

ANEXO V

SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

I.1 DATOS GENERALES DEL PLAN O PROGRAMA PREVISTO

➤ Título y Objeto del plan o programa.

Título:

Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

Objeto:

Se encuentra ahora finalizado el plazo de vigencia de la revisión del segundo plan general de carreteras 2.005-2.016, por lo que procede la formulación por el Departamento competente del Gobierno Vasco del tercer plan por un periodo de vigencia de 12 años, 2017-2028.  
El cometido final del plan es determinar las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan (ROP) en el periodo 2017-2028, asegurando la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma.

Tipo de  
Trámite:

- ☒ Formulación
- ☐ Revisión
- ☐ Revisión Parcial
- ☐ Modificación

Tipo de  
Instrumento:

- ☐ Directrices de Ordenación Territorial (DOT)
- ☒ Plan Territorial Sectorial (PTS)
- ☐ Plan Territorial Parcial (PTP)
- ☐ Plan Sectorial
- ☐ Programa Sectorial
- ☐ PGOU > 7.000 habitantes
- ☐ PGOU < 7.000 habitantes
- ☐ Plan de Compatibilización
- ☐ Plan de Sectorización

Ámbito de  
Ordenación:

- ☐ Plan Parcial
- ☐ Plan Especial
- ☒ Otros, de carácter estratégico (especificar):
- ☐ Otros, con determinaciones georeferenciables (especificar):

- ☒ CAPV
- ☐ Territorio Histórico:
- ☐ Araba
- ☐ Bizkaia
- ☐ Gipuzkoa

- ☐ Área Funcional (especificar):
- ☐ Municipio (especificar, varios si es supramunicipal):

- ☐ Otros (especificar):
- ☐ Submunicipal (especificar):
- Municipio:
- Ámbito:
- Coordenadas UTM (polígono simplificado envolvente):
- Superficie:

Materias incluidas  
en la planificación:  
(selección múltiple)

- ☐ Agricultura
- ☐ Ganadería
- ☐ Silvicultura
- ☐ Acuicultura
- ☐ Pesca
- ☐ Energía
- ☐ Minería
- ☐ Industria
- ☒ Transporte
- ☐ Gestión de residuos
- ☐ Gestión de recursos hídricos
- ☐ Ocupación del Dominio Público Hidráulico o Marítimo Terrestre
- ☐ Telecomunicaciones
- ☐ Turismo
- ☐ Ordenación del territorio
- ☐ Urbanismo
- ☐ Otros:
- ☐ Biodiversidad
- ☐ Cambio Climático
- ☐ Información y participación
- ☐ Otros (especificar):

➤ **Justificación de la necesidad y oportunidad del plan o programa.**

El desarrollo del plan vigente en un escenario de crisis económica donde han disminuido los recursos ha llevado a una modificación de la priorización de las actuaciones, resultando un aplazamiento de la mayoría de las actuaciones de todos los trienios salvo el primero (2.005-2.007) y, asociado a ello, los objetivos ambientales de integración de la red viaria actual. Se plantea ahora una reflexión y adecuación al nuevo escenario económico.

➤ **Legimitación de competencias del plan o programa.**

El Plan General de Carreteras del País Vasco tiene, de acuerdo con la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, el carácter de Plan Territorial Sectorial, que elabora el Departamento competente en materia de carreteras del Gobierno Vasco, cuyo contenido y formulación se regula por la citada Ley de Ordenación del Territorio.

➤ **Supuesto legal de sometimiento a evaluación ambiental según el presente Decreto.**

- **Anexo IA de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco**

- ☐ 1.- Directrices de Ordenación del Territorio.
- ☐ 2.- Planes Territoriales Parciales.
- ☐ 3.- Planes Territoriales Sectoriales.
- ☐ 4.- Planes Generales de Ordenación Urbana.
- ☐ 5.- Planes de Sectorización.
- ☐ 6.- Planes de Compatibilización del planeamiento general, Planes Parciales de ordenación urbana y Planes Especiales de ordenación urbana que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.
- ☐ 7.- Modificaciones de los planes anteriores que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.
- ☒ 8.- Otros planes o programas que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que cumplan los siguientes requisitos:

a.- Que se elaboren o aprueben por una administración pública.

b.- Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma.

c.- Que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

d.- Que tengan relación con alguna de las siguientes materias: Agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación de los dominios públicos marítimo terrestre o hidráulico, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.

Supuestos que determinan la existencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y que el plan o programa cumple:

- ☒ Que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental.
- ☒ Cuando puedan afectar directa o indirectamente de forma apreciable a un espacio de la Red Natura 2000.

Cuando afecten a espacios con algún régimen de protección ambiental derivado de convenios internacionales o disposiciones normativas de carácter general dictadas en aplicación de la legislación básica sobre patrimonio natural y biodiversidad o de la legislación sobre conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- ☒ Cuando afecten a espacios con algún régimen de protección ambiental derivado de convenios internacionales o disposiciones normativas de carácter general dictadas en aplicación de la legislación básica sobre patrimonio natural y biodiversidad o de la legislación sobre conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

- **A.9.- Planes y programas que cumplan alguno de los requisitos siguientes, cuando se determine que pueden tener efectos significativos sobre el medio ambiente mediante su estudio caso por caso.**

- ☐ Planes y programas que establezcan el uso de zonas de reducido ámbito territorial.
- ☐ Modificaciones menores de planes y programas.
- ☐ Planes y programas en materias distintas a las señaladas en el apartado 8.d.

➤ **Competencias administrativas concurrentes:**

Órgano Promotor:

Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco

Órgano Sustantivo o responsable de la aprobación definitiva:

Consejo de Gobierno

Órgano Ambiental:

Dirección de evaluación ambiental, Departamento de medio ambiente del Gobierno Vasco



**ANEXO V**  
**SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA**

**Título:** Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

**I.2 ANTECEDENTES DEL PLAN O PROGRAMA**

Planificación jerárquicamente superior (en su caso).



Instrumento	Fecha aprobación definitiva del Plan o Programa	Breve descripción y principales determinaciones en su EAE
D.O.T.	11/02/1997	Las DOT establecen los ejes básicos de actuación futura sobre el medio ambiente, los recursos naturales, el paisaje, los espacios urbanos, industriales y rurales, las infraestructuras y equipamientos y nuestro gran patrimonio histórico y cultural. Las DOT constituyen la base de referencia para el desarrollo armónico y coordinado de nuestra Comunidad y se fundamentan en criterios de interconexión e integración, de tal manera que los planes territoriales y sectoriales, así como el planeamiento municipal, no sean elaborados de forma independiente entre sí, sino que todos persigan objetivos coherentes, con una visión global y no particular o contradictoria con el entorno o con el resto de la Comunidad.

ANEXO V

SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Título:

Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

I.3 TRAMITACIÓN PREVISTA DEL PLAN O PROGRAMA

➤ Descripción de las fases previas a la solicitud del Documento de Referencia.

Acto Administrativo	Fecha		Órgano emisor	Documentación asociada
	Inicio	Final		
Doc. Inicio	20/12/2016	31/03/2017	Promotor	Doc Inicio +Borrador plan+Anexo V
Doc. Alcance	15/04/2017	15/06/2017	Organo ambiental	Documento de Alcance

➤ Actos administrativos posteriores a la emisión del Documento de Referencia previstos en la tramitación del plan o programa.

Acto administrativo	Fecha prevista	Órgano emisor	Documentación asociada
Estudio Ambiental Estrategico	30/09/2017	Promotor	Estudio Ambiental Estratégico
Declaración Ambiental Estratégica	30/01/2018	Órgano Ambiental	EAE+Contestaciones+Deficiencias
Aprobación definitiva	30/05/2018	Órgano sustantivo o responsable de aprobación	Proyecto Plan + Declaración Ambiental Estratégica

➤ Descripción de la participación pública durante la tramitación del plan o programa.

Grado de intervención	Fase de tramitación del plan o programa	Contenido del plan	Plazo de intervención
Información <input type="checkbox"/> Consulta <input checked="" type="checkbox"/> Cooperación <input type="checkbox"/>	Inicio EAE Solic Doc Alcance	Documento de Inicio +Borrador plan +Anexo V	1 Mes
Información <input type="checkbox"/> Consulta <input checked="" type="checkbox"/> Cooperación <input type="checkbox"/>			
Información <input type="checkbox"/> Consulta <input checked="" type="checkbox"/> Cooperación <input type="checkbox"/>	Consulta Estudio Ambiental Estratégico	Estudio Ambiental Estratégico	45 días

ANEXO V

SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Título:

Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

I.4 INSTRUMENTOS DE DESARROLLO POSTERIOR DEL PLAN O PROGRAMA.

Tipo de instrumento	Descripción sintética	Estado de tramitación	Sometimiento a evaluación ambiental (EAE o EIA)
Plan <input type="checkbox"/>	Proyecto constructivo	Sin desarrollo	Previsible
Programa <input type="checkbox"/>			
Proyecto <input checked="" type="checkbox"/>			

ANEXO V

SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Título:

Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

II. MARCO ADMINISTRATIVO. IDENTIFICACIÓN DE DETERMINACIONES Y OBJETIVOS AMBIENTALES DE REFERENCIA.

II.1 NORMATIVA TERRITORIAL Y AMBIENTAL APLICABLE

Temática	Normativa	Objetivos	Criterios de desarrollo	Indicadores
Biodiversidad <input type="checkbox"/> Cambio climático y eficiencia energética <input type="checkbox"/> Prevención y Control de la Contaminación <input type="checkbox"/> Ordenación territorial y urbana <input type="checkbox"/> Patrimonio histórico y cultural <input type="checkbox"/> Información y participación pública en medio ambiente <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>	Ver Tabla adjunta II.1			

ANEXO V

SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Título: Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

II.2 ESTRATEGIAS Y PLANES RELACIONADOS CON EL PLAN O PROGRAMA, POR RANGO SUPERIOR, ÁMBITO ORDENADO O MATERIA PLANIFICADA, INCLUYENDO SUS DOCUMENTOS DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.

Instrumentos	Situación Administrativa	Resumen de sus principales determinaciones y de las de sus Evaluaciones Ambientales
Ver Tabla adjunta II.2		

ANEXO V

SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Título: Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

III.3 DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE PLANIFICACIÓN CONSIDERADAS

➤ Identificación y Justificación de los Criterios Técnicos utilizados para la validación de las alternativas

Criterio Técnico, Justificación:

Insuficiencias de Capacidad: Niveles de Servicio, Tráfico y Sección Transversal, atendiendo a la jerarquización de la red.

Criterio Técnico, Justificación:

Deficiencias de trazado: Radios de curvatura y Pendientes

Criterio Técnico, Justificación:

Caídas de velocidad y Continuidad del tráfico

Criterio Técnico, Justificación:

Peligrosidad de la red

Criterio Técnico, Justificación:

Sistemas Inteligentes de Transporte

Criterio Técnico, Justificación:

Accesibilidad a la red

Criterio Técnico, Justificación:

Travesías

Criterio Técnico, Justificación:

Aspectos Medioambientales

➤ Caracterización ambiental de las alternativas viables propuestas.

Denominación de la alternativa:

Alternativa 0: Ver anexo III.3

Congruencia, proporcionalidad y contribución:

Denominación de la alternativa:

Alternativa 1: Ver anexo III.3

Congruencia, proporcionalidad y contribución:

Denominación de la alternativa:

Alternativa 2: Ver anexo III.3

Congruencia, proporcionalidad y contribución:

III.4 PRINCIPALES DETERMINACIONES DEL PLAN O PROGRAMA.

Denominación	Breve descripción
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 del 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 Seruridad Vial	Actuaciones en TCAs ya incluidas en las propuestas de actuación en itinerarios Actuaciones preventivas en otros puntos de la red

ANEXO V

SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

**Título:** Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

IV. CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DEL ÁMBITO TERRITORIAL POTENCIALMENTE AFECTADO

IV.1 FUENTES DE INFORMACIÓN Y DIFICULTADES ENCONTRADAS

Catálogo de fuentes de datos ambientales del Gobierno Vasco, Cartografía de Geoeuskadi, Cartografía del Instituto Geográfico Nacional...

IV.2 DESCRIPCIÓN AMBIENTAL DEL ÁMBITO TERRITORIAL POTENCIALMENTE AFECTADO

Ámbito de análisis

El ámbito de estudio al que hace referencia este documento está enmarcado en la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) constituida por tres Territorios Históricos (Araba / Álava, Bizkaia y Gipuzkoa), 15 Áreas Funcionales, 20 comarcas y 251 municipios.  
Con una superficie de 7.234,8 km2 se encuentra entre el Mar Cantábrico situado al norte, la Comunidad Autónoma de Cantabria y con la Comunidad de Castilla-León (Burgos) al oeste, la Comunidad de Navarra al este y con La Rioja al sur. Araba / Álava alberga una superficie de 3.037,3 km2, Bizkaia de 2.217,2 km2 y Gipuzkoa de 1.980,3 km2.

Medio Atmosférico. Calidad del Aire y Ruido

Actualmente la cuestión del cambio del clima se está asentando en la comunidad científica, cada día y a mayor velocidad. El Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático 2008-2012 aboga por una estrategia compuesta por la innovación tecnológica, la integración de las políticas sectoriales, la implicación de la ciudadanía y la administración, la implementación de soluciones efectivas y el impulso continuado a objetivos gradualmente más ambiciosos.  
Tras la finalización y evaluación del Plan Vasco de Lucha se elabora la Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco con el objeto de que sea el instrumento que permita una ciudadanía comprometida con una economía sostenible y competitiva.  
Actualmente, en lo que respecta a la legislación de referencia es el Real Decreto RD 102/2011, donde se establecen los objetivos a alcanzar y gestionar la calidad del aire.  
En aplicación de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus normas de desarrollo, sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, se establece tres obligaciones básicas, primero clasificar el territorio de acuerdo a una zonificación acústica, segundo establece unos objetivos de calidad acústica para cada una de las zonas con unos límites de inmisión para cada uno de los tipos de emisores acústicos y por último establece la obligatoriedad de evaluar el ruido generado por los diferentes emisores y su afección sobre la población de acuerdo a esos niveles y zonas.

Geología, geomorfología y suelos

Desde un punto de vista geológico y del relieve, la CAPV está condicionada por la estructura geológica. La CAPV se puede dividir en dos áreas estructurales que a su vez subdividen en otros dominios: la Cuenca Vasco-Cantábrica y la cuenca cenozoica del Ebro.  
En la Comunidad Autónoma del País Vasco se cartografiaron los puntos y áreas de Interés Geológico que

sirve como base para la elaboración de la Estrategia de Geodiversidad del País Vasco. De la recopilación bibliográfica y documental de estos 1400 puntos, se han extraído 150 Lugares de Interés Geológico (LIG) y preparado la descripción geológica de los mismos.

Medio Hidrológico y Superficial y Subterráneo

La red hidrográfica de la CAPV está dividida en tres Demarcaciones Hidrográficas. La Demarcación con mayor superficies es la del Cantábrico Oriental que cubre gran parte de Gipuzkoa y Bizkaia, luego se encuentran la Demarcación del Ebro ocupando casi toda Álava y finalmente se encuentra la Demarcación del Cantábrico Occidental que ocupa una parte del oeste de Bizkaia.  
Cada Demarcación Hidrográfica está fragmentada en 23 unidades hidrológicas. De esta manera, la Demarcación del Cantábrico Occidental se asienta en la Unidades Hidrológicas de Karrantza, Agüera y una pequeña área de Barbadún. La Demarcación del Cantábrico Oriental alberga las siguientes unidades hidrológicas: Artibai, Barbadún, Bidasoa, Butroe, Deba, Ibaizabal, Lea, Oiartzun, Oka, Oria, Urola y Urumea. Y la Demarcación del Ebro (vertiendo su agua al río Ebro) tiene las unidades del Arakil, Baia, Ebro, Ega, Inglares, Jerea, Omecillo, Purón y Zadorra.  
La Directiva Marco de Aguas (2000/60/CE) define la masa de agua superficial como una parte diferenciada y significativa de agua superficial; como un lago, un embalse, una corriente, río o canal, unas aguas de transición o un tramo de aguas costeras.  
De esta manera la Directiva Marco del Agua requiere de programas de seguimiento del estado de las masas de agua. Según el Decreto 240/2007, de 18 de diciembre, transmite en los Estatutos de la Agencia Vasca del Agua (URA) la necesidad de realizar el análisis, control y seguimiento de los objetivos y programas de calidad y cantidad de las aguas.  
Por ello, se han establecido unos programas de seguimiento sobre el estado de las masas de los ríos, aguas de transición y costeras, lagos, subterráneas... estos datos aportarán información sobre la calidad de las aguas superficiales, estado ecológico de los humedales, estado de las aguas de transición y costeras y estado químico de las aguas subterráneas.

Vegetación

La CAPV se encuentra entre una de las Comunidades Autónomas con mayor riqueza en especies según el Inventario Español de Especies Terrestres (MAGRAMA) junto a La Rioja y Navarra. Además el Territorio Histórico de Álava ha aumentado su número de especies en las varias de las cuadrículas respectivas.  
El Territorio de la CAPV presenta una gran variedad biogeográfica interesante debido a su diversidad topográfica, litológica y climática. La zona norte pertenece a la región eurosiberiana debido a su clima templado oceánico, en cambio, la zona sur por su mediterraneidad climática forma parte de la región mediterránea. Los territorios de Bizkaia y Gipuzkoa pertenecen a la región Eurosiberiana (Loidi, J., Biurrun, I., Campos, J.A., García-Mijangos, I. & Herrera, M. 2011. La vegetación de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Leyenda del mapa de series de vegetación a escala 1:50.000. Ed. Universidad del País Vasco (edición electrónica), además entre la región Eurosiberiana y la Mediterránea se presentan entrantes de la Eurosiberiana a favor de valles o depresiones que modifican en parte la zona Mediterránea alavesa.  
El territorio bizkaino, abarcando la faja costera hasta Zumaia y Zarautz, se encuentran dentro del distrito Santanderino-Vizcaino en el que se da una abundancia de encinares sobre sustratos duros principalmente calizos y en áreas de fuerte insolación.  
El restante territorio gipuzkoano se encuentra en el distrito Vascónico Oriental donde se asientan los mismas series de vegetación pero con una abundancia de comunidades de la serie acidófila del roble. Las elevadas precipitaciones generan la aparición de los hayedos a partir de 300m de altitud en zonas concretas.

Fauna

La ley 16/1994, de 30 de junio, de conservación de la naturaleza del País Vasco suscitó la realización del "Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina".  
El Catálogo Vasco de Especies Amenazadas en la página web de Ingurumena del Gobierno Vasco, actualmente, alberga un número de 185 especies de fauna catalogadas.

Áreas Naturales de Especial Relevancia

La red Natura 2000 se trata de una red a nivel europeo que alberga especies o hábitats amenazados y que tiene como objetivo la protección y conservación de los mismos. Para ello se dispone la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y la flora silvestres., conocida como Directiva Hábitats. La red Natura 2000 incluye espacios de la Directiva Hábitats como los clasificados por la Directiva 79/409/CEE o de Aves. Actualmente, existen 4 lugares como ZEPA, 47 lugares como ZEC y 4 lugares como ZEC-ZEPA.  
Además estos lugares conviven con los siguientes espacios naturales:  
- 9 Parques Naturales.  
- 6 Humedales Ramsar.  
- 1 Reserva de la Biosfera.



- 51 Áreas de Interés Naturalístico de las DOT.
- 93 Espacios en el Catálogo Abierto de Espacios Naturales Relevantes.
- Red de Corredores Ecológicos.

Medio socioeconómico

Las Directrices de Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco delimitan la CAPV en 15 Áreas Funcionales para el desarrollo de la ordenación territorial. En el análisis por territorios históricos, Álava ha experimentado una dinámica de población creciente desde la década de los 90 hasta el momento actual. El incremento global, desde 1991 a 2014 se cifra en 44.198 habitantes, concentrándose mayoritariamente éste en la ciudad de Vitoria-Gasteiz (32.576 habitantes). Bizkaia por otro lado, presenta tasas negativas de crecimiento, excepto en el periodo 2000-2005, reflejando una pérdida total en el periodo 1990-2014 de 0,11%, lo que se traduce en 32.144 habitantes menos que en 1990. Por último, en Gipuzkoa el balance es positivo, con un crecimiento del 0,10% desde la década de los 90 hasta 2014, lo que supone un aumento de 17.230 habitantes.

ANEXO V  
SOLICITUD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Título: Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028

IV.3 VALORACIÓN AMBIENTAL DE LOS ÁMBITOS TERRITORIALES IMPLICADOS. DIAGNÓSTICO Y UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS.

- Síntesis de caracterización ambiental y diagnóstico del ámbito territorial implicado e identificación de los aspectos y problemas ambientales más relevantes.

Caracterización ambiental

Se estructura el análisis en dos niveles de aproximación básicos: primeramente se realiza una caracterización del ámbito de la CAPV y posteriormente 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 lleva a cabo para este territorio incidiendo en los principales valores ambientales que se encuentran en ellas y en sus pautas de distribución geográfica: medio inerte, medio biótico, espacios naturales, patrimonio y paisaje y medio humano. El segundo nivel de análisis se centra 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 conjugarán 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.

- Definición y valoración de las unidades ambientales homogéneas

Unidad nº: 1

Denominación: Tramos en áreas con valores naturales

Descripción: Aquellos tramos de la red viaria que discurren principalmente por territorios en los que son prioritarios los valores de flora, fauna, ecológicos, de patrimonio geológico y paisajísticos, pudiendo contar con otros atributos ambientales de calidad o frágiles.

Valoración y análisis de la capacidad de acogida:

Unidad nº: 2

Denominación: Tramos en áreas con población

Descripción:

Aquellos tramos de la red viaria que discurren principalmente por territorios en los que son prioritarios los valores de calidad de vida de la población, riesgo de accidentes, niveles sonoros, efecto barrera, suelos contaminados, pudiendo contar con otros atributos ambientales de calidad o frágiles.

Valoración y análisis de la capacidad de acogida:

Unidad nº: 3

Denominación: Tramos en fondo de valle

Descripción:

Aquellos tramos de la red viaria que discurren principalmente por fondos de valle en los que son prioritarios los valores de hidrológicos y de inundabilidad, así como los bióticos asociados a los cursos de agua y los socioeconómicos asociados al poblamiento en fondo de valle, contando con fuerte competencia entre usos del suelo, pudiendo contar con otros atributos ambientales de calidad o frágiles.

Valoración y análisis de la capacidad de acogida:

Unidad nº: 4

Denominación: Tramos en relieve determinante

Descripción:

Aquellos tramos de la red viaria que discurren principalmente por territorios con relieve irregular en los que son prioritarios los valores asociados a los grandes movimientos de tierra necesarios para nuevas vías, así como los derivados del aislamiento y la baja densidad de población (florísticos, faunísticos, ecológicos, paisajísticos, etc.) pudiendo contar con otros atributos ambientales de calidad o frágiles.

Valoración y análisis de la capacidad de acogida:

Unidad nº: 5

Denominación: Tramos en áreas rurales medias

Descripción:

Aquellos tramos de la red viaria que discurren principalmente por territorios de carácter rural, de base agraria, baja densidad de población y valores naturales de cierto interés, el relieve puede ser irregular destacando por un perfil ambiental no especializado que implica que actuaciones en el tramo pueden repercutir desigualmente en los valores naturales, humanos y físicos del ámbito pudiendo contar también con otros atributos ambientales de calidad o frágiles.

Valoración y análisis de la capacidad de acogida:

➤ Valoración específica de la potencial afección del plan o programa a la Red Natura 2000.

Se valoran dos tipos de afecciones, por un lado, la afección directa del lugar Red Natura 2000 en el caso de que se llevase a cabo una actuación en dicha carretera y por otro lado la afección potencial a 20 metros y a 50

metros en el caso de que se llevase a cabo una actuación importante en dicha carretera.

ZEPA

En el caso de que la actuación se lleve en la carretera N-638 y en concreto en los PK paralelos a Txingudi, esta ZEPA vería afectada su zona desde el mismo eje de carretera. Además, una actuación en la carretera GI-636 con un área de actuación de 20 metros afectaría, igualmente, a Txingudi.

ZEC

La actuaciones que se realicen sobre el eje de las siguientes carreteras pueden conllevar la afección sobre varios ZEC de la CAPV. La actuación se debería de realizar sobre unos PK concretos paralelos a los lugares Red Natura 2000.

- N-121-A
- GI-627
- N-1
- AP-68
- A-623
- BI-623
- N-240
- A-624
- BI-635
- BI-631
- N-634
- AP-8
- BI-633
- AP-1
- N-622
- N-124
- A-132
- A-1
- GI-636

En el caso de que la actuación fuera más importantes y conlleve un área de influencia de 20 metros, aumentaría la afección potencial sobre varios ZEC más. Los ZEC que se verían afectados son los siguientes:

- Armañón
- Arno
- Iñurritza
- Lagunas de Laguardia
- Ría del Barbadun
- Robledales isla de la llanada alavesa

Las carreteras que potenciarían este aumento de afección de ZEC serían las siguientes:

- BI-630
- A-124

ZEC-ZEPA

En el caso de que la actuación se lleve en la carretera N-124 y en concreto en los PK paralelos a las Sierras Meridionales de Álava, esta ZEPA vería afectada su zona desde el mismo eje de carretera. Además, una actuación en las carreteras A-132 y N-104 con un área de actuación de 20 metros afectaría, igualmente, a Izki y Salburua.

## **II.1. Normativa territorial y ambiental aplicable**

TEMÁTICA	NORMATIVA	OBJETIVOS DE REFERENCIA	CRITERIOS DE DESARROLLO	INDICADORES
Sostenibilidad	Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo. Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley del suelo. Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.	En virtud del principio de desarrollo sostenible, las políticas deben propiciar el uso racional de los recursos naturales armonizando los requerimientos de la economía, el empleo, la cohesión social, la igualdad de trato y de oportunidades, la salud y la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente.	Aplicación de criterios de ahorro de combustibles en el diseño de las actuaciones así como en la fase de construcción.  Las instalaciones, construcciones y edificaciones habrán de adaptarse, en lo básico, al ambiente en que estuvieran situadas, y a tal efecto, en los lugares de paisaje abierto y natural, sea rural o marítimo, o en las perspectivas que ofrezcan los conjuntos urbanos de características histórico-artísticas, típicos o tradicionales, y en las inmediaciones de las carreteras y caminos de trayecto pintoresco, no se permitirá que la situación, masa, altura de los edificios, muros y cierres, o la instalación de otros elementos, limite el campo visual para contemplar las bellezas naturales, rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva propia del mismo.	Seguimiento mediante la vigilancia ambiental derivada del proceso de tramitación del plan.
Evaluación ambiental	Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.  Decreto 211/2012, de 16 de octubre, regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas  Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.	Prever y evitar impactos ambientales	Los proyectos derivados de la planificación deberán llevar a cabo el proceso de evaluación ambiental prescrito por la legislación vigente.  Proteger el medio ambiente, prevenir su deterioro y restaurarlo donde haya sido dañado.  Minimizar los impactos ambientales, evaluando previamente las consecuencias del ejercicio de las actividades, estableciendo las medidas correctoras.	Correcta aplicación del proceso de la Evaluación Ambiental Estratégica
Planificación urbana	Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo. Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.  Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.	Mejora de accesibilidad.  Reducción de la congestión del tráfico.  Mejora de la funcionalidad de la red.	Reducción de la conflictividad de las travesías inventariadas.
Calidad del aire	Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmosfera  Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.  Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.	Garantizar un aire limpio y la reducción de la población expuesta a niveles altos de ruido y a contaminación lumínica.	Mejora del diseño y gestión de la red para la mejora de las emisiones de gases de los motores de combustión.	Reducción de la congestión en la red.
Transporte-Movilidad	Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo. Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.  Plan Director de Movilidad Sostenible (PDMS). 2012 a 2020.	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.  Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.	Compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto y protección del medio ambiente.  Adecuar la red viaria a los condicionantes de cada zona servida, minimizando los impactos medioambientales y urbanísticos.  Participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.  Se integrará en la red los itinerarios o vías ciclistas.  Se mejorará la seguridad vial.	Reducir las emisiones actuales de Gases de Efecto Invernadero (GEI)
Suelos Contaminados y residuos	Ley 1/2005, de 4 de febrero, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.  Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.  Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.	Corrección de la calidad del suelo y regulación de la gestión.	Adecuada gestión de los materiales excavados en parcelas inventariadas como potencialmente contaminadas, así como, en suelos que durante la ejecución de las obras puedan resultar sospechosos de albergar algún tipo de contaminación.  Prevención y minimización en origen, reduciendo la producción y nocividad.  Eliminación adecuada de los residuos que no puedan valorizarse e implantación de los medios necesarios para su correcta gestión.	Reducción de las superficies afectadas por la contaminación en zonas afectadas por las actuaciones
Material sobrante	Decreto 49/2009, de 24 de febrero, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero y la ejecución de los rellenos.  Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.	Adecuada Gestión de los materiales Sobrantes.	Optimización del movimiento de tierras minimizando el uso de materiales externos a la traza.  Cumplimiento de la legislación vigente en materia de gestión de sobrantes.	Cantidad de toneladas extraídas de la zona de actuación

TEMÁTICA	NORMATIVA	OBJETIVOS DE REFERENCIA	CRITERIOS DE DESARROLLO	INDICADORES
Espacios Naturales Protegidos	Ley 16/1994, de conservación de la naturaleza del País Vasco Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.	Evitar la afección y/o producir la menor afección posible a espacios de valor relevante	Conservar la biodiversidad, velando por la utilización sostenible de sus componentes, a fin de obtener una participación justa y equitativa en los beneficios derivados de la utilización de los recursos ambientales. Mejora de la integración paisajística y recuperación ambiental de la red en dichas zonas.	No superar los impactos que se detecten durante el proceso de evaluación ambiental. Comprobar mediante el seguimiento propuesto en el Plan de Vigilancia Ambiental derivado
Hábitats y especies	Ley 16/1994, de conservación de la naturaleza del País Vasco Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen Medidas para Contribuir a Garantizar la Biodiversidad Mediante la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres. Real Decreto 1193/1998, de 12 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 1997/19. Real Decreto 1421/2006, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1997/1995.	Preservar y mejorar los hábitats y las especies, el medio natural y la conectividad ecológica.	Minimización de la ocupación en las zonas catalogadas o de alto valor, que alberguen o puedan hacerlo, especies protegidas o de interés. Mejora de la permeabilidad a la fauna, frente a la existente con la actual infraestructura. Pasos de fauna. La vegetación ha de ser conservada, especialmente los bosques, los conjuntos vegetales, los setos y la vegetación ribereña; el aprovechamiento forestal del monte se realizará de forma ordenada, en función de las necesidades socioeconómicas y fomentándolo en aquellas zonas donde se produzca un menor impacto ecológico. La prevalencia de la protección ambiental sobre la ordenación territorial y urbanística y los supuestos básicos de dicha prevalencia.	Descenso de la accidentabilidad de fauna. Eliminación de efecto barrera.
Paisaje y Patrimonio	Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco. Decreto 234/1996, de 8 de octubre, por el que se establece el régimen para la determinación de las zonas de presunción arqueológica.	Conservar y mejorar los paisajes y el patrimonio cultural.	Integrar en el paisaje la red de carreteras actuales y futuras. Las obras de infraestructura, en caso de que su impacto sea asumible, han de adaptarse a la naturaleza y al paisaje. El proyecto de integración ambiental se llevará a cabo con especies autóctonas. Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente urbano a través de la integración efectiva de las consideraciones medioambientales en la planificación urbana y la protección del patrimonio histórico.	< 10% de marras en las plantaciones realizadas
Energía	Estrategia de Desarrollo Sostenible de Euskadi 2020 Estrategia Energética 3E2020 Programa Marco Ambiental 2020	Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.	Criterios de diseño en las actuaciones para la optimización de los consumos de los vehículos.	Aumento de ahorro energético en las labores de explotación en la red
Agua	Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas. Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección. Ley 16/1994, de 30 de junio de conservación de la Naturaleza del País Vasco.	Prevenir situaciones de deterioro ambiental del agua, cauces y riberas. Alcanzar un buen estado ecológico de las masas de agua y un uso sostenible del recurso. Conservar las zonas húmedas, fijando objetivos y medidas de protección y recuperación, potenciando su conocimiento y evitando, en todo caso, su destrucción y deterioro.	Se minimizara ocupación de las zonas de dominio público hidráulico así como su zona de policía. Las actuaciones sobre los cauces llevarán asociadas medidas de minimización de impactos tanto en fase de construcción como en fase de explotación. Además los cauces afectados se restaurarán empleando especies autóctonas que ayuden a recuperar el bosque de ribera correspondiente. Garantizar, en la medida de lo posible, el carácter de corredor ecológico de los cauces y riberas. Los recursos hídricos habrán de ser protegidos frente a vertidos, conservando y mejorando su capacidad de autodepuración, al tiempo que se protege su fauna y su flora. Respeto a la unidad de gestión y planificación de las demarcaciones hidrográficas.	Teniendo como referencia la calidad del agua actual para no superar los valores en fase de explotación. Índice de la calidad del bosque de ribera.
Ruidos	Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco	Control ruido ambiental	Tanto las actuaciones nuevas como las proyectadas se adaptarán al plan de ruidos Mapas de Ruido elaborados conforme al Decreto 213/2012 de contaminación acústica de la CAPV.	No superación de los niveles sonoros para los usos circundantes en función de la normativa vigente

## **II.2. Estrategias y planes relacionados con el plan o programa**

INSTRUMENTOS	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	Resumen de sus principales determinaciones y las de sus Evaluaciones Ambientales
Libro Blanco sobre el Transporte	Publicado en 2011 (Bruselas, 28/03/11)	<p>El transporte en la Unión Europea debe perseguir los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Consumir menos energía y más limpia</li><li>• Explotar mejor las infraestructuras</li><li>• Reducir el impacto medioambiental</li></ul>
DOT	Aprobación inicial de la Modificación de las DOT como consecuencia de su reestudio. BOPV nº 122 de 30 de junio de 2014	<p>Los objetivos que establecen las Directrices son:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Proteger y mejorar los recursos naturales</li><li>• Fortalecer y reequilibrar las zonas urbanas</li><li>• Mejorar la integración de la comunidad autónoma del País Vasco en Europa.</li><li>• Mejorar el sistema de asentamientos.</li><li>• Potenciar la escala intermedia del Territorio.</li></ul>

En lo referido a la planificación sectorial de carreteras, las DOT recogen las siguientes directrices:

Directrices de carácter general:

- 4.5. *El automóvil privado se considera como un medio que debe ser usado de forma racional en combinación con los otros modos y como acceso a ellos. No se considera deseable el uso sistemático e indiscriminado del automóvil privado para cualquier tipo de desplazamientos dentro de la CAPV. Su campo de acción es especialmente indicado en los desplazamientos que tienen lugar fuera de las grandes aglomeraciones y en combinación con otros medios de alta capacidad para el acceso a ellas.*
- 4.6. *Para la coordinación eficaz entre los diversos Medios de Transporte y su infraestructura, se propondrán en los Planes de desarrollo de las presentes Directrices las actuaciones de tipo puntual que la favorezcan, como son las Estaciones de Autobuses, los Intercambiadores Ferrocarril-Metro, los Centros Integrados de Transporte y otras actuaciones concebidas al efecto.*
- 4.8. *Se cuidará especialmente la integración de la infraestructura de transporte en los tejidos urbanos, con objeto de evitar rupturas o discontinuidades que con frecuencia llegan a ser traumáticas para la escena y para la funcionalidad de la ciudad. Dentro del ámbito de la ciudad, y en ambientes específicamente urbanos, debe predominar el carácter de vía urbana sobre el de carretera. Cuando sea necesario dar continuidad a la infraestructura viaria respetando sus condiciones geométricas, se recurrirá a soluciones de circunvalación o de otro tipo, compatibles con el mantenimiento del carácter de la ciudad. En todo caso, en el diseño de las circunvalaciones se tendrá en cuenta prioritariamente el impacto urbanístico sobre los núcleos de población correspondientes, y ello, tanto desde el punto de vista funcional como morfológico y estructural.*

Directrices de carácter particular (carreteras):

- Las DOT proponen las siguientes conexiones (Conexiones externas del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales).
  - 5.4.1. Conexión de Bilbao con Santander y la Cornisa Cantábrica a través de la A-8.
  - 5.4.3. Conexión de Bilbao y Vitoria-Gasteiz con Logroño y el Eje del Ebro a través de la A-68. Conexión directa de Vitoria-Gasteiz con Logroño (Vitoria-Peñacerrada-Urizaharra-Laguardia-Logroño) garantizando una conexión más sólida de Laguardia con el País Vasco e integrando amplias zonas rurales del Area Funcional de Alava Central.
  - 5.4.4. Conexión de Vitoria con Pamplona a través de la N-I hasta Alsasua, continuando por la N-240 hasta Irurzun y enlazando con la Autovía hasta Pamplona.
  - 5.4.5. Conexión de Donostia-San Sebastián con Pamplona a través de la nueva Autovía de Navarra con posibilidad de continuar hacia el Eje del Ebro.
  - 5.4.6. Conexión de Donostia-San Sebastián con Bayona, Burdeos y París a través de la A-8 y A-64 y con Tolouse- Milán por la A-63.
- Interconexiones del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales.
  - 5.5.1. Conexión de Bilbao con Donostia-San Sebastián a través de la Autopista A-8.

INSTRUMENTOS	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	Resumen de sus principales determinaciones y las de sus Evaluaciones Ambientales
		<ul style="list-style-type: none"> <li>5.5.2. Conexión de Bilbao con Vitoria-Gasteiz a través de la Autopista A-68 y de la N-622.</li> <li>5.5.3. Conexión mediante autopista de Vitoria-Gasteiz con Donostia-San Sebastián a través del Valle del Deba y que transcurra desde la N-240 en las proximidades de Urbina hasta el empalme con la A-8 en Málzaga. La N-I por Alsasua completará la conexión Vitoria-Gasteiz-Donostia-San Sebastián y por extensión el corredor Norte-Sur a través de las comarcas del Goierri y de la Llanada Oriental Alavesa. La autopista por el Valle del Deba cumplirá además el objetivo de "desenclavar" el valle del Deba tanto con relación a la Meseta como con la Frontera.</li> <li>Interconexiones de las Áreas Funcionales. <ul style="list-style-type: none"> <li>5.6.2. Se consolidará el itinerario Durango-Beasain conectando los núcleos de Durango, Elorrio, Mondragón, Bergara, Zumárraga-Urretxu y Beasain-Ordizia-Lazkao. El citado corredor, principal eje transversal, une los tres valles guipuzcoanos más importantes (Urola, Oria y Deba) con el Goierri y el Duranguesado, constituyendo un elemento fundamental en la integración del territorio guipuzcoano y vasco.</li> <li>5.6.3. Se consolidará como itinerario completo, Plentzia-Elgoibar el que conecta los núcleos de Plentzia, Mungia, Gernika-Lumo, Markina-Xemein y Elgoibar.</li> <li>5.6.4. Las conexiones básicas adicionales de los núcleos de este itinerario Plentzia-Elgoibar serán las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>Plentzia con Getxo.</li> <li>Mungia con Getxo, Derio, Bermeo y Bakio.</li> <li>Gernika con Amorebieta-Echano.o Markina-Xemein con Lekeitio, Ondarroa, Durango y Eibar-Ermua. La conexión entre Eibar y Markina-Xemein por Arrate se considera que pudiera ser interesante a largo plazo desde el punto de vista territorial. Como paso previo debe acondicionarse la carretera entre Eibar-Ermua y el puerto de Trabakua.</li> </ul> </li> <li>5.6.5. Igualmente se consideran conexiones básicas <ul style="list-style-type: none"> <li>Azpeitia-Azkoitia con Elgoibar, Zarautz y Zumárraga.</li> <li>Tolosa con la Autovía de Navarra a través de Berastegi.</li> </ul> </li> <li>5.6.6. La conexión Azpeitia-Azkoitia con Tolosa, dado el interés del medio natural que la atraviesa, se considera5.6.7. Se consolidará la integración del Area Funcional de Arratia mediante la conexión de Igorre con corredores importantes (Bilbao-Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz-Donostia-San Sebastián) a través de la N-240 y empalmando con la N-634 en un punto de máxima accesibilidad.</li> <li>5.6.7. Se consolidará la integración del Area Funcional de Arratia mediante la conexión de Igorre con corredores importantes (Bilbao-Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz-Donostia-San Sebastián) a través de la N-240 y empalmando con la N-634 en un punto de máxima accesibilidad.</li> <li>5.6.8. Se consolidarán como itinerarios completos Llodio-Miranda de Ebro y Miranda de Ebro-Laguardia, los que conectan los núcleos de Llodio, Amurrio, Orduña, Espejo y Miranda de Ebro por un lado y Miranda del Ebro, Labastida y Laguardia por otro.</li> <li>5.6.9. Las conexiones básicas adicionales de los núcleos de estos itinerarios Llodio-Miranda de Ebro y Miranda de Ebro-Laguardia serán las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>Llodio con el valle del Kadagua por Okondo</li> <li>Amurrio con Balmaseda a través de Ayala y Artziniega, y Amurrio con Vitoria a través de la A-624.</li> <li>Espejo con Vitoria-Gasteiz a través de Salinas de Añana.o Miranda de Ebro con Campezo a través de Zambrana, Peñacerrada-Urizaharra, Lagrán y Bernedo.</li> <li>Laguardia con Logroño y con Campezo.</li> </ul> </li> <li>5.6.10. Conexión de Campezo con Vitoria-Gasteiz a través del Puerto de Azaceta y conexión de Campezo con Salvatierra a través de Arraia-Maeztu.</li> <li>5.6.11. Creación del corredor del Kadagua, desde Bilbao hasta Balmaseda-Zalla. Conexión de Balmaseda con Muskiz. Conexión de Balmaseda con Cantabria. Conexión de Balmaseda con Amurrio y Vitoria a través de la vía señalada en el punto 5.6.9.</li> <li>5.6.12. Creación del Eje Andoain-Hernani-Oiartzun-Irun.</li> </ul> </li> <li>Recorridos Costeros de Interés Paisajístico.</li> </ul>



INSTRUMENTOS	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	Resumen de sus principales determinaciones y las de sus Evaluaciones Ambientales
		<ul style="list-style-type: none"> <li>5.7.1. Deba-Mutriku-Ondarroa-Lekeitio-Ispaster-Ea-Ibarrangelua-Playas de Laga y Laida hasta Arteaga.</li> <li>5.7.2. En el lado oeste de la Ría de Mundaka-Gernika, el itinerario costero de carácter lúdico-recreativo seguirá por Gernika, Bermeo, Bakio, hasta Gorliz-Plentzia en donde enlaza con el corredor previsto Getxo-Plentzia.</li> <li>5.7.3. También se propone con este carácter el tramo de la N-634 que une los núcleos de Deba, Zumaia, Getaria, Zarautz , Deba y Mutriku.</li> <li>5.7.4. En el diseño y construcción de estos tramos, debe prevalecer la calidad ambiental, los miradores, servicios de apoyo y equipamiento de carácter lúdico recreativo complementarios a la propia función de conexión de un punto con otro del territorio, sobre la base de unas determinadas características de funcionalidad vial.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actuaciones específicas. <ul style="list-style-type: none"> <li>5.8.1. El Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, superando el concepto de puerto continuo a lo largo del río, establecerá una nueva estructura viaria en el área metropolitana conectando las dos márgenes y las nuevas áreas de desarrollo y oportunidad surgidas en el borde de la Ría.</li> <li>5.8.2. El Plan Territorial Parcial del Area Funcional de Donostia-San Sebastián, preverá una estructura viaria que contemple las circunvalaciones precisas para separar los tráficos de paso y de agitación.</li> <li>5.9. Los Planes Territoriales Sectoriales de Carreteras, en el ámbito territorial de su competencia, propondrán actuaciones para garantizar una accesibilidad adecuada por carretera a los Aeropuertos, a los Puertos y a otros generadores de tráfico.</li> </ul> </li> </ul>
1.3.2 PITVI: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024	Formulado formalmente mediante resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda mediante Resolución del 5 de mayo de 2015.	<p>No existe vinculación normativa dado que en virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía, en materia de carreteras 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 ostenten en materia de Carreteras.</p> <p>Para el País Vasco no hay ninguna actuación detallada en el programa de inversiones del PITVI dentro del capítulo de transporte por carretera.</p>
Plan Integral de Carreteras de Álava	<p>Aprobado definitivamente por las Juntas Generales de Álava mediante Norma Foral 30/1.998, de 23 de Noviembre</p> <p>El PICA se encuentra actualmente en revisión</p>	<p>Tal y como se establece en la Ley 2/1989, de 30 de mayo, el Plan será el documento que, al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, establezca las normas técnicas y de señalización que las Administraciones públicas vascas pondrán en vigor para sus redes, y determine las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan.</p> <p>Por esta razón, el Plan Integral de Carreteras de Álava, elaborado por la Diputación Foral de Álava en el ámbito de sus competencias, constituye un input fundamental para el plan General de Carreteras del País Vasco. El Plan Integral de Carreteras de Álava se encuentra actualmente en revisión, y las actuaciones que en él se recojan serán debidamente analizadas e incorporadas al Plan.</p>
Plan de Carreteras de Gipuzkoa	Redactado pero no Aprobado	<p>Tal y como se establece en la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, el Plan será el documento que, al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, establezca las normas técnicas y de señalización que las Administraciones públicas vascas pondrán en vigor para sus redes, y determine las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan.</p> <p>Por esta razón, el Territorial Sectorial de Carreteras de Gipuzkoa, elaborado por la Diputación Foral de Gipuzkoa en el ámbito de sus competencias, constituye un input fundamental para el Plan General de Carreteras del País Vasco.</p>

INSTRUMENTOS	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	Resumen de sus principales determinaciones y las de sus Evaluaciones Ambientales
<b>II Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia</b>	En fase de revisión	<p>Tal y como se establece en la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, el Plan será el documento que, al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, establezca las normas técnicas y de señalización que las Administraciones públicas vascas pondrán en vigor para sus redes, y determine las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan.</p> <p>Por esta razón, el II Plan de Territorial Sectorial de carreteras de Bizkaia, elaborado por la Diputación Foral de Bizkaia en el ámbito de sus competencias, constituye un input fundamental para el plan General de Carreteras del País Vasco. Dicho Plan se encuentra actualmente aprobado.</p> <p>La variante de Lanestosa, en la N-629, tras estar acordado con el Ministerio de Fomento y la Diputación de Bizkaia la ejecución de obra, así como su adjudicación, el contrato fue rescindido por parte del Ministerio de Fomento por los recortes en 2010.</p>
<b>Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Balmaseda-Zalla (Encartaciones)</b>	Aprobación Definitiva por Decreto 226/2011 del 26-10-2011	Las implicaciones a tener en cuenta son en primer lugar la definición de una jerarquía territorial de red viaria para el área funcional y propuestas de actuación como el nuevo enlace de Malabrigo, actuaciones en la carretera BI-636 o las nuevas variantes de Sopuerta, Trucios-Turtzios, Lanestosa.
<b>Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Durango</b>	Aprobación definitiva mediante Decreto 182/2011, de 26 de julio de 2011	<p>Las implicaciones a tener en cuenta son la definición de una jerarquía territorial de red viaria para el área funcional y el planteamiento de diferentes propuestas de actuación :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuevos tramos viarios en la N-240, N-636, BI-635.</li> <li>• Nuevas conexiones en la A-8, e con N-240 y el enlace de Lebario.</li> <li>• Nuevos aparcamientos vinculados a la autopista A-8.</li> <li>• Mejora de infraestructuras existentes en la A-8, BI-635, N634, etc.</li> <li>• Implantación de nuevas vías urbanas perimetrales.</li> </ul>
<b>Plan Territorial del Área Funcional de Gernika-Markina</b>	Aprobación provisional el 1 de julio de 2014 y con informe en COPTV el 13 de octubre 2014	<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantación de nuevas infraestructuras viarias en la BI-631, BI-635 (diferentes acciones), Variante de Gernika, BI-633</li> <li>• Adecuación de tramos urbanos y travesías en diferentes vías de la red.</li> </ul>
<b>Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Igorre</b>	La aprobación definitiva fue el 14 del 9 de 2010 por el decreto 239/2010. Hubo correcciones posteriores que se publicaron en el BOB el 31-01-2012. La publicación en prensa fue el 28-10-2012	<p>El PTP incluye varias actuaciones en la N-240:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantación de la conexión de Boroa-Lemoa y variante de Lemoa.</li> <li>• Implantación de la variante de Igorre.</li> <li>• Implantación del carril lento en la subida al puerto de Barazar.</li> <li>• Reordenaciones de accesos N-240</li> <li>• Eliminación pasos a nivel existentes</li> <li>• Punto de intermodalidad en Lemoa</li> <li>• Aparcamiento disuasorio en Lemoa</li> </ul>
<b>Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Mungia</b>	Aprobación provisional el 28 de enero de 2014 y con informe de COPTV del 21 de mayo de 2014	<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuevo trazado BI-631 Mungia – Bermeo</li> <li>• Nueva conexión BI-631 con BI-2101 a Bakio</li> <li>• BI-634 acondicionamiento</li> </ul>
<b>Plan Territorial Parcial del Área</b>	Aprobación definitiva en Real Decreto 534/2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desdoblamiento N-I entre Idiazábal y límite del territorio</li> <li>• Corredor Beasain-Durango</li> <li>• Mejoras en la GI-631 entre Urretxu y Azkoitia</li> </ul>

INSTRUMENTOS	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	Resumen de sus principales determinaciones y las de sus Evaluaciones Ambientales
Funcional de Beasain-Zumarraga	de 29 de septiembre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora Nudo Sur de Ordizia.</li> <li>Conexión Nudo Sur Ordizia-Lazkao</li> <li>Mejora accesos a Lazkao y Beasain-Centro</li> <li>Nueva conexión Beasain Sur</li> <li>Nuevo enlace viario del corredor Beasain-Durango con GI-632.</li> </ul>
Plan Territorial Parcial del Área de Donostia /San Sebastián	Aprobación provisional 3 de marzo de 2016	<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras y ferrocarriles, entre las que se encuentran de afección al Plan que tratamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A-8 Autopista del Cantábrico entre Irún – Behobia con un nuevo enlace en Arretxe-Oinaurre y ampliación a tres carriles del tramo entre Ventas de Irún y la frontera francesa.</li> <li>Nuevo trazado y ampliación de capacidad de la N-I entre Bazkardo y Andoain (Sorabilla) como continuidad de la A-15.</li> <li>Transformación de la GI-20 desde Aritzeta hasta Arragua como distribuidor primario posibilitando la reforma de los enlaces existentes y la construcción de nuevas conexiones.</li> <li>Enlace de la AP-1/AP-8 en Lanbarren de penetración directa al corredor Lezo-Gaintzurizketa y corredor de la conexión entre la autopista, la GI-636 y el Puerto de Pasaia.</li> <li>Red ADIF: optimización de su funcionalidad como red de Cercanías con la construcción de nuevas estaciones, así como de mercancías con la apertura del by-pass entre Astigarraga y Oarsoaldea y la construcción dela plataforma intermodal carretera- ferrocarril en el corredor Lezo Gaintzurizketa</li> <li>Red ETS optimización de la funcionalidad como red de Cercanías y extensión de la red con una variante con tipología metro, entre Amara y Lugaritz, con nuevas estaciones en La Concha y Universidades.</li> <li>Nueva red ferroviaria hasta frontera con bypass desde Astigarraga al centro de Donostia y pasante hasta Irun con estaciones en Atotxa Pasaia. Lezo e Irun</li> </ul>
Plan Territorial Parcial del Área de Eibar	Aprobación definitiva por Decreto86/2005 el 12 de abril. Publicado en prensa el 19 de junio de 2005	<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran de afección al Plan que tratamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N-634 de Donostia-San Sebastián a Santander y La Coruña desde Nosedal BI-628 (Bilbao) hasta el Límite de Cantabria</li> </ul>
lan Territorial Parcial de Laguardia	Aprobación definitiva por Decreto 251/2010 el 28 de septiembre. Publicado en prensa el 14 de octubre de 2010	<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran de afección al Plan que tratamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N-124 de Briñas a Logroño por Laguardia desde el límite de La Rioja en Briñas hasta el límite de La Rioja</li> </ul>
Plan Territorial Parcial del área Funcional de LLodio	Aprobación definitiva por Decreto 19/2005 el 25 de enero. Publicado en prensa el 29 de mayo de 2005.	<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran de afección al Plan que tratamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A-624 de Altube a Balmaseda desde la Intersección con la N-622 hasta el límite de Burgos en Antuñano</li> <li>A-625 de Orduña a Bilbao desde el límite de Bizkaia en Areta hasta el límite de Bizkaia.</li> </ul>
Plan Territorial Parcial de Mondragón-Bergara	Aprobación definitiva por Decreto 87/2005 el 12 de abril. Publicado en prensa el 19 de junio de 2005.	<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran de afección al Plan que tratamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>GI-627 de Vitoria-Gasteiz a Eibar (Matzaga) desde el límite de Álava en Leintz Gatzaga hasta Eibar</li> </ul>
Plan Territorial Parcial de Álava Central	Aprobación definitiva por Decreto 277/2004 el 28 de diciembre. Publicado en prensa el 29 de mayo de 2005	<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras y ferrocarriles, entre las que se encuentran de afección al Plan que tratamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Autopista AP-1, prolongada hasta Armiñón. Como elemento de accesibilidad y estructuración del Arco.</li> <li>N-I. Como elemento articulador entre los nuevos desarrollos y la ciudad de Vitoria-Gasteiz.</li> <li>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.</li> <li>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..</li> </ul>

INSTRUMENTOS	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	Resumen de sus principales determinaciones y las de sus Evaluaciones Ambientales
Plan Territorial Parcial de Zarautz-Azpeitia		<p>El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran de afección al Plan que tratamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La renovación de la red viaria formalizando un eje norte en dirección este-oeste que se desdobra entre Zarautz y Arroa en dos, uno que sigue la traza de la costa por Getaria y otro que transcurre por Meagas y Oikia en el interior, y un eje oeste en dirección norte-sur que une Arroa y Zumarraga. Arroa se configura así como un lugar de máxima accesibilidad en el que se cruzan los dos ejes norte y oeste así como la autopista A-8 que dispone de enlace en este punto.</li> <li>El eje norte se traza entre los enlaces de la A-8 previstos en Txanka (Orio) y Arroa, disponiendo de continuidad hacia el este y el oeste en la carretera N-634. El eje oeste une el enlace de la A-8 de Arroa con el nuevo eje viario estructurante de la Comunidad Autónoma que proyecta unir Beasain con Durango</li> </ul>
Plan Territorial Parcial de Tolosa	Aprobación inicial del 15 de octubre de 2013. Se publica en BOE el 18 de noviembre de 2013	Sutura de las rupturas urbanas de Irura y Benta Haundi y reordenación de enlaces buscando separación de tráfico, así como la permeabilidad entre márgenes del río Oria y de articulación comarcal y estructuración interna.
Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano	Aprobación definitiva por Decreto del Gobierno Vasco 179/2006, de 26 de septiembre, siendo publicada dicha aprobación en el Boletín oficial del País Vasco de 7 de noviembre de 2006	El PTP propone una jerarquía territorial de la red viaria y plantea diferentes actuaciones en carreteras, entre las que se encuentran de afección al Plan que tratamos.
Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV Vertiente Cantábrica y Mediterránea	Aprobado RD 415/1998 (22 Diciembre)  Modificado Nº1: Aprobado DECRETO 449/2013, de 19 de noviembre	Estudio de integración de las tres variables -medioambiental, hidráulica y urbanística- que inciden en la ordenación territorial de las márgenes de los ríos con el objetivo de compatibilizar el potencial urbanístico de los valles con la problemática derivada de las inundaciones y con preservación de las condiciones naturales de las márgenes. Reservas de bandas de protección sobre márgenes y arroyos según el régimen de retiros establecido.
Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas	Aprobado RD 160/2004  Modificaciones RD 231/2012	Inventariación y clasificación de los humedales de la CAPV y la regulación de los usos y actividades de acuerdo con su capacidad de acogida en las zonas húmedas objeto de ordenación específica. Establece asimismo una serie de recomendaciones y criterios generales para la protección de la totalidad de los humedales inventariados. Zonas de protección a considerar, retiros mínimos a áreas protegidas.
Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV	DECRETO 32/2016, de 1 de marzo, por el que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral, relativa al Área de Barrikabaso, del municipio de Barrika. Anexo: plano de	<p>El Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV, tiene las siguientes indicaciones respecto al acondicionamiento y construcción de carreteras o de otras obras de interés general:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Carreteras. En el caso de llevarse a cabo el acondicionamiento de Recorridos Costeros de Interés Paisajístico en las redes de carreteras local, básica y de interés preferente, propuesto en el apartado 5.6.3. De la Directriz 13 de las D.O.T., se extremarán las medidas preventivas de preservación del entorno en las zonas de Especial Protección o Áreas de Mejora de Ecosistemas referidas tanto a las actuaciones en sí mismas como por el aumento de flujo derivado.</li> <li>Obras de interés general. En virtud del artículo 111 de la Ley de Costas, tienen la consideración de obras de interés general: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Las que sean necesarias para la protección, defensa y conservación del dominio público marítimo-terrestre, así como su uso.</li> <li>b) Las de creación, regeneración y recuperación de playas</li> <li>c) Las de acceso público al mar no previsto en el planeamiento urbanístico</li> </ul> </li> </ul>

INSTRUMENTOS	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	Resumen de sus principales determinaciones y las de sus Evaluaciones Ambientales
	ordenación 2-15 modificado.	<ul style="list-style-type: none"> <li>o d) Las emplazadas en el mar y aguas interiores, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas sobre acuicultura, en su caso</li> <li>o e) Las de iluminación de costas y señales marítimas</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las actuaciones comprendidas en los apartados a, b y c que afecten a tramos de costa de alto valor ambiental (zonas de Especial Protección o Mejora de Ecosistemas) conllevarán la adopción de las medidas adecuadas para garantizar la conservación de los valores ambientales del ámbito en que se enclavan.</li> <li>• En el PTS litoral, se definen los siguientes Usos del suelo y actividades relativos a infraestructuras:</li> <li>• Tendrán la consideración de usos y actividades relativos a infraestructuras, los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>o D.1.- Vías de transporte: Autopistas, autovías, carreteras, ferrocarriles y sus instalaciones complementarias. Asimismo, se incluyen otros canales o vías de comunicación dedicados al transporte de personas o mercancías con similar impacto. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ D.1.1.- Estaciones de servicio: Instalaciones de venta de combustible asociadas a las vías de transporte y sus depósitos de almacenamiento.</li> <li>▪ D.1.2.- Ejecución de autopistas, autovías, carreteras y líneas de ferrocarril</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Y tendrán la consideración de usos relativos a las infraestructuras (D), los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>o D.2.- Vías de comunicación <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ D.2.1.- Anclaje o pilotaje de obras públicas de comunicación</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
<b>Plan Territorial Sectorial Agroforestal</b>	Decreto 177/2014, de 16 de septiembre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco. (B.O.P.V. de 17 de octubre de 2014).	<p>Dentro de la clasificación prevista en el PTS Agroforestal para sobre la Sistematización General de Usos, las Infraestructuras, objeto de este documento, se clasifican en las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vías de Transporte</li> <li>• Caminos Rurales y pistas</li> <li>• Líneas de tendido aéreo</li> <li>• Líneas subterráneas</li> <li>• Instalaciones Técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo A</li> <li>• Instalaciones Técnicas de servicios de carácter no lineal Tipo B</li> <li>• Escombreras y vertederos de residuos sólidos</li> </ul> <p>La primera clasificación es la que se deberían tener en cuenta principalmente por sus implicaciones al Tercer Plan de Carreteras del Gobierno Vasco, por lo que se describe a continuación, según lo hace el Plan Agroforestal, los elementos incluidos en dicha clasificación:</p> <p>D). INFRAESTRUCTURAS</p> <p>D.1. Vías de transporte Incluye Autopistas, Autovías, Carreteras y Ferrocarriles, junto con sus instalaciones complementarias. Asimismo esta categoría de infraestructuras incorpora otros canales dedicados al transporte de personas o mercancías con similar impacto sobre el medio físico. Como usos auxiliares de este uso se consideran las áreas de conservación y explotación, las estaciones de suministro de combustible, las áreas de aparcamiento y descanso, las áreas de servicios, los puestos de socorro, las básculas de pesaje, las áreas de limpieza y desinfección para camiones de transporte de ganado, etc., excluyéndose básicamente para este uso la implantación de edificaciones, que se limitarán a dar respuesta a las condiciones de funcionalidad señaladas.</p>
<b>Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2020</b>	En Proyecto	<p>Objetivos y estrategias compatibles:</p> <p>Objetivo 1: Fomentar un crecimiento inteligente y responsable, desvinculando el desarrollo económico del incremento de demanda del transporte.</p> <p>Objetivo 2: Lograr una accesibilidad universal y sostenible.</p> <p>Objetivo 3: Impulsar un nuevo equilibrio de los modos de transporte.</p> <p>Objetivo 4: Potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa.</p> <p>Objetivo 5: Hacia un uso eficiente y responsable del transporte.</p>

INSTRUMENTOS	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	Resumen de sus principales determinaciones y las de sus Evaluaciones Ambientales
<b>PTS de Patrimonio Cultural</b>	En redacción y tramitación.	<p>A falta de la Aprobación de il PTS de Patrimonio Cultural, y según lo establecido en la Ley 7/1990, de 3 de Julio, del Patrimonio Cultural Vasco, el Patrimonio se clasifica según las siguientes categorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monumentos, entendiéndose por tales los bienes inmuebles que individualmente considerados presentan un interés cultural.</li> <li>• Conjuntos monumentales, entendiéndose por tales las agrupaciones de bienes inmuebles que conforman una unidad cultural.</li> <li>• Espacios culturales, entendiéndose por tales los constituidos por lugares, actividades, creaciones, creencias, tradiciones o acontecimientos del pasado vinculados a formas relevantes de la expresión de la cultura y modos de vida del pueblo vasco.</li> </ul>
<b>PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa</b>	Aprobación definitiva en Junio de 2013	El objeto es el de dar encaje definitivo en el marco de ordenación del territorio de la CAPV y del TH de Gipuzkoa a la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, previamente definida en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
<b>Plan Director Ciclable de Bizkaia 2003-2016</b>	Vigente. Norma Foral 10/2014 de 27 de Junio	<p>El Plan Director Ciclable de Bizkaia 2003-2016 nace dentro de las conclusiones que en materia de movilidad ciclista se definieron en el Plan de Actuación 1999-2003. Se definen en el Plan Director las siguientes fases de desarrollo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase de arranque (2003-2004)</li> <li>• Fase de implantación (2005-2010)</li> <li>• Fase de consolidación (2011-2016)</li> </ul>
<b>PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa</b>	Aprobación definitiva en Junio de 2013	El objeto es el de dar encaje definitivo en el marco de ordenación del territorio de la CAPV y del TH de Gipuzkoa a la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, previamente definida en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
<b>Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas e itinerarios verdes de Álava</b>	En proyecto	<p>El objetivo del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes del TH de Álava es dar encaje, en el marco de la ordenación del territorio de la CAPV y del Territorio Histórico de Álava, a la Red Foral de Vías Ciclistas y a la Red de Itinerarios Verdes de Álava, englobando en un solo documento ambos modos de movilidad sostenible (marcha y ciclista), creando nuevas redes interurbanas de infraestructuras para el desarrollo de la movilidad no motorizada a la vez que se pone en valor el patrimonio natural, paisajístico e histórico-cultural y se recupera la conectividad ecológica y paisajística, promoviendo modos de acercamiento y disfrute respetuosos con el medio natural.</p>

### **II.3. Identificación de objetivos ambientales de referencia**



INSTRUMENTOS	OBJETIVOS AMBIENTALES IDENTIFICADOS	JUSTIFICACIÓN DE SU APLICABILIDAD	CRITERIOS DE DESARROLLO	INDICADORES	LÍMITES ESTABLECIDOS O PROPUESTOS
<p>LEY 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.</p> <p>Estrategia de Desarrollo Sostenible de Euskadi 2020</p> <p>III Programa Marco Ambiental (2011-2014)</p> <p>Estrategia Energética 3E-2020</p>	<p>Promover la intermodalidad en la red de carreteras actuales y futuras favoreciendo así una mayor sostenibilidad del sistema de transportes del País Vasco.</p>	<p>- El transporte por carretera es en la actualidad una de las actividades humanas que mayor consumo energético conllevan el diseño de la red de carreteras es uno de los factores que condicionan este consumo, entre muchos otros, es por tanto necesario tener en cuenta este factor en el planteamiento de la infraestructura.</p>	<p>Promover la coordinación entre planes específicos de infraestructuras de transporte que permitan fomentar la intermodalidad.</p> <p>El conjunto de objetivos y criterios de desarrollo aplicados darán lugar a una red de carreteras más sostenible.</p>	<p>Proceso de la Evaluación Ambiental Estratégica</p> <p>Reducción de la conflictividad de las travesías inventariadas.</p>	<p>Correcta aplicación del proceso de evaluación ambiental.</p> <p>Reducir el número de incidencias.</p>
<p>DECRETO 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco.</p>	<p>Mejorar los perfiles sonoros de la red de carreteras actuales y futuras en el País Vasco en las áreas de mayor sensibilidad al ruido.</p>	<p>Las infraestructuras del transporte han resultado consolidarse como uno de los factores que mayor incidencia tienen sobre el ruido ambiental en nuestro entorno. Por lo que consecuentemente el planteamiento de una nueva infraestructura debe llevar ligados objetivos de mejora de la calidad sonora del entorno.</p>	<p>Implantar medidas eficaces contra la contaminación acústica, especialmente mediante el uso de firmes adecuados y la construcción de pantallas.</p> <p>Promover al desarrollo e integración de mapas de ruido que delimiten las áreas de afección acústica y permitan el establecimiento de planes de acción. Plan de Acción contra el ruido de los Mapas de Ruido elaborados conforme al Decreto 213/2.012 de contaminación acústica de la CAPV</p>	<p>Número de edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales donde no se cumplen los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior.</p>	<p>No superación de los niveles sonoros para los usos circundantes en función de la normativa vigente.</p>
<p>LEY 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmosfera</p>	<p>Mejorar la habitabilidad de la red de carreteras actuales y futuras de la CAPV, y sus márgenes, favoreciendo un tratamiento adecuado del tráfico.</p>	<p>El transporte por carretera objeto del presente plan es uno de los factores más importantes que condiciona la calidad del aire por lo que se deberá considerar en la planificación.</p>	<p>En mayor o menor medida relacionar las actuaciones con el ahorro energético, aunque sea de manera indirecta evitando emisiones de gases y partículas a la atmosfera.</p> <p>Mejora de la funcionalidad de la red.</p> <p>Contribuir a mejorar la calidad del aire de las zonas más próximas a la población..</p>	<p>Calidad del aire respecto a los parámetros impuestos por la legislación vigente, tanto en fase de obra como en fase de explotación.</p>	<p>No superar los límites establecidos por la legislación vigente.</p>



INSTRUMENTOS	OBJETIVOS AMBIENTALES IDENTIFICADOS	JUSTIFICACIÓN DE SU APLICABILIDAD	CRITERIOS DE DESARROLLO	INDICADORES	LÍMITES ESTABLECIDOS O PROPUESTOS
LEY 1/2006, de 23 de junio, de Aguas.	Mejorar la convivencia de la red de carreteras actuales y futuras con los ríos y otras masas de agua del País Vasco incidiendo en la relación entre régimen de avenidas y calidad de las aguas y la presencia de estas vías.	El territorio sobre el que se planifica la infraestructura afecta a cauces en su mayoría intermitentes pero que vierten sus aguas a su vez a un entorno delicado de alto valor ambiental y con una calidad de las aguas alto. Es por tanto necesario tener como objetivos la mejora o la minimización de la afección de la calidad de las aguas afectadas	<p>Las actuaciones sobre los cauces llevarán asociadas medidas de minimización de impactos tanto en fase de construcción como en fase de explotación.</p> <p>Además los cauces afectados se restaurarán empleando especies autóctonas que ayuden a recuperar el bosque de ribera correspondiente.</p> <p>Evitar vertidos al medio acuático.</p> <p>Evitar afección a las zonas de recarga de acuíferos.</p> <p>Reducir los efectos de las infraestructuras sobre los cauces fluviales y la calidad de sus aguas.</p> <p>Evitar la ocupación del Dominio Público Hidráulico y Dominio Público Marítimo Terrestre.</p>	<p>Teniendo como referencia la calidad del agua actual para no superar los valores en fase de explotación.</p> <p>Índice de la calidad del bosque de ribera.</p>	Índices adecuados de la calidad.
<p>LEY 16/1994 de conservación de la naturaleza del País Vasco.</p> <p>LEY 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.</p> <p>Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen Medidas para Contribuir a Garantizar la Biodiversidad Mediante la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres.</p> <p>Real Decreto 1193/1998, de 12 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 1997/1995</p> <p>Real Decreto 1421/2006, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1997/1995</p>	Reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras actuales y futuras, particularmente en aquellos enclaves ecológicos de conectividad de mayor relevancia.	<p>La implantación de una nueva infraestructura viaria, aunque parcialmente se superponga a una existente conlleva la ocupación de suelos que en la actualidad tienen otro uso. En el caso actual están ligados al primer sector de la economía como las explotaciones forestales y ganaderas y en algunos casos están ocupados por hábitats adecuados para diferentes especies.</p> <p>Por otro lado una infraestructura lineal como la planificada puede conllevar la división de esos hábitats por lo que resulta conveniente incluir objetivos de mejora de estos aspectos</p>	<p>Evitar la fragmentación de hábitats y los corredores biológicos, asegurando la permeabilidad y conectividad ecológica para la fauna asociada a los mismos.</p> <p>Mejora de la permeabilidad hacia la fauna, frente a la existente con la actual infraestructura y a la hora de redactar nuevos proyectos.</p>	<p>Accidentabilidad de fauna.</p> <p>Efecto barrera.</p>	<p>Descenso de la accidentabilidad de fauna.</p> <p>Eliminación de efecto barrera.</p>

INSTRUMENTOS	OBJETIVOS AMBIENTALES IDENTIFICADOS	JUSTIFICACIÓN DE SU APLICABILIDAD	CRITERIOS DE DESARROLLO	INDICADORES	LÍMITES ESTABLECIDOS O PROPUESTOS
<p>Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco</p> <p>Ley 7/1990, de 3 de julio, del Patrimonio Cultural Vasco.</p> <p>Decreto 234/1996, de 8 de octubre, por el que se establece el régimen para la determinación de las zonas de presunción arqueológica.</p> <p>LEY 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco.</p>	Integración en el paisaje de la red de carreteras actuales y futuras.	La infraestructura planificada resultará visible desde diferentes puntos de vista y formará una vez ejecutada parte del paisaje del entorno. Es clave incluir objetivos a este respecto.	<p>Evitar la ocupación y transformación de espacios sensibles por su relevancia ambiental, incluidos en la red Natura 2000, Lista RAMSAR, Espacios Naturales Protegidos, Reserva de la Biosfera...</p> <p>Incorporando las directrices y determinaciones para la conservación y gestión en la toma de decisiones de las distintas fase de la implantación.</p> <p>Limitar actuaciones en suelo de alto valor agrologico y/o ambiental.</p> <p>Promover la integración paisajística de las actuaciones.</p> <p>Promover la aplicación de medidas de restauración vegetal de desmontes y taludes.</p> <p>Garantizar el tratamiento en el entorno de las carreteras y la utilización de plantas autóctonas.</p> <p>Promover el desmantelamiento y/o integración paisajística de las infraestructuras o instalaciones en desuso.</p>	<p>Correcta evolución de las plantaciones.</p> <p>Calidad del paisaje respecto a las zonas aledañas.</p>	<10% de marras en las plantaciones realizadas

## **III.2. Síntesis de objetivos y criterios generales propuesto para la planificación**

# 1 Objetivos sustantivos del plan y criterios de desarrollo

## • OBJETIVOS SUSTANTIVOS Y/O ESTRATÉGICOS

- Ofrecer a los ciudadanos una red viaria acorde con el nivel de vida de los próximos años.
- Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, la conectividad del País Vasco.
- Equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades.
- Compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente.
- Incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para los usuarios de las carreteras.

## • CRITERIOS DE DESARROLLO

- Dotar al Territorio de una red de carreteras acorde con las funciones básicas que deben cumplir los distintos itinerarios.
- Considerar el papel de la red de carreteras en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE: potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes del País Vasco en su globalidad.
- Favorecer la integración de la red viaria de la CAPV en la Red Transeuropea (TEN).
- Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este – Oeste y Norte – Sur) que atraviesan el territorio.
- Mejora de las relaciones externas (conexiones fronterizas) y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).
- Vertebrar el territorio de forma equilibrada, de acuerdo con las directrices generales para su ordenación.
- Alcanzar unos niveles de dotación de infraestructuras similares para cada zona, teniendo en cuenta aspectos determinantes, como la orografía y la densidad de los asentamientos de población.
- Proporcionar un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica.
- Adecuar la red viaria a los condicionantes de cada zona servida, minimizando los impactos medioambientales y urbanísticos.

- Coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.

Por último, el Tercer Plan debe tener como objetivo estratégico, adecuarse al nuevo escenario económico y plantear que para la consolidación y adecuación de la red de carreteras como modo de transporte fundamental para la economía, se debe tener en cuenta los recursos económicos disponibles y plantear una nueva gestión de la red de carreteras por parte de las administraciones competentes para su coordinación en el marco de un sistema de transportes complementario y eficiente.

El Tercer Plan actuará estrictamente en el marco de las infraestructuras viarias como le corresponde dado su carácter sectorial, si bien tendrá en cuenta en su formulación el sistema global de transporte, en el marco de las Directrices de Ordenación y planificación territorial y de los objetivos generales para el transporte de la Comisión Europea, que incide en aspectos que afectan al transporte en su conjunto: eficiencia energética de los vehículos, logística, modos más sostenibles y gestión, cara a reducir la contaminación atmosférica, la congestión, la siniestralidad y el impacto ambiental.

## 2 Objetivos Ambientales del Plan y Criterios de desarrollo

OBJETIVOS	CRITERIOS DE DESARROLLO
Mejorar la convivencia de la red de carreteras actuales y futuras con los ríos y otras masas de agua del País Vasco incidiendo en la relación entre régimen de avenidas y calidad de las aguas y la presencia de estas vías.	<p>Las actuaciones sobre los cauces llevarán asociadas medidas de minimización de impactos tanto en fase de construcción como en fase de explotación.</p> <p>Además los cauces afectados se restaurarán empleando especies autóctonas que ayuden a recuperar el bosque de ribera correspondiente.</p> <p>Evitar vertidos al medio acuático.</p> <p>Evitar afección a las zonas de recarga de acuíferos.</p> <p>Reducir los efectos de las infraestructuras sobre los cauces fluviales y la calidad de sus aguas.</p> <p>Evitar la ocupación del Dominio Público Hidráulico y Dominio Público Marítimo Terrestre.</p>
Reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras actuales y futuras, particularmente en aquellos enclaves ecológicos de conectividad de mayor relevancia.	<p>Evitar la fragmentación de hábitats y los corredores biológicos, asegurando la permeabilidad y conectividad ecológica para la fauna asociada a los mismos.</p> <p>Mejora de la permeabilidad hacia la fauna, frente a la existente con la actual infraestructura y a la hora de redactar nuevos proyectos.</p>
Integración en el paisaje de la red de carreteras actuales y futuras.	<p>Evitar la ocupación y transformación de espacios sensibles por su relevancia ambiental, incluidos en la red Natura 2000, Lista RAMSAR, Espacios Naturales Protegidos, Reserva de la Biosfera... Incorporando las directrices y determinaciones para la conservación y gestión en la toma de decisiones de las distintas fase de la implantación.</p> <p>Limitar actuaciones en suelo de alto valor agrologico y/o ambiental.</p> <p>Promover la integración paisajística de las actuaciones.</p> <p>Promover la aplicación de medidas de restauración vegetal de desmontes y taludes.</p>

OBJETIVOS	CRITERIOS DE DESARROLLO
	<p>Garantizar el tratamiento en el entorno de las carreteras y la utilización de plantas autóctonas.</p> <p>Promover el desmantelamiento y/o integración paisajística de lasinfraestructuras o instalaciones en desuso.</p>
Mejorar los perfiles sonoros de la red de carreteras actuales y futuras en el País Vasco en las áreas de mayor sensibilidad al ruido.	<p>Implantar medidas eficaces contra la contaminación acústica, especialmente mediante el uso de firmes adecuados y la construcción de pantallas.</p> <p>Promover al desarrollo e integración de mapas de ruido que delimiten las áreas de afección acústica y permitan el establecimiento de planes de acción. Plan de Acción contra el ruido de los Mapas de Ruido elaborados conforme al Decreto 213/2.012 de contaminación acústica de la CAPV.</p>
Promover la intermodalidad en la red de carreteras actuales y futuras favoreciendo así una mayor sostenibilidad del sistema de transportes del País Vasco.	<p>Promover la coordinación entre planes específicos de infraestructuras de transporte que permitan fomentar la intermodalidad.</p> <p>El conjunto de objetivos y criterios de desarrollo aplicados darán lugar a una red de carreteras más sostenible.</p>
Mejorar la habitabilidad de la red de carreteras actuales y futuras de la CAPV, y sus márgenes, favoreciendo un tratamiento adecuado del tráfico.	<p>En mayor o menor medida relacionar las actuaciones con el ahorro energético, aunque sea de manera indirecta evitando emisiones de gases y partículas a la atmosfera.</p> <p>Mejora de la funcionalidad de la red.</p> <p>Contribuir a mejorar la calidad del aire de las zonas más próximas a la población.</p>

### **III.3. Descripción de las alternativas de planificación consideradas**

Índice

<b>1 Situación y descripción general de las alternativas</b>	<b>1</b>
1.1 Alternativa cero o de no intervención	<b>iError! Marcador no definido.</b>
1.2 Alternativa 1	<b>iError! Marcador no definido.</b>
1.3 Alternativa 2	<b>iError! Marcador no definido.</b>

# 1 Situación y descripción general de las alternativas

Se consideran como alternativas las opciones globales de planificación de cara a su evaluación e inclusión en el presente plan.

Se han considerado tres alternativas para definir los objetivos, el alcance y las propuestas del Plan, que se describen de manera resumida a continuación:

## 1.1.1 Alternativa 0 o de no intervención

La alternativa 0 de no intervención implica la no modificación de la actual Red de Carreteras del País Vasco, manteniendo la actual red de carreteras en lo que se refiere tanto a su configuración general como a las características geométricas particulares de cada vía.

Esta alternativa de no actuación implica establecer un nuevo marco de gestión de la red de carreteras, que rompe la continuidad del programa de actuaciones y directrices estratégicas previstas en la revisión del 2º Plan de Carreteras del País Vasco, correspondiente al periodo 2.005-2.016. Se dejaría en suspenso el análisis de nuevas necesidades de infraestructuras, así como el mantenimiento y conservación de la red.

La evolución esperada en aplicación de esta alternativa conlleva no dar solución a la problemática identificada que el propio Plan intenta resolver.

La no intervención conllevaría no tener en cuenta la legislación y/o directrices estratégicas que se hayan establecido desde la fecha de inicio de la revisión del 2º Plan o las que pudieran surgir a partir de la fecha final del 2º Plan.

## 1.1.2 Alternativa de nueva planificación

La alternativa integral se corresponde con el enfoque y propuestas definidos en el Tercer Plan General de Carreteras del País Vasco 2017-2028.

Así, esta Alternativa representa la continuidad de los objetivos y alcances recogidos en los dos planes anteriores, incorporando el análisis de nuevas necesidades para el cumplimiento de los objetivos definidos como vertebradores del Plan. Es la alternativa que coincide con el planteamiento realizado en el presente plan, orientando la decisión de nuevas infraestructuras a una decisión de rentabilidad social y ambiental, que además incorpora objetivos de rentabilidad económica.

La nueva planificación adaptaría el proyecto a la nueva coyuntura económica y social, actualizando el punto de partida del diagnóstico a los tráficos actuales y previsiones adaptadas, modificaciones en los desarrollos urbanos, así como la evolución de la accidentalidad en los últimos años.

Esta alternativa aportaría una mejora en la planificación de carreteras para la gestión de la red, así como la de mayor consideración a la evolución normativa y medioambiental, y de coordinación con el marco de planificación general. Se trata de ajustar las necesidades actuales a la red de carreteras, de forma coordinada con el marco normativo y de planificación de referencia, y adaptando las actuaciones a las necesidades actuales de la red.

## 1.1.3 ALTERNATIVA TENDENCIAL

Alternativa que pretende ofrecer propuestas de nuevas infraestructuras anticipándose a la demanda existente y prevista, sin considerar las restricciones presupuestarias que derivan de la sostenibilidad económica que debe regir el plan.

Además, la alternativa tendencial estaría orientada a dar continuidad y culminar las previsiones de la planificación anterior sin revisión de los objetivos ni las prioridades actuales, lo que puede conllevar entre otras cuestiones a sobredotación de infraestructuras con costes elevados y crecientes de inversión, conservación y explotación.

La vertebración territorial no debe entenderse exclusivamente en el marco de un modelo que plantea nuevos trazados sin valoración adecuada de la demanda y las restricciones financieras del modelo en su conjunto, siendo notables los riesgos de multiplicar las inversiones en infraestructuras y servicios sin conseguir ventajas reales desde un punto de vista territorial.

Este modelo de planificación ha llevado al cuestionamiento de algunos de los proyectos de carreteras recogidos en la planificación vigente de la red global (estatal, autonómica y local), lo que implica una necesaria revisión de todo el modelo funcional de la red, que debe entenderse como un malla de infraestructuras que reequilibran el territorio apoyándose en los itinerarios previstos en los distintos niveles de dicha red.

## 1.1.4 COMPARATIVA DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS

En la siguiente figura se recoge de manera resumida la comparativa de las anteriores alternativas, relacionándolas con los objetivos del Plan, realizando una valoración general cualitativa del cumplimiento de cada uno de los objetivos:



OBJETIVO	NO INTERVENCIÓN	INTEGRAL	TENDENCIAL
Funcionalidad de itinerarios e integración en la Red Transeuropea	•	•	•
Sostenibilidad económica	•	•	•
Sostenibilidad social	•	•	•
Sostenibilidad ambiental	•	•	•
Homogeneización y equilibrio en la dotación de infraestructuras	•	•	•
Accesibilidad	•	•	•
Coordinación de actuaciones con otros Organismos e Instituciones	•	•	•
Nota: Cumplimiento del objetivo: •; Incumplimiento del objetivo: •			

La legislación ambiental ha cambiado desde el 2º Plan, lo que conlleva a que en el 3º Plan se integren todos los decretos y leyes marcados por la Comunidad Autónoma del País Vasco, estatales y de la Unión Europea.

Por ello, la alternativa de nueva planificación da respuesta a las nuevas necesidades socioeconómicas y ambientales, planteando los cambios necesarios para la adaptación a las precisiones reales.

La longitud de red del 3º Plan de Carreteras es algo mayor que la que se recogía en el 2º Plan de Carreteras del País Vasco, debido a la inclusión de carreteras que el antiguo Plan no recogía, como son la Variante Sur Metropolitana de Bilbao, la AP-8 y la AP-1, Autovía de Vitoria/Gasteiz- Irún por Eibar.

La dotación de carreteras por cada 1.000 habitantes no ha crecido sustancialmente frente al antiguo Plan de Carreteras del País Vasco, ya que la población solo ha crecido frente a 2010 un 0,23% y los km de red han crecido un 2,68%. Estas diferencias tan poco significativas hacen que el indicador no presente diferencias frente al Plan anterior.

La nueva planificación adecuaría la geometría de las carreteras a la legislación actual, teniendo en cuenta los radios de curvatura, pendientes y velocidades específicas.

El escenario socioeconómico y el de la movilidad ha cambiado y todo ello debe de ser integrado en la alternativa de nueva planificación.