

Distantziari dagokionez, irisgarritasun hoberena duten zonak A-8 autobidearen inguruko zonak dira. Zona horietan, sarearen eta lerro zuzenaren arabera neurtutako distantzien arteko lotura ona da, bi luzera horiek handiagoak edo txikiagoak diren aintzat hartu gabe.

Beste aldean, berriz, Bermeo-Gernika, Markina, Arabako Errioxa eta Gorbeialdea daude; horiek, hain zuzen, edukiera handiko sarean sarbide eskasak zituzten eskualdeak izan ziren, 2005ean.

Denbora-tarte luzean, Bilboko zonan, Donostialdean eta Goierrin izan dira adierazle hoberenak; Gernika-Bermeo, Markina-Ondarroa eta Debagoiena, berriz, kontrako egoeran daude. Lehenengo kasuan, abiadura handiko bideetatik hurbil dauden zentroideen zonak sartu dira; horietan, gainera, egoera hobeak izan da denborari dagokionez, distantziari dagokionez baino. Bigarren kasuan, ostera, gainerako zonekin lotura zuzenak dituztenak sartzen dira, nahiz eta lotura horiek motelak izan.

3. PLANAREN HELBURUAK ETA ESKU HARTZEKO IRIZPIDEAK

3.1. PLANAREN HELBURUAK

Plana ez da egin beharreko lanen zerrendatzat edo ordenamendutzat soilik hartu behar; horrez gain, EAEko errepide-sarearen etorkizuneko antolamenduaren dokumentu estrategiko bat izan behar du. Hori dela-eta, beharrezkoa da sare hau 2016an (plan honen muga-urtea) zer izango den ondo zehaztea.

Etorkizunerako aurreikusitako egoera hori dela-eta, plan honetan sartutako jarduerak beharrezkoak dira errepide-sarea sendotzeko eta egokitze; gutxienez, honako printzipio estrategiko hauek izan behar ditu:

- ☐ Hurrengo urteetako bizitza-mailarekin bat datorren bide-sarea herritarren esku jartzea.
- ☐ Enpresa-ehunarentzat etengabe egokitzen ari den lurreko komunikazio-sarea jartzea, Euskadiko bide-konexioak mantentzeko eta ahal den neurrian hobetzeko.
- ☐ Lurraldea eta bertako udalerrien arteko komunikazioa orekatzea.
- ☐ Bide-sarearen hobekuntza eta ingurumenarekiko errespetua eta babesa bateragarri egitea.
- ☐ Errepideetan ibiltzen diren erabiltzaileen bide-segurtasuna handitzea eta istripu-arriskua gutxitzea.

Hori dela-eta, planaren honako helburu hauek zehaztu dira:

- ☐ Lurraldean, ibilbide desberdinak egin behar dituzten oinarritzko funtzioetarako errepide-sare egokia jartzea.

- ☐ Euskadiko eta Europar Batasuneko garraio-politikan errepide-sareak duen garrantzia kontuan hartzea: Euskadiko garraio-sistemaren ekonomia-, gizarte- eta ingurumen-iraunkortasuna bere osotasunean indartzea.

- ☐ EAEko bide-sarea Europa Barnako Errepide Sarean (TEN) sar dadin laguntzea.

- ☐ Bide-sarearen egitura hobetzea, lurraldea ekialdetik mendebaldera eta iparraldetik hegoaldera zeharkatzen duten lotura-korridore handien bidez.

- ☐ Euskaditik kanpoko herrialdeekiko loturak (muga-konexioak) eta bertako nodo nagusiekiko (nodoak) loturak (portuak, aireportuak, logistika-plataformak) hobetzea.

- ☐ Lurraldea modu egokian egituratzea, antolamendu-ildo nagusiei jarraiki.

- ☐ Zona bakoitzean, antzeko azpiegitura-hornidurak jartzea, betiere bakoitzaren alderdi bereizgarriak kontuan hartuta, besteak beste: orografia eta herriguneetako biztanleria-dentsitatea.

- ☐ Lurraldeko zona guztietan irisgarritasun-maila egokia jartzea; bereziki, egoera okerragoa den edo ekonomia-hedapen garrantzitsua duten zonetan.

- ☐ Bide-sarea zerbitzua ematen duen zona bakoitzeko baldintzen arabera egokitzea eta ingurumen- eta hirigintza-inpaktuak txikiagotzea.

- ☐ Jarduerak errepide-gaietan eskumena duten beste erakunde eta instituzioekin koordinatzea eta horiei lehentasuna ematea, bai Euskadin, bai autonomia-erkidego mugakideetan.

- ☐ Inbertsio-programazio bat baimentzea, inbertsio horiei eraginkortasunik handiena ateratzea bermatuko duena.

- ☐ Lurralde-antolamenduan, hirigintzan, ingurumenean eta antzeko beste gai batzuetan eskumenak dituzten beste erakunde eta instituzioekin jarduerak koordinatzea.

Euskadiko Errepideen Bigarren Plan Orokorraren Berrikuspenaren helburu nagusia egungo eta etorkizuneko errepide-sareak ingurumen-prozesuetan duen eragina hobetzea da.

Ingurumenari dagokion helburu nagusi hori honako helburu espezifiko hauei jarraiki proposatu da:

- ☐ Egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen eta Euskadiko ibai eta beste ur-masa batzuen arteko bizikidetzak hobetzea; arreta berezia jarriko da uholde-erregimenen eta ur-kalitatearen eta bide horien arteko loturan.

- ☐ Egungo eta etorkizuneko errepideek eragin ditzaketen habitat-banaketak murriztea; batez ere, lotura garrantzitsua duten enklabe ekologikoetan.

- ☐ Egungo eta etorkizuneko errepide-sareak paisaian behar bezala integratzea.

- ❑ Euskadiko egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen soinu-profilak hobetzea, soinuarekiko sentsibilitate gehien duten zonetan.
- ❑ Egungo eta etorkizuneko errepide-sarearen intermodalitatea bultzatzea, horrela Euskadiko garraio-sisteman iraunkortasun handiagoa lortzen lagunduko baitu.
- ❑ EAEko egungo eta etorkizuneko errepide-sareko eta horien bide-ertzetako bizigarritasuna hobetzea, zirkulazio-baldintzak ere hobetzeko.

3.2. ESKU HARTZEKO IRIZPIDEAK

Sarearen ezaugarri fisikoen eta geometrikoen egungo egoeraren diagnosia egiteko, hainbat parametroren “estandar onargarriak” ezarri behar dira; horiei esker, eskatutako gutxieneko maila ez izateagatik planaren bidez zuzendu beharreko ezaugarriak dituzten bide-zatiak zehaztu ahal izango dira.

Errepide-sarearen egungo egoera aztertu eta azken urteetan egindako lanak ezagutu ondoren, diagnosia egin eta sareak egun dituen premiak zehaztuko dira; horretarako, honako irizpide hauek hartuko dira oinarri:

- ❑ **Edukiera-urritasunak:** Zerbitzu-mailak eta zeharkako sekzioa, sare-hierarkia kontuan hartuta.
 Esku hartzeko irizpidetzat gehienezko zerbitzu-maila hauek onartu dira: hiri-guneetan eta metropoli-areatan F zerbitzu-maila (hobe, E maila) eta hiri arteko zonetan E zerbitzu-maila (hobe, D maila).
 Edukiera-urritasunak lotura zuzena du eskariarekin, bai eta bide-eskaintzaren ezaugarriekin ere. Zerbitzu-maila horiek lortzeko esku hartzen duen zirkulazioa aztertuz, Araban beharrezkotzat jo da lehentasuneko sareko eta errepide-sare nagusiko zenbait bide-zatitan esku hartzea; zehazki, egunean 8.000 eta 10.000 ibilgailu baino gehiago hartu ohi dituzten eta bitan banatu ez diren bide-zatietan.
 Eskariak edukieran duen eraginari eta sare-motaren gutxieneko zerbitzu-eskariari jarraiki, Bizkaian eta Gipuzkoan esku hartzeko premia desberdina da lurralde-eremuaren arabera; hau da:
 - *Bilboko eta Donostiako metropoli-areak:*
 - Lehentasuneko sarea eta errepide-sare nagusia: bitan banatuta daudenak
 Egunean 50.000 ibilgailu baino gehiago pasatzen diren bide-zatietan esku hartzea beharrezkotzat jo da.
 - Lehentasuneko sarea eta errepide-sare nagusia: arruntak
 Egunean 13.000 ibilgailu baino gehiago pasatzen diren bide-zatietan esku hartzea beharrezkotzat jo da.
 - *Lurraldearen gainerako zatia:*

- Bitan banatutako lehentasuneko sarea
 Egunean 35.000 ibilgailu baino gehiago pasatzen diren bide-zatietan esku hartzea beharrezkotzat jo da.
- Bitan banatutako errepide-sare nagusia
 Egunean 50.000 ibilgailu baino gehiago pasatzen diren bide-zatietan esku hartzea beharrezkotzat jo da.
- Lehentasuneko sarea eta errepide-sare nagusia: arruntak
 Egunean 10.000 ibilgailu baino gehiago pasatzen diren bide-zatietan esku hartzea beharrezkotzat jo da.

Bestalde, edukieran izan daitezkeen urritasunak dimentsio desegokia duten plataformen ondorio izan daitezke. Hau da, joera hori eskari txikia izan arren bide-eskaintza oso mugatua duten bideetan gertatzen da, batez ere.

Horri dagokionez, planaren xede den sareko bide-zati hauetan esku hartuko da: lehentasuneko sarean, 7-9 metro baino zabalera txikiagoko galtzada edo plataforma duten bide-zatietan eta, errepide-sare nagusian, 7-8 metro baino plataforma-zabalera txikiagoa duten bideetan. Dena den, plataforma-zabalera zehaztutakoak baino txikiagoa izan daiteke, baldintza orografikoak direla-eta.

- ❑ **Ibilbide-urritasunak:** kurbadura-erradioak eta maldak.

Arabian, honako kasu hauetan esku hartu beharko da:

- *Kurbadura-erradioei* dagokienez:
 - Bitan banatutako lehentasuneko sarean, 450 metro baino gutxiago dituztenean (proiekzio-abiadura= 100 km/h).
 - Lehentasuneko sare arruntean eta errepide-sare nagusian, 265 metro baino gutxiago dituztenean (proiekzio-abiadura= 80 km/h).
- *Maldei* dagokienez:
 - Bitan banatutako lehentasuneko sarean, %6 baino handiagoak direnean.
 - Lehentasuneko sare arruntean eta errepide-sare nagusian, %7 baino handiagoak direnean.

Bestalde, Bizkaiko eta Gipuzkoako lurraldeen espezifikotasuna dela-eta (batez ere, lur malkartsuaren nagusitasunaren ondorioz), ezin da Arabarako zehaztutako estandarren antzekoa finkatu; izan ere, esku hartzeko premiak nabarmen handituko ziren benetako jarduera-aukerek alderatuz.

Hori dela-eta, bi lurraldeetan esku hartzeko irizpideak honako hauek izango lirateke:

- Bitan banatutako lehentasuneko sarea: 265 metro baino gutxiagoko *kurbadura-erradioak* dituzten bide-zatietan esku hartuko da (proiektzio-abiadura= 80 km/h).
- Lehentasuneko sare arrunta eta errepide-sare nagusia: 130 metro baino gutxiagoko *kurbadura-erradioak* dituzten bide-zatietan esku hartuko da (proiektzio-abiadura= 60 km/h).

❑ **Aurreratzeak egiteko aukerak, abiadura-jaitsierak eta zirkulazio-jarraitutasuna**

Planaren xede den sarean esku hartzeko honako irizpide hauek jarraitu behar dira:

- *Bilboko eta Donostiako metropoli-areak:*
 - Lehentasuneko sarea eta errepide-sare nagusia: bitan banatuta daudenak
 - Zirkulazio-jarraitutasuna izan behar du, derrigorrean.
 - Lehentasuneko sarea eta errepide-sare nagusia: arruntak
 - Zirkulazio-jarraitutasuna izan behar du. Horrez gain, aurreratzeak egiteko aukerak %40 baino handiagoa izan behar du, eta abiadura-jaitsierak abiadura kritikoa baino abiadura espezifiko txikiagoa duten bide-zatietan soilik egin daitezke.
- *Lurraldeko gainerako zatiak:*
 - Bitan banatutako lehentasuneko sarea
 - Zirkulazio-jarraitutasuna izan behar du, derrigorrean.
 - Lehentasuneko sare arrunta
 - Zirkulazio-jarraitutasuna izan behar du. Horrez gain, aurreratzeak egiteko aukerak %40 baino handiagoa izan behar du, eta abiadura-jaitsierak abiadura kritikoa baino abiadura espezifiko txikiagoa duten bide-zatietan soilik egin daitezke.
 - Bitan banatutako errepide-sare nagusia
 - Zirkulazio-jarraitutasuna izan behar du.
 - Errepide-sare nagusi arrunta
 - Ez da derrigorrezkoa zirkulazio-jarraitutasuna izatea. Horrez gain, aurreratzeak egiteko aukerak %40 baino handiagoa izan behar du, eta abiadura-jaitsierak abiadura kritikoa baino abiadura espezifiko txikiagoa duten bide-zatietan soilik egin daitezke.

❑ **Sarearen arriskugarritasuna**

Jarduteko premiak –planaren xede den sarearen arriskugarritasunak eraginak– Istripuen Kontzentrazio Tartearen (IKT) zehaztapenean oinarritzen dira.

- ❑ **Sarearen irisgarritasuna:** Euskadiko zona batzuek beste batzuekin alderatuz duten irisgarritasun erlatiboaren adierazleak.

Zehaztutako irizpide eta adierazleez gain (hau da, horiek alde batera utzita), beharrezkoa da jardute-premiak ere kontuan hartzea; horiek, hain zuzen, EAEko eskualde batzuek beste batzuekin alderatuz duten irisgarritasun eskasaren ondorio dira. Hala eta guztiz ere, hautemandako irisgarritasun eskasa aurrez jarraitutako esku-hartzeko irizpideen ondorio denean, irizpide honek garrantzi handiagoa ematen dio jardueren lehentasunari esku-hartzeari berari baino.

❑ **Zeharbideak**

Aurrez aipatutako premiez gain, zeharbideak aztertzean sortutako premiak ere kontuan hartu behar dira; horiei esker, bi urritasun-mota bereizi daitezke. Alde batetik, saihasbide bat eraikitzea ezinbesteko duten zeharbideak daude (pasaerako zirkulazioa eta zeharbideko barne-zirkulazioa bateragarri egiteko ezintasuna dela-eta); eta bestetik, egiturak hobetzeko soilik egokitu behar diren zeharbideak daude, hau da: bi zirkulazio-moten kanalizazioa hobetzeko, oinezkoekiko elkarbizitza hobetzeko, zeharbideen ingurua hobetzeko, ingurumen-baldintzak hobetzeko...

Bestalde, EAEko errepide-planean honako atal hauek zehaztu dira ingurumenari dagokionez:

- ❑ Ingurumenean bereziki eragiten duten jardueren programa bat.
- ❑ Sarean egin nahi diren jardueren ingurumenean duten eraginaren ebaluazioa.
- ❑ Jarduera horiek aurrera eramateko kontuan hartu beharreko zenbait ingurumen-irizpide.

Ingurumen-jardueren programan esku hartzeko irizpideak honako hauek dira:

- ❑ Sareen ingurumen-diagnosia hartzen da abiapuntutzat, eta, horrela, egoeraren larritasuna dela-eta, esku hartzeko premia larria duten bide-zatiak hautatzea.
- ❑ Euskadiko administrazioetako beste politika eta programa batzuetan lehentasuna emandako bide-zatiak hartzea.
- ❑ Egin daitezkeen esku-hartzeen eraginkortasuna aurrez bermatuta duten bide-zatietan, aurretiazko azterketa bat egitea proposatzea.

Errepide-sarean aurreikusitako hobekuntza-jardueren ingurumenean duten eragina ebaluatzeko, iraunkortasuneko oinarritzko printzipioak jarraitu dira, eta EAEen indarrean dauden hainbat ingurumen-

politiken irizpideak kontuan hartzen dira: biodibertsitatea, ingurumen-soinuaren kalitatea, kultura- eta natura-ondarearen zaintza...).

Horrenbestez, ingurumena ebaluatzeko aipatutako irizpideak oinarritzat hartu dira errepide-sarea hobetzeko jardueren ingurumen-irizpideetan.

4. SAREAREN AZTERKETA, ADIERAZLEEN BIDEZ

Kapitulu honetan, planaren xede den sareko errepideetan hautemandako arazo nagusiak adierazi dira. Horietako bakoitzaren azterketa xehea memoria honen 4. eranskinean aurki daiteke.

4.1. EDUKIERA HANDIKO LEHENTASUNEN SAREA

4.1.1 Zeharkako sekzioak

Edukiera handiko lehentasuneko sarea osatzen duten zazpi errepideetatik, N-I errepidean soilik aurki daiteke 9 metro baino gutxiagoko plataforma duen bide-zatia; bide-zati hori Gipuzkoan dago, 466,0-479,6 KPen artean, gutxi gorabehera.

4.1.2 Kurbadura-erradioa

Halaber, N-I errepidean soilik aurki daitezke behar besteko kurbadura-erradioa ez duten bide-zatiak. Zehazki, Araban, 450 metro baino gutxiagoko kurbadura-erradioak dituzten bide-zatiak KP hauetan aurki daitezke:

- ☐ KP: 325,6 – 326,6.
- ☐ KP: 335,0 – 336,2.
- ☐ KP: 339,5 – 339,6.

Gipuzkoari dagokionez, hauek dira 265 metro baino gutxiagoko kurbadura-erradioak dituzten N-I errepideko bide-zatiak, bitan banatutako sekzioan:

- ☐ KP: 406,0 – 412,0; Etxegarateko mendatearen inguruan.
- ☐ KP: 431,0 – 432,0; Alegia udalerriaren inguruan.
- ☐ KP: 447,0 – 453,0; Andoain eta Lasarte-Oriaren artean.
- ☐ KP: 454,0 – 456,0; Lasarte-Oriaren eta Donostiaren artean.
- ☐ KP: 462,0 – 463,0; Pasaia udalerriaren inguruan.

Bestalde, Gipuzkoan, bikoiztu gabe dagoen sekzioari dagokionez, N-I errepideko honako bide-zati hauetan daude 130 metro baino gutxiagoko kurbadura-erradioak, gutxi gorabehera:

- ☐ KP: 465,0 – 467,0; Erreterria udalerriaren inguruan.
- ☐ KP: 472,0 – 474,0; N-638 errepidearen bidegurutzetik hurbil.
- ☐ KP: 476,0 – 480,0; Irunen inguruan.

4.1.3 Zerbitzu-maila

Edukiera handiko lehentasuneko sarea osatzen duten errepideei dagokionez, A-8, N-I eta N-637 errepideetako bide-zati batzuetan soilik aurki daitezke E eta F zerbitzu-mailak; gainerako bideetan, zirkulazio-baldintzak onak dira.

A-8 autobidean, F maila dago Bilboko eta Donostiako metropoli-areetan. N-I errepidean, berriz, F mailako bide-zati bat dago, Lasarteren eta Andoain iparraldearen artean; bide-zati hori baino apur bat lehenago (Tolosa eta Andoain artean) eta Pasaia eta Irun artean, bestalde, E zerbitzu-maila aurki daiteke.

Zerbitzu-mailari dagokionez, arazoak dituzten bide-zatiak honako hauek dira, gutxi gorabehera:

F zerbitzu-maila

- ☐ A-8 autobidea
 - KP: 17,8 – 19,7.
 - KP: 22,5 – 23,0.
 - KP: 110,5 – 131,0.
- ☐ N-I errepidea
 - KP: 447,7 – 453,7.
- ☐ N-637 errepidea
 - KP: 8,5 – 12,0.

E zerbitzu-maila

- ☐ A-8 autobidea
 - KP: 131,0 – 132,3.
- ☐ N-I errepidea
 - KP: 444,7 – 447,7.