTEJONES	INT.A-4202	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-124 12	71,37	77,39	6,02	INT.A-4202	LP.LA RIOJA	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281	
A-132 1	2,96	5,33	2,37	INT.N-104 EN ELORRIAGA	F.ZU.ASCARZA/INT.A-2130	12	4.785	5.305	5.882	6.521	7.230	5.539	6.412	7.423	8.593	5.862	7.181	8.797	10.777	
A-132 2	5,33	7,74	2,41	F.ZU.ASCARZA/INT.A-2130	INT.A-4159	1200	4.415	4.895	5.427	6.017	6.671	5.111	5.917	6.849	7.929	5.409	6.626	8.117	9.943	
A-132 3	7,74	12,48	4,74	INT.A-4159	INICIO VTE DE TRAZADO (EGUILETA)	1200	4.415	4.895	5.427	6.017	6.671	5.111	5.917	6.849	7.929	5.409	6.626	8.117	9.943	
A-623 1	16,61	22,65	6,04	INT. N-240 EN LEGUTIANO	L.P.BIZKAIA EN GOMÍLAZ	310	4.787	5.307	5.884	6.524	7.233	5.542	6.415	7.426	8.597	5.864	7.184	8.801	10.781	
A-624 4.1	42,06	44,58	2,52	FINAL Z.U. AMURRIO	INT.A-3618 (INICIO ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	1062	3.731	4.137	4.586	5.085	5.638	4.319	5.000	5.788	6.700	4.571	5.599	6.859	8.403	
A-624 4.2	44,58	45,54	0,96	INT.A-3618 (INICIO ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	INT.A-3618 (FINAL ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	1062	3.731	4.137	4.586	5.085	5.638	4.319	5.000	5.788	6.700	4.571	5.599	6.859	8.403	
A-625 1A	372,14	369,88	2,26	L.P. BIZKAIA EN ARETA	P.I.A-3638	1070	14.487	16.062	17.808	19.744	21.891	16.771	19.414	22.474	26.017	17.747	21.741	26.634	32.627	
A-625 2	369,88	367,5	2,38	P.I.A-3638	ACCESO A LLODIO	1071	11.222	12.442	13.795	15.294	16.957	12.991	15.039	17.409	20.153	13.747	16.841	20.631	25.274	
A-625 3	367,5	366,71	0,79	ACCESO A LLODIO	INICIO VTE DE LUYANDO	1060	11.236	12.458	13.812	15.314	16.978	13.007	15.057	17.431	20.178	13.765	16.862	20.657	25.306	
A-625 4	366,71	363,34	3,37	INICIO VTE DE LUYANDO	FINAL VTE DE LUYANDO	1060	11.236	12.458	13.812	15.314	16.978	13.007	15.057	17.431	20.178	13.765	16.862	20.657	25.306	
A-625 5	363,34	361,88	1,46	FINAL VTE DE LUYANDO	FINAL ACONDICIONAMIENTO (INT. A-3622)	1060	11.236	12.458	13.812	15.314	16.978	13.007	15.057	17.431	20.178	13.765	16.862	20.657	25.306	



TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
A-625 6.1	361,88	360,56	1,32	FINAL ACONDICIONAMIENTO (INT. A-3622)	INT.INICIO VTE AMURRIO	1060	11.236	12.458	13.812	15.314	16.978	13.007	15.057	17.431	20.178	13.765	16.862	20.657	25.306
A-625 8	356,32	354,22	2,10	F.ZU.SARACHO	L.P.BIZKAIA	1061	4.798	5.320	5.898	6.539	7.250	5.554	6.430	7.443	8.617	5.878	7.201	8.821	10.806
A-625 9.2	0	2,83	2,83	INT.A-624	F.ZU.SARACHO. INT. A-625	1063	4.749	5.265	5.838	6.472	7.176	5.498	6.364	7.367	8.529	5.818	7.127	8.731	10.696
A-625 9.1			2,50	VARIANTE AMURRIO	VARIANTE AMURRIO	1064	5.169	5.731	6.354	7.045	7.811	5.984	6.927	8.019	9.283	6.332	7.757	9.503	11.642
A-627 1	12,56	15,27	2,71	INT.N-240	INT.A-3006	1051	8.916	9.885	10.960	12.152	13.473	10.321	11.948	13.832	16.012	10.922	13.381	16.392	20.081
A-627 2	15,27	17,47	2,20	INT.A-3006	INT. A-3002	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981
A-627 3	17,47	18,06	0,59	INT.A-3002	L.P.GIPUZKOA	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981

**TOTAL RED BÁSICA**

62,72

<b>TIPO DE RED</b>		<b>RED COMARCAL</b>																		
A-2120 1	29,34	29,81	0,47	INT N-124	P.S.A-68	1040	6.009	6.662	7.387	8.190	9.080	6.956	8.053	9.322	10.791	7.361	9.018	11.047	13.533	
A-2120 2	29,81	30,52	0,71	P.S.A-68	L.P.BURGO EN PUENTE ARCE	1041	5.482	6.078	6.739	7.471	8.284	6.346	7.346	8.504	9.845	6.716	8.227	10.078	12.347	
A-2122 1	34,66	35,73	1,07	L.P.BURGOS EN MIRANDA DE EBRO	INT. A-3312	1170	3.928	4.355	4.829	5.353	5.935	4.547	5.264	6.094	7.054	4.812	5.895	7.221	8.847	
A-2124 1	3,71	5,85	2,14	VERTEDERO GARDELEGUI	FINAL ACTUACIÓN	160	3.904	4.328	4.799	5.321	5.899	4.519	5.232	6.056	7.011	4.783	5.859	7.177	8.793	
A-2126 3	57,58	58,68	1,10	O.ZU.OYON-OION	F.ZU.OYON-OION	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961	
A-2126 4	58,68	59,94	1,26	F.ZU.OYON-OION	L.P.LA RIOJA EN LOGROÑO	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961	
A-2134 1	0	3,61	3,61	INT.N-I ENLACE DE ESCALMENDI	INT.N-104	62	4.528	5.020	5.566	6.171	6.842	5.242	6.068	7.024	8.132	5.547	6.795	8.325	10.198	
A-2522 4	46,97	48,47	1,50	INT. A-625	ARETA	791	6.459	7.161	7.940	8.803	9.760	7.477	8.656	10.020	11.599	7.913	9.693	11.875	14.547	

**TOTAL RED COMARCAL**

11,86

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
-------	-----------	------------	-------------	---------------	----------------	----------------	----------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

**TIPO DE RED**      **RED LOCAL**

A-3110 1	6,98	9,42	2,44	INT.N-104 EN ILLÁRRAZA	INT.A-4134	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 2	9,42	11,4	1,98	INT.A-4134	INICIO VARIANTE ALEGRÍA	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 3	11,4	15,8	4,40	INICIO VARIANTE ALEGRÍA	FINAL VARIANTE ALEGRÍA	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 4	15,8	19,41	3,61	FINAL VARIANTE ALEGRÍA	INT.A-4138	1100	3.927	4.354	4.827	5.352	5.934	4.546	5.263	6.092	7.052	4.811	5.893	7.220	8.844
A-3302 6	13,28	15,7	2,42	INT.A-3308	INT.N-I	1130	3.687	4.088	4.532	5.025	5.571	4.268	4.941	5.720	6.621	4.517	5.533	6.778	8.304
A-3308 1	13,28	15,25	1,97	INT.A-3302	PUENTE NANCLARES	1131	3.615	4.008	4.444	4.927	5.463	4.185	4.844	5.608	6.492	4.429	5.425	6.646	8.142
A-3308 2	15,25	17,25	2,00	PUENTE NANCLARES	INT. A-2622	670	4.494	4.983	5.524	6.125	6.791	5.202	6.022	6.972	8.071	5.505	6.744	8.262	10.121
A-3604 4	15,64	16,38	0,74	ACCESO AL PARQUE TECNOLÓGICO	INT N-240 (MIÑANO MAYOR)	1180	4.146	4.597	5.096	5.651	6.265	4.800	5.556	6.432	7.446	5.079	6.222	7.622	9.338
A-3638 1	49,82	50,94	1,12	INT.A-625	AVDA. ZUMALACARREGUI(LLODIO)	1072	10.835	12.013	13.319	14.767	16.372	12.543	14.520	16.809	19.458	13.273	16.260	19.920	24.402

**TOTAL RED LOCAL**

20,68

**TIPO DE RED**      **AYUNTAMIENTO**

A-625 6.2	360,56	359,25	1,31	INT.INICIO VTE AMURRIO	INT.A-624	1060 / EST	6.067	6.727	7.458	8.269	9.168	7.023	8.130	9.412	10.895	7.432	9.105	11.154	13.664
A-625 7	359,25	356,32	2,93	INT.A-624	F. ZU SARACHO	1061	4.798	5.320	5.898	6.539	7.250	5.554	6.430	7.443	8.617	5.878	7.201	8.821	10.806

**TOTAL AYUNTAMIENTO**

4,24

TOTAL RED (AUTOPISTAS, RED DE INTERÉS PREFERENTE, RED BÁSICA, RED COMARCAL, RED LOCAL Y RED VECINAL)

298,14

Tramos de una calzada sin duplicación o ampliación de capacidad prevista en PICA con IMD en 2003 >8000 v/d

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
<b>RED BÁSICA</b>																				
A-627 1	12,56	15,27	2,71	INT.N-240	INT.A-3006	1051	8.916	9.885	10.960	12.152	13.473	10.321	11.948	13.832	16.012	10.922	13.381	16.392	20.081	
A-627 2	15,27	17,47	2,20	INT.A-3006	INT. A-3002	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981	
A-627 3	17,47	18,06	0,59	INT A-3002	L.P.GIPUZKOA	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981	
<b>TOTAL RED BÁSICA</b>			<b>5,50</b>																	
<b>RED COMARCAL</b>																				
A-2126 3	57,58	58,68	1,10	O.ZU.OYON-OION	F.ZU.OYON-OION	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961	
A-2126 4	58,68	59,94	1,26	F.ZU.OYON-OION	L.P.LA RIOJA EN LOGROÑO	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961	
<b>TOTAL RED COMARCAL</b>			<b>2,36</b>																	
<b>RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>																				
N-104 1	353,98	356,3	2,32	INT.A-132	INT.A-2134	11	12.329	13.669	15.155	16.803	18.630	14.272	16.522	19.126	22.141	15.104	18.503	22.666	27.767	
N-104 2	356,3	358,34	2,04	INT.A-2134	INT. A-3110	N-104 (EST)	10.200	11.309	12.538	13.902	15.413	11.808	13.669	15.824	18.318	12.495	15.307	18.752	22.972	
<b>TOTAL RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>			<b>4,36</b>																	
<b>RED LOCAL</b>																				
A-3638 1	49,82	50,94	1,12	INT.A-625	AVDA. ZUMALACARREGUI(LLODIO)	1072	10.835	12.013	13.319	14.767	16.372	12.543	14.520	16.809	19.458	13.273	16.260	19.920	24.402	
<b>TOTAL RED LOCAL</b>			<b>1,12</b>																	

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
-------	--------------	---------------	----------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------

TOTAL RED (AUTOPISTAS, RED DE INTERÉS PREFERENTE, RED BÁSICA, RED COMARCAL, RED LOCAL Y RED VECINAL)

13,34



Tramos de una calzada sin duplicación o ampliación de capacidad prevista en PICA que en alguna de las hipótesis de crecimiento superan una IMD de 8000 v/d antes del año 2015

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
<b>TIPO DE RED</b>			<b>RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>																
N-104 1	353,98	356,3	2,32	INT.A-132	INT.A-2134	11	12.329	13.669	15.155	16.803	18.630	14.272	16.522	19.126	22.141	15.104	18.503	22.666	27.767
N-104 2	356,3	358,34	2,04	INT.A-2134	INT. A-3110	N-104 (EST)	10.200	11.309	12.538	13.902	15.413	11.808	13.669	15.824	18.318	12.495	15.307	18.752	22.972
N-104 3	358,34	363,42	5,08	INT. A-3110	INT.N-I (VENTA DEL PATIO)	350	6.617	7.336	8.134	9.018	9.999	7.660	8.867	10.265	11.883	8.106	9.930	12.165	14.903
N-240 6	16,61	23,02	6,41	INT.A-623	L.P.BIZKAIA	300	3.929	4.356	4.830	5.355	5.937	4.548	5.265	6.095	7.056	4.813	5.896	7.223	8.849
<b>TOTAL RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>			<b>15,85</b>																

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
<b>TIPO DE RED</b>	<b>RED BÁSICA</b>																		
A-124 7	58,22	59,54	1,32	INT.A-2124/A-3212	INICIO VARIANTE DE TRAZADO	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182
A-124 8	59,54	61,3	1,76	INICIO VARIANTE DE TRAZADO	FIN VARIANTE DE TRAZADO	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182
A-124 9	61,3	63,6	2,30	FIN VARIANTE DE TRAZADO	INICIO TRAVESÍA DE LAGUARDIA	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182
A-124 10	63,6	65,08	1,48	INICIO TRAVESÍA DE LAGUARDIA	FINAL TRAVESÍA DE LAGUARDIA. INT.A-3216	510	3.633	4.028	4.466	4.951	5.490	4.206	4.869	5.636	6.524	4.451	5.452	6.679	8.182
A-124 11.1	65,08	66,91	1,83	FINAL TRAVESÍA DE LAGUARDIA. INT.A-3216	INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281
A-124 11.2	66,91	70,48	3,57	INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	FINAL OBRA CUESTA CASTEJONES	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281
A-124 11.3	70,48	71,37	0,89	FINAL OBRA CUESTA CASTEJONES	INT.A-4202	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281
A-124 12	71,37	77,39	6,02	INT.A-4202	LP.LA RIOJA	500	3.677	4.077	4.520	5.011	5.556	4.257	4.928	5.704	6.603	4.504	5.518	6.760	8.281
A-132 1	2,96	5,33	2,37	INT.N-104 EN ELORRIAGA	F.ZU.ASCARZA/INT.A-2130	12	4.785	5.305	5.882	6.521	7.230	5.539	6.412	7.423	8.593	5.862	7.181	8.797	10.777
A-132 2	5,33	7,74	2,41	F.ZU.ASCARZA/INT.A-2130	INT.A-4159	1200	4.415	4.895	5.427	6.017	6.671	5.111	5.917	6.849	7.929	5.409	6.626	8.117	9.943
A-132 3	7,74	12,48	4,74	INT.A-4159	INICIO VTE DE TRAZADO (EGUILETA)	1200	4.415	4.895	5.427	6.017	6.671	5.111	5.917	6.849	7.929	5.409	6.626	8.117	9.943
A-623 1	16,61	22,65	6,04	INT. N-240 EN LEGUTIANO	L.P.BIZKAIA EN GOMÍLAZ	310	4.787	5.307	5.884	6.524	7.233	5.542	6.415	7.426	8.597	5.864	7.184	8.801	10.781
A-624 4.1	42,06	44,58	2,52	FINAL Z.U. AMURRIO	INT.A-3618 (INICIO ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	1062	3.731	4.137	4.586	5.085	5.638	4.319	5.000	5.788	6.700	4.571	5.599	6.859	8.403
A-624 4.2	44,58	45,54	0,96	INT.A-3618 (INICIO ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	INT.A-3618 (FINAL ACTUACIÓN CRUCE DE LOS OLMOS)	1062	3.731	4.137	4.586	5.085	5.638	4.319	5.000	5.788	6.700	4.571	5.599	6.859	8.403
A-625 8	356,32	354,22	2,10	F.ZU.SARACHO	L.P.BIZKAIA	1061	4.798	5.320	5.898	6.539	7.250	5.554	6.430	7.443	8.617	5.878	7.201	8.821	10.806
A-625 9.2	0	2,83	2,83	INT.A-624	F.ZU.SARACHO. INT. A-625	1063	4.749	5.265	5.838	6.472	7.176	5.498	6.364	7.367	8.529	5.818	7.127	8.731	10.696
A-625 9.1			2,50	VARIANTE AMURRIO	VARIANTE AMURRIO	1064	5.169	5.731	6.354	7.045	7.811	5.984	6.927	8.019	9.283	6.332	7.757	9.503	11.642
A-627 1	12,56	15,27	2,71	INT.N-240	INT.A-3006	1051	8.916	9.885	10.960	12.152	13.473	10.321	11.948	13.832	16.012	10.922	13.381	16.392	20.081
A-627 2	15,27	17,47	2,20	INT.A-3006	INT. A-3002	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)	
A-627	3	17,47	18,06	0,59	INT A-3002	L.P.GIPUZKOA	1050	9.316	10.329	11.452	12.697	14.077	10.784	12.484	14.452	16.730	11.413	13.981	17.127	20.981

**TOTAL RED BÁSICA**

51,14

TIPO DE RED		RED COMARCAL																		
A-2120	1	29,34	29,81	0,47	INT N-124	P.S.A-68	1040	6.009	6.662	7.387	8.190	9.080	6.956	8.053	9.322	10.791	7.361	9.018	11.047	13.533
A-2120	2	29,81	30,52	0,71	P.S.A-68	L.P.BURGO EN PUENTE ARCE	1041	5.482	6.078	6.739	7.471	8.284	6.346	7.346	8.504	9.845	6.716	8.227	10.078	12.347
A-2122	1	34,66	35,73	1,07	L.P.BURGOS EN MIRANDA DE EBRO	INT. A-3312	1170	3.928	4.355	4.829	5.353	5.935	4.547	5.264	6.094	7.054	4.812	5.895	7.221	8.847
A-2124	1	3,71	5,85	2,14	VERTEDERO GARDELEGUI	FINAL ACTUACIÓN	160	3.904	4.328	4.799	5.321	5.899	4.519	5.232	6.056	7.011	4.783	5.859	7.177	8.793
A-2126	3	57,58	58,68	1,10	O.ZU.OYON-OION	F.ZU.OYON-OION	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961
A-2126	4	58,68	59,94	1,26	F.ZU.OYON-OION	L.P.LA RIOJA EN LOGROÑO	490	8.419	9.334	10.349	11.474	12.722	9.746	11.282	13.061	15.119	10.314	12.635	15.478	18.961
A-2134	1	0	3,61	3,61	INT.N-I ENLACE DE ESCALMENDI	INT.N-104	62	4.528	5.020	5.566	6.171	6.842	5.242	6.068	7.024	8.132	5.547	6.795	8.325	10.198
A-2522	4	46,97	48,47	1,50	INT. A-625	ARETA	791	6.459	7.161	7.940	8.803	9.760	7.477	8.656	10.020	11.599	7.913	9.693	11.875	14.547

**TOTAL RED COMARCAL**

11,86

TRAMO	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	NOMBRE ORIGEN	NOMBRE DESTINO	ESTACIÓN AFORO	IMD 2003	IMD 2006 (3,5%)	IMD 2009 (3,5%)	IMD 2012 (3,5%)	IMD 2015 (3,5%)	IMD 2006 (5%)	IMD 2009 (5%)	IMD 2012 (5%)	IMD 2015 (5%)	IMD 2006 (7%)	IMD 2009 (7%)	IMD 2012 (7%)	IMD 2015 (7%)
-------	-----------	------------	-------------	---------------	----------------	----------------	----------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

**TIPO DE RED**      **RED LOCAL**

A-3110 1	6,98	9,42	2,44	INT.N-104 EN ILLÁRRAZA	INT.A-4134	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 2	9,42	11,4	1,98	INT.A-4134	INICIO VARIANTE ALEGRÍA	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 3	11,4	15,8	4,40	INICIO VARIANTE ALEGRÍA	FINAL VARIANTE ALEGRÍA	351	3.886	4.308	4.777	5.296	5.872	4.499	5.208	6.028	6.979	4.761	5.832	7.144	8.752
A-3110 4	15,8	19,41	3,61	FINAL VARIANTE ALEGRÍA	INT.A-4138	1100	3.927	4.354	4.827	5.352	5.934	4.546	5.263	6.092	7.052	4.811	5.893	7.220	8.844
A-3302 6	13,28	15,7	2,42	INT.A-3308	INT.N-I	1130	3.687	4.088	4.532	5.025	5.571	4.268	4.941	5.720	6.621	4.517	5.533	6.778	8.304
A-3308 1	13,28	15,25	1,97	INT.A-3302	PUENTE NANCLARES	1131	3.615	4.008	4.444	4.927	5.463	4.185	4.844	5.608	6.492	4.429	5.425	6.646	8.142
A-3308 2	15,25	17,25	2,00	PUENTE NANCLARES	INT. A-2622	670	4.494	4.983	5.524	6.125	6.791	5.202	6.022	6.972	8.071	5.505	6.744	8.262	10.121
A-3604 4	15,64	16,38	0,74	ACCESO AL PARQUE TECNOLÓGICO	INT N-240 (MIÑANO MAYOR)	1180	4.146	4.597	5.096	5.651	6.265	4.800	5.556	6.432	7.446	5.079	6.222	7.622	9.338
A-3638 1	49,82	50,94	1,12	INT.A-625	AVDA. ZUMALACARREGUI(LLODIO)	1072	10.835	12.013	13.319	14.767	16.372	12.543	14.520	16.809	19.458	13.273	16.260	19.920	24.402

**TOTAL RED LOCAL**

20,68

**TIPO DE RED**      **AYUNTAMIENTO**

A-625 6.2	360,56	359,25	1,31	INT.INICIO VTE AMURRIO	INT.A-624	1060 / EST	6.067	6.727	7.458	8.269	9.168	7.023	8.130	9.412	10.895	7.432	9.105	11.154	13.664
A-625 7	359,25	356,32	2,93	INT.A-624	F. ZU SARACHO	1061	4.798	5.320	5.898	6.539	7.250	5.554	6.430	7.443	8.617	5.878	7.201	8.821	10.806

**TOTAL AYUNTAMIENTO**

4,24

TOTAL RED (AUTOPISTAS, RED DE INTERÉS PREFERENTE, RED BÁSICA, RED COMARCAL, RED LOCAL Y RED VECINAL)

103,77



### 7.3. CASO PARTICULAR DE ARMIÑÓN-EXTABARRI-VIÑA

Mención especial merece el análisis de comportamiento de la N-I entre Armiñón y el inicio de la actual Circunvalación Norte de Vitoria-Gasteiz, cuyo tráfico supera en la actualidad los 35.000 vehículos/día entre el límite provincial de Burgos y el enlace con la N-102 (con 35.627 vehículos/día en el año 2003 entre el enlace al Polígono de los Llanos y el enlace con la N-102 con un 24,7% de pesados); en la propia Circunvalación la IMD 2003 oscilaba entre los 25.000 vehículos/día, los 30.838 vehículos/día y los 36.557 vehículos/día según tramos, con un 39,6% de pesados en el tramo más cargado.

Si se mantienen las actuales tendencias de crecimiento, a finales de la década, año 2009, la autovía N-I soportaría tráfico comprendidos entre los 44.000 y los 53.500 vehículos/día en su tramo más cargado según diferentes hipótesis de crecimiento, mientras que la Circunvalación rondaría los 40.000 a 55.000 vehículos/día en su tramo más cargado ya que una vez que esté en servicio la autopista Vitoria-Gasteiz-Eibar en el 2008, descargaría a la N-I de alrededor de 6.100 vehículos/día (dato de partida de 2003 de acuerdo con los estudios hechos en relación con la captación de la autopista) desde Yurre hasta el límite con Navarra en Eguino.

Por tanto, y aunque las obras en marcha de acondicionamiento de la N-I (con tres carriles por sentido entre Ariñez y el Condado de Treviño) garantizan la absorción del crecimiento de tráfico en esta década, habrá que prever la posibilidad de inicio del agotamiento de la capacidad de la N-I en un futuro hacia el año 2015 fecha final de este Plan Integral de Carreteras 2004-2015, ya que con hipótesis de crecimiento del 5% y del 7% tanto los tramos de la N-I entre Armiñón y la N-102, como el de la Circunvalación antes de Gamarra, entrarían en un nivel de servicio inadmisibles. **Ello obligaría a prever una reserva de capacidad basada en la eventual prolongación de la Autopista Eibar-Vitoria-Gasteiz desde el enlace de Etxabarri hasta Armiñón, recuperando así el corredor de la concesión de la Autopista Armiñón-Málzaga en todo el recorrido tal y como se concibió en un principio.**

Se adjuntan los cálculos relativos a los actuales datos de tráfico de toda la N-I, y a la prognosis de la IMD según diferentes hipótesis para los años 2006, 2009, 2012 y 2015, años finales de los respectivos trienios en los que se dividen el Plan de Carreteras. A partir de esta prognosis, y con una hipótesis de reparto del 60% - 40% por sentidos, y un 10% de hora punta, se calculan las intensidades en la hora punta y los niveles de servicio considerando que la N-I tendría tres carriles por sentido entre el Límite de Burgos y la Circunvalación, y ésta tiene dos carriles por sentido.

Los resultados indican que en el año 2009, **con una hipótesis del 7% de crecimiento**, la N-I en su tramo Armiñón-Polígono Los Llanos presenta un nivel D, así como el tramo comprendido entre la A-3302 y la N-622. Ya para el año 2012 el nivel D aparece en estos dos tramos con hipótesis de crecimiento del 5%, además de en otro tramo de la Circunvalación (enlace de Jundiz-A-3302), mientras que con el 7% gran parte de la N-I entraría en niveles de servicio D y E; por último en el año 2015 podría considerarse que la N-I agota su capacidad en varios tramos con crecimientos del 5%.

**Las conclusiones respecto del tramo Enlace de Armiñón - N-102 es la siguiente:**

- **Si se aumentara la capacidad de la propia Circunvalación con un tercer carril podría mantenerse su nivel de servicio dentro del año horizonte de este Plan.**
- **Sin embargo el tramo enlace de Armiñón-Polígono Los Llanos entraría en cualquier caso en capacidad en el año 2012 con hipótesis del crecimiento del 7% y en el 2015 con hipótesis de crecimiento del 5%.**
- **Ello obliga a pensar en esta Revisión en soluciones alternativas al actual Corredor de la N-I si estas hipótesis de crecimiento se cumplen, es decir a reservar una nueva banda para albergar una nueva infraestructura viaria que pudiera dar respuesta a estos incrementos de tráfico.**

Se adjuntan dos cálculos hechos, uno con la Circunvalación con dos carriles y otro con la Circunvalación ampliada a tres carriles. En esta última se ve como sólo con hipótesis de crecimiento superiores al 5% entraría en capacidad el tramo entre la N-124 y la N-102 de la actual N-I ampliada.

Caracterización del tráfico (N-I)

IDENTIFICACIÓN TRAMO			DATOS TRAMO					DATOS TRÁFICO									
CARRETERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	LONGITUD	Nº CALZ	CALZ ACTUAL	PTF ACTUAL	TERRENO	ESTACIÓN 2003	IMD 2000	IMD 2001	IMD 2002	IMD 2003	TAA 00-03	% Pes 2000	% Pes 2001	% Pes 2002	% Pes 2003
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	4,4	2D	6,8	9,9	O	121	14.820	13.641	14.467	15.045	0,50%	32,8%	33,4%	29,6%	24,5%
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	3,35	2D	6,9	9,1	O	120	30.836	32.387	32.150	33.207	2,50%	31,6%	31,6%	29,0%	28,9%
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLÍGONO LOS LLANOS	9,17	2A	11,25	14,75	O	660	32.435	33.577	34.654	35.800	3,35%	28,6%	37,3%	35,1%	35,1%
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLÍGONO LOS LLANOS	INT.N-102	4,17	2A	11,25	14,75	O	240	38.076	38.787	38.787	35.627	-2,19%	25,9%	23,2%	36,3%	24,7%
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLÍGONO JUNDIZ	3,22	2A	7,5	10,75	L	20	23.790	24.749	24.273	25.000	1,67%	41,0%	40,0%	38,0%	40,0%
N-I 6A	ACCESO POLÍGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	1,85	2A	7,5	10,75	L	30	30.299	28.092	27.689	30.370	0,08%	40,9%	39,9%	38,1%	35,0%
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	4,26	2A	7,5	10,75	L	40	30.158	27.074	27.300	30.838	0,75%	40,9%	39,6%	39,8%	39,6%
N-I 8A	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL GAMARRA (N-240)	2,8	2A	7,5	10,75	L	50	30.749	30.123	29.553	36.657	6,03%	40,9%	35,9%	35,0%	29,2%
N-I 9A	INT. ENL GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	1,8	2A	7,5	11,00	L	60	21.257	22.471	24.545	24.881	5,39%	40,0%	38,2%	35,5%	28,6%
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	6,73	2A	7,5	11,00	O	70	21.782	19.079	19.548	22.831	1,58%	40,0%	40,7%	39,2%	33,1%
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	17,05	2A	7,5	11,00	L	90	21.950	22.360	24.285	26.478	6,45%	40,9%	36,5%	30,6%	30,6%
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P NAVARRA EN EGUINO	11,19	2A	7,5	11,00	O	220	21.673	21.121	21.118	23.496	2,73%	40,9%	36,1%	36,3%	34,7%



Prognosis IMD (N-I)

IDENTIFICACIÓN TRAMO			PROGNOSIS IMD																	
			2006			2008			2009			2010			2012			2015		
CARRETERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	16.681	17.416	18.431	17.869	19.202	21.101	18.494	20.162	22.578	19.141	21.170	24.159	20.505	23.340	27.660	22.734	27.019	33.884
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	36.817	38.441	40.680	39.439	42.381	46.575	40.820	44.501	49.835	42.249	46.726	53.323	45.258	51.515	61.050	50.178	59.635	74.789
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	39.692	41.443	43.857	42.519	45.691	50.211	44.007	47.975	53.726	45.548	50.374	57.487	48.792	55.538	65.817	54.096	64.292	80.628
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	39.500	41.243	43.645	42.314	45.470	49.969	43.795	47.744	53.467	45.327	50.131	57.209	48.556	55.269	65.499	53.835	63.981	80.239
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	27.718	28.941	30.626	29.692	31.907	35.064	30.731	33.502	37.518	31.807	35.178	40.145	34.072	38.783	45.961	37.777	44.896	56.305
N-I 6A	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	33.672	35.157	37.205	36.070	38.761	42.595	37.332	40.699	45.577	38.639	42.734	48.768	41.391	47.114	55.834	45.891	54.540	68.399
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	34.191	35.699	37.778	36.626	39.358	43.252	37.908	41.326	46.280	39.235	43.392	49.519	42.029	47.840	56.694	46.598	55.381	69.453
N-I 8A	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	40.642	42.435	44.906	35.752	39.000	43.628	37.003	40.950	46.682	38.298	42.997	49.950	41.026	47.404	57.188	45.487	54.876	70.058
N-I 9A	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	27.586	28.803	30.480	21.766	23.970	27.112	22.528	25.169	29.010	23.316	26.427	31.040	24.977	29.136	35.538	27.692	33.728	43.536
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	25.313	26.430	27.969	19.331	21.354	24.237	20.008	22.421	25.933	20.708	23.543	27.749	22.183	25.956	31.769	24.595	30.047	38.919
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	29.357	30.652	32.437	23.663	26.008	29.352	24.491	27.309	31.406	25.348	28.674	33.605	27.153	31.613	38.474	30.105	36.596	47.133
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P.NAVARRA EN EGUINO	26.050	27.200	28.784	20.121	22.203	25.169	20.825	23.313	26.931	21.554	24.478	28.816	23.089	26.987	32.992	25.599	31.241	40.416

Notas

- (1) Las secciones afectadas por la reducción de tráfico debido a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar son las que aparecen rayadas
- (2) La captación considerada debida a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar se estima de acuerdo con el II PGCPV en 6100 veh/día en el año 2003 - MECSA

Prognosis IHP (N-I)

IDENTIFICACIÓN TRAMO			DATOS PUNTA		PROGNOSIS INTENSIDADES EN LA HORA PUNTA																	
CARRETERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	REPARTO	HORA PUNTA	2006			2008			2009			2010			2012			2015		
					H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	0,60	0,1	1.001	1.045	1.106	1.072	1.152	1.266	1.110	1.210	1.355	1.148	1.270	1.450	1.230	1.400	1.660	1.364	1.621	2.033
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	0,60	0,1	2.209	2.306	2.441	2.366	2.543	2.794	2.449	2.670	2.990	2.535	2.804	3.199	2.715	3.091	3.663	3.011	3.578	4.487
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	0,60	0,1	2.382	2.487	2.631	2.551	2.741	3.013	2.640	2.879	3.224	2.733	3.022	3.449	2.928	3.332	3.949	3.246	3.857	4.838
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	0,60	0,1	2.370	2.475	2.619	2.539	2.728	2.998	2.628	2.865	3.208	2.720	3.008	3.433	2.913	3.316	3.930	3.230	3.839	4.814
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	0,60	0,1	1.663	1.736	1.838	1.782	1.914	2.104	1.844	2.010	2.251	1.908	2.111	2.409	2.044	2.327	2.758	2.267	2.694	3.378
N-I 6A	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	0,60	0,1	2.020	2.109	2.232	2.164	2.326	2.556	2.240	2.442	2.735	2.318	2.564	2.926	2.483	2.827	3.350	2.753	3.272	4.104
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	0,60	0,1	2.051	2.142	2.267	2.198	2.361	2.595	2.274	2.480	2.777	2.354	2.604	2.971	2.522	2.870	3.402	2.796	3.323	4.167
N-I 8A	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL. GAMARRA (N-240)	0,60	0,1	2.439	2.546	2.694	2.145	2.340	2.618	2.220	2.457	2.801	2.298	2.580	2.997	2.462	2.844	3.431	2.729	3.293	4.203
N-I 9A	INT. ENL. GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	0,60	0,1	1.655	1.728	1.829	1.306	1.438	1.627	1.352	1.510	1.741	1.399	1.586	1.862	1.499	1.748	2.132	1.662	2.024	2.612
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	0,60	0,1	1.519	1.586	1.678	1.160	1.281	1.454	1.200	1.345	1.556	1.242	1.413	1.665	1.331	1.557	1.906	1.476	1.803	2.335
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	0,60	0,1	1.761	1.839	1.946	1.420	1.561	1.761	1.469	1.639	1.884	1.521	1.720	2.016	1.629	1.897	2.308	1.806	2.196	2.828
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P. NAVARRA EN EGUINO	0,60	0,1	1.563	1.632	1.727	1.207	1.332	1.510	1.250	1.399	1.616	1.293	1.469	1.729	1.385	1.619	1.980	1.536	1.874	2.425

Las secciones afectadas por la reducción de tráfico debido a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar son las que aparecen rayadas



Niveles de servicio (N-I)  
2 carriles en circunvalación

IDENTIFICACIÓN TRAMO			CARACTERÍSTICAS NS			UMBRALES NS					PROGNOSIS NIVELES DE SERVICIO EN LA HORA PUNTA																	
CARRERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	TERRENO	CARRILES	PESADOS	A	B	C	D	E	2006			2008			2009			2010			2012			2015		
											H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	O	2	24,5%	1.061	1.666	2.357	2.854	3.128	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	O	3	28,9%	1.517	2.383	3.372	4.083	4.474	B	B	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	F	
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	O	3	35,1%	1.425	2.238	3.167	3.834	4.202	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	C	D	C	D	E	D	F	
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	O	3	24,7%	1.588	2.495	3.529	4.273	4.683	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	F	
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	L	2	40,0%	1.208	1.898	2.696	3.252	3.563	B	B	B	B	C	C	B	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	
N-I 6A	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	L	2	35,0%	1.234	1.939	2.743	3.321	3.639	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	D	F	
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT. N-622 (ENLACE DE YURRE)	L	2	39,6%	1.210	1.902	2.691	3.257	3.570	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	C	D	C	D	E	D	F	
N-I 8A	INT.N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	L	2	29,2%	1.266	1.988	2.813	3.406	3.732	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	C	D	F
N-I 9A	INT. ENL.GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	L	2	28,6%	1.268	1.993	2.819	3.413	3.741	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	C	B	C	C
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT. N-104	O	2	33,1%	969	1.522	2.153	2.607	2.857	B	C	C	B	B	B	B	B	C	B	B	C	B	C	C	B	C	D
N-I 11A	INT. N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L	2	30,6%	1.258	1.976	2.796	3.385	3.709	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	B	C	B	C	D
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P.NAVARRA EN EGIJINO	O	2	34,7%	954	1.498	2.120	2.566	2.812	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	C	C	C	C	D

Las secciones afectadas por la reducción de tráfico debido a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar son las que aparecen rayadas

Niveles de servicio (N-I)  
3 carriles en circunvalación

IDENTIFICACIÓN TRAMO			CARACTERÍSTICAS NS			UMBRALES NS					PROGNOSIS NIVELES DE SERVICIO EN LA HORA PUNTA																	
CARRERA Y TRAMO	ORIGEN	DESTINO	TERRENO	CARRILES	PESADOS	A	B	C	D	E	2006			2008			2009			2010			2012			2015		
											H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%	H - 3,5%	H - 5%	H - 7%
N-I 1A	L.P.BURGOS	INT.N-124	O	2	24,5%	1.061	1.666	2.357	2.854	3.128	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	
N-I 2A	INT.N-124	LIMITE BURGOS	O	3	28,9%	1.517	2.383	3.372	4.083	4.474	B	B	C	B	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	F	
N-I 3A	LIMITE BURGOS	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	O	3	35,1%	1.425	2.238	3.167	3.834	4.202	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	C	D	E	D	E	F		
N-I 4A	RAMAL DE ENTRADA POLIGONO LOS LLANOS	INT.N-102	O	3	24,7%	1.588	2.495	3.529	4.273	4.683	B	B	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	F		
N-I 5A	INT.N-102	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	L	3	40,0%	1.813	2.846	4.029	4.878	5.345	A	A	B	A	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	
N-I 6A	ACCESO POLIGONO JUNDIZ	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	L	3	35,0%	1.851	2.908	4.115	4.982	5.459	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	C	B	C	C	
N-I 7A	INT.A-3302 (ENLACE DE ASTEGUIETA)	INT.N-622 (ENLACE DE YURRE)	L	3	39,6%	1.816	2.852	4.036	4.886	5.354	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	C	C	B	C	D
N-I 8A	INT.N-622 (ENLACE DE YURRE)	INT.ENL.GAMARRA (N-240)	L	2	29,2%	1.266	1.988	2.813	3.406	3.732	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	C	D	E	C	D	F
N-I 9A	INT.ENL.GAMARRA (N-240)	ENLACE DE ESCALMENDI (A-2134)	L	2	28,6%	1.268	1.993	2.819	3.413	3.741	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	C	C
N-I 10A	ENLACE DE ESCALMENDI	INT.N-104	O	2	33,1%	969	1.522	2.153	2.607	2.857	B	C	C	B	B	B	B	B	C	B	B	C	B	C	C	B	C	D
N-I 11A	INT.N-104	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L	2	30,6%	1.258	1.976	2.796	3.385	3.709	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	B	C	B	C	D
N-I 12A	ENLACE SALVATIERRA (A-2128)	L.P.NAVARRA EN EGIJINO	O	2	34,7%	954	1.498	2.120	2.566	2.812	C	C	C	B	B	C	B	B	C	B	B	C	B	C	C	C	C	D

Las secciones afectadas por la reducción de tráfico debido a la apertura de la Autopista Vitoria - Eibar son las que aparecen rayadas

## 8. OBJETIVOS DEL PLAN Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

### 8.1. OBJETIVOS DEL PLAN

En el momento actual las carreteras constituyen las principales vías de comunicación que no sólo hacen posible los flujos de las actividades económicas y sociales, tanto en el interior del territorio alavés como entre Álava y el exterior, sino que, además, condicionan fundamentalmente la evolución y transformación económica, social y territorial de la realidad alavesa.

Por ello, el Plan Integral de Carreteras de Álava debe apostar, en primer lugar, por completar y mejorar la importante red de Ejes Estratégicos de Gran Capacidad que vertebran el territorio y faciliten la plena accesibilidad, y la seguridad y comodidad en las comunicaciones y, en segundo lugar, por una equilibrada y homogénea red de carreteras en el conjunto del territorio de Álava que garantice un servicio público de calidad al conjunto de la población y de las actividades económicas de forma que sea un factor decisivo para un desarrollo y progreso equilibrado del Territorio Histórico de Álava.

Por ello el nuevo **Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015** tiene como objetivos fundamentales los siguientes:

- Mejora de las conexiones con la Red Estatal y Europea.
- Fomentar y mejorar la red de comunicaciones con los territorios limítrofes, coordinando las actuaciones correspondientes.
- Desarrollo territorial equilibrado garantizando una adecuada accesibilidad.
- Red de carreteras más fluida y segura resolviendo los tramos y puntos de concentración de accidentes.
- Resolución de la conflictividad de los tramos urbanos y de las travesías.
- Mejora de la calidad de la circulación en la red viaria, todo ello con respeto al paisaje y medioambiente circundante, potenciando cuando ello sea posible la mejor integración de la carretera en el medio natural atravesado.
- Mejor aprovechamiento de la infraestructura viaria creada, a través de una adecuada conservación y explotación, adaptando dicha infraestructura en cada momento a las necesidades de la demanda de movilidad, lo que redundará en una mejora de la seguridad y fluidez vial, garantizándose así una mejora en la explotación viaria, como forma más adecuada para la preservación de los recursos naturales y la defensa del medio ambiente.
- Compatibilizar las actuaciones en la Red Foral de Carreteras con la conservación de los Espacios de Interés Natural y valores de los paisajes catalogados, garantizando que no se afecte significativamente a los procesos de conectividad ecológica necesarios para el mantenimiento de la biodiversidad del territorio alavés y de su entorno.

**Un desarrollo territorial equilibrado debe apoyarse, como uno de los pilares fundamentales, en una moderna red de carreteras que permita la mejor y más segura circulación de personas y mercancías a través y en el interior del territorio, garantizando una adecuada accesibilidad, de forma que se posibilite un desarrollo socioeconómico equilibrado, mejorando la calidad y el nivel de vida de toda la población, y enmarcado todo ello en el respeto a los valores medioambientales, tanto por su valor intrínseco, como por su carácter de potencial territorial, y en una utilización racional del territorio.**

Para lograr **el objetivo básico de la seguridad de una red de carreteras**, determinado finalmente por conseguir una importante disminución de los índices de peligrosidad y de mortalidad, se necesitan una serie de requisitos fundamentales que, desde el punto de vista de la infraestructura, deben cumplirse:

- 1 **Una red de carreteras más funcional**, donde cada carretera responda a la funcionalidad y al papel real que desempeña o debe desempeñar en el conjunto de la red. Ello requiere de una clasificación funcional de la red y que los criterios de diseño de cada tipo de carretera, según su funcionalidad, sean más uniformes.
- 2 **Unas características más homogéneas de las carreteras, y una circulación más homogénea**, fundamentalmente en lo que se refiere a la velocidad, evitando que haya grandes diferencias en la velocidad, sobre todo en cada tipo de carretera.
- 3 **Una infraestructura más legible**, que evite incertidumbres a los usuarios, de forma que éstos puedan adaptar su comportamiento a las condiciones de la vía y del entorno sin grandes sobresaltos.

Por todo ello, **la homogeneización de los itinerarios por tramos, de acuerdo con una jerarquización previa de la red, y la consecución de una buena percepción por el usuario de las características de la carretera, de su equipamiento y de su entorno son objetivos prioritarios dentro de la planificación de carreteras, por la incidencia que tienen en la seguridad, y para un diseño adecuado de la carretera. En resumidas cuentas, para evitar los errores humanos.**

Por otra parte, las circunstancias actuales de demanda social de prestación de un servicio público de calidad con el menor coste medioambiental posible hacen necesario valorar en esta fase los efectos que sobre el medio ambiente se deriven de la aplicación del Plan. Por ello, y de acuerdo con el marco legal existente en el País Vasco, el Plan debe ser sometido a una Evaluación Conjunta de Impacto ambiental, para la cual se ha redactado un Estudio de Evaluación Conjunta del Impacto Ambiental (ECIA) que desarrolla los contenidos definidos por el reglamento específico que regula este procedimiento.

Esta obligatoriedad de incorporar la evaluación ambiental en la primera fase del proceso de planificación, comporta varias ventajas:

- Constituye un instrumento de mayor garantía para la aplicación de políticas de desarrollo sostenible.
- Presenta un carácter marcadamente preventivo.
- Permite un mayor grado de eficacia en relación a la protección ambiental, al contemplar las afecciones medioambientales en el proceso planificador, anticipándose a las propuestas concretas.
- Permite contemplar y considerar los efectos acumulativos (impacto adicional, acumulativo, inducido) originados por el desarrollo de varios proyectos o por actividades que se podrían generar a partir de la acción propuesta, que en general no se consideran en las fases sucesivas de desarrollo de un proyecto concreto.
- Permite valorar las distintas alternativas en una etapa temprana de la planificación
- Las decisiones que se tomen a posteriori sobre el diseño de proyectos, vendrán determinadas por las decisiones en cuanto a parámetros básicos de diseño tomadas a nivel de plan en las que ya se han tenido en cuenta las consideraciones sobre sus efectos ambientales.
- Permite la participación pública desde las primeras fases del proceso.

Un aspecto a considerar en esta Revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava es la necesaria referencia a la intermodalidad con otros modos de transporte que debe estar presente a la hora de definir las nuevas propuestas de actuación.

A pesar de que es previsible que en el período de vigencia del nuevo Plan Integral de Carreteras la denominada Y vasca ferroviaria esté ejecutada en parte, o en su totalidad, y que pueda por tanto captar una porción tanto de los tráficos actuales como de los futuros crecimientos de movilidad, el transporte por carretera seguirá siendo el modo predominante previéndose además en los próximos años nuevos incrementos de tráfico tanto nacionales e internacionales que deben ser canalizados por este medio de transporte.

Por eso esta revisión apuesta por prever que la oferta infraestructural viaria va a seguir siendo decisiva en la conformación del transporte, y que Álava va a seguir jugando un papel primordial en las comunicaciones europeas y nacionales, por lo que la justificación de nuevas y mejores inversiones públicas en la red de carreteras alavesas está garantizada.



## 8.2. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

Los **critérios de intervención** tienen que ver con la geometría y el tráfico que soporta la red; por ello se actuará en los siguientes casos:

### Insuficiencias de capacidad:

- Tramos de la Red de Interés Preferente y Red Básica cuyas intensidades de tráfico actuales superen los 8.000 y 10.000 vehículos/día y no hayan sido objeto de duplicación.
- Red de Interés Preferente con plataformas inferiores a 9 metros.
- Red Básica con plataformas inferiores a 8 metros.
- Red Comarcal con plataformas inferiores a 7 metros y entre 7-8 metros.
- Red Local con plataformas inferiores a 5 metros, plataformas comprendidas entre 5 y 6 metros, y plataformas comprendidas entre 6 y 7 metros.
- Red Vecinal con plataformas inferiores a 4,5 metros.

A partir de las necesidades obtenidas de la aplicación de los estándares anteriores, y como forma de jerarquizarlas, se aplicará el criterio de considerar como necesidades más apremiantes, las de aquellos tramos que registren mayores intensidades de tráfico, considerando los siguientes umbrales de tráfico.

Tráfico Veh / Día	Red de Interés Preferente Red Básica	Red Comarcal y Red Local
Prioridad 1	10.000 – 5.000	5.000 – 2.000
Prioridad 2	5.000 – 2.000	2.000 – 1.000
Prioridad 3	2.000 – 1.000	1.000 – 500
Prioridad 4	< 1.000	< 500

### Respecto a las Deficiencias de trazado:

Partiendo de la normativa vigente, se considera necesario intervenir cuando las pendientes sean:

- Superiores al 6% en la Red de Interés Preferente duplicada.
- Superiores al 7% en la Red de Interés Preferente Convencional y Red Básica.
- Superiores al 8% en la Red Comarcal.
- Superiores al 10% en la Red Local.

En cuanto a los **radios de curvatura**, los umbrales de intervención se fijan en:

- Radios inferiores a 450 metros en la Red de Interés Preferente Duplicada. Velocidad de Proyecto equivalente a 100 km/h.
- Radios inferiores a 250 metros en la Red de Interés Preferente Convencional y Red Básica. Velocidad de Proyecto equivalente a 80 km/h.
- Radios inferiores a 130 metros en la Red Comarcal. Velocidad de Proyecto equivalente a 60 km/h.
- Radios inferiores a 85 metros en la Red Local. Velocidad de Proyecto equivalente a 50 Km/h.

En cuanto a la **distancia de visibilidad de parada** los umbrales de intervención, se fijan, de acuerdo con la Norma de Trazado en:

- Red de Interés Preferente: < 200 metros
- Red Básica: < 120 metros
- Red Comarcal: < 70 metros
- Red Local: < 60 metros

A continuación, están las necesidades derivadas de la propia **peligrosidad de la red**: ésta se ha establecido a partir del cruce de los accidentes con víctimas y la intensidad de tráfico en la red, determinando los TCAs.

A estas necesidades habría que añadir las derivadas del análisis de las **travesías de población** efectuado y que determine dos tipos de déficits: las travesías que precisan de la construcción de una variante, dada su incapacidad para compatibilizar el tráfico de paso con el tráfico interno de la propia travesía, y las travesías que solamente requieren ser acondicionadas para una mejor canalización de los dos tipos de tráfico.

La determinación de estas necesidades resulta coherente con los estándares aplicables a la red de carreteras alavesas a la hora de efectuar las propuestas de actuación. Las **características tolerables** son las que se han utilizado en la determinación de necesidades, y su resumen cabe hacerlo de la siguiente manera.

<b>Características Tolerables (Calzada/Plataforma)</b>			
<b>Tipo de Red</b>	<b>Tipo de terreno</b>		
	<b>Llano</b>	<b>Ondulado/ Accidentado</b>	<b>Montañoso</b>
Interés Preferente	7/11	7/10	7/9
Básica	7/10	7/10 - 7/9	7/8
Comarcal	7/9	7/8 - 6/8	6/7
Local	6/7	6/7 - 5/6	5/5
Vecinal	5/5	4/5	4/4

<b>Características Tolerables. Pendientes máximas/Radios de curvatura mínimos</b>		
<b>Tipo de red</b>	<b>Pendientes Máximas</b>	<b>Radios de Curvatura Mínimos</b>
Red Interés Preferente (Duplicada)	6%	450
Red Interés Preferente (Convencional)	7%	250
Red Básica	7%	250
Red Comarcal	8%	130
Red Local	10%	85

## 9. DIAGNÓSTICO Y NECESIDADES DE INTERVENCIÓN

Sobre la base del análisis realizado de la situación actual se ha realizado un diagnóstico de la situación actual y futura de la red de carreteras. Cada tramo de la red de carreteras queda caracterizado, por tanto, mediante un conjunto de indicadores que representen su adaptación a la función de transporte realizada y los impactos territoriales y medioambientales que ocasiona.

- Problemas de transitabilidad de las carreteras: características geométricas estrictas, por debajo de los mínimos admisibles para cada tramo de carretera.
- Problemas de tráfico y movilidad nivel de servicio, congestión, circulación de pesados, mercancías peligrosas, etc.
- Problemas específicos en tramos urbanos, principalmente en las travesías: efectos de la permeabilidad transversal, descoordinación con el planeamiento, etc.
- Problemas derivados de la propia peligrosidad de la carretera manifestados por los Tramos de Concentración de Accidentes.
- Falta de homogeneidad en la accesibilidad proporcionada al territorio.
- Problemas de integración ambiental de la carretera en el medio y sus valores.

La forma de definir las necesidades en el primer apartado es comprobando si las carreteras actuales cumplen con unos estándares mínimos de características geométricas en cuanto a la anchura de calzada y plataforma se refiere. Estas características junto con las del tráfico que soporta cada carretera, y en consecuencia con su nivel de servicio, serán las que permitan definir el grado de necesidad existente.

Los problemas específicos en los tramos urbanos y travesías han sido analizados de una manera pormenorizada detectando los principales tramos en la red de carreteras en los que existe una necesidad de intervención, bien mediante la construcción de una variante o mediante el acondicionamiento de la actual travesía.

La peligrosidad se ha estudiado tramo a tramo, y son los TCAs los puntos en los que se concentran las necesidades derivadas de la accidentalidad en la red. Esta puede ser de carácter puntual (cruce, intersección, ...), o estar referenciada a un tramo más largo con lo que los problemas detectados tendrían que ver con la geometría de dicho tramo y no únicamente con el hecho de que se crucen dos carreteras. Este análisis de necesidades coincide con el realizado en el capítulo de accidentalidad.

Por último, la accesibilidad, estudiada también de manera específica, indicará qué zonas del territorio alavés están más "alejadas", tanto de Vitoria-Gasteiz como lugar central del Territorio Histórico, como de la Red de Interés Preferente como forma de relacionarse con el resto de las actividades y equipamientos de Álava, y con el exterior del Territorio.

Los problemas de impacto sobre el medio natural se analizarán a partir de las propuestas de actuación, considerando que en la actualidad no existen problemas ambientales a corregir; más

bien éstos se presentarán a la hora de evaluar las propuestas de actuación.

Respecto a la integración ambiental de la carretera en el medio, se ha tomado como referencia la evaluación ambiental realizada de la red viaria, considerando tramo a tramo sus necesidades en términos de fragmentación de hábitats, riesgo de vertidos contaminantes, recuperación ambiental e integración paisajística o molestias del ruido del tráfico a las personas. Se ha establecido un programa de reconocimiento de estas problemáticas a escala de detalle (como así lo requiere el estudio de las condiciones ambientales) como primer paso para la definición de intervenciones de mejora ambiental.

Respecto a la viabilidad ambiental de las actuaciones planteadas se han definido dos estrategias alternativas, a saber:

- la **estrategia denominada tipo A**, que prioriza las necesidades funcionales del tramo frente a los riesgos de afecciones ambientales, es de aplicación en aquellos casos en los que los valores ambientales afectables son de niveles bajos o no relevantes.
- la **estrategia denominada tipo B**, que prioriza la necesidad de prevenir las afecciones y riesgos ambientales optando por soluciones de proyecto más modestas y de menor alcance pero que garantizan un cierto nivel mínimo de funcionalidad.

A partir de los criterios de intervención se han ido revisando, itinerario a itinerario, y tramo a tramo, qué carreteras de la red alavesa, presentan necesidad de actuación, bien por insuficiencia de capacidad, bien por inadaptación de la sección transversal, bien por escasez de calzada/plataforma en relación con los estándares utilizados, o bien, por último, por deficiencias en su trazado en planta o alzado, así como por su relación con valores ambientales próximos.

### 9.1. NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED INTERÉS PREFERENTE

Partiendo del análisis efectuado, y **considerando dentro de la Red de Interés Preferente las carreteras con más de 10.000 vehículos/día y una sola calzada de circulación**, se detectan los siguientes tramos de intervención:

- N-104 entre el cruce de Arkaute con la A-2134, y la A-3110, con más de 10.200 vehículos/día y con una problemática similar a la que existía en la N-102 en el extremo Oeste de Vitoria-Gasteiz. Los problemas de capacidad disminuyen a partir de la A-3110, aunque cualquier propuesta de intervención debería llegar hasta la conexión con la N-I. Los problemas de este tramo incluyen las travesías de Ilarraza y Matauco, y la necesidad de establecer un enlace con la mencionada A-3110.
- N-124 en los tramos Armiñón-Zambrana-Briñas con más de 10.500 vehículos/día de Intensidad de tráfico y una sola calzada de circulación.
- También en la N-240, entre el final de la calzada duplicada y la intersección con la A-623, se registra una insuficiencia de capacidad derivada de los más de 11.000 vehículos/día de Intensidad de tráfico que circulan por la calzada existente.

Otras necesidades detectadas en la Red de Interés Preferente guardan relación, fundamentalmente, con la **falta de control de accesos** en ciertos tramos de la N-I, N-240 y N-622, para cumplir con su función como autovías, o vías de alta capacidad ya contempladas en el Plan General de Carreteras del País Vasco; estas necesidades se refieren a insuficiencias de trazado, a la permanencia en estas vías duplicadas de intersecciones a nivel, sin los correspondientes carriles de aceleración o deceleración, de giros a la izquierda, y a la ausencia de vías de servicio que canalicen los tráficos de las zonas industriales y zonas de servicio adyacentes.

La inclusión de estas carreteras, sobre todo N-I (tramo límite de Burgos - N-124) en los itinerarios internacionales, implican homogeneizar sus características con los de las autovías y autopistas con las que están en prolongación; ello conllevará, en el capítulo de propuestas, la adecuación de estos tramos a los del resto del itinerario en términos de control de accesos, nuevos enlaces y rectificación de trazado en planta y alzado. En esta Autovía ya se está actuando en su ampliación a tres carriles y conversión en autovía con estricto control de accesos, pudiéndose afirmar que en el primer sexenio de este Plan todo el itinerario entre Armiñón y el Polígono de los Llanos estará finalizado.

Además hay que seguir analizando la necesidad de formalizar la Variante Sur de Vitoria-Gasteiz y con qué características; habría que utilizar un modelo territorial y de tráfico que permitiera simular futuros crecimientos urbanos y su repercusión sobre el tráfico en la red viaria metropolitana de Vitoria-Gasteiz.

## 9.2. NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED BÁSICA Y COMARCAL

El primer grupo de necesidades se refieren a carreteras de la **Red Básica con Intensidad de tráfico superior a los 10.000 vehículos/día y una sola calzada de circulación**: es el caso de la A-625 entre el acceso a Llodio y el inicio de la Variante de Amurrio, recientemente acondicionado pero con necesidad de duplicación derivada de los más de 11.200 vehículos/día que soportaba en el año 2003.

El segundo grupo de necesidades detectadas están referidas a aquellos **tramos de carreteras con plataformas menores de 8 metros**, ya que se ha considerado éste como un estándar mínimo de intervención a efectos de este Plan.

- Las necesidades afectan a la A-124 de Briñas a Logroño tanto en los tramos alaveses en los que todavía no se ha actuado, como entre Assa y Logroño en donde existe una Zona de Polígonos Industriales que precisa un enlace con la A-3226, y vías de servicio a lo largo del tramo para resolver el problema de los accesos a los Polígonos Industriales existentes (Casablanca, Lanciego,....).
- La A-126 en su tramo final entre Bernedo (intersección A-3136) y Santa Cruz de Campezo, presenta también una exigua plataforma a la que habría que dar continuidad con el mismo

estándar que se ha aplicado al tramo anterior, de Bernedo al límite del Condado de Treviño, con 6 metros de calzada y 8 metros de plataforma total. Hay que establecer la oportuna coordinación en este caso con la Diputación Foral de Navarra, para garantizar en este territorio la continuidad de la actuación a desarrollar en el tramo alavés de esta carretera.

- La A-132 en el tramo Maeztu-Antoñana en el que queda su acondicionamiento y la construcción de arcenes para homogeneizar sus características con el resto del itinerario; de nuevo habría que establecer la oportuna coordinación con la Diputación Foral de Navarra, para garantizar en este territorio la continuidad de la actuación a desarrollar en el tramo alavés de esta carretera, prosiguiendo con la carretera navarra de Interés Foral de la Comunidad NA-132 a Estella y Tafalla.
- La A-623 en el tramo Legutiano - Límite provincial con Bizkaia necesita de un acondicionamiento y ampliación de su plataforma de 6 metros que garantice su continuidad en la BI-623; esta actuación debe ser coordinada con la Diputación Foral de Bizkaia, dentro de su Plan Territorial de Carreteras.
- La A-624, entre Altube y el límite provincial con Bizkaia, necesita en gran parte de sus tramos, a excepción de los ya acondicionados, de un acondicionamiento y ampliación de la plataforma que en la actualidad presenta anchos máximos de 7 metros; complementaria en la relación de Álava con Cantabria, la A-624 cumple además una función principal en la relación de la comarca de Ayala con Vitoria-Gasteiz, que hace necesaria la actuación en los siguientes tramos: Intersección N-622/Intersección A-2522; vía lenta en el Alto de Las Chozas; vía lenta en la salida de Amurrio hacia Vitoria-Gasteiz; final de la zona urbana de Amurrio/Intersección A-3620; Travesía de Respalditza; Intersección A-2604/Límite de Burgos. A pesar del acuerdo alcanzado de subvención del peaje entre la Concesionaria de la Autopista AP-68 y la Diputación Foral de Álava en el tramo Altube-Ciérroga, sigue siendo necesario el acondicionamiento de este tramo, además del resto de los tramos de este itinerario especificados.
- La A-625 en la conexión con el Señorío de Orduña, lo que hace además que la implicación de la Diputación Foral de Bizkaia sea mayor que en las meras conexiones provinciales.

En el capítulo de **Otras Necesidades** derivadas de la complementariedad con la autopista Vitoria-Gasteiz-Eibar, la A-627 presenta en su último tramo entre Landa y el límite provincial con Guipúzcoa una plataforma inferior a la establecida para este tipo de red; a pesar de la construcción de la Autopista Vitoria-Gasteiz-Eibar este itinerario mantendrá una importante función complementaria de los tráficos de conexión con el valle del Deba desde Vitoria-Gasteiz.

Las necesidades de intervención en la **Red Comarcal**, se han detectado también en un tramo con IMD mayor de 8.000 vehículos/día y una sola calzada de circulación; es el caso puntual de la A-2126 entre Oión y límite con La Rioja con 8.419 vehículos/día derivados de la actividad



industrial en sus márgenes. Este tráfico afectaría también al tramo urbano de Oión con necesidad de adecuar su actual travesía dada la imposibilidad de ampliación o de construcción de una variante.

Otro grupo de intervención en la **Red Comarcal incluye aquellos tramos con plataformas menores de 7 metros**, y afectan a los siguientes itinerarios:

- La A-2122 en todo su recorrido, siendo más necesaria su ampliación entre el límite de Burgos, en Miranda de Ebro y la intersección con la A-2625 en Puentelarrá; este tramo incluye la travesía de Fontecha cuya problemática se resolverá con la construcción de una variante; en el tramo comprendido entre esta intersección y el límite con Burgos en las cercanías del embalse de Sobrón la plataforma tiene anchos de 6 metros.
- La A-2124 entre el límite del Condado de Treviño, Peñacerrada y la A-124, que precisa de una ampliación que facilite la conexión con Vitoria-Gasteiz por este segundo itinerario entre La Rioja y la Llanada alavesa.
- La A-2126 entre Bernedo y Oión con plataforma inferior a 6 metros y que precisa de una actuación que facilite la conexión de este núcleo de población con Vitoria-Gasteiz a través de la A-126 y A-2124. Incluye la travesía de Yécora en el itinerario, cuya problemática se resolverá mediante la construcción de una variante. Nuevamente hay que establecer la oportuna coordinación con la Diputación Foral de Navarra para garantizar en este territorio la continuidad de la actuación a desarrollar en el tramo alavés de esta carretera.
- La A-2128 de Santa Cruz de Campezo a Salvatierra/Agurain, ya acondicionada en parte de su recorrido, pero que todavía presenta plataformas inferiores a 5 y 6 metros en el resto de su itinerario. Entre la intersección con A-3114 y San Vicente de Arana la necesidad de intervención se concreta en la pavimentación de arcenes.
- La A-2521 entre la intersección con la A-3612 y el límite provincial de Bizkaia por el Alto de la Barrerilla, conexión directa de Orduña con Vitoria-Gasteiz.
- La A-2522 entre la intersección con la A-624 en Cíorroga y el límite provincial en Bizkaia, que incluye la travesía de Barambio; constituye la alternativa al tramo paralelo a la AP-68 entre Llodio y la A-624.
- La A-2602 de conexión de Artziniega con el Valle de Mena y Trespaderne; y la A-2604 su equivalente de conexión con el Valle de Kadagua.
- La A-2604 entre la A-624 en Artziniega y el límite con Bizkaia.
- La A-2620 de la N-240 al límite provincial con Guipúzcoa, por el Alto de La Cruceta, red comarcal de conexión con el Valle del Deba, complementaria con la A-627.
- La A-2622 de Langraiz Oka/Nanclares de la Oca al límite provincial con Burgos con dos tramos con necesidades diferenciadas: hasta Espejo en la A-2625, y hasta el límite con Burgos pasado Bóveda, tramo éste en el que las plataformas apenas superan los 5 metros.
- La A-2625 entre los límites con la provincia de Burgos y el territorio bizkaino de Orduña, antigua carretera nacional hoy reconvertida en itinerario comarcal con plataformas reducidas a 6 metros.

### 9.3. NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED LOCAL

El análisis de las necesidades de intervención en la Red Local, se ha centrado básicamente en los tramos de la red con **plataformas menores de 5 metros**, y en segundo lugar en aquellos tramos con **plataformas comprendidas entre 5 y 6 metros**. En el primer caso se han detectado 165,9 kilómetros de plataformas menores de 5 metros, y en el segundo, 114,6 kilómetros.

Se considera necesario intervenir tanto en carreteras locales que conforman itinerarios, o conectan otras redes entre sí, como en aquellas que sirvan simplemente de acceso a núcleos de población, bien en fondo de saco, o bien cerrando circuitos desde dos carreteras diferentes.

En el primer caso, conformación de itinerarios y/o conexión entre redes de rango superior, se opta por ampliar y mejorar la carretera existente hasta alcanzar plataformas de hasta 7 metros con 6 metros de calzada, en línea con actuaciones similares llevadas a cabo en otras carreteras locales; en el segundo caso, Accesos, se opta por mantener calzadas/plataformas de 5/6 metros de anchura, suficientes para el papel de mero acceso en núcleos dispersos de población.

Dentro de la Red Local sólo se detecta un caso en el que hay que intervenir a pesar de tener una plataforma comprendida entre 6 y 7 metros, ya que los tráfico superan en esta carretera los 2.000 vehículos/día. Se trata de la A-3002 entre Arroyabe y la intersección con la A-627 en Landa que necesita una actuación de acondicionamiento que regularice su sección transversal.

En otras carreteras de la red local con **plataformas comprendidas entre 6 y 7 metros** y con necesidad de intervención se ha realizado un estudio detallado y selectivo de aquellas que sean objeto de una posible propuesta, entre ellas están:

- La A-3014 entre Marieta y la A-3002
- La A-3210 entre Laguardia y Elciego como parte del itinerario de conexión con la N-232 y Autopista AP-68 en el enlace de Cenicero, evitando el paso del tráfico por los núcleos de Lapuebla de Labarca y Fuenmayor.
- La A-3220 entre la A-124/Lanciego y Cripán
- La A-3312 entre la N-I y Ribabellosa
- La A-3620 entre la A-4609 y la A-3622

#### **9.4. NECESIDADES DE INTERVENCIÓN EN LA RED VECINAL**

Por último, pero no por ello menos importante, están las carreteras de la Red Vecinal con plataformas menores de 4,5/5 metros según el caso; en ellas se plantea la necesidad de su ampliación hasta una anchura de calzada/plataforma de 5 ó 5,5 metros, de forma que se pueda producir de forma más segura el eventual cruce de dos vehículos; por encima de esta cifra no se plantea actuar en ningún caso.

#### **9.5. OTRAS NECESIDADES**

A estas necesidades de carácter funcional, y que se determinan a partir de las características geométricas de la red y del tráfico que soporta, hay que añadir las **derivadas del análisis de accidentalidad, 41 Tramos de Concentración de Accidentes en tramos de la red en los que se detectan además problemas de capacidad; las travesías conflictivas enumeradas en el capítulo correspondiente; y las asociadas a la mayor o menor accesibilidad de ciertas zonas del Territorio que requerirían el adelanto de las inversiones a realizar para ir reduciendo el margen de accesibilidad actual a valores más ajustados.**

Las necesidades derivadas de los accidentes se resolverán por diferentes intervenciones, bien por actuaciones en itinerarios concretos, o bien por actuaciones en puntos singulares; en el caso de las travesías conflictivas su resolución irá asociada bien a su acondicionamiento, o bien a la construcción de una variante que evite el paso por la población; las necesidades derivadas del análisis de accesibilidad se resolverán por el adelanto de las actuaciones a desarrollar en las zonas definidas como de baja accesibilidad, tal y como se analizó en el capítulo correspondiente.

### 10. CRITERIOS DE DISEÑO

A partir de las necesidades de intervención se han elaborado las propuestas de actuación que vengán a resolver los problemas comentados anteriormente. Las características deseables que deberían ser de aplicación a los nuevos proyectos a realizar a partir de las propuestas de actuación, deberán ser:

Características Deseables(Calzada/Plataforma)			
Tipo de Red	Tipo de terreno		
	Llano	Ondulado/Accidentado	Montañoso
Interés Preferente	7/12	7/10	7/9
Básica	7/12	7/10	7/9
Comarcal	7/10	7/9 - 7/8	6/7
Local	6/8	6/7	6/6

Estas características deben ir acompañadas de la velocidad de proyecto, para completar de esta forma la completa definición de las características, tanto de las nuevas carreteras como de las mejoradas; los estándares a aplicar serían los siguientes:

Velocidad de Proyecto			
Tipo de Red	Tipo de terreno		
	Llano	Ondulado/Accidentado	Montañoso
Interés Preferente	120	120/100	80
Básica	80	70	60
Comarcal	70	60	50
Local	60	50	40

Si se incorpora en la definición las Intensidades de Tráfico en vez del tipo de Red, los estándares a aplicar serían los siguientes:

Red Comarcal				
IMD	Llano	Ondulado	Accidentado	Muy Accidentado
500 - 1.000	7/9	7/8	6/8	6/7
1.000 - 2.000	7/10	7/9	7/8	6/7
2.000 - 5.000	7/10	7/10	7/9	7/8

Red Local				
IMD	Llano	Ondulado	Accidentado	Muy Accidentado
< 500	6/8	6/7	6/7	5/6
500 - 1.000	6/8	6/7	6/7	6/7
1.000 - 2.000	7/9	6/8	6/7	6/7
2.000 - 5.000	7/10	7/9	7/9	7/8

Velocidad de Proyecto				
IMD	Llano	Ondulado	Accidentado	Muy Accidentado
< 500	60	50	40	40
500 - 1.000	80/60	60	50	40
1.000 - 2.000	100/80	80/60	60	50
2.000 - 5.000	120/100	100/80	80/60	50
5.000 - 10.000	120	100	100/80	80/60
> 10.000	120	120	100	80

Resulta evidente que, con los criterios de intervención y de diseño de la red establecidos, se persigue, además de resolver las carencias observadas en cada tramo de la red en relación con los indicadores que los caracterizan y con los umbrales óptimos establecidos, el cumplimiento del objetivo básico de homogeneización de las características de la red, atendiendo a su funcionalidad, tráfico soportado, tipo de terreno, entorno, etc., como premisa necesaria para la consecución de una buena percepción por el usuario de las características de las carreteras, de su equipamiento y del entorno, objetivos prioritarios para la seguridad de una red de carreteras.

Es necesario diferenciar las actuaciones ya programadas en el marco del Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010, de las nuevas propuestas planteadas para el resto de las redes de la Diputación Foral de Álava dentro del horizonte del Plan Integral de Carreteras de Álava 2004-2015.

## 11. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

A partir de las necesidades de intervención se han elaborado las propuestas de actuación que vengán a resolver los problemas comentados anteriormente. En el Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010 las actuaciones están divididas en tres Programas:

- **Obra Principal;** en este programa se incluyen aquellas actuaciones que implican la ejecución de nuevas infraestructuras o una ampliación de la capacidad de los itinerarios existentes bien por duplicación de la actual infraestructura, bien por la incorporación de un tercer carril, o bien por construcción de variantes de trazado, o de nuevos trazados que sustituyen la funcionalidad de aquellos, ya sea con características de carreteras de dos carriles o de autovía. También se considera Obra Principal las intervenciones vinculadas a la construcción y reordenación de accesos y enlaces en autopistas, autovías y vías de doble calzada.
- **Acondicionamiento:** se consideran acondicionamientos cuando se mejoran las características geométricas de trazado y sección transversal de las carreteras, actuando sobre calzadas existentes; asimismo se incorporan en este programa aquellas actuaciones que mejoran la seguridad por intervenciones concretas en tramos peligrosos de la red.
- **Variantes urbanas;** se realizan para resolver una travesía de población mediante la construcción de una vía exterior o de una ronda.

**El Programa de Obra Principal se ha dividido a su vez en los siguientes Subprogramas:**

- **Nuevas Infraestructuras:** que incluye aquellas actuaciones cuya finalidad es la definición y construcción de una vía de comunicación no existente o la modificación funcional de una en servicio que implique un trazado independiente.
- **Duplicación de calzada:** son aquellas cuya finalidad es la transformación de una carretera de calzada única en otra de calzadas separadas, mediante la construcción de una nueva calzada, generalmente muy cercana y aproximadamente paralela a la existente; esta actuación suele incluir modificaciones del trazado existente, supresión de cruces a nivel, reordenación de accesos y en general las modificaciones precisas para alcanzar las características de autovía o autopista.
- **Ampliación de capacidad:** incluye tanto las obras de construcción de doble calzada con características de autovía en carreteras con limitación de capacidad, suponiendo en general, una modificación sustancial del trazado existente, como en las vías de alta capacidad con excesiva demanda de tráfico el aumento de la capacidad viaria mediante la implantación de 1 ó 2 carriles adicionales por sentido, ya sea por ampliación de la calzada correspondiente, o construyendo vías de servicio o calzadas adicionales.
- **Reordenación y control de accesos:** actuación vinculada a la conversión en autovía de actuales tramos de vías de doble calzada con la eliminación de giros a la izquierda, mejora de las intersecciones y construcción de vías de servicio que controlen en los enlaces las entradas y salidas existentes.

- **Construcción y/o reordenación de enlaces:** construcción y/o reordenación de enlaces en autopistas, autovías y carreteras de doble calzada.

**El Programa de Acondicionamiento se ha dividido a su vez en los siguientes Subprogramas:**

- **Acondicionamiento de la Red en sus diferentes tipos:** Básica, Comarcal y Local, cuya finalidad es la modificación de las características geométricas de la carretera existente, con actuaciones tendentes a mejorar los tiempos de recorrido, el nivel de servicio y la seguridad y comodidad de la circulación; esto se haría fundamentalmente por la ampliación de sus plataformas a los estándares deseables, la modernización y mejora de sus trazados en planta y alzado, la modificación de la ocupación en planta de los trazados existentes, el mejor control de las intersecciones y accesos, etc...
- **Mejora de trazado y ampliación de plataforma de la Red:** tanto Comarcal como Local, de forma que se amplíen sus plataformas, y se modifiquen todos aquellos elementos del trazado como curvas, cambios de rasante, intersecciones, o cruces, que no cumplan con las características geométricas mínimas exigidas a las necesidades funcionales establecidas y de seguridad de la carretera.
- **Reordenación de intersecciones y control de accesos:** que incluye las obras a efectuar en la mejora de intersecciones peligrosas y en adecuar los accesos existentes en la red de carreteras a las nuevas características de distancias y carriles de entrada y salida, reordenando los accesos a las parcelas a las que dan servicio.
- **Mejora de travesías de la Red:** diagnosticadas como conflictivas en el análisis efectuado, tanto con la construcción de variantes de los núcleos de población, como con el acondicionamiento urbano de las travesías que así lo requieran.
- **Construcción de vías lentas:** en itinerarios convencionales con elevado porcentaje de vehículos pesados, permitiendo eliminar la influencia del tráfico de pesados en las rampas, mejorando la capacidad de la vía y su nivel de servicio.

El Plan Integral de Carreteras de Álava PICA, plantea tres tipos de programas: **Obra Principal, Acondicionamiento y Mejora de la red y Variantes Urbanas**, con idéntica definición y subdivisión que los Programas y Subprogramas del Plan General de Carreteras del País Vasco. Únicamente hay que añadir los siguientes Subprogramas dentro del Programa de Acondicionamiento y Mejora de la Red a los establecidos por el Plan General de Carreteras del País Vasco:

- **Ensanche y mejora de plataforma de la Red:** tanto Local como Vecinal que afectaría tanto a las ampliaciones de plataformas, hasta alcanzar los estándares propuestos, como a los firmes modificando puntualmente determinados elementos de trazado.
- **Refuerzo y pavimentación de arcenes:** en las carreteras convencionales como manera de ampliar su capacidad.
- **Mejora de la Red Vecinal;** tanto en características geométricas (anchuras de calzada) como en los firmes (refuerzo de las capas de rodadura).



- **Mejora de firmes:** por refuerzos, renovación de las capas de rodadura, regeneración de las capas de superficie y/o tratamientos superficiales, que garanticen la capacidad portante, la regularidad superficial y la adherencia en las carreteras de la red, fundamentalmente en aquellas que no se va a intervenir a corto plazo en actuaciones más importantes, como duplicaciones, acondicionamientos, mejoras de trazado, etc., es necesario programar la mejora de los firmes, que por efecto del tráfico se van degradando con el paso de los años.

Todos estos Programas y Subprogramas contienen una serie de actuaciones dirigidas a la modificación, acondicionamiento y mejora de la red de carreteras al objeto de dotarlas de unas condiciones homogéneas de trazado, sección transversal y firme de acuerdo a los estándares de diseño establecidos, adecuados a las necesidades funcionales de cada una de ellas; de adecuar su nivel de servicio a la demanda de transporte; de mejorar la seguridad vial. Todo ello cumpliendo además con el doble objetivo de mejorar las conexiones interterritoriales y la accesibilidad intercomarcal.

Por otra parte, hay que contar dentro de las actuaciones a considerar en el Plan Integral de Carreteras, otra serie de actuaciones, incluidas en un programa global de Conservación y Explotación, destinadas a una adecuada conservación, mantenimiento y explotación de la Red de Carreteras, a gestionar por el Servicio de Carreteras de la Diputación Foral, a través de las Secciones de Conservación y Vialidad y de Explotación y Seguridad Vial, y a determinar anualmente en su cuantía y programación. Se trata de un programa básico puesto que su objetivo es conservar y mantener un patrimonio viario cada vez más cualificado y mejorar las condiciones de seguridad en la circulación, lo que constituye un objetivo prioritario y permanente de la política de transportes.

Las operaciones de conservación adquieren creciente importancia paralelamente a la magnitud y complejidad de la red viaria. La conservación de carreteras evoluciona en una línea de perfeccionamiento en cuanto a medios técnicos y sistemas de gestión. Cada vez más debe ponerse el acento en el refuerzo de las inspecciones y en la conservación preventiva. Cobra también más importancia la fórmula de contratos de conservación integral. En resumidas cuentas, se trata de conservar adecuadamente el patrimonio viario, proporcionando a los usuarios un nivel de servicio adecuado de uso de la infraestructura que mejore la seguridad, fiabilidad y eficacia de la red. De acuerdo con su naturaleza las operaciones de conservación pueden clasificarse como sigue:

- Conservación ordinaria, comprende todas las operaciones corrientes ejecutadas a lo largo del año tendentes a mantener la carretera en un estado cercano al inicial. Las principales operaciones son:
  - ✓ Limpiezas: calzadas, arcenes, cunetas, drenes, señalización, balizamiento, barreras de seguridad, etc.... Incluyendo segado de la hierba y podado de árboles y tratamiento con herbicidas.

- ✓ Reparaciones: bacheos, corrección de ondulaciones, reparación de taludes y desmontes, pequeñas obras de fábrica, señales, barreras, balizamiento, vallas, iluminaciones, intervenciones urgentes para restablecer la circulación, etc...
- ✓ Reposiciones: paneles, vallas, señales, balizamiento, barreras, plantaciones, conducciones de drenajes, etc...
- ✓ Vialidad invernal: limpieza de nieve y tratamientos antihielo tanto los preventivos como los curativos.
- ✓ Explotación de túneles.
- ✓ Atención a incidentes producidos, tales como accidentes, crecidas de ríos, etc.

- Conservación periódica, comprende todas las operaciones programables destinadas a renovar los diferentes elementos constitutivos de la carretera. Pueden englobarse estos trabajos en dos grandes grupos:
  - ✓ Firmes: renovación de las capas de rodadura, regeneración de las capas de superficie y tratamientos superficiales.
  - ✓ Equipos y dependencias: marcas viales, pintura de obras de fábrica y varios, instalaciones de iluminación, etc.
- Conservación extraordinaria, tiene por objeto restituir a la carretera y a sus dependencias las cualidades iniciales cuando éstas han sido fuertemente deterioradas. Comprende las siguientes tareas:
  - ✓ Refuerzos y reconstrucciones: reparaciones de daños graves, etc...
  - ✓ Protección de la carretera y de los usuarios contra peligros exteriores: estabilización de taludes, protección contra caídas de piedras, muros de sostenimiento, defensa contra inundaciones, protección contra avalanchas.
- Conservación para adecuación y mejora del entorno de la carretera; que comprenden un grupo de operaciones que rebasan el marco normal de la conservación, sin por ello requerir grandes inversiones nuevas pero contribuyendo a mejorar el nivel de servicio:
  - ✓ Seguridad vial: mejora de la señalización, balizamiento y barreras, supresión de estrechamientos, instalaciones, mejoras de la visibilidad en intersecciones, ordenación de accesos, supresión de puntos peligrosos.
  - ✓ Tratamiento del entorno de la carretera: tratamiento e integración paisajística del entorno y márgenes de la carretera, iluminación, áreas de descanso, red de comunicaciones, tratamiento y disminución del ruido, rehabilitación de elementos del patrimonio histórico viario.

La Conservación Ordinaria se realizará de dos formas:

- a) Por medios propios, tanto de personal como de maquinaria y medios auxiliares. Estas labores se realizan con personal funcionario, y con maquinaria y medios auxiliares de la Administración, dentro de un plan de mantenimiento, por su importancia estratégica, a realizar anualmente. Fundamentalmente, las actuaciones que se realizan con medios propios

son las operaciones de conservación ordinaria en la Red Vecinal, además de la vialidad invernal.

b) Mediante contratos de Conservación Integral con empresas especializadas. El complemento a las labores de Conservación realizado con medios propios se lleva a cabo a través de contratos plurianuales con empresas especializadas en la Conservación de Carreteras. El procedimiento de combinar medios propios y empresas especializadas, permiten a la Administración el optimizar las prestaciones de ambas actividades y ejercer un control efectivo de las labores de Conservación en la Red de Carreteras de Alava. La Conservación Integral se distribuye en dos zonas: Zona Oeste y Zona Este, que incluyen todas las carreteras de las Redes de Interés Preferente, Básica, Comarcal y Local. El límite entre una y otra zona lo marcan de Norte a Sur las carreteras N-240 y A-2124, ambas perteneciendo a la Zona Este.

c) Vialidad Invernal. Para atender a la vialidad invernal se elabora todos los años un Plan de Vialidad Invernal, en el que se recogen todos los medios disponibles, tanto personales como materiales, que se adscriben al Plan, se establece el operativo y se prevé la coordinación con los organismos de Tráfico y de Protección Civil.

De acuerdo con esto se pueden subdividir las operaciones y actuaciones destinadas a una adecuada conservación y explotación de la red en los siguientes programas y subprogramas:

- **Programa de Conservación y Vialidad:** persigue el objetivo de asegurar el servicio en las condiciones de diseño, manteniendo las condiciones estructurales y funcionales de la carretera y atendiendo al objetivo de asegurar las condiciones de circulación. Consisten básicamente en todas las operaciones de conservación ordinaria, las de rehabilitación y reposición y en las operaciones de ayuda a la vialidad. Se incluyen aquí, sin que la relación sea exhaustiva, las siguientes operaciones:

Conservación ordinaria:

- *Limpieza de calzada, márgenes y elementos funcionales, mantenimiento del sistema de drenaje y ayuda a la vialidad invernal.*
- *Mantenimiento de la reflexividad de las marcas viales.*
- *Excavaciones y demoliciones.*
- *Mantenimiento del entorno de la carretera: Podas, siegas, plantaciones, tratamiento con herbicidas,...*

Rehabilitación y reposición:

- *Reparación de señales verticales, barreras de seguridad, balizamiento, cerramientos e iluminaciones.*
- *Reparación de taludes y desmontes.*
- *Reparación de pequeñas obras de fábrica.*
- *Reparación de pavimentos.*
- *Reposición de señales, barreras, balizamiento, cerramientos e iluminaciones.*

- *Reconstrucción de obras de fábrica.*
- *Reposición de pavimentos.*
- *Señalización horizontal.*
- *Reconstrucción de drenajes.*
- *Bordillos e isletas.*
- *Juntas de dilatación en puentes.*

Vialidad:

- *Vigilancia.*
- *Atención de emergencias.*
- *Actuación inmediata en incidencias.*
- *Explotación de túneles.*
- *Red de comunicaciones.*
- *Vialidad invernal.*

*Este Programa se subdivide en los siguientes Subprogramas:*

- ✓ *Mantenimiento: Conservación Integral.*
- ✓ *Mantenimiento: Gestión directa.*
- ✓ *Vialidad Invernal.*

- **Programa de Explotación y servicio al usuario:** Tiene por objeto la mejora de las tareas de explotación y gestión del servicio público que representa la carretera, así como una mejora en el uso y defensa de la carretera. Engloba una serie de actuaciones, tales como:

- Actualización de los inventarios de la red de carreteras:
  - ✓ Inventario de características geométricas de la red.
  - ✓ Inventario de túneles.
  - ✓ Inventario de puentes.
  - ✓ Inventario de firmes.
- Información permanente al usuario.
- Asistencia a la gestión del Centro de Control de Carreteras.
- Aforos de tráfico en la Red Foral y explotación de los mismos.
- Mantenimiento preventivo y correctivo de las instalaciones eléctricas y electrónicas instaladas en la carretera.
- Policía de carreteras y gestión de uso de las zonas de protección de las carreteras.
- Gestión y explotación de los subsistemas de información instalados en carretera: Estaciones meteorológicas, estaciones de toma de datos en tiempo real (ETD's), equipos eléctricos de señalización y balizamiento, iluminación pública, equipos de seguridad en túneles...
- Implantación de ITS.

Finalmente se incluye un **Programa Específico de Seguridad Vial**, que contempla las actuaciones específicas que no estando contempladas en el resto de Programas de Obra

Principal y de Acondicionamiento y Mejora de la Red, permitan proporcionar al usuario mayores niveles de seguridad.

- **Programa de Seguridad Vial:** Tiene por objeto la mejora de la seguridad en la red, bien por actuaciones singulares en los tramos de concentración de accidentes detectados en el análisis efectuado, caso de que en éstos no se propongan actuaciones derivadas de otra necesidad, bien por el desarrollo de actuaciones preventivas en materia de seguridad vial.

Las acciones y/o actuaciones que se contemplan específicamente se resumen a continuación:

⇒ Estudios:

- ✓ Incorporación de un Anejo de Seguridad Vial en todos los Proyectos de Construcción.
- ✓ Elaboración de un informe anual *"Estudio de accidentalidad. Detección y análisis de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs)"*.
- ✓ Seguimiento de los TCAs (identificación y planes de actuación).
- ✓ Auditorías de Seguridad Vial.

- ⇒ Tratamiento de los tramos de concentración de accidentes (TCA): Las actuaciones asociadas a la eliminación o tratamiento de los TCA son actuaciones locales, generalmente de coste moderado y en ningún caso deben atentar contra la homogeneidad del itinerario.

Las actuaciones de mayor trascendencia, que modifican las características funcionales del tramo, se contemplan en el ámbito de los programas globales de acondicionamiento y mejora de las características del itinerario. Así, en la mayor parte de los tramos de concentración de accidentes detectados en el análisis efectuado se proponen actuaciones de mayor envergadura, derivadas de otras necesidades, que van a contribuir decisivamente a la solución de los problemas de accidentalidad de estos tramos.

⇒ Actuaciones preventivas:

Son actuaciones destinadas a homogeneizar las condiciones de los itinerarios de la red, de forma que se reduzca la dispersión en los niveles de seguridad a lo largo de los mismos, caso de que en estos no se propongan actuaciones globales o generales derivadas de otra necesidad.

Con estas actuaciones se pretende tratar tramos de un itinerario en los que el riesgo intrínseco se considera elevado en función de sus características.

Las actuaciones preventivas deben estar destinadas a reducir las zonas de conflicto potencial y homogeneizar las características de las carreteras y su entorno, con el fin de facilitar la percepción por el conductor de las características de la carretera y evitar en la medida de lo posible situaciones de peligro.

Las actuaciones preventivas deben tener en cuenta las carencias de seguridad que presente la vía establecidas en función de su jerarquía. Pueden enmarcarse dentro de los siguientes grupos:

- ✓ Señalización y balizamiento: Hitos de arista, balizamiento de divergencias, captafaros, paneles direccionales en curvas, señalización vertical, marcas viales con resalto, balizamiento de narices, etc.
- ✓ Sistemas de contención.
- ✓ Tratamiento de travesías.
- ✓ Iluminación.
- ✓ Tratamiento de intersecciones. Mejoras de visibilidad.
- ✓
- ✓ Reordenación de accesos.
- ✓ Actuaciones sobre la plataforma: supresión de estrechamientos, tratamiento de márgenes, ensanche de obras de fábrica, creación de vías de frenado, mejora de carriles adicionales, mejora de carriles de cambio de velocidad, etc.
- ✓ Areas de descanso.
- ✓ Tratamiento de firmes: eliminación de zonas encharcadas en pavimentos, mejora del coeficiente de rozamiento, etc.
- ✓ Otras actuaciones: equipamiento de seguridad en túneles, paradas de autobús, etc.

Este tipo de medidas deben formularse según previa priorización de actuaciones posibles, preferiblemente en función del coste económico y social que la siniestralidad produce en cada uno de los tramos conflictivos, y del beneficio social o rentabilidad que se prevé con cada actuación concreta. Por ello es conveniente adecuar las medidas correctoras tras un estudio detallado del análisis beneficio/coste de las actuaciones posibles a adoptar.

Posteriormente, deberá realizarse un seguimiento durante la fase de explotación de cada una de las actuaciones adoptadas para ver la adecuación al análisis coste/beneficio realizado y comprobar su eficacia.

### 11.1. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED DE INTERÉS PREFERENTE EN EL MARCO DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

En la **Red de Interés Preferente** dentro del Programa de Obra Principal, la actuación de Nuevas Infraestructuras se centra en la finalización de la **nueva Autopista de Peaje Vitoria-Gasteiz-Eibar**, obra ya iniciada en Septiembre de 2004 en su tramo más complicado y costoso, entre Luko y el límite con Guipúzcoa (prolongándose hasta Eskoriatza en este Territorio); se espera que esté finalizada y puesta en servicio en 2008, incluido el tramo Etxabarri-Ibiña-Luko, completando así toda la autopista tanto en el tramo alavés como en el guipúzcoano, cuya viabilidad ambiental quedó establecida en el procedimiento de evaluación ambiental propio.

A pesar de que su financiación se plantea por vía extrapresupuestaria, su coste total se incluye en esta programación, para de esta forma dimensionar en su totalidad la Revisión del Plan Integral y el nuevo Plan 2004-2015.

En el otro gran eje de tránsito por Álava, la N-I, se plantea su **ampliación de capacidad** (ya está en construcción y cuya viabilidad ambiental quedó establecida en el procedimiento de evaluación ambiental propio), y su homogeneización con las características del resto del itinerario, entre el Polígono Los Llanos y la variante de Lapuebla de Arganzón, de acuerdo con el Convenio suscrito con el Ministerio de Fomento, y enunciado al inicio de este documento, así como en el tramo entre Armiñón y el enlace con la N-124.

De esta forma se garantiza el tránsito por el territorio alavés del tráfico internacional y nacional por la N-I, bien hasta el límite con Navarra, libre de peaje, o bien por la nueva autopista AP-1 Vitoria-Gasteiz-Eibar a partir del año 2008.

Hay que pensar si para el segundo sexenio del nuevo Plan Integral 2004-2015, es decir a partir del final del año 2009, será necesario bien seguir ampliando la N-I en la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz, o bien plantear nuevos itinerarios alternativos por la falta de capacidad que pudiera llegar a tener el itinerario ampliado de la N-I entre Armiñón y la N-622, enlace de Yurre en la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz. Si bien las posibles opciones de nuevos itinerarios alternativos se enfrentan a la necesidad de integrarse en las Sierras de Tuyo y en las de Badaya y Arcamo (espacios de interés natural aunque no Red Natura), así como evitar dañar al río Zadorra (LIC) y sus funciones ecológicas, la opción de ampliación debe resolver su permeabilidad transversal (evitando accidentes ungulados) y su integración en las márgenes del Zadorra.

Si las hipótesis de crecimiento se cumplen en su versión más pesimista habría que pensar en ampliar, vía prolongación de la AP-1, la capacidad del Corredor Armiñón-N-I, hecho éste en cualquier caso planteable en el segundo sexenio 2010-2015 de este nuevo Plan Integral 2004-2015.

También la **duplicación de calzada** de la N-124 Pk 24,5 al 35,3 entre el enlace de Armiñón y Salinillas de Buradón, está incluida en este capítulo de Obra Principal dentro de la Red de

Interés Preferente. Se ha preferido duplicación de calzada a otras soluciones más estructurales (nuevos itinerarios) por la necesidad de su integración ambiental (riberas del Zadorra y del Ebro, paso por la Sierra de Toloño LIC/ZEPA, accidentes con ungulados) que se consigue adecuadamente con una duplicación.

Como **ampliación de capacidad** se considera asimismo la actuación a desarrollar en la N-240 con la actuación hasta la intersección con la A-623 en Legutiano (mejor solución que otras estructurales para su integración en la margen oriental del embalse de Urrunaga) y con el  **acondicionamiento** entre Legutiano y el límite con Bizkaia (mejor solución que otras para su desarrollo en la margen norte del embalse de Urrunaga). Asimismo se incluye el enlace de la N-240 con la A-623 dentro del Subprograma de Construcción y/o Reordenación de Enlaces (para el que se considera su integración paisajística y ecológica como un criterio básico de proyecto).

Finalizando con la **Red de Interés Preferente**, las actuaciones se centran en la **ampliación de capacidad y reordenación y control de intersecciones y accesos** de la N-104 entre Arkaute y Venta del Patio entre los Pk 356,30 y 363,45, incluyendo el enlace a desnivel con la A-3110 y las variantes de Ibarraza y Matauco. Estas actuaciones no afectan a los enclaves de Salburua, ni a los robledales isla.

En este programa se incluye la **conversión en autovía** mediante la **reordenación y control de accesos**, del tramo duplicado de la N-622 que se extiende desde el Enlace del Yurre hasta el de Letona (en un contexto de valores ambientales sólo primarios), y la construcción de una vía de servicio para conectar la A-624 y la A-2521 al margen de la autovía N-622.

### 11.2. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED DE INTERÉS PREFERENTE EN EL MARCO DEL PICA

Dentro de la Red de Interés Preferente, y como nuevas propuestas a desarrollar por el PICA, estarían la modificación del semienlace de Gaceo y su conversión en enlace completo en la N-I, propuesta no contemplada en el vigente Plan General de Carreteras del País Vasco. Se sitúa en un ámbito de baja calidad ambiental, aunque incorporará la necesidad de minimizar destrucción de suelos agrícolas de calidad. Así mismo se plantea la modificación del enlace de Jundiz para garantizar los accesos a la ampliación del Polígono Industrial de Jundiz al Oeste de la Autovía N-I (Jundiz Oeste).

### 11.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED BÁSICA EN EL MARCO DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

La **Obra Principal** prevista en la **Red Básica** se limita a la construcción de la **nueva conexión** de la A-132 con la N-104 en Arkaute (una actuación que se sitúa en un contexto de baja calidad ambiental aunque el proyecto será consciente de las posibles afecciones de ruido y suelos agrícolas).

El Plan General de Carreteras del País Vasco plantea asimismo el  **acondicionamiento** de varios tramos de las siguientes carreteras de la **Red Básica**:



- A-132 entre la N-104 y Egileta, y entre Maestu, Atauri y Antoñana. El proyecto asume la función ecológica clave del corredor del río Berroin por el que discurre esta carretera entre el Parque Natural de Izki y el conjunto de Entzia.
- A-623 entre Legutiano y el límite de Bizkaia. El proyecto va sobre las márgenes de la cola del embalse de Urrunaga en varios kilómetros respetando sus relaciones ecológicas de borde.
- A-624 entre Altube y Ciórraga, en la travesía de Respalditza y entre Artzeniega y el Límite con Burgos. El proyecto discurre junto a la A-68 en el espacio natural del Gorbeia asumiendo las necesidades de permeabilidad transversal.
- A-625 entre Saracho y el límite provincial con Bizkaia. Este es un ámbito donde ya existe una infraestructura como es el ferrocarril; por tanto la actuación a desarrollar debería tener en cuenta este dato como un condicionante previo medioambiental que garantiza la viabilidad ambiental de la obra.
- A-627 desde intersección con A-3006 al límite con Guipúzcoa. En un área de ecotono al norte de Uribarri-Gamboa.

#### 11.4. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LA RED BÁSICA Y COMARCAL EN EL MARCO DEL PICA

Ya fuera del marco del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco están las propuestas de actuación en la Red Básica y Comarcal de Álava.

La **Obra Principal** en la **Red Básica** se plantea la **duplicación de calzada** del itinerario de la A-625 entre Llodio y la Variante Este de Amurrio por el elevado tráfico que soporta, a pesar del acondicionamiento existente y recientemente construido. Se ha planteado una duplicación selectiva que incorpore estas funcionalidades añadidas (márgenes del río, ruido, permeabilidad semiurbana).

Los **acondicionamientos** en la **Red Básica** se plantean en las siguientes carreteras:

- A-124 en diversos tramos comprendidos entre el límite provincial de Álava y La Rioja. En un medio esencialmente agrario que evita las lagunas y carrascales de Laguardia y los quejigales de Leza.
- A-126 entre Bernedo, el límite de Navarra en Angostina y Santa Cruz de Campezo. Se ha de integrar en un área de ecotono y con el río Ega (LIC) y corredor biológico.
- A-625 entre Saratxo y el inicio de la Variante este de Amurrio.

Las **variantes** urbanas a desarrollar en este tipo de red se concretan en las variantes de Labastida/Bastida (sin grandes valores ambientales próximos) y Laguardia/Biasteri (sin afectar a las lagunas de Laguardia ni los carrascales de Laguardia), ambas en el itinerario de la A-124.

En la **Red Comarcal**, red que constituye uno de los principales grupos de actuación del Plan Integral de Carreteras, la mayor parte de las actuaciones propuestas se inscriben en el programa de **acondicionamiento**, limitándose a tramos muy específicos de la red comarcal,

fundamentalmente los que soportan un mayor volumen de tráfico. Los itinerarios en los que se plantea actuar son:

- A-2122 del límite de Burgos en Miranda hasta el límite de Burgos en Tobalina. En el tramo límite con Burgos (Miranda)- Puentelarrá es necesario acondicionar el tramo de manera que se configure un itinerario homogéneo entre Puentelarrá-Zubillaga y Ribabellosa (sin graves problemas ambientales); entre Puentelarrá y Tobalina (un ámbito paisajístico y ecológico de alta calidad) se propone tan sólo una mejora de trazado y ampliación de plataforma a 6/8.
- A-2126 entre Bernedo y Oión (a través de la Sierra de Cantabria en su primer tramo con programa de integración ambiental).
- A-2124 con acondicionamiento en el puerto de Vitoria-Gasteiz (que incorpora la necesidad de resolver los atropellos de ungulados y su integración ambiental) y mejora de trazado y ampliación de plataforma entre el límite con el Condado de Treviño, Peñacerrada y la A-124 (en el marco de la Sierra de Cantabria y Toloño).
- A-2522 con acondicionamiento entre A-624 y límite con Bizkaia en Orozko. La carretera discurre junto a la AP-68 complementando su funcionalidad y garantizando su permeabilidad.
- A-2602 entre Artziniega y el límite provincial con Burgos, con actuación predominante de acondicionamiento. Se sitúa en un ámbito de baja calidad ambiental.
- A-2604 con acondicionamiento en todo el itinerario (Artziniega y el límite provincial con Bizkaia), en un contexto de baja calidad ambiental.
- A-2620 entre N-240 e intersección con A-4023. Discurre junto al embalse de Albina que pertenece a red de espacios naturales pero el proyecto respeta su funcionalidad ecológica y paisajística.
- A-2622 con acondicionamiento entre Nanclares e intersección con AP-68, (un ámbito de cierto interés natural con atropello de ungulados cuya corrección se incorpora a la actuación) y mejora de trazado y ampliación de plataforma desde intersección con AP-68 y el límite con Burgos (un largo recorrido con actuación modesta por los enclaves que recorre como Salinas de Arana, Paisaje Singular de Valdegovia, márgenes del Omecillo, etc.).
- A-2625 en los tramos sin mejorar existentes entre el límite con Burgos-Puentelarrá y el límite con Burgos en Berberana (largo itinerario con algunos valores por su posición intermedia entre ámbitos de interés y su relieve irregular al norte).

En la **Red Comarcal**, en el programa de **mejora de trazado y ampliación de plataforma**, los itinerarios en los que se plantea actuar son:

- A-2122 entre la intersección con la A-2625 y el límite de Burgos en el valle de Tobalina.
- A-2124 entre el límite del Condado de Treviño y Peñacerrada.
- A-2126 entre Bernedo y el límite con Navarra.
- A-2128 entre Santa Cruz de Campezo y Salvatierra/Agurain; la actuación entre el Puerto de Opakua (intersección con A-3114) y San Vicente de Arana se limita al afirmado de los arceles (dado su alto valor ecológico y paisajístico, pues ocupa Entzia que es espacio Red Natura y discurre entre ellos), planteándose para el resto mejora de trazado y ampliación de plataforma.
- A-2521 desde Pk 23,4 hasta el límite con Bizkaia; entre el Pk 23,4 y la intersección con A-3612 se planea un acondicionamiento mientras que a partir de Beluntza parece suficiente intervenir con una actuación de mejora de trazado y ampliación de plataforma. Es un actuación en un ámbito de transición entre espacios naturales de alto interés.
- A-2622 entre la intersección con la A-2625 y el límite de Burgos.
- A-2625 entre la intersección con la A-2622 y el límite de Burgos.

Las variantes urbanas a desarrollar por el PICA son:

- Fontecha en la A-2122, en un ámbito sin valores ambientales altos
- Yécora en la A-2126, en un ámbito sin valores ambientales altos
- Baranbio en la A-2522, en un ámbito sin valores ambientales altos aunque en sinergia con la A-68
- Pobes y Salinas de Añana en la A-2622, especialmente esta última con la necesidad de no afectar al complejo de las Salinas.

#### 11.5. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LAS REDES LOCAL Y VECINAL

En estas Redes las propuestas se concretan fundamentalmente en dos Programas: un Programa de **Mejora de Trazado y Ampliación de Plataforma**, y un Programa de **Ensanche y Refuerzo**. Según la importancia de cada itinerario que depende a su vez de su funcionalidad y tráfico relativo, se propone la ampliación hasta unos estándares, variables, de plataforma y de velocidad de proyecto, y en consecuencia plantea un coste unitario diferente, para cada carretera. Las plataformas propuestas oscilan entre los 6/8 - 6/7 para carreteras locales que conforman itinerarios, 5,5/6 metros para locales de acceso a núcleos de población.

Respecto a las **variantes** urbanas previstas en la Red Local, este documento recoge las siguientes actuaciones:

- Alegría en la A-3110, con valores ambientales bajos pero que ha de resolver la convivencia con el río Alegría.
- Moreda en la A-3226.

- Ribabellosa y Comunió/Komunioi en la A-3312, en un ámbito sin valores ambientales altos.
- Subijana Morillas en la A-3318.

En la **Red Vecinal** se diseña un programa específico de mejora para ampliar la plataforma de las carreteras hasta un mínimo de 5,5 metros de sección, lo que supone actuar en 189,47 kilómetros de red. Por su extensión no se recoge en esta Memoria la relación de los itinerarios locales, vecinales en los que se actúa, que sí vienen especificados en el final de este capítulo de Propuestas de Actuación.

#### 11.6. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN LOS TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES

En la mayor parte de los tramos de concentración de accidentes detectados en el análisis efectuado se proponen actuaciones de mayor envergadura derivadas de otras necesidades. Estas actuaciones modifican las características funcionales del tramo, se contemplan en el ámbito de los programas globales de mejora de las características del itinerario, y van a contribuir decisivamente a la solución de los problemas de accidentalidad de estos tramos.

Así, hay que destacar los siguientes tramos de la red de carreteras que serán solucionados con las actuaciones contempladas en la Red de Interés Preferente:

- En la N-I en los Pks 322 y 328, que serán solucionados con las actuaciones a desarrollar en esta autovía dentro del Subprograma de Ampliación de Capacidad.
- En la N-104 en los Pks 356, 359, 360 y 363, en los que las actuaciones de ampliación de capacidad y reordenación y control de accesos resolverán la peligrosidad actual.
- En la N-124 en los Pks 25, 29 y 32, en los que se plantea con la duplicación de calzada la resolución de estos puntos.
- En la N-240 en los Pks 9, 17, 19 y 22, en los que también las actuaciones previstas en el itinerario contribuirían a la resolución de la peligrosidad de estos tramos.
- En la N-622 en los Pks 9, 12, 15 y 20, en la que se plantea una reordenación y control de accesos que contribuirá a la resolución de estos puntos conflictivos.

En el resto de la Red Básica, Comarcal y Local, los tramos de concentración de accidentes se presentan de forma más singular y serán resueltos con los diferentes proyectos de intervención que se planteen.

- En la A-124, Pk. 72,8 a Pk. 74,3, con el enlace con la A-3226 y reordenación y control de accesos en la zona industrial Casablanca.
- En la A-132 con la resolución en el acceso a Estibaliz en la intersección con la A-4107.
- En la A-624, Pk 24,3 a Pk 25,3 con el acondicionamiento del Puerto de Altube.
- En la A-624, Pk 44,9 a Pk 45,9 con la mejora en el cruce de Los Olmos.
- En la A-625 con la duplicación de calzada prevista en este Plan, entre Llodio y Amurrio y con el acondicionamiento entre Orduña y Saratxo.

- En la A-627 con la mejora de su cruce con la A-3006, prevista dentro de la obra en marcha de la autopista AP-1.
- En la A-2522, Pk 36,4 a Pk 37,4 con la mejora de trazado y ampliación de plataforma prevista en este tramo.
- En la A-2622, Pk 14,2 a Pk 15,8 con el acondicionamiento del tramo "final variante de Nanclares-Pobes".
- En la A-2122, Pk 38,2 a Pk 40,8, con la actuación de la Variante de Fontecha.
- En la A-2122, Pk 35,4 a Pk 37,3, con la actuación de acondicionamiento prevista en este tramo.
- En la A-3006 con la mejora de su cruce con la A-627 prevista dentro de las obras de la autopista AP-1.
- En la A-3110, Pk 9,3 a Pk 11,8, en Elburgo, con las actuaciones a realizar en este tramo.
- En la A-3620 con la actuación de mejora contemplada entre el cruce de Los Olmos y el enlace de Markijana.



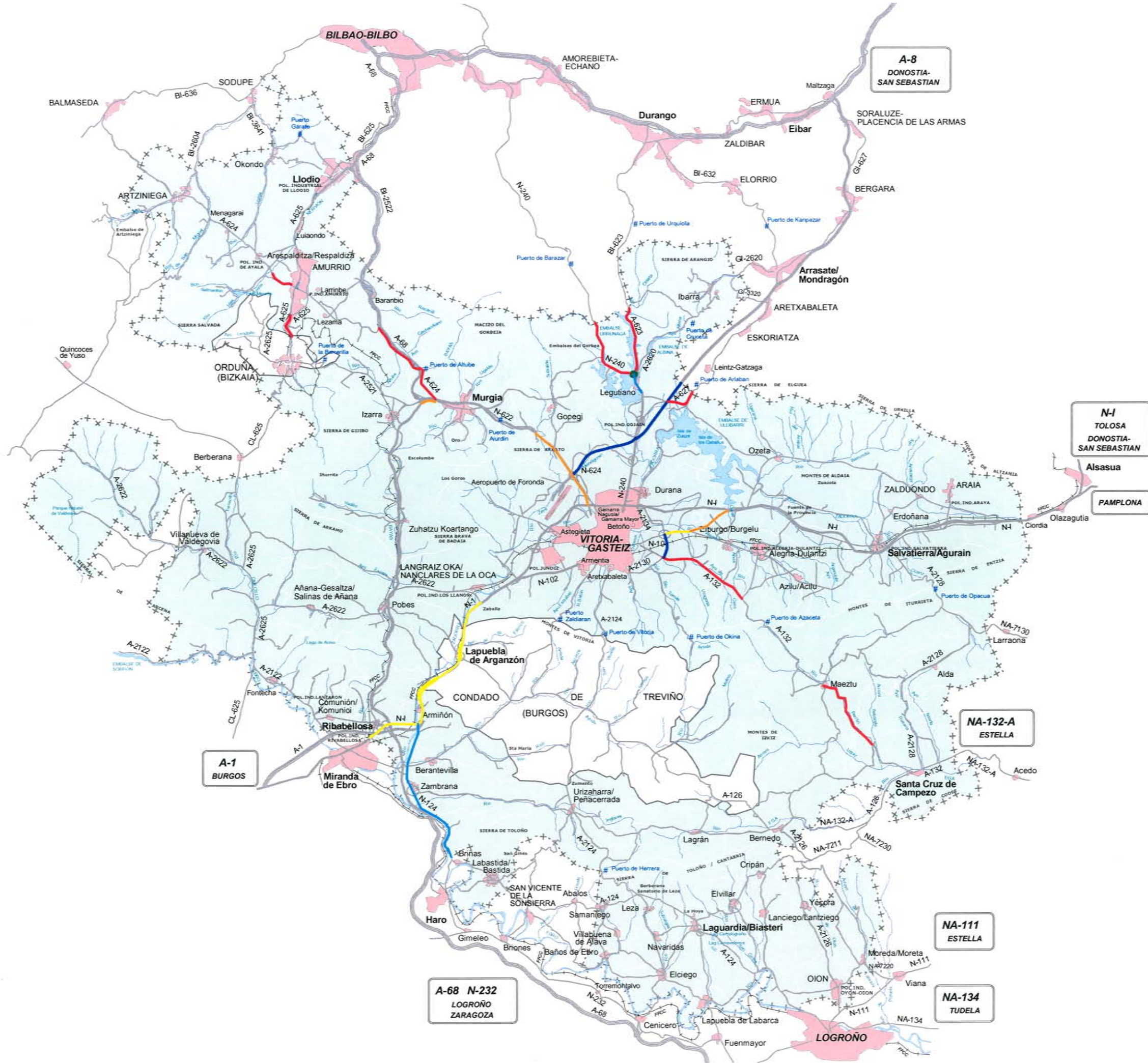
**ACTUACIONES PROGRAMADAS PERIODO 2004 -2009**

-  Nuevas Infraestructuras
-  Duplicación de Calzada
-  Ampliación de Capacidad
-  Reordenación y control de Accesos
-  Construcción y/o Reordenación de Enlaces
-  Acondicionamientos

Escala Gráfica  
 0 5 Kilometers

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

<b>ACTUACIONES PROGRAMADAS PARA EL PERIODO 2004 - 2009 DENTRO DEL MARCO DEL II P.G.C.P.V.</b>	Nº PLANO
<b>AUTORES</b>  	HOJA
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	FECHA <b>MARZO 2005</b>
	REF. 03_114



**A-1 BURGOS**

**N-1 TOLOSA DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**A-8 DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**NA-132-A ESTELLA**

**NA-111 ESTELLA**

**NA-134 TUDELA**

**A-68 N-232 LOGROÑO ZARAGOZA**



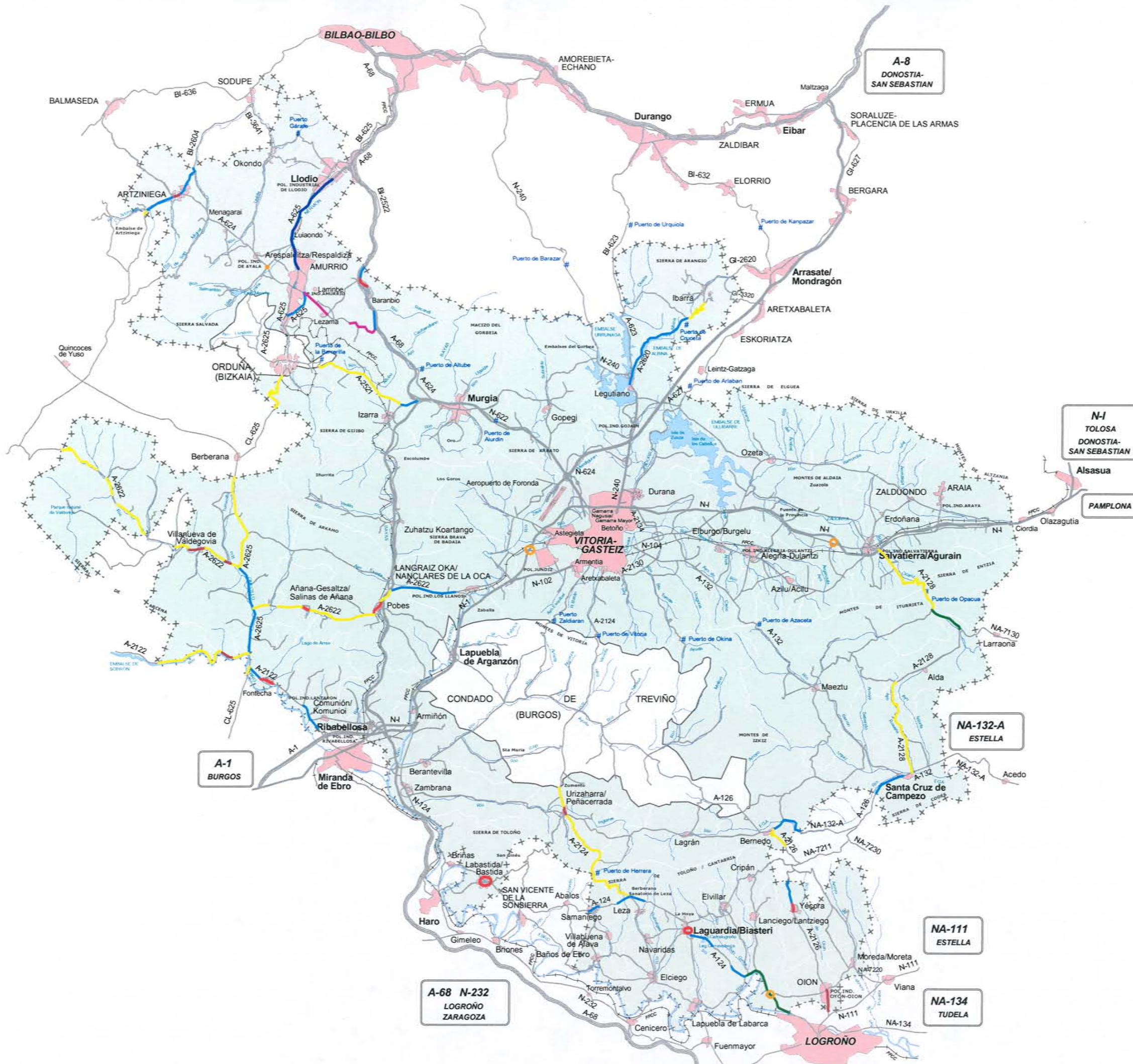
### ACTUACIONES PROGRAMADAS

-  Duplicación de Calzada
-  Construcción y/o Reordenación de Enlaces
-  Acondicionamientos
-  Mejora de Trazado y Ampliación de Plataforma
-  Refuerzo y Pavimentación de Arcenes
-  Mejora de Travesías
-  Construcción de Vías Lentas
-  Variantes



### REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA

DENOMINACIÓN <b>ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL MARCO DEL P.I.C.A. (2004 - 2015). RED DE INTERÉS PREFERENTE, BÁSICA Y COMARCAL</b>	Nº PLANO <b>N-111</b>
AUTORES  	HOJA <b>MARZO 2005</b>
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. <b>03_114</b>



**A-1 BURGOS**

**A-8 DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**N-1 TOLOSA DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**PAMPLONA**

**NA-132-A ESTELLA**

**NA-111 ESTELLA**

**NA-134 TUDELA**

**A-68 N-232 LOGROÑO ZARAGOZA**



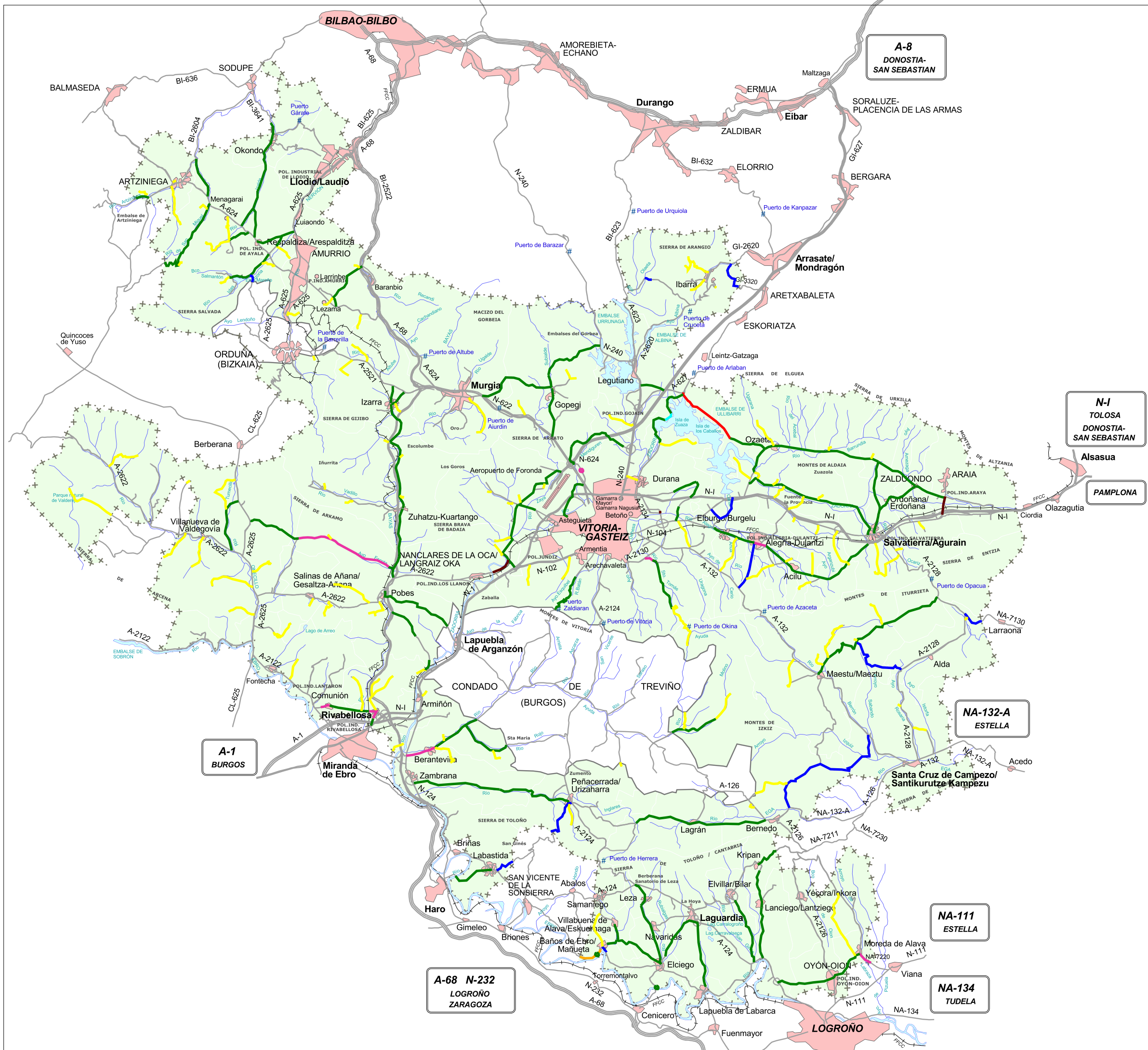
**ACTUACIONES PROGRAMADAS**

-  Acondicionamiento
-  Mejora del trazado y ampliación de plataforma
-  Ensanche y mejora de plataforma
-  Reordenación de intersecciones y control de accesos
-  Refuerzo y pavimentación de arcenes
-  Mejora de travesías
-  Mejora red vecinal
-  Variantes urbanas



**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL MARCO DEL P.I.C.A. (2004 - 2015). RED LOCAL Y VECINAL</b>	
AUTORES	FECHA
 	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



**A-1**  
BURGOS

**A-8**  
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

**N-1**  
TOLOSA-DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

**PAMPLONA**

**NA-132-A**  
ESTELLA









**NA-111**  
ESTELLA

**NA-134**  
TUDELA

**A-68 N-232**  
LOGROÑO ZARAGOZA





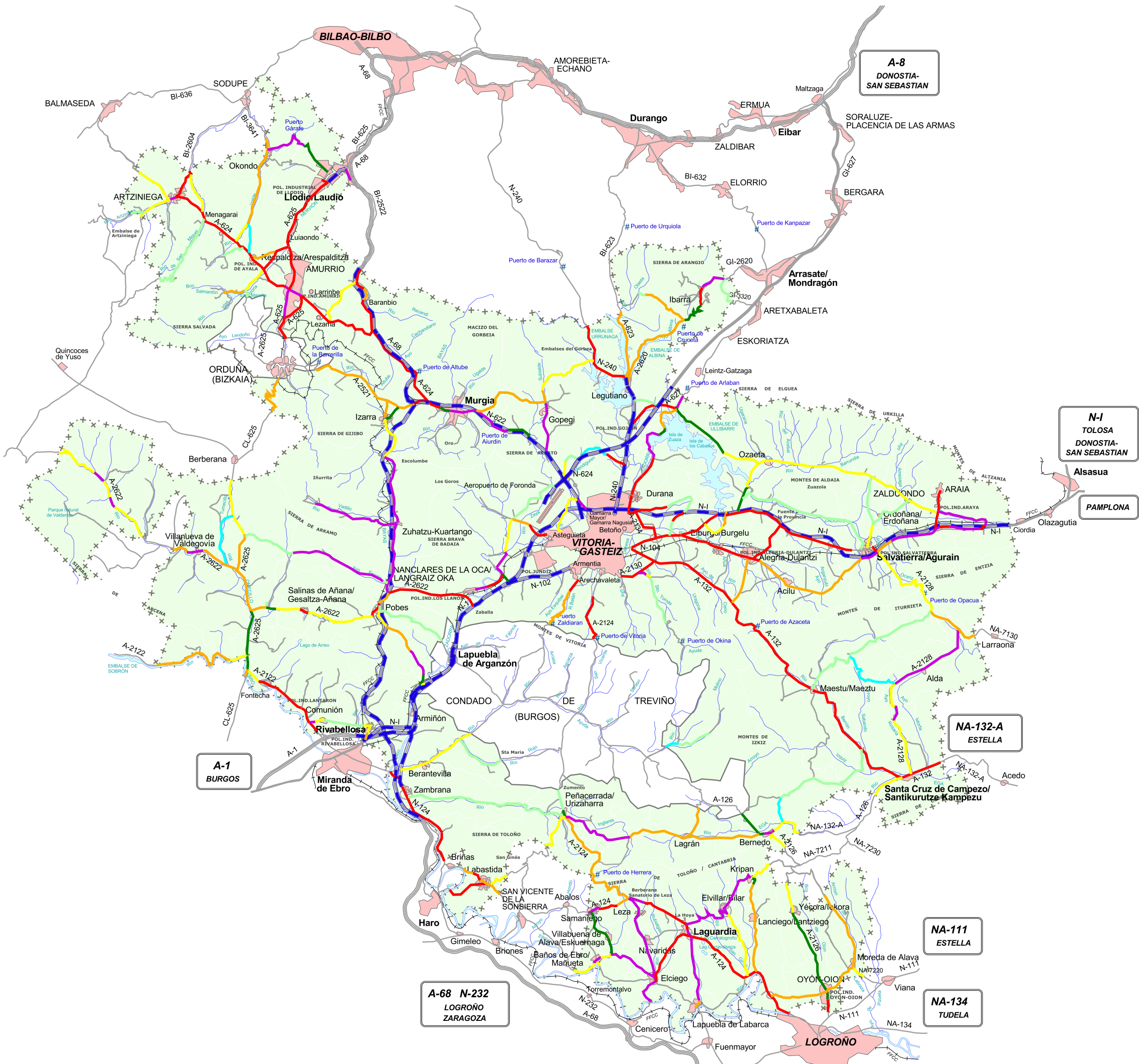
**IMAGEN FINAL PRIMER SEXENIO**

-  Autopistas y Autovías
-  >= 9 metros
-  >= 8 y < 9 metros
-  >= 7 y < 8 metros
-  >= 6 y < 7 metros
-  >= 5 y < 6 metros
-  >= 4 y < 5 metros
-  < 4 metros











**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>IMAGEN FINAL PRIMER SEXENIO</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
 	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114




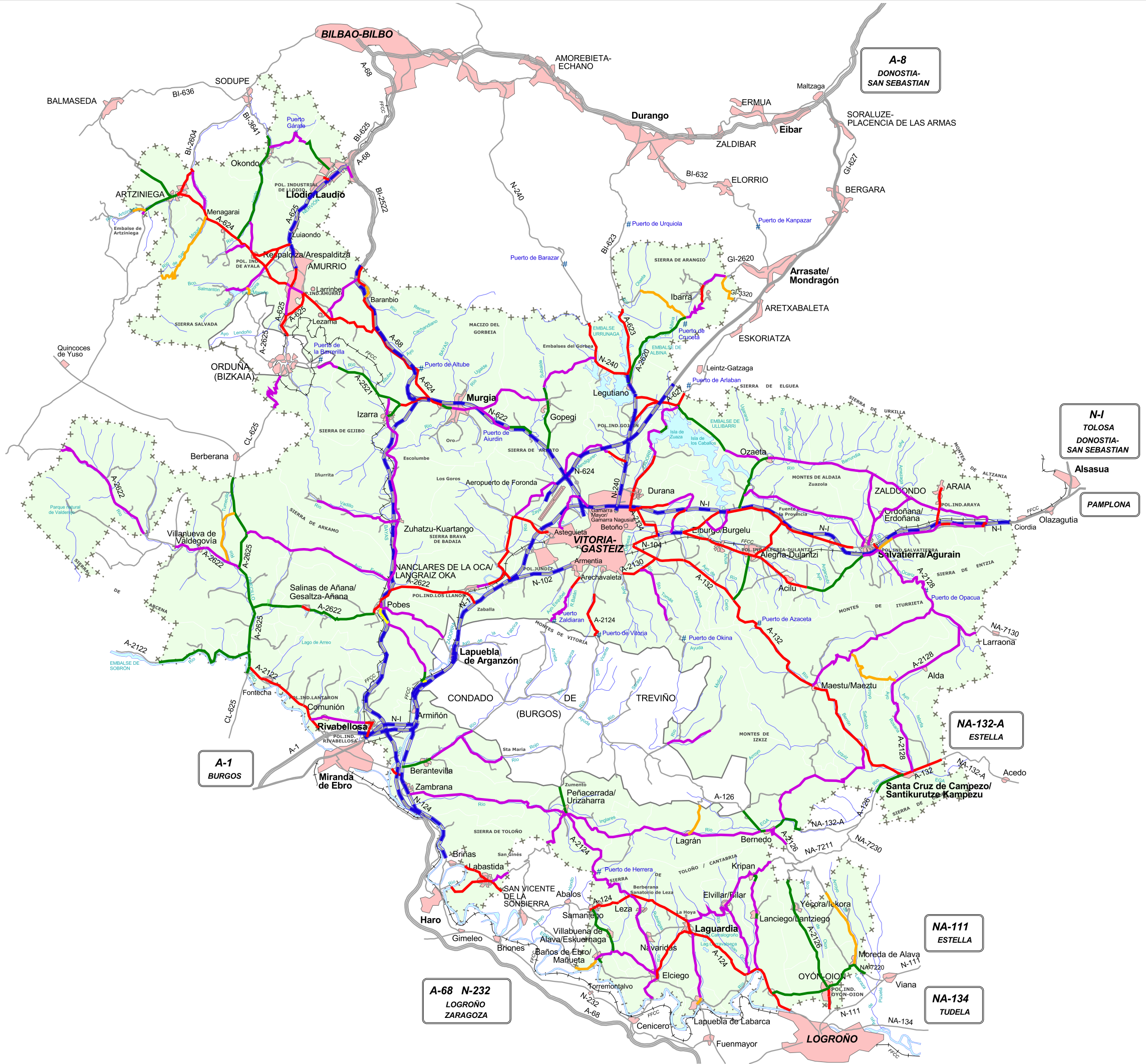
**IMAGEN FINAL SEGUNDO SEXENIO**

-  Autopistas y Autovías
-  >= 9 metros
-  >= 8 y < 9 metros
-  >= 7 y < 8 metros
-  >= 6 y < 7 metros
-  >= 5 y < 6 metros
-  >= 4 y < 5 metros
-  < 4 metros



**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>IMAGEN FINAL SEGUNDO SEXENIO</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
 	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114





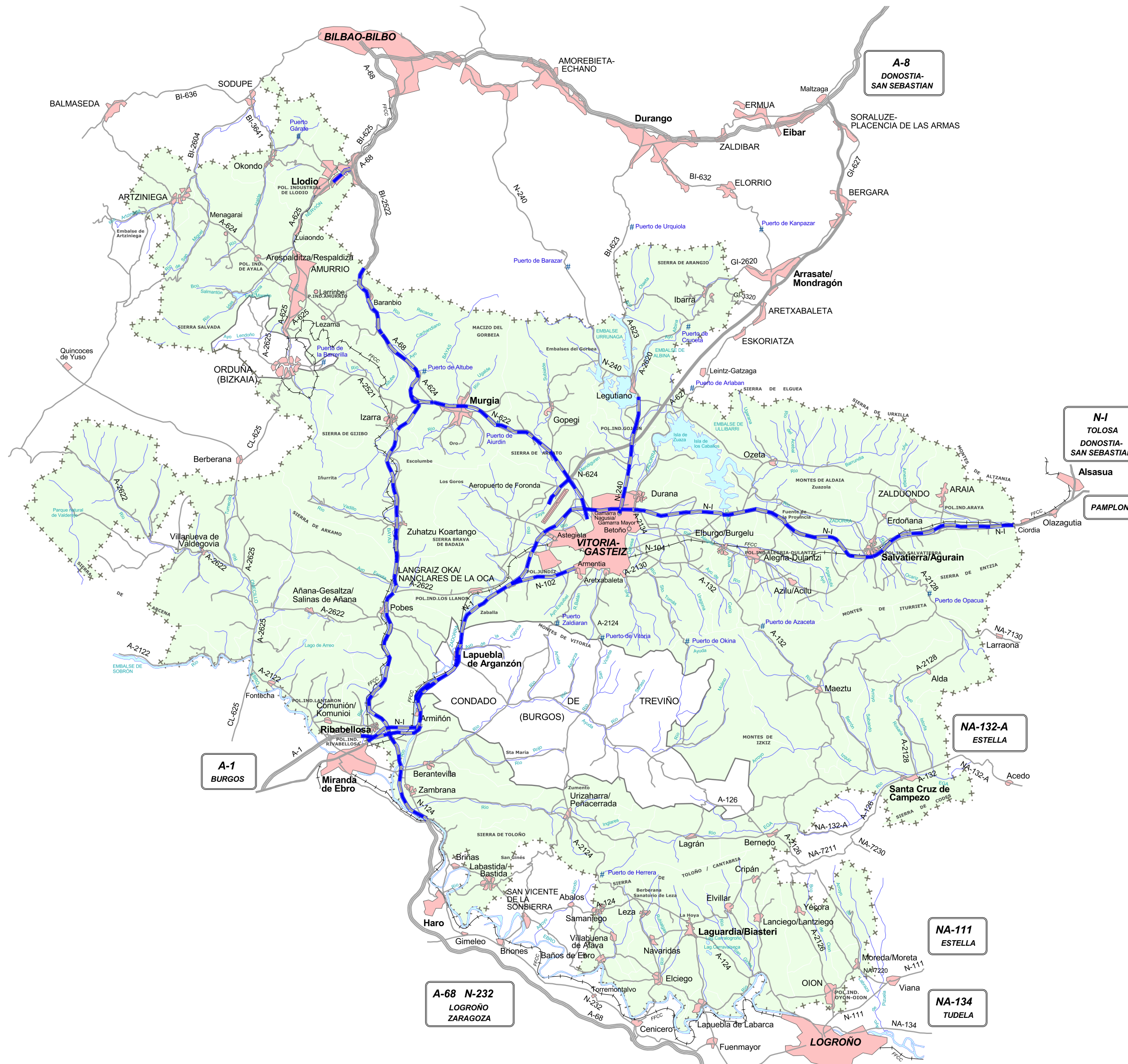
**RED DE ALTA CAPACIDAD SITUACIÓN ACTUAL**

 Autopistas y Autovías

Escala Gráfica  
 5 0 5 Kilometers

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>RED DE ALTA CAPACIDAD SITUACIÓN ACTUAL</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
 	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



**A-8 DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**N-1 TOLOSA DONOSTIA-SAN SEBASTIAN**

**PAMPLONA**

**NA-132-A ESTELLA**

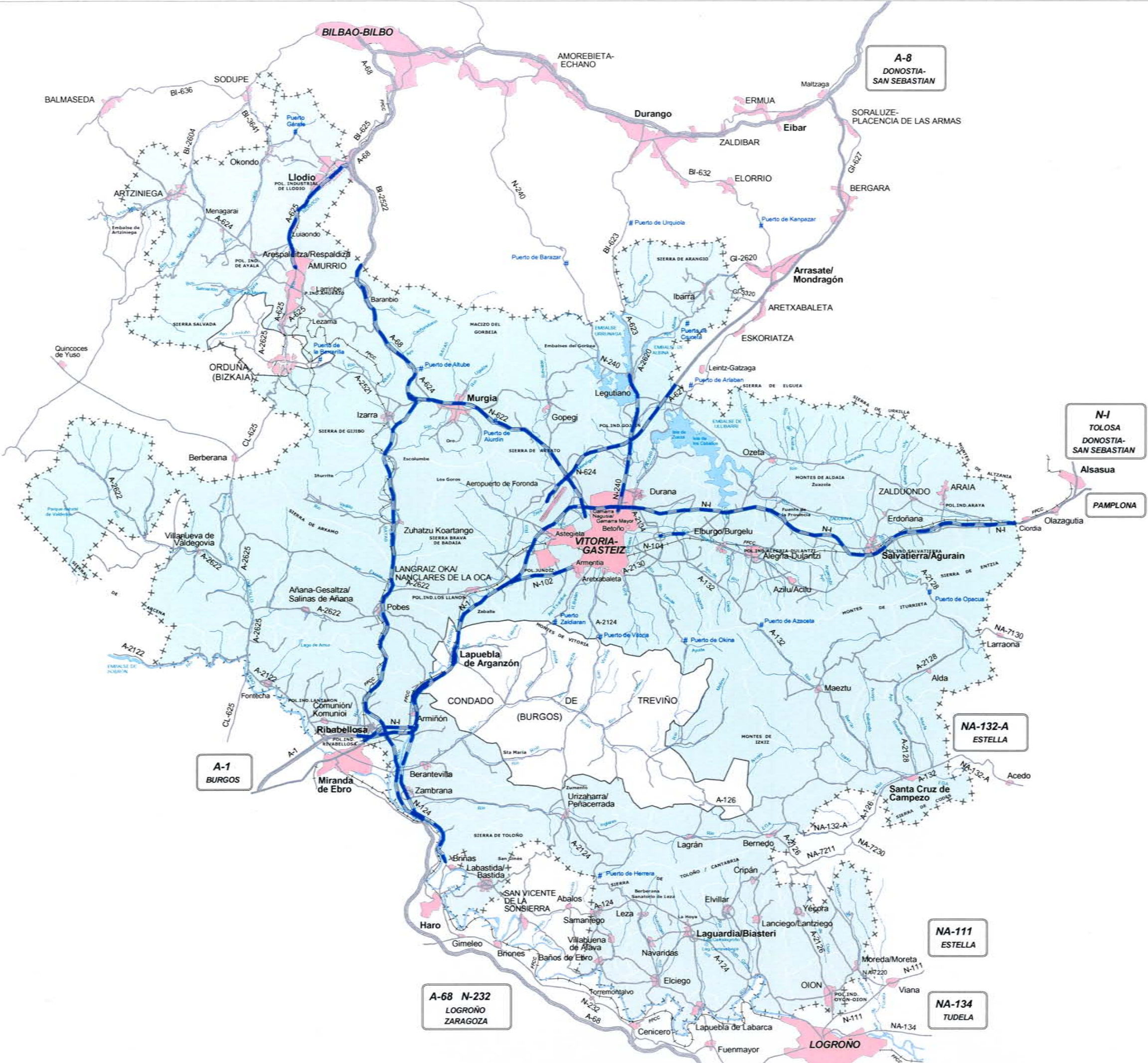
**NA-111 ESTELLA**

**NA-134 TUDELA**

**A-68 N-232 LOGROÑO ZARAGOZA**

**A-1 BURGOS**





**IMAGEN FINAL DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD**

Autopistas y Autovías

Escala Gráfica



**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

DENOMINACIÓN	Nº PLANO
<b>IMAGEN FINAL DE LA RED DE ALTA CAPACIDAD</b>	HOJA
AUTORES	FECHA
 	MARZO 2005
INGENIERO DIRECTOR DEL PLAN D. M. A. ORTIZ DE LANDALUCE	REF. 03_114



## 12. VALORACION Y PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS

### 12.1. DEFINICIÓN DE PROGRAMAS

La adecuación a las características mínimas exigidas a cada vía de las características actuales, supondrá, en algunos casos, algún tipo de actuación:

- Construcción de nueva infraestructura.
- Acondicionamiento del viario existente.
- Mejora de trazado y ampliación de plataforma.
- Ensanche y mejora de plataforma.
- Mejora de travesías.
- Refuerzo de firmes.
- Actuaciones puntuales.

Actuaciones que se definirán con exactitud, valorando la inversión necesaria.

A efectos de presentación, las propuestas de actuación se clasificarán en, al menos, los siguientes Programas de actuación y Subprogramas:

- **Programa de Obra Principal**
  - ✓ Nuevas infraestructuras
  - ✓ Duplicación de calzada
  - ✓ Ampliación de capacidad
  - ✓ Reordenación y control de accesos
  - ✓ Construcción y/o reordenación de enlaces.
- **Programa de acondicionamiento y mejora de la red**
  - ✓ Acondicionamiento
  - ✓ Mejora de trazado y ampliación de plataforma
  - ✓ Ensanche y mejora de plataforma
  - ✓ Reordenación de intersecciones y control de accesos
  - ✓ Mejora de travesías
  - ✓ Construcción de vías lentas
  - ✓ Mejora de firmes
- **Programa de Variantes Urbanas**
- **Programa de Seguridad Vial:**
  - ✓ Actuaciones en TCAs ya incluidas en las propuestas de actuación en itinerarios
  - ✓ Actuaciones preventivas en otros puntos de la red

- **Programa de conservación y mantenimiento**

- ✓ Tratamientos superficiales de acuerdo con la valoración de actuaciones de refuerzo de firmes realizada en este Plan.
- ✓ Actuaciones puntuales
- ✓ Vialidad invernal
- ✓ Señalización y Seguridad
- ✓ Protección del entorno
- ✓ Conservación y mantenimiento ordinario

### 12.2. VALORACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS

**Este PICA incorporará una evaluación de costes distintos a los de la realización de la obra, pero que también representen inversión. Todo ello con la finalidad de que, al elaborar los presupuestos anuales, se evite caer en el error de identificar la inversión estricta en obra civil con el coste total de ejecución de una actuación. Por tanto, además de la valoración del coste de obra civil de las propuestas de actuación, en este PICA se introducen previsiones económicas de coste relativas a:**

- redacción de estudios y proyectos; estimado en un 2% sobre el presupuesto de las obras.
- coste de la adquisición de bienes y derechos afectados; estimado en un 15% del presupuesto de las obras en las obras principales y variantes urbanas; en un 12% en los acondicionamientos y mejoras de trazado; y en un 10% en el resto de las obras de ensanche y mejora, reordenación de intersecciones, mejora de travesías y construcción de vías lentas.
- coste de la reposición de servicios afectados: líneas telefónicas y telegráficas, líneas eléctricas, conducciones de gas, etc...; estimados entre un 2% y un 0,5% según la importancia de las obras a realizar.

**Además se introducen mecanismos de actualización del coste estimado de inversión de las actuaciones incluidas en el Plan Integral de Carreteras bien en base al IPC ó en los casos en los que sea posible en base al índice de precios de la construcción, o bien cuando se conoce el presupuesto del proyecto constructivo correspondiente.**

Al final de este documento, se adjunta cuadro resumen y gráficos de la valoración de todas las propuestas, y cuadros pormenorizados de los programas de actuación, diferenciando los correspondientes al Plan General de Carreteras del País Vasco de los restantes, incluidos todos ellos en el Plan Integral de Carreteras de Álava.

### 13. EVALUACIÓN CONJUNTA DE IMPACTO AMBIENTAL

La Evaluación Ambiental del PICA se ha desarrollado de acuerdo al Decreto 183/2003, de 22 de julio, que define los contenidos del estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental (ECIA). Este se ha elaborado de acuerdo al Anexo I del Proyecto de Reglamento, cuyo contenido es el siguiente:

- Descripción del plan y sus alternativas
- Interacción con otros planes
- Inventario ambiental: diagnóstico ambiental.
- Examen de las alternativas de las propuestas del plan
- Identificación y valoración de impactos de las propuestas del plan
- Medidas preventivas, protectoras, correctoras y compensatorias.

Toda esta documentación se recoge en el Anejo específico del estudio de ECIA del PICA, redactándose en este documento un resumen de los trabajos realizados.

#### Descripción del plan y sus alternativas

Este capítulo trata en primer lugar el ámbito y objetivos del plan, así como su diagnóstico. Se hace una relación de los criterios de intervención y de las consideraciones ambientales tomadas. Se incluye una relación de las actuaciones planteadas por el plan.

Además de dar satisfacción a la normativa vigente la evaluación ambiental del plan ha adoptado una visión positiva incluyendo una revisión de la integración ambiental de la red viaria como punto de partida para el desarrollo de las actuaciones del plan entre las que se han incluido programas de mejora ambiental de la red.

A partir de los criterios de intervención funcionales se han ido revisando, itinerario a itinerario, y tramo a tramo, qué carreteras de la red alavesa, presentan necesidad de actuación, bien por insuficiencia de capacidad, bien por inadaptación de la sección transversal, bien por escasez de calzada/plataforma en relación con los estándares utilizados, o bien, por último, por deficiencias en su trazado en planta o alzado, así como por su relación con valores ambientales próximos, adoptando una solución tipo A o tipo B según fueran las condiciones del caso.

Respecto a la integración ambiental de la carretera en el medio, se ha tomado como referencia la evaluación ambiental realizada de la red viaria actual, considerando tramo a tramo sus necesidades en términos de fragmentación de hábitats, riesgo de vertidos contaminantes, recuperación ambiental e integración paisajística o molestias del ruido del tráfico a las personas.

La evaluación de las actuaciones programadas por el plan se ha elaborado a partir del manejo de indicadores de integración ambiental que consideraban la situación actual de los tramos y la que tendrán en el futuro una vez realizadas las actuaciones del plan. La evaluación se ha mapificado y completado con unas consideraciones cualitativas sobre el conjunto de actuaciones previstas en cada zona, estimándose la gravedad de las alteraciones en su conjunto en cada zona.

Se han establecido unos programas de reconocimiento de estas problemáticas a escala de detalle (como así lo requiere el estudio de las condiciones ambientales) como primer paso para la definición de intervenciones de mejora ambiental.

Estos programas responden a la necesidad de cumplir el objetivo que ha asumido el PICA de Alava de mejorar la integración de las carreteras en el medio, es decir, de compatibilizar la funcionalidad de las carreteras con el mantenimiento de los procesos que sostienen niveles deseables de calidad de vida y mantienen recursos ambientales valiosos.

Se han diseñado los siguientes programas de mejora ambiental:

- Programa para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats de las Carreteras
- Programa para la Recuperación Ambiental e Integración Paisajística de las Carreteras
- Programa para la Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico.

Debido a las condiciones en las que el PICA asume los programas de mejora estos se han diseñado con un carácter experimental que comprende una primera realización de carácter piloto que permitirá afianzar los objetivos específicos de cada programa y el alcance de su realización.

Además, estos programas se diseñan en dos fases sucesivas, una primera de análisis y diagnóstico en aquellas áreas objetivo que señale el plan y una posterior de diseño de propuestas y proyecto de actuación en aquellas áreas prioritarias que señala el diagnóstico.

#### Interacción con otros planes

En el Territorio Histórico de Álava se han desarrollado numerosos planes y programas que pueden tener relación directa con el PICA, pudiendo generarse entre ellos sinergias y efectos acumulativos ambientales adversos. El objetivo de este apartado es señalar los aspectos ambientales en los que pueden incidir las propuestas y actuaciones que se establecen en estos planes y programas.

El contenido de este apartado refleja lo establecido en el punto 2 del Decreto 183/2003, de 22 de julio que regula el contenido de la evaluación conjunta de impacto ambiental de planes y programas, donde se establece que deben considerarse las interacciones con otros planes o programas.



Se han agrupado los diversos planes y programas en cuatro grupos esenciales:

- Directrices de Ordenación del Territorio. (DOT).
- Planes Territoriales Sectoriales (PTS).
- Planes Territoriales Parciales (PTP).
- Otros Planes y Programas.

Los tres primeros derivan directamente de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco que los establece como instrumentos específicos para ordenar el territorio de la CAPV.

En la categoría de otros planes y programas se incluyen aquellos programas o disposiciones de carácter ambiental que tengan incidencia en los objetivos y desarrollo del presente Plan. Se recogen las orientaciones y principales figuras de protección de espacios naturales en el País Vasco.

La protección de la naturaleza es básica para la conservar especies y ecosistemas, lo que se lleva a cabo mediante figuras de protección de ámbito local, regional, nacional o global, europea o internacional. Estas actividades de protección de espacios y especies se desarrollan mediante diferentes listas abiertas que se actualizan permanentemente.

En el País Vasco, la protección de especies y espacios y su delimitación y definición están establecidas en la Ley 16/1994, de 30 de Junio, de Conservación de la Naturaleza del País Vasco así como en las normativas de rango superior (estatal, comunitario o internacional). En el País Vasco se han distinguido 4 orígenes de protección de especies y espacios, desde el punto de vista ambiental:

- La Red Natura2000
- Zonas Húmedas (Convenio RAMSAR e Inventario de Zonas Húmedas del País Vasco).
- Red de Espacios Naturales Protegidos del País Vasco.
- Áreas de Interés Naturalístico.

Debe señalarse que numerosos espacios del País Vasco gozan de varios tipos de protección al contar con elementos ambientales de interés pertenecientes a diversos biotopos.

Además de los espacios anteriormente señalados, cuya protección procede de los valores ambientales reconocidos que suponen, existen otros tipos de protecciones como las derivadas del interés geológico, geodidáctico o neocientífico de un punto.

Finalmente, deben ser tenidos en cuenta aquellos espacios, bienes o fiestas de ámbito municipal, cuya protección se desarrolla en espacios locales.

### **Inventario ambiental: diagnóstico ambiental.**

Este capítulo presenta el diagnóstico del ámbito en el que opera el plan de carreteras estructurando el análisis en dos niveles de aproximación básicos. Por un lado, se ha realizado una primera caracterización del ámbito del territorio histórico de Álava y un análisis ambiental de la red de carreteras de dicho espacio y su integración en los procesos ambientales en los que participa.

La caracterización se ha llevado a cabo para cada una de las diferentes cuadrillas que componen este territorio incidiendo en los principales valores ambientales que se encuentran en ellas y en sus pautas de distribución geográfica.

El segundo nivel de análisis se ha centrado en las condiciones de los tramos que componen la red viaria, por un lado, y en la identificación de áreas sensibles y de calidad y su relación con los diversos tramos que componen la red. Ambos aspectos se han conjugado para analizar la integración de la red viaria en el medio ambiente a través del establecimiento de parámetros sencillos que valoran la relación entre el tramo de carretera y los valores de su contexto ambiental.

Este análisis de la red de carreteras permite concluir una posterior categorización ambiental de los tramos que la forman que define el perfil ambiental básico que determina la problemática de la carretera y, a partir de ella, de las posibles actuaciones sobre ella.

La caracterización ambiental del territorio histórico de Alava se ha organizado por cuadrillas, una unidad geográfica que se ha tomado como unidad discrecional de análisis. La cuadrilla no sólo reúne una larga tradición y una consolidada base social sino que además reproduce a grandes rasgos una eficaz interpretación de las condiciones geográficas del territorio a la que une las relaciones de funcionalidad socioeconómica entre los distintos asentamientos.

Para cada cuadrilla se presenta un breve análisis ambiental que incide en los principales valores ambientales presentes en esa unidad. Este análisis se acompaña de una caracterización cartográfica a escala 1:100.000 en cuatro mapas:

- **Plano de Medio Inerte**, se representa el relieve, la red hídrica principal, las áreas de especial inestabilidad y erosión, así como las áreas de alta y muy alta vulnerabilidad de acuíferos, las zonas, itinerarios y puntos de Patrimonio Geológico de interés medio, alto y muy alto con sus códigos respectivos.
- **Plano de Medio Biótico**, se representan las formaciones de bosques atlánticos, mediterráneos y de coníferas, también las áreas de flora singular, la vegetación de ribera, las áreas de pastizal-matorral y las plantaciones forestales. También se indican los espacios naturales de interés y las zonas de fauna de interés.

- **Plano de Espacios Naturales**, se representan los LICs, las ZEPAs y los espacios naturales de interés con su código. También se reproducen las áreas de orden ecológico I, II y Parques según lo estableció el estudio de reconocimiento de la Diputación Foral de Alava.
- **Plano de Medio Humano**. Este plano recoge los suelos urbanos y urbanizables de naturaleza industrial y residencial así como los suelos dedicados a cultivos. También se incluyen hitos como fuentes, loberas, roquedos, hitos culturales singulares, vistas panorámicas y árboles singulares.

### **Examen de las alternativas de las propuestas del plan**

Como ya se ha comentado anteriormente, respecto a la viabilidad ambiental de las actuaciones planteadas se han definido dos estrategias alternativas a nivel de plan, a saber:

- la **estrategia denominada tipo A**, que prioriza las necesidades funcionales del tramo frente a los riesgos de afecciones ambientales, es de aplicación en aquellos casos en los que los valores ambientales afectables son de niveles bajos o no relevantes.
- la **estrategia denominada tipo B**, que prioriza la necesidad de prevenir las afecciones y riesgos ambientales optando por soluciones de proyecto más modestas y de menor alcance pero que garantizan un cierto nivel mínimo de funcionalidad.

Cada una de estas alternativas se ha traducido para cada actuación planteada en dos posibles enfoques: un primer enfoque (tipo A) que conduciría a una opción A en la que la funcionalidad de los resultados de la intervención prima sobre los riesgos ambientales; y un segundo enfoque alternativo (tipo B) que conduce a una opción B en la que la funcionalidad de los resultados de la intervención se supedita, sin restringirse, a la prevención de riesgos ambientales.

Para cada caso de los tramos diagnosticados como necesitados de intervención se han contemplado las dos opciones, eligiéndose una de ellas en función de las condiciones ambientales implicadas de acuerdo a un conjunto de criterios que resumidamente se atienen a las siguientes consideraciones:

- los riesgos de contaminación de las aguas en aquellos tramos próximos a cauces de ríos de importancia ambiental, factor atribuible más a la necesidad del mantenimiento de estos importantes corredores ecológicos que a la intensidad del riesgo de vertidos y accidentes en sí misma,
- el papel de numerosos tramos de la red en el mantenimiento de los valores ecológicos y paisajísticos del Territorio Histórico, destacando algunos tramos de las redes principales, así como numerosos tramos de las redes más primarias (locales, vecinales y comarcales),

- particularmente, destacó la presencia de procesos de fragmentación de hábitats atribuibles a tramos de grandes vías en contextos ecológicos de primer orden que mantienen valores faunísticos de interés.
- las afecciones a la calidad de vida de las personas por parte del tráfico de la red a este nivel de primera aproximación no parece presentar problemas de gravedad, debido básicamente a los bajos niveles de intensidad de tráfico, concentrados sólo en las vías principales, y a la distribución de la población concentrada en la capital y por otro lado, muy escasa y diseminada.

### **Identificación y valoración de impactos de las propuestas del plan**

Este capítulo presenta la identificación y valoración de impactos de las actuaciones del plan. Esta identificación y valoración ha tomado como referencia la integración de la actual red viaria de carreteras en relación con el mantenimiento de los valores ambientales. La valoración conjunta de los impactos se hace a partir de la introducción de las actuaciones concretas en los mecanismos ambientales que han sido previamente valorados en el capítulo anterior.

Además de las tablas de evaluación y su mapificación, se incluye una evaluación de cada una de las principales actuaciones (Redes de Interés Preferente, Básica, Comarcal y Local), organizada territorialmente por grandes zonas. Esta evaluación considera la elección de alternativa para cada una de ellas, la evaluación del impacto conjunto de la actuación elegida así como la evaluación de todas las alternativas del Plan en esa zona.

Las actuaciones en carreteras repercuten en la red viaria al transformar las condiciones básicas en las que opera el tramo, es decir, las actuaciones alteran los niveles de tráfico y con ellos la emisión y riesgos asociados al tráfico, las dimensiones franqueables de la plataforma y con ellas el efecto barrera asociado, así como las condiciones de la rasante y con ella, el movimiento de tierras que sostiene la plataforma. Los parámetros de integración se ven repercutidos por estos cambios de manera que adoptan ahora un nuevo valor.

La valoración de los impactos se obtiene por tanto comparando el grado de integración previo de cada tramo con el nivel que tendrá tras la actuación y la valoración conjunta a través de la composición de la suma previa de parámetros con la suma final.

Además de por itinerarios, se ha efectuado una evaluación de las actuaciones principales del plan vistas en el contexto de las grandes áreas en las que se insertan y de sus valores y contexto. Se ha organizado esta evaluación en términos de las siguientes grandes áreas:

- Area Sur
- Area del Sistema de embalses del Zadorra
- Area Noroeste
- Area Amurrio-Llodio
- Area de La Llanada y Salvatierra

- Area Oeste
- Area Sureste
- Area de La Rioja y sur de Treviño

De esta forma, la Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental alcanza su objetivo territorial analizando el impacto del conjunto de las actuaciones en una zona determinada.

#### **Medidas preventivas, protectoras, correctoras y compensatorias.**

Este capítulo tiene por objeto presentar y desarrollar las medidas correctoras y preventivas adoptadas por el PICA para la reducción de los impactos y la mejora de la integración ambiental de la red viaria actual y futura. Se trata de un conjunto de medidas que tienen carácter de corrección ambiental pero que se han incluido en el paquete de actuaciones que definen el propio plan de carreteras.

Estas actuaciones se han mencionado en el análisis de actuaciones del plan y detalladamente en la evaluación de actuaciones por zonas de este estudio de impacto por lo que este capítulo se limita a una relación de las actuaciones que tiene la función de minimización alteraciones negativas y mejorar las condiciones del medio. Estas se dividen en dos grandes grupos, a saber:

- las actuaciones de los programas de mejora ambiental del plan.
- las directrices ambientales para el desarrollo de las actuaciones del plan

Esto es así por que la mejora ambiental no debe limitarse a la mera "adición" de medidas complementarias parciales que corrijan las situaciones que genera las propias actuaciones del plan, sino que es el plan el que han incorporado las necesarias consideraciones ambientales en los propios criterios que ha adoptado para la definición de actuaciones y para su diseño, se evitan así situaciones ambientales críticas antes de que se produzcan.

De hecho las actuaciones de mejora ambiental del plan han surgido del propio diagnóstico de la red viaria y de su integración en los procesos ambientales en marcha en el territorio alavés. El diagnóstico sobre la integración de los tramos de la red y su papel en el efecto barrera, el movimiento de tierras o las molestias del tráfico sobre los distintos aspectos del medio es el que ha encaminado el programa de actuaciones de mejora que aquí se evalúa.

Es importante tener en cuenta el nivel de definición y grado de detalle de algunas actuaciones recogidas en el plan aparecen definidas tan sólo a grandes rasgos y no en detalle. Es por esto que el ámbito preciso del diseño de las medidas correctoras específicas asociadas a las actuaciones en la red (duplicación, acondicionamientos, mejoras de trazado, etc.) queda para la definición específica en sus proyectos de construcción respectivos.

Los contenidos de este capítulo se estructuran de la siguiente manera:

- Un primer apartado, donde se recogen las actuaciones de mejora ambiental del plan.

- Un segundo apartado que presenta las directrices ambientales para el desarrollo de las actuaciones del plan

#### **Programa para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats de las Carreteras**

El objetivo del programa RFHC es evaluar y diagnosticar la fragmentación de hábitats atribuible a la presencia de la carretera en el medio natural, proponiendo las medidas de intervención más acordes que reduzcan el efecto barrera y el riesgo de accidentes y atropellos de animales.

Las zonas objetivo de este programa son aquellas que identifica el diagnóstico ambiental de la red viaria que ha desarrollado la ECIA del Plan de Carreteras, con especial interés por aquellos hábitats relacionados con tramos con elevados índices de accidentes con animales así como por las áreas prioritarias que señale la política de conservación de la naturaleza de la Diputación Foral (Parques Naturales, Áreas para la recuperación de especies prioritarias, espacios de la Red Natura 2000, etc.) y el Gobierno Vasco.

Las zonas objetivo para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats en Carreteras son, en orden de prioridad, las siguientes:

- *Hábitats en el entorno de tramos con elevados índices de accidentes con ungulados.*
- *Hábitats en el entorno de tramos comprendidos en Parques Naturales.*
- *Hábitats en el entorno de tramos de gran efecto barrera comprendidos dentro de espacios Red Natura2000 o espacios naturales de interés.*
- *Hábitats en el entorno de tramos de carretera con categoría ambiental Natural según diagnóstico del PICA.*

En el caso de la Red Objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco, su convivencia con el conjunto de espacios de interés natural pasa por la necesidad de garantizar los procesos de conectividad ecológica necesarios para el mantenimiento de la biodiversidad en la CAPV. Los beneficios de garantizar una buena integración de las comunidades de los diversos enclaves naturales son de naturaleza geométrica.

La fragmentación de hábitats principalmente, pero también el riesgo de accidentes con animales y otras afecciones indirectas (vertidos, riesgos de incendios, etc.) asociados a las carreteras de la Red Objeto requieren un tratamiento de mejora y recuperación que reduzca estos efectos.

La prevención de accidentes con animales y la permeabilización faunística de las grandes vías que forman la Red Objeto requieren de un análisis en detalle de las condiciones locales de las que depende tanto la gravedad del efecto como su eficaz resolución. Las condiciones físicas de la infraestructura en términos de anchuras totales, sección transversal y desarrollo en superficie (viaductos, cajones, túneles, etc.), contrastados con la disposición de biotopos en sus márgenes, son el punto de partida para el posible diseño de propuestas.

Como en otros aspectos del medio, la revisión realizada en primera aproximación permite identificar las condiciones básicas de la Red Objeto y cómo sus tramos se relacionan con las necesidades funcionales del medio proporcionando una primera base para el establecimiento de zonas posibles de actuación.

Todos los tramos que se han detectado que pudieran presentar disfuncionalidades ecológicas se indican en el plano de Diagnóstico Ambiental de la Red Objeto que acompaña este texto. Sin embargo, para el programa de reconocimiento y recuperación, se han seleccionado sólo los más prioritarios.

Los criterios adoptados para la selección de estos tramos prioritarios de reconocimiento han sido los siguientes:

- Preferencia por aquellos tramos que implican barreras transversales de difícil permeabilidad
- Preferencia por aquellos tramos que inciden directamente o se aproximan a áreas de alto valor naturalístico formando parte de sus territorios y con ellos de sus entramados de relaciones ecológicas.
- Preferencia por aquellos tramos que puedan plantear disfuncionalidades en contextos de alta calidad ecológica constatada en la actualidad y por tanto de cierta urgencia frente a propuestas programáticas en enclaves de mayor complejidad en su recuperación ecológica.

Se han seleccionado, los siguientes:

- La A-132 desde pasado el puerto de Azaceta hasta Santa Cruz de Campezo. Particularmente entre Maestu y Antoñana. Esta carretera que discurre junto a los cursos del río Berron y Ega forma parte de un extenso y valioso conjunto naturalístico de primer orden. El reconocimiento irá encaminado a evaluar la incidencia en la accidentalidad con animales, así como a evaluar la funcionalidad ecológica de la vía (fragmentación, convivencia con márgenes fluviales, bosques, etc.) y sus posibles necesidades de recuperación. (Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter hídrico, ecológico y paisajístico).
- Tramos de la N-240 y la A-623 a lo largo de la orilla oriental del embalse de Urrunaga, franjas en las que convive una importante funcionalidad ecológica (orillas del embalse, biotopos anfibios, etc.) con conectividad transversal (corredores ecológicos este oeste). El reconocimiento irá encaminado a evaluar la convivencia de la vía con la funcionalidad ecológica local y de conectividad así como determinar otras posibles afecciones y riesgos y la necesidad o no de recuperarlos (Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter hídrico y ecológico).

- Tramo de la N-622 en el tramo entorno al túnel de Aiurdin, es un tramo que discurre entre el gran conjunto natural de Gorbeia y las Sierras de Arkamo-Gibijo-Arrastaria. El reconocimiento irá encaminado a la comprobación experimental de pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración y considerando sus necesidades.
- Tramo de la N-I entre el Boquete de Lapuebla de Arganzón y Armiñon. El reconocimiento irá encaminado a la comprobación experimental de pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración y considerando sus necesidades.
- Tramo de la A-625 en la variante de Saracho en torno al viaducto sobre el Nervión, donde se constatan atropellos. Es un área periférica que opera como una cierta conexión ecológica entre dos grandes sistemas naturales (al sur y al este). El reconocimiento irá encaminado a la comprobación experimental de pautas de movilidad y etología de las especies estratégicas en el ámbito de la infraestructura, valorando su permeabilidad e integración y considerando sus necesidades.

#### **Programa para la Recuperación Ambiental e Integración Paisajística de las Carreteras**

El objetivo del programa RAIPC es evaluar y diagnosticar las condiciones ambientales y paisajísticas en las que se encuentran los diferentes tramos de carretera y cómo éstas repercuten en las áreas prioritarias en términos ambientales y paisajísticos, proponiendo las medidas de intervención más acordes que favorezcan la integración de la carretera en el medio y el paisaje.

Las zonas objetivo de este programa son aquellas que identifica el diagnóstico ambiental de la red viaria que ha desarrollado la ECIA del Plan de Carreteras, con especial interés por aquellas áreas definidas como Paisajes Sobresalientes y Paisajes Singulares en los que la carretera tenga una especial presencia así como por las áreas prioritarias que señale la política ambiental y paisajística de la Diputación Foral.

Las zonas objetivo para la Recuperación Ambiental e Integración Paisajística de las Carreteras son, en orden de prioridad, las siguientes:

- *Tramos de la red de carreteras prioritarios para su acondicionamiento paisajístico por su funcionalidad y jerarquía en la red.*
- *Paisajes Sobresalientes y Singulares en el entorno de tramos con elevados índices de movimiento de tierras y tráfico.*
- *Espacios naturales de interés (parques naturales, red natura 2000, otros) con notable presencia de tramos de la red viaria.*



La presencia de las carreteras de la Red Objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco en los paisajes de mayor calidad de la CAPV se traduce en un efecto irregular frecuentemente con un deterioro de las escenas a las que se incorpora.

Además de las afecciones funcionales ya mencionadas sobre las condiciones de las masas de agua y su régimen y de la conectividad ecológica, otros procesos como la erosión inducida en taludes de la plataforma o áreas anejas o la presencia de elementos no tratados de la vía tienen capacidad de alterar gravemente la lectura, sensación y aprecio del conjunto del paisaje al que pertenecen.

Las grandes dimensiones de numerosas de estas infraestructuras (que presentan paredes de excavación verticales o grandes elementos estructurales de baja calidad estética) afectan a paisajes de interés natural, cultural o simplemente urbano. La disposición de estas vías en espacios de montaña, de costa o fluviales afecta a la calidad del conjunto y a su aprecio. Al mismo tiempo, el potencial paisajístico de estas infraestructuras no está siempre convenientemente aprovechado (miradores, paseos laterales, accesos controlados, programas de lectura, etc.).

Además, la convivencia de grandes infraestructuras con los paisajes urbanos cotidianos repercute consistentemente en el deterioro de la calidad ambiental de vida de los ciudadanos.

Pequeñas intervenciones selectivas mediante el tratamiento de elementos de la vía de distinta naturaleza puede producir grandes mejoras en el conjunto del paisaje y en su aprecio, interpretación y disfrute.

Las condiciones de las posibles medidas de intervención ya sean de mejora, aprovechamiento, adecuación, restauración o integración dependen de las condiciones locales. La disposición de los elementos de la vía y sus dimensiones y aspecto, la localización de elementos claves en la escena paisajística, las características escenográficas y ambientales de la unidad paisajística o la distribución de observadores y su actitud requieren, para su tratamiento conjunto, un análisis detallado.

La revisión realizada de las condiciones básicas de la Red Objeto permite sin embargo adelantar algunas de las principales situaciones de conflicto a resolver obteniéndose así un punto de partida para el establecimiento de zonas de posibles actuaciones.

Todos los tramos en que se han detectado posibles problemas de integración paisajística se indican en el plano de Red Viaria y Paisaje. Sin embargo para el programa de reconocimiento y recuperación, se han seleccionado sólo los más prioritarios.

Los criterios adoptados para la selección de estos tramos prioritarios de reconocimiento han sido los siguientes:

- Preferencia por aquellos tramos que implican una notoria presencia de la infraestructura debido a sus dimensiones y las de sus elementos anejos,
- Preferencia por aquellos tramos que inciden en áreas de alto valor paisajístico formando parte de conjuntos naturales de gran valor objetivo y aprecio popular,
- Preferencia por aquellos tramos que están presentes en áreas de paisajes urbanos o semiurbanos de alta frecuentación y que implican la necesidad urgente de actuación por constituir el ámbito de uso cotidiano de los ciudadanos que habitan en su entorno o utilizan las infraestructuras.

Se han seleccionado, los siguientes:

- La A-124 a todo lo largo de su recorrido en Alava. Esta carretera discurre a lo largo de la margen izquierda del Ebro entre los viñedos de la Rioja Alavesa recorre un paisaje cultural de alto valor y reconocimiento local e internacional integrándose en él como un elemento estructurante de la escena y con funciones de itinerario visual de primer orden. El reconocimiento irá encaminado a evaluar la incidencia de la presencia de la vía en las escenas así como a evaluar la funcionalidad paisajística de la vía (itinerarios visuales, puntos panorámicos, etc.) y sus posibles necesidades de recuperación y actuación. (Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter hídrico, ecológico, paisajístico y de intermodalidad).
- Tramos de la N-240 y la A-623 a lo largo de la orilla oriental del embalse de Urrunaga, es un itinerario paisajístico de gran atractivo popular donde estas vías juegan un papel fundamental en un sentido doble como soporte del disfrute paisajístico y como elementos que forman parte de las escenas. El reconocimiento irá encaminado a evaluar la presencia de la vía en los paisajes que recorre, a evaluar la posible funcionalidad paisajística y a determinar la necesidad de actuaciones de integración y de actuaciones de aprovechamiento del paisaje (Este reconocimiento se asocia a otros estudios de reconocimiento propuestos de carácter hídrico, ecológico y de intermodalidad).
- Tramo de la Circunvalación de Vitoria-Gasteiz de la N-I en la denominada Trinchera de Ariñez que necesita de un tratamiento de revegetación de los pies de talud y de integración cromática del desmonte existente.

#### **Programa para la Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico.**

El objetivo del programa RMRT es evaluar y diagnosticar la afección a la calidad ambiental de vida de las personas atribuible al ruido del tráfico de vehículos de las carreteras, proponiendo las medidas de intervención de distinta naturaleza que reduzcan las molestias.

Las zonas objetivo de este programa son aquellas que identifica el diagnóstico ambiental de la red viaria que ha desarrollado la ECIA del Plan de Carreteras, con especial interés por aquellas áreas más pobladas en las márgenes de tramos de carreteras con elevados flujos de tráfico así

como por las áreas prioritarias que señale la política medioambiental de la Diputación Foral y del Gobierno Vasco.

Las zonas objetivo para la Reducción de las Molestias del Ruido del Tráfico son, en orden de prioridad, las siguientes:

- *Áreas residenciales en el entorno de tramos con elevados índices de tráfico pesado.*
- *Áreas residenciales y de equipamiento en las márgenes de vías de gran capacidad.*
- *Áreas residenciales en el entorno de tramos de carretera con categoría ambiental Urbano según diagnóstico del PICA.*

Las altas cargas de tráfico con elevadas fracciones de pesados que discurren por numerosos tramos de la Red Objeto junto a áreas residenciales determinan un perfil sonoro de grave deterioro que debe ser corregido.

La repercusión del tráfico en los niveles sonoros de las áreas habitadas depende de la composición del tráfico (ligeros y pesados, pendiente de la rasante) y su distribución horaria, de la sección transversal, del relieve de las márgenes y presencia de obstáculos, así como de la exposición del receptor, aspectos todos ellos que deben ser analizados a la escala de detalle adecuada.

La primera aproximación realizada sirve para la primera composición de lugar de las condiciones de esa afección en la Red Objeto que, indudablemente, ha de ser matizada a escalas de mayor detalle.

De esta manera se pueden aproximar y valorar en primera magnitud las exigencias que, para los responsables de la red, establece la Ley de Ruido para vías de más de 16.000 vehículos día relativas a la elaboración de un mapa de ruido que debe contemplar la emisión acústica, su propagación y su distribución espacial respecto a los receptores (primero a una escala 1:25.000 para identificar las áreas sensibles expuestas y luego a 1:5.000 para estudiar la distribución espacial de niveles sonoros).

Los criterios adoptados para la selección de estos tramos prioritarios de reconocimiento han sido los siguientes:

- Preferencia por aquellos tramos que implican elevadas cargas de tráfico con altos niveles de ruido,
- Preferencia por aquellos tramos que discurren por áreas residenciales sensibles con grandes concentraciones de población,

Se han seleccionado, los siguientes:

- La N-I en la circunvalación de Vitoria, es un largo tramo con notables cargas de tráfico y elevada fracción de pesados que puede repercutir sobre algunos enclaves residenciales que se encuentran aislados en sus márgenes.
- La N-240 en Legutiano, es una vía que con gran carga de tráfico (notable fracción de pesados) discurre junto a una población y a usos recreativos.
- La N-622 en Amezaga y Murgía, es una vía que con gran carga de tráfico (notable fracción de pesados) discurre junto a unas poblaciones.
- La A-625 en Llodio y Amurrio, es una vía que con gran carga de tráfico discurre junto a poblaciones.

#### 14. INCIDENCIA URBANÍSTICA DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS

Con objeto de tener en consideración las propuestas de construcción de variantes recogidas en los distintos planeamientos urbanísticos se ha realizado una tarea de consulta de todo el planeamiento vigente y disponible en el Servicio de Urbanismo de la Diputación Foral de Álava. Las reservas de suelo destinadas a la futura construcción de la variante se han localizado en los siguientes municipios:

- Municipio de Alegría-Dulantzi: Normas Subsidiarias según modificación de 20 de Abril de 2005. Variante de la carretera local A-3110 a su paso por el núcleo urbano de Alegría. En ejecución
- Municipio de Laguardia/Biasteri: Normas Subsidiarias aprobadas definitivamente el 21 de enero de 2003. Variante de la carretera A-124 a su paso por el núcleo de Laguardia/Biasteri.
- Núcleo de Otazu: Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz aprobado definitivamente en el 2003. Variante de la carretera A-3104 a su paso por el núcleo de Otazu.
- Núcleo de Fontecha. Normas Subsidiarias de Lantarón aprobadas definitivamente en 2003. Variante de la carretera A-2122. Estudio Informativo
- Municipio de Yécora. Normas Subsidiarias aprobadas definitivamente el 16 de diciembre de 2005. Variante de la carretera A-2126. Estudio Informativo
- Núcleo de Ribabellosa. Normas Subsidiarias de Ribera Baja aprobadas definitivamente el 30 de enero de 2004. Variante de la carretera A-3312

En el resto de las variantes propuestas no existen reservas de suelo en diferentes planeamientos aprobados. Tal es el caso de:

- Municipio de Añana: Normas subsidiarias aprobadas definitivamente en Febrero de 1994. Variante de la carretera comarcal A-2622 de Nanclarés a Bóveda a su paso por el núcleo urbano de Salinas de Añana. Estudio Previo
- Municipio de Labastida. Normas Subsidiarias aprobadas definitivamente en 2000. Variante de la carretera A-124 a su paso por el núcleo de Labastida.
- Núcleo de Barambio. Normas Subsidiarias de Amurrio aprobadas definitivamente en 1999. Variante de la carretera A-2522. Estudio Previo redactado
- Municipio de Pobes. Normas Subsidiarias de Ribera Alta aprobadas definitivamente en 2003. Variante de la carretera A-2622. Estudio Informativo

- Municipio de Moreda. Sin Normas Subsidiarias. Variante de la carretera A-3226. Existe un Estudio Informativo redactado.
- Núcleo de Comunió. Normas Subsidiarias de Lantarón aprobadas definitivamente en 2003. Variante de la carretera A-3312
- Núcleo de Subijana-Morillas. Normas Subsidiarias de Ribera Alta aprobadas definitivamente en 2000. Variante de la carretera A-3318

En cualquier caso, y de acuerdo con la Norma Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava en su Artículo 18, *“el Planeamiento Urbanístico Municipal así como otros instrumentos de planificación que puedan ser elaborados por los Ayuntamientos y los Concejos incidiendo en las redes de Interés Preferente, Básica, Comarcal o Local, acomodarán necesariamente sus previsiones a lo dispuesto en el Plan Integral de Carreteras de Álava”*.

Además habrá que tener en cuenta el Artículo 28 de la mencionada Norma Foral que señala que *“las obras de construcción, mejora o conservación de carreteras clasificadas como de interés preferente o incluidas en la Red Básica, en la Red Comarcal o en la Red Local de carreteras, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1b) de la Ley 7/1985 de 2 de Abril Reguladora de las Bases de Régimen Local. No obstante lo establecido en el párrafo anterior, la Administración competente pondrá en conocimiento de los Ayuntamientos afectados los proyectos de obras públicas en el momento de la aprobación de los mismos”*.

El estado administrativo del resto del planeamiento municipal se refleja en el anejo correspondiente, en el que se recoge la figura que rige el Plan de Urbanismo de cada Ayuntamiento (Plan General de Ordenación Urbana, Normas Subsidiarias ó Delimitación de Suelo Urbano), y la fecha de su última y vigente aprobación.

## 15. EJECUCIÓN, SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN

La Norma Foral de Carreteras de Álava establece en su Artículo 22 "Ejecutividad del Plan Integral de Carreteras" que:

"Definitivamente aprobado el Plan Integral de Carreteras de Álava, será ejecutado conforme a los criterios, plazos y demás determinaciones en el mismo contenido".

Por otro lado, el artículo 15 de la Ley 2/1989 de 30 de Mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, establece los compromisos de los Territorios Históricos respecto de las actuaciones contenidas en el mismo.

Por su parte el artículo 29 de la Norma Foral indica:

"La financiación de las actuaciones en las redes de carreteras del Territorio Histórico de Alava, se realizará mediante las consignaciones que se prevean al efecto en los Presupuestos del Territorio Histórico, así como con los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas y, excepcionalmente de los particulares".

La financiación de las obras se realiza fundamentalmente mediante la previsión de recursos ordinarios del Presupuesto para el Departamento de Obras Públicas y Transportes; no obstante existen otras fórmulas presupuestarias o extrapresupuestarias de financiación que pueden ser propuestas en el momento que se considere oportuno.

Finalmente, respecto de la actividad expropiatoria de la Diputación Foral para la ejecución del Plan, el artículo 24 de la Norma Foral de carreteras señala textualmente:

"La aprobación de cada Plan Integral de Carreteras conllevará la declaración de ocupación prevista en la legislación de expropiación, en relación a los bienes y derechos a que dé lugar la realización de las actuaciones programadas por aquél".

Esta redacción puede dar lugar a diversas interpretaciones que en algún caso pudieran tener un contenido de notable importancia económica.

En consecuencia, a los efectos de ejecución del Plan, se establece lo siguiente:

- El Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava realizará como mínimo el conjunto de previsiones, de objetivos de prioridades y de mejoras contenidos en los programas de actuaciones del Plan Integral de Carreteras de Álava, dentro del ámbito del Territorio Histórico de Álava y conforme a sus competencias.

- Será obligatorio el cumplimiento dentro del plazo de vigencia del Plan de todas las actuaciones contenidas en cada uno de los programas con la prioridad prevista en los mismos. No obstante, carecen de naturaleza obligatoria las previsiones de costo de cada actuación contenida en los programas. Así, los cuadros resumen por trienios de las actuaciones por programas del Plan, se han elaborado teniendo en cuenta las previsiones de contratación.
- La ejecución de las diversas actuaciones contenidas en cada uno de los programas, se realizará atendiendo a los recursos disponibles por el Departamento de Obras Públicas y Transportes. Por ello, y habida cuenta de que el ritmo de ejecución dependerá de las disponibilidades presupuestarias anuales, en la revisión sexenal del Plan se procederá a los reajustes y modificaciones pertinentes como consecuencia de su grado de ejecución.
- La Diputación Foral de Álava articulará las medidas presupuestarias y económicas tendentes al cumplimiento del contenido de los programas de actuaciones del Plan Integral de Carreteras.
- Para que puedan producirse los efectos establecidos en el párrafo segundo del artículo 24 de la Norma Foral de Carreteras, será necesaria la aprobación de los Proyectos que contengan la definición del trazado y la determinación de los bienes y derechos afectados.

Asimismo, a los efectos del seguimiento y actualización del Plan, corresponderá al Departamento de Obras Públicas y Transportes:

- Informar, proponer y ejecutar las medidas precisas para el eficaz cumplimiento y seguimiento del Plan Integral de Carreteras de Álava, incluso los indicados en los artículos 7.4, 17 y 18 de la Ley 2/1989 de 30 de Mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco

En base a ello, por parte del Departamento de Obras Públicas y Transportes se elaborará trienalmente un informe que se incluirá en la Memoria correspondiente al oportuno Ejercicio Presupuestario, efectuando una referencia al seguimiento del Plan que permita un conocimiento sobre el grado de cumplimiento de sus previsiones, programación económica, presupuestación y ejecución, para que, en función de ello, se adopten las medidas necesarias de actualización que procedan.



## 16. REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DEL PLAN

La Norma Foral de Carreteras de Álava establece en su articulado los condicionantes a seguir en la revisión y modificación del Plan Integral de Carreteras.

Así su Artículo 15 establece que:

“Se entiende por revisión, a los efectos del presente artículo, la alteración general de determinaciones o previsiones incluidas en el Plan Integral de Carreteras, motivada por la adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías de comunicación.

La modificación hace referencia, por el contrario, a la alteración de aspectos puntuales o concretos del Plan Integral de Carreteras que no incidan sustancialmente sobre los criterios que condujeron a su aprobación”.

Además en el Artículo 16 establece que:

“La revisión del Plan Integral de Carreteras, así como las modificaciones puntuales que supongan la alteración sustancial de un trazado, deberán de observar el mismo procedimiento que el establecido para su aprobación.

Las modificaciones puntuales o de detalle que hagan referencia a una obra de conservación o de corrección parcial de trazado, podrán ser aprobadas directamente por la Diputación Foral debiendo incorporarse al siguiente anteproyecto de revisión.”

Partiendo del reconocimiento expreso en los artículos 15 y 16 de la Norma Foral de Carreteras de la potestad de modificación del Plan, conviene señalar las líneas generales del régimen jurídico de su modificación.

Ello es necesario, además de por la imprecisa redacción del Texto de la Norma, porque la experiencia nos indica que la distancia temporal entre la elaboración del Plan y su ejecución puede aconsejar no ejecutar algunas de las previsiones contenidas en aquél, si existen motivos justificados para promover su modificación.

Básicamente el problema se planea entre las expresiones “modificación puntual que suponga la alteración sustancial de un trazado” y la de “modificación puntual o de detalle que haga referencia a una obra de conservación o de corrección parcial de un trazado”. Ahora bien, en tanto no se modifique la Norma o no se desarrolle reglamentariamente la actual, es preciso proporcionar una mayor consistencia a la distinción entre ambas clases de modificaciones.

Llegado este punto conviene recordar que en esta materia de planificación de las carreteras, si bien no es de aplicación el principio de jerarquía entre el Plan General de Carreteras del País Vasco y el Plan Integral de Carreteras de Alava, (por lo que las determinaciones establecidas en aquél no pueden afectar sin más a éste), la distinción entre modificación ordinaria y modificación extraordinaria, establecidas en la Ley Reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, ha ido adquiriendo carta de naturaleza en la práctica administrativa por lo que sería aconsejable establecer una cierta identidad entre “modificación puntual que suponga alteración sustancial de un trazado” de la Norma Foral y “modificación extraordinaria” del Plan General de Carreteras del País Vasco.

Por su parte, el Plan General de Carreteras del País Vasco establece en el Artículo 5 del Decreto 250/1999 de 8 de Junio lo que se entiende por modificación ordinaria dentro del PGCPV:

“A efectos de lo dispuesto en el artículo 8.3 de la Ley 2/1989, de 30 de Mayo, se considerarán modificaciones ordinarias las que afecten a las Normas Técnicas y de Señalización, a la priorización de las actuaciones programadas, y a la modificación de la sección transversal de las obras a realizar.”

En este sentido, a los efectos del artículo 16 párrafo primero de la Norma Foral, se entiende por modificaciones sustanciales o extraordinarias las siguientes:

- Establecimiento y/o supresión de Nuevas Carreteras.
- La reclasificación de una carretera o un tramo de la misma, salvo, en este último caso, cuando se trate de un tramo afectado por la construcción de una variante.
- Las derivadas de la Revisión y las modificaciones extraordinarias del Plan General de Carreteras del País Vasco en lo que resulte preceptivo y vinculante.

En consecuencia se establece a los efectos de la vigencia del Plan Integral de Carreteras de Alava, lo siguiente:

- El Plan Integral de Carreteras de Álava deberá ser revisado a los seis (6) años de su publicación, atendiendo a la evolución del tráfico y de las actuaciones realizadas en el sexenio. La vigencia del Documento revisado tendrá una duración máxima de doce (12) años.
- La revisión sexenal y las propias modificaciones extraordinarias del Plan Integral de Carreteras de Álava, se realizarán a través del mismo procedimiento establecido para su aprobación.

La aprobación de las restantes modificaciones, incluidas las que se definen como ordinarias, en el Artículo 5 del Decreto 250/1999 de 8 de Junio, de aprobación del Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010, corresponden al Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Álava a propuesta del Departamento de Obras Públicas y Transportes, competente por razón de la materia, mediante Acuerdo que se publicará en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava.

**En cualquier caso se va a establecer un sistema que evite las arbitrariedades en el replanteamiento de las prioridades, de modo que cualquier modificación deba ser justificada por medio de los mismos parámetros que establecieron el orden original. Se trata de que el Gobierno Foral, independientemente de quien gobierne en el largo plazo de vigencia del Plan, no pueda alterar las prioridades si no es con una justificación objetiva y razonada.**

**Por este motivo, el Plan Integral de Carreteras de Álava exigirá que no sólo se justifique la anticipación de una obra, sino que también se habrá de aclarar cuál es la obra que queda postergada y las causas que recomiendan actuar de esta manera.**

Vitoria-Gasteiz, Junio 2008

**INVERSIONES PREVISTAS EN LAS CARRETERAS DE ALAVA DENTRO DEL MARCO DEL SEGUNDO PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAIS VASCO .  
RESUMEN POR PROGRAMAS DE ACTUACIÓN**

		PRIORIDAD											
		2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Sin prioridad asignada		Total P <sup>2</sup> (Mptas)	
PROGRAMA	SUBPROGRAMA	P <sup>2</sup> (M€)	% Coste Periodo	P <sup>2</sup> (M€)	% Coste Periodo	P <sup>2</sup> (M€)	% Coste Periodo	P <sup>2</sup> (M€)	% Coste Periodo	P <sup>2</sup> (M€)	% Coste Periodo	P <sup>2</sup> (M€)	% Coste Periodo
<b>OBRA PRINCIPAL</b>	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS (*)	0,00	0,00%			2,61	5,56%					2,61	1,77%
	DUPLICACIÓN DE CALZADA			21,02	28,23%	22,33	47,45%					43,36	29,28%
	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	18,14	68,32%	20,32	27,29%	9,81	20,84%					48,27	32,60%
	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS			3,21	4,31%	7,68	16,31%					10,89	7,35%
	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES			3,01	4,04%							3,01	2,03%
	<b>Total programa Obra Principal</b>		<b>18,14</b>	<b>68,32%</b>	<b>47,57</b>	<b>63,88%</b>	<b>42,44</b>	<b>90,17%</b>					<b>108,14</b>
<b>ACONDICIONAMIENTOS</b>	ACONDICIONAMIENTOS	8,41	31,68%	26,12	35,08%	4,63	9,83%					39,16	26,45%
	MEJORA DE TRAVESIAS			0,77	1,04%							0,77	0,52%
	<b>Total programa Acondicionamiento y Mejora</b>	<b>8,41</b>	<b>31,68%</b>	<b>26,89</b>	<b>36,12%</b>	<b>4,63</b>	<b>9,83%</b>					<b>39,93</b>	<b>26,97%</b>
<b>TOTAL PERIODO</b>		<b>26,55</b>	<b>100%</b>	<b>74,46</b>	<b>100%</b>	<b>47,06</b>	<b>100%</b>					<b>148,07</b>	<b>100%</b>

(\*)

No se contabiliza la A-1: 139,5 M€ ni se contabiliza el tramo N-I (3), por acuerdo con Fomento: 38,2 M€

**INVERSIONES PREVISTAS EN EL MARCO DE LA REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA (PICA).  
RESUMEN POR PROGRAMAS DE ACTUACIÓN**

PROGRAMA	SUBPROGRAMA	PRIORIDAD											
		2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Sin prioridad asignada		TOTALES	
		Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste total
OBRA PRINCIPAL	DUPLICACIÓN DE CALZADA					16,80	14,34%					16,80	5,69%
	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	1,06	3,16%	6,62	9,50%	2,71	2,31%					10,38	3,52%
	<b>Total programa Obra Principal</b>	<b>1,06</b>	<b>3,16%</b>	<b>6,62</b>	<b>9,50%</b>	<b>19,51</b>	<b>16,65%</b>					<b>27,18</b>	<b>9,21%</b>
ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	ACONDICIONAMIENTO	11,26	33,71%	20,73	29,76%	9,09	7,76%	3,01	6,00%			44,09	14,94%
	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	5,48	16,41%	16,10	23,12%	55,46	47,33%	32,21	64,09%			109,26	37,01%
	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA					0,64	0,54%	5,85	11,65%			6,49	2,20%
	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS			0,92	1,33%	1,73	1,48%					2,66	0,90%
	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES	0,72	2,16%					0,61	1,22%			1,33	0,45%
	MEJORA DE TRAVESIAS	0,88	2,63%	2,11	3,03%	2,71	2,31%					5,70	1,93%
	CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS			3,89	5,58%							3,89	1,32%
	MEJORA RED VECINAL									24,69	100,00%	24,69	8,37%
	MEJORA DE FIRMES	7,30	21,86%	8,56	12,30%	8,56	7,31%	8,56	17,04%			32,99	11,18%
	<b>Total programa Acondicionamiento y Mejora</b>	<b>25,64</b>	<b>76,77%</b>	<b>52,31</b>	<b>75,12%</b>	<b>78,20</b>	<b>66,73%</b>	<b>50,26</b>	<b>100,00%</b>	<b>24,69</b>	<b>100,00%</b>	<b>231,10</b>	<b>78,29%</b>
VARIANTES URBANAS	VARIANTES	6,70	20,07%	10,71	15,37%	19,48	16,62%					36,89	12,50%
	<b>Total programa Variantes</b>	<b>6,70</b>	<b>20,07%</b>	<b>10,71</b>	<b>15,37%</b>	<b>19,48</b>	<b>16,62%</b>					<b>36,89</b>	<b>12,50%</b>
<b>TOTAL PERIODO</b>		<b>33,40</b>	<b>100%</b>	<b>69,64</b>	<b>100%</b>	<b>117,18</b>	<b>100%</b>	<b>50,26</b>	<b>100%</b>	<b>24,69</b>	<b>100%</b>	<b>295,17</b>	<b>100%</b>



**TOTAL DE INVERSIONES PREVISTAS POR LA DIPUTACIÓN FORAL DE ALAVA EN LA RED DE CARRETERAS (EN EUROS 2005)**  
**RESUMEN POR PROGRAMAS DE ACTUACIÓN**

		PRIORIDAD											
		2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Sin prioridad asignada		TOTALES	
PROGRAMA	SUBPROGRAMA	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste periodo	Pº (M€)	% Coste total
OBRA PRINCIPAL	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	(*) 0,00	0,00%			2,61	1,26%			(**)		2,61	0,43%
	DUPLICACIÓN DE CALZADA			21,02	10,74%	39,14	18,86%					60,16	9,86%
	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	18,14	18,68%	20,32	10,38%	9,81	4,73%					48,27	7,91%
	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS			3,21	1,64%	7,68	3,70%					10,89	1,78%
	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	1,06	1,09%	9,63	4,92%	2,71	1,30%					13,39	2,19%
	<b>Total programa Obra Principal</b>		<b>19,19</b>	<b>19,76%</b>	<b>54,18</b>	<b>27,68%</b>	<b>61,94</b>	<b>29,85%</b>					<b>135,32</b>
ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	ACONDICIONAMIENTO	19,67	20,26%	46,85	23,93%	13,72	6,61%	3,01	3,54%			83,25	13,64%
	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	5,48	5,64%	16,10	8,23%	55,46	26,73%	32,21	37,84%			109,26	17,91%
	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA					0,64	0,31%	5,85	6,88%			6,49	1,06%
	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS			0,92	0,47%	1,73	0,84%					2,66	0,44%
	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES	0,72	0,74%					0,61	0,72%			1,33	0,22%
	MEJORA DE TRAVESIAS	0,88	0,90%	2,88	1,47%	2,71	1,31%					6,47	1,06%
	CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS			3,89	1,99%							3,89	0,64%
	MEJORA RED VECINAL									24,69	100,00%	24,69	4,05%
	MEJORAS DE FIRMES	7,30	7,52%	8,56	4,38%	8,56	4,13%	8,56	10,06%			32,99	5,41%
<b>Total programa Acondicionamiento y Mejora</b>	<b>34,05</b>	<b>35,07%</b>	<b>79,21</b>	<b>40,47%</b>	<b>82,83</b>	<b>39,91%</b>	<b>50,26</b>	<b>59,05%</b>	<b>24,69</b>	<b>100,00%</b>	<b>271,04</b>	<b>44,42%</b>	
VARIANTES URBANAS	VARIANTES	6,70	6,90%	10,71	5,47%	19,48	9,38%					36,89	6,05%
	<b>Total programa Variantes</b>	<b>6,70</b>	<b>6,90%</b>	<b>10,71</b>	<b>5,47%</b>	<b>19,48</b>	<b>9,38%</b>					<b>36,89</b>	<b>6,05%</b>
CONSERVACIÓN Y VIALIDAD	MANTENIMIENTO: CONSERVACIÓN INTEGRAL	17,28	17,80%	17,28	8,83%	17,28	8,33%	17,28	20,30%			69,12	11,33%
	MANTENIMIENTO: GESTIÓN DIRECTA	1,50	1,54%	1,80	0,92%	1,80	0,87%	1,80	2,11%			6,90	1,13%
	VIALIDAD INVERNAL	3,00	3,09%	3,30	1,69%	3,30	1,59%	3,30	3,88%			12,90	2,11%
	<b>Total programa Conservación y Mantenimiento</b>	<b>21,78</b>	<b>22,43%</b>	<b>22,38</b>	<b>11,43%</b>	<b>22,38</b>	<b>10,78%</b>	<b>22,38</b>	<b>26,30%</b>			<b>88,92</b>	<b>14,57%</b>
EXPLOTACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO	EXPLOTACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO	2,25	2,32%	2,25	1,15%	2,25	1,08%	2,25	2,64%			9,00	1,48%
	<b>Total programa Explotación</b>	<b>2,25</b>	<b>2,32%</b>	<b>2,25</b>	<b>1,15%</b>	<b>2,25</b>	<b>1,08%</b>	<b>2,25</b>	<b>2,64%</b>			<b>9,00</b>	<b>1,48%</b>
MEJORA AMBIENTAL	REDUCCIÓN DE MOLESTIAS DEL RUIDO			0,30	0,15%	0,60	0,29%					0,90	0,15%
	REDUCCIÓN DE LA FRAGMENTACIÓN DE HÁBITATS RECUPERACIÓN AMBIENTAL E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE OBRAS CONSOLIDADAS			0,20	0,10%			0,30	0,14%	1,00	1,17%	1,30	0,21%
	<b>Total programa Mejora Ambiental</b>			<b>0,50</b>	<b>0,26%</b>	<b>0,90</b>	<b>0,43%</b>	<b>1,00</b>	<b>1,17%</b>			<b>2,40</b>	<b>0,39%</b>
PREVENTIVO SEGURIDAD VIAL	PREVENTIVO SEGURIDAD VIAL	0,75	0,77%	1,50	0,77%	1,50	0,72%	1,50	1,76%			5,25	0,86%
	<b>Total programa Preventivo Seguridad Vial</b>	<b>0,75</b>	<b>0,77%</b>	<b>1,50</b>	<b>0,77%</b>	<b>1,50</b>	<b>0,72%</b>	<b>1,50</b>	<b>1,76%</b>			<b>5,25</b>	<b>0,86%</b>
PROGRAMAS COMPLEMENTARIOS	ESTUDIOS Y PROYECTOS	1,38	1,42%	2,77	1,41%	2,01	0,97%	1,06	1,25%			7,21	1,18%
	SERVICIOS AFECTADOS	1,34	1,38%	2,68	1,37%	2,03	0,98%	1,30	1,53%			7,35	1,20%
	EXPROPIACIONES	9,66	9,94%	19,57	10,00%	12,21	5,88%	5,36	6,30%			46,79	7,67%
	<b>Total programas complementarios</b>	<b>12,38</b>	<b>12,75%</b>	<b>25,02</b>	<b>12,78%</b>	<b>16,24</b>	<b>7,83%</b>	<b>7,72</b>	<b>9,07%</b>			<b>61,36</b>	<b>10,06%</b>
<b>TOTAL PERIODO</b>		<b>97,10</b>	<b>100,00%</b>	<b>195,74</b>	<b>100,00%</b>	<b>207,52</b>	<b>100,00%</b>	<b>85,11</b>	<b>100,00%</b>	<b>24,69</b>	<b>100,00%</b>	<b>610,17</b>	<b>100,00%</b>

(\*) No se contabiliza la AP-1: 139,5 Meuros

(\*\*) No se contabiliza el tramo N-I (3), por acuerdo con Fomento: 38,2 Meuros

**INVERSIONES PREVISTAS EN LAS CARRETERAS DE ALAVA DENTRO DEL SEGUNDO MARCO DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAIS VASCO .  
RESUMEN POR TIPO DE RED**

TIPO DE RED	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	PRIORIDAD										TOTALES	
			2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Sin prioridad asignada		Total P² (M€)	Total % Coste Periodo
			P² (M€)	% Coste Periodo	P² (M€)	% Coste Periodo	P² (M€)	% Coste Periodo	P² (M€)	% Coste Periodo	P² (M€)	% Coste Periodo		
RED DE INTERÉS PREFERENTE	OBRA PRINCIPAL (*)	DUPLICACIÓN DE CALZADA			21,02	28,23%	22,33	47,45%					43,36	29,28%
		AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	18,14	68,32%	20,32	27,29%	9,81	20,84%					48,27	32,60%
		REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS			3,21	4,31%	7,68	16,31%					10,89	7,35%
		CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES			3,01	4,04%							3,01	2,03%
	ACONDICIONAMIENTOS	ACONDICIONAMIENTOS			5,62	7,54%							5,62	3,79%
	<b>Total Red de Interés Preferente</b>			<b>18</b>	<b>68%</b>	<b>53</b>	<b>71%</b>	<b>40</b>	<b>85%</b>					<b>111</b>
RED BÁSICA	OBRA PRINCIPAL	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS					2,61	5,56%					2,61	1,77%
	ACONDICIONAMIENTOS	ACONDICIONAMIENTOS	8,41	31,68%	20,50	27,53%	4,63	9,83%					33,54	22,65%
		MEJORA DE TRAVESIAS			0,77	1,04%							0,77	0,52%
	<b>Total Red Básica</b>			<b>8</b>	<b>32%</b>	<b>21</b>	<b>29%</b>	<b>7</b>	<b>15%</b>					<b>37</b>
<b>TOTAL PERIODO (**)</b>			<b>26,55</b>	<b>100%</b>	<b>74,46</b>	<b>100%</b>	<b>47,06</b>	<b>100%</b>					<b>148,07</b>	<b>100%</b>

(\*) No se contabiliza la A-1: 139,5 M€ ni se contabiliza el tramo N-1 (3), por acuerdo con Fomento: 38,2 M€

(\*\*) No se contabilizan los programas complementarios.

**INVERSIONES PREVISTAS EN EL MARCO DE LA REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA (PICA).  
RESUMEN POR TIPO DE RED**

TIPO DE RED	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	PRIORIDAD											
			2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Sin prioridad asignada		TOTALES	
			Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período
RED DE INTERÉS PREFERENTE	OBRA PRINCIPAL	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	1,06	4,05%	3,01	4,93%							4,07	1,55%
	Total Red de Interés Preferente		1,06	4,05%	3,01	4,93%							4,07	1,55%
RED BÁSICA	OBRA PRINCIPAL	DUPLICACIÓN DE CALZADA					16,80	15,48%					16,80	6,41%
		CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES			3,61	5,90%	2,71	2,49%					6,31	2,41%
	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	ACONDICIONAMIENTO	11,26	43,14%			2,03	1,87%	3,01	7,23%			16,30	6,22%
		REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES	0,72	2,76%									0,72	0,28%
		MEJORA DE TRAVESIAS					0,22	0,20%					0,22	0,08%
		CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS			3,89	6,37%							3,89	1,48%
	VARIANTES URBANAS	VARIANTES					8,86	8,16%					8,86	3,38%
Total Red Básica		11,98	45,90%	7,49	12,27%	30,61	28,20%	3,01	7,23%			53,10	20,26%	
RED COMARCAL	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	ACONDICIONAMIENTO			17,26	28,26%	7,06	6,51%					24,32	9,28%
		MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	1,12	4,28%			18,72	17,24%	8,02	19,23%			27,85	10,63%
		REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES							0,38	0,92%			0,38	0,15%
		MEJORA DE TRAVESIAS			2,11	3,45%	2,41	2,22%					4,52	1,72%
	VARIANTES URBANAS	VARIANTES			8,71	14,26%	2,16	1,99%					10,87	4,15%
Total Red Comarcal		1,12	4,28%	28,07	45,97%	30,35	27,97%	8,40	20,15%			67,94	25,92%	
RED LOCAL	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	ACONDICIONAMIENTO			3,47	5,68%							3,47	1,32%
		MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	4,36	16,72%	16,10	26,37%	36,75	33,86%	24,19	58,02%			81,41	31,06%
		ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA					0,64	0,59%	5,85	14,04%			6,49	2,48%
		REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS			0,92	1,51%							0,92	0,35%
		REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES							0,23	0,56%			0,23	0,09%
		MEJORA DE TRAVESIAS	0,88	3,37%									0,88	0,34%
	VARIANTES URBANAS	VARIANTES	6,70	25,69%	2,00	3,27%	7,61	7,01%					16,32	6,23%
Total Red Local		11,95	45,77%	22,49	36,83%	45,00	41,46%	30,28	72,62%			109,72	41,86%	
RED VECINAL	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS					1,73	1,60%					1,73	0,66%
		MEJORA RED VECINAL									24,69	100,00%	24,69	9,42%
	VARIANTES URBANAS	VARIANTES					0,84	0,77%					0,84	0,32%
Total Red Vecinal						2,57	2,37%			24,69	100,00%	27,27	10,40%	
<b>TOTAL PERIODO</b>			<b>26,10</b>	<b>100,00%</b>	<b>61,07</b>	<b>100,00%</b>	<b>108,54</b>	<b>100,00%</b>	<b>41,69</b>	<b>100,00%</b>	<b>24,69</b>	<b>100,00%</b>	<b>262,09</b>	<b>100,00%</b>

NOTA: No se contabilizan los programas complementarios.

TOTAL DE INVERSIONES PREVISTAS POR LA DIPUTACIÓN FORAL DE ALAVA EN LA RED DE CARRETERAS (EN EUROS 2005)

RESUMEN POR TIPO DE RED

TIPO DE RED	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	PRIORIDAD											
			2004-2006		2007-2009		2010-2012		2013-2015		Sin prioridad asignada		TOTALES	
			Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período	Pº (M€)	% Coste Período
RED DE INTERÉS PREFERENTE	OBRA PRINCIPAL (*)	DUPLICACIÓN DE CALZADA	38,16	42,03%									38,16	8,72%
		AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	1,06	1,16%	6,02	4,55%							7,08	1,62%
		REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS			5,62	4,25%							5,62	1,28%
		CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES			21,02	15,89%	22,33	15,09%					43,36	9,91%
	ACONDICIONAMIENTOS	ACONDICIONAMIENTOS	18,14	19,97%	20,32	15,36%	9,81	6,63%					48,27	11,03%
	Total Red de Interés Preferente			57,36	63,16%	52,98	40,04%	32,14	21,72%					142,48
RED BÁSICA	OBRA PRINCIPAL	DUPLICACIÓN DE CALZADA					8,86	5,99%					8,86	2,02%
		NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	8,41	9,26%	20,50	15,49%	4,63	3,13%					33,54	7,67%
		CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES					2,61	1,77%					2,61	0,60%
	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	ACONDICIONAMIENTO	11,26	12,40%	3,61	2,73%	4,73	3,20%	3,01	7,23%			22,61	5,17%
		REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES	0,72	0,79%									0,72	0,16%
		MEJORA DE TRAVESIAS					17,02	11,50%					17,02	3,89%
		CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS			3,89	2,94%							3,89	0,89%
	VARIANTES URBANAS	VARIANTES			0,77	0,59%							0,77	0,18%
	Total Red Básica			20,39	22,46%	28,77	21,74%	37,85	25,58%	3,01	7,23%			90,03
RED COMARCAL	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	ACONDICIONAMIENTO			17,26	13,04%	7,06	4,77%					24,32	5,56%
		MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	1,12	1,23%			18,72	12,65%	8,02	19,23%			27,85	6,37%
		REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES							0,38	0,92%			0,38	0,09%
		MEJORA DE TRAVESIAS			2,11	1,59%	2,49	1,69%					4,60	1,05%
	VARIANTES URBANAS	VARIANTES			8,71	6,58%	2,16	1,46%					10,87	2,48%
	Total Red Comarcal			1,12	1,23%	28,07	21,22%	30,44	20,56%	8,40	20,15%			68,03
RED LOCAL	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	ACONDICIONAMIENTO			3,47	2,62%							3,47	0,79%
		MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	4,36	4,81%	16,10	12,17%	36,75	24,83%	24,19	58,02%			81,41	18,61%
		ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA					0,64	0,43%	5,85	14,04%			6,49	1,48%
		REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS			0,92	0,70%							0,92	0,21%
		REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES							0,23	0,56%			0,23	0,05%
		MEJORA DE TRAVESIAS	0,88	0,97%									0,88	0,20%
	VARIANTES URBANAS	VARIANTES	6,70	7,38%	2,00	1,51%	7,61	5,14%					16,32	3,73%
	Total Red Local			11,95	13,16%	22,49	17,00%	45,00	30,40%	30,28	72,62%			109,72
RED VECINAL	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS					1,73	1,17%					1,73	0,40%
		MEJORA RED VECINAL									24,69	100,00%	24,69	5,64%
	VARIANTES URBANAS	VARIANTES					0,84	0,57%					0,84	0,19%
	Total Red Vecinal							2,57	1,74%			24,69	100,00%	27,27
TOTAL PERIODO (**)			90,81	100%	132,32	100%	148,00	100%	41,69	100%	24,69	100%	437,52	100%

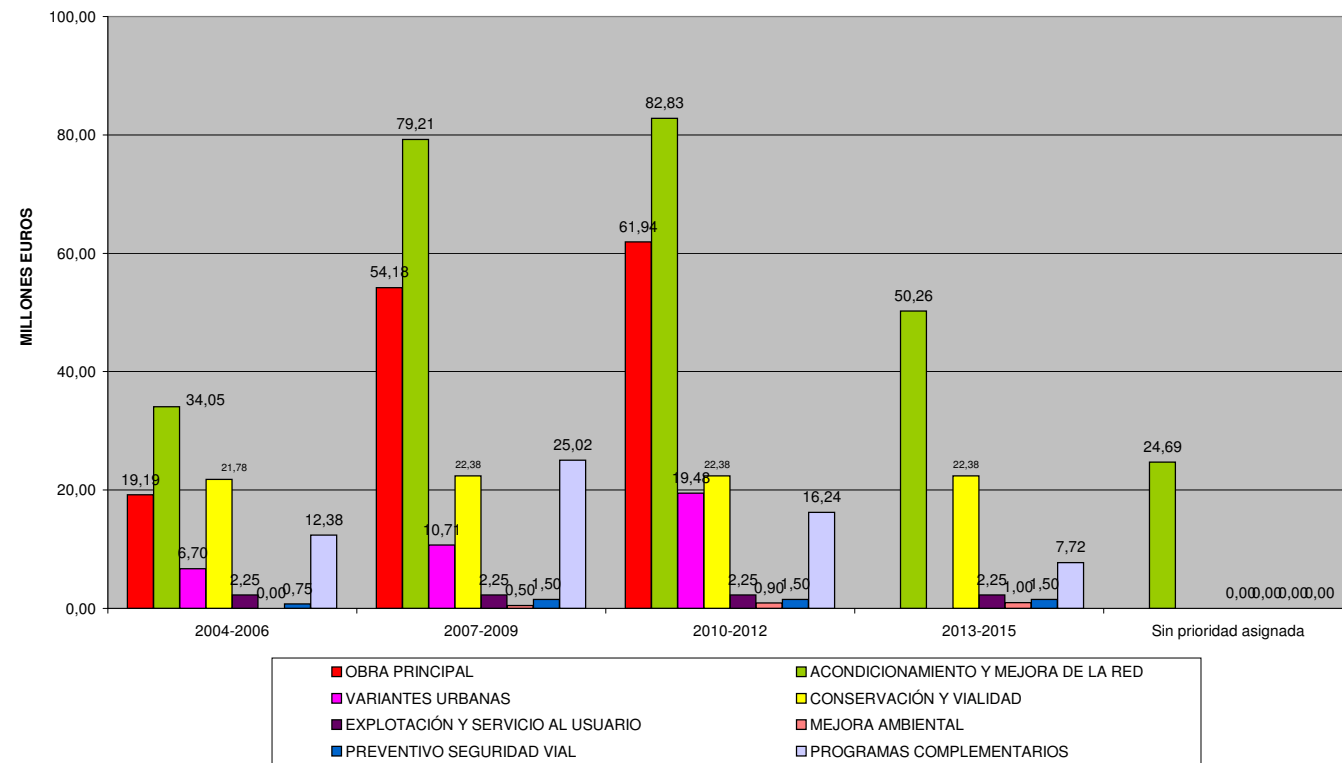
(\*) No se contabiliza la A-1: 139,5 M€ ni se contabiliza el tramo N-I (3), por acuerdo con Fomento: 38,2 M€

(\*\*) No se contabilizan los programas complementarios.

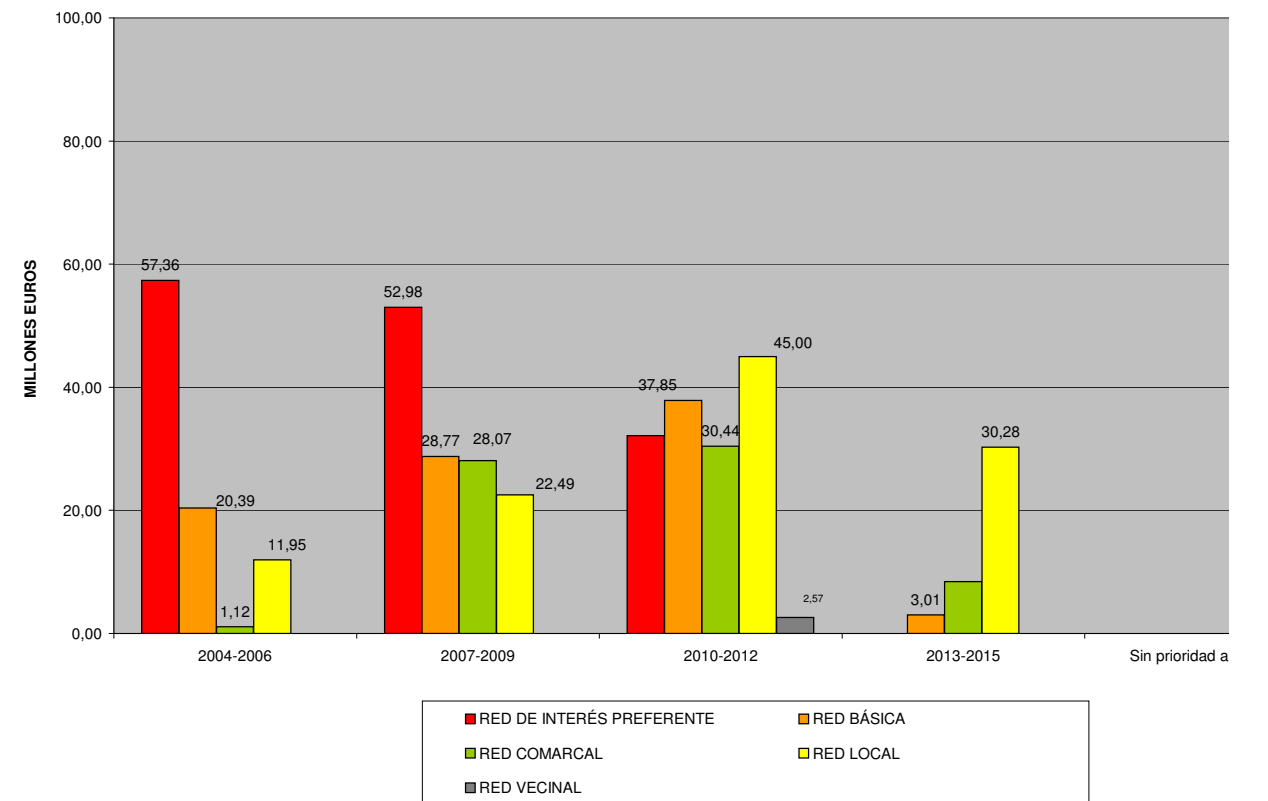


## INVERSIONES POR PROGRAMAS Y TIPOS DE RED

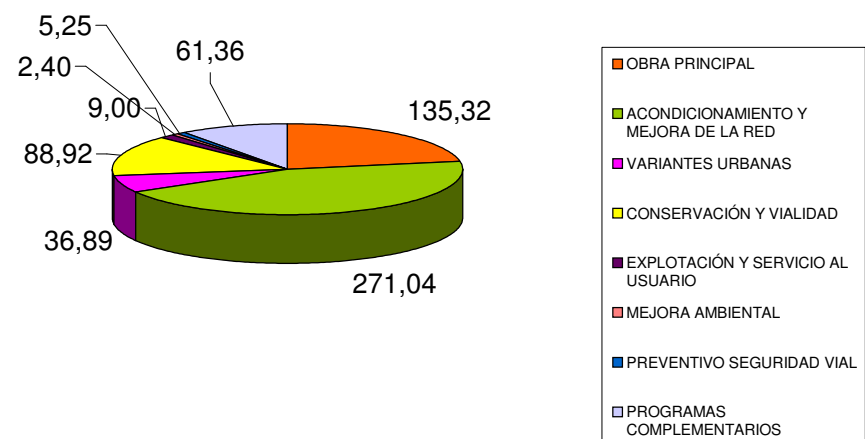
**TOTAL INVERSIÓN POR PROGRAMAS**



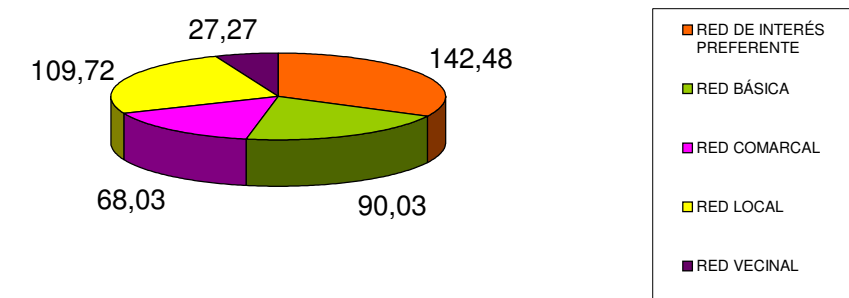
**TOTAL INVERSIÓN POR TIPO DE RED**



**TOTAL INVERSIÓN POR PROGRAMAS (M.EUROS)**



**TOTAL INVERSIÓN POR TIPOS DE RED (M.EUROS)**



Nota: En los gráficos por tipo de red no se incluyen los costes de los Programas complementarios

**NUEVO CATÁLOGO DE LA RED DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

**PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA 2004-2015  
LISTADO POR PROGRAMAS**

**PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA 2004-2015  
LISTADO POR CARRETERAS**



**NUEVO CATÁLOGO DE LA RED DE CARRETERAS DE ÁLAVA**

---

**REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA 2004-2015****Nuevo catálogo de la red de carreteras de Álava (noviembre 2007)**

---

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
Tipo de red propuesto		<u>RED DE INTERÉS PREFERENTE</u>							
A-1	1A	N-I	MADRID - IRÚN	2D	321,70	329,45	7,75	L.P.BURGOS (MIRANDA DE EBRO)	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO SUR)
A-1	1B	N-I	IRÚN - MADRID	2D	329,45	321,70	7,75	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO SUR)	L.P.BURGOS (MIRANDA DE EBRO)
A-1	2A	N-I	MADRID - IRÚN	2A	336,15	391,69	55,54	L.P.BURGOS (C.TREVIÑO NORTE)	L.P NAVARRA EN EGUINO
A-1	2B	N-I	IRÚN - MADRID	2A	391,69	336,15	55,54	L.P NAVARRA EN EGUINO	L.P. BURGOS (CONDADO DE TREVIÑO NORTE)
N-102	1A	N-102	MADRID - VITORIA	2A	342,79	348,14	5,35	ARIÑEZ (INT.N-I)	ARMENTIA

---

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
N-102	1B	N-102	VITORIA - MADRID	2A	348,14	342,75	5,39	ARMENTIA	ARIÑEZ (INT. N-1)
N-104	1	N-104		1	353,98	363,45	9,47	INT.A-132	INT.N-I (VENTA DEL PATIO)
N-124	1	N-124		1	24,41	38,79	14,38	INT.N-1 EN ARMIÑON	INT.A-124 EN BRIÑAS
N-240	1A	N-240	VITORIA - BILBAO	2A	4,57	15,02	10,45	SEMÁFORO GAMARRA MAYOR	FIN DOBLE CALZADA
N-240	1B	N-240	BILBAO - VITORIA	2D	15,02	4,57	10,45	FIN DOBLE CALZADA	SEMAFORO GAMARRA MAYOR
N-240	2	N-240		1	15,02	23,08	8,06	SEMÁFOROGAMARRA MAYOR	L.P.BIZKAIA
N-622	1A	N-622	VITORIA - ALTUBE	2D	3,97	12,70	8,73	RAMALES DE ACCESO AL PUENTE SOBRE LA AVD. ZADORRA	INT. A-3600. ENLACE DE LETONA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
N-622	1B	N-622	ALTUBE - VITORIA	2D	12,70	3,97	8,73	INT. A3600 ENLACE LETONA	RAMALES DE ACCESO SOBRE LA AVENIDA ZADORRA
N-622	2A	N-622	VITORIA - ALTUBE	2A	12,70	23,32	10,62	INT. A-3600. ENLACE DE LETONA	INT. A-68
N-622	2B	N-622	ALTUBE - VITORIA	2A	23,32	12,70	10,62	AP-68	INT.A-3600 ENLACE DE LETONA
N-624	1A	N-624	VITORIA - AEROPUERTO	2D	7,52	11,00	3,48	INT.N-622	ENLACE AEROPUERTO
N-624	1B	N-624	AEROPUERTO - VITORIA	2D	10,73	7,75	2,98	ENLACE AEROPUERTO	INT.N-622
<b>TOTAL</b>	<b><u>RED DE INTERÉS PREFERENTE</u></b>				<b>235,29</b>				



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b><u>RED BÁSICA</u></b>							
A-124	1	A-124		1	40,16	45,03	4,87	LP.LA RIOJA EN BRIÑAS	LP.LA RIOJA EN SAN VICENTE DE LA SONSIERRA
A-124	2	A-124		1	54,31	77,37	22,89	LP.ALAVA	LP.LA RIOJA
A-126	1	A-126		1	35,46	42,84	7,38	LIMITE CON TREVIÑO	L.P.NAVARRA EN ANGOSTINA
A-126	2	A-126		1	40,93	38,10	2,83	L.P.NAVARRA EN GENEVILLA	SANTA CRUZ DE CAMPEZO (INT.A-132)
A-132	1	A-132		1	2,93	42,00	37,88	INT.N-104 EN ELORRIAGA	LP.NAVARRA
A-623	1	A-623		1	16,61	22,65	6,04	INT. N-240 EN LEGUTIANO	L.P.BIZKAIA EN GOMÍLAZ
A-624	1	A-624		1	21,95	60,34	38,39	INT.N-622	L.P. BURGOS EN ANTUÑANO

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-625	1A	A-625	BILBAO - LLODIO	2A	372,42	369,88	2,54	L.P. BIZKAIA EN ARETA	P.I.A-3638
A-625	1B	A-625	LLODIO - BILBAO	2A	369,88	372,42	2,54	P.I. A-3638	L.P.BIZKAIA EN ARETA
A-625	2	A-625		1	369,88	354,22	15,66	P.I.A-3638	L.P.BIZKAIA
A-627	1	A-627		1	12,71	18,07	5,36	INT.N-240	L.P.GIPUZKOA
<b>TOTAL</b>	<b><u>RED BÁSICA</u></b>				<b>146,38</b>				

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b><u>RED COMARCAL</u></b>							
A-2120	1	A-2120		1	29,34	30,52	1,18	INT N-124	L.P.BURGOS EN PUENTE ARCE
A-2122	1	A-2122		1	34,66	43,05	8,39	L.P.BURGOS EN MIRANDA DE EBRO	INT.A-2625 EN PUENTELARRA
A-2122	2	A-2122		1	44,13	54,45	10,32	INT.A-2625	L.P.BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA
A-2124	1	A-2124		1	4,10	8,22	4,12	VERTEDERO GARDELEGUI	LIMITE CONDADO DE TREVIÑO
A-2124	2	A-2124		1	22,84	37,95	15,11	LIMITE CONDADO DE TREVIÑO.ALTO DE MORAZA	INT.A-124/A-3212
A-2126	1	A-2126		1	39,16	42,00	2,84	INT.A-126 EN BERNEDO	L.P.NAVARRA
A-2126	2	A-2126		1	48,00	59,91	11,91	L.P.NAVARRA	L.P.LA RIOJA EN LOGROÑO

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-2128	1	A-2128		1	24,92	55,98	31,06	SALVATIERRA	INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO
A-2130	1	A-2130		1	2,67	5,93	3,26	INT. A-4126	INT.A-132/A-2130 EN ASCARZA
A-2134	1	A-2134		1	0,00	3,61	3,61	INT.N-I ENLACE DE ESCALMENDI	INT.N-104
A-2521	1	A-2521		1	22,57	33,95	11,38	INT.N-622 EN ALTUBE	LP.BIZKAIA
A-2522	1	A-2522		1	31,10	37,36	6,26	INT.A-624 EN URQUILLO	LP.BIZKAIA EN OROZKO
A-2522	2	A-2522		1	46,97	48,48	1,51	LP.BIZKAIA EN OROZKO	INT. A-625 EN ARETA
A-2602	1	A-2602		1	56,18	59,20	3,02	INT.A-624 EN ARTZINIEGA	L.P.BURGOS EN EL VALLE DE ANGULO



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-2604	1	A-2604		1	55,31	58,23	2,92	INT. A-624 EN ARTZINIEGA	L.P BIZKAIA EN URETA
A-2620	1	A-2620		1	15,56	32,89	17,33	INT.ACC.N-240	L.P.GIPUZKOA
A-2622	1	A-2622		1	11,16	33,67	22,51	N-I ENLACE NANCLARES DE LA OCA	INT.A-2625 (ESPEJO)
A-2622	2A	A-2622		1	37,41	43,45	6,04	INT.A-2625(V.MONTE)	L.P.BURGOS/ALAVA
A-2622	2B	A-2622		1	46,58	58,28	11,70	L.P.ALAVA	L.P.BURGOS
A-2625	1	A-2625		1	318,10	336,08	17,98	L.P.BURGOS (PUENTELARRA)	L.P.BURGOS EN OSMA
A-2625	2	A-2625		1	342,11	350,57	8,46	LÍMITE BURGOS EN BERBERANA	LÍMITE BIZKAIA EN ORDUÑA

NOMENCLATURA TRAMO NUEVA CTRA	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
----------------------------------	-------------------------	---------	----------	--------------	---------------	-------------	--------	-------

---

TOTAL	<u>RED COMARCAL</u>					200,91		
-------	---------------------	--	--	--	--	--------	--	--

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b><u>RED LOCAL</u></b>							
A-3002	1	A-3002		1	4,95	18,68	13,73	INT. A-3008	INT A-627 EN LANDA
A-3006	1	A-3006		1	14,61	16,78	2,17	INT.N-240 EN LEGUTIANO	INT.A-627
A-3008	1	A-3008		1	4,96	10,66	5,70	INTA-3002	INT.A-3010
A-3010	1	A-3010		1	6,31	10,62	4,31	INT.N-104	INT.A-3008
A-3012	1	A-3012		1	12,62	17,48	4,86	INT.N-104	INT. A-3014
A-3012	2	A-3012		1	17,48	37,85	20,37	INT. A-3014	INT.A-3138
A-3014	1	A-3014		1	17,48	26,59	9,11	INT.A-3012	INT.A-3002

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3016	1	A-3016		1	24,96	31,41	6,45	SALVATIERRA	INT.A-3012
A-3018	1	A-3018		1	27,06	31,15	4,09	INTA-3016	INT.A-3012
A-3020	1	A-3020		1	30,76	32,97	2,21	INT.A-3138	O.Z.U. ARAYA
A-3022	1	A-3022		1	24,82	38,02	13,20	SALVATIERRA (C/FUEROS)	INT.A-3012
A-3100	1	A-3100		1	9,80	21,50	11,70	INT.A-3108	FINALGLORIETA CADIÑANOS(Salvatierra)
A-3102	1	A-3102		1	3,23	9,18	5,95	INT.A-4132	LMT. CONDADO DE TREVIÑO; PUERTO DE ZALDIARAN
A-3104	1	A-3104		1	4,14	9,32	5,18	INT.A-2130	O.Z.U ULLIBARRI DE LOS OLLEROS/A-4133

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3108	1	A-3108		1	9,61	13,17	3,56	N_104 EN OREITIA	INT.N-104 EN VENTA DEL PATIO
A-3110	1	A-3110		1	6,97	27,29	20,32	INT.N-104 EN ILLÁRRAZA	INT A-2128
A-3112	1	A-3112		1	12,78	16,90	4,12	A-132 ACCESO A EGUILETA	GLORIETA NORTE ENLACE CON A-3110
A-3114	1	A-3114		1	25,95	41,13	15,18	INT.A-132	INT.A-2128
A-3116	1	A-3116		1	38,58	40,56	1,98	INT.A-2128	L.P.NAVARRA EN LARRAONA
A-3118	1	A-3118		1	32,12	39,08	6,96	INT A-3114	INT.A-2128
A-3122	2	A-3122		1	28,59	35,54	6,95	INT N-124	LMT. CONDADO DE TREVIÑO



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3124	1	A-3124		1	34,27	39,02	4,75	INT A-3122	LMT. CONDADO DE TREVIÑO
A-3126	1	A-3126		1	30,25	46,82	16,57	ENLACE DE ZAMBRANA EN LA N-124	INT.A-2124/A-3130
A-3130	1	A-3130		1	25,18	44,21	19,03	INT.A-2124	INT. A-126
A-3132	1	A-3132		1	37,94	40,77	2,83	INT.A-3130 (LAGRAN)	LIM.BURGOS
A-3134	1	A-3134		1	25,23	28,86	3,63	LIM.BURGOS	INT.A-4150 O. ZU.MARQUINEZ
A-3136	1	A-3136		1	40,56	54,47	13,91	INT.A-126	INT.A-132
A-3138	1	A-3138		1	25,79	36,15	10,36	INT.A-2128	A-3012

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3140	1	A-3140		1	14,92	19,67	4,75	INT. A-3110	INT. A-3100
A-3202	1	A-3202		1	24,58	28,63	4,05	INT.A-3126	L.P.LA RIOJA
A-3202	2	A-3202		1	12,86	14,93	2,07	L.P.LA RIOJA	INT.A-124 EN LABASTIDA
A-3202	3	A-3202		1	15,51	19,13	3,62	INT.A-124 EN LABASTIDA	L.P.LA RIOJA (Haro)
A-3210	1	A-3210		1	64,88	73,28	8,40	INT.A-124	L.P.LA RIOJA EN EL RÍO EBRO
A-3212	1	A-3212		1	58,22	66,28	8,06	INT.A-124	INT.A-3210 ELCIEGO)
A-3214	1	A-3214		1	54,48	63,77	9,29	INT.A-124	INT.A-3212 (ELCIEGO)

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3216	1	A-3216		1	64,96	72,08	7,12	INT.A-124	L.P.LA RIOJA EN EL RÍO EBRO
A-3218	1	A-3218		1	71,38	77,84	6,46	INT.A-124	INT.A-3228 VARIANTE DE ELVILLAR
A-3220	1	A-3220		1	72,42	84,27	11,85	INT.A-124	L.P.NAVARRA
A-3224	1	A-3224		1	59,07	63,57	4,50	INT.A-3214	L.P LA RIOJA
A-3224A	1	A-3224		1	61,16	61,43	0,27	BAÑOS DE EBRO	PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO
A-3226	1	A-3226		1	74,98	85,01	10,03	INT. A-124	L.P.NAVARRA
A-3228	1	A-3228		1	63,60	75,01	11,41	INT.A-124	INT.A-3220

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3230	1	A-3230		1	50,26	57,74	7,51	L.P. NAVARRA	INT.A-3226. MOREDA
A-3302	1	A-3302		1	4,66	15,09	10,43	ASTEGUIETA	INT.A-4103 ACCESO A SUBIJANA DE ALAVA
A-3308	1	A-3308		1	13,28	17,38	4,10	INT.A-3302	ENLACE DE NANCLARES EN LA A-2622
A-3310	1	A-3310		1	20,23	29,25	9,02	INT.N-I	INT.A-2622
A-3312	1	A-3312		1	29,27	35,73	6,46	INT.N-I	INT.A-2122
A-3314	1	A-3314		1	19,30	38,02	18,72	INT.A-2622	INT.A-2521
A-3316	1	A-3316		1	25,30	33,21	7,91	INT.A-3314	INT.A-4351/A-4352. ARCHUA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3318	1	A-3318		1	20,12	34,14	14,02	INT.A-3314	INT.A-2625
A-3320	1	A-3320		1	38,43	43,83	5,40	INT.A-2622	INT.A-2625
A-3322	1	A-3322		1	21,28	28,47	7,19	INT.A-3310	LMTE. CONDADO DE TREVIÑO
A-3600	1	A-3600		1	12,70	22,53	9,83	INT. N-622 (ZAITEGUI)	INT.A-624
A-3601	1	A-3601		1	4,14	6,29	2,15	ACCESO C/NOGALES EN ABECHUCO	INT. N-622
A-3602	1	A-3602		1	4,91	8,86	3,95	POLIG. ALI-GOBEO (C/ALIBARRA)	INT.A-3601
A-3604	1	A-3604		1	8,90	16,44	7,54	ENLACE DE ETXABARRI	ENLACE DE MIÑANO MAYOR EN LA N-240



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3606	1	A-3606		1	7,74	13,24	5,52	INT A-3302	INT. N-624
A-3608	1	A-3608		1	10,40	22,61	12,21	INT.N-622	INT.N-240
A-3610	1	A-3610		1	15,41	22,82	7,41	INT.A-3608	INT.A-3600
A-3612	1	A-3612		1	24,84	26,45	1,61	INT.A-2521	INT.A-3314
A-3616	1	A-3616		1	36,12	41,16	5,04	INT.A-2522	INT.A-624
A-3618	1	A-3618		1	44,86	49,38	4,52	INT.A-624	INT.ACC.A MADARIA (A-4615)
A-3620	1	A-3620		1	44,90	46,92	2,02	INT.A-624	INT.A-3622

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3622	1	A-3622		1	46,61	50,00	3,39	INT.A-624	ENLACE DE MARQUIJANA EN LA A-625
A-3624	1	A-3624		1	46,54	49,44	2,99	INT.A-624	INT.A-3641
A-3626	1	A-3626		1	47,44	49,67	2,23	INT.A-624	MONASTERIO DE QUEJANA
A-3630	1	A-3630		1	51,84	60,59	8,75	INT.A-624	L.P.BURGOS
A-3632	1	A-3632		1	52,06	59,05	6,99	ACC.MONTE LARRAÑO	INT.A-3641
A-3634	1	A-3634		1	52,18	56,19	4,01	INT.A-624	INT.A-2604
A-3636	1	A-3636		1	58,58	59,86	1,28	INT.A-2602	L.P.BURGOS

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-3638	1	A-3638		1	49,82	50,94	1,12	INT.A-625	AVDA. ZUMALACARREGUI(LLODIO)
A-3641	1	A-3641		1	48,44	58,29	9,85	INT.A-624	L.P.BIZKAIA
A-3920	1	A-3920		1	32,33	35,69	3,36	INT.A-2620	L.P. GIPUZKOA
A-3931	1	A-3931		1	47,34	48,19	0,85	INT.A-3618	L.P.BIZKAIA
A-3941	1	A-3941		1	24,06	29,85	5,79	INT.A-2620	L.P.BIZKAIA EN OTXANDIO
<b>TOTAL</b>	<b><u>RED LOCAL</u></b>				<b>534,23</b>				

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
<b>Tipo de red propuesto</b>		<b><u>RED VECINAL</u></b>							
A-4001	1	A-4001		1	4,92	7,20	2,28	P.I.RIO ALEGRIA	INT.A-2134
A-4002	1	A-4002		1	8,83	9,31	0,48	INT.N-104	ARBULO
A-4003	1	A-4003		1	12,35	13,26	0,91	INT.N-104	MENDIJUR
A-4004	1	A-4004		1	14,64	16,88	2,24	INT A-3100	INT.A-3022
A-4005	1	A-4005		1	16,76	18,85	2,09	INT A-3100	INT.A-3022
A-4007	1	A-4007		1	27,96	28,53	0,57	INT.A-3138	O.Z.U. MEZQUIA
A-4008	1	A-4008		1	6,25	8,65	2,40	ENLACE DE DURANA EN LA.N-240	O.Z.U.GAMARRA MENOR

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4009	1	A-4009		1	8,20	8,81	0,61	ENLACE DE MIÑANO MAYOR EN LA N-240	O.Z.U.RETANA
A-4010	1	A-4010		1	8,48	9,21	0,73	INT.A-3002 MENDIBIL)	O.Z.U.AMARITA
A-4011	1	A-4011		1	10,29	13,84	3,55	INT.A-3002	NANCLARES DE GAMBOA
A-4012	1	A-4012		1	14,45	16,01	1,56	INT.A-3012	ESTACIONAMIENTO GARAI0
A-4013	1	A-4013		1	15,14	16,18	1,04	INT.A-3012	INT.A-3022
A-4014	1	A-4014		1	16,73	17,16	0,43	INT.A-3022	O.Z.U.ETURA
A-4015	1	A-4015		1	30,57	30,84	0,27	INT.A-3022	O.Z.U.HEREDIA



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4016	1	A-4016		1	10,99	12,80	1,81	INT.N-240 EN LUCO	INT.N-240 / A-627 EN URBINA
A-4017	1	A-4017		1	18,26	20,74	2,48	INT.A-3012	ELGUEA
A-4018	1	A-4018		1	25,01	25,24	0,23	INT.A-3012	BARRIA
A-4019	1	A-4019		1	28,75	28,99	0,24	INT.A-3012	O.Z.U.ARRIOLA
A-4020	1	A-4020		1	35,79	36,29	0,50	INT.A-3012	O.Z.U.AMEZAGA
A-4021	1	A-4021		1	28,34	29,87	1,53	INT.ACC.A-2620	O.Z.U.ZABOLA
A-4022	1	A-4022		1	29,61	30,05	0,44	INT.A-4021	O.Z.U.BARAJUEN

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4023	1	A-4023		1	29,26	31,45	2,19	IBARRA	O.Z.U.AREJOLA
A-4024	1	A-4024		1	29,22	30,84	1,62	INT.A-4023	O.ZU.URIBARRI
A-4025	1	A-4025		1	29,73	34,09	4,36	C/NARDEAGA	O.Z.U.ECHAGÚEN
A-4026	1	A-4026		1	32,59	33,04	0,45	INT.A-4025	O.ZU.GANZAGA
A-4027	1	A-4027		1	6,25	7,13	0,88	ENLACE DE DURANA EN LA N-240	INT.A-3002 EN DURANA
A-4028	1			1	8,20	9,98	1,78	ENLACE DE MIÑANO EN LA N-240	O.Z.U. MIÑANO MAYOR
A-4101	1	A-4101		1	3,66	6,54	2,88	INT.A-4163	O.Z.U.ESQUIVEL

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4102	1	A-4102		1	6,30	8,99	2,69	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U.ZUMELZU
A-4103	1	A-4103		1	9,48	10,75	1,28	INT. A-3302	O.Z.U.SUBIJANA DE ALAVA
A-4104	1	A-4104		1	22,67	23,35	0,68	INT.N-I	O.ZU.ESTAVILLO
A-4105	1	A-4105		1	25,57	28,72	3,15	INT.N-124	O.Z.U.LACERVILLA
A-4106	1	A-4106		1	35,30	36,32	1,02	INT.N-124	O.ZU.SALINILLAS
A-4107	1	A-4107		1	6,49	9,17	2,68	INT.N-104	INT.A-4159 (ACCESO A ESTIBALIZ)
A-4108	1	A-4108		1	14,74	15,47	0,73	INT.A-3100	O.ZU.ETXAVARRI-URTUPIÑA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4109	1	A-4109		1	17,59	17,85	0,26	INT.A-3100	O.Z.U.ARRIETA
A-4110	1	A-4110		1	19,84	20,66	0,82	INT.A-3100	O.Z.U.EZQUERECOCHA
A-4111	1	A-4111		1	21,61	25,17	3,56	INT.A-3100	INT.A-3110
A-4112	1	A-4112		1	26,19	30,39	4,52	INT.A-3110	INT.A-2128
A-4113	1	A-4113		1	27,27	28,22	0,95	INT.A-3138	O.Z.U.MUNAIN
A-4114	1	A-4114		1	29,21	30,11	0,90	INT.A-3138	O.Z.U.VICUÑA
A-4115	1	A-4115		1	34,85	34,99	0,14	INT.A-3138	O.Z.U.IBARGUREN

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4116	1	A-4116		1	35,62	36,29	0,67	INT.A-3138	O.Z.U.ANDOIN
A-4117	1	A-4117		1	4,31	4,83	0,52	INT.A-132	ARCAYA
A-4118	1	A-4118		1	5,33	5,55	0,22	INT.A-132	O.Z.U.ASCARZA
A-4119	1	A-4119		1	7,21	10,69	3,48	INT.A-132	INT.A-3104
A-4120	1	A-4120		1	8,85	9,32	0,47	INT.A-132	O.ZU.VILLAFRANCA
A-4121	1	A-4121		1	11,60	15,14	3,54	INT.A-3110	INT.A-132
A-4122	1	A-4122		1	23,41	25,87	2,46	INT.A-132	O.ZU.APELLANIZ



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4123	1	A-4123		1	25,75	28,21	2,46	INT.A-132	INT.A-4122
A-4124	1	A-4124		1	26,28	36,88	10,60	INT.A-132	INT.A-3136
A-4125	1	A-4125		1	33,89	34,11	0,22	INT.A-132	O.Z.U.ANTOÑANA
A-4126	1	A-4126		1	2,33	5,03	2,70	INT.A-2130	O.Z.U.MONASTERIOGUREN
A-4127	1	A-4127		1	2,88	3,30	0,42	INT.A-4126	O.Z.U.MENDIOLA
A-4128	1	A-4128		1	3,90	5,14	1,24	INT.A-2124	O.Z.U.CASTILLO
A-4129	1	A-4129		1	21,79	23,29	1,50	LIM BURGOS	O.Z.U.BAROJA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4130	1	A-4130		1	27,11	27,86	0,75	INT.A-2128	O.Z.U.OCARIZ
A-4131	1	A-4131		1	44,25	44,50	0,25	INT.A-2128	O.Z.U.OTEO
A-4132	1	A-4132		1	3,20	3,73	0,53	INT.A-3102	O.Z.U.LASARTE
A-4133	1	A-4133		1	9,32	14,97	5,65	INT.A-3104	O.Z.U.OQUINA
A-4134	1	A-4134		1	9,42	10,51	1,09	INT.A-3110	INT.A-3108
A-4135	1	A-4135		1	13,47	17,35	3,88	INT.A-3112	INT.A-3110
A-4136	1	A-4136		1	14,92	16,24	1,32	INT.A-3110	INT.A-4135

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4137	1	A-4137		1	16,65	17,26	0,61	INT.A-3110	O.Z.U.ACILU
A-4138	1	A-4138		1	19,41	21,26	1,85	A-3110	O.Z.U.CHINCHETRU
A-4139	1	A-4139		1	20,23	21,56	1,33	INT.A-3110	JAUREGUI
A-4140	1	A-4140		1	23,19	23,47	0,28	INT.A-3110	O.Z.U.ALAIZA
A-4141	1	A-4141		1	28,67	29,47	0,80	INT.A-4112	O.Z.U.EGUILLEOR
A-4142	1	A-4142		1	35,41	37,68	2,27	INT.A-3114	O.Z.U.ONRAITA
A-4143	1	A-4143		1	32,34	32,60	0,26	INT.A-3114	IBISATE

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4144	1	A-4144		1	27,70	31,88	4,18	INT.A-3114	O.Z.U MUSITU
A-4145	1	A-4145		1	27,02	28,25	1,23	INT.A-3114	O.Z.U. ALECHA
A-4146	1	A-4146		1	31,04	33,87	2,83	INT.A-3122	O.Z.U.PORTILLA
A-4147	1	A-4147		1	37,59	38,53	0,94	INT.A-3124	O.Z.U TOBERA
A-4148	1	A-4148		1	22,80	23,28	0,48	LIM BURGOS	FAIDO
A-4149	1	A-4149		1	26,79	28,41	1,62	INT.A-3134	LMTE. CONDADO DE TREVIÑO(L.P.BURGOS)
A-4150	1	A-4150		1	28,86	32,39	3,59	INT.A-3134	O.ZU.ARLUCEA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4151	1	A-4151		1	26,91	28,39	1,48	INT.A-3130	O.Z.U. LOZA
A-4152	1	A-4152		1	32,24	33,20	0,96	INT.A-3130	O.Z.U.PIPAON
A-4153	1	A-4153		1	36,51	36,77	0,26	INT.A-126	O.Z.U. NAVARRETE
A-4154	1	A-4154		1	36,35	39,94	3,59	LIM. BURGOS	INT. A-3136
A-4155	1	A-4155		1	25,44	27,35	1,91	INT.A-3126	O.ZU.MONTORIA
A-4156	1	A-4156		1	32,13	32,59	0,46	INT.A-3122	O.ZU.ESCANZANA
A-4157	1	A-4157		1	31,11	32,26	1,15	L.P.BURGOS	O.Z.U.LACORZANA



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4158	1	A-4158		1	30,72	31,27	0,55	A-3138	O.Z.U.EGUILAZ
A-4159	1	A-4159		1	7,74	9,57	1,83	INT.A-132	ESTACIONAMIENTO DEL MONASTERIO DE ESTÍBALIZ
A-4160	1	A-4160		1	38,70	39,20	0,50	INT.A-2128	INT.A-3116
A-4161	1	A-4161		1	40,68	44,29	3,61	INT.A-132 EN HORRADICHO	INT A-2128 EN ENTREPEÑAS
A-4162	1	A-4162		1	23,56	25,54	1,98	INT.A-2124	INT.A-3126
A-4163	1	---		1	3,37	5,38	2,01	ROTONDA ZABALGANA N-102	O.Z.U. GOMETXA
A-4164	1	---		1	6,30	7,17	0,87	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U. GOMETXA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4201	1	A-4201		1	61,68	62,17	0,49	INT.A-124	O.Z.U.PAGANOS
A-4202	1	A-4202		1	72,04	78,09	6,05	A-3216	INT.A-124
A-4203	1	A-4203		1	74,54	75,03	0,49	INT.A-124	LASERNA
A-4204	1	A-4204		1	56,11	59,03	2,92	INT.A-3214	O.Z.U.BAÑOS DE EBRO
A-4205	1	A-4205		1	61,27	67,82	6,55	INT.A-3224	INT.A-3210 ELCIEGO
A-4206	1	A-4206		1	62,13	63,19	1,06	INT.A-3212	INT.A-3212
A-4207	1	A-4207		1	62,84	66,83	3,99	INT.A-4206	TRAV. DE LAGUARDIA. INT.A-124

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4208	1	A-4208		1	71,32	76,35	5,03	INT.A-3210	INT.A-3216 LAPUEBLA DE LABARCA
A-4209	1	A-4209		1	77,72	80,02	2,30	INT.A-3220	O.ZU.VIÑASPRES
A-4211	1	A-4211		1	53,89	56,09	2,20	INT.A-3230	O.Z.U.LABRAZA
A-4212	1	A-4212		1	51,48	58,44	6,96	INT.A-3230	INT.A-3226
A-4301	1	A-4301		1	4,66	6,23	1,57	VITORIA-GASTEIZ (AVDA.DE ZADORRA)	INT.A-3602
A-4302	1	A-4302		1	5,10	6,63	1,53	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-I	INT.A-3302
A-4303	1	A-4303		1	4,23	5,74	1,50	ROTONDA DE ZUAZO EN LA N-102	O.Z.U. ZUAZO DE VITORIA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4304	1	A-4304		1	28,87	31,19	2,32	INT.N-I	O.Z.U.RIVAGUDA
A-4305	1	A-4305		1	28,68	28,76	0,08	INT.N-I	O.Z.U.RIVABELLOSA
A-4306	1	A-4306		1	13,26	14,32	1,06	INT.N-624	O.Z.U.ANTEZANA DE FORONDA
A-4307	1	A-4307		1	12,81	14,25	1,44	F.ZU.FORONDA/A-3606	O.Z.U. ARTAZA
A-4308	1	A-4308		1	11,93	12,14	1,21	INT.A-3606	O.Z.U.GUEREÑA
A-4309	1	A-4309		1	7,88	8,49	0,61	INT.A-3606	O.Z.U.ULLIVARRI-VIÑA
A-4310	1	A-4310		1	7,93	11,51	3,58	INT.A-3302	O.Z.U.HUETO-ARRIBA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4311	1	A-4311		1	8,37	9,18	0,81	INT.A-4310	MARTIODA
A-4312	1	A-4312		1	10,61	10,88	0,27	INT.A-4310	O.ZU.HUETO-ABAJO
A-4313	1	A-4313		1	9,62	9,73	0,11	INT.A-3302	O.Z.U. MENDOZA
A-4314	1	A-4314		1	12,84	13,11	0,27	INT.A-3302	O.ZU.VILLODAS
A-4315	1	A-4315		1	14,18	14,33	0,15	INT.A-2622	O.Z.U.OLLAVARRE
A-4316	1	A-4316		1	21,92	24,29	2,37	INT.A-2622	O.Z.U. CAICEDO-SOPEÑA
A-4317	1	A-4317		1	22,92	26,58	3,66	INT.A-2622	O.Z.U.BASQUIÑUELAS



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4318	1	A-4318		1	26,90	29,22	2,32	INT.A-2622	ARREO
A-4319	1	A-4319		1	32,22	37,60	5,38	INT.A-2622	INT. A-3318 (BARRÓN)
A-4321	1	A-4321		1	35,92	42,12	6,20	INT.A-2122	O.Z.U. TURISO
A-4322	1	A-4322		1	37,02	41,27	4,25	INT.A-2122	O.Z.U. MOLINILLA
A-4323	1	A-4323		1	38,90	40,91	2,01	INT.A-2122	O.Z.U. CAICEDO-YUSO
A-4324	1	A-4324		1	49,54	52,17	2,63	INT.A-2122	O.Z.U.SOBRON
A-4325	1	A-4325		1	45,49	50,38	4,89	INT.A-2625	O.Z.U VILLAMBROSA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4326	1	A-4326		1	35,24	37,86	2,62	INT.A-2625	O.Z.U. BACHICABO
A-4327	1	A-4327		1	34,39	38,52	4,13	INT.A-2625	BARRIO
A-4328	1	A-4328		1	35,37	37,67	2,30	INT.A-2625	O.Z.U.BELLOJIN
A-4329	1	A-4329		1	42,61	42,98	0,37	INT.A-2625	FRESNEDA
A-4330	1	A-4330		1	42,27	46,99	4,72	F.ZU.CARANCA/INT.A-3320	INT.A-2625
A-4331	1	A-4331		1	41,25	44,58	3,33	INT.A-2622	NOGRARO
A-4332	1	A-4332		1	42,95	45,86	2,91	INT.A-2622	O.Z.U.QUEJO

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4333	1	A-4333		1	48,30	48,57	0,27	LIM BURGOS	O.ZU.MIOMA
A-4334	1	A-4334		1	46,69	51,99	5,30	LIM BURGOS	O.Z.U ACEBEDO
A-4335	1	A-4335		1	48,03	49,16	1,13	A-4334	O.Z.U.PINEDO
A-4336	1	A-4336		1	49,13	49,57	0,44	INT.A-2622	O.Z.U.CORRO
A-4337	1	A-4337		1	52,86	56,39	3,53	INT.A-2622	O.ZU.VALLUERCA
A-4338	1	A-4338		1	51,31	56,25	4,94	L.P.BURGOS	O.Z.U.LAHOZ
A-4339	1	A-4339		1	29,27	32,73	3,46	INT.A-3312	O.Z.U IGAY

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4340	1	A-4340		1	32,02	34,85	2,83	INT.A-4339	O.Z.U. MELLEDES
A-4341	1	A-4341		1	32,31	36,33	4,02	INT.A-3312	O.Z.U VILLABEZANA
A-4342	1	A-4342		1	21,12	22,12	1,00	INT.A-3310	O.ZU.MANZANOS
A-4343	1	A-4343		1	22,95	24,11	1,16	INT.A-3310	O.ZU.HEREÑA
A-4344	1	A-4344		1	23,92	24,16	0,24	INT.A-4316	O.Z.U.CASTILLO SOPEÑA
A-4346	1	A-4346		1	25,95	26,56	0,61	INT.A-3318	O.Z.U.ARTAZA
A-4347	1	A-4347		1	23,49	23,80	0,31	INT.A-3314	O.Z.U.APRICANO

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4348	1	A-4348		1	26,47	27,68	1,21	INT.A-3316	O.Z.U.ULLIVARRI-CUARTANGO
A-4349	1	A-4349		1	30,25	30,63	0,38	INT.A-3316	O.Z.U.VILLAMANCA
A-4350	1	A-4350		1	32,85	33,45	0,60	INT.A-3316	O.Z.U.GUILLARTE
A-4351	1	A-4351		1	33,21	34,13	0,92	INT.A-4352	O.Z.U.LUNA
A-4352	1	A-4352		1	33,21	34,36	1,15	INT.A-4351	ARRIANO
A-4353	1	A-4353		1	26,28	26,75	0,47	INT.A-3314	O.Z.U.URBINA
A-4354	1	A-4354		1	27,16	28,71	1,55	INT.A-3314	O.Z.U.SENDADIANO



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4355	1	A-4355		1	30,25	30,44	0,19	INT.A-3314	O.ZU.CATADIANO
A-4356	1	A-4356		1	32,09	32,57	0,48	INT.A-3314	O.ZU.ANDAGOYA
A-4357	1	A-4357		1	28,57	28,90	0,33	A-2622	CONVENTO DE SAN JUAN DE ACRE
A-4358	1	A-4358		1	12,49	13,56	1,07	INT.A-3302	RUINAS DE IRUÑA
A-4359	1	A-4359		1	11,00	11,93	0,93	INT.A-3302	PUENTE ROMANO DE TRESPUENTES
A-4360	1	---		1	6,30	6,80	0,50	ENLACE DE JUNDIZ EN LA N-102	O.Z.U. ARIÑEZ
A-4401	1	A-4401		1	10,99	13,14	2,15	INT.N-240	O.Z.U BETOLAZA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4402	1	A-4402		1	12,97	13,59	0,62	ENLACE DE URBINA EN LA N-240	O.Z.U URRUNAGA
A-4403	1	A-4403		1	12,73	13,48	0,75	ENLACE DE URBINA EN LA N-240	GOJAIN
A-4404	1	A-4404		1	18,96	20,61	1,65	INT.N-240	O.ZU.ELOSU
A-4405	1	A-4405		1	5,55	7,50	1,95	INT.A-3601 (ARÁNGUIZ)	ENLACE DE ETXABARRI EN LA AP-1
A-4406	1	A-4406		1	10,79	11,37	0,58	INT.A-3608 ENL.A-622	O.Z.U APODACA
A-4407	1	A-4407		1	12,20	15,01	2,81	INT.A-3608	O.Z.U BURUAGA
A-4408	1	A-4408		1	15,06	16,58	1,52	INT.A-3608	O.Z.U.ERIBE

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4409	1	A-4409		1	15,35	17,50	2,15	INT.A-3608	O.Z.U.ACOSTA
A-4410	1	A-4410		1	17,19	17,51	0,32	INT.A-4409	O.Z.U.CESTAFE
A-4411	1	A-4411		1	13,08	13,65	0,57	INT.A-3600	O.Z.U.LETONA
A-4412	1	A-4412		1	14,10	15,20	1,10	INT.A-3600	O.Z.U.OLANO
A-4413	1	A-4413		1	19,45	23,18	3,73	INT.A-3600	O.Z.U.DOMAIQUIA
A-4414	1	A-4414		1	19,95	21,88	1,93	INT.A-3600	O.ZU.MARQUINA
A-4415	1	A-4415		1	20,01	24,15	4,14	INT.A-3600	O.Z.U.LUQUIANO

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4416	1	A-4416		1	21,11	23,77	2,66	INT.A-4415	SANTUARIO NUESTRA SRA. DE ORO
A-4417	1	A-4417		1	22,87	24,52	1,65	INT.A-4415	O.Z.U.APERREGUI
A-4418	1	A-4418		1	21,47	22,98	1,51	INT.A-3600	O.Z.U.GUILLERNA
A-4419	1	A-4419		1	26,20	26,89	0,69	INT.A-3612	O.Z.U.LARRAZCUETA
A-4420	1	A-4420		1	35,63	36,85	1,22	INT.A-3314	O.Z.U.ABECIA
A-4421	1	A-4421		1	29,49	31,75	2,26	INT.A-2521	O.Z.U.UZQUIANO
A-4422	1	A-4422		1	32,91	33,09	2,22	INT.A-2521	APREGUINDANA

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4423	1	A-4423		1	33,23	34,48	1,25	INT.A-624	O.ZU.INOSO
A-4601	1	A-4601		1	36,90	38,72	1,82	INT.A-3616	INT.A-624
A-4602	1	A-4602		1	36,91	37,66	0,75	INT.A-3616	O.Z.U.LEZAMA
A-4603	1	A-4603		1	36,21	37,01	0,81	INT.A-3616	ONSOÑO
A-4604	1	A-4604		1	44,80	46,51	1,71	INT.A-625	O.Z.U.LECAMAÑA
A-4605	1	A-4605		1	40,98	41,58	0,60	INT.A-2625	O.ZU.TERTANGA
A-4608	1	A-4608		1	36,70	37,01	0,31	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.ALORIA



NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4609	1	A-4609		1	42,98	44,72	1,74	F.ZU.AMURRIO	INT.A-3620
A-4610	1	A-4610		1	44,06	45,11	1,05	INT.A-624	INT.A-3618
A-4612	1	A-4612		1	48,18	48,38	0,20	INT.A-3618	O.ZU.MAROÑO
A-4613	1	A-4613		1	48,82	51,10	2,28	INT.A-3618	O.Z.U.AGUIÑIGA
A-4614	1	A-4614		1	49,39	50,85	1,46	INT.A-3618	O.Z.U.SALMANTON
A-4615	1	A-4615		1	49,39	50,74	1,35	INT.A-3618	MADARIA
A-4616	1	A-4616		1	51,96	58,29	6,33	INT.ACC.CASERIO DE BARBARA	O.Z.U OKONDO

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4618	1	A-4618		1	49,39	51,44	2,05	INT.A-3626	O.Z.U.MENOYO
A-4619	1	A-4619		1	49,43	53,46	4,04	INT.A-3626	O.ZU.LUJO
A-4620	1	A-4620		1	49,80	52,59	2,79	INT.A-4618 (A-3626)	INT.A-624
A-4621	1	A-4621		1	53,22	54,30	1,08	INT.A-3630	O.Z.U.COSTERA
A-4622	1	A-4622		1	58,42	58,87	0,45	INT.A-3630	O.Z.U.LEJARZO
A-4623	1	A-4623		1	56,90	57,58	0,68	INT.A-624	O.Z.U.MENDIETA
A-4624	1	A-4624		1	56,50	60,13	3,63	INT.A-2604	O.Z.U.SOJO

NOMENCLATURA NUEVA CTRA	TRAMO	NOMENCLATURA VIGENTE	SENTIDO	CALZADAS	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD KM	ORIGEN	FINAL
A-4625	1	A-4625		1	59,17	60,62	1,45	INT.A-3636	O.Z.U.RETES DE TUDELA
A-4906	1	A-4906		1	40,34	41,88	1,54	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.DELICA
A-4907	1	A-4907		1	37,26	37,63	0,37	L.P.BIZKAIA	O.Z.U.ARTOMAÑA
<b>TOTAL</b>		<b><u>RED VECINAL</u></b>			<b>376,91</b>				

**PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA 2004-2015  
LISTADO POR PROGRAMAS**

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA 2004 - 2015

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>Marco programación:</b>		<b>II PGCPV</b>																	
<b>PROGRAMA:</b>		<b>OBRA PRINCIPAL</b>																	
<b>SUBPROGRAMA:</b>		<b>NUEVAS INFRAESTRUCTURAS</b>																	
6	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	AP-1 (1) AUTOPISTA VITORIA-GASTEIZ - EIBAR. TRAMO ETXABARRI-LUKO.	0,00	7,00	7,00	2x7,5/11	120	6.177	882	5.082	726	30,541	4 2004-2006	EN EJECUCIÓN		Financiación extrapresupuestaria	
101	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	AP-1 (2) AUTOPISTA VITORIA-GASTEIZ - EIBAR. TRAMO LUKO-LÍMITE DE PROVINCIA DE GIPUZKOA	7,00	14,33	7,33	2x7,5/11	120	12.592	1.719	18.136	2.476	109,000	1 2004-2006	EN EJECUCIÓN		Financiación extrapresupuestaria. Incluye el tramo alavés del túnel de Arlabán (33,409 M€)	
2516	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	BI-636 CORREDOR DEL CADAGUA	10,53	11,81	1,29	2x7/10,5	80						2004-2006	EN EJECUCIÓN		Incluida en el corredor del Cadagua. Convenio con Diputación Foral de Bizkaia. Financiación correspondiente a la DF Bizkaia.	
9	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-I (3) MODIFICACIÓN DE TRAZADO EN LA N-I A SU PASO POR EL CONDADO DE TREVIÑO (INCLUYE VTE DE LAPUEBLA)	329,45	336,15	6,70	2x11,25/14,75	100-120	3.497	522	6.350	948	38,164	1 2004-2006	EJECUTADA		Financiación correspondiente al Ministerio de Fomento. El presupuesto correspondiente a la DFA es de 8.843.432,32€ + 793.251,73 € (Proyecto Modificado).	
5	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 CONEXIÓN CON N-104 EN ARKAUTE	3,61	5,06	1,45	7/10	80	350	241	435	300	2,614	2 2010-2012				
<b>TOTAL SUBPROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS</b>												<b>30.003</b>	<b>180,32</b>						



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN		
<b>SUBPROGRAMA: DUPLICACIÓN DE CALZADA</b>																			
7	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-124 (1)	DUPLICACIÓN ARMIÑÓN- ZAMBRANA (Actuación unitaria a ejecutar en dos trienios consecutivos)	24,40	26,95	2,55	2x7/10,5	100	500	200	1.275	500	7,663	2 2007-2009	PROYECTO DE TRAZADO EN REDACCIÓN	10.502	Petición del Ayto Berantevilla de paso inferior o superior por la futura autovía N-124 de la A-3122. Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA entre pk 24,7 pk 25,7.
98	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-124 (2)	DUPLICACIÓN ARMIÑÓN- ZAMBRANA (Actuación unitaria a ejecutar en dos trienios consecutivos)	26,95	29,50	2,55	2x7/10,5	100	500	200	1.275	500	7,663	3 2007-2009	PROYECTO DE TRAZADO EN REDACCIÓN	10.502	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA entre pk 28 pk 30,1.
203	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-124 (4)	DUPLICACIÓN ZAMBRANA. INICIO VARIANTE - INT.A-4106 (SALINILLAS)	29,50	35,30	5,80	2x7/10,5	100	1.160	200	2.320	400	13,943	3 2010-2012	PROYECTO DE TRAZADO EN REDACCIÓN	10.655	Incluida como propuesta del II PGCPV. TCA pk 28 al pk 30,1 y del 32,1 al 33,7.
1091	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-124 (5)	DUPLICACIÓN DE CALZADA. TRAMO SALINILLAS-BRIÑAS	35,30	38,79	3,49	2x7/10,5	80	1.074	308	1.396	400	8,390	3 2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	10.655	Incluida como propuesta del II PGCPV.
12	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-240 (3)	DUPLICACIÓN HASTA A-623 (LEGUTIANO).	15,02	16,60	1,58	2x7/10,5	100	398	250	948	600	5,698	3 2007-2009	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN	11.047	Según revisión del II PGCPV está en estudio; Incluye la solución al problema de la travesía de Legutiano.
<b>TOTAL SUBPROGRAMA DUPLICACIÓN DE CALZADA</b>											<b>7.214</b>	<b>43,36</b>							

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN		
<b>SUBPROGRAMA: AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD</b>																			
201	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-104 2	INT. A-2134 (VARIANTE DE ILÁRRAZA) - INT. A-3110	356,30	358,34	2,04	2x7/10,5	100-120	51	25	816	800	9,809	3 2010-2012	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN	10.200	Incluida como propuesta del II PGCPV.
10	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-I (1)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y ELIMINACIÓN DE GIROS A LA IZQUIERDA PK. 321,7 AL PK. 329,5 (Actuación unitaria a ejecutar en dos trienios consecutivos)	321,70	326,10	4,40	2x7,5/11	100			1.763	401	10,597	2 2004-2006	EN EJECUCIÓN	15.045	El presupuesto total de la actuación es 30,920 M€ ; en el cuadro se refleja la asignación a cada trienio de la actuación unitaria.
85	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-I (2)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y ELIMINACIÓN DE GIROS A LA IZQUIERDA PK. 321,7 AL PK. 329,5 (Actuación unitaria a ejecutar en dos trienios consecutivos)	326,10	329,50	3,40	2x11,25/14,75	100-120	268	400	3.382	995	20,323	1 2007-2009	EN EJECUCIÓN	33.207	El presupuesto total de la actuación es 30,920 M€ ; en el cuadro se refleja la asignación a cada trienio de la actuación unitaria.
86	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-I (4)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y ELIMINACIÓN DE GIROS A LA IZQUIERDA DEL PK. 336,2 AL PK. 339,2 (Actuación unitaria a ejecutarse en 2001-2003 y 2004-2006)	336,20	339,20	3,00	2x11,25/14,75	100-120	234	450	1.254	418	7,538	1 2004-2006	EJECUTADA	35.800	En el año 2003 la inversión realizada fue de 2,098 M€
<b>TOTAL SUBPROGRAMA AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD</b>												<b>7.215</b>	<b>48,27</b>						
<b>SUBPROGRAMA: REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS</b>																			
202	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-104 3	INT. A-3110 - VARIANTE DE MATAUCO - INT. N-I (VENTA DEL PATIO)	358,34	363,45	5,11	7/11	100	128	25	613	250	7,678	3 2010-2012	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN	6.617	Incluida como propuesta del II PGCPV.
205	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-622 2A	REORDENACIÓN DE ACCESOS DE ENLACE DE YURRE A INT. N-624	4,85	7,52	2,67	2x7/10,5	120	93	35	267	100	1,605	1 2007-2009	EN ESTUDIO DE ALTERNATIVAS	35.586	Incluida como propuesta del II PGCPV. TCA pk 4,5-pk 6
206	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-622 3A	REORDENACIÓN DE ACCESOS INT.N-624 A INT. A-3600 (ENLACE DE LETONA)	7,52	12,70	5,18	2x7/10,5	120	181	35	207	40	1,245	1 2007-2009	EN ESTUDIO	25.136	Incluida como propuesta del II PGCPV; En II PGCPV actuación conjunta de N-622 de control de accesos entre el enlace de lurre y Letona (cod 205 y 206). TCA pk 8,7-pk 9,7
207	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-622 6	VIA DE SERVICIO CONEXIÓN ENTRE A-624 CON A-2521			1,50			50	33	60	40	0,361	1 2007-2009		16.110	Incluida como propuesta del II PGCPV
<b>TOTAL SUBPROGRAMA REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS</b>												<b>1.147</b>	<b>10,89</b>						

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2007-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>SUBPROGRAMA: CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES</b>																	
11	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-240 (6)	ENLACE CON A-623 (LEGUTIANO)	16,60					500		3,010	2 2007-2009	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN	9.088	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA entre pk 16,6, pk 18,4.
<b>TOTAL SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES</b>											<b>500</b>	<b>3,01</b>					
<b>TOTAL PROGRAMA OBRA PRINCIPAL</b>											<b>46.079</b>	<b>285,84</b>					

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO</b>																		
<b>SUBPROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO</b>																		
99	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-240 (4)	ACONDICIONAMIENTO LEGUTIANO-L.P. BIZKAIA (Inicio en el tramo de la intersección con la carretera A-4404 a Elosu)			7/12	100	80	12	157	0,944	1 2007-2009	EN ESTUDIO	3.929		
84	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-240 (5)	16,60	23,08	6,48	7/12	100	438	67	778	120	4,673	2 2007-2009	3.929	Acondicionamiento intersecciones. Priorizada a trienio 2007-2009 por 3 TCA entre pk 16,6, Y pk 22,4.	
1115	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 2	5,33	7,74	2,41	7/12	80	93	39	121	50	0,724	3 2004-2006	EJECUTADA	4.415	Incluido en II PGCPV. Se encuentra en redacción el Proyecto de Construcción de reordenación y mejora de las intersección entre las carreteras A-132 y A-4159 de acceso al Monasterio de Estibaliz.
1116	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 3	7,74	12,48	4,74	7/12	80	183	39	237	50	1,424	3 2004-2006	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	4.415	Incluido en II PGCPV. Priorizada a trienio 2004-2006 por TCA pk 7,1 - pk 8,8.
14	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 6	25,95	28,65	2,70	7/10	80	108	40	566	209	3,399	2 2007-2009	EN EJECUCIÓN	3.477	Mismo proyecto que el tramo A-132 7.1
88	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 7.1	28,65	33,40	4,75	7/10	80	282	60	1.087	229	6,533	2 2007-2009	EN EJECUCIÓN	2.493	Mismo proyecto que el tramo A-132 6
16	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-623	16,61	22,65	6,04	7/9	60	450	75	483	80	2,904	2 2010-2012		4.787	
18	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-624 (1.1)	21,90	31,10	9,20	7/9	60	598	65	1.331	145	8,000	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	3.335	No es necesaria la construcción de vía lenta por política de pesados en A-68. Dudas de si el pto de 1,589 millones ptas incluye vía lenta. Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 24,3 - pk 25,3.
83	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-624 (2.1)	41,75	44,58	2,83	7/9	60	199	64	340	120	2,041	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	3.731	No incluye el cruce de los Olmos, que se incluye en la A-624 (2.3)
19	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-624 (5.2)	56,18	60,37	4,19	7/8	60	168	40	251	60	1,511	2 2010-2012		463	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2007-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
1070	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-625 8 ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO DESDE EL LIMITE MUNICIPIO DE ORDUÑA HASTA SARATXO	356,32	354,22	2,10	7/10	80	210	100	1.042	496	6,262	2 2004-2006	PROYECTO EN REDACCIÓN	4.798	Priorizada a trienio 2004-2006 por TCA pk 354,2 - pk 356,9.	
1093	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-627 2 ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA A-627 ENTRE A-3006 E INT. A-3002	15,27	17,47	2,20	7/10	80	88	40	88	40	0,529	2 2007-2009		9.316	Incluida como propuesta del II PGCPV. Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 15 - pk 16,6.	
1119	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-627 3 ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA A-627 ENTRE A-3002 Y LÍMITE CON GIPUZKOA	17,47	18,06	0,59	7/9	80/60	36	60	35	60	0,213	2 2010-2012		9.316	Incluida como propuesta del II PGCPV. Reducida la sección de 7/10 a 7/9	
<b>TOTAL SUBPROGRAMA ACONDICIONAMIENTO</b>												<b>6.515</b>	<b>39,16</b>						
<b>SUBPROGRAMA: MEJORA DE TRAVESIAS</b>																			
90	MEJORA DE TRAVESIAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-624 (3) ACONDICIONAMIENTO AMURRIO-RESPALDIZA, (TRAVESÍA DE RESPALDIZA)	45,98	46,60	0,62	7/9	60	100	57	129	208	0,775	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	3.166		
<b>TOTAL SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAVESIAS</b>												<b>129</b>	<b>0,77</b>						
<b>TOTAL PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO</b>												<b>6.644</b>	<b>39,93</b>						

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2007-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>Marco programación:</b>		<b>REVISION PICA</b>																	
<b>PROGRAMA:</b>		<b>OBRA PRINCIPAL</b>																	
<b>SUBPROGRAMA:</b>		<b>DUPLICACIÓN DE CALZADA</b>																	
1200	DUPLICACIÓN DE CALZADA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-625	DUPLICACIÓN LLODIO-AMURRIO	369,88	360,56	9,32	2x7/10,5			2.796	300	16,804	2010-2012		11.236	Existencia de 3 TCAs.	
<b>TOTAL SUBPROGRAMA DUPLICACIÓN DE CALZADA</b>												<b>2.796</b>	<b>16,80</b>						
<b>SUBPROGRAMA:</b>		<b>CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES</b>																	
2002	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	N-I	MODIFICACIÓN DEL ENLACE DE JUNDIZ.							176		1,056	2004-2006	EJECUTADA		Construcción de un nuevo vial. Cambios de titularidad con A-4302. Firma convenio Ayun. Vitoria. Coste total de 2,439 M€. Financiado conjuntamente con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (Ayto. 56,69% y Dip. 43,31%)	
2005	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	N-I	MODIFICACIÓN DEL SEMIENLACE DE GACEO PARA SU CONVERSIÓN EN ENLACE COMPLETO							500		3,010	2007-2009	EN EJECUCIÓN			
2512	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 Y A-3226	ENLACE CON A-3226							450		2,705	2 2010-2012			Enlace con A-3226 y control de accesos hasta L.P La Rioja. Polígono Casablanca.	
1205	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-624 (2.3)	CONVERSIÓN EN ENLACE EL CRUCE CON A-3618 y A-3620 (Cruce de los Olmos)	45,00						600		3,606	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	3.166	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 44,9 - pk 45,9.	
<b>TOTAL SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES</b>												<b>1.726</b>	<b>10,38</b>						
<b>TOTAL PROGRAMA OBRA PRINCIPAL</b>												<b>4.522</b>	<b>27,18</b>						

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>PROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED</b>																		
<b>SUBPROGRAMA: ACONDICIONAMIENTO</b>																		
209	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 4	LP.ALAVA - INICIO ACONDICIONAMIENTO	54,31		80	107	80	134	100	0,805	3 2010-2012		1.899		
1201	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 6 y 7	FINAL ACONDICIONAMIENTO -INICIO VARIANTE DE TRAZADO	57,00		80	205	80	203	80	1,221	3 2010-2012		3.633	Procedente de la unificación del código 210 y 211	
213	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 11.1	FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216) A INT. A-4202. TRAMO FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216) A INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	65,08		80	183	100	198	108	1,191	2 2004-2006	EJECUTADA	3.677		
1108	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 11.3	FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216) A INT. A-4202. TRAMO FINAL OBRA CUESTA DE CASTEJONES A INT. A-4202	70,48		80	89	100	221	249	1,331	2 2004-2006	EJECUTADA	3.677		
216	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-126 2	FINAL Z.U. BERNEDO - INT.A-3136	39,40		60	84	60	93	80	0,558	4 2013-2015		561		
217	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-126 3	INT.A-3136 - L.P.NAVARRA EN ANGOSTINA	40,56		60	137	60	182	80	1,096	4 2013-2015		275		
218	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-126 4	L.P.NAVARRA EN GENEVILLA - SANTA CRUZ DE CAMPEZO (INT.A-132)	40,93		60	170	60	226	80	1,361	4 2013-2015		871		
1210	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-625 7	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO ENTRE SARATXO Y EL INICIO DE LA VTE ESTE DE AMURRIO ( ENLACE CON LA A-624)	359,25		80			1.454	496	8,738	2004-2006	PROYECTO EN REDACCIÓN	4.749		
228	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 1	L.P.BURGOS EN MIRANDA DE EBRO - INT. A-3312	34,66		100/80	43	40	86	80	0,514	2 2007-2009		3.928	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 35,2 - pk 37,3.	
229	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 2.1	INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO INT. A-3312 - INT. A-4322	35,73		100/80	104	80	195	150	1,172	1 2007-2009		1.952	TCA pk 35,2 - pk 37,3.	
231	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 4	FINAL VARIANTE DE FONTECHA - INT.A-2625 EN PUENTELARRA	41,99		100/80	100	80	85	80	0,510	2 2010-2012		1.952		

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2007-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN			
108	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2126 2.1	L.P.NAVARRA - O.ZU.OYON-OION. TRAMO L.P NAVARRA - YECORA	48,00	49,49	1,49	6/8	80/60	60	40	119	80	0,716	3	2010-2012	585		
244	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2521 2	PK 23.410 - INT.A-3612	23,41	24,84	1,43	7/9	80	72	50	114	80	0,688	3	2010-2012	2.415		
247	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2522 1.1	INT.A-624 EN URQUILLO - O.ZU. BARANBIO. TRAMO INT.A-624 EN URQUILLO - PK 32,8	31,10	32,80	1,70	7/9	60	136	80	204	120	1,226	2	2007-2009	1.724		
249	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2522 3	INT.A-3616 - LP.BIZKAIA EN OROZKO	36,12	37,36	1,24	7/9	60	50	40	99	80	0,596	2	2007-2009	1.744	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 36,4 - pk 37,4.	
250	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2602 1	INT.A-624 EN ARTZINIEGA - INT.A-3636	56,18	58,58	2,40	6/8	80/60	144	60	192	80	1,154	3	2010-2012	1.889		
252	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2604 1	INT. A-624 EN ARTZINIEGA - L.P BIZKAIA EN URETA	55,31	58,23	2,92	7/9	80/60	117	40	234	80	1,404	2	2007-2009	2.960		
253	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2620 1.2	FINAL TRAVESÍA DE LEGUTIANO - INT. A-3941. PUERTO DE LA CRUCETA	16,78	24,06	7,28	6/8	60	340	40	437	60	2,625	3	2010-2012	944		
256	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 3	FINAL VARIANTE DE ACCESO A NANCLARES - INT.ACC.A-68	13,84	18,90	5,06	7/10	80	250	40	1.809	357	10,875	2	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN APROBADO	2.459	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 14,2 - pk 15,8. Ampliada sección de 7/9 en PICA a 7/10 en revisión
266	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 3	INT.A-2122(PUENTELARRA) - INTA-2622(ESPEJO)	320,04	324,12	4,08	6/8	80/60	163	40	245	60	1,471	2	2007-2009	1.612	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 323,3 - pk 324,3.	
267	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 4	INT.A-2622(ESPEJO) - INT.A-2622 (V.MONTE)	324,12	327,92	3,80	6/8	60	152	40	228	60	1,370	2	2010-2012	1.612		
285	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3014 2	F.ZU.MARIETA - INT.A-3002	20,82	26,59	5,77	6/8	60	202	35	577	100	3,468	2	2007-2009	EN EJECUCIÓN	718	
<b>TOTAL SUBPROGRAMA ACONDICIONAMIENTO</b>											<b>7.336</b>	<b>44,09</b>								

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
232	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 5.1	INT.A-2625 - L.P.BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA. TRAMO INT. A-2625 A INICIO TRAMO SOBRON	44,13	47,28	3,15	6/8	60/50	126	40	189	60	1,136	3 2010-2012	1.101	
1121	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 5.3	INT.A-2625 - L.P.BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA. TRAMO FINAL TRAMO SOBRON A L.P. BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA	48,88	54,45	5,57	6/8	60/50	223	40	334	60	2,009	3 2010-2012	1.101	
234	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2124 3	LIMITE CONDADO DE TREVIÑO.ALTO DE MORAZA - INICIO TRAVESIA DE PEÑACERRADA	22,84	24,41	1,56	6/8	60	66	40	94	60	0,563	3 2010-2012	456	
236	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2124 5	FINAL DE TRAVESÍA DE PEÑACERRADA - INT.A-124/A-3212	25,15	37,95	12,87	6/7	50/40	257	20	386	30	2,321	4 2013-2015	495	
237	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2126 1	INT.A-126 EN BERNEDO - L.P.NAVARRA	39,16	42,00	2,84	6/7	50/40	99	35	114	40	0,683	4 2013-2015	511	
240	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 2	INT.A-3138 - INT.A-3114	25,79	35,40	9,61	6/7	50/40	288	30	481	50	2,888	2 2010-2012	1.025	
243	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 5.1	F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA - INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO. TRAMO F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA - INICIO TRAMO EN OBRA	46,67	48,75	2,08	6/7	60/40	62	30	104	50	0,625	2 2010-2012	410	
1113	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 5.2	F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA - INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO. TRAMO INICIO TRAMO EN OBRA - FINAL TRAMO EN OBRA	48,75	49,82	1,07	6/7	60/40	32	30	110	103	0,664	2 2004-2006	EJECUTADA	410
1114	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 5.3	F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA - INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO. TRAMO FINAL TRAMO EN OBRA - INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO	49,82	55,98	6,16	6/7	60/40	185	30	308	50	1,851	2 2010-2012	410	
245	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2521 3	INT.A-3612 - ALTO DE LA BARRERILLA	24,84	32,00	7,16	6/8	60	215	30	358	50	2,152	4 2013-2015	780	
246	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2521 4	ALTO DE LA BARRERILLA - LP.BIZKAIA	32,00	33,95	1,95	6/7	50	39	20	78	40	0,469	4 2013-2015	780	
251	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2602 2	INT.A-3636 - L.P.BURGOS EN EL VALLE DE ANGULO	58,58	59,20	0,62	6/7	50/40	12	20	25	40	0,149	4 2013-2015	654	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2007-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN		
1077	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2620 2	INT. A-3941 PTO DE LA CRUCETA A INT.A-4021	24,06	28,34	4,28	6/7	50/40		257	60	1,543	1		944		
257	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 4	INT.ACC.A-68 - INT A-3310 (INICIO VTE DE POBES)	18,90	20,80	1,90	7/9	60	67	35	76	40	0,457	3		903	Ampliada sección de 6/8 en PICA a 7/9 en revisión
259	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 6	FINAL VARIANTE DE POBES - ORIGEN VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA	22,90	27,95	5,05	6/8	60	202	40	354	70	2,125	3		903	
261	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 8.1	FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - INT.A-2625 (ESPEJO). TRAMO FINAL VTE DE SALINAS - INICIO PROYECTO DE MEJORA	29,70	31,80	2,10	6/8	60	63	30	126	60	0,757	3		1.131	
1122	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 8.3	FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - INT.A-2625 (ESPEJO). TRAMO FINAL PROYECTO DE MEJORA - INT. A-2625 (ESPEJO)	32,70	33,67	0,97	6/8	60	27	30	58	60	0,350	3		1.131	Incluida en el PICA en actuación Mejora de trazado y ampliación de plataforma para tramo mayor (Salinas a A-2625).
2503	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 9.1	INT.A-2625(V.MONTE) - I.ZU.VILLANAÑE	37,41	38,20	0,79	6/7	60	20	25	32	40	0,190	3		524	
2505	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 9.3	F.ZU.VILLANAÑE - I.ZU.VILLANUEVA	38,80	41,00	2,20	6/7	60	55	25	88	40	0,529	3		524	
263	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 10	F.ZU.VILLANUEVA - L.P.BURGOS/ALAVA	41,73	43,79	2,06	6/7	60	41	20	62	30	0,371	4		148	
264	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 11.1	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO L.P. ALAVA - I.ZU. TOBILLAS	46,58	50,03	3,45	6/7	50	70	20	104	30	0,622	4		148	
1124	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 11.3	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO F.ZU. TOBILLAS - I.ZU. BOVEDA	50,61	53,10	2,49	6/7	50	50	20	75	30	0,449	4		148	
1126	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 11.5	L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO F.ZU. BOVEDA - L.P.BURGOS.	53,83	58,28	4,45	6/7	50	89	20	134	30	0,802	4		148	
2515	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 1.1	PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO EN PUENTELARRA	318,10	318,16	0,06	6/8	60			75	1.253	0,452	3	EJECUTADA	2.804	Parte correspondiente al puente de Puentelarrá (Pº de adjudicación de 904.043,47 €, de los que 452.021,73€ corresponden a la DFA y el resto a la Junta de Castilla y León).
265	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 1.2	TRAMO L.P.BURGOS (PUENTELARRA) - INTA-2122(1)(PUENTELARRA)	318,16	318,96	0,80	6/8	60	34	40	35	43	0,208	3		2.804	



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN		
1037	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 5	INT.A-2622 (V.MONTE) - INT. A-3318	327,92	331,20	3,28	6/8	60	66	20	131	40	0,789	3	2010-2012	1.221	
269	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 6	INT. A-3318 - L.P.BURGOS EN OSMA	331,20	336,08	4,88	6/8	60	195	40	195	40	1,173	3	2010-2012	1.221	
1069	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 7	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DESDE EL LIMITE CON BURGOS HASTA MUNICIPIO DE ORDUÑA.	342,11	350,57	8,46	6/7	60	169	20	254	30	1,525	2	2010-2012	808	
2507	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3002 4.1	F.ZU ARROYABE - INICIO TRAVESÍA ULLIBARRI - GAMBOA	10,52	13,79	3,27	6/7	50/40	99	30	131	40	0,786	3	2007-2009	2.397	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 10,7 - pk 11,7.
2509	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3002 4.3	FINAL TRAVESÍA ULLIBARRI - GAMBOA - INTA-627 EN LANDA	14,92	18,68	3,76	6/7	50/40	114	30	150	40	0,904	3	2010-2012	2.397	
274	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3006 1	INT.N-240 EN LEGUTIANO - INT.A-627	14,61	16,78	2,17	7/9	60	43	20	87	40	0,522	3	2010-2012	1.471	
276	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3008 2	ARZUBIAGA - INT.A-3010	7,14	10,66	3,52	6/7	60	70	20	106	30	0,635	4	2013-2015	497	
277	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3010 1	INT.N-104 - JUNGUITU	6,31	7,91	1,60	6/7	60	40	25	48	30	0,288	4	2013-2015	454	
278	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3010 3	LUBIANO - INT.A-3008	9,23	10,62	1,39	6/7	60/50	35	25	42	30	0,251	4	2013-2015	454	
279	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 2	INT.A-4013 - INT. A-3014	15,14	17,48	2,34	6/8	60	59	25	94	40	0,563	3	2010-2012	2.253	
280	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 3	INT. A-3014 - F.ZU.OZAETA	17,48	18,43	0,95	6/8	60/50	24	25	38	40	0,228	3	2010-2012	2.253	
281	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 4	F.ZU.OZAETA - INT.A-3016	18,43	27,45	9,02	6/7	50	226	25	271	30	1,626	4	2013-2015	509	
282	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 5	INT.A-3016 - F.ZU.ZALDUONDO	27,45	31,82	4,37	6/7	50	109	25	131	30	0,788	4	2013-2015	232	
283	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 6	F.ZU.ZALDUONDO - INT.A-3020	31,82	34,29	2,47	6/7	60	49	20	74	30	0,445	4	2010-2012	232	

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
284	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3014 1	INT.A-3012 - F.ZU.MARIETA	17,48	6/7	60/50	67	20	100	30	0,602	4 2013-2015		718	
286	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3016 1	SALVATIERRA - INT.A-3018	24,96	6/7	50	42	20	210	100	1,262	4 2010-2012		292	Incluye variante de las carreteras A-2128 y A-3016 hasta el final de la ZU de Salvatierra: Pk 24,96 a Pk 26,108
287	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3016 2	INT.A-3018 - INT.A-3012	27,06	6/7	50	87	20	131	30	0,784	4 2013-2015		292	
288	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3018 1	INTA-3016 - INT.A-3012	27,06	6/7	50	82	20	123	30	0,737	4 2010-2012		168	Petición Ayuntamiento de Zaldondo
289	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3022 1	SALVATIERRA (C/FUEROS) - INT.A-3012	24,82	6/7	50	264	20	396	30	2,380	4 2013-2015		114	
290	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3102 2	BERROSTEGUIETA - LMT. CONDADO DE TREVIÑO; PUERTO DE ZALDIARAN	4,37	6/7	50/40	96	20	192	40	1,156	3 2010-2012		1.662	
2517	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3104 1.2	PK 4.90 - INT.A-4119	4,90	6/7	50			20	40	0,120				2010-2012
291	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3104 2	INT.A-4119 - F.ZU.ULLIBARRI DE LOS OLLEROS/A-4133	5,40	6/7	50	81	20	121	30	0,728	3 2010-2012		712	
296	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3110 2	INT.A-4134 - INICIO VARIANTE ALEGRÍA	9,42	7/10	80/60	115	35	396	200	2,380	3 2007-2009		3.886	Peticiones del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora de la A-3110. Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 9,3 - pk 11,8.
298	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3110 4	FINAL VARIANTE ALEGRÍA - INT.A-4138	15,80	7/9	80/60	50	10	216	60	1,298	3 2010-2012		3.927	Peticiones del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora de la A-3110.
299	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3110 5.1	INT A-4138 - PK 25.59	19,41	6/8	60	60	35	371	60	2,229	3 2010-2012		561	Peticiones del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora de la A-3110
301	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3114 1	INT.A-132 - INT.A-4144	25,95	6/7	40	44	25	245	140	1,472	3 2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	574	Incluye proyecto de acondicionamiento en el paso de Los Pocilones
302	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3114 2	INT.A-4144 - INT.A-3118	27,70	6/7	40	111	25	177	40	1,063	3 2010-2012		574	
303	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3114 3	INT.A-3118 - INT.A-2128	32,12	6/7	40	225	25	270	30	1,625	4 2013-2015		215	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIIENIO 2007-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN		
311	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3122 2	F.ZU.BERANTEVILLA - LMT. CONDADO DE TREVIÑO	32,00	35,54	3,54	6/7	60	85	20	106	30	0,638	4 2010-2012	408		
312	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3124 1	INT A-3122 - LMT. CONDADO DE TREVIÑO	34,27	39,02	4,75	6/7	50	95	20	143	30	0,856	4 2013-2015	231		
313	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3126 1	INT.N-124 - P.I.A-3126 BERGANZO	32,50	39,28	6,78	6/7	50	203	30	271	40	1,630	4 2010-2012	202		
314	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3126 2	P.I.A-3126 BERGANZO - INT.A-2124/A-3130	39,28	46,75	7,47	6/7	50/40	224	30	374	50	2,245	4 2010-2012	75		
316	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3130 2	INT. A-4152 - INT. A-126	32,24	44,21	11,97	6/7	50	180	15	299	25	1,799	4 2010-2012	94		
317	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3134 1	LIM.BURGOS - O.ZU.URARTE	25,23	26,21	0,98	6/7	50	15	15	29	30	0,177	4 2013-2015	219		
318	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3134 2	O.ZU.URARTE - INT.A-4150 (MARQUINEZ)	26,21	29,13	2,92	6/7	50/40	58	20	88	30	0,526	4 2013-2015	219		
1094	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3202 3	HARO (L.P LA RIOJA) - INT. A-124 EN LABASTIDA	19,13	15,51	3,62	7/9	80	177	49	217	60	1,305	2 2007-2009	EN EJECUCIÓN	2.774	
2518	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3210	AMPLIACIÓN PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO EN L.P CON LA RIOJA	73,28			7/9	60			1,000		2010-2012			Financiado íntegramente por la Diputación Foral de Alava de acuerdo con el protocolo de colaboración con el Gobierno de La Rioja.	
324	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3210 1	INT.A-124 - O.ZU.ELCIEGO	64,88	70,04	5,16	7/9	60	103	20	527	102	3,168	3 2004-2006	EJECUTADA	1.050	Proyecto redactado a sección 7/9
325	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3212 1	INT.A-124 - F.ZU.LEZA	58,22	60,15	1,93	6/7	50	39	20	58	30	0,348	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	558	
326	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3212 2	F.ZU.LEZA - INT.A-3210 ELCIEGO)	60,15	66,28	6,13	6/7	50	123	20	184	30	1,105	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	558	
109	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3214 1.2	INT.A-124 - INT.A-3224. TRAMO VILLABUENA - INT. A-3224	57,92	59,07	1,15	6/8	60/50	25	25	371	323	2,230	3 2007-2009	EN EJECUCIÓN	657	Proyecto de construcción redactado contempla la actuación entre la intersección con la A-3214 y Baños de Ebro
328	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3214 2	INT.A-3224 - INT.A-3212 (ELCIEGO)	59,07	63,77	4,70	6/7	50	94	20	141	30	0,847	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	312	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2007-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN		
329	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3216 1	INT.A-124 - O.ZU.LAPUEBLA DE LABARCA	64,96	71,04	6,08	6/7	50	152	25	243	40	1,462	4 2007-2009	840		
330	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3218 1	INT.A-124 - INT.A-3228 O.ZU.ELVILLAR	71,54	77,84	6,30	6/7	50/40	158	25	189	30	1,136	4 2010-2012	307	Petición del Ayuntamiento de Elvillar de ejecutar la mejora.	
332	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3220 2	F.ZU.LANCIEGO/INT.A-4209 - ORIGEN VARIANTE ESTE DE CRIPAN	78,35	81,54	3,19	6/7	50	76	20	80	25	0,479	4 2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	223	Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripan para mejora de Assa a Límite con Navarra.
334	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3220 4	FINAL VARIANTE ESTE DE CRIPAN - L.P.NAVARRA	82,24	84,27	2,03	6/7	50/40	30	15	51	25	0,305	4 2013-2015	223	Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripan para mejora de Assa a Límite con Navarra.	
331	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3220 1.1	INT.A-124 - I.ZU.LANZIEGO	72,42	76,71	4,29	6/7	50	65	15	129	30	0,774	3 2010-2012	843	Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripan para mejora de Assa a Límite con Navarra.	
2501	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3220 1.2	I. ZU.LANZIEGO - F.ZU.LANCIEGO/INT.A-4209	76,71	78,35	1,64	6/7 y 6/8	50	26	15	198	121	1,188	2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	843	Incluye mejora de la intersección A-3220 con A-4209
335	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3224 1.1	INT.A-3214 - INICIO TRAVESÍA BAÑOS	59,06	60,20	1,14	6/7	50	29	25				4 2010-2012	EN EJECUCIÓN	480	Presupuesto incluido en la mejora de la A-3214 1.2
2519	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3224 a	AMPLIACIÓN PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO EN L.P CON LA RIOJA	61,43			7/9							2010-2012			Financiado íntegramente por el Gobierno de La Rioja de acuerdo con el protocolo de colaboración con la Diputación Foral de Alava.
337	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3226 1	INT. A-124 - INT. A-2126	74,98	80,12	5,14	6/8	60/50	129	25	206	40	1,236	3 2010-2012	768		
338	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3226 2	INT. A-2126 -INICIO VARIANTE DE MOREDA	80,12	82,64	2,52	6/8	50	84	25	76	30	0,454	3 2010-2012	818		
343	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3302 2	INT.ACC.ESTARRONA - INT.A-3606	6,06	7,74	1,68	7/9	80/60	50	30	67	40	0,404	3 2010-2012	2.402		
344	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3302 3	INT.A-3606 - INT.A-4359	7,74	11,00	3,26	7/9	80/60	98	30	163	50	0,980	3 2010-2012	2.402		
345	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3302 4	INT.A-4359 - INT.A-4358	11,00	12,49	1,49	7/9	60	45	30	75	50	0,448	3 2010-2012	2.402		
346	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3302 5	INT.A-4358 - INT.A-3308	12,49	13,28	0,79	7/9	60	24	30	24	30	0,142	3 2010-2012	2.402		

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1206	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3302 6	INT.A-3308 - INT.N-I	13,28	7/10	60			73	30	0,436	2010-2012		3,687	
1101	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3310	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE CALZADA. NUEVO PASO BAJO EL FERROCARRIL EN MANZANOS	21,12	7/8	50/40			199	203	1,196	2004-2006	EJECUTADA	128	No prevista en el PICA. Incluye el nuevo paso bajo el ferrocarril.
348	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3310 3	ANTEZANA - INT.VARIANTE DE POBES	26,40	6/7	50	29	15	57	30	0,343	4 2010-2012		314	
349	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3312 1	INT.N-I - INICIO VARIANTE DE RIBABELLOSA	29,27	7/9	80	25	25	59	60	0,353	2 2010-2012		664	Modificada la sección de 6/7 en PICA a en Revisión 7/9.
351	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3312 3	FINAL VARIANTE DE RIBABELLOSA - O.ZU COMUNIÓN	31,50	6/7	60	173	60	87	30	0,521	2 2010-2012		290	Modificada la sección en la revisión de 7/9 a 6/7.
354	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3314 1	INT.A-2622 - INT. A-3316 (ZUAZO)	19,30	6/7	50	120	20	240	40	1,442	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	546	
355	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3314 2	INT. A-3316 (ZUAZO) - INT.A-4356	25,30	6/7	60/50	136	20	204	30	1,224	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	362	
356	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3314 3	INT.A-4356 - INT.A-3612	32,09	6/7	60/50	86	20	129	30	0,775	4 2010-2012		606	
357	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3314 4	INT.A-3612 - INT.A-2521	36,39	6/7	60/50	33	20	49	30	0,294	4 2013-2015		606	
2513	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3318 1.2	FINAL VARIANTE SUBIJANA-MORILLAS - F.ZU.BARRON	21,00	6/7	50	173	20	234	30	1,406	4 2010-2012		338	
360	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3318 2	F.ZU.BARRON - INT.A-2625	28,77	6/7	50	107	20	161	30	0,968	4 2013-2015		133	
361	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3320 1	INT.A-2622 - F.ZU.CARANCA/INT.A-4330	38,43	5/6	40	58	15	96	25	0,577	4 2013-2015		120	
362	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3320 2	F.ZU.CARANCA/INT.A-4330 - INT.A-2625	42,27	5/6	50/40	39	25	47	30	0,281	4 2013-2015		120	
363	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3322 1	INT.A-3310 - LMTE. CONDADO DE TREVINO	21,28	6/7	50	180	25	288	40	1,729	4 2013-2015		159	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2007-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
1042	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3602 1	POLIG. ALI-GOBEO (C/ALIBARRA) - INT.A-3601	4,91	8,86	3,95	6/7	50	59	15	99	25	0,593	4 2013-2015	320	
365	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3604 1.2	P.I.A-3604 ETXABARRI-IBIÑA - P.I.A-3604 MENDARÓZQUETA	9,90	12,16	2,26	6/7	50	57	25	90	40	0,543	3 2010-2012	789	
366	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3604 2	P.I.A-3604 MENDARÓZQUETA - F.ZU.MIÑANO MENOR	12,16	14,46	2,30	6/7	50	58	25	92	40	0,553	4 2013-2015	311	
367	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3604 3	F.ZU.MIÑANO MENOR - ACCESO AL PARQUE TECNOLÓGICO	14,46	15,64	1,18	7/9	80/60	30	25				3 2004-2006	311	Incluido en el proyecto de la autopista AP-1 tramo Etxabarri - Luko.
368	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3606 1	INT A-3302 - INT. N-624	7,74	13,26	5,52	6/7	50	110	20	166	30	0,995	4 2013-2015	213	
369	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3608 1	INT.N-622 - INT.A-3610	10,40	15,41	5,01	6/8	60	100	20	200	40	1,204	2 2010-2012	1.170	
370	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3608 2	INT.A-3610 - F.ZU.MURUA	15,41	16,86	1,45	6/8	60	36	25	58	40	0,349	3 2010-2012	771	
371	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3608 3	F.ZU.MURUA - INT.N-240	16,86	22,61	5,75	6/7	50	115	20	173	30	1,037	4 2013-2015	495	
372	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3610 1	INT.A-3608 - INT.A-3600	15,41	22,82	7,41	6/7	50	111	15	185	25	1,113	4 2013-2015	295	
373	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3612 1	INT.A-2521 - INT.A-3314	24,84	26,45	1,61	6/8	60	40	25	81	50	0,484	2 2007-2009	2.238	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN
374	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3616 1	INT.A-2522 - INT.A-624	36,12	41,16	5,04	6/7	50/40	101	20	151	30	0,909	4 2013-2015	310	
375	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3618 1	INT.A-624 - INT.A-3931	44,86	47,34	2,48	6/7	50/40	50	20	74	30	0,447	4 2013-2015	968	
376	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3618 2	INT.A-3931 - INT.ACC.A MADARIA (A-4615)	47,34	49,38	2,04	6/7	50/40	41	20	61	30	0,368	4 2013-2015	489	
377	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3620 1.2	INT.A-4609 - INT.A-3622	45,47	46,94	1,47	7/9	80/60	59	40	294	200	1,767	2 2007-2009	1.065	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 45.6 - pk 46.6.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN			
378	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3622	1.1	INT.A-624 - INT.A-3620		46,61	49,00	2,39	7/9	60	96	40	143	60	0,862	3 2010-2012	1.850	
2510	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3622	1.2	INT.A-3620 - INT.A-625		49,00	50,00	1,00	7/9	60	40	40	120	120	0,721	3 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	2.655
379	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3624	1	INT.A-624 - INT.A-3641		46,75	49,44	2,69	6/7	50/40	67	25	108	40	0,647	4 2013-2015		169
380	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3626	1	INT.A-624 - MONASTERIO DE QUEJANA		47,44	50,67	3,23	6/7	40	65	20	97	30	0,582	4 2013-2015	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	288
381	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3630	1	INT.A-624 - L.P.BURGOS		51,84	60,59	8,75	6/6	40	175	20	263	30	1,578	4 2013-2015		220
383	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3634	1	INT.A-624 - INT.A-2604		52,44	56,19	3,75	6/7	50	75	20	113	30	0,676	4 2013-2015		295
384	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3636	1	INT.A-2602 - L.P.BURGOS		58,58	59,86	1,28	6/6	40	45	35	51	40	0,308	3 2010-2012		422
385	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3641	1	INT.A-624 - F.ZU. ZUAZA		48,44	50,94	2,50	6/8	60/50	63	25	100	40	0,601	3 2010-2012		783
386	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3641	2	F.ZU.ZUAZA - L.P.BIZKAIA		50,94	58,29	7,35	6/8	60/50	184	25	294	40	1,767	3 2010-2012		783
<b>TOTAL SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA</b>											<b>18.012</b>	<b>109,26</b>								

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>SUBPROGRAMA: ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA</b>																		
293	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3108 1	N_104 EN OREITIA - INT.A-4134	9,61	6/7		17	15	28	25	0,167	4 2013-2015		180		
294	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3108 2	INT.A-4134 - F.ZU.ARGOMARIZ	10,72	6/7		21	15	35	25	0,210	4 2013-2015		253		
295	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3108 3	F.ZU.ARGOMARIZ - INT.N-104 EN VENTA DEL PATIO	12,12	6/7		16	15	26	25	0,158	4 2013-2015		253		
300	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3112 1	A-132 EN EGUILETA-A-3110 EN ALEGRÍA	13,29	6/8		64	15	106	25	0,637	3 2010-2012		848	Petición del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora del acceso a la A-132 en Eguieta.	
304	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3116 1	INT.A-2128 - RAMAL	38,58	6/7		8	10	15	20	0,093	4 2013-2015		173		
305	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3116 2	RAMAL - L.P.NAVARRA EN LARRAONA	39,35	6/7		12	10	24	20	0,145	4 2013-2015		173		
307	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3118 1	INT A-3114 - INT.A-2128	32,12	5/6		104	15	174	25	1,046	4 2013-2015		169		
319	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3136 1	INT.A-126 - P.I. A-3136 QUINTANA ( INT. A-4154)	40,56	6/7		43	15	86	30	0,516	4 2013-2015		44	En propuestas de la revisión ampliado de 5/6 a 6/7	
320	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3136 2	P.I. A-3136 QUINTANA ( INT. A-4154) - INT.A-132	43,42	6/7		166	15	332	30	1,992	4 2013-2015		44	En propuestas de la revisión ampliado de 5/6 a 6/7	
1211	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3202 1	PEÑACERRADA A L.P LA RIOJA	25,59	6/7				76	25	0,457	2013-2015		51		
1212	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3202 2	L.P LA RIOJA A INT. A-124 EN LABASTIDA	12,86	6/7				53	25	0,316	2013-2015		184		
1213	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3224 A	BAÑOS DE EBRO A PUENTE SOBRE RÍO EBRO	61,16	6/8				7	25	0,039	2013-2015		257		
387	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3920 1	INT.A-2620 - L.P. GIPUZKOA	32,33	6/6		50	15	84	25	0,505	4 2013-2015		112		

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
388	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3931 1	INT.A-3618 - L.P.BIZKAIA	47,34	6/6		13	15	21	25	0,128	4 2013-2015		145		
389	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3941 2	P.I.A-3941 - L.P.BIZKAIA EN OTXANDIO	29,29	6/6		8	15	14	25	0,084	4 2013-2015		104		
<b>TOTAL SUBPROGRAMA ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA</b>											<b>1.080</b>	<b>6,49</b>						
<b>SUBPROGRAMA: REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS</b>																		
2514	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3020 1	REORDENACIÓN Y MEJORA DE LA INTERSECCIÓN ENTRE LAS CARRETERAS A-3020 Y A-3138 MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE GLORIETA						95		0,569	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN APROBADO			
1207	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3308 1	INT.A-3302 - PUENTE NANCLARES	13,28	7/9				59	30	0,355	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	3.615	Definir como modificación de intersección con antigua A-2622	
1127	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-2134 Y A-4001	MODIFICACIÓN INTERSECCIÓN CON A-2134 EN ZURBANO Y MEJORA DE LA A-4001	4,92					288	127	1,734	2010-2012	EN EJECUCIÓN	939	No previsto en PICA	
<b>TOTAL SUBPROGRAMA REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS</b>											<b>442</b>	<b>2,66</b>						
<b>SUBPROGRAMA: REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES</b>																		
214	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 12	INT.A-4202 - LP.LA RIOJA	71,37	7/10	80	120	20	120	20	0,721	2 2004-2006		3.677	Priorizada a trienio 2004-2006 por TCA pk 72,8 - pk 74,3.	
241	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 3	INT.A-3114 - INT.A-3116 A LARRAONA	35,40	6/7	60	32	10	63	20	0,382	4 2013-2015		800		
336	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3224 2	INT.ACC.TORREMONALVO - L.P.LA RIOJA	61,16	6/6	50	39	16	39	16	0,232	4 2013-2015		480		
<b>TOTAL SUBPROGRAMA REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARCENES</b>											<b>222</b>	<b>1,33</b>						

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>SUBPROGRAMA: MEJORA DE TRAVESIAS</b>																		
2004	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-624 (5.1)	TRAVESÍA DE ARTZINIEGA	55,31	7/8	60			36	41	0,216	2 2010-2012		463	No especificada en el PICA como tal. Pto calculado con coste unitario de 40 millones pts/km	
1120	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 5.2	INT.A-2625 - L.P.BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA. TRAMO INICIO TRAMO SOBRON A FINAL TRAMO SOBRON	47,28	6/8	60/50	64	40	218	136	1,310	3 2010-2012	EN EJECUCIÓN	1.101		
235	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2124 4	INICIO TRAVESIA DE PEÑACERRADA - FINAL DE LA TRAVESIA DE PEÑACERRADA	24,41	6/8	60	24	40	146	215	0,879	3 2007-2009	PROYECTO REDACTADO	456		
239	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2126 3	O.ZU. OYON - F. ZU. OYON	57,58	7/10	60	88	80	88	80	0,529	3 2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN APROBADO	8.419	Sección ampliada de 7/9 a 7/10	
1209	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 9.2	TRAVESÍA DE VILLANAÑE	38,20	6/7				109	198	0,655	2010-2012	PROYECTO CONSTRUCCIÓN APROBADO	524	No prevista en PICA como tal pero si incluida una mejora de trazado y ampliación de plataforma para tramo completo. Posibilidad de adelantar por estado del proyecto.	
1102	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 9.4	TRAVESÍA DE VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	41,00	6/7				204	170	1,229	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN APROBADO	524	No prevista en PICA como tal pero si incluida una mejora de trazado y ampliación de plataforma para tramo completo.	
2500	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3002 4.2	TRAVESÍA ULLIBARRI - GAMBOA	13,79	6/8	50/40	34	30	146	129	0,878	3 2004-2006	EJECUTADA	2.397	Priorizada a trienio 2004-2006	
<b>TOTAL SUBPROGRAMA MEJORA DE TRAVESIAS</b>											<b>948</b>	<b>5,70</b>						



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>SUBPROGRAMA: CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS</b>																		
1203	CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-624 (1.2) VÍA LENTA EN EL ALTO DE CHOZAS	31,10	34,62	3,52	7/9 + VÍA LENTA				352	100	2,116	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	3.140	
1204	CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-624 (1.3) VÍA LENTA ENTRE VTE ESTE AMURRIO Y A-4602	37,35	40,30	2,95	7/9 + VÍA LENTA				295	100	1,773	2007-2009		3.140	
<b>TOTAL SUBPROGRAMA CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS</b>												<b>647</b>	<b>3,89</b>					

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2007-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
393	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4004 1	INT A-3100 - INT.A-3022	14,64		16,88	2,24	5,5/5,5	22	10	37	17	0,223		100	
394	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4005 1	INT A-3100 - INT.A-3022	16,76		18,85	2,09	5,5/5,5	17	8	35	17	0,209		221	
398	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4011 1	INT.A-3002 - NANCLARES DE GAMBOA	10,29		13,84	3,55	5,5/5,5	28	8	59	17	0,355		209	
1128	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4012	ACCESO A GARAIO	14,45		16,01	1,56	6/7			31	20	0,187	PROYECTO REDACTADO	682	
399	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4013 1	INT.A-3012 - O.ZU.GUEVARA	15,14		15,88	0,74	5,5/5,5	7	10	13	17	0,076		23	
400	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4013 2	O.ZU.GUEVARA - INT.A-3022	15,88		16,18	0,30	5,5/5,5	3	8	73	208	0,438	PROYECTO APROBADO	23	Incluye el tramo de la A-3022 hasta su intersección con la A-3012
401	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4014 1	INT.A-3022 - ETURA	16,73		17,16	0,43	5,5/5,5	5	8	10	17	0,062		136	
402	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4015 1	INT.A-3022 - HEREDIA	30,57		30,84	0,27	5,5/5,5	3	8	6	17	0,036		1.221	
403	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4017 1	INT.A-3012 - ELGUEA	18,26		20,74	2,48	5,5/5,5	20	8	41	17	0,248		221	
404	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4018 1	INT.A-3012 - BARRIA	25,01		25,24	0,23	5,5/5,5	4	8	8	17	0,051		159	
405	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4019 1	INT.A-3012 - ARRIOLA	28,75		28,99	0,24	5,5/5,5	5	8	10	17	0,060		212	
407	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4021 2	O.ZU.ZABOLA - ZABOLA	28,34		29,87	1,53	5,5/5,5	1	8	1	17	0,009		332	
1215	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4024	INT. A-4023 - URIBARRI	29,22		30,84	1,62	5,5/5,5			32	20	0,192		281	

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1216	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4025	C/NARDEAGA - ECHAGÜEN	29,73					76	17	0,457			295	
1217	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4026	INT. A-4025 - GANZAGAI	32,59					9	17	0,053			282	
273	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4027 1	INT.N-240 EN ARACA - INT.A-3002 EN DURANA	6,25		6/7	20	20	90	88	0,540		EN EJECUCIÓN	1.291	Incluye 2 metros de acera a cada lado. Afecta a 390 m de actuación.
409	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4101 1	INT.N-102 - ESQUIVEL	3,66		5,5/5,5	28	10	56	20	0,337			167	
410	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4102 1	INT.N-102 ARIÑEZ - ZUMELZU	6,30		5,5/5,5	16	8	39	19	0,235		PROYECTO APROBADO	323	
1129	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4104	ARMIÑON-ESTAVILLO	22,67									EN EJECUCIÓN	177	No previsto en PICA. Incluido en el Proyecto de Acondicionamiento de la N-I (2)
412	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4107	F.ZU.CERIO - INT.A-4159 (ACCESO A ESTIBALIZ)	7,79		5,5/5,5	11	8	23	17	0,138			433	
413	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4109 1	INT.A-3100 - ARRIETA	17,59		5,5/5,5	4	8	8	17	0,046			72	
414	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4110 1	INT.A-3100 - O.ZU.EZQUERECOCHA	19,84		5,5/5,5	7	8	14	17	0,086			401	
416	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4111 1	INT.A-3100 - INT.A-3110	21,61		5,5/5,5	28	8	61	17	0,364			106	
417	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4112 1	INT.A-3110 - INT.ACC.A ALANGUA	26,19		5,5/5,5	23	8	49	17	0,293			106	
418	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4112 2	INT.ACC.A ALANGUA - INT.A-2128	29,09		5,5/5,5	13	8	26	17	0,157			106	
419	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4114 1	INT.A-3138 - O.ZU.VICUÑA	29,21		5,5/5,5	9	10	18	20	0,108			310	
1064	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4121 1	INT.A-3110 - O.ZU AÑUA	11,60		5,5/5,5	14	8	28	17	0,170		PROYECTO APROBADO	269	

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
1117	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4121 2	O.ZU AÑUA - INT.A-132	13,29		15,14	1,85	5,5/5,5	15	8	31	17	0,185		269	
425	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4122 1	INT.A-132 - O.ZU.APELLANIZ	23,41		25,87	2,46	5,5/5,5	20	8	41	17	0,249		180	
426	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4130 1	INT.A-2128 - OCARIZ	27,11		27,86	0,75	5,5/5,5	7	8	14	17	0,083		216	
1218	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4131	INT. A-2128 - OTEO	44,25		44,50	0,25	5,5/5,5			7	20	0,043		88	
427	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4133 1	INT.A-3104 - OQUINA	9,32		14,97	5,65	5,5/5,5	56	10	112	20	0,671		665	
428	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4135 1	INT.A-3112 - INT.A-4136	13,47		16,35	2,88	5,5/5,5	23	8	49	17	0,294		124	
1219	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4137	INT. A-3110 - ACILU	16,65		17,26	0,61	5,5/5,5			20	20	0,119		91	
1220	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4138	INT. A-3110 - CHINCHETRU	19,41		21,26	1,85	5,5/5,5			41	20	0,246		61	
429	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4139 2	INT.ACC.A-3110 - JAUREGUI	21,19		21,56	0,37	5,5/5,5	3	8	6	17	0,037		116	
430	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4140 1	INT.A-3110 - ALAIZA	23,19		23,47	0,28	5,5/5,5	3	8	6	17	0,036		209	
431	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4141 1	INT.A-4112 - EGUILEOR	28,67		29,47	0,80	5,5/5,5	7	8	15	17	0,091		47	
432	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4142 1	INT.A-3114 - ONRAITA	35,41		37,68	2,27	5,5/5,5	23	10	46	20	0,278		83	
433	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4143 1	INT.A-3114 - IBISATE	32,34		32,60	0,26	5,5/5,5	3	10	5	20	0,031		34	
434	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4144 1	INT.A-3114 - O.ZU.MUSITU	27,70		31,88	4,18	5,5/5,5	34	8	70	17	0,422		411	

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1221	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION A-4145 INT. A-3114 - ALECHA	27,02	28,25	1,23	5,5/5,5				27	20	0,161			95	Ver sección actual
436	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE A-4146 1 INT.A-3122 - PORTILLA	31,04	33,87	2,83	5,5/5,5		24	8	49	17	0,296			58	
1222	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION A-4147 INT. A-3124 - TOBERA	37,59	38,53	0,94	5,5/5,5				16	17	0,099			47	
1223	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION A-4148 LIMITE BURGOS - FAIDO	22,76	23,32	0,56	5,5/5,5				9	17	0,053			107	
437	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE A-4149 1 INT.A-3134 - LMTE. CONDADO DE TREVIÑO(L.P.BURGOS)	26,79	28,41	1,62	5,5/5,5		12	8	26	17	0,155			56	
438	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE A-4150 3 INT.A-3134 - O.ZU.ARLUCEA	29,13	32,48	3,35	5,5/5,5		34	10	67	20	0,402			81	
440	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE A-4153 1 INT.A-126 - INT.A-126	36,51	36,77	0,26	5,5/5,5		7	8	14	17	0,083			176	
2602	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION A-4154 1 LIMITE BURGOS - O.Z.U. URTURI	36,35	37,72	1,37	5,5/5,5				27	20	0,165				
2603	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION A-4154 2 O.Z.U. URTURI - F.Z.U. URTURI	37,72	38,00	0,28	5,5/5,5				91	325	0,548				
2604	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION A-4154 3 F.Z.U. URTURI - INT. A-3136	38,00	39,94	1,94	5,5/5,5				39	20	0,233				
441	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE A-4155 1 INT.A-3126 - O.ZU.MONTORIA	25,44	27,35	1,91	5,5/5,5		15	8	32	17	0,191			38	
442	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE A-4156 1 INT.A-3122 - O.ZU.ESCANZANA	32,13	32,59	0,46	5,5/5,5		5	10	11	20	0,066			107	
443	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE A-4157 1 L.P.BURGOS - LACORZANA	30,66	32,26	1,60	5,5/5,5		14	8	29	17	0,174			27	
306	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE A-4160 1 INT.A-2128 - INT.A-3116	38,70	39,20	0,50	6/7		8	15	15	30	0,090			87	



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN		
309	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4161 2	F.ZU.ORBISO - INT A-2128 EN ENTREPEÑAS	43,07	44,29	1,22	5/6		18	15	37	30	0,220		130		
444	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4204 1	INT.A-3214 - BAÑOS DE EBRO	56,11	59,03	2,92	5,5/5,5		24	8	49	17	0,297		63		
1130	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4212	MOREDA-BARRIOBUSTO	51,48	58,44	6,96	5,5/5,5				140	20	0,844		PROYECTO REALIZADO	730	No previsto en PICA. Ver sección actual
450	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4308 2	INT.A-3606 -F.ZU.GUEREÑA	11,93	12,14	0,21	5,5/5,5				23	37	0,137		125		
451	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4309 1	INT.A-3606 - ULLIVARRI-VIÑA	7,88	8,49	0,61	5,5/5,5		6	8	13	17	0,077		248		
453	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4311 1	INT.A-4310 - MARTIODA	8,37	9,18	0,81	5,5/5,5		6	8	13	17	0,076		92		
454	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4312 1	INT.A-4310 - O.ZU.HUETO-ABAJO	10,61	10,88	0,27	5,5/5,5		3	10	6	20	0,034		137		
1225	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4314	INT.A-3302-VILLODAS	12,84	13,11	0,27	5,5/5,5				5	20	0,032		251		
456	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4316 1	INT.A-2622 - CAICEDO-SOPEÑA	21,92	24,29	2,37	5,5/5,5		20	8	41	17	0,244		55		
457	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4317 1	INT.A-2622 - BASQUIÑUELAS	22,92	26,58	3,66	5,5/5,5		30	8	63	17	0,376		41		
458	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4318 1	INT.A-2622 - ARREO	26,90	29,22	2,32	5,5/5,5		19	8	39	17	0,232		82		
463	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4323 1	INT.A-2122 - CAICEDO-YUSO	38,90	40,91	2,01	5,5/5,5		17	8	35	17	0,212		175		
465	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4325 2	ALCEDO - VILLAMBROSA	47,39	50,38	2,99	5,5/5,5		31	10	61	20	0,368		47		
466	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4326	INT.A-2625 - BACHICABO	35,24	37,86	2,62	5,5/5,5		22	8	46	17	0,274		74	Incorporada en la Revisión el tramo urbano de Bachicabo	

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
467	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4327 1	INT.A-2625 - BARRIO	34,39		38,52	4,13	5,5/5,5	41	10	82	20	0,496		45	
1226	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4328	INT.A-2625-BELLOJIN	35,37		37,67	2,30	5,5/5,5			47	20	0,280		80	
470	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4330 1	F.ZU.CARANCA/INT.A-3320 - INT.ACC.A ASTULEZ	42,27		44,33	2,06	5,5/5,5	21	10	41	20	0,247		12	
471	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4330 2	INT.ACC.A ASTULEZ - INT.A-2625	44,33		46,99	2,66	5,5/5,5	27	10	53	20	0,319		12	
472	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4331 1	INT.A-2622 - NOGRARO	41,25		44,58	3,33	5,5/5,5	33	10	66	20	0,400		93	
473	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4332 1	INT.A-2622 - QUEJO	42,95		45,86	2,91	5,5/5,5	30	10	60	20	0,364		42	
474	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4333 1	LIM BURGOS - O.ZU.MIOMA	48,30		48,57	0,27	5,5/5,5	2	8	5	17	0,030	PROYECTO APROBADO	58	
479	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4337 1	INT.A-2622 - O.ZU.VALLUERCA	52,86		56,39	3,53	5,5/5,5	29	8	60	17	0,360		87	
480	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4338 1	L.P.BURGOS - LAHOZ	51,31		56,25	4,94	5,5/5,5	40	8	84	17	0,504		111	
2605	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4339 1	INT. A-4305 - O.ZU.JGAY	29,27		30,49	1,22	5,5/5,5	0	8	24	20	0,147			Mejora solicitada por la Junta Administrativa de Quintanilla de la Ribera.
482	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4340 1	INT.A-4339 - O.ZU.QUINTANILLA	32,02		33,25	1,23	5,5/5,5	14	10	96	78	0,577	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	124	Mejora solicitada por la Junta Administrativa de Quintanilla de la Ribera.
2601	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4340 2	F.ZU. QUINTANILLA - MWELLEDES	33,47		34,85	1,38	5,5/5,5	14	10	96	70	0,577	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO		Mejora solicitada por la Junta Administrativa de Quintanilla de la Ribera.
483	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4341 1	INT.A-3312 - O.ZU.VILLABEZANA	32,31		36,33	4,02	5,5/5,5	40	10	80	20	0,481		160	
485	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4342 1	INT.A-3310 - O.ZU.MANZANOS	21,12		22,12	1,00	5,5/5,5	11	10	22	20	0,130		169	Mejora solicitada por la Junta Administrativa de Quintanilla de la Ribera.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
486	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4344 1	INT.A-4316 - CASTILLO SOPEÑA	23,92	24,16	0,24	5,5/5,5		3	10	6	20	0,036		40	
487	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4346 1	INT.A-3318 - ARTAZA	25,95	26,56	0,61	5,5/5,5		6	10	13	20	0,076		22	
489	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4349 1	INT.A-3316 - VILLAMANCA	30,25	30,63	0,38	5,5/5,5		4	10	8	20	0,048		24	
490	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4350 1	INT.A-3316 - GUILLARTE	32,85	33,45	0,60	5,5/5,5		7	10	13	20	0,080		19	
492	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4353 1	INT.A-3314 - URBINA	26,28	26,75	0,47	5,5/5,5		4	8	8	17	0,050		104	Solicitado por Junta Administrativa de Urbina-Eza mejora en el trazado de actual ramal de acceso a Urbina Eza.
494	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4355 1	INT.A-3314 - O.ZU.CATADIANO	30,25	30,44	0,19	5,5/5,5		2	8	3	17	0,019		27	
495	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4356 1	INT.A-3314 - O.ZU.ANDAGOYA	32,09	32,57	0,48	5,5/5,5		5	10	10	20	0,061		57	
1227	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4357	INT.A-2622-CONVENTO DE SAN JUAN DE ACRE	28,57	28,90	0,33	5,5/5,5				7	20	0,040		76	
347	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4358 1	INT.A-3302 - RUINAS DE IRUÑA	12,49	13,56	1,07	5/6		16	15	32	30	0,193		631	
1131	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4359	ACCESO A TRESPUNTES	11,00	11,93	0,93	6/7				88	70	0,530	EJECUTADA	1.176	No previsto en PICA. Incluye mejora de la intersección con la A-3302
496	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4401 1	INT.N-240 - O.ZU.BETOLAZA	10,99	13,14	2,15	5,5/5,5		17	8	36	17	0,218		103	
500	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4409 2	INT.A-4410 - ACOSTA	17,20	17,50	0,30	5,5/5,5		6	10	11	20	0,066		216	
501	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4410 1	INT.A-4409 - CESTAFE	17,19	17,51	0,32	5,5/5,5		6	10	12	20	0,072		111	
503	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4412 1	INT.A-3600 - OLANO	14,10	15,20	1,10	5,5/5,5		10	8	21	17	0,124		51	

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1132	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4413	MURGUIA-DOMAIKA	19,50					64	17	0,382		EN EJECUCIÓN	319	No previsto en PICA. No disponemos de datos de calzada/plataforma
505	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4419 1	INT.A-3612 - LARRAZCUETA	26,20			7	10	15	20	0,089			59	
1228	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4421	INT.A-2521-UZQUIANO	29,49					48	20	0,288			85	
506	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4422	INT.A-2521 - APREGUINDANA	30,69			18	8	37	17	0,224			141	Incorporada en la Revisión el tramo Unza - Apreguindana.
507	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4423 1	INT.A-624 - O.ZU.INOSO	33,23			11	8	23	17	0,137			122	
1229	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4602	INT.A-3616-LEZAMA	36,91					18	17	0,109			71	
508	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4603 1	INT.A-3616 - ONSOÑO	36,21			8	10	25	30	0,153			19	
509	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4604 1	INT.A-625 - LECAMAÑA	44,80			18	10	36	20	0,218			106	
1103	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A4609	MEJORA DE LA CTRA VECINAL AMURRIO-OLABEZAR	42,98					100	57	0,601		EN EJECUCIÓN	667	No prevista en PICA; Entre Amurrio y PK 1,050 2 metros de acera a la izqda y 1 m arcen.
511	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4610 1	INT.A-624 - INT.A-3618	44,06			8	8	17	17	0,105			224	
512	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4615 1	INT.A-3618 - MADARIA	49,39			14	10	27	20	0,162			29	
516	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4619 1	INT.A-3626 - O.ZU.LUJO	49,43			37	10	74	20	0,444			121	
1065	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4620 1	INT.A-4618 (A-3626) - INT.A-624	49,80			22	8	46	17	0,279			232	
518	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4621 1	INT.A-3630 - COSTERA	53,22			11	10	22	20	0,130			19	

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
519	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4622 1 INT.A-3630 - LEJARZO	58,42	58,87	0,45	5,5/5,5		5	10	10	20	0,060			52	
520	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4623 1 INT.A-624 - MENDIETA	56,90	57,58	0,68	5,5/5,5		8	10	15	20	0,091			36	
521	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4624 1 INT.A-2604 - SOJO	56,50	60,13	3,63	5,5/5,5		32	8	66	17	0,398			244	
522	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4625 2 O.ZU.GORDELIZ - RETES DE TUDELA	59,44	60,62	1,18	5,5/5,5		14	10	27	20	0,165			145	
524	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4907 1 L.P.BIZKAIA - ARTOMAÑA	36,94	37,63	0,69	5,5/5,5		7	8	14	17	0,082			315	
<b>TOTAL SUBPROGRAMA MEJORA RED VECINAL</b>												<b>4.109</b>	<b>24,69</b>					
<b>TOTAL PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED</b>												<b>32.796</b>	<b>198,11</b>					

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2007-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONG. (KM)	SECCIÓN TIPO (M)	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M. PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUR)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>PROGRAMA: VARIANTES URBANAS</b>																		
<b>SUBPROGRAMA: VARIANTES</b>																		
227	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124	VTE DE LAGUARDIA	63,60	7/10	80	250	100	500	200	3,005	3 2010-2012		3.633		
226	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124	VTE DE LABASTIDA	40,16	7/10	80	487	100	972	200	5,854	3 2010-2012		2.080		
230	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 3	INICIO VARIANTE DE FONTECHA - FINAL VARIANTE DE FONTECHA	38,97	7/10	80	168	80	183	80	1,101	2 2007-2009	ESTUDIO INFORMATIVO	1.952		
1202	VARIANTES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-2126 2.2	VTE DE YÉCORA	49,49	6/8	80/60			360	202	2,164	3 2010-2012	EN ESTUDIO INFORMATIVO	585		
1208	VARIANTES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-2522 2	VTE DE BARAMBIO	34,10	7/9	60	303	150	303	150	1,821	2007-2009	ESTUDIO PREVIO REDACTADO	1.724	SUSTITUYE AL ACONDICIONAMIENTO PREVISTO EN EL TRAMO	
258	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 5	INT A-3310 (INICIO VTE DE POBES - FINAL VARIANTE DE POBES)	20,80	7/9	60	210	100	734	350	4,417	3 2007-2009	ESTUDIO INFORMATIVO	903	Petición de Ayuntamiento de Pobes de Mejora de la Travesía. Posibilidad de adelantar por estado del estudio.	
260	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 7	ORIGEN VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA	27,95	7/9	80	228	130	228	130	1,367	2 2007-2009	ESTUDIO PREVIO	903		
1214	VARIANTES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3104 1.1	INT.A-2130 - PK 4.90	4,14	6/7	50						2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	712	Coste a cargo del Sector 45 de Otazu (Vitoria - Gasteiz) por un importe de 0,8 M€	
297	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3110 3	INICIO VARIANTE ALEGRÍA - FINAL VARIANTE ALEGRÍA	11,40	7/10	80	238	140	1.115	254	6,704	2 2004-2006	EJECUTADA	3.886	Peticiones del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora de la A-3110	
310	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3122 1	INT N-124 - F.ZU.BERANTEVILLA	28,59	6/8	80	67	25	614	180	3,689	3 2010-2012		639		
339	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3226 3	INICIO VTE. DE .MOREDA - L.P.NAVARRA	82,64	6/8		15	10	399	168	2,397	4 2010-2012	ESTUDIO INFORMATIVO REDACTADO	671	Estudio Informativo redactado (Incluye Vte de Moreda)	



**PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ÁLAVA 2004-2015  
LISTADO POR CARRETERAS**

**PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA 2004-2015. Listado por carreteras**

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>TIPO DE RED:</b>		<b>AUTOPISTA</b>																	
6	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	AP-1 (1) AUTOPISTA VITORIA-GASTEIZ - EIBAR. TRAMO ETXABARRI-LUKO.	0,00	7,00	7,00	2x7,5/11 2x7,5/11	120	6.177	882	5.082	726	30,541	4 2004-2006	EN EJECUCIÓN		Financiación extrapresupuestaria	
101	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	AP-1 (2) AUTOPISTA VITORIA-GASTEIZ - EIBAR. TRAMO LUKO-LÍMITE DE PROVINCIA DE GIPUZKOA	7,00	14,33	7,33	2x7,5/11 2x7,5/11	120	12.592	1.719	18.136	2.476	109,000	1 2004-2006	EN EJECUCIÓN		Financiación extrapresupuestaria. Incluye el tramo alavés del túnel de Arlabán (33,409 M€)	
2516	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	BI-636 CORREDOR DEL CADAGUA	10,53	11,81	1,29	2x7/10,5 2x7/10,5	80						2004-2006	EN EJECUCIÓN		Incluida en el corredor del Cadagua. Convenio con Diputación Foral de Bizkaia. Financiación correspondiente a la DF Bizkaia.	
<b>TOTAL</b>							<b>15,61</b>					<b>23.218</b>		<b>139,54</b>					

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
<b>TIPO DE RED: RED DE INTERÉS PREFERENTE</b>																		
201	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-104 2 INT.A-2134 (VARIANTE DE ILÁRRAZA) - INT. A-3110	356,30	358,34	2,04	2x7/10,5	100-120	51	25	816	800	9,809	3 2010-2012	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN	10.200	Incluida como propuesta del II PGCPV.
202	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-104 3 INT. A-3110 - VARIANTE DE MATAUCO - INT. N-I (VENTA DEL PATIO)	358,34	363,45	5,11	7/11	100	128	25	613	250	7,678	3 2010-2012	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN	6.617	Incluida como propuesta del II PGCPV.
7	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-124 (1) DUPLICACIÓN ARMIÑÓN- ZAMBRANA (Actuación unitaria a ejecutar en dos trienios consecutivos)	24,40	26,95	2,55	2x7/10,5 2x7/10,5	100	500	200	1.275	500	7,663	2 2007-2009	PROYECTO DE TRAZADO EN REDACCIÓN	10.502	Petición del Ayto Berantevilla de paso inferior o superior por la futura autovía N-124 de la A-3122. Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA entre pk 24,7 pk 25,7.
98	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-124 (2) DUPLICACIÓN ARMIÑÓN- ZAMBRANA (Actuación unitaria a ejecutar en dos trienios consecutivos)	26,95	29,50	2,55	2x7/10,5 2x7/10,5	100	500	200	1.275	500	7,663	3 2007-2009	PROYECTO DE TRAZADO EN REDACCIÓN	10.502	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA entre pk 28 pk 30,1.
203	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-124 (4) DUPLICACIÓN ZAMBRANA. INICIO VARIANTE - INT.A-4106 (SALINILLAS)	29,50	35,30	5,80	2x7/10,5 2x7/10,5	100	1.160	200	2.320	400	13,943	3 2010-2012	PROYECTO DE TRAZADO EN REDACCIÓN	10.655	Incluida como propuesta del II PGCPV. TCA pk 28 al pk 30,1 y del 32,1 al 33,7.
1091	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-124 (5) DUPLICACIÓN DE CALZADA. TRAMO SALINILLAS-BRIÑAS	35,30	38,79	3,49	2x7/10,5 2x7/10,5	80	1.074	308	1.396	400	8,390	3 2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	10.655	Incluida como propuesta del II PGCPV.
12	DUPLICACIÓN DE CALZADA	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-240 (3) DUPLICACIÓN HASTA A-623 (LEGUTIANO).	15,02	16,60	1,58	2x7/10,5 2x7/10,5	100	398	250	948	600	5,698	3 2007-2009	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN	11.047	Según revisión del II PGCPV está en estudio; Incluye la solución al problema de la travesía de Legutiano.
99	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-240 (4) ACONDICIONAMIENTO LEGUTIANO-L.P. BIZKAIA (Inicio en el tramo de la intersección con la carretera A-4404 a Elosu)				7/12 7/12	100	80	12	157		0,944	1 2007-2009	EN ESTUDIO	3.929	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIEONIO 2005-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
84	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-240 (5) ACONDICIONAMIENTO LEGUTIANO-L.P. BIZKAIA	16,60	23,08	6,48	7/12 7/12	100	438	67	778	120	4,673	2 2007-2009		3.929	Acondicionamiento intersecciones. Priorizada a trienio 2007-2009 por 3 TCA entre pk 16,6, Y pk 22,4.
11	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-240 (6) ENLACE CON A-623 (LEGUTIANO)	16,60							500		3,010	2 2007-2009	ESTUDIO INFORMATIVO EN REDACCIÓN	9.088	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA entre pk 16,6, pk 18,4.
205	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-622 2A REORDENACIÓN DE ACCESOS DE ENLACE DE YURRE A INT. N-624	4,85	7,52	2,67	2x7/10,5 2x7/10,5	120	93	35	267	100	1,605	1 2007-2009	EN ESTUDIO DE ALTERNATIVAS	35.586	Incluida como propuesta del II PGCPV. TCA pk 4,5-pk 6
206	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-622 3A REORDENACIÓN DE ACCESOS INT.N-624 A INT. A-3600 (ENLACE DE LETONA)	7,52	12,70	5,18	2x7/10,5 2x7/10,5	120	181	35	207	40	1,245	1 2007-2009	EN ESTUDIO	25.136	Incluida como propuesta del II PGCPV; En II PGCPV actuación conjunta de N-622 de control de accesos entre el enlace de lurre y Letona (cod 205 y 206). TCA pk 8,7-pk 9,7
207	REORDENACIÓN Y CONTROL DE ACCESOS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-622 6 VIA DE SERVICIO CONEXIÓN ENTRE A-624 CON A-2521			1,50			50	33	60	40	0,361	1 2007-2009		16.110	Incluida como propuesta del II PGCPV
2005	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	N-I MODIFICACIÓN DEL SEMIENLACE DE GACEO PARA SU CONVERSIÓN EN ENLACE COMPLETO								500		3,010	2007-2009	EN EJECUCIÓN		
2002	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	N-I MODIFICACIÓN DEL ENLACE DE JUNDIZ.								176		1,056	2004-2006	EJECUTADA		Construcción de un nuevo vial. Cambios de titularidad con A-4302. Firma convenio Ayun. Vitoria. Coste total de 2,439 M€. Financiado conjuntamente con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (Ayto. 56,69% y Dip. 43,31%)
10	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-I (1) ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y ELIMINACIÓN DE GIROS A LA IZQUIERDA PK. 321,7 AL PK. 329,5 (Actuación unitaria a ejecutar en dos trienios consecutivos)	321,70	326,10	4,40	2x7,5/11 2x7,5/11	100			1.763	401	10,597	2 2004-2006	EN EJECUCIÓN	15.045	El presupuesto total de la actuación es 30,920 M€ ; en el cuadro se refleja la asignación a cada trienio de la actuación unitaria.

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA		CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
85	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-I (2)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y ELIMINACIÓN DE GIROS A LA IZQUIERDA PK. 321,7 AL PK. 329,5 (Actuación unitaria a ejecutar en dos trienios consecutivos)	326,10	329,50	3,40	2x11,25/14,75  2x11,25/14,75	100-120	268	400	3.382	995	20,323	1 2007-2009	EN EJECUCIÓN	33.207	El presupuesto total de la actuación es 30,920 M€ ; en el cuadro se refleja la asignación a cada trienio de la actuación unitaria.
9	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-I (3)	MODIFICACIÓN DE TRAZADO EN LA N-I A SU PASO POR EL CONDADO DE TREVIÑO (INCLUYE VTE DE LAPUEBLA)	329,45	336,15	6,70	2x11,25/14,75  2x11,25/14,75	100-120	3.497	522	6.350	948	38,164	1 2004-2006	EJECUTADA		Financiación correspondiente al Ministerio de Fomento. El presupuesto correspondiente a la DFA es de 8.843.432,32€ + 793.251,73 € (Proyecto Modificado).
86	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	N-I (4)	ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES Y ELIMINACIÓN DE GIROS A LA IZQUIERDA DEL PK. 336,2 AL PK. 339,2 (Actuación unitaria a ejecutarse en 2001-2003 y 2004-2006)	336,20	339,20	3,00	2x11,25/14,75  2x11,25/14,75	100-120	234	450	1.254	418	7,538	1 2004-2006	EJECUTADA	35.800	En el año 2003 la inversión realizada fue de 2,098 M€

**TOTAL RED DE INTERÉS PREFERENTE**

56,45

24.037

153,37

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>TIPO DE RED:</b>		<b>RED BÁSICA</b>																	
227	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 VTE DE LAGUARDIA	63,60	66,10	2,50	7/10 7/10	80	250	100	500	200	3,005	3 2010-2012		3.633		
226	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 VTE DE LABASTIDA	40,16	45,03	4,87	7/10 7/10	80	487	100	972	200	5,854	3 2010-2012		2.080		
209	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 4 LP.ALAVA - INICIO ACONDICIONAMIENTO	54,31	55,65	1,34	7/10 7/10	80	107	80	134	100	0,805	3 2010-2012		1.899		
1201	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 6 y 7 FINAL ACONDICIONAMIENTO -INICIO VARIANTE DE TRAZADO	57,00	59,54	2,54	7/10 7/10	80	205	80	203	80	1,221	3 2010-2012		3.633	Procedente de la unificación del código 210 y 211	
213	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 11.1 FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216) A INT. A-4202. TRAMO FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216) A INICIO OBRA CUESTA CASTEJONES	65,08	66,91	1,83	7/10 7/10	80	183	100	198	108	1,191	2 2004-2006	EJECUTADA	3.677		
1108	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 11.3 FINAL DE TRAVESÍA DE LAGUARDIA (INT.A-3216) A INT. A-4202. TRAMO FINAL OBRA CUESTA DE CASTEJONES A INT. A-4202	70,48	71,37	0,89	7/10 7/10	80	89	100	221	249	1,331	2 2004-2006	EJECUTADA	3.677		
214	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARZENES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 12 INT.A-4202 - LP.LA RIOJA	71,37	77,37	6,00	7/10 7/10	80	120	20	120	20	0,721	2 2004-2006		3.677	Priorizada a trienio 2004-2006 por TCA pk 72,8 - pk 74,3.	
2512	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-124 Y A-3226 ENLACE CON A-3226								450		2,705	2 2010-2012			Enlace con A-3226 y control de accesos hasta L.P La Rioja. Polígono Casablanca.	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
216	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-126 2 FINAL Z.U. BERNEDO - INT.A-3136	39,40	40,56	1,16	6/8 6/8	60	84	60	93	80	0,558	4 2013-2015		561	
217	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-126 3 INT.A-3136 - L.P.NAVARRA EN ANGOSTINA	40,56	42,84	2,28	6/8 6/8	60	137	60	182	80	1,096	4 2013-2015		275	
218	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-126 4 L.P.NAVARRA EN GENEVILLA - SANTA CRUZ DE CAMPEZO (INT.A-132)	40,93	38,10	2,83	6/8 6/8	60	170	60	226	80	1,361	4 2013-2015		871	
5	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 CONEXIÓN CON N-104 EN ARKAUTE	3,61	5,06	1,45	7/10 7/10	80	350	241	435	300	2,614	2 2010-2012			
1115	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 2 ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA A-132 ENTRE ELORRIAGA Y EGUILLETA: TRAMO ASCARZA - INT.A-4159	5,33	7,74	2,41	7/12 7/12	80	93	39	121	50	0,724	3 2004-2006	EJECUTADA	4.415	Incluido en II PGCPV. Se encuentra en redacción el Proyecto de Construcción de reordenación y mejora de las intersección entre las carreteras A-132 y A-4159 de acceso al Monasterio de Estibaliz.
1116	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 3 ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE TRAZADO EN LA A-132 ENTRE ELORRIAGA Y EGUILLETA: TRAMO INT.A-4159 - EGUILLETA	7,74	12,48	4,74	7/12 7/12	80	183	39	237	50	1,424	3 2004-2006	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	4.415	Incluido en II PGCPV. Priorizada a trienio 2004-2006 por TCA pk 7,1 - pk 8,8.
14	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 6 ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO MAESTU-ATAURI)	25,95	28,65	2,70	7/10 7/10	80	108	40	566	209	3,399	2 2007-2009	EN EJECUCIÓN	3.477	Mismo proyecto que el tramo A-132 7.1
88	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-132 7.1 ACONDICIONAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ARCENES MAESTU-SANTA CRUZ DE CAMPEZO (TRAMO ATAURI- ANTOÑANA)	28,65	33,40	4,75	7/10 7/10	80	282	60	1.087	229	6,533	2 2007-2009	EN EJECUCIÓN	2.493	Mismo proyecto que el tramo A-132 6

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
16	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-623 ACONDICIONAMIENTO LEGUTIANO-L.P. BIZKAIA (GOMILAZ)	16,61	22,65	6,04	7/9 7/9	60	450	75	483	80	2,904	2 2010-2012		4,787	
18	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-624 (1.1) ACONDICIONAMIENTO ALTUBECIORROGA,	21,90	31,10	9,20	7/9 7/9	60	598	65	1.331	145	8,000	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	3,335	No es necesaria la construcción de vía lenta por política de pesados en A-68. Dudas de si el pto de 1,589 millones ptas incluye vía lenta. Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 24,3 - pk 25,3.
1203	CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-624 (1.2) VÍA LENTA EN EL ALTO DE CHOZAS	31,10	34,62	3,52	7/9 + VÍA LENTA 7/9 + VÍA LENTA				352	100	2,116	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	3,140	
1204	CONSTRUCCIÓN DE VIAS LENTAS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-624 (1.3) VÍA LENTA ENTRE VTE ESTE AMURRIO Y A-4602	37,35	40,30	2,95	7/9 + VÍA LENTA 7/9 + VÍA LENTA				295	100	1,773	2007-2009		3,140	
83	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-624 (2.1) ACONDICIONAMIENTO AMURRIO-RESPALDIZA (resto tramo)	41,75	44,58	2,83	7/9 7/9	60	199	64	340	120	2,041	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	3,731	No incluye el cruce de los Olmos, que se incluye en la A-624 (2.3)
1205	CONSTRUCCIÓN Y/O REORDENACIÓN DE ENLACES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-624 (2.3) CONVERSIÓN EN ENLACE EL CRUCE CON A-3618 y A-3620 (Cruce de los Olmos)	45,00							600		3,606	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	3,166	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 44,9 - pk 45,9.
90	MEJORA DE TRAVESIAS	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-624 (3) ACONDICIONAMIENTO AMURRIO-RESPALDIZA, (TRAVESÍA DE RESPALDIZA)	45,98	46,60	0,62	7/9 7/9	60	100	57	129	208	0,775	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	3,166	
2004	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-624 (5.1) TRAVESÍA DE ARTZINIEGA	55,31	56,18	0,87	7/8 7/8	60			36	41	0,216	2 2010-2012		463	No especificada en el PICA como tal. Pto calculado con coste unitario de 40 millones pts/km
19	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-624 (5.2) ACONDICIONAMIENTO ARTZINIEGA, L.P. BURGOS	56,18	60,37	4,19	7/8 7/8	60	168	40	251	60	1,511	2 2010-2012		463	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1200	DUPLICACIÓN DE CALZADA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-625	369,88	360,56	9,32	2x7/10,5 2x7/10,5				2.796	300	16,804	2010-2012		11.236	Existencia de 3 TCAs.
1210	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-625 7	359,25	356,32	2,93	7/11 7/11	80			1.454	496	8,738	2004-2006	PROYECTO EN REDACCIÓN	4.749	
1070	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-625 8	356,32	354,22	2,10	7/10 7/10	80	210	100	1.042	496	6,262	2 2004-2006	PROYECTO EN REDACCIÓN	4.798	Priorizada a trienio 2004-2006 por TCA pk 354,2 - pk 356,9.
1093	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-627 2	15,27	17,47	2,20	7/10 7/10	80	88	40	88	40	0,529	2 2007-2009		9.316	Incluida como propuesta del II PGCPV. Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 15 - pk 16,6.
1119	ACONDICIONAMIENTO	II PGCPV	PROPUESTA EXISTENTE	A-627 3	17,47	18,06	0,59	7/10 7/9	80/60	36	60	35	60	0,213	2 2010-2012		9.316	Incluida como propuesta del II PGCPV. Reducida la sección de 7/10 a 7/9
<b>TOTAL RED BÁSICA</b>							<b>89,65</b>					<b>14.978</b>		<b>90,03</b>				

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN	
<b>TIPO DE RED:</b>		<b>RED COMARCAL</b>																	
228	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 1 L.P.BURGOS EN MIRANDA DE EBRO - INT. A-3312	34,66	35,73	1,07	7/10 7/10	100/80	43	40	86	80	0,514	2 2007-2009		3.928	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 35,2 - pk 37,3.	
229	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 2.1 INT. A-3312 - INICIO VARIANTE DE FONTECHA. TRAMO INT. A-3312 - INT. A-4322	35,73	37,03	1,30	7/10 7/10	100/80	104	80	195	150	1,172	1 2007-2009		1.952	TCA pk 35,2 - pk 37,3.	
230	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 3 INICIO VARIANTE DE FONTECHA - FINAL VARIANTE DE FONTECHA	38,97	41,99	2,29	7/10 7/10	80	168	80	183	80	1,101	2 2007-2009	ESTUDIO INFORMATIVO	1.952		
231	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 4 FINAL VARIANTE DE FONTECHA - INT. A-2625 EN PUENTELARRA	41,99	43,05	1,06	7/10 7/10	100/80	100	80	85	80	0,510	2 2010-2012		1.952		
232	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 5.1 INT. A-2625 - L.P.BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA. TRAMO INT. A-2625 A INICIO TRAMO SOBRON	44,13	47,28	3,15	6/8 6/8	60/50	126	40	189	60	1,136	3 2010-2012		1.101		
1120	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 5.2 INT. A-2625 - L.P.BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA. TRAMO INICIO TRAMO SOBRON A FINAL TRAMO SOBRON	47,28	48,88	1,60	6/8 6/8	60/50	64	40	218	136	1,310	3 2010-2012	EN EJECUCIÓN	1.101		
1121	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2122 5.3 INT. A-2625 - L.P.BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA. TRAMO FINAL TRAMO SOBRON A L.P. BURGOS EN EL VALLE DE TOBALINA	48,88	54,45	5,57	6/8 6/8	60/50	223	40	334	60	2,009	3 2010-2012		1.101		
234	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2124 3 LIMITE CONDADO DE TREVIÑO. ALTO DE MORAZA - INICIO TRAVESIA DE PENACERRADA	22,84	24,41	1,56	6/8 6/8	60	66	40	94	60	0,563	3 2010-2012		456		

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4= TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
235	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2124 4 INICIO TRAVESIA DE PEÑACERRADA - FINAL DE LA TRAVESIA DE PEÑACERRADA	24,41	25,15	0,68	6/8 6/8	60	24	40	146	215	0,879	3 2007-2009	PROYECTO REDACTADO	456	
236	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2124 5 FINAL DE TRAVESÍA DE PEÑACERRADA - INT.A-124/A-3212	25,15	37,95	12,87	6/7 6/7	50/40	257	20	386	30	2,321	4 2013-2015		495	
237	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2126 1 INT.A-126 EN BERNEDO - L.P.NAVARRA	39,16	42,00	2,84	6/7 6/7	50/40	99	35	114	40	0,683	4 2013-2015		511	
108	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2126 2.1 L.P.NAVARRA - O.ZU.OYON-OION. TRAMO L.P NAVARRA - YECORA	48,00	49,49	1,49	6/8 6/8	80/60	60	40	119	80	0,716	3 2010-2012		585	
1202	VARIANTES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-2126 2.2 VTE DE YÉCORA	49,49	51,27	1,78	6/8 6/8	80/60			360	202	2,164	3 2010-2012	EN ESTUDIO INFORMATIVO	585	
239	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2126 3 O.ZU. OYON - F. ZU. OYON	57,58	58,68	1,10	7/9 7/10	60	88	80	88	80	0,529	3 2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN APROBADO	8.419	Sección ampliada de 7/9 a 7/10
240	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 2 INT.A-3138 - INT.A-3114	25,79	35,40	9,61	6/7 6/7	50/40	288	30	481	50	2,888	2 2010-2012		1.025	
241	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARZENES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 3 INT.A-3114 - INT.A-3116 A LARRAONA	35,40	38,58	3,18	6/7 6/7	60	32	10	63	20	0,382	4 2013-2015		800	
243	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 5.1 F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA - INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO. TRAMO F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA - INICIO TRAMO EN OBRA	46,67	48,75	2,08	6/7 6/7	60/40	62	30	104	50	0,625	2 2010-2012		410	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1113	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 5.2 F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA - INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO. TRAMO INICIO TRAMO EN OBRA - FINAL TRAMO EN OBRA	48,75	49,82	1,07	6/7 6/7	60/40	32	30	110	103	0,664	2 2004-2006	EJECUTADA	410	
1114	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2128 5.3 F.ZU.SAN VICENTE DE ARANA - INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO. TRAMO FINAL TRAMO EN OBRA - INT.A-132 EN SANTA CRUZ DE CAMPEZO	49,82	55,98	6,16	6/7 6/7	60/40	185	30	308	50	1,851	2 2010-2012		410	
244	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2521 2 PK 23,410 - INT.A-3612	23,41	24,84	1,43	7/9 7/9	80	72	50	114	80	0,688	3 2010-2012		2.415	
245	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2521 3 INT.A-3612 - ALTO DE LA BARRERILLA	24,84	32,00	7,16	6/8 6/8	60	215	30	358	50	2,152	4 2013-2015		780	
246	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2521 4 ALTO DE LA BARRERILLA - LP.BIZKAIA	32,00	33,95	1,95	6/7 6/7	50	39	20	78	40	0,469	4 2013-2015		780	
247	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2522 1.1 INT.A-624 EN URQUILLO - O.ZU. BARANBIO. TRAMO INT.A-624 EN URQUILLO - PK 32,8	31,10	32,80	1,70	7/9 7/9	60	136	80	204	120	1,226	2 2007-2009		1.724	
1208	VARIANTES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-2522 2 VTE DE BARAMBIO	34,10	36,12	2,02	7/9 7/9	60	303	150	303	150	1,821	2007-2009	ESTUDIO PREVIO REDACTADO	1.724	SUSTITUYE AL ACONDICIONAMIENTO PREVISTO EN EL TRAMO
249	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2522 3 INT.A-3616 - LP.BIZKAIA EN OROZKO	36,12	37,36	1,24	7/9 7/9	60	50	40	99	80	0,596	2 2007-2009		1.744	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 36,4 - pk 37,4.
250	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2602 1 INT.A-624 EN ARTZINIEGA - INT.A-3636	56,18	58,58	2,40	6/8 6/8	80/60	144	60	192	80	1,154	3 2010-2012		1.889	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
251	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2602 2 INT.A-3636 - L.P.BURGOS EN EL VALLE DE ANGULO	58,58	59,20	0,62	6/7 6/7	50/40	12	20	25	40	0,149	4 2013-2015		654	
252	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2604 1 INT. A-624 EN ARTZINIEGA - L.P BIZKAIA EN URETA	55,31	58,23	2,92	7/9 7/9	80/60	117	40	234	80	1,404	2 2007-2009		2.960	
253	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2620 1.2 FINAL TRAVESÍA DE LEGUTIANO - INT. A-3941. PUERTO DE LA CRUCETA	16,78	24,06	7,28	6/8 6/8	60	340	40	437	60	2,625	3 2010-2012		944	
1077	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2620 2 INT. A-3941 PTO DE LA CRUCETA A INT.A-4021	24,06	28,34	4,28	6/8 6/7	50/40			257	60	1,543	1 2010-2012		944	
256	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 3 FINAL VARIANTE DE ACCESO A NANCLARES - INT.ACC.A-68	13,84	18,90	5,06	7/9 7/10	80	250	40	1.809	357	10,875	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN APROBADO	2.459	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 14,2 - pk 15,8. Ampliada sección de 7/9 en PICA a 7/10 en revisión
257	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 4 INT.ACC.A-68 - INT A-3310 (INICIO VTE DE POBES	18,90	20,80	1,90	6/8 7/9	60	67	35	76	40	0,457	3 2010-2012		903	Ampliada sección de 6/8 en PICA a 7/9 en revisión
258	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 5 INT A-3310 (INICIO VTE DE POBES - FINAL VARIANTE DE POBES	20,80	22,90	2,10	6/8 7/9	60	210	100	734	350	4,417	3 2007-2009	ESTUDIO INFORMATIVO	903	Petición de Ayuntamiento de Pobes de Mejora de la Travesía. Posibilidad de adelantar por estado del estudio.
259	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 6 FINAL VARIANTE DE POBES - ORIGEN VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA	22,90	27,95	5,05	6/8 6/8	60	202	40	354	70	2,125	3 2010-2012		903	
260	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 7 ORIGEN VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA	27,95	29,70	1,75	7/9 7/9	80	228	130	228	130	1,367	2 2007-2009	ESTUDIO PREVIO	903	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
261	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 8.1 FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - INT.A-2625 (ESPEJO). TRAMO FINAL VTE DE SALINAS - INICIO PROYECTO DE MEJORA	29,70	31,80	2,10	6/8 6/8	60	63	30	126	60	0,757	3 2010-2012		1.131	
1122	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 8.3 FINAL VARIANTE DE SALINAS DE AÑANA - INT.A-2625 (ESPEJO). TRAMO FINAL PROYECTO DE MEJORA - INT. A-2625 (ESPEJO)	32,70	33,67	0,97	6/8 6/8	60	27	30	58	60	0,350	3 2010-2012		1.131	Incluida en el PICA en actuación Mejora de trazado y ampliación de plataforma para tramo mayor (Salinas a A-2625).
2503	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 9.1 INT.A-2625(V.MONTE) - I.ZU.VILLANAÑE	37,41	38,20	0,79	6/7 6/7	60	20	25	32	40	0,190	3 2010-2012		524	
2505	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 9.3 F.ZU.VILLANAÑE - I.ZU.VILLANUEVA	38,80	41,00	2,20	6/7 6/7	60	55	25	88	40	0,529	3 2010-2012		524	
263	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 10 F.ZU.VILLANUEVA - L.P.BURGOS/ALAVA	41,73	43,79	2,06	6/7 6/7	60	41	20	62	30	0,371	4 2013-2015		148	
264	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 11.1 L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO L.P. ALAVA - I.ZU. TOBILLAS	46,58	50,03	3,45	6/7 6/7	50	70	20	104	30	0,622	4 2013-2015		148	
1124	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 11.3 L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO F.ZU. TOBILLAS - I.ZU. BOVEDA	50,61	53,10	2,49	6/7 6/7	50	50	20	75	30	0,449	4 2013-2015		148	
1126	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 11.5 L.P.ALAVA - L.P.BURGOS. TRAMO F.ZU. BOVEDA - L.P.BURGOS.	53,83	58,28	4,45	6/7 6/7	50	89	20	134	30	0,802	4 2013-2015		148	
1209	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 9.2 TRAVESÍA DE VILLANAÑE	38,20	38,75	0,55	6/7 6/7				109	198	0,655	2010-2012	PROYECTO CONSTRUCCIÓN APROBADO	524	No prevista en PICA como tal pero si incluida una mejora de trazado y ampliación de plataforma para tramo completo. Posibilidad de adelantar por estado del proyecto.

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1102	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2622 9.4 TRAVESÍA DE VILLANUEVA DE VALDEGOVIA	41,00	42,20	1,20	6/7 6/7				204	170	1,229	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN APROBADO	524	No prevista en PICA como tal pero si incluida una mejora de trazado y ampliación de plataforma para tramo completo.
2515	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 1.1 PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO EN PUENTELARRÁ	318,10	318,16	0,06	6/8 6/8	60			75	1.253	0,452	3 2004-2006	EJECUTADA	2.804	Parte correspondiente al puente de Puentelarrá (Pº de adjudicación de 904.043,47 €, de los que 452.021,73€ corresponden a la DFA y el resto a la Junta de Castilla y León).
265	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 1.2 TRAMO L.P.BURGOS (PUENTELARRA) - INTA-2122(1)(PUENTELARRA)	318,16	318,96	0,80	6/8 6/8	60	34	40	35	43	0,208	3 2010-2012		2.804	
266	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 3 INT.A-2122(PUENTELARRA) - INTA-2622(ESPEJO)	320,04	324,12	4,08	6/8 6/8	80/60	163	40	245	60	1,471	2 2007-2009		1.612	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 323,3 - pk 324,3.
267	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 4 INT.A-2622(ESPEJO) - INT.A-2622 (V.MONTE)	324,12	327,92	3,80	6/8 6/8	60	152	40	228	60	1,370	2 2010-2012		1.612	
1037	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 5 INT.A-2622 (V.MONTE) - INT. A-3318	327,92	331,20	3,28	6/8 6/8	60	66	20	131	40	0,789	3 2010-2012		1.221	
269	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 6 INT. A-3318 - L.P.BURGOS EN OSMA	331,20	336,08	4,88	6/8 6/8	60	195	40	195	40	1,173	3 2010-2012		1.221	
1069	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-2625 7 ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DESDE EL LIMITE CON BURGOS HASTA MUNICIPIO DE ORDUÑA.	342,11	350,57	8,46	6/7 6/7	60	169	20	254	30	1,525	2 2010-2012		808	

**TOTAL RED COMARCAL**

154,94

11.317

68,03

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
2507	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3002 4.1 F.ZU ARROYABE - INICIO TRAVESÍA ULLIBARRI - GAMBOA	10,52	13,79	3,27	6/7 6/7	50/40	99	30	131	40	0,786	3 2007-2009		2.397	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 10,7 - pk 11,7.
2500	MEJORA DE TRAVESIAS	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3002 4.2 TRAVESÍA ULLIBARRI - GAMBOA	13,79	14,92	1,13	6/8 6/8	50/40	34	30	146	129	0,878	3 2004-2006	EJECUTADA	2.397	Priorizada a trienio 2004-2006
2509	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3002 4.3 FINAL TRAVESÍA ULLIBARRI - GAMBOA - INTA-627 EN LANDA	14,92	18,68	3,76	6/7 6/7	50/40	114	30	150	40	0,904	3 2010-2012		2.397	
274	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3006 1 INT.N-240 EN LEGUTIANO - INT.A-627	14,61	16,78	2,17	6/7 7/9	60	43	20	87	40	0,522	3 2010-2012		1.471	
276	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3008 2 ARZUBIAGA - INT.A-3010	7,14	10,66	3,52	6/7 6/7	60	70	20	106	30	0,635	4 2013-2015		497	
277	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3010 1 INT.N-104 - JUNGUITU	6,31	7,91	1,60	6/7 6/7	60	40	25	48	30	0,288	4 2013-2015		454	
278	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3010 3 LUBIANO - INT.A-3008	9,23	10,62	1,39	6/7 6/7	60/50	35	25	42	30	0,251	4 2013-2015		454	
279	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 2 INT.A-4013 - INT. A-3014	15,14	17,48	2,34	6/8 6/8	60	59	25	94	40	0,563	3 2010-2012		2.253	
280	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 3 INT. A-3014 - F.ZU.OZAETA	17,48	18,43	0,95	6/8 6/8	60/50	24	25	38	40	0,228	3 2010-2012		2.253	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
281	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 4 F.ZU.0ZAETA - INT.A-3016	18,43	27,45	9,02	6/7 6/7	50	226	25	271	30	1,626	4 2013-2015		509	
282	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 5 INT.A-3016 - F.ZU.ZALDUONDO	27,45	31,82	4,37	6/7 6/7	50	109	25	131	30	0,788	4 2013-2015		232	
283	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3012 6 F.ZU.ZALDUONDO - INT.A-3020	31,82	34,29	2,47	6/7 6/7	60	49	20	74	30	0,445	4 2010-2012		232	
284	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3014 1 INT.A-3012 - F.ZU.MARIETA	17,48	20,82	3,34	6/7 6/7	60/50	67	20	100	30	0,602	4 2013-2015		718	
285	ACONDICIONAMIENTO	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3014 2 F.ZU.MARIETA - INT.A-3002	20,82	26,59	5,77	6/8 6/8	60	202	35	577	100	3,468	2 2007-2009	EN EJECUCIÓN	718	
286	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3016 1 SALVATIERRA - INT.A-3018	24,96	27,06	2,10	6/7 6/7	50	42	20	210	100	1,262	4 2010-2012		292	Incluye variante de las carreteras A-2128 y A-3016 hasta el final de la ZU de Salvatierra: Pk 24,96 a Pk 26,108
287	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3016 2 INT.A-3018 - INT.A-3012	27,06	31,41	4,35	6/7 6/7	50	87	20	131	30	0,784	4 2013-2015		292	
288	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3018 1 INTA-3016 - INT.A-3012	27,06	31,15	4,09	6/7 6/7	50	82	20	123	30	0,737	4 2010-2012		168	Petición Ayuntamiento de Zalduondo
2514	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3020 1 REORDENACIÓN Y MEJORA DE LA INTERSECCIÓN ENTRE LAS CARRETERAS A-3020 Y A-3138 MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE GLORIETA								95		0,569	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN APROBADO		

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
289	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3022 1 SALVATIERRA (C/FUEROS) - INT.A-3012	24,82	38,02	13,20	6/7 6/7	50	264	20	396	30	2,380	4 2013-2015		114	
290	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3102 2 BERROSTEGUIETA - LMT. CONDADO DE TREVIÑO; PUERTO DE ZALDIARAN	4,37	9,18	4,81	6/7 6/7	50/40	96	20	192	40	1,156	3 2010-2012		1.662	
1214	VARIANTES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3104 1.1 INT.A-2130 - PK 4.90	4,14	4,90	0,80	6/7 6/7	50						2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	712	Coste a cargo del Sector 45 de Otazu (Vitoria - Gasteiz) por un importe de 0,8 M€
2517	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3104 1.2 PK 4.90 - INT.A-4119	4,90	5,40	0,50	6/7 6/7	50			20	40	0,120	2010-2012			
291	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3104 2 INT.A-4119 - F.ZU.ULLIBARRI DE LOS OLLEROS/A-4133	5,40	9,44	4,04	6/7 6/7	50	81	20	121	30	0,728	3 2010-2012		712	
293	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3108 1 N_104 EN OREITIA - INT.A-4134	9,61	10,72	1,11	6/7 6/7		17	15	28	25	0,167	4 2013-2015		180	
294	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3108 2 INT.A-4134 - F.ZU.ARGOMARIZ	10,72	12,12	1,40	6/7 6/7		21	15	35	25	0,210	4 2013-2015		253	
295	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3108 3 F.ZU.ARGOMARIZ - INT.N-104 EN VENTA DEL PATIO	12,12	13,17	1,05	6/7 6/7		16	15	26	25	0,158	4 2013-2015		253	
296	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3110 2 INT.A-4134 - INICIO VARIANTE ALEGRÍA	9,42	11,40	1,98	7/10 7/10	80/60	115	35	396	200	2,380	3 2007-2009		3.886	Peticiones del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora de la A-3110. Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 9,3 - pk 11,8.

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
297	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3110 3 INICIO VARIANTE ALEGRÍA - FINAL VARIANTE ALEGRÍA	11,40	15,80	4,40	7/10 7/10	80	238	140	1.115	254	6,704	2 2004-2006	EJECUTADA	3.886	Peticiones del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora de la A-3110
298	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3110 4 FINAL VARIANTE ALEGRÍA - INT.A-4138	15,80	19,41	3,60	7/9 7/9	80/60	50	10	216	60	1,298	3 2010-2012		3.927	Peticiones del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora de la A-3110.
299	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3110 5.1 INT A-4138 - PK 25,59	19,41	25,59	6,18	6/8 6/8	60	60	35	371	60	2,229	3 2010-2012		561	Peticiones del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora de la A-3110
300	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3112 1 A-132 EN EGUILETA-A-3110 EN ALEGRÍA	13,29	17,53	4,24	6/8 6/8		64	15	106	25	0,637	3 2010-2012		848	Petición del Ayuntamiento de Alegría-Dulantzi de mejora del acceso a la A-132 en Eguileta.
301	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3114 1 INT.A-132 - INT.A-4144	25,95	27,70	1,75	6/7 6/7	40	44	25	245	140	1,472	3 2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	574	Incluye proyecto de acondicionamiento en el paso de Los Pocliones
302	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3114 2 INT.A-4144 - INT.A-3118	27,70	32,12	4,42	6/7 6/7	40	111	25	177	40	1,063	3 2010-2012		574	
303	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3114 3 INT.A-3118 - INT.A-2128	32,12	41,13	9,01	6/7 6/7	40	225	25	270	30	1,625	4 2013-2015		215	
304	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3116 1 INT.A-2128 - RAMAL	38,58	39,35	0,77	6/7 6/7		8	10	15	20	0,093	4 2013-2015		173	
305	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3116 2 RAMAL - L.P.NAVARRA EN LARRAONA	39,35	40,56	1,21	6/7 6/7		12	10	24	20	0,145	4 2013-2015		173	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
307	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3118 1 INT A-3114 - INT.A-2128	32,12	39,08	6,96	5/6 5/6		104	15	174	25	1,046	4 2013-2015		169	
310	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3122 1 INT N-124 - F.ZU.BERANTEVILLA	28,59	32,00	3,41	6/8 6/8	80	67	25	614	180	3,689	3 2010-2012		639	
311	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3122 2 F.ZU.BERANTEVILLA - LMT. CONDADO DE TREVIÑO	32,00	35,54	3,54	6/7 6/7	60	85	20	106	30	0,638	4 2010-2012		408	
312	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3124 1 INT A-3122 - LMT. CONDADO DE TREVIÑO	34,27	39,02	4,75	6/7 6/7	50	95	20	143	30	0,856	4 2013-2015		231	
313	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3126 1 INT.N-124 - P.I.A-3126 BERGANZO	32,50	39,28	6,78	6/7 6/7	50	203	30	271	40	1,630	4 2010-2012		202	
314	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3126 2 P.I.A-3126 BERGANZO - INT.A-2124/A-3130	39,28	46,75	7,47	6/7 6/7	50/40	224	30	374	50	2,245	4 2010-2012		75	
316	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3130 2 INT. A-4152 - INT. A-126	32,24	44,21	11,97	6/7 6/7	50	180	15	299	25	1,799	4 2010-2012		94	
317	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3134 1 LIM.BURGOS - O.ZU.URARTE	25,23	26,21	0,98	6/7 6/7	50	15	15	29	30	0,177	4 2013-2015		219	
318	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3134 2 O.ZU.URARTE - INT.A-4150 (MARQUINEZ)	26,21	29,13	2,92	6/7 6/7	50/40	58	20	88	30	0,526	4 2013-2015		219	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
319	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3136 1 INT.A-126 - P.I. A-3136 QUINTANA ( INT. A-4154)	40,56	43,42	2,86	5/6 6/7		43	15	86	30	0,516	4 2013-2015		44	En propuestas de la revisión ampliado de 5/6 a 6/7
320	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3136 2 P.I. A-3136 QUINTANA ( INT. A-4154) - INT.A-132	43,42	54,47	11,05	5/6 6/7		166	15	332	30	1,992	4 2013-2015		44	En propuestas de la revisión ampliado de 5/6 a 6/7
1211	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3202 1 PEÑACERRADA A L.P LA RIOJA	25,59	28,63	3,04	6/7				76	25	0,457	2013-2015		51	
1212	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3202 2 L.P LA RIOJA A INT. A-124 EN LABASTIDA	12,86	14,96	2,10	6/7				53	25	0,316	2013-2015		184	
1094	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3202 3 HARO (L.P LA RIOJA) - INT. A-124 EN LABASTIDA	19,13	15,51	3,62	7/9 7/9	80	177	49	217	60	1,305	2 2007-2009	EN EJECUCIÓN	2.774	
2518	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3210 AMPLIACIÓN PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO EN L.P CON LA RIOJA	73,28			7/9	60					1,000	2010-2012			Financiado íntegramente por la Diputación Foral de Alava de acuerdo con el protocolo de colaboración con el Gobierno de La Rioja.
324	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3210 1 INT.A-124 - O.ZU.ELCIEGO	64,88	70,04	5,16	6/8 7/9	60	103	20	527	102	3,168	3 2004-2006	EJECUTADA	1.050	Proyecto redactado a sección 7/9
325	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3212 1 INT.A-124 - F.ZU.LEZA	58,22	60,15	1,93	6/7 6/7	50	39	20	58	30	0,348	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	558	
326	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3212 2 F.ZU.LEZA - INT.A-3210 ELCIEGO)	60,15	66,28	6,13	6/7 6/7	50	123	20	184	30	1,105	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	558	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
109	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3214 1.2 INT.A-124 - INT.A-3224. TRAMO VILLABUENA - INT. A-3224	57,92	59,07	1,15	6/8 6/8	60/50	25	25	371	323	2,230	3 2007-2009	EN EJECUCIÓN	657	Proyecto de construcción redactado contempla la actuación entre la intersección con la A-3214 y Baños de Ebro
328	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3214 2 INT.A-3224 - INT.A-3212 (ELCIEGO)	59,07	63,77	4,70	6/7 6/7	50	94	20	141	30	0,847	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	312	
329	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3216 1 INT.A-124 - O.ZU.LAPUEBLA DE LABARCA	64,96	71,04	6,08	6/7 6/7	50	152	25	243	40	1,462	4 2007-2009		840	
330	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3218 1 INT.A-124 - INT.A-3228 O.ZU.ELVILLAR	71,54	77,84	6,30	6/7 6/7	50/40	158	25	189	30	1,136	4 2010-2012		307	Petición del Ayuntamiento de Elvillar de ejecutar la mejora.
332	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3220 2 F.ZU.LANCIEGO/INT.A-4209 - ORIGEN VARIANTE ESTE DE CRIPAN	78,35	81,54	3,19	6/7 6/7	50	76	20	80	25	0,479	4 2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	223	Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripán para mejora de Assa a Límite con Navarra.
334	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3220 4 FINAL VARIANTE ESTE DE CRIPAN - L.P.NAVARRA	82,24	84,27	2,03	6/7 6/7	50/40	30	15	51	25	0,305	4 2013-2015		223	Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripán para mejora de Assa a Límite con Navarra.
331	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3220 1.1 INT.A-124 - I.ZU.LANZIEGO	72,42	76,71	4,29	6/7 6/7	50	65	15	129	30	0,774	3 2010-2012		843	Petición del Ayuntamiento de Lanciego y Cripán para mejora de Assa a Límite con Navarra.
2501	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3220 1.2 I. ZU.LANZIEGO - F.ZU.LANCIEGO/INT.A-4209	76,71	78,35	1,64	6/7 6/7 y 6/8	50	26	15	198	121	1,188	2010-2012	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	843	Incluye mejora de la intersección A-3220 con A-4209
335	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3224 1.1 INT.A-3214 - INICIO TRAVESÍA BAÑOS	59,06	60,20	1,14	6/7 6/7	50	29	25				4 2010-2012	EN EJECUCIÓN	480	Presupuesto incluido en la mejora de la A-3214 1.2

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
336	REFUERZO Y PAVIMENTACIÓN DE ARGENES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3224 2 INT.ACC.TORREMONTALVO - L.P.LA RIOJA	61,16	63,57	2,41	6/6 6/6	50	39	16	39	16	0,232	4 2013-2015		480	
1213	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3224 A BAÑOS DE EBRO A PUENTE SOBRE RÍO EBRO	61,16	61,42	0,26	6/8				7	25	0,039	2013-2015		257	
2519	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3224 a AMPLIACIÓN PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO EN L.P CON LA RIOJA	61,43			7/9							2010-2012			Financiado integralmente por el Gobierno de La Rioja de acuerdo con el protocolo de colaboración con la Diputación Foral de Alava.
337	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3226 1 INT. A-124 - INT. A-2126	74,98	80,12	5,14	6/8 6/8	60/50	129	25	206	40	1,236	3 2010-2012		768	
338	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3226 2 INT. A-2126 -INICIO VARIANTE DE MOREDA	80,12	82,64	2,52	6/8 6/8	50	84	25	76	30	0,454	3 2010-2012		818	
339	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3226 3 INICIO VTE. DE .MOREDA - L.P.NAVARRA	82,64	85,01	2,37	6/7 6/8		15	10	399	168	2,397	4 2010-2012	ESTUDIO INFORMATIVO REDACTADO	671	Estudio Informativo redactado (Incluye Vte de Moreda)
343	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3302 2 INT.ACC.ESTARRONA - INT.A-3606	6,06	7,74	1,68	7/9 7/9	80/60	50	30	67	40	0,404	3 2010-2012		2.402	
344	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3302 3 INT.A-3606 - INT.A-4359	7,74	11,00	3,26	7/9 7/9	80/60	98	30	163	50	0,980	3 2010-2012		2.402	
345	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3302 4 INT.A-4359 - INT.A-4358	11,00	12,49	1,49	7/9 7/9	60	45	30	75	50	0,448	3 2010-2012		2.402	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
346	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3302 5 INT.A-4358 - INT.A-3308	12,49	13,28	0,79	7/9 7/9	60	24	30	24	30	0,142	3 2010-2012		2.402	
1206	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3302 6 INT.A-3308 - INT.N-I	13,28	15,70	2,42	7/10	60			73	30	0,436	2010-2012		3.687	
1207	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3308 1 INT.A-3302 - PUENTE NANCLARES	13,28	15,25	1,97	7/9 7/9				59	30	0,355	2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	3.615	Definir como modificación de intersección con antigua A-2622
1101	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-3310 MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE CALZADA. NUEVO PASO BAJO EL FERROCARRIL EN MANZANOS	21,12	22,10	0,98	7/8 7/8	50/40			199	203	1,196	2004-2006	EJECUTADA	128	No prevista en el PICA. Incluye el nuevo paso bajo el ferrocarril.
348	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3310 3 ANTEZANA - INT.VARIANTE DE POBES	26,40	28,30	1,90	6/7 6/7	50	29	15	57	30	0,343	4 2010-2012		314	
349	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3312 1 INT.N-I - INICIO VARIANTE DE RIBABELLOSA	29,27	30,25	0,98	6/7 7/9	80	25	25	59	60	0,353	2 2010-2012		664	Modificada la sección de 6/7 en PICA a en Revisión 7/9.
350	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3312 2 INICIO VARIANTE DE RIBABELLOSA - FINAL VARIANTE DE RIBABELLOSA	30,25	31,50	1,25	6/7 7/9	80	138	110	209	167	1,256	2 2010-2012		664	Modificada la sección de 6/7 en PICA a en Revisión 7/9. Pendiente modificación de costes.
351	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3312 3 FINAL VARIANTE DE RIBABELLOSA - O.ZU COMUNIÓN	31,50	34,39	2,89	7/9 6/7	60	173	60	87	30	0,521	2 2010-2012		290	Modificada la sección en la revisión de 7/9 a 6/7.
352	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3312 4 O.ZU COMUNIÓN - F. ZU COMUNIÓN	34,39	34,95	0,56	7/9 6/7	60	45	80	45	80	0,269	2 2010-2012		290	Modificada la sección en la revisión de 7/9 a 6/7. Costes sin modificar

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
354	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3314 1 INT. A-2622 - INT. A-3316 (ZUAZO)	19,30	25,30	6,00	6/7 6/7	50	120	20	240	40	1,442	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	546	
355	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3314 2 INT. A-3316 (ZUAZO) - INT.A-4356	25,30	32,09	6,79	6/7 6/7	60/50	136	20	204	30	1,224	4 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	362	
356	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3314 3 INT.A-4356 - INT.A-3612	32,09	36,39	4,30	6/7 6/7	60/50	86	20	129	30	0,775	4 2010-2012		606	
357	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3314 4 INT.A-3612 - INT.A-2521	36,39	38,02	1,63	6/7 6/7	60/50	33	20	49	30	0,294	4 2013-2015		606	
359	VARIANTES	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3318 1.1 INTERSECCIÓN A-3314 -VARIANTE SUBIJANA - MORILLAS	20,12	21,00	0,88	6/7 6/7	50	173	20	333	378	2,000	4 2007-2009	PROYECTO DE TRAZADO	338	
2513	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3318 1.2 FINAL VARIANTE SUBIJANA-MORILLAS - F.ZU.BARRON	21,00	28,77	7,77	6/7 6/7	50	173	20	234	30	1,406	4 2010-2012		338	
360	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3318 2 F.ZU.BARRON - INT.A-2625	28,77	34,14	5,37	6/7 6/7	50	107	20	161	30	0,968	4 2013-2015		133	
361	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3320 1 INT.A-2622 - F.ZU.CARANCA/INT.A-4330	38,43	42,27	3,84	5/6 5/6	40	58	15	96	25	0,577	4 2013-2015		120	
362	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3320 2 F.ZU.CARANCA/INT.A-4330 - INT.A-2625	42,27	43,83	1,56	5/6 5/6	50/40	39	25	47	30	0,281	4 2013-2015		120	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
363	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3322 1 INT.A-3310 - LMTE. CONDADO DE TREVIÑO	21,28	28,47	7,19	6/7 6/7	50	180	25	288	40	1,729	4 2013-2015		159	
1042	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3602 1 POLIG. ALI-GOBEO (C/ALIBARRA) - INT.A-3601	4,91	8,86	3,95	6/7 6/7	50	59	15	99	25	0,593	4 2013-2015		320	
365	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3604 1.2 P.I.A-3604 ETXABARRI-IBIÑA - P.I.A-3604 MENDARÓZQUETA	9,90	12,16	2,26	6/7 6/7	50	57	25	90	40	0,543	3 2010-2012		789	
366	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3604 2 P.I.A-3604 MENDARÓZQUETA - F.ZU.MIÑANO MENOR	12,16	14,46	2,30	6/7 6/7	50	58	25	92	40	0,553	4 2013-2015		311	
367	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3604 3 F.ZU.MIÑANO MENOR - ACCESO AL PARQUE TECNOLÓGICO	14,46	15,64	1,18	6/7 7/9	80/60	30	25				3 2004-2006	EN EJECUCIÓN	311	Incluido en el proyecto de la autopista AP-1 tramo Etxabari - Luko.
368	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3606 1 INT A-3302 - INT. N-624	7,74	13,26	5,52	6/7 6/7	50	110	20	166	30	0,995	4 2013-2015		213	
369	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3608 1 INT.N-622 - INT.A-3610	10,40	15,41	5,01	6/8 6/8	60	100	20	200	40	1,204	2 2010-2012		1.170	
370	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3608 2 INT.A-3610 - F.ZU.MURUA	15,41	16,86	1,45	6/8 6/8	60	36	25	58	40	0,349	3 2010-2012		771	
371	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3608 3 F.ZU.MURUA - INT.N-240	16,86	22,61	5,75	6/7 6/7	50	115	20	173	30	1,037	4 2013-2015		495	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
372	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3610 1 INT.A-3608 - INT.A-3600	15,41	22,82	7,41	6/7 6/7	50	111	15	185	25	1,113	4 2013-2015		295	
373	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3612 1 INT.A-2521 - INT.A-3314	24,84	26,45	1,61	6/8 6/8	60	40	25	81	50	0,484	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	2.238	
374	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3616 1 INT.A-2522 - INT.A-624	36,12	41,16	5,04	6/7 6/7	50/40	101	20	151	30	0,909	4 2013-2015		310	
375	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3618 1 INT.A-624 - INT.A-3931	44,86	47,34	2,48	6/7 6/7	50/40	50	20	74	30	0,447	4 2013-2015		968	
376	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3618 2 INT.A-3931 - INT.ACC.A MADARIA (A-4615)	47,34	49,38	2,04	6/7 6/7	50/40	41	20	61	30	0,368	4 2013-2015		489	
377	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3620 1.2 INT.A-4609 - INT.A-3622	45,47	46,94	1,47	7/9 7/9	80/60	59	40	294	200	1,767	2 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN EN REDACCIÓN	1.065	Priorizada a trienio 2007-2009 por TCA pk 45,6 - pk 46,6.
378	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3622 1.1 INT.A-624 - INT.A-3620	46,61	49,00	2,39	7/9 7/9	60	96	40	143	60	0,862	3 2010-2012		1.850	
2510	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3622 1.2 INT.A-3620 - INT.A-625	49,00	50,00	1,00	7/9 7/9	60	40	40	120	120	0,721	3 2007-2009	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	2.655	
379	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3624 1 INT.A-624 - INT.A-3641	46,75	49,44	2,69	6/7 6/7	50/40	67	25	108	40	0,647	4 2013-2015		169	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
380	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3626 1 INT.A-624 - MONASTERIO DE QUEJANA	47,44	50,67	3,23	6/7 6/7	40	65	20	97	30	0,582	4 2013-2015	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	288	
381	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3630 1 INT.A-624 - L.P.BURGOS	51,84	60,59	8,75	6/6 6/6	40	175	20	263	30	1,578	4 2013-2015		220	
383	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3634 1 INT.A-624 - INT.A-2604	52,44	56,19	3,75	6/7 6/7	50	75	20	113	30	0,676	4 2013-2015		295	
384	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3636 1 INT.A-2602 - L.P.BURGOS	58,58	59,86	1,28	6/6 6/6	40	45	35	51	40	0,308	3 2010-2012		422	
385	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3641 1 INT.A-624 - F.ZU. ZUAZA	48,44	50,94	2,50	6/8 6/8	60/50	63	25	100	40	0,601	3 2010-2012		783	
386	MEJORA DE TRAZADO Y AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3641 2 F.ZU.ZUAZA - L.P.BIZKAIA	50,94	58,29	7,35	6/8 6/8	60/50	184	25	294	40	1,767	3 2010-2012		783	
387	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3920 1 INT.A-2620 - L.P. GIPUZKOA	32,33	35,69	3,36	6/6 6/6		50	15	84	25	0,505	4 2013-2015		112	
388	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3931 1 INT.A-3618 - L.P.BIZKAIA	47,34	48,19	0,85	6/6 6/6		13	15	21	25	0,128	4 2013-2015		145	
389	ENSANCHE Y MEJORA DE PLATAFORMA	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-3941 2 P.I.A-3941 - L.P.BIZKAIA EN OTXANDIO	29,29	29,85	0,56	6/6 6/6		8	15	14	25	0,084	4 2013-2015		104	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
------------------	-------------	--------------------	----------------	-------------------------	-----------	------------	---------------	--------------------------	--------------------	---------------------	------------------------------	--------------------------	----------------------------------	---------------------------	--	--------	----------	------------------------

TOTAL RED LOCAL

398,68

18.089

109,72

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1127	REORDENACIÓN DE INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-2134 Y A-4001 MODIFICACIÓN INTERSECCIÓN CON A-2134 EN ZURBANO Y MEJORA DE LA A-4001	4,92	7,20	2,28					288	127	1,734	2010-2012	EN EJECUCIÓN	939	No previsto en PICA
393	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4004 1 INT A-3100 - INT.A-3022	14,64	16,88	2,24	5/5 5,5/5,5		22	10	37	17	0,223			100	
394	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4005 1 INT A-3100 - INT.A-3022	16,76	18,85	2,09	5/5 5,5/5,5		17	8	35	17	0,209			221	
398	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4011 1 INT.A-3002 - NANCLARES DE GAMBOA	10,29	13,84	3,55	5/5 5,5/5,5		28	8	59	17	0,355			209	
1128	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4012 ACCESO A GARAIO	14,45	16,01	1,56	6/7				31	20	0,187		PROYECTO REDACTADO	682	
399	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4013 1 INT.A-3012 - O.ZU.GUEVARA	15,14	15,88	0,74	5/5 5,5/5,5		7	10	13	17	0,076			23	
400	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4013 2 O.ZU.GUEVARA - INT.A-3022	15,88	16,18	0,30	5/5 5,5/5,5		3	8	73	208	0,438		PROYECTO APROBADO	23	Incluye el tramo de la A-3022 hasta su intersección con la A-3012
401	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4014 1 INT.A-3022 - ETURA	16,73	17,16	0,43	5/5 5,5/5,5		5	8	10	17	0,062			136	
402	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4015 1 INT.A-3022 - HEREDIA	30,57	30,84	0,27	5/5 5,5/5,5		3	8	6	17	0,036			1.221	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
403	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4017 1 INT.A-3012 - ELGUEA	18,26	20,74	2,48	5/5 5,5/5,5		20	8	41	17	0,248			221	
404	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4018 1 INT.A-3012 - BARRIA	25,01	25,24	0,23	5/5 5,5/5,5		4	8	8	17	0,051			159	
405	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4019 1 INT.A-3012 - ARRIOLA	28,75	28,99	0,24	5/5 5,5/5,5		5	8	10	17	0,060			212	
407	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4021 2 O.ZU.ZABOLA - ZABOLA	28,34	29,87	1,53	5/5 5,5/5,5		1	8	1	17	0,009			332	
1215	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4024 INT. A-4023 - URIBARRI	29,22	30,84	1,62	5,5/5,5				32	20	0,192			281	
1216	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4025 C/NARDEAGA - ECHAGÜEN	29,73	34,09	4,36	5,5/5,5				76	17	0,457			295	
1217	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4026 INT. A-4025 - GANZAGAI	32,59	33,04	0,45	5,5/5,5				9	17	0,053			282	
273	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4027 1 INT.N-240 EN ARACA - INT.A-3002 EN DURANA	6,25	7,13	0,88	6/7 6/7		20	20	90	88	0,540		EN EJECUCIÓN	1.291	Incluye 2 metros de acera a cada lado. Afecta a 390 m de actuación.
409	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4101 1 INT.N-102 - ESQUIVEL	3,66	6,54	2,88	5/5 5,5/5,5		28	10	56	20	0,337			167	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
410	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4102 1 INT.N-102 ARIÑEZ - ZUMELZU	6,30	8,41	2,11	5/5 5,5/5,5		16	8	39	19	0,235		PROYECTO APROBADO	323	
1129	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4104 ARMIÑON-ESTAVILLO	22,67	23,35	0,68									EN EJECUCIÓN	177	No previsto en PICA. Incluido en el Proyecto de Acondicionamiento de la N-I (2)
412	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4107 F.ZU.CERIO - INT.A-4159 (ACCESO A ESTIBALIZ)	7,79	9,17	1,38	5/5 5,5/5,5		11	8	23	17	0,138			433	
413	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4109 1 INT.A-3100 - ARRIETA	17,59	17,85	0,26	5/5 5,5/5,5		4	8	8	17	0,046			72	
414	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4110 1 INT.A-3100 - O.ZU.EZQUERECOCHA	19,84	20,66	0,82	5/5 5,5/5,5		7	8	14	17	0,086			401	
416	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4111 1 INT.A-3100 - INT.A-3110	21,61	25,17	3,56	5/5 5,5/5,5		28	8	61	17	0,364			106	
417	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4112 1 INT.A-3110 - INT.ACC.A ALANGUA	26,19	29,09	2,90	5/5 5,5/5,5		23	8	49	17	0,293			106	
418	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4112 2 INT.ACC.A ALANGUA - INT.A-2128	29,09	30,39		5/5 5,5/5,5		13	8	26	17	0,157			106	
419	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4114 1 INT.A-3138 - O.ZU.VICUÑA	29,21	30,11	0,90	5/5 5,5/5,5		9	10	18	20	0,108			310	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1064	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4121 1 INT.A-3110 - O.ZU AÑUA	11,60	13,29	1,69	5/5 5,5/5,5		14	8	28	17	0,170		PROYECTO APROBADO	269	
1117	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4121 2 O.ZU AÑUA - INT.A-132	13,29	15,14	1,85	5/5 5,5/5,5		15	8	31	17	0,185			269	
425	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4122 1 INT.A-132 - O.ZU.APELLANIZ	23,41	25,87	2,46	5/5 5,5/5,5		20	8	41	17	0,249			180	
426	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4130 1 INT.A-2128 - OCARIZ	27,11	27,86	0,75	5/5 5,5/5,5		7	8	14	17	0,083			216	
1218	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4131 INT. A-2128 - OTEO	44,25	44,50	0,25	5,5/5,5				7	20	0,043			88	
427	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4133 1 INT.A-3104 - OQUINA	9,32	14,97	5,65	5/5 5,5/5,5		56	10	112	20	0,671			665	
428	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4135 1 INT.A-3112 - INT.A-4136	13,47	16,35	2,88	5/5 5,5/5,5		23	8	49	17	0,294			124	
1219	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4137 INT. A-3110 - ACILU	16,65	17,26	0,61	5,5/5,5				20	20	0,119			91	
1220	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4138 INT. A-3110 - CHINCHETRU	19,41	21,26	1,85	5,5/5,5				41	20	0,246			61	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
429	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4139 2 INT.ACC.A-3110 - JAUREGUI	21,19	21,56	0,37	5/5 5,5/5,5		3	8	6	17	0,037			116	
430	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4140 1 INT.A-3110 - ALAIZA	23,19	23,47	0,28	5/5 5,5/5,5		3	8	6	17	0,036			209	
431	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4141 1 INT.A-4112 - EGUILEOR	28,67	29,47	0,80	5/5 5,5/5,5		7	8	15	17	0,091			47	
432	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4142 1 INT.A-3114 - ONRAITA	35,41	37,68	2,27	5/5 5,5/5,5		23	10	46	20	0,278			83	
433	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4143 1 INT.A-3114 - IBISATE	32,34	32,60	0,26	5/5 5,5/5,5		3	10	5	20	0,031			34	
434	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4144 1 INT.A-3114 - O.ZU.MUSITU	27,70	31,88	4,18	5/5 5,5/5,5		34	8	70	17	0,422			411	
1221	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4145 INT. A-3114 - ALECHA	27,02	28,25	1,23	5,5/5,5				27	20	0,161			95	Ver sección actual
436	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4146 1 INT.A-3122 - PORTILLA	31,04	33,87	2,83	5/5 5,5/5,5		24	8	49	17	0,296			58	
1222	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4147 INT. A-3124 - TOBERA	37,59	38,53	0,94	5,5/5,5				16	17	0,099			47	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRHENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1223	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4148 LIMITE BURGOS - FAIDO	22,76	23,32	0,56	5,5/5,5				9	17	0,053			107	
437	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4149 1 INT.A-3134 - LMTE. CONDADO DE TREVIÑO(L.P.BURGOS)	26,79	28,41	1,62	5/5 5,5/5,5		12	8	26	17	0,155			56	
438	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4150 3 INT.A-3134 - O.ZU.ARLUCEA	29,13	32,48	3,35	5/5 5,5/5,5		34	10	67	20	0,402			81	
440	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4153 1 INT.A-126 - INT.A-126	36,51	36,77	0,26	5/5 5,5/5,5		7	8	14	17	0,083			176	
2602	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4154 1 LIMITE BURGOS - O.Z.U. URTURI	36,35	37,72	1,37	5,5/5,5				27	20	0,165				
2603	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4154 2 O.Z.U. URTURI - F.Z.U. URTURI	37,72	38,00	0,28	5,5/5,5				91	325	0,548				
2604	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4154 3 F.Z.U. URTURI - INT. A-3136	38,00	39,94	1,94	5,5/5,5				39	20	0,233				
441	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4155 1 INT.A-3126 - O.ZU.MONTORIA	25,44	27,35	1,91	5/5 5,5/5,5		15	8	32	17	0,191			38	
442	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4156 1 INT.A-3122 - O.ZU.ESCANZANA	32,13	32,59	0,46	5/5 5,5/5,5		5	10	11	20	0,066			107	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
443	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4157 1 L.P.BURGOS - LACORZANA	30,66	32,26	1,60	5/5 5,5/5,5		14	8	29	17	0,174			27	
306	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4160 1 INT.A-2128 - INT.A-3116	38,70	39,20	0,50	6/7 6/7		8	15	15	30	0,090			87	
309	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4161 2 F.ZU.ORBISO - INT A-2128 EN ENTREPEÑAS	43,07	44,29	1,22	5/6 5/6		18	15	37	30	0,220			130	
444	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4204 1 INT.A-3214 - BAÑOS DE EBRO	56,11	59,03	2,92	5/5 5,5/5,5		24	8	49	17	0,297			63	
1130	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4212 MOREDA-BARRIOBUSTO	51,48	58,44	6,96	5,5/5,5				140	20	0,844	PROYECTO REALIZADO		730	No previsto en PICA. Ver sección actual
450	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4308 2 INT.A-3606 -F.ZU.GUEREÑA	11,93	12,14	0,21	5/5 5,5/5,5				23	37	0,137			125	
451	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4309 1 INT.A-3606 - ULLIVARRI-VIÑA	7,88	8,49	0,61	5/5 5,5/5,5		6	8	13	17	0,077			248	
453	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4311 1 INT.A-4310 - MARTIODA	8,37	9,18	0,81	5/5 5,5/5,5		6	8	13	17	0,076			92	
454	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4312 1 INT.A-4310 - O.ZU.HUETO-ABAJO	10,61	10,88	0,27	5/5 5,5/5,5		3	10	6	20	0,034			137	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1225	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4314 INT.A-3302-VILLODAS	12,84	13,11	0,27	5,5/5,5				5	20	0,032			251	
456	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4316 1 INT.A-2622 - CAICEDO-SOPEÑA	21,92	24,29	2,37	5/5 5,5/5,5		20	8	41	17	0,244			55	
457	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4317 1 INT.A-2622 - BASQUIÑUELAS	22,92	26,58	3,66	5/5 5,5/5,5		30	8	63	17	0,376			41	
458	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4318 1 INT.A-2622 - ARREO	26,90	29,22	2,32	5/5 5,5/5,5		19	8	39	17	0,232			82	
463	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4323 1 INT.A-2122 - CAICEDO-YUSO	38,90	40,91	2,01	5/5 5,5/5,5		17	8	35	17	0,212			175	
465	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4325 2 ALCEDO - VILLAMBROSA	47,39	50,38	2,99	5/5 5,5/5,5		31	10	61	20	0,368			47	
466	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4326 INT.A-2625 - BACHICABO	35,24	37,86	2,62	5/5 5,5/5,5		22	8	46	17	0,274			74	Incorporada en la Revisión el tramo urbano de Bachicabo
467	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4327 1 INT.A-2625 - BARRIO	34,39	38,52	4,13	5/5 5,5/5,5		41	10	82	20	0,496			45	
1226	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4328 INT.A-2625-BELLOJIN	35,37	37,67	2,30	5,5/5,5				47	20	0,280			80	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
470	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4330 1 F.ZU.CARANCA/INT.A-3320 - INT.ACC.A ASTULEZ	42,27	44,33	2,06	5/5 5,5/5,5		21	10	41	20	0,247			12	
471	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4330 2 INT.ACC.A ASTULEZ - INT.A-2625	44,33	46,99	2,66	5/5 5,5/5,5		27	10	53	20	0,319			12	
472	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4331 1 INT.A-2622 - NOGRARO	41,25	44,58	3,33	5/5 5,5/5,5		33	10	66	20	0,400			93	
473	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4332 1 INT.A-2622 - QUEJO	42,95	45,86	2,91	5/5 5,5/5,5		30	10	60	20	0,364			42	
474	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4333 1 LIM BURGOS - O.ZU.MIOMA	48,30	48,57	0,27	5/5 5,5/5,5		2	8	5	17	0,030		PROYECTO APROBADO	58	
479	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4337 1 INT.A-2622 - O.ZU.VALLUERCA	52,86	56,39	3,53	5/5 5,5/5,5		29	8	60	17	0,360			87	
480	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4338 1 L.P.BURGOS - LAHOZ	51,31	56,25	4,94	5/5 5,5/5,5		40	8	84	17	0,504			111	
2605	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4339 1 INT. A-4305 - O.ZU.JGAY	29,27	30,49	1,22	5/5 5,5/5,5		0	8	24	20	0,147				Mejora solicitada por la Junta Administrativa de Quintanilla de la Ribera.
482	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4340 1 INT.A-4339 - O.ZU.QUINTANILLA	32,02	33,25	1,23	5/5 5,5/5,5		14	10	96	78	0,577		PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO	124	Mejora solicitada por la Junta Administrativa de Quintanilla de la Ribera.

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.



CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
2601	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4340 2 F.ZU. QUINTANILLA - MWELLEDES	33,47	34,85	1,38	5/5 5,5/5,5		14	10	96	70	0,577		PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN REDACTADO		Mejora solicitada por la Junta Administrativa de Quintanilla de la Ribera.
483	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4341 1 INT.A-3312 - O.ZU.VILLABEZANA	32,31	36,33	4,02	5/5 5,5/5,5		40	10	80	20	0,481			160	
485	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4342 1 INT.A-3310 - O.ZU.MANZANOS	21,12	22,12	1,00	5/5 5,5/5,5		11	10	22	20	0,130			169	Mejora solicitada por la Junta Administrativa de Quintanilla de la Ribera.
486	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4344 1 INT.A-4316 - CASTILLO SOPEÑA	23,92	24,16	0,24	5/5 5,5/5,5		3	10	6	20	0,036			40	
487	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4346 1 INT.A-3318 - ARTAZA	25,95	26,56	0,61	5/5 5,5/5,5		6	10	13	20	0,076			22	
489	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4349 1 INT.A-3316 - VILLAMANCA	30,25	30,63	0,38	5/5 5,5/5,5		4	10	8	20	0,048			24	
490	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4350 1 INT.A-3316 - GUILLARTE	32,85	33,45	0,60	5/5 5,5/5,5		7	10	13	20	0,080			19	
492	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4353 1 INT.A-3314 - URBINA	26,28	26,75	0,47	5/5 5,5/5,5		4	8	8	17	0,050			104	Solicitado por Junta Administrativa de Urbina-Eza mejora en el trazado de actual ramal de acceso a Urbina Eza.
494	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4355 1 INT.A-3314 - O.ZU.CATADIANO	30,25	30,44	0,19	5/5 5,5/5,5		2	8	3	17	0,019			27	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
495	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4356 1 INT.A-3314 - O.ZU.ANDAGOYA	32,09	32,57	0,48	5/5 5,5/5,5		5	10	10	20	0,061			57	
1227	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4357 INT.A-2622-CONVENTO DE SAN JUAN DE ACRE	28,57	28,90	0,33	5,5/5,5				7	20	0,040			76	
347	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4358 1 INT.A-3302 - RUINAS DE IRUÑA	12,49	13,56	1,07	5/6 5/6		16	15	32	30	0,193			631	
1131	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4359 ACCESO A TRESPUENTES	11,00	11,93	0,93	6/7				88	70	0,530	EJECUTADA	1.176	No previsto en PICA. Incluye mejora de la intersección con la A-3302	
496	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4401 1 INT.N-240 - O.ZU.BETOLAZA	10,99	13,14	2,15	5/5 5,5/5,5		17	8	36	17	0,218			103	
2520	VARIANTES	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4405 VARIANTE DE MENDIGUREN	5,55	7,50	1,95	6/7	60			140	200	0,841	2010-2012			200 vehiculos/día de IMD en 2003
500	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4409 2 INT.A-4410 - ACOSTA	17,20	17,50	0,30	5/5 5,5/5,5		6	10	11	20	0,066			216	
501	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4410 1 INT.A-4409 - CESTAFE	17,19	17,51	0,32	5/5 5,5/5,5		6	10	12	20	0,072			111	
503	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4412 1 INT.A-3600 - OLANO	14,10	15,20	1,10	5/5 5,5/5,5		10	8	21	17	0,124			51	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIVENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
1132	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4413 MURGUIA-DOMAIKA	19,50	23,18	3,68					64	17	0,382		EN EJECUCIÓN	319	No previsto en PICA. No disponemos de datos de calzada/plataforma
505	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4419 1 INT.A-3612 - LARRAZCUETA	26,20	26,89	0,69	5/5 5,5/5,5		7	10	15	20	0,089			59	
1228	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4421 INT.A-2521-UZQUIANO	29,49	31,75	2,26	5,5/5,5				48	20	0,288			85	
506	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4422 INT.A-2521 - APREGUINDANA	30,69	33,09	2,40	5/5 5,5/5,5		18	8	37	17	0,224			141	Incorporada en la Revisión el tramo Unza - Apreguindana.
507	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4423 1 INT.A-624 - O.ZU.INOSO	33,23	34,48	1,25	5/5 5,5/5,5		11	8	23	17	0,137			122	
1229	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A-4602 INT.A-3616-LEZAMA	36,91	37,66	0,75	5,5/5,5				18	17	0,109			71	
508	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4603 1 INT.A-3616 - ONSOÑO	36,21	37,01	0,81	5/5 5/5		8	10	25	30	0,153			19	
509	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4604 1 INT.A-625 - LECAMAÑA	44,80	46,51	1,71	5/5 5,5/5,5		18	10	36	20	0,218			106	
1103	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	NUEVA PROPUESTA REVISION	A4609 MEJORA DE LA CTRA VECINAL AMURRIO-OLABEZAR	42,98	44,72	1,74	6/8 6/8				100	57	0,601		EN EJECUCIÓN	667	No prevista en PICA: Entre Amurrio y PK 1,050 2 metros de acera a la izqda y 1 m arcen.

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

CODIGO ACTUACION	SUBPROGRAMA	MARCO PROGRAMACIÓN	TIPO PROPUESTA	CARRETERA Y DESCRIPCIÓN	PK ORIGEN	PK DESTINO	LONGITUD (KM)	SECCIÓN TIPO (M) PICA/RV	VELOCIDAD PROYECTO	COSTE PICA (M.PTAS)	COSTE UNITARIO PICA (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. PTAS)	COSTE UNITARIO REVISIÓN (M.PTAS)	COSTE REVISIÓN (M. EUROS)	PRIORIDAD PICA (1) /PRIORIDAD REVISIÓN	ESTADO	IMD 2003	OBSERVACIONES REVISIÓN
511	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4610 1 INT.A-624 - INT.A-3618	44,06	45,11	1,05	5/5 5,5/5,5		8	8	17	17	0,105			224	
512	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4615 1 INT.A-3618 - MADARIA	49,39	50,74	1,35	5/5 5,5/5,5		14	10	27	20	0,162			29	
516	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4619 1 INT.A-3626 - O.ZU.LLUJO	49,43	53,46	4,04	5/5 5,5/5,5		37	10	74	20	0,444			121	
1065	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4620 1 INT.A-4618 (A-3626) - INT.A-624	49,80	52,59	2,79	5/5 5,5/5,5		22	8	46	17	0,279			232	
518	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4621 1 INT.A-3630 - COSTERA	53,22	54,30	1,08	5/5 5,5/5,5		11	10	22	20	0,130			19	
519	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4622 1 INT.A-3630 - LEJARZO	58,42	58,87	0,45	5/5 5,5/5,5		5	10	10	20	0,060			52	
520	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4623 1 INT.A-624 - MENDIETA	56,90	57,58	0,68	5/5 5,5/5,5		8	10	15	20	0,091			36	
521	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4624 1 INT.A-2604 - SOJO	56,50	60,13	3,63	5/5 5,5/5,5		32	8	66	17	0,398			244	
522	MEJORA RED VECINAL	REVISION PICA	PROPUESTA EXISTENTE	A-4625 2 O.ZU.GORDELIZ - RETES DE TUDELA	59,44	60,62	1,18	5/5 5,5/5,5		14	10	27	20	0,165			145	

(1) PRIORIDAD PICA 1= TRIENIO 1998-2000, 2= TRIENIO 2001-2003, 3= TRIENIO 2004-2006, 4=TRIENIO 2005-2009.

