

9. EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLANAREN ONDORIOAK

9.1. ESKAERAREN ZEHAZTAPENA ETA ETORKIZUNeko EGOERAK

2016rako ibilgailu arinen eta ibilgailu astunen egoeraren jatorri- eta helmuga-matrizeak kalkulatzeko, honako prozedura hau jarraitu behar da:

Ibilgailu arinak

- Ibilgailu arinen hazkunde-eredua: Barneko zonetako hazkunde-eredua osatzeko, EAErentzako eta kanpoaldearentzako definituriko zonetan ibilgailu arinek egindako joan-etorri guztientzat zenbait hazkunde-faktore kalkulatu dira. Hazkunde-faktore horiek kalkulatzeko, populazio-proiektzioak eta EAEko motorizazio-tasak hartuz dira aintzat.

Hazkunde-faktoreko populazio-proiektzioak kalkulatzeko erabilitako populazio-hazkundeko ereduan, aintzat hartu dira EUSTATEN jaiotze-, hiltze- eta immigrazio-tasen aurreikuspenak.

Motorizazioa-tasen aurreikuspenak kalkulatzeko, azken urteotan aldagai horrek izandako eboluzio-joera aztertu da.

Populazio-aurreikuspenetan eta motorizazio-tasetan, bi denbora-tarte hartu dira kontuan proiektzioa egiteko: epe motza (aldagaien eboluzioa 2005etik 2010era) eta epe ertaina/luzea (2011tik 2016ra).

Beheko tauletan, 2005-2016 artean barneko zonetan aplikaturiko hazkunde-tasak ageri dira. Bilboko metropoliarentzat erabili den barneko trafiko-hazkundeko tasak Bilboko Sarbide Planokoetakoen antzekoak dira. Joerek diotena baino txikiagoak dira tasa horiek, garraio publikoaren erabilpena hazi egingo dela uste baita.

HAZKUNDE TASAK. EAE BARNEKO ZONAK

Zonaren zk.	Zona	Hazkunde-tasa, epe laburrera	Hazkunde-tasa, epe luzera
1	Vitoria-Gasteiz	%2,4	%1,7
2	Alegria	%4,3	%3,3
3	Kanpezu	%4,4	%3,8
4	Armiñón	%8,3	%7,0
5	Gatzaga	%8,1	%6,7
6	Zuia	%5,7	%4,5
7	Legutio	%4,1	%3,4
8	Oion	%8,0	%5,6
9	Laguardia	%5,5	%4,5
10	Amurrio	%2,3	%1,2
11	Laudio	%1,0	%0,1
12	Agurain	%3,1	%2,3
20	Bilbao	%1,3	%1,3
21	Sondika	%4,5	%3,8
22	Derio	%3,3	%2,6
23	Lezama	%2,2	%2,1
24	Basauri	%1,6	%1,0
25	Galdakao	%2,7	%2,1
26	Arrigorriaga	%3,9	%3,1
27	Barakaldo	%1,6	%1,1
28	Ortuella	%4,4	%3,0
29	Portugalete	%1,0	%0,6
30	Getxo	%2,1	%2,0
31	Plentzia	%5,4	%4,0
32	Mungia	%4,8	%3,6

Zonaren zk.	Zona	Hazkunde-tasa, epe laburrera	Hazkunde-tasa, epe luzera
33	Berneo	%3,4	%2,5
34	Mundaka	%2,6	%2,4
35	Gernika	%1,8	%1,7
36	Amorebieta	%2,8	%3,0
37	Lemoa	%5,1	%4,4
38	Igorre	%2,5	%1,8
39	Orozko	%3,4	%2,4
40	Güeñes	%2,2	%1,7
41	Abanto	%3,7	%3,0
42	Santurtzi	%2,3	%1,4
551	Muskiz San Juan	%0,9	%1,4
552	Muskiz Kobaron	%0,9	%1,4
44	Balmaseda	%3,2	%2,3
45	Karrantza	%3,7	%2,0
46	Ereño	%4,9	%3,3
47	Mendata	%7,0	%3,9
48	Lekeitio	%2,5	%2,3
49	Markina	%2,2	%2,3
50	Ondarroa	%2,5	%2,0
51	Ermua	%2,8	%2,5
52	Berriz	%3,0	%3,1
53	Elorrio	%3,3	%3,1
54	Durango	%3,1	%3,3
55	Erandio	%2,0	%1,3
56	Urduña	%5,1	%3,2
57	Alonsotegi	%5,1	%2,4
70	Donostia	%2,2	%2,1

Zonaren zk.	Zona	Hazkunde-tasa, epe laburrera	Hazkunde-tasa, epe luzera
71	Pasaia	%0,7	%0,3
72	Hondarribia	%3,0	%2,4
73	Irun	%2,8	%2,2
74	Oiartzun	%3,4	%2,8
75	Errenteria	%2,6	%1,9
76	Hernani	%3,4	%2,7
77	Berastegi	%1,6	%1,1
78	Andoain	%2,3	%1,6
79	Lasarte	%1,8	%1,6
80	Villabona	%3,3	%2,3
602	Zarautz	%3,8	%3,4
603	Orio	%3,8	%3,4
82	Zumaia	%3,2	%2,8
83	Azpeitia	%3,2	%2,8
84	Albiztur	%2,4	%1,6
85	Tolosa	%1,7	%1,0
86	Deba	%2,9	%2,7
87	Elgoibar	%2,6	%2,2
88	Eibar	%0,5	%0,8
89	Bergara	%2,7	%2,3
90	Zumarraga	%4,3	%4,2
91	Legazpi	%2,1	%2,6
92	Ordizia	%2,5	%3,1
93	Amezket	%0,3	%0,4
94	Ataun	%3,7	%3,7
95	Idiazabal	%3,6	%3,8
96	Oñati	%3,0	%2,7

Zonaren zk.	Zona	Hazkunde-tasa, epe laburrera	Hazkunde-tasa, epe luzera
97	Arrasate	%1,0	%1,0
98	Eskoriatza	%2,9	%2,7

Kanpoaldeko zonetan, GAPEan (Garraio Azpiegituren Plan Estrategikoa) aurreikusitako korridorekako hazkunde-tasak aplikatu dira. Plan hori Sustapen Ministerioak egin zuen 2005ean. Korridore horiek taldetan antolatu ziren, mugikortasuneko eta egitura sozioekonomikoko ezaugarri antzekoen arabera.

Korridoreka antolatutako hazkunde-tasa horien arabera, eta GAPErentzako osatutako ereduarekin egindako trafiko-aurreikuspenak kontuan hartuz, hazkunde-tasa hauek kalkulatu dira zona bakoitzarentzat:

HAZKUNDE TASAK. EAE KANPOKO ZONAK

Zonaren zk.	Zona	Hazkunde-tasa, epe laburrera	Hazkunde-tasa, epe luzera
150	Castro Urdiales	%4,3	%4,2
201	Kantauriko Erlaitza	%4,3	%4,2
206	Ebro ibarra	%4,0	%3,8
208	Meseta	3,7%	3,2%
209	Errioxa	3,5%	3,0%
250	Miranda de Ebro	3,7%	3,2%
501	Munduren gainerako zatia	4,0%	3,5%
550	Akitania	4,0%	3,5%
604	Iruña	3,4%	2,9%
606	Lizarra	3,4%	2,9%
607	Tutera	3,4%	2,9%

“D” denbora-tartean i zonaren eta j zonaren arteko bidaien bolumena (B) hauen bidez kalkulatzen da: erreferentziako urtean (2005) zona horien artean izandako joan-etorrien bolumenen produktua, batetik, eta denbora-tarte horretarako i zonaren eta j zonaren hazkunde-faktoreen (F) produktuaren erro karratua, bestetik; hots:

$$B_{ij}(d) = B_{ij}(2005) * (F_i(d) * F_j(d))^{1/2}$$

Modu horretan kalkulatzen da bidaien matrizea 2016 urterako. Urte hori Planaren amaierako denbora-agertokia da.

- *EAEko Trenbide Sare Berriaren zerbitzua martxan jartzearen ondorioak*: “Euskal Y”-ren zerbitzuak martxan jartzeak garraioen aukeraketa modalean eragin zuzena izango du, zerbitzu honek hartuko dituen korridoreetan. Azpiegitura berri horren inpaktua ebaluatzeko egindako eskaera-azterketen arabera, EAEko errepide-garraioen eskaerak behera egingo du azpiegitura horren zerbitzuak martxan jartzean.

Eredua egiteko, bide-garraioa soilik hartu da aintzat; hau da, ez dira kontuan hartu garraioen banaketa modala, ez eta banaketa horretan epe luzean izango diren aldaketak ere.

Hala ere, “Euskal Y” egiteak banaketa modalean eragingo duen inpaktua dela-eta, errepidetik trenbide-sarera mugituko diren joan-etorrien azterketa hipotetiko bat egin dugu. Azterketa hori 2004an Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Sailak egindako lan honetan oinarriturik dago: *“Euskadirentzako aurrerapenen ezagutzaren eguneratzea, EAEko Trenbide Sare Berria ezartzearekin”*. Beheko taulan ageri diren “Euskal Y”-ren gauzatze-egoerentzat, 2010 eta 2020 arteko denbora-tarteko datuak hartu dira aintzat.

“EUSKAL Y”-AREN OINARRIZKO GAUZATZE EGOERA

BIDAI/EGUN-EN KOPURUA

Mota	2010. urtea	2015. urtea	2020. urtea
Kanpo-bidaiak	30.159	36.871	43.582
Barne-bidaiak	28.259	45.350	62.440

2016 urterako errepide bidez EAEra egingo diren barne-bidaien matrizea kalkulatzen, kendu egin behar dira “Euskal Y”-ren bidez egingo diren bidaiak, azpiegitura horrek, zuzenean edo zeharka, zerbitzua eskainiko duen eremuetan. Bidaia-kopuru hori zenbatesteko, honako kontzeptu hauek hartzen dira kontuan:

- *“Euskadirentzako aurrerapenen ezagutzaren eguneratzea, EAEko Trenbide Sare Berria ezartzearekin”* izeneko azterketaren arabera, EAEko Trenbide Sare Berriaren bidez egingo diren bidaien % 60 orain errepide bidez ibilgailu pribatuarekin egiten ziren joan-etorriak dira.

- Kontuan hartu den ibilgailuen okupazio-tasa 1,2 bidaiari / ibilgailu izan da.
- Bidaiari-kopuruen tasa bat baino gehiago aplikatu dira, Trenbide Sare Berriaren terminalen irisgarritasun zuzena edo intermodalaren arabera.

Kalkulatutako bidaiak kendu egin behar zaizkio 2016 urterako zenbatetsitako errepide bidezko bidaien matrizeari.

❑ **Ibilgailu astunak**

Ibilgailu astunen hazkunde-tasak zonako Barne Produktu Gordinaren (BPG) hazkunde-tasekin lotu dira. EAErentzat zenbatetsitako BPGren batez besteko hazkundea % 3,2 da epe motzean (2005-2010 aldia), eta % 2,5 epe ertain/luzean (2010-2016 aldia).

“Euskal Y” martxan jartzeak salgaien garraioan eragina izango duela suposatu dugu. *“Euskadirentzako aurrerapenen ezagutzaren eguneratzea, EAEko Trenbide Sare Berria ezartzearekin”* azterketan jasotakoaren arabera, 1.000 trailer / egun-ean murriztuko da Miran da de Ebro eta Irun arteko harremanetan errepide bidezko salgaien zirkulazioa.

Etorkizuneko egoerak 2016 urterako (Planaren bukaerako urtea) ezarri dira, eta etorkizuneko bi azpiegitura-egoera erabili dira horretarako:

- ❑ **Egoera Planik GABE** (edo “do nothing”). Egoera honetan, errepideen sarean ez da inolako esku-hartzerik egin; hots, azpiegituren eskaintza ez da aldatu.
- ❑ **Egoera PlanaREKIN.** Egoera honetan, egungo azpiegitura-eskaintzari Planean programaturiko jarduerak gehitzen zaizkio.

Egoera	Bukaera urtea	Jarduerak
PlanaREKIN	2016	Egungo errepide-sarea
Plan GABE	2016	Egungo errepide-sarea Planarekin

Lurraldeko irisgarritasunean eta joan-etorrien denboretan Planeko jarduerak zer-nolako eragina duten aztertzeko bide emango dute egoera horiek.

9.2. PLANAREN ONDORIOEN ZEHAZTAPENA

Planaren bukaera-urterako ibilgailu arinen eta astunen bidaien matrizeak kalkulatu eta gero, hurrengo pausua 2016 urterako definituriko azpiegitura-egoeren garraio-ereduetan matrize horiek “kargatzea” da.

Azpiegitura-egoera horiek goian aipaturikoak dira; hots, egoera Plan GABE, edo “do nothing”, eta egoera PlanAREKIN.

Planean proposaturiko jarduerak EAEn izango duten eragina parametro hauen arabera neurtu da:

- ❑ Ondorioak zirkulazioaren berrantolaketan
- ❑ Ondorioak joan-etorrien denboran
- ❑ Ondorioak lurraldearen irisgarritasunean

9.2.1 Etorkizuneko zirkulazioa

2016 urterako errepide-sareko bide-zatietan izango den zirkulazio-bolumena EAEko Eredutik ondorioztatu da. Eredutik hori EAEko Errepide Sare Orokorreko Bigarren Planaren Berrikuspena aztertzeko egin zen.

2005eko zirkulazioa eta PlanaREKIN 2016rako zenbatetsitako zirkulazioa konparatuz gero, agerikoa da zirkulazioak hazkunde orokorra izango duela. Ibilbide gehienetan hazkundea joerazkoa da, eta etorkizunerako azken urteotan izandako eboluzioa proiektatu da. Nabarmendu beharra dago, dena den, zenbait ibilbidetan aurreikusitako eboluzioa; izan ere, horien joera bestelakoa da:

- ❑ **Metropoliko Hegoaldeko Saihesbidea eta Ballontiko Korridorea:** Metropoliko hegoaldeko saihesbideak arindu egingo du Bilbon gehien sartzen den A-8 errepideko bide-zatiko (Ugaldebieta eta Hegoaldeko bide-antolamendua) zirkulazioa, metropoliko zirkulazioa eta pasaerako fluxuak murriztuz. Ballontiko korridoreak, berriz, A-8 errepideko zirkulazioa arinduko du, korridoreak ezkerrean egiten duen bidean; eta bide-zati horretan, hiri-alorreko izaera markatuena duen zirkulazioa murriztu egingo da.
- ❑ **A-1 autobidea:** A-1 autobideak Deba ibarreko zonaldea egituratuko du, eta ibarra kanpoaldearekin lotuko du (Urola Kostarekin eta Donostialdearekin iparraldetik, eta Arabako lautadarekin hegoaldean). Egun, A-627/GI-627 errepidea da Deba ibarreko joan-etorriak bideratzen dituen ardatz nagusia, bai barne-mugimenduen kasuan, bai Donostiara nahiz Vitoria-Gasteizera egiten diren mugimenduen kasuan.

Horrez gainera, A-1 errepidea (A-8 errepidearekin batera) N-I errepidearen ibilbide alternatiboa izango da, Donostia eta Vitoria-Gasteiz arteko joan-etorrietan. Joan-etorri horietan, bidai hauek guztiak hartu dira aintzat: bi hiriburuen eta horien eragin-eremuen arteko eskualde-bidaiak; Donostialdeatik Mesetarako kanpo-bidaiak nahiz Araba Erdigunetik Frantziarako kanpo-bidaiak; eta modu oso nabarmenean, EAEko pasaerako bidaiak (Frantziako mugatik Mesetara eta Portugalera doazenak).

A-1 autobideak N-1 errepideko zirkulazioa arinduko du, Etxegarateko zonan, batik bat; izan ere, ibilbide hori erabiltzen dutenen zati batek bi ibilbide hauetako bat aukeratuko du: A-8 eta A-1 errepideak; edo N-1, zeharkako korridorea eta A-1 errepidea.

- ❑ **Durango – Beasain Zeharkako Korridorea:** Ibilbide hau asko hazten da, bai Gipuzkoako aldean, bai eta Bizkaiko aldean ere. Gipuzkoako aldean, Beasain eta Bergara artean, honako errepide hauek osatutako ibilbidearen zati da: N-636 errepidea, zeharkako korridorea eta A-1 autobidea. Egun, Donostia eta Vitoria-Gasteiz arteko loturarako N-1 erabiltzen duen zirkulazioaren zati bat hartuko du.

Bizkaian, Lebario – Kanpazar autobiarene bidez, Debagoienatik eta Goierritik Durangorantz eta Bilboko metropoli-arearantz bideratzen dira fluxuak.

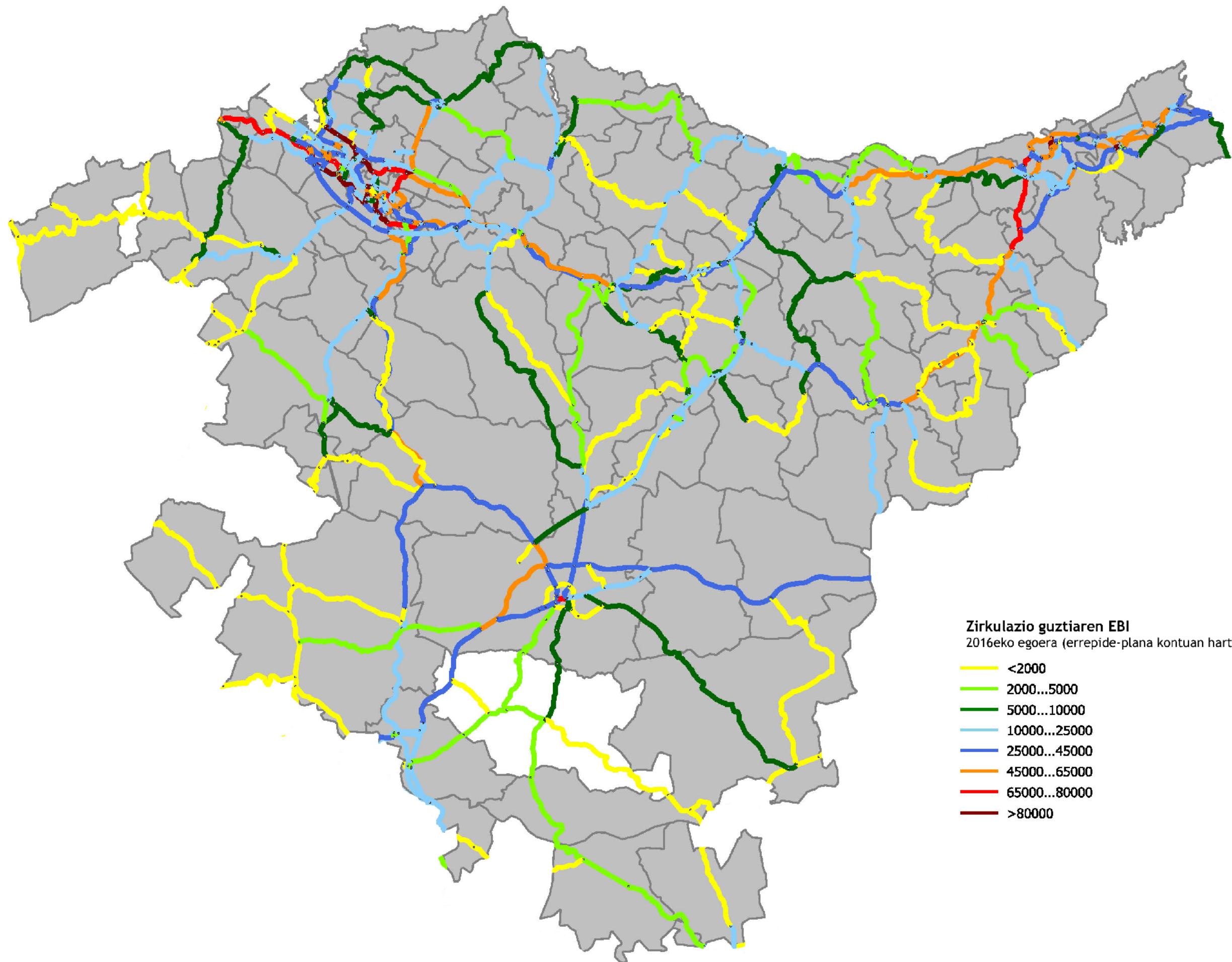
- ❑ **Urumeako Korridorea eta Donostiako Bigarren Ingurabidea:** Urumeako korridoreak eta Donostiako bigarren ingurabideak lagundu egingo dute N-I eta A-8 errepideetako ibilgailu-pilaketa aintzen.

Urumeako korridoreak arindu egingo du Andoain eta Lasarte arteko N-I errepideko zirkulazioa; izan ere, Donostiako zonatik N-I errepidean zehar hegoalderantz joaten zen zirkulazioa, gero, Urumeako korridorean zehar joango baita.

Gipuzkoako ipar-ekialdetik nahiz mugatik etorri eta A-I edo A-8 errepideetatik jarraitzen duen ibilbide luzeko zirkulazioaren zati bat hartuko du Donostiako Bigarren Ingurabideak. Modu horretan, A-8 autobideako Oiartzun eta Lasarte arteko bide-zatia arindu egingo da. Bide-zati hori da A-8 errepidearen ibilbidean, hiri-alorrean gehien sartzen dena.

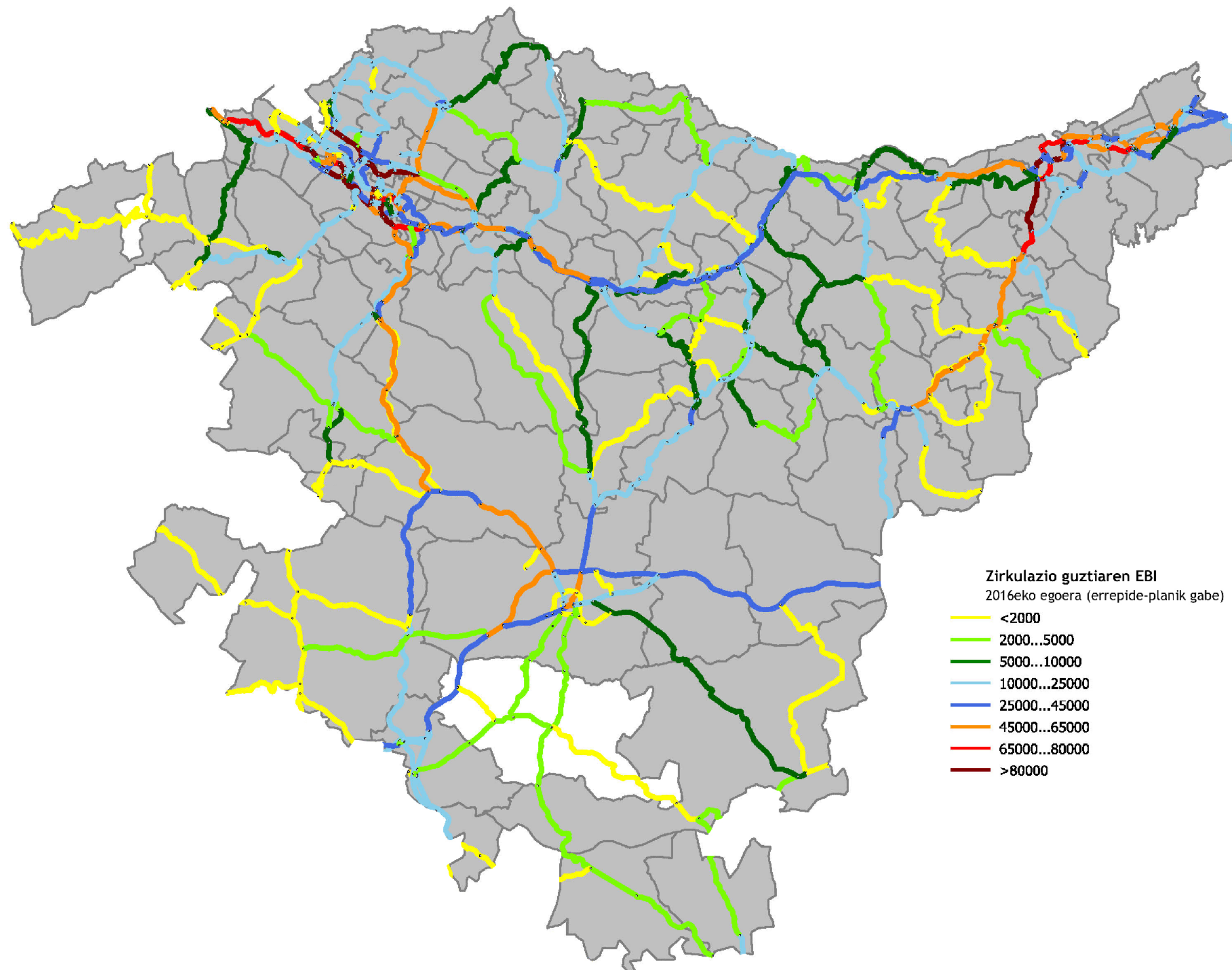
- ❑ **A-8 errepidearen edukiera hobetzea,** bai Bizkaiko bide-zatietan, bai Gipuzkoakoetan. A-8 errepidean aurreikusitako edukierako eta trazadurako hobekuntzek bide emango dute autobideak tokiko nahiz ibilbide luzeko zirkulazioa hartu ahal izaten jarraitzeko.

Beheko planoek 2016 urterako errepide-sareko zirkulazioaren azken irudia erakusten dute, kalkuluko bi egoerak kontuan hartuta (PlanaREKIN eta Plan GABE).



Zirkulazio guztiaren EBI
2016eko egoera (errepide-plana kontuan hartuta)

- <2000
- 2000...5000
- 5000...10000
- 10000...25000
- 25000...45000
- 45000...65000
- 65000...80000
- >80000



Zirkulazio guztiaren EBI
2016eko egoera (errepide-planik gabe)

- <2000
- 2000...5000
- 5000...10000
- 10000...25000
- 25000...45000
- 45000...65000
- 65000...80000
- >80000

9.2.2 Joan-etorrien denborak. Isokronoak

Planean proposaturiko jarduerak joan-etorrien denboretan ekarriko dituzten hobekuntzak ikusteko, isokronoak konparatu dira; hots, 2016 urterako definituriko bi azpiegitura-egoeren isokronoak: egoera Plan GABE, edo “do nothing”, eta egoera Planeko proposameneKIN.

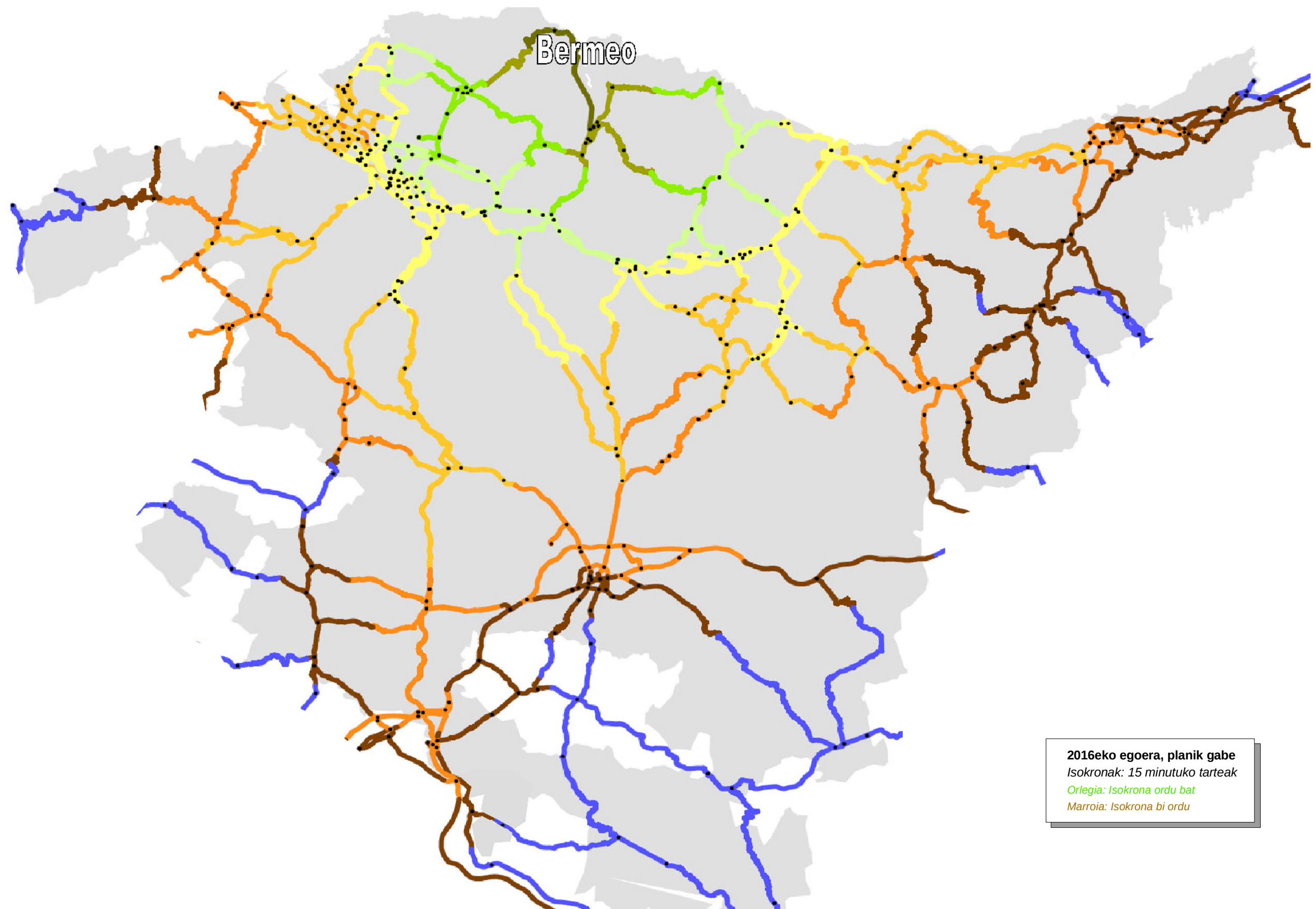
Konparaketa horren helburua Planeko proposamenen inpaktua neurtzea da. Hori dela-eta, 2016 urterako egoeran, ez dira kontuan hartu Planaren xede den sareaz kanpo egingo diren jarduerak. Jarduera horiek aintzat hartuz gero, denboretan lortutako hobekuntzak oraindik hobeak izango lirateke.

Isokronoen eragina aztertzeko garaian, gogoan izan behar dugu isokrono horiek batez besteko lanegun batentzat kalkulatu direla, eta joan-etorrien denboretan ibilgailu-pilaketak dituen ondorioak neurtzen dituztela.

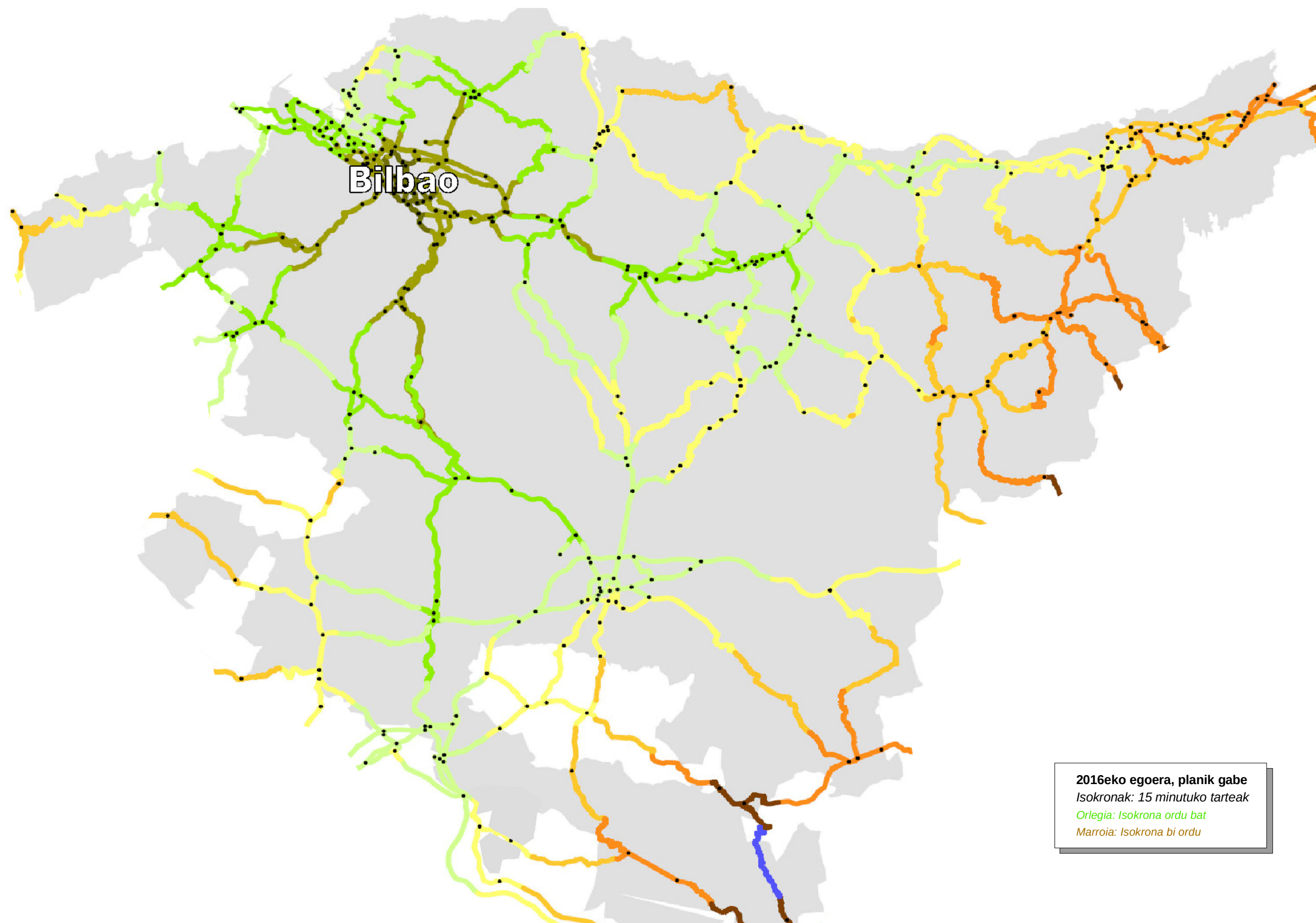
Isokronoak hainbat puntutan neurtu dira, eta hauek dira behatutako alderdiak:

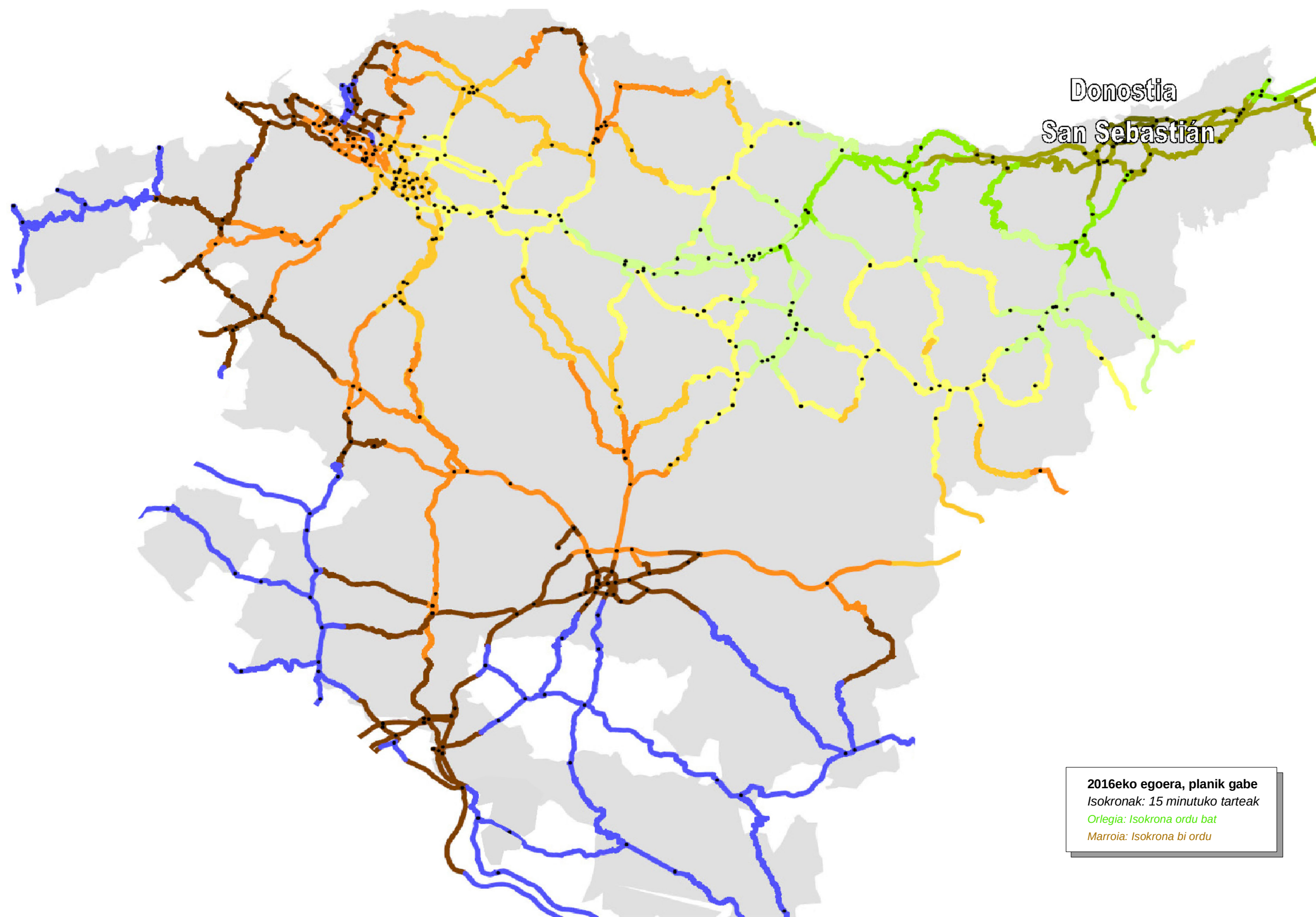
- ❑ Gasteizeko isokronoak: A-1 autobideak, Urumeako korridoreak eta Donostiako bigarren ingurabideak nabarmen hobetuko dute Vitoria-Gasteiztik Deba ibarreranzko eta Donostialdearanzko ibilbideen joan-etorrien denbora.
- ❑ Bilboko isokronoak: bidaien denboren hobekuntza orokorra da, gehienbat, Debagoienarako, Debabarrenerako eta Goierriarako bideetan.
- ❑ Donostiako isokronoak: Bidaien denboren hobekuntza orokorra da, EAEko gainerako eskualdeetarako bideetan. Oso nabarmena da Vitoria-Gasteizerako loturan izandako denbora-murrizketa.
- ❑ Bermeo eta Laguardiako isokronoak: Zona hauetan, joan-etorriek izandako hobekuntza ez da oso nabarmena izan; izan ere, zona horiek edukiera handiko bideekin lotzen dituzten ardatzen (A-8, AP-68, A-1, N-636...) abiadura operatiboetan ez baita hobekuntza handirik izan. Edonola ere, zona horietatik EAEko gainerako eremuetarako joan-etorrien denboretan, murrizketa orokorra hauteman da, errepide-sarearen hobekuntza orokorra dela-eta.

Bermeo eta Laguardiako zonen egoera berean daude EAEko beste zona batzuk ere, esaterako, Arabako haranak eta mendiak, Uribe Kosta, edo Enkarterrietako mendealdeko zonaldea. Eremu horietan, egungo bideen segurtasuna eta kalitatea hobetzeko helburua dute Planaren jarduerak, funtsean; izan ere, zona horietako zirkulazio-hazkundeko aurreikuspenek ez baitute justifikatzen egungo errepideetan aldaketa nabarmenak egiterik.

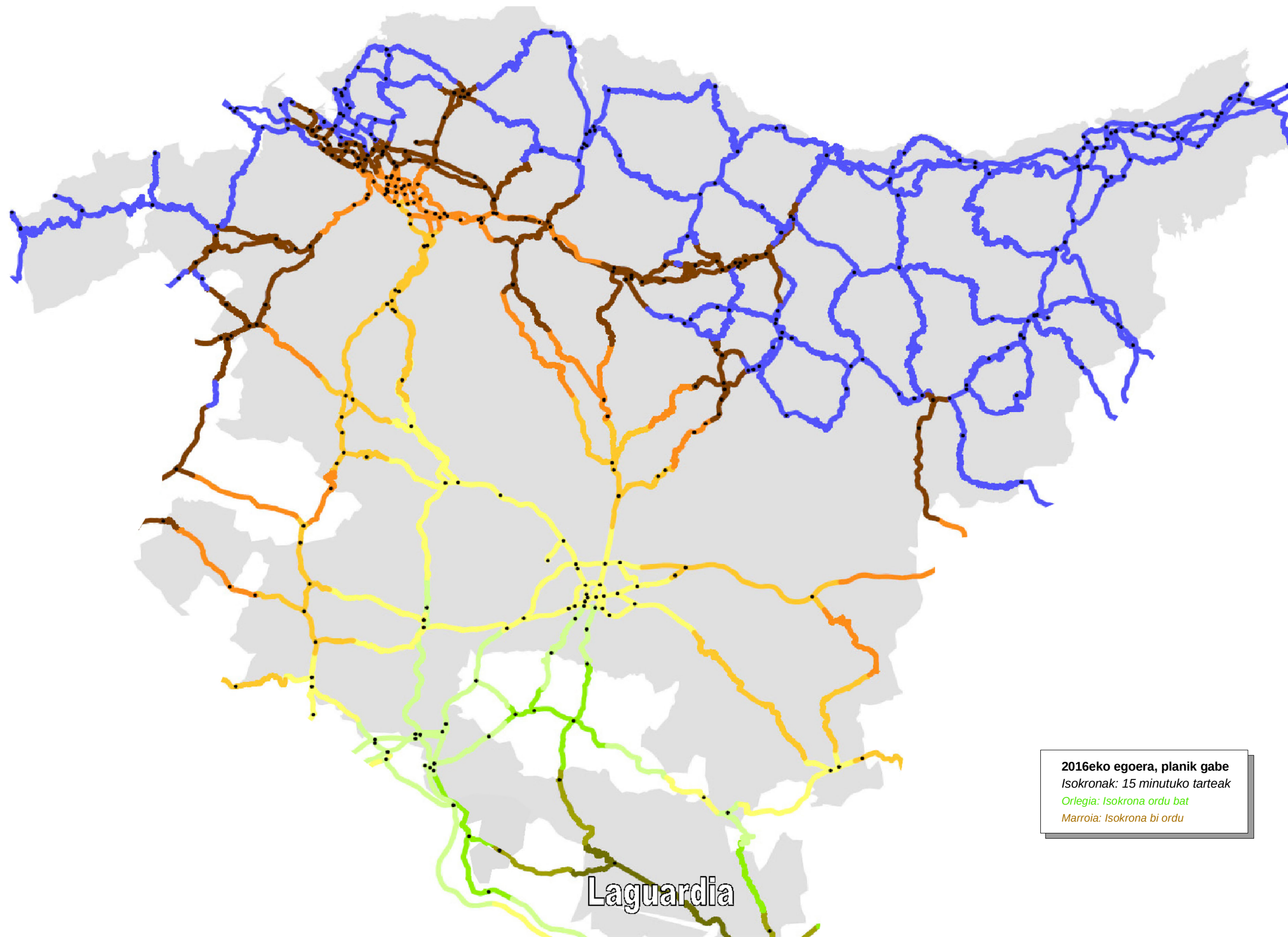


2016eko egoera, planik gabe
Isokronak: 15 minutuko tarteak
Orlegia: Isokrona ordu bat
Marroia: Isokrona bi ordu

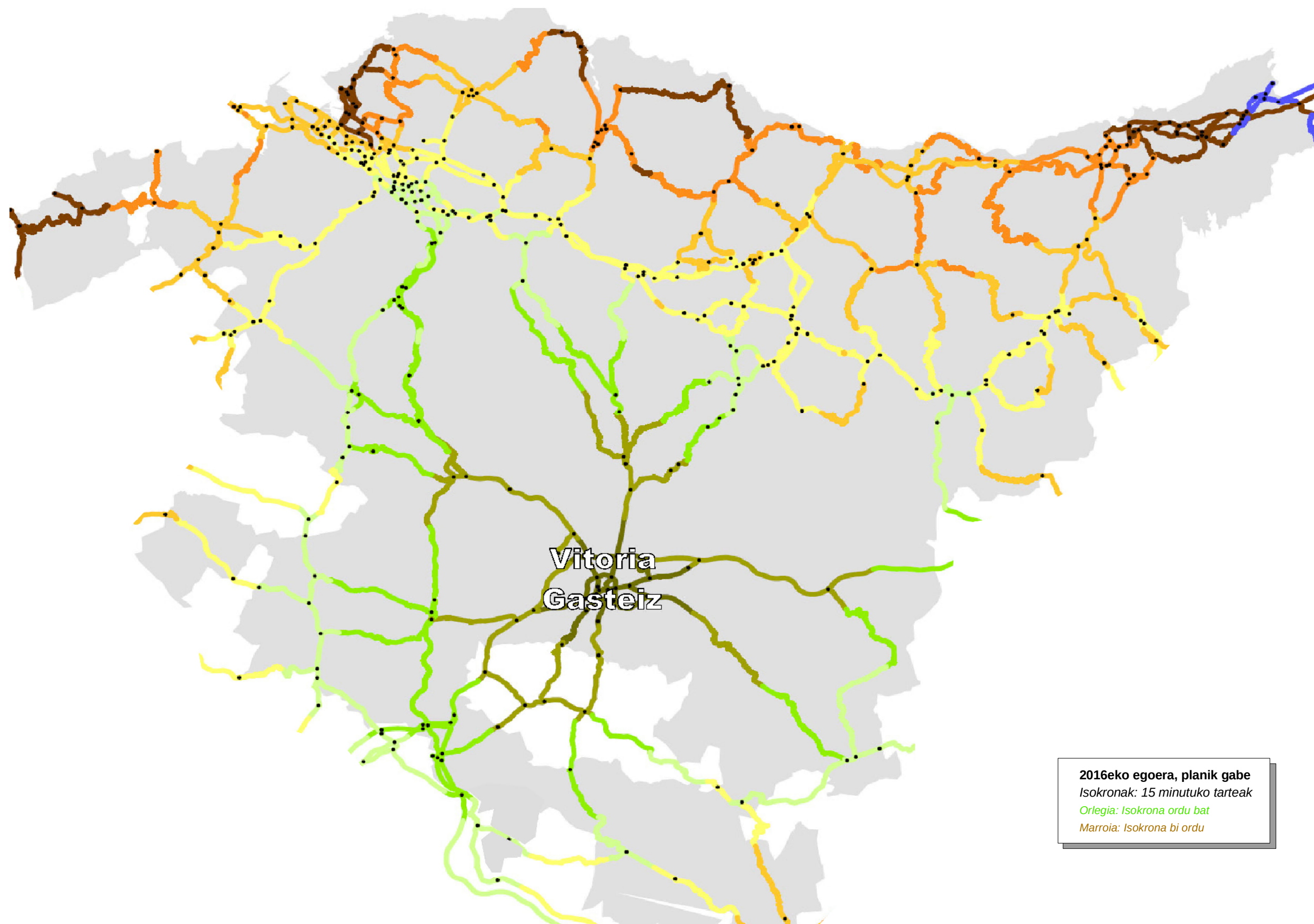




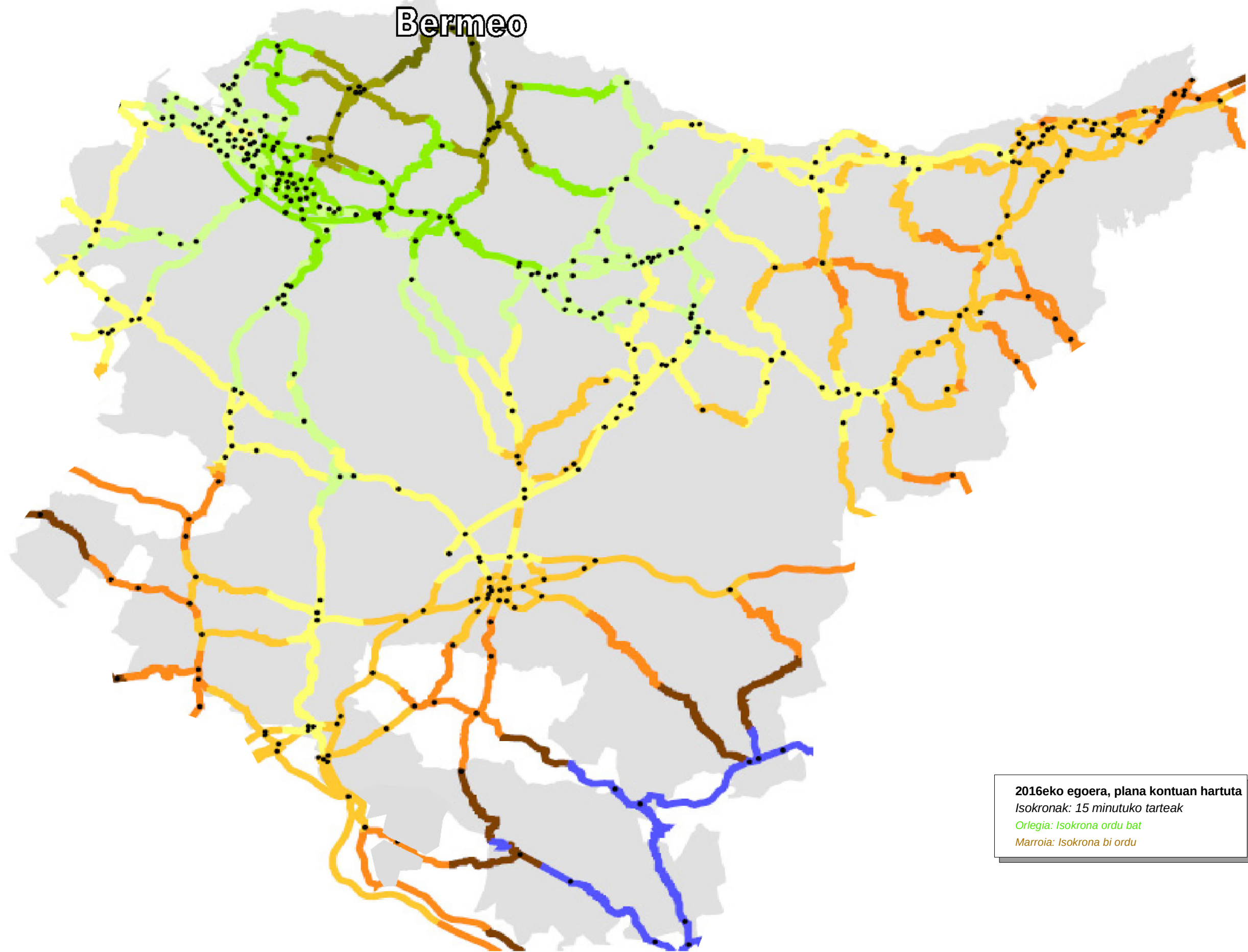
2016eko egoera, planik gabe
Isokronak: 15 minutuko tarteak
Orlegia: Isokrona ordu bat
Marroia: Isokrona bi ordu



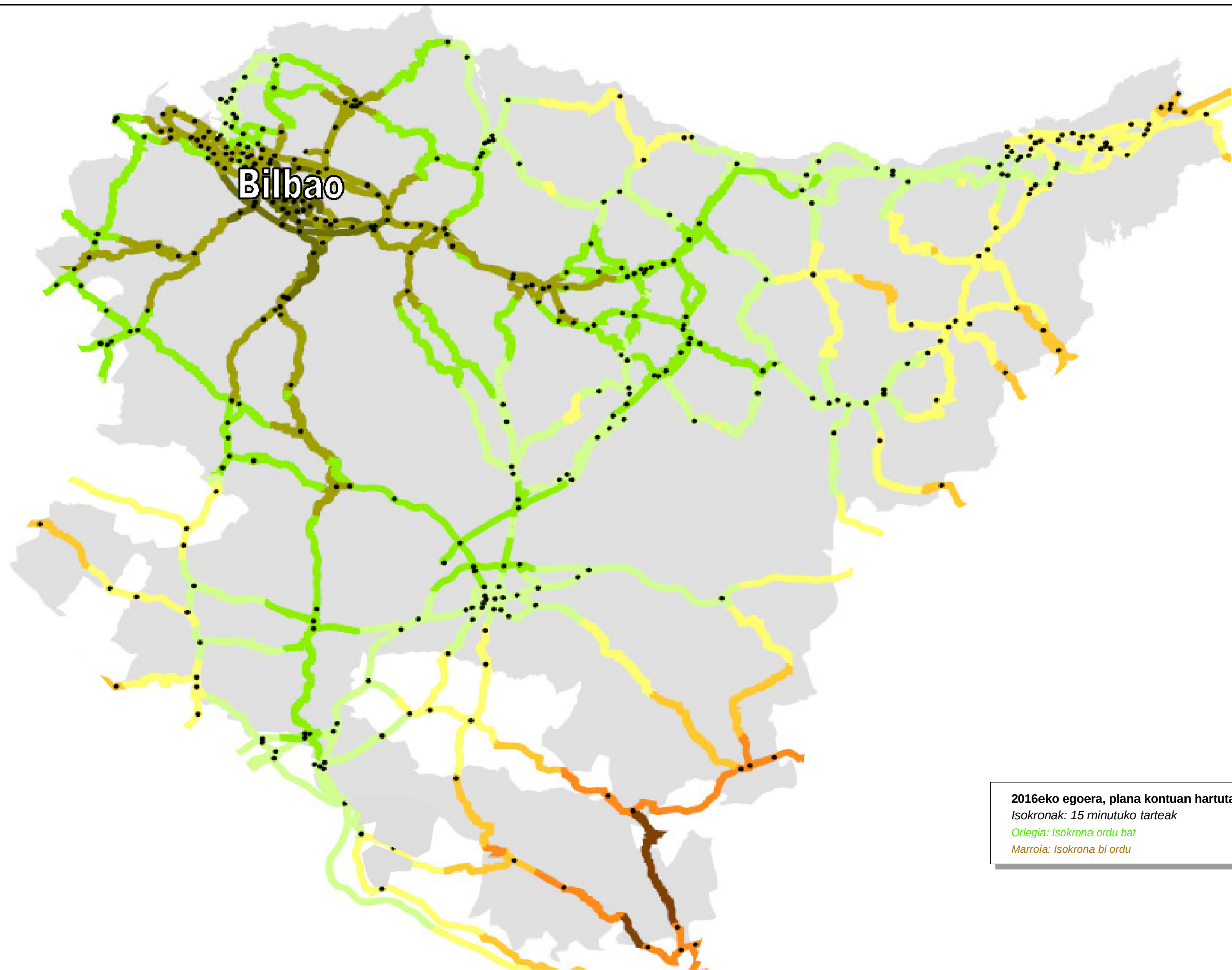
2016eko egoera, planik gabe
Isokronak: 15 minutuko tarteak
Orlegia: Isokrona ordu bat
Marroia: Isokrona bi ordu



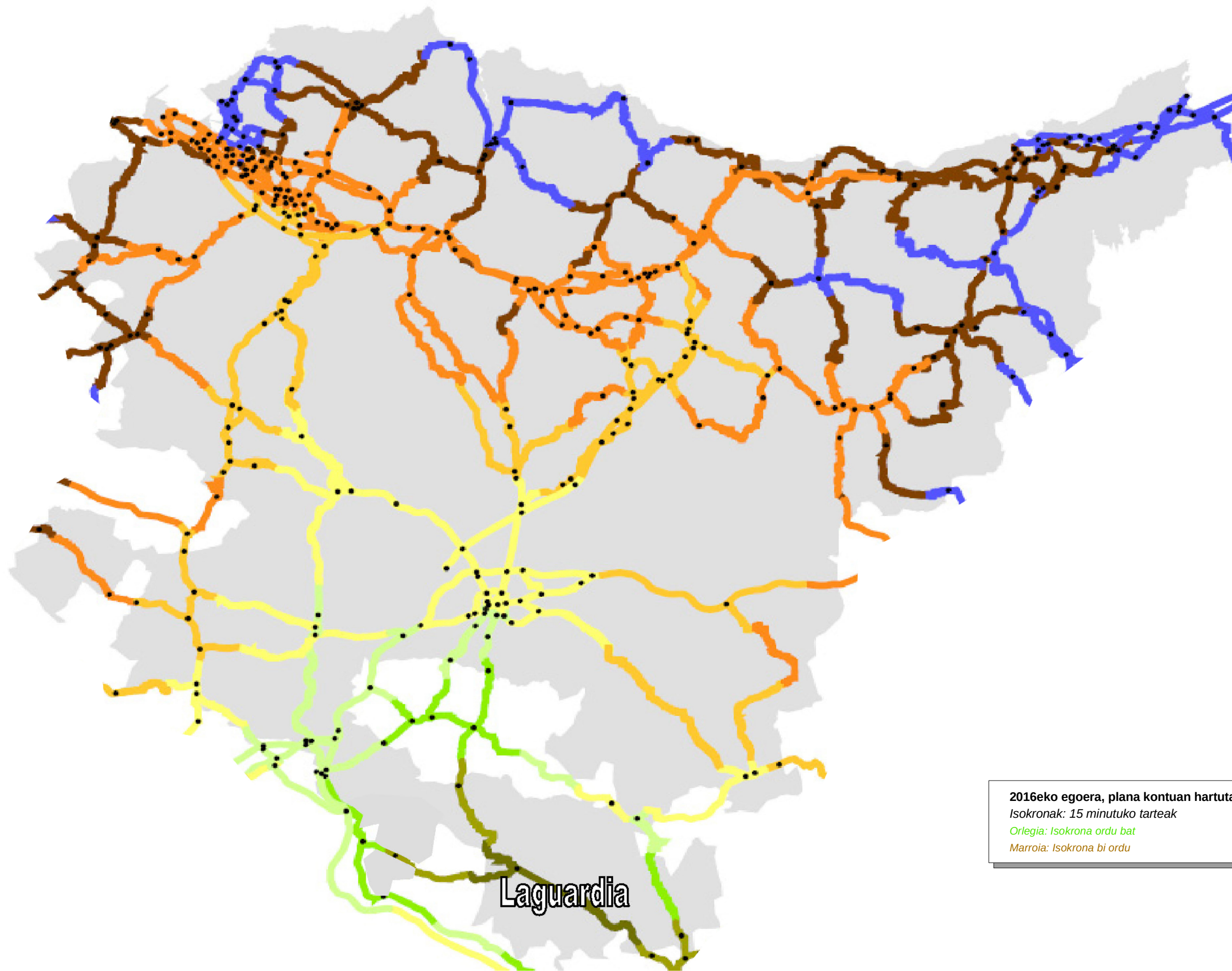
2016eko egoera, planik gabe
Isokronak: 15 minutuko tarteak
Orlegia: Isokrona ordu bat
Marroia: Isokrona bi ordu



2016eko egoera, plana kontuan hartuta
Isokronak: 15 minutuko tarteak
Orlegia: Isokrona ordu bat
Marroia: Isokrona bi ordu

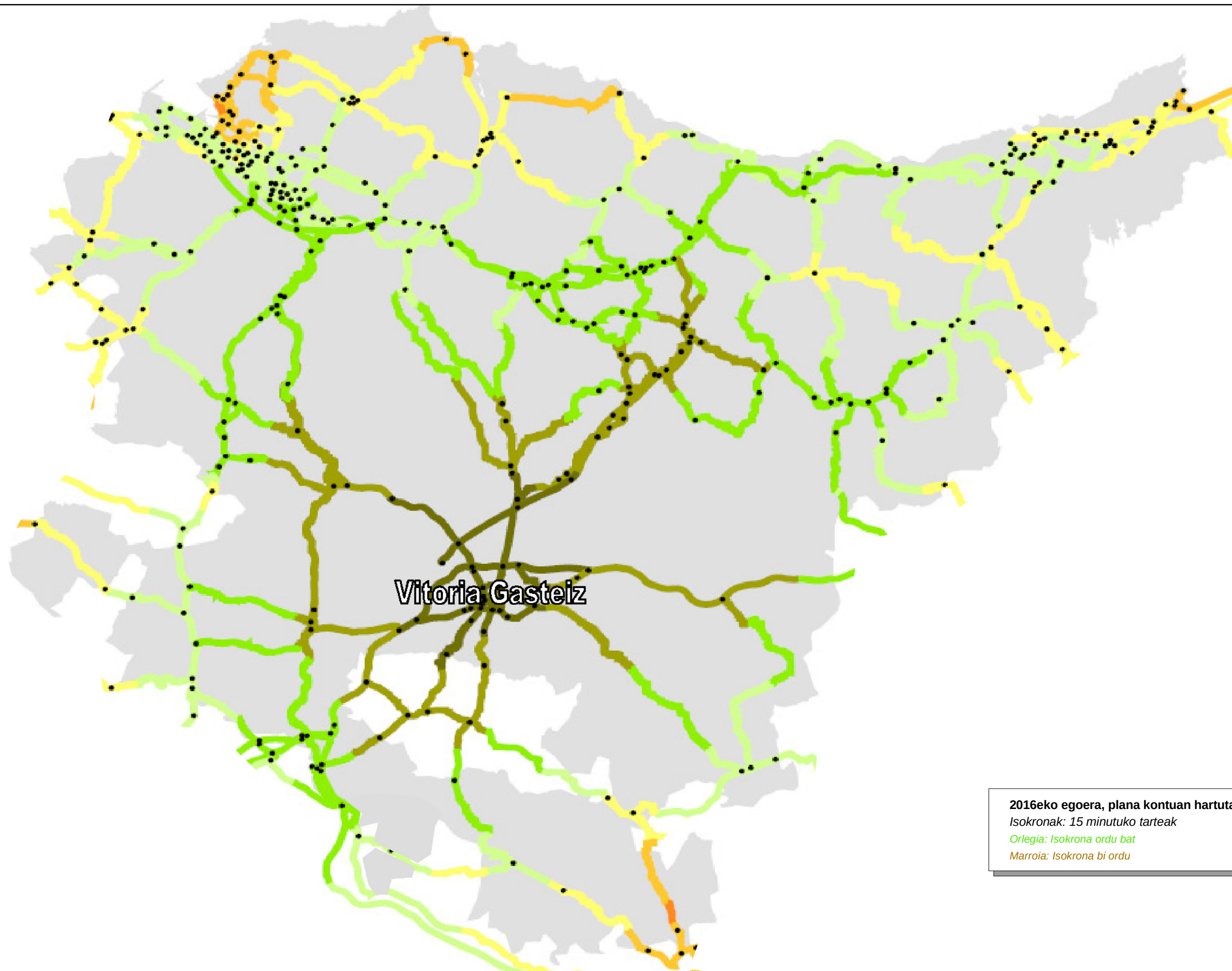


2016eko egoera, plana kontuan hartuta
Isokronak: 15 minutuko tarteak
Orlegia: Isokrona ordu bat
Marroia: Isokrona bi ordu



2016eko egoera, plana kontuan hartuta
Isokronak: 15 minutuko tarteak
Orlegia: Isokrona ordu bat
Marroia: Isokrona bi ordu

Laguardia



2016eko egoera, plana kontuan hartuta
Isokronak: 15 minutuko tarteak
Orlegia: Isokrona ordu bat
Marroia: Isokrona bi ordu

9.2.3 Lurralde-irigarritasuna

Planeko proposamenek lurralde-irigarritasunean izango duten eragina ebaluatzeko, berriro egin da denbora- eta distantzia-adierazleen kalkulua, 2016 urterako kontuan hartutako bi egoeretan: Egoera Plan GABE, eta egoera PlanaREKIN.

Planeko proposamenek irigarritasunean eragingo dituzten onurak adierazten dituzte jarraian datozen planoek.

Distantziei begiratuz, irigarritasuneko hobekuntzak txikiak dira, baina neurridunak. Sareko distantzien eta marra zuzeneko distantzien arteko harremana neurtzen du irigarritasunaren adierazleak. Planean proposatutako tipologia-moldaketak ez dira hain nabarmenak, eta horrenbestez, adierazlea horren balioetan ez da aldaketa handirik izan.

Joan-etorrien denboretan, berriz, hobekuntzak nabarmenak izan dira, bai abiadura espezifikoaren hobekuntzaren eraginez, bai ibilgailu-pilaketa murrizten duten edukiera-handitzeko jardueren ondorioz; eta beraz, abiadura operatiboek hobera egin dute. Hobekuntza horiek denbora-irigarritasunaren bidez adierazten dira.

Hobekuntza nabarmenenak Debagoienan, Debabarrenean eta Goierriin hautematen dira, bai eta Bilboko nahiz Donostiako metropoli-inguruetan ere.

- ❑ Debako zonan, A-1 autobidea bukatzean, ibilbideko denborak nabarmen hobetuko dira; haiz zuzen ere, zona horretatik Donostiara eta mugara, eta zona horretatik Vitoria-Gasteizera eta Mesetara. Bestalde, Durango – Beasain zeharkako korridorea bukatzean, Gipuzkoako eta Bizkaiko aldeetan, hobetu egingo dira loturak Goierriko zonarekin, Durangaldearekin, eta, oro har, Bizkaiarekin.
- ❑ Goierriren egoerak hobera egingo du, joan-etorrien denborari dagokionez; funtsean, zeharkako korridorearen eraginez.
- ❑ Metropoliko hegoaldeko saihezbidea martxan jartzeak hobekuntza garrantzitsua ekarriko du Bilbotik eta ezkerretatik Lurralde Historikora (eta alderantziz) egiten diren desplazamenduen denboretan. Metropoliko hegoaldeko saihezbideak A-8 errepideko (Hegoaldeko bide-antolamendua) zirkulazioaren zati bat bideratuko du, eta horrez gainera, errepide hori hirietan gehien sartzen den bide-zatietako zirkulazioa arinduko du; modu horretan, A-8 errepidearen funtzionaltasuna hobetu egingo da.
- ❑ Donostiako inguruetan hainbat jarduera egitea aurreikusten da, eta horiei esker, joan-etorrien denbora nabarmen hobetuko da. Donostiako bigarren ingurabidea bukatzean, ibilbide luzeko zirkulazioa nahiz metropoli barnekoa desbideratu egingo dira; eta bestalde, A-8 errepideko zirkulazioa arindu egingo da, ibilgailu-pilaketa handienak izaten diren Donostiako bide-zatian. Horrez gainera, Urumeako

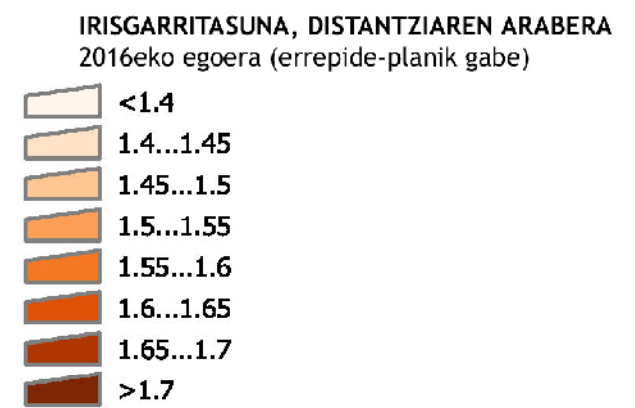
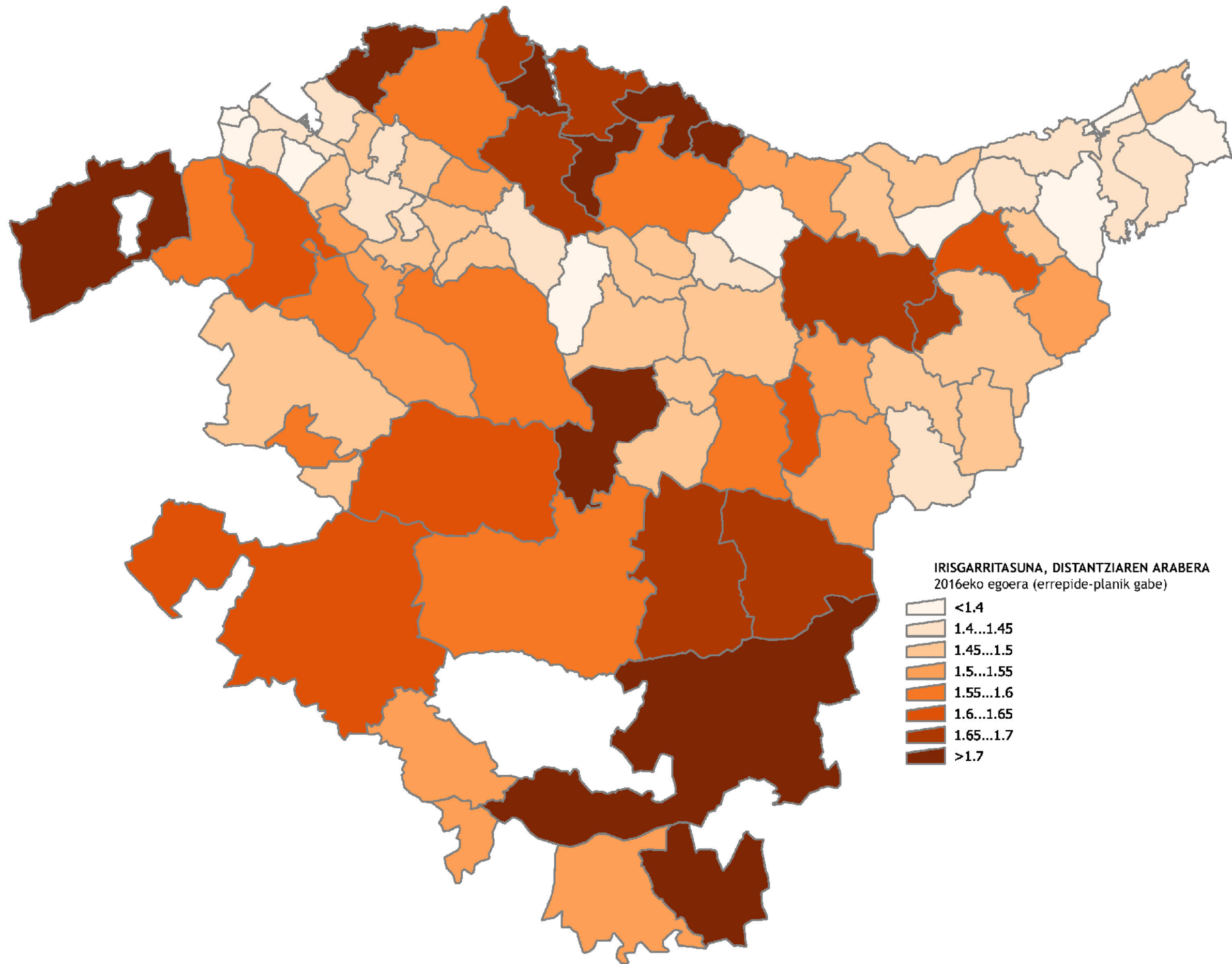
korridoreak lehen N-I errepidetik bideratzen ziren fluxuen zati bat hartuko du, eta era horretan, sartzeko denborak hobetu egiten dira, Donostialdearantz eta Donostialdeatik.

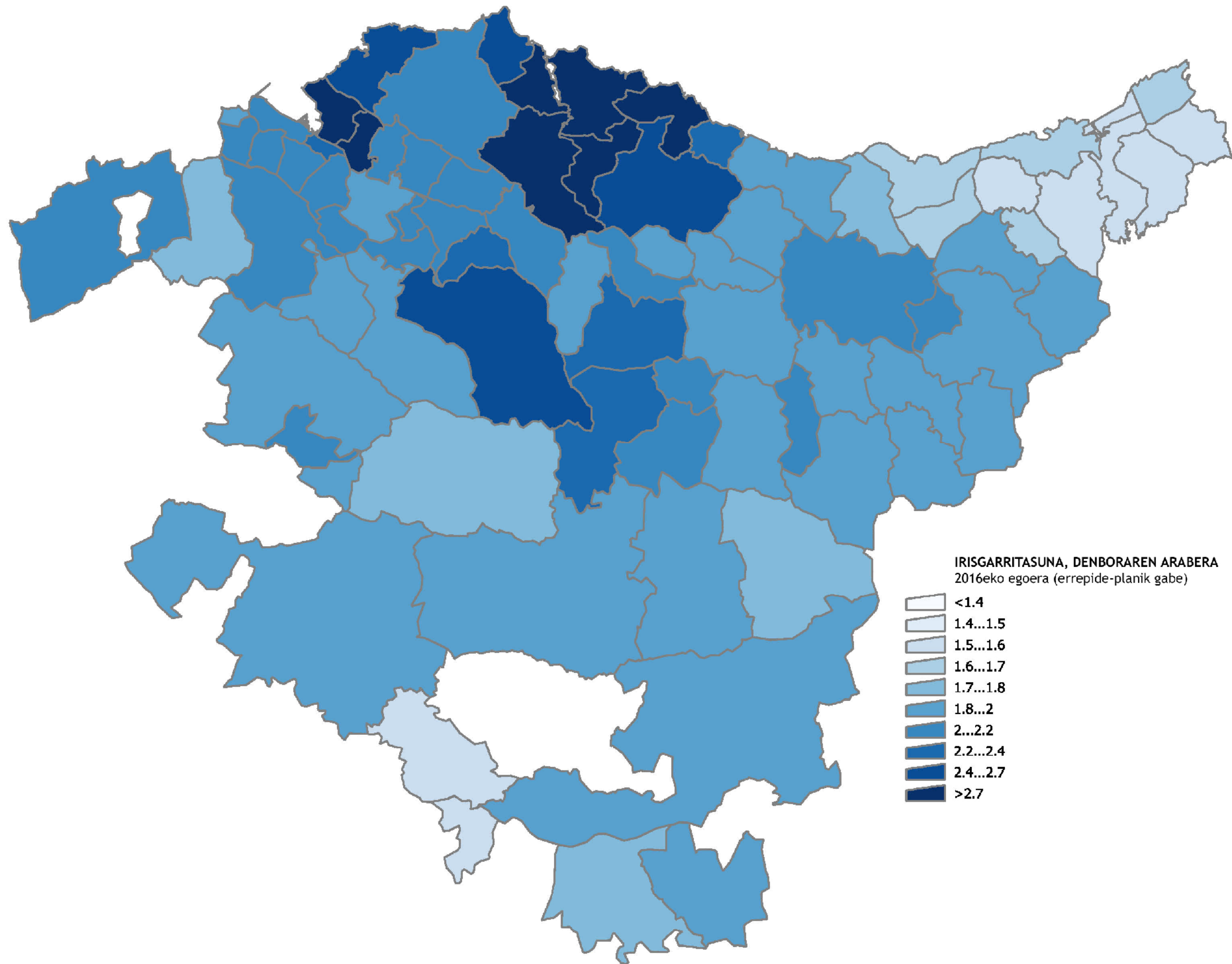
Beste alde batetik, beste zonalde batzuetan, Planaren helburua errepideen segurtasuna eta kalitatea hobetzea da, besteak beste, Errioxan, Arabako Mendietan, Gernika – Bermeon eta Uribe Kostan. Izan ere, zonalde horietako egungo azpiegiturak egokiak dira bertako etorkizuneko populazio- eta mugikortasun-bolumenentzat. Edonola ere, zona horietako adierazleek ere hobera egiten dute Planen proposamenekin. Hobekuntza hori, funtsean, beste zona batzuetara sartzeko denboretan Planaren gainerako jarduerak eragin dituzten hobekuntzen ondorio da.

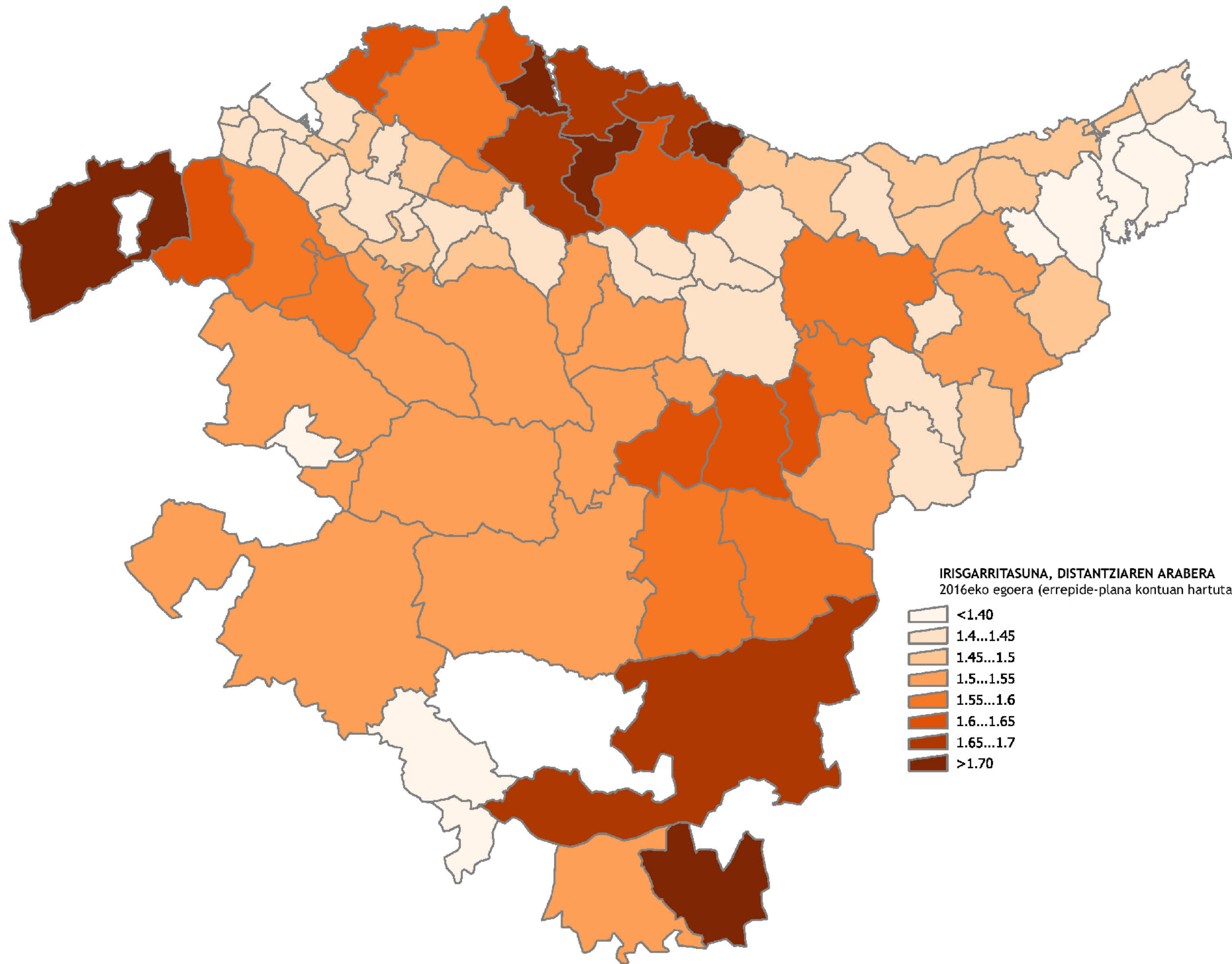
Ez da horrelakorik gertatzen Enkarterrietan mendebalderen dagoen eremuan; izan ere, bertako irigarritasuna ez baita hobetzen, Planean aurreikusitako jarduerak eginda ere. Jarduera horiek populazioaren eta zirkulazioarekin bat datoz.

Etorkizuneko egoeraren azterketak erakusten du irigarritasunak eutsi egingo diola egungo lurralde-antolamenduari, joan-etorrien denborei dagokionez. Egungo lurralde-antolamenduan, ekologia- eta paisaia-kalitate gehien duten eremuak isolaturik daude nolabait. Eremu horiek zerbitzu ona jasotzen badute ere, ez da errepide-sarearen eskutik, gehiegizko presio antropiko baztergarririk bultzatzen, sentsibiltate handiko zona horietan. Presio antropiko hori zuzena (zein maiztasunekin ibiltzen den jendea eremu naturaletan) edo zeharkakoa (jarduera eraldatzaileen garapena indartzea) izan daiteke. Honako hauek dira zona horiek besteak beste, Bermeo, Laguardia, Arabako mendiak eta haranak, Uribe Kosta edo Enkarterrietako mendebaldea, Urdaibaiko Biosfera Erreserba barne. Lehentasun handieneko biodibertsitatearen baliabideak gordetzen dituzten mendi-multzo handiek ere irigarritasun-mailari eusten diote, mendien lurretan sartzen ez diren pasaerako azpiegitura handien bitartez.

Ingurumeneko alderdiarekin jarraituz, baina beste ikuspegi batetik begiratuta, metropoliko hiriguneetan ingurumen-onurak jasoko dituztela esan beharra dago; ibilgailu-pilaketak murrizteari eta hain kritikoa ez den mugikortasuna indartzeari esker.







IRISGARRITASUNA, DISTANTZIAREN ARABERA
2016eko egoera (errepide-plana kontuan hartuta)

