

ANTEPROYECTO DE NORMA FORAL DE CARRETERAS DE BIZKAIA

SUMARIO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto

Artículo 2.- Principios y derechos

Artículo 3.- Ámbito material de aplicación

Artículo 4.- Clasificación técnica de carreteras

Artículo 5.- Clasificación funcional de carreteras

Artículo 6.- Red Transeuropea de carreteras

Artículo 7.- Catálogo de carreteras

Artículo 8.- Infraestructuras complementarias de la Red de Carreteras de Bizkaia

Artículo 9.- Nomenclatura viaria

TÍTULO II.- RÉGIMEN DE LAS CARRETERAS

CAPÍTULO I PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE BIZKAIA

Artículo 10.- Objeto del Plan

Artículo 11.- Contenido del Plan

Artículo 12.- Procedimiento de aprobación del documento de planificación

Artículo 13.- Vigencia

Artículo 14.- Actualización

Artículo 15.- Modificación

Artículo 16.- Participación e información en los procedimientos de aprobación y modificación

Artículo 17.- Carácter vinculante y coordinación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia

CAPÍTULO II PLANEAMIENTO DE CARRETERAS Y PROYECTOS

Artículo 18.- Instrumentos de Planeamiento, Anteproyectos y Proyectos

Artículo 19.- Grupos de obras

Artículo 20.- Tramitación y aprobación de los Instrumentos de Planeamiento y Proyectos

Artículo 21.- Medidas compensatorias

Artículo 22.- Declaración de utilidad pública

Artículo 23.- Expropiación forzosa y afección a bienes y derechos

Artículo 24.- Autonomía de gestión

Artículo 25.- Dirección y control

CAPÍTULO III FINANCIACIÓN

Artículo 26.- Sistemas de financiación

Artículo 27.- Contribuciones especiales



CAPÍTULO IV EXPLOTACIÓN

Artículo 28.- Concepto y contenido de la explotación

Artículo 29.- Uso seguro y sostenible

Artículo 30.- Modos de explotación

Artículo 31.- Áreas de servicio

TÍTULO III.- USO Y DEFENSA DE LA CARRETERA

CAPÍTULO I LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo 32.- Zonas de protección

Artículo 33.- Zona de dominio público

Artículo 34.- Autorizaciones en la zona de dominio público

Artículo 35.- Canon por la ocupación de dominio público

Artículo 36.- Zona de servidumbre

Artículo 37.- Zona de afección

Artículo 38.- Limitación a la edificación

Artículo 39.- Línea de servicios generales

Artículo 40.- Limitación y reordenación de accesos

Artículo 41.- Prohibición de publicidad

CAPÍTULO II USO DE LAS CARRETERAS

Artículo 42.- Utilización común general y especial

Artículo 43.- Limitaciones del uso

Artículo 44.- Instalaciones auxiliares

CAPÍTULO III RÉGIMEN GENERAL DE AUTORIZACIONES Y LEGALIZACIONES

Artículo 45.- Disposiciones generales

Artículo 46.- Comunicación previa

Artículo 47.- Consultas previas

Artículo 48.- Solicitud y documentación

Artículo 49.- Resolución

Artículo 50.- Obligaciones de los titulares de derechos en las zonas de protección

Artículo 51.- Legalización, reposición y medidas de ejecución forzosa

CAPÍTULO IV TRAMOS URBANOS Y TRAVESÍAS

Artículo 52.- Tramos urbanos

Artículo 53.- Travesías

Artículo 54.- Procedimiento de delimitación

Artículo 55.- Autorizaciones en tramos urbanos y travesías

Artículo 56.- Transferencias de titularidad de carreteras o tramos a municipios

CAPÍTULO V RESPONSABILIDAD

Sección Primera: Disposiciones generales



Artículo 57.- Responsabilidad administrativa

Artículo 58.- Vía de apremio

Artículo 59.- Inspección y control

Sección Segunda: Daños

Artículo 60.- Daños a la carretera y afección al servicio

Sección Tercera: Régimen sancionador

Subsección primera: Normas comunes

Artículo 61.- Sujeto pasivo

Artículo 62.- Procedimiento sancionador

Artículo 63.- Medidas cautelares

Subsección segunda: Infracciones

Artículo 64.- Infracciones

Subsección tercera: sanciones

Artículo 65.- Sanciones

Artículo 66.- Graduación

Artículo 67.- Prescripción

Disposición transitoria primera.- Régimen transitorio en obras y procedimientos

Disposición transitoria segunda.- Régimen transitorio relativo a las medidas compensatorias

Disposición transitoria tercera.- Régimen transitorio en el dominio público

Disposición derogatoria

Disposición final primera.- Desarrollo reglamentario

Disposición final segunda.- Modificación de la Norma Foral 3/2010, de 26 de octubre, de régimen jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En virtud de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía, en el artículo 7, a) punto 8 de la Ley 27/83, de 25 de noviembre de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos y en el Decreto Foral 17/85, de 5 de marzo, de traspaso de servicios de las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma al Territorio Histórico de Bizkaia en materia de Carreteras, los Órganos Forales del Territorio Histórico de Bizkaia tienen la competencia exclusiva en la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos, sin perjuicio de las facultades que la Comunidad Autónoma de Euskadi ostente a fin de coordinar las distintas redes de carreteras de cada uno de los Territorios Históricos, dictándose al amparo de esta distribución de competencias la Ley 2/1989, de 30 de mayo, del Parlamento Vasco, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.

Por otra parte, la Norma Foral 3/1987, de 13 de febrero, sobre Elección, Organización, Régimen y Funcionamiento de las Instituciones Forales del Territorio Histórico de Bizkaia establece, en el artículo 7.1 a), que corresponde a las Juntas Generales dictar las Normas Forales del carácter general referentes a materias que sean competencia de los Territorios Históricos, atribuyendo los artículos 8.1 b) y 17. 11.º) de la misma Norma Foral a la Diputación Foral la iniciativa normativa y la aprobación de los proyectos de Norma Foral para su remisión a las Juntas Generales.

La Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de Carreteras de Bizkaia, reguló la planificación, proyección, modificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras forales de Bizkaia y las condiciones y limitaciones de uso del suelo adyacente. A través de esta Norma Foral el Territorio Histórico se dotó de un instrumento jurídico de la máxima importancia para el pleno ejercicio de las competencias que le corresponden, actualizando el derecho foral en este ámbito de actuación

Tras sucesivos cambios normativos, la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, ha regulado hasta la actualidad las carreteras de Bizkaia. Resulta conveniente llevar a cabo una revisión en profundidad de su contenido, incorporando el concepto de movilidad sostenible y el tratamiento integrado de las infraestructuras que lo hacen posible, además de otras cuestiones de naturaleza técnica pero igualmente relevantes para el objetivo de satisfacer las necesidades de la ciudadanía.

A estos efectos, el concepto básico es el de accesibilidad sostenible, tal y como se concibe y desarrolla en el Documento de directrices y criterios generales para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, aprobado el 11 de enero de 2019 por la Comisión de Desarrollo Económico y Territorial de las Juntas Generales de Bizkaia. Es decir, aquella que resulta socialmente deseable, técnicamente factible minimizando afecciones medioambientales y financieramente posible, combinando en este aspecto un plan determinista, con horizontes temporales, soportado en una financiación basada en los fondos obtenidos de las personas usuarias de determinadas infraestructuras de altas prestaciones y un plan posibilista, que priorice infraestructuras soportadas en la financiación proveniente de las disponibilidades presupuestarias derivadas de la contribución impositiva de toda la ciudadanía.

Y siendo, también, el reto ambiental otro de los fundamentos básicos a los que alude expresamente el citado Documento de directrices y criterios generales para la elaboración del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, debe promoverse, desde la corresponsabilidad asumida de las grandes infraestructuras para con la movilidad sostenible, la generalización del transporte libre de emisiones de gases de efecto invernadero mediante la colaboración en la materialización de las infraestructuras que desarrollen la red foral de vías ciclistas, orientando a esta finalidad las medidas compensatorias, contenidas en la legislación ambiental, que incorporen los proyectos constructivos de los grupos de obras definidos en la presente Norma foral.

La presente Norma Foral consolida la prevalencia del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, de los instrumentos de planeamiento y, en los términos en ella establecidos, de los proyectos de carreteras forales sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico; se concreta el procedimiento de aprobación de los Proyectos de carreteras, se revisa el régimen de usos de las distintas zonas de protección de las carreteras a fin de lograr mayor seguridad jurídica de la ciudadanía titular de derechos sobre tales espacios; se establece un nuevo régimen jurídico para los accesos, se adapta la tramitación de las autorizaciones y legalizaciones a los cambios introducidos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo, se actualiza el régimen de las infracciones y sanciones en la materia,



incorporando los principios más avanzados y garantistas y se perfecciona el procedimiento colaborativo para proceder a la transferencia de titularidad de carreteras o sus tramos a los municipios de Bizkaia.



TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto

Es objeto de la presente Norma Foral el establecimiento de las disposiciones que han de regular la planificación, proyección, modificación, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras forales de Bizkaia, así como establecer las condiciones y limitaciones de uso del suelo adyacente.

Artículo 2.- Principios y derechos

Las carreteras forales son infraestructuras de comunicación al servicio de los siguientes principios y derechos:

- a) La libre circulación de personas y de bienes en condiciones seguras y eficientes.
- b) El desarrollo social y económico equilibrado y cohesionado territorialmente.
- c) El respeto, protección y mejora del medio ambiente manteniendo una movilidad sostenible frente al cambio climático.
- d) La seguridad vial a cuyo logro se debe la planificación y diseño de las carreteras.
- e) La promoción de la investigación, el desarrollo e innovación tecnológica.
- f) La coordinación de las infraestructuras viarias con otras infraestructuras y modalidades de transporte.

Artículo 3.- Ámbito material de aplicación

1. La presente Norma Foral es de aplicación a las carreteras existentes de titularidad de la Diputación Foral de Bizkaia.
2. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles.
3. No tendrán la consideración de carreteras:
 - a) Los caminos de servicio, entendiendo por tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares.
 - b) Los caminos construidos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio.
 - c) El entramado viario que compone la red interior de los núcleos de población, siempre que no se halle expresamente calificado como tramo urbano de carreteras.
 - d) Los carriles habilitados exclusivamente para la circulación de bicicletas.
4. Cuando lo exija el interés general, deberán abrirse al uso público los caminos de servicio. En este caso, se habrán de observar las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicará, si procede, la legislación de expropiación forzosa a efectos de indemnización.

Artículo 4.- Clasificación técnica de carreteras

1. En razón de sus características técnicas, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales.
2. Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales, con las siguientes características:
 - a) Servir para la exclusiva circulación de automóviles
 - b) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
 - c) No cruzar, ni ser cruzadas a nivel, por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso.
 - d) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.



3. Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a y desde las propiedades colindantes, y carecen de cruces a nivel.
4. Son carreteras multicarril las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel. En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad, tal y como se definen en el Anexo I de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
5. Son carreteras convencionales las que no reúnan las características propias de las anteriores. Con carácter general, estas carreteras dispondrán de un carril para cada sentido de circulación, aunque en determinados tramos podrán disponer de los siguientes carriles adicionales:
 - a) Carriles para facilitar las maniobras de adelantamiento (carreteras 2+1).
 - b) Carriles de incorporación desde otras carreteras o accesos.
 - c) Carriles de salida hacia otras carreteras o accesos.
6. Se consideran ramales de enlace las vías que unen las autopistas y autovías con otra clase de carreteras, posibilitando los distintos movimientos de los vehículos. El ramal de enlace incluye el espacio de convergencia de la autopista o autovía hasta la intersección con la carretera de unión, así como el tramo de esta en el que se produce la convergencia.
7. Las zonas de concurrencia o conexión de dos o más carreteras al mismo nivel, en las que puede realizarse la maniobra de paso de una a otra pueden ser de dos tipos: intersecciones (canalizadas o no) o rotondas (glorietas).

Artículo 5.-Clasificación funcional de carreteras

1. En razón de su funcionalidad, las carreteras se clasifican en las siguientes redes:
 - a) Red de interés preferente (roja).
 - b) Red básica (naranja).
 - c) Red complementaria (azul).
 - d) Red comarcal (verde).
 - e) Red local (amarilla).

El conjunto de las redes de interés preferente, básica, complementaria y comarcal se denominará Red Funcional.

2. A efecto de la clasificación funcional de las carreteras establecida en la presente Norma Foral, se distinguen dos zonas:
 - a) El ámbito metropolitano, que está constituido por aquellos municipios que presentan una estrecha relación y comunicación entre sí por razones de vivienda, laborales o de ocio y cuyas necesidades de transporte pueden ser resueltas mediante una red de transporte público masivo. En ellos se implantan elementos estructurales de gran impacto en ocupación de espacio, tales como actividades económicas con alta capacidad de generación de empleo; equipamientos educativos, asistenciales, deportivos o administrativos; terminales de transporte y superficies comerciales y de ocio. Dentro del ámbito metropolitano se distinguen tres subzonas:
 - Zona central interna al anillo metropolitano, constituido por las carreteras BI-10, BI-20 y BI-30.
 - Eje metropolitano formado por las infraestructuras A8-AP8 conectadas.
 - Zonas orbitales o zonas periféricas que conectan con el eje metropolitano.
 - b) El resto del territorio.
3. En el ámbito metropolitano se distinguen las siguientes redes:
 - a) La red de interés preferente, que canaliza viajes de largo recorrido (de paso o de penetración) y sirve de acceso a grandes terminales de transporte (Puerto, aeropuerto).



- b) La red básica, que canaliza los flujos de transporte público y privado entre las zonas periféricas, el eje metropolitano y el núcleo central y sirve de soporte del mallado de la red de interés preferente.
- c) La red complementaria, que da acceso a espacios con gran generación de movilidad, sirve de alternativa viaria a la red básica, contribuye a la integración de equipamientos y núcleos urbanos facilitando la conexión entre tales espacios y el aprovechamiento del suelo, sirve de conexión entre las redes de Interés Preferente y Básica y las arterias urbanas, conecta diferentes áreas orbitales del ámbito metropolitano y sirve de cauce de forma preferente al transporte público viario de proximidad, al poder albergar paradas de autobús.
- d) La red comarcal, aunque por su idiosincrasia es más propia del resto del territorio, puede desarrollarse parcialmente dentro del ámbito metropolitano, contribuyendo al mallado viario.
- e) La red local, que está integrada por las carreteras forales que no pertenezcan a ninguna de las redes anteriores y sirve de apoyo al tráfico intermunicipal, proporcionando accesibilidad.

4. En el resto del territorio, se distinguen las siguientes redes:

- a) La red de interés preferente, que canaliza los viajes de largo recorrido de paso o con origen o destino en el Territorio Histórico y destino u origen fuera del Territorio Histórico.
- b) La red básica, que favorece la accesibilidad de las comarcas hacia la red de interés preferente, contribuye a la vertebración del territorio y proporciona soporte al transporte público entre las cabeceras comarcales y el núcleo central del ámbito metropolitano.
- c) La red comarcal, que conecta comarcas limítrofes, da acceso a la red de puertos pesqueros del Gobierno Vasco y contribuye al mallado viario.
- d) La red local, que está integrada por las carreteras forales que no pertenezcan a ninguna de las redes anteriores y sirve de apoyo al tráfico intermunicipal, proporcionando accesibilidad.

Artículo 6.-Red Transeuropea de carreteras

Son carreteras incluidas en la Red Transeuropea de Transporte las autopistas y carreteras de alta calidad que integran la Red de Carreteras de Bizkaia, de conformidad con la definición dada a estas vías en el artículo 17.2 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

Artículo 7.-Catálogo de carreteras

1. El Catálogo de carreteras incluye todas las carreteras de Bizkaia existentes al momento de aprobación de la presente Norma Foral, que constituyen la red de carreteras de Bizkaia.
2. El Catálogo de carreteras se actualizará mediante Decreto Foral en los siguientes supuestos:
 - a) Por cambio de titularidad de las carreteras existentes en virtud de acuerdo de las Administraciones públicas interesadas.
 - b) Por la construcción de nuevas carreteras. Cuando la construcción de una nueva carretera llevase aparejado el cambio de clasificación de una vía comprendida en la Red de Carreteras, este cambio de clasificación se hará mediante orden foral, una vez recibida definitivamente la obra.
 - c) Por cambio en la funcionalidad de una carretera, como consecuencia del crecimiento de la trama urbana, el desarrollo de nuevos equipamientos industriales o comerciales, la construcción de nuevas terminales de transporte u otras circunstancias análogas que alteren sustancialmente los flujos de tráfico.
3. En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera los desdoblamientos de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme y, en general, todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.
4. Se considerarán mejora o desarrollo de las carreteras o redes de infraestructura preexistentes aquellas actuaciones de las señaladas en el artículo 19 que mantengan la funcionalidad del sistema.
5. El Catálogo de carreteras de Bizkaia se incluye en el Anexo II de la presente Norma Foral.



Artículo 8.-Infraestructuras complementarias de la Red de Carreteras de Bizkaia

1. Son infraestructuras complementarias de la Red de Carreteras de Bizkaia aquellas instalaciones no directamente relacionadas con la explotación y funcionalidad de la carretera, abiertas al público, que ofrecen un servicio complementario al propio que presta la carretera.
2. Son áreas de servicio aquellas infraestructuras construidas en los espacios colindantes con la carretera y con acceso directo desde ella diseñadas para albergar instalaciones y servicios para la cobertura de necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de servicio, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos. Deberán incluir, en todo caso, una zona de aparcamiento proporcional en capacidad a la superficie construida del área de servicio.
3. Son estaciones de servicio aquellos establecimientos en los que se desarrolle la actividad de distribución al por menor de cualquier tipo de propulsor para los vehículos, mediante su suministro al público, así como cualquier otro servicio relacionado con la cobertura de las necesidades del automóvil y de la circulación. Podrán incluir establecimientos de venta de alimentación y complementos.
4. Son áreas de descanso los espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistos, en su caso, de lo necesario para facilitar el descanso de quienes utilizan las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación.
5. Son aparcamientos seguros aquellas zonas dotadas de instalaciones destinadas a facilitar el estacionamiento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados al transporte de mercancías, en condiciones de seguridad, ubicadas en la proximidad de carreteras o sus zonas de influencia.
6. Se denomina intercambiador modal aquella infraestructura destinada a favorecer el intercambio entre los diferentes modos de transporte público entre sí o con el vehículo privado, y que abarca aquellos espacios destinados a la circulación, aparcamiento y espera de los vehículos, así como las instalaciones destinadas al servicio, confort, circulación y funcionalidad de las personas usuarias.

Artículo 9.-Nomenclatura viaria

La nomenclatura y denominación de las carreteras se efectuará de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco y en el artículo 10 de la Ley 10/82, de 24 de noviembre, Básica de Normalización del Uso del Euskera o normativa equivalente que las sustituya.

TÍTULO II

RÉGIMEN DE LAS CARRETERAS.

CAPÍTULO I

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE BIZKAIA.

Artículo 10.-Objeto del Plan.

El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia es el instrumento de planificación sectorial, aprobado por las Juntas Generales del Territorio Histórico de Bizkaia, que establece los criterios, objetivos, prioridades y mejoras que deban introducirse en la totalidad de la Red Funcional de Carreteras de Bizkaia, a la vez que recoge las previsiones del Plan General de Carreteras del País Vasco en lo que resulte de aplicación, según el sistema de financiación previsto.

Artículo 11.-Contenido del Plan.

1. El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia se articula en base a dos tipos de instrumentos diferenciados, que se desarrollan en tiempos diferentes y con diferente contenido y nivel de definición:
 - a) Instrumento de Planificación, en el que se recoge la propuesta de las actuaciones a desarrollar a lo largo de su período de vigencia en materia de infraestructuras viarias, para dar respuesta a las necesidades diagnosticadas en la Red Funcional de Carreteras de Bizkaia y del que forman parte también el Catálogo y el Mapa de carreteras.
 - b) Instrumentos de Planeamiento, que desarrollarán en una fase posterior, con mayor nivel de detalle y de forma



individualizada, las actuaciones recogidas en el Instrumento de Planificación y cuyo contenido y tramitación será variable en función del tipo de obra al que se refieran. Los Instrumentos de Planeamiento también se denominarán indistintamente planeamiento de desarrollo.

2. El Instrumento de Planificación incluirá los siguientes elementos:

- a) Análisis de antecedentes.
- b) Implicaciones de otros instrumentos de planificación.
- c) Establecimiento de criterios y objetivos.
- d) Establecimiento del ámbito de actuación.
- e) Diagnóstico de la red.
- f) Tipificación de actuaciones.
- g) Propuesta de soluciones, que podrán ser tanto de gestión de la demanda como de mejora de la oferta viaria.
- h) Identificación del sistema de financiación.
- i) Programación de actuaciones por sexenios atendiendo a su sistema de financiación.
- j) Evaluación de impacto en la seguridad viaria, conforme a la normativa reguladora de la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias de la red foral de carreteras.
- k) Implicaciones urbanísticas.
- l) Catálogo de la Red.
- m) Representación gráfica a escala 1:20.000 de la situación de las actuaciones propuestas

3. Los Instrumentos de Planeamiento, o planeamiento de desarrollo, serán los encargados de definir con mayor nivel de detalle las soluciones propuestas en el Instrumento de Planificación, de manera que sea posible determinar con mayor precisión las afecciones territoriales asociadas a dichas soluciones, así como definir las soluciones técnicas necesarias con el grado preciso de detalle según el tipo de documento.

La escala de representación gráfica de las diferentes alternativas propuestas en el planeamiento de desarrollo estará comprendida en el rango entre 1:1.000 y 1:5.000, dependiendo del entorno en el que se sitúen y del tipo de obra prevista.

4. Tendrán también la consideración de planeamiento de desarrollo las previsiones recogidas en el planeamiento urbanístico municipal, siempre que se ajusten a las determinaciones incluidas en el documento de planificación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia.

5. Los planes especiales sectoriales en materia de infraestructuras viarias se denominarán Planes Especiales Viarios y se registrarán, conforme a su naturaleza, por la legislación reguladora del régimen del suelo y urbanismo en lo relativo a su procedencia, contenido y procedimiento.

El ámbito objetivo de los Planes Especiales Viarios podrá estar constituido por áreas funcionales, comarcas supramunicipales, itinerarios de carreteras, municipios completos o actuaciones concretas que por su impacto en el desarrollo del planeamiento general municipal así lo requieran.

Los Planes Especiales Viarios podrán ordenar la implantación de nuevas infraestructuras no comprendidas en el planeamiento urbanístico municipal debiendo justificar las modificaciones en la calificación del suelo necesarias para ello, previo análisis comparativo de las diferentes alternativas técnicas posibles.

Artículo 12.-Procedimiento de aprobación del documento de planificación.

1. La tramitación y aprobación del documento de planificación se efectuará de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- a) Elaboración del borrador del plan y del documento inicial estratégico.
- b) Fase de consultas a instituciones, administraciones y público interesado.
- c) Elaboración del anteproyecto del plan y del estudio ambiental estratégico.



- d) Fase de información pública y audiencia a las corporaciones locales interesadas por período de dos meses.
- e) Elaboración del proyecto del plan, integrando las aportaciones de la fase anterior y redacción del documento de integración de aspectos ambientales.
- f) Solicitud de la declaración ambiental estratégica y del informe preceptivo de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco.
- g) Integración de la declaración ambiental estratégica en el proyecto del plan y en el estudio ambiental estratégico.
- h) Solicitud de informes preceptivos a la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco, a la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco y a la Autoridad del Transporte de Euskadi.
- i) Aprobación del proyecto del plan por parte del Consejo de Gobierno de la Diputación.
- j) Aprobación definitiva por las Juntas Generales de Bizkaia, que se publicará en los «Boletines Oficiales de Bizkaia y del País Vasco».

2. La definición de los documentos citados en este artículo se contiene en el Anexo I de la presente Norma Foral.

Artículo 13.- Vigencia.

- 1. El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia tendrá una vigencia de doce años, sin perjuicio de su prórroga o modificación.
- 2. El Plan quedará automáticamente prorrogado si, una vez transcurrido el periodo de vigencia de doce años, no hubiera entrado en vigor un nuevo Plan. La prórroga se extenderá hasta que entre en vigor el nuevo Plan.

Artículo 14.- Actualización.

- 1. Una vez transcurridos seis años desde su entrada en vigor, se realizará una actualización del Plan Territorial Sectorial
- 2. El contenido de la actualización regulada en este artículo se limitará a la del diagnóstico de la red derivada de la evolución tendencial de la movilidad, sin que resulten modificados los indicadores utilizados para la redacción inicial del Plan, eliminando las actuaciones ya ejecutadas, reprogramando las actuaciones pendientes y las nuevas que resulten de la actualización del diagnóstico, justificando en todo caso su viabilidad financiera conforme a los sistemas de financiación aplicables en la red viaria según lo previsto en la presente Norma Foral.
- 3. La actualización del Plan regulada en este artículo no podrá contener:
 - a) Modificaciones en el marco socioeconómico o legislativo que impliquen cambios en los criterios, objetivos, modelo de movilidad o indicadores utilizados para la redacción del Plan.
 - b) La incorporación de obras definidas en las letras a), b) y f) del artículo 19.

La incorporación al Plan de cualquiera de las actuaciones contenidas en las anteriores letras a) y b) requerirán promover la modificación del Plan mediante el procedimiento establecido en el artículo siguiente.

- 4. La actualización del Plan Territorial Sectorial será aprobada por el Consejo de Gobierno de la Diputación Foral, informando a la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco, a la Autoridad del Transporte de Euskadi, a la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco y al órgano ambiental correspondiente.

Artículo 15.- Modificación.

- 1. Será necesario proceder a la modificación del Plan siempre que, durante su vigencia, se promueva cualquiera de las actuaciones comprendidas en el artículo 14.3 de la presente Norma Foral.
- 2. El procedimiento para la modificación del Plan será el establecido en el artículo 12.1 para la aprobación del documento de planificación.



3. El Plan, una vez aprobada su modificación, tendrá la vigencia de un nuevo plazo de doce años, conforme al artículo 13.1 de la presente Norma Foral, reiniciándose igualmente el cómputo del plazo de seis años para su actualización, según el artículo 14.1.

Artículo 16.- Participación e información en los procedimientos de aprobación y modificación.

1. Los acuerdos de inicio de los procedimientos de aprobación y modificación deberán contener un programa de participación ciudadana y entidades asociativas fijando los objetivos, estrategias y mecanismos suficientes para favorecerla. Dicho programa será publicado en el Boletín Oficial de Bizkaia y se divulgará a través de las tecnologías de la información.
2. Los procedimientos de aprobación y modificación utilizarán los servicios electrónicos conforme a lo establecido en la normativa básica del procedimiento administrativo común y garantizarán los derechos reconocidos en la normativa reguladora del acceso electrónico de la ciudadanía a los servicios públicos.
3. En el trámite de información pública de estos procedimientos se publicarán anuncios en el Boletín Oficial de Bizkaia y en, al menos, dos periódicos de mayor circulación, además de en la sede electrónica del órgano foral que promueva el procedimiento. La información pública incluirá un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico.
4. En el trámite de exposición pública del procedimiento de modificación se publicará además de la documentación de planificación propiamente dicha, un resumen ejecutivo con la delimitación de los ámbitos afectados, planos de situación y alcance, con referencia a la toponimia e información gráfica, a efecto de favorecer la comparativa entre las ordenaciones existente y resultante, así como, de haberlos, los ámbitos con suspensión de la ordenación urbanística.
5. La aprobación definitiva incluirá el contenido íntegro de la resolución aprobatoria y la documentación gráfica a la escala señalada en el artículo 11.2, m), que será publicada en el Boletín Oficial de Bizkaia. Además, el órgano competente para la aprobación definitiva publicará un anuncio en, al menos, dos periódicos de los de mayor circulación en el Territorio Histórico, que contenga el extracto de la forma de integración en el plan de los aspectos ambientales, la consideración habida del estudio y declaración ambiental estratégica, los resultados de la información pública y consultas realizadas, la motivación y la indicación de la dirección electrónica de consulta del contenido íntegro del plan. El anuncio incluirá también las medidas para el seguimiento de los efectos ambientales del plan.

Artículo 17.- Carácter vinculante y coordinación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia.

1. Las disposiciones del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia tendrán carácter vinculante.
2. El planeamiento urbanístico municipal, así como otros instrumentos de planificación de inferior rango que puedan ser elaborados acomodarán necesariamente sus previsiones a lo dispuesto en el planeamiento contenido en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia y en los Instrumentos de Planeamiento aprobados conforme a lo establecido en la presente Norma Foral. En consecuencia, sus determinaciones podrán ejecutarse, aunque exista disconformidad con el planeamiento urbanístico en vigor. Igual obligación de acomodación del planeamiento municipal tendrá lugar en relación con los Proyectos en los supuestos de ausencia de Instrumento de Planeamiento establecidos en el artículo 18.5.

La aprobación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia conllevará la suspensión automática de los procedimientos de concesión de licencias en las zonas de protección definidas en el artículo 32.1 de esta Norma Foral.

En estos supuestos, no podrán concederse por parte de ninguna Administración pública autorizaciones para usos que sean incompatibles con las citadas determinaciones. Únicamente podrán autorizarse obras de higiene, conservación y ornato, así como obras parciales urgentes y de consolidación de las edificaciones existentes en dichas zonas de protección, cuando en ambos casos no esté prevista su expropiación o demolición.

3. El Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, así como los distintos Planes de otras entidades públicas que establezcan previsiones en materia de carreteras, deberán coordinarse entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad y continuidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.



CAPÍTULO II

PLANEAMIENTO DE CARRETERAS Y PROYECTOS

Artículo 18.- Instrumentos de Planeamiento, Anteproyectos y Proyectos.

1. Los Instrumentos de Planeamiento, Anteproyectos y Proyectos son estudios de carreteras que reúnen documentos de contenido técnico, económico y jurídico relativos al diseño y características de una carretera o grupo de ellas y, en su caso, sus respectivos elementos funcionales.
2. Son Instrumentos de Planeamiento los estudios que, según su grado de detalle y especialización, pueden ser Estudios Previos, Estudios de Alternativas y Estudios Informativos.
3. Los Anteproyectos de carreteras son estudios realizados a una escala adecuada para comparar con la precisión suficiente y resolver sobre las soluciones óptimas a las necesidades surgidas.
4. Por su contenido son Proyectos de carreteras los Básicos o de Trazado y los de Construcción.
5. Por razones técnicas y motivadamente, en ausencia de Instrumentos de Planeamiento aprobados, los Proyectos de carreteras podrán cumplir la finalidad y cometido de aquellos, cumpliendo con los requisitos y procedimiento establecidos en la presente Norma Foral. En particular, los Proyectos podrán tener dicho efecto:
 - Cuando no existan alternativas que comparar o las diferencias entre las posibles sean irrelevantes en lo relativo a la ocupación de espacios.
 - Cuando por razones geológicas, geotécnicas, de riesgos estructurales o ambientales, las alternativas existentes confluyan en una única posibilidad de canal viario, pudiendo variar los métodos constructivos pero no su trazado.
 - Cuando el Proyecto sea exigible a fin de concurrir en el procedimiento regulado en un programa de financiación en vigor al que pueda optar la construcción de la infraestructura.
6. La definición de los documentos citados en este artículo pero no incluida en su texto se contiene en el Anexo I de esta Norma Foral.

Artículo 19.- Grupos de obras.

1. Las obras se clasifican en los siguientes grupos:

a) Nuevas infraestructuras

Se trata de carreteras de nuevo trazado que representan un nuevo itinerario, al objeto de solucionar los problemas de congestión y de saturación de tráfico de los trayectos más solicitados.

Estas nuevas infraestructuras no tienen una carretera antigua de referencia y obedecen a criterios de mallado y gestión de red al objeto de favorecer la creación de ejes viarios alternativos en la accesibilidad de zonas sensibles, tales como el ámbito metropolitano, grandes terminales de transporte, o arterias que trabajan al límite de su capacidad.

b) Duplicación de calzada

Esta actuación permite generar una infraestructura de doble calzada, sensiblemente paralela a una carretera convencional existente de capacidad reducida, de manera que se trasvasen los flujos de una a otra vía, quedando la antigua como vía de servicio local o complementaria.

Los tramos susceptibles de una actuación de este tipo corregirán la oferta viaria existente en carreteras convencionales o con desarrollo urbano en sus márgenes, que rebasen los umbrales de nivel de servicio y de demanda de tráfico.

c) Desdoblamiento de calzada

Esta actuación consiste en la transformación de una carretera convencional en una de calzadas separadas, aprovechando la calzada existente.



Esta actuación, que aumentará la capacidad de la carretera, se podrá llevar a cabo en aquellos tramos con poca accesibilidad al suelo que cuenten con importantes problemas de capacidad al soportar altas cargas de tráfico, identificados igualmente por sus buenas condiciones de trazado.

d) Construcción de nuevos enlaces o remodelación de existentes

Consiste en el establecimiento de nuevos enlaces para mejorar la accesibilidad de la red de alta capacidad o la mejora de los enlaces existentes saliéndose del canal viario predeterminado, ya sea por ampliación de radios de giro o cambio de su tipología, con el fin de mejorar la seguridad de la circulación.

e) Aumento de capacidad en la red de alta capacidad y eliminación de cuellos de botella

Referida exclusivamente a carreteras de doble calzada, con una alta demanda de tráfico, que rebasen los umbrales de nivel de servicio permitidos, en los que como solución se procederá a aumentar la capacidad viaria mediante:

- Adición de carriles a los ya existentes.
- Creación de carriles auxiliares entre una incorporación y la siguiente salida.
- Continuación del carril de salida con el de incorporación en un mismo enlace.
- Modificación del trazado de los ramales de enlace.

Este tipo de obras pueden requerir la remodelación de los enlaces de los itinerarios de alta capacidad afectados, dentro del canal viario preexistente.

Esta actuación permite aumentar la capacidad de los intercambiadores y enlaces que representen cuellos de botella en la red de alta capacidad, especialmente en el ámbito metropolitano.

De forma general, este tipo de actuaciones se desarrollarán dentro del canal viario preexistente.

f) Variante de población

Esta actuación permite resolver los problemas de interferencia del tráfico rodado con los núcleos urbanos en aquellas travesías en las que el tráfico de paso es predominante. Consiste en la definición de un nuevo trazado exterior al entorno urbano que permite evitar el tránsito a través de dicho entorno del tráfico de paso, reduciendo de esta forma el impacto sobre la población residente.

g) Aumento de capacidad en la red convencional

Referida a carreteras convencionales en las que resulta necesario mejorar el nivel de servicio mediante la adición de un carril adicional para facilitar las maniobras de adelantamiento, bien de manera puntual para dar respuesta a una problemática de tipo orográfico o bien a lo largo de un tramo más largo alternando ambos sentidos de circulación para reducir las colas y mejorar los tiempos de recorrido. Este tipo de actuaciones conllevan medidas de control de los accesos a la carretera y de remodelación de intersecciones o enlaces.

h) Rectificación de trazado

Esta actuación permite mejorar los estándares de trazado de las carreteras convencionales, referidos tanto a su planta como a su alzado, así como su sección transversal, pudiendo aprovecharse de manera parcial la plataforma existente donde sea técnicamente factible.

Los tramos viarios abandonados de la antigua carretera dejarán de tener funcionalidad viaria dentro de la red de carreteras de Bizkaia, pudiendo utilizarse, entre otros destinos, para la reposición de accesos a parcelas colindantes, como áreas de descanso o, si se estima conveniente, recuperarse medioambientalmente mediante el levante del antiguo firme y realización de las correspondientes plantaciones.

Se incluirá en esta actuación la mejora de las intersecciones existentes en el tramo. Esta mejora se podrá realizar mediante:

- ↓ Aumento de la longitud de los carriles de cambio de velocidad.
- ↓ Adición de carriles centrales para facilitar movimientos a la izquierda.
- ↓ Cambio en la tipología de la intersección con el objetivo de aumentar la seguridad de la circulación.

i) Acondicionamiento y ensanche

Se definen tres tipos de obra fundamentales dentro de este tipo de actuación:



- Aumento de la sección transversal de la carretera.
- Mejora del trazado en planta de la carretera, sin abandonar de manera completa la plataforma viaria preexistente.
- Rectificación del perfil longitudinal, siempre que concurra cualquiera de los dos supuestos anteriores.

Se incluyen también en esta categoría las rectificaciones de trazado, según la anterior definición, que supongan un abandono total de la plataforma existente, en una longitud inferior a los 250 metros y siempre que la longitud total de todos los tramos rectificadas sea inferior al 15% de la longitud resultante de la actuación.

Este tipo de actuación podrá llevarse a cabo en aquellos tramos caracterizados por tener una mala sección transversal, limitada en la mayoría de los casos por la no existencia de arcones.

Se incluirá en esta actuación la mejora de las intersecciones existentes.

j) Ordenación de accesos

En aquellas carreteras que presenten una elevada densidad de accesos directos a la carretera, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial, se podrá desarrollar una actuación de este tipo, consistente en la ordenación y racionalización de dichos accesos, pudiendo incluir una o varias de las siguientes acciones:

- Construcción de vías de servicio
- Prohibición de giros a izquierda
- Establecimiento de elementos para cambios de sentido
- Cierre de accesos

También se podrá proceder a ordenar los accesos directos sobre la calzada tanto existentes como planificados.

k) Reducción de impacto en el medio urbano

En aquellas carreteras de la red de alta capacidad que atraviesan un entorno urbanizado, con el consiguiente impacto sobre la población residente en forma de contaminación atmosférica y acústica, en los que, por ausencia de espacio físico u otras razones que la desaconsejen, no resulte adecuado plantear una variante de población, se podrá plantear este tipo de actuaciones como alternativa a la variante con el fin de disminuir dicho impacto.

Estas actuaciones pueden consistir tanto en el soterramiento de la carretera, rebajando su rasante, como en la cubrición de la carretera, manteniendo su rasante.

Cualquiera de las acciones planteadas podrá complementarse con el apantallamiento lateral mediante los elementos artificiales o naturales que sean necesarios en cada caso.

l) Reducción de impacto en el medio natural

Este tipo de actuaciones tienen el fin de mejorar la integración ambiental de la red de carreteras y pueden incluir una o varias de las siguientes acciones:

- Construcción de pasos de fauna destinados a mejorar la permeabilidad de la carretera y reducir la fragmentación de hábitats, complementado con una revegetación de zonas adyacentes a la carretera para mejorar su integración paisajística.
- Sustitución de obras de drenaje transversal por estructuras de mayor amplitud para facilitar la conectividad ecológica asociada a los cursos de agua.

m) Mejora de conectividad del transporte público

Se engloban dentro de este grupo de obras todas aquellas actuaciones encaminadas a dotar al transporte público de una mayor conectividad entre los distintos medios, facilitando su uso y dando prioridad al transporte público frente al uso del vehículo privado, especialmente en el ámbito metropolitano. Se pueden incluir en este apartado las siguientes acciones:



- Creación de carriles exclusivos bus y VAO.
- Creación de aparcamientos disuasorios.
- Todas aquellas acciones encaminadas a mejorar la conectividad entre los distintos medios de transporte.

n) Impulso a la movilidad conectada

Con el fin de preparar la red de alta capacidad en el ámbito metropolitano para los avances tecnológicos previstos en el campo de la movilidad, se podrán plantear actuaciones destinadas a equipar la carretera con las dotaciones tecnológicas necesarias para dar respuesta a esas demandas.

2. La tipificación de las actuaciones se producirá para cada «Supertramo» de la Red de Carreteras (unidad básica de tramificación de la red definida en el Plan Territorial Sectorial) según el Inventario de Carreteras. Se podrán programar actuaciones en longitudes inferiores a un supertramo, pero la tipificación de la actuación vendrá determinada por la de todo el supertramo.
3. El tipo de documento de planeamiento de desarrollo necesario para cada uno de los grupos de obras definidos en el apartado 1 de este artículo variará en función de la afección territorial asociada a cada uno de ellos:

- a) Las actuaciones comprendidas en los grupos del apartado 1 de este artículo en sus letras a), b) y f), así como aquellas del grupo h) que impliquen una importante ocupación de suelo fuera del canal viario preexistente, en el caso de no estar recogidas en el planeamiento urbanístico municipal, requerirán de la elaboración y aprobación de un Instrumento de Planeamiento en el que se definan y comparen diferentes alternativas de trazado a efecto de servir de base al expediente de información pública y, en su caso, al trámite procedente de evaluación de impacto ambiental, con los objetivos de poder seleccionar la que resulte más adecuada.

De conformidad con lo previsto en el artículo 18.5, en ausencia de Instrumento de Planeamiento aprobado, podrá actuarse en estos grupos de obras mediante la aprobación de un Proyecto de Trazado o un Proyecto de Construcción siempre que estos documentos cumplan con el contenido establecido en el párrafo anterior.

Salvo cuando se hubiere actuado de manera directa con un Proyecto de Construcción en ausencia de Instrumento de Planeamiento, será precisa la posterior aprobación de un Proyecto de Construcción que desarrolle la definición técnica de la intervención con el nivel de detalle necesario para su valoración y ejecución.

El procedimiento de tramitación y aprobación de los Instrumentos de Planeamiento o, en su caso, de los Proyectos referidos en este apartado será el establecido en el artículo 20 de la presente Norma Foral.

- b) Las actuaciones comprendidas en los grupos del apartado 1 de este artículo en sus letras c), d), g), i), k), l) y m), así como aquellas del grupo h) que no requieran la ocupación de una superficie importante de suelo fuera del canal viario preexistente, aunque sí ocupaciones puntuales, requerirán la elaboración de un Instrumento de Planeamiento en el que se analicen comparativamente las diferentes alternativas técnicas posibles. Este documento no requerirá de una tramitación específica, sino que deberá integrarse en el proyecto de construcción tramitado conforme al artículo 20.3 de la presente Norma Foral.
 - c) Para las actuaciones comprendidas en los grupos del apartado 1 de este artículo en sus letras e), j) y n), que por su propia naturaleza no suponen una modificación sustancial de la funcionalidad de la carretera ni ocupaciones fuera del canal viario, no será necesaria la redacción de un Instrumento de Planeamiento.
4. Se considerará que una actuación implica una importante ocupación de suelo fuera del canal viario preexistente cuando al menos el 75% del nuevo trazado, con longitud mínima de 2 kilómetros, se desarrolle fuera de la zona de afección de la carretera preexistente cuyo trazado se rectifica. La misma consideración tendrán las actuaciones en las que al menos un 75% de la longitud de la carretera preexistente que se abandone como consecuencia del nuevo trazado proyectado se mantenga como red viaria de servicio público, no siendo por tanto posible su desafectación.
 5. El planeamiento, puesta en servicio, así como la fase inicial de servicio de las nuevas carreteras y de aquellas en las que se ejecuten obras que supongan modificaciones sustanciales incorporarán auditorías de seguridad



viaria, conforme a lo que se establezca en el desarrollo de la presente Norma Foral.

Art. 20.- Tramitación y aprobación de los Instrumentos de Planeamiento y Proyectos.

1. El procedimiento de tramitación y aprobación de los Instrumentos de Planeamiento y de cualquier documento que promueva introducir modificaciones en el planeamiento urbanístico municipal será el siguiente:
 - a) Aprobación provisional del documento por el Consejo de Gobierno de la Diputación Foral, previa comprobación de su corrección técnica y de su conformidad con la normativa aplicable.
 - b) Sometimiento del documento al trámite de información pública por un plazo de 30 días hábiles a contar desde el día de publicación del anuncio en el Boletín Oficial de Bizkaia.

Este trámite incluirá la audiencia a los ayuntamientos afectados y demás administraciones y organismos públicos interesados a fin de que emitan su opinión respecto al documento y formulen las alegaciones o sugerencias que estimen convenientes. Transcurrido este plazo y el de un mes más a contar desde el día de finalización del primero sin que administraciones ni organismos públicos hayan emitido informe se continuará con la tramitación del documento. Si algún ayuntamiento, administración u organismo público hubiere mostrado oposición, la resolución de las alegaciones y trámite de audiencia habrá de ser motivada. En este caso, el expediente se elevará al Consejo de Gobierno foral para su decisión sobre la continuidad de la ejecución de la actuación, ordenando en tal caso la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del documento en el plazo de un año a contar desde la fecha de aprobación del mismo.

Cuando la normativa ambiental lo requiera, el mismo trámite anterior servirá también para llevar a cabo la información pública del correspondiente estudio de impacto ambiental.

- c) Aprobación definitiva del documento por el órgano competente de la Diputación Foral.
2. Los Proyectos de carreteras forales que ejecuten actuaciones recogidas en el planeamiento urbanístico, así como aquellos para los que previamente se haya aprobado, conforme al apartado anterior, un Instrumento de Planeamiento u otro documento diferente de un Proyecto de Construcción, serán aprobados directamente por el órgano foral competente.

La misma aprobación directa procederá en el caso de los Proyectos relativos a los tipos de actuaciones previstos en el artículo 19.3, c) de la presente Norma Foral.

Los Proyectos que se elaboren previa aprobación de un Instrumento de Planeamiento u otro documento diferente de un Proyecto de Construcción conforme a lo establecido en el primer párrafo de este apartado 2, incorporarán las determinaciones contenidas en el Informe o en la Declaración de Impacto Ambiental emitida en el procedimiento de tramitación previo de dicho Instrumento o documento. Si las actuaciones definidas en el Proyecto difirieran sustancialmente de las contenidas en el mencionado Instrumento de Planeamiento o documento no procederá la aprobación directa del Proyecto, debiendo realizarse la tramitación establecida en el apartado siguiente.

3. Los Proyectos de Construcción de carreteras forales cuyo procedimiento de tramitación y aprobación remite a este apartado el artículo 19.3, b) de esta Norma Foral, así como aquellos que no ejecuten un Instrumento de Planeamiento o un Proyecto tramitado conforme al apartado 1 de este artículo, seguirán el siguiente procedimiento:
 - a) Aprobación provisional del Proyecto por el órgano foral competente, previa comprobación de su corrección técnica y de su conformidad con la normativa aplicable.
 - b) Sometimiento del documento al trámite de información pública por un plazo de 30 días hábiles a contar desde el día de publicación del anuncio en el Boletín Oficial de Bizkaia.

Este trámite incluirá la audiencia a los ayuntamientos afectados y demás administraciones y organismos públicos interesados a fin de que emitan su opinión respecto al documento y formulen las alegaciones o sugerencias que estimen convenientes. Transcurrido este plazo y el de un mes más a contar desde el día de finalización del primero sin que administraciones ni organismos públicos hayan emitido informe se continuará con la tramitación del documento. Si algún ayuntamiento, administración u organismo público hubiere mostrado oposición, la resolución de las alegaciones y trámite de audiencia habrá de ser motivada.



Sin perjuicio del trámite referido respecto a las administraciones y organismos públicos, si en razón del tipo de obra de que se trate el Proyecto de Construcción afectare a un grupo de interesados determinado, podrá procederse mediante la notificación individual efectiva y acreditada a cada uno de ellos.

Cuando la normativa ambiental lo requiera, el mismo trámite de información pública servirá a efecto del correspondiente estudio de impacto ambiental.

c) Aprobación definitiva del Proyecto por el órgano foral competente.

4. La resolución de los trámites de información pública y de audiencia, así como la aprobación definitiva de los Instrumentos de Planeamiento y Proyectos cuyo procedimiento se regula en este artículo serán siempre notificadas singularmente a las personas que hubieren presentado alegaciones y a los ayuntamientos afectados por la infraestructura planificada o proyectada.

Art. 21.- Medidas compensatorias

1. Todo proyecto de construcción de cualquier infraestructura incluida en el ámbito de aplicación material de esta Norma Foral, de acuerdo con lo establecido en su art. 3, deberá cumplir los procedimientos ambientales exigibles en cada caso e incluir las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que, de acuerdo con la legislación ambiental aplicable, resulten exigibles.
2. Procederá la adopción de medidas compensatorias en aquellos proyectos constructivos referidos en el apartado anterior que provoquen impactos residuales en el medio ambiente, entendiéndose por tales las pérdidas o alteraciones de los valores naturales cuantificadas en número, superficie, calidad, estructura y función, que no pueden ser evitadas ni reparadas, una vez aplicadas *in situ* todas las posibles medidas de prevención y corrección.
3. La cuantía económica de las medidas compensatorias adoptadas no podrá superar:
 - a) El 2% del presupuesto de los proyectos en los que este sea inferior a 10 millones de euros.
 - b) El 1,20% del presupuesto de los proyectos en los que este sea igual o resulte entre 10 y 25 millones de euros.
 - c) El 0,60% del presupuesto de los proyectos en los que este sea superior a 25 millones de euros.

A estos efectos se entenderá por presupuesto del proyecto el definido como presupuesto base de la licitación convocada para la contratación de la ejecución del proyecto constructivo.

4. En particular, todo proyecto de nueva construcción deberá incorporar la perspectiva de una accesibilidad sostenible como resultado global de la red de carreteras de Bizkaia.

Con tal finalidad, y entre otras posibles medidas compensatorias, en los proyectos relativos a las obras clasificadas en los grupos a), b), y f) del artículo 19.1, así como aquellas del grupo h) del mismo apartado y artículo que impliquen una importante ocupación de suelo fuera del canal viario preexistente, se reservará un porcentaje del 50% de la cuantía total destinada a medidas compensatorias al desarrollo de la red foral de vías ciclistas.

A tal efecto, se entenderá que una obra implica una importante ocupación de suelo fuera del canal viario preexistente cuando se den las circunstancias definidas en el artículo 19.4 de la presente Norma Foral.

5. En todo caso, estas medidas compensatorias destinadas al desarrollo de la red foral de vías ciclistas no podrán suponer un incremento significativo del coste total de los proyectos según la aplicación de la normativa ambiental y de conformidad con la respectiva planificación sectorial de las vías ciclistas. Los importes que deban destinarse a la ejecución de las medidas compensatorias destinadas al desarrollo de la red de vías ciclistas de Bizkaia se adicionarán a los importes asociados a las demás medidas compensatorias que, en su caso, determine procedentes el órgano ambiental a efectos de cumplir con los límites establecidos en este artículo.
6. El órgano foral sustantivo, en su propuesta de medidas compensatorias al órgano ambiental, determinará las que deban destinarse al desarrollo de la red foral de vías ciclistas en aplicación de lo previsto en este apartado. El órgano ambiental incorporará al proyecto estas medidas compensatorias, junto con aquellas otras que estime necesarias de acuerdo con lo previsto en la normativa ambiental aplicable, de conformidad con lo que prevea la normativa reglamentaria de desarrollo.



7. Mediante Decreto foral, a propuesta de los Departamentos competentes en materia de carreteras y de medio ambiente, se desarrollará el contenido de este artículo y, en particular, los criterios de determinación y de valoración económica de las medidas compensatorias atendiendo a la graduación de los impactos residuales producidos por la actuación, así como el procedimiento de aprobación de las medidas compensatorias destinadas al desarrollo de vías ciclistas forales de Bizkaia.
8. Se exceptúan de la regulación contenida en este artículo las medidas compensatorias que deban aprobarse en proyectos de ejecución en el ámbito de la Red Natura 2000 que se regirán por su legislación específica.

Artículo 22.- Declaración de utilidad pública.

1. Conllevará la declaración de utilidad pública a los fines de expropiación forzosa la aprobación por la Diputación Foral de Bizkaia del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, de los Instrumentos de Planeamiento y Proyectos, de las delimitaciones y proyectos de áreas de servicio, de los proyectos de instalaciones auxiliares, de los proyectos de aparcamientos, de los proyectos de acceso a superficies residenciales, comerciales o industriales y de los intercambiadores modales.
2. La aprobación de los instrumentos citados en el apartado anterior implicará además de la declaración de utilidad pública la necesidad de ocupación de los bienes, modificación de servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres. No obstante, en el mismo acto podrá declararse la urgencia del proyecto, en cuyo caso, dicha aprobación implicará la urgencia a los fines de expropiación, siempre que el órgano foral competente sea el mismo a ambos efectos.
3. La aprobación de los Instrumentos de Planeamiento implicará la declaración de utilidad pública y la urgente necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos a los solos efectos de la ocupación temporal de terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos.
4. Excepto en los casos previstos en el artículo 19.3, c), el Proyecto de Trazado de un proyecto viario deberá haber sido sometido al trámite de información pública. La aprobación del Proyecto de Construcción no requerirá cumplir nuevo trámite de información pública a efecto de cumplimiento de la legislación de expropiación forzosa cuando el Proyecto de Trazado no resulte modificado en ese acto.

Artículo 23.- Expropiación forzosa y afección a bienes y derechos.

1. La expropiación de bienes y derechos y la imposición de servidumbres u ocupaciones temporales necesarias para la construcción y ejecución de obras en las carreteras forales se efectuará con arreglo a lo establecido en la legislación sobre expropiación forzosa.
2. El establecimiento y delimitación de las zonas de protección y de las líneas definidas en el artículo 32 de la presente Norma Foral, tanto de las carreteras existentes, de sus modificaciones, como de las de nueva construcción, no altera la propiedad de los terrenos ni la titularidad de los derechos sobre ellos.
3. La ocupación temporal de las zonas de servidumbre y afección necesaria para la ejecución de obras o tareas de mantenimiento y conservación dará derecho a indemnización en los términos previstos en la legislación sobre expropiación forzosa. La administración foral abonará la indemnización que podrá ser repercutida al interesado o beneficiario de la intervención que motive la ocupación temporal.
4. La administración expropiante se subrogará en la posición jurídica del propietario expropiado a efecto de su derecho al aprovechamiento urbanístico correspondiente a los terrenos según la ordenación en vigor.
5. La facultad expropiatoria se ejercerá sin perjuicio de la opción de convenios con los propietarios para la adquisición del suelo requerido para los proyectos viarios, incorporando cualquier negocio jurídico válido tales como la cesión gratuita, permuta, compraventa y reserva de aprovechamiento.



Artículo 24.- Autonomía de gestión.

Las obras de carreteras de Bizkaia, por constituir obras públicas de interés general, así como las actuaciones que afecten a sus elementos funcionales, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1, b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, ni a ningún otro tipo de autorización o licencia previa, de acuerdo con la legislación sobre Ordenación del Territorio del País Vasco.

Artículo 25.- Dirección y control

1. La dirección, control, vigilancia e inspección de los trabajos y obras de construcción de las carreteras de la red foral así como su señalización, podrán encomendarse a terceros, siendo supervisadas en todo caso por los Servicios del Departamento Foral competente en materia de carreteras.
2. En el caso previsto en el anterior apartado, los citados Servicios vigilarán el cumplimiento de las disposiciones vigentes y de las cláusulas administrativas y prescripciones técnicas del contrato. Este control no supondrá sustitución ni asunción de la responsabilidad que corresponda al contratista.

CAPÍTULO III

FINANCIACIÓN

Artículo 26.- Sistema de financiación

1. La financiación de las actuaciones en la Red de Carreteras de Bizkaia se efectuará mediante las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Territorio Histórico, los recursos que provengan de otras administraciones públicas, de organismos nacionales e internacionales, así como mediante el establecimiento de peajes.
2. En los supuestos previstos en esta Norma Foral, cabrá igualmente el establecimiento de contribuciones especiales.
3. Lo establecido en el presente artículo lo es sin perjuicio de los procedimientos, sistemas de concertación y cooperación, obligaciones, cargas y, en general, la intervención de terceros, de conformidad con la legislación urbanística.
4. La financiación regulada en el apartado 1 tendrá lugar mediante los siguientes procedimientos:
 - a) Financiación con cargo a los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Bizkaia, que podrá ser, a su vez, de dos tipos:
 - Presupuesto ordinario anual, si la previsión presupuestaria se corresponde con el periodo temporal en que tiene lugar la ejecución de la obra.
 - Financiación diferida, de conformidad con la Norma Foral 3/2010, de 26 de octubre, de Régimen Jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras, o normativa vigente que la sustituya, proveniente de los presupuestos correspondientes al periodo temporal de ejecución de la obra y de ejercicios posteriores a la puesta en servicio de la infraestructura durante parte de su vida útil, realizando el sector público foral pagos periódicos a un tercero explotador por la disposición de la infraestructura según indicadores de estado y servicio.
 - b) Financiación con cargo a las personas usuarias de determinadas infraestructuras, mediante el establecimiento de peaje por dicha utilización. El peaje podrá aplicarse a todas las personas usuarias de la infraestructura, con diferentes importes por las características de los vehículos, o a parte de ellos, según determinadas variables tales como el tipo de vehículo, sentido de circulación o franja horaria, como medio de gestión de la infraestructura.



5. El establecimiento de peaje en una infraestructura o tramo de ella requerirá la aprobación de la correspondiente Norma Foral conforme a los principios de no discriminación ni distorsión de la competencia. El peaje supone el abono por la utilización de la infraestructura de una prestación patrimonial pública que tendrá la naturaleza jurídica que disponga la legislación vigente según la modalidad de gestión de que se trate.
6. El establecimiento de peajes lo será sin perjuicio de las políticas de fomento que pueda aplicar la Diputación Foral de Bizkaia, previo Decreto Foral regulador del correspondiente programa de ayudas destinado a los residentes con domicilio fiscal en el Territorio, con la finalidad de reducir los efectos económicos que las limitaciones objetivas de la planificación y ejecución de la red de infraestructuras viarias, derivadas de razones económicas, sociales, ambientales o de situaciones orográficas y territoriales, provocan en las necesidades subjetivas de movilidad.
7. Se integra en el sistema de financiación el canon por el aprovechamiento o utilización del dominio público viario y la enajenación de bienes o derechos afectos al mismo cuando dejen de ser necesarios a su finalidad vinculada a la carretera, todo ello de conformidad con lo establecido en la normativa foral patrimonial.
8. El sistema de financiación correspondiente a cada infraestructura atenderá a la funcionalidad preponderante de la misma. Las infraestructuras cuya funcionalidad preponderante consista en dar servicio a la movilidad de largo recorrido característica de la actividad económica, serán financiadas con cargo a las personas usuarias de las mismas mediante el establecimiento de peajes, con respeto en todo caso a los principios de no discriminación ni distorsión de la competencia y de la normativa comunitaria en materia de gravámenes en este tipo de infraestructuras. La financiación con cargo a peaje de estas infraestructuras tendrá también en consideración el coste de sus infraestructuras de desarrollo o alimentadores, si bien estos no estarán sometidos a peaje.
9. El sistema de financiación con cargo a los Presupuestos Generales del Territorio Histórico obedece a un criterio posibilista, no predeterminado, por lo que la planificación sectorial que comprenda estas infraestructuras establecerá el orden de prioridad entre ellas según las necesidades de movilidad de la ciudadanía, pero sin poder fijar fechas concretas de entrada en servicio.
10. El sistema de financiación con cargo a la utilización de la infraestructura permite realizar una planificación sectorial conforme a un criterio determinista sobre la base de un plan económico financiero que tome en consideración los costes y el plazo de disposición de la infraestructura y las precisas en su desarrollo, permitiendo así al instrumento de planificación el establecimiento de objetivos de puesta en servicio.
11. Las carreteras de la Red de Carreteras de Bizkaia que vayan a construirse o explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de los concesionarios, los ajenos que éstos movilicen en los términos del respectivo contrato concesional, las subvenciones o préstamos reintegrables que puedan otorgarse conforme a la legislación sobre contratación pública como financiación conjunta de la obra y los peajes que en su caso se establezcan.

Artículo 27.- Contribuciones especiales.

1. Podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de nuevas carreteras o actuaciones de mejora de carreteras o sus elementos funcionales, nudos, accesos o vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial por la obra realizada. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.
2. En toda propuesta de actuación generadora de gasto público, de entre las consideradas en el párrafo anterior, con excepción de aquéllas que sean de reconocida urgencia, deberá considerarse el establecimiento de contribuciones especiales acompañado de los parámetros para su cálculo o, en su caso, una motivación de su improcedencia. En ambos casos, urgencia y motivación contraria, la propuesta de contribuciones especiales se reflejará expresamente en el trámite de información pública de la correspondiente actuación.
3. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo con las carreteras, elementos funcionales, nudos, accesos o vías de servicio; y, especialmente, los titulares de las fincas



y establecimientos colindantes y los de urbanizaciones, cuya comunicación resulte mejorada, ya sean personas físicas o jurídicas, herencias yacentes, comunidades de bienes y demás entidades o colectivos que, careciendo de personalidad jurídica propia, constituyan una unidad productiva autónoma o un patrimonio separado susceptible de imposición. Cuando el sujeto pasivo sea titular de un derecho expropiado para llevar a cabo la actuación, el justiprecio del mismo se deducirá de su cuota individual.

4. La base imponible se determinará en la misma norma en la que se acuerde la contribución especial y no podrá exceder de los límites siguientes en relación con el coste total de la actuación, incluido el de las expropiaciones:
 - a) Con carácter general, hasta el 25 por 100.
 - b) En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.
 - c) En los nudos o accesos a fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90 por 100.
5. El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias que concurren en aquéllos, se determinen de entre los que figuran a continuación:
 - a) Superficie y longitud de colindancia con la vía de las fincas beneficiadas.
 - b) Situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, establecimientos, explotaciones o urbanizaciones.
 - c) Bases impositivas en las contribuciones territoriales de las fincas beneficiadas.
 - d) Los que determine la norma que establezca la contribución especial en atención a las circunstancias particulares que concurren en el caso.
6. El establecimiento de contribuciones especiales se realizará por acuerdo de la Diputación Foral a propuesta de los Departamentos de Hacienda y del que resulte responsable en materia de carreteras.
7. Las contribuciones especiales se devengarán en el momento en que las obras se hayan puesto en servicio. Si las obras fueran fraccionables el devengo se producirá para cada uno de los sujetos pasivos desde que se hayan ejecutado las correspondientes a cada tramo o fracción de la obra que les afecte.

CAPÍTULO IV

EXPLOTACIÓN

Artículo 28.- Concepto y contenido de la explotación.

1. La explotación de la carretera comprende el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad viaria, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera, sin perjuicio de las competencias atribuidas legalmente en materia de señalización a los organismos responsables de la gestión del tráfico.
2. La conservación y mantenimiento comprende las actividades necesarias para preservar el mejor estado de los bienes del dominio público viario.
3. Las acciones encaminadas a la defensa de la vía se dirigen a proteger y evitar las actividades que perjudiquen o menoscaben el dominio público viario, así como la funcionalidad y seguridad vial de la red de carreteras de Bizkaia.

Artículo 29.- Uso seguro y sostenible.



El mejor uso y aprovechamiento de las carreteras comprende las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en las mejores condiciones de seguridad y comodidad por parte de todas las personas usuarias de la infraestructura, con especial atención a los que, como los de la bicicleta, resultan los más débiles en relación a los riesgos del tráfico. Comprenderá las intervenciones en materia de información y señalización, ordenación de accesos y usos de las zonas de protección, así como las de restauración y protección medioambientales que se consideren necesarias o vengan establecidas en la normativa sectorial a fin de favorecer una movilidad sostenible frente al cambio climático.

Artículo 30.- Modos de explotación.

1. Corresponde la explotación, conservación y mantenimiento de todas las carreteras forales a la Diputación Foral de Bizkaia que ejercerá tales funciones a través del Departamento Foral competente en materia de carreteras, como norma general mediante el sistema de gestión directa del servicio público. En todo caso, las funciones de inspección y control de la explotación corresponderán, sea cual fuere el sistema de gestión de la explotación, al Departamento Foral competente en materia de carreteras.
2. Sin perjuicio de lo establecido en el anterior apartado, las carreteras también podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos admitidos en la legislación sobre contratación pública en vigor, rigiéndose por su normativa específica en lo no previsto en la presente Norma Foral.
3. Cuando la explotación de la carretera se lleve a cabo mediante entidades creadas con participación del sector público y del sector privado, de conformidad con la normativa reguladora de la contratación pública y demás que resulte de aplicación, la Diputación foral acordará su constitución, aprobando los documentos contractuales reguladores del régimen jurídico administrativo, económico-financiero y la distribución de responsabilidades y resultados de la gestión de la infraestructura.

Artículo 31.- Áreas de servicio.

1. Los proyectos de carreteras referidos a autopistas, autovías, carreteras multicarril y en aquellos tramos de las carreteras convencionales que dispongan de carril adicional sea para facilitar las maniobras de adelantamiento (carreteras 2+1) o para el tránsito de vehículos lentos, independientemente del sentido considerado, podrán prever la localización y características de las áreas de servicio necesarias para el bienestar y comodidad de las personas usuarias, el buen funcionamiento de la circulación y la protección ambiental paisajística, delimitando el suelo destinado a ellas con previsión de los puntos de desvío e incorporación a las calzadas. El suelo necesario para su instalación se adquirirá, si fuera preciso, mediante el expediente expropiatorio común a toda la vía.
2. Cuando en autopistas, autovías, carreteras multicarril y en aquellos tramos de las carreteras convencionales que dispongan de carril adicional sea para facilitar las maniobras de adelantamiento (carreteras 2+1) o para el tránsito de vehículos lentos, independientemente del sentido considerado, existentes o en construcción, incluyendo sus ramales de enlace, se considere conveniente el establecimiento de un área de servicio no prevista en el proyecto, el Departamento foral competente en materia de carreteras realizará el estudio correspondiente mediante el cual se determinarán con exactitud los terrenos necesarios. En base a dicho estudio se iniciará el correspondiente expediente expropiatorio.
3. En las carreteras convencionales las áreas de servicio no serán objeto de delimitación a través de los planes y proyectos. Su localización, instalación y características funcionales quedarán sujetas a la autorización del Departamento Foral competente en materia de carreteras, conforme a la normativa de aplicación, debiendo quedar garantizada la seguridad y capacidad de la vía, el bienestar y comodidad de quienes transitan por ella, el buen funcionamiento de la circulación y la protección ambiental paisajística.
4. No podrán instalarse áreas de servicio en las variantes o carreteras de circunvalación. La prohibición se extenderá desde el kilómetro inmediatamente anterior hasta el posterior a las mismas. No será aplicable la anterior prohibición cuando la carretera o variante disponga de vías de servicio y se acredite el cumplimiento de las debidas condiciones de seguridad y la no disminución de la capacidad de la vía principal.



5. Las áreas de servicio a las que se refieren los párrafos 1 y 2 de este artículo podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión de servicios públicos que establezca la normativa de contratación pública.
6. Las bases y pliegos que rijan los procedimientos de contratación para la construcción y, en su caso, explotación de las áreas de servicio atenderán tanto la normativa de contratación pública como la singular en materia de carreteras.
7. El planeamiento urbanístico y las ordenanzas municipales deberán adecuarse a la previsión y delimitación de las áreas de servicio establecidas conforme al procedimiento establecido en el presente artículo, calificando el suelo necesario para su ejecución como sistema general de comunicaciones.

TÍTULO III. USO Y DEFENSA DE LA CARRETERA

CAPÍTULO I

LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo 32.- Zonas de protección.

1. A los efectos de la presente Norma Foral se establecen en las carreteras de Bizkaia las siguientes zonas de protección:
 - a) De dominio público.
 - b) De servidumbre.
 - c) De afección.

Sobre estas zonas se superponen, además a las mismas, las siguientes líneas:

- a) Línea límite a la edificación.
 - b) Línea de servicios generales.
2. En la delimitación de las zonas de protección y de la línea límite a la edificación, los ramales de enlace y las vías de giro de intersecciones que formen parte de algunas de las redes de carreteras, tendrán la misma consideración que la vía de menor jerarquía a la que conecten. En el caso de ramales de enlace, cuando se trate de autopistas, tendrán la consideración de autopista a los efectos de las limitaciones que se señalan en el presente Capítulo.
3. En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera. La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requiere autorización expresa del Departamento foral competente en materia de carreteras de conformidad con el procedimiento regulado en la Sección 3ª del Capítulo III de la presente Norma Foral, sin perjuicio de otras competencias que pudieren concurrir.
4. La prohibición de actividad y la necesidad de autorización a que se refiere el apartado anterior operará tanto respecto de las carreteras construidas como de las proyectadas. En este último caso, la prohibición y necesidad de autorización comenzará:
 - a) Con la aprobación definitiva del Instrumento de Planeamiento en el caso de las actuaciones referidas en el artículo 19.3, a). Idéntico efecto producirá la aprobación de los Proyectos en ausencia de Instrumentos de Planeamiento, conforme a lo establecido en el artículo 18.5.



b) Con la aprobación definitiva del proyecto de construcción en los demás casos.

5. Las licencias o títulos similares otorgados para el uso y transformación del suelo que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección estarán siempre condicionadas a la obtención de las autorizaciones establecidas en la presente Norma Foral, debiendo expresarse dicha condición en el propio documento de la licencia. Serán nula de pleno derecho cualquier autorización o licencia otorgada en las zonas de protección en contra de lo establecido en la presente Norma Foral.

Artículo 33.- Zona de dominio público.

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos anexos funcionales así como una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales incluidas en las redes de interés preferente, y de tres metros en el resto de carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. Existiendo acera, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde exterior de la acera más cercana a la calzada.

En el supuesto especial de puentes, viaductos y otras estructuras u obras similares, se tomará como borde o línea exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura. En el supuesto especial de túneles, la determinación de la zona de dominio público se efectuará además de conformidad con las características geométricas y geológicas del terreno y con la altura de éste sobre el túnel.

2. Se considera elemento anexo de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, gestión de residuos, parada o bahías destinadas al servicio de autobuses, aceras y otros fines auxiliares o complementarios. Los elementos anexos de una carretera se financian y gestionan por la administración competente según la materia.
3. La delimitación de la zona de dominio público de las carreteras como consecuencia de la aplicación del régimen jurídico contenido en la presente Norma Foral no afectará al derecho de propiedad del suelo comprendido en ella, pero implicará la declaración de su utilidad pública a efectos expropiatorios, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto en aquellos supuestos en que el Departamento foral competente en materia de carreteras motive la necesidad de su expropiación u ocupación temporal, previa instrucción del procedimiento correspondiente.
4. En lo no previsto en esta Norma Foral será de aplicación al dominio público viario lo previsto en general para los bienes de esta naturaleza en la normativa foral patrimonial.

Artículo 34.- Autorizaciones en la zona de dominio público.

1. En la zona de dominio público de la carretera podrán autorizarse obras que tengan por objeto la implantación o reposición de infraestructuras de redes de conducción de agua, saneamiento, gas, telefonía, electricidad u otras análogas para la prestación de servicios de interés general siempre y cuando se justifique debidamente que por motivos físicos, técnicos o de coste económico desproporcionado tales infraestructuras no pueden ubicarse o discurrir sino por la zona de dominio público y siempre que quede garantizada la seguridad vial así como el mantenimiento de la propia carretera. En tales casos se atenderá, además de a lo establecido en la presente Norma Foral, a la legislación sectorial reguladora del servicio.
2. También podrá autorizarse la implantación de determinados usos en las zonas de dominio público creadas bajo viaductos, sobre túneles u otras infraestructuras similares tales como paseos, zonas verdes, aparcamientos u otras de uso público siempre y cuando no se afecte a la seguridad vial ni entorpezcan las labores de conservación y mantenimiento.



3. No podrá autorizarse la plantación de especies arbóreas en la zona de dominio público. Podrá autorizarse la plantación o instalación de especies arbustivas a una distancia de la arista exterior de la calzada de, al menos, vez y media la altura del arbusto, debiendo garantizarse por el titular de la autorización el mantenimiento de esa separación durante la vida completa del arbusto. No se autorizará plantación ni instalación alguna de arbustos que mermen las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial.

La definición de especies arbóreas y arbustivas a los efectos de esta norma se encuentra en el Anexo I de esta Norma Foral.

4. Reglamentariamente se desarrollarán las condiciones a que se someterán las autorizaciones previstas en los dos primeros apartados, que serán otorgadas siempre a precario, así como los derechos y obligaciones del beneficiario de la autorización, el plazo de duración, la determinación del canon por el uso u ocupación del dominio público, los supuestos de revocación y demás detalles del régimen jurídico de las autorizaciones.
5. El Departamento foral competente en materia de carreteras ejercerá las facultades inherentes a la tutela y policía sobre el dominio público, estando siempre el titular de la autorización obligado a informarle de cuantas incidencias se produzcan y a cumplir las instrucciones que se dicten al respecto.
6. Corresponderá también al Departamento foral competente en materia de carreteras autorizar aquellas obras que, habiendo sido declaradas de interés público, posean un marcado carácter territorial, por formar parte de infraestructuras determinadas en la normativa y planificación de ordenación territorial y que supongan centros de importante atracción o generación de tráfico.
7. En todo caso, cualquier afección al dominio público se autorizará y ejecutará de la manera menos gravosa para la carretera. En ningún caso podrán colocarse arquetas de registro u otras instalaciones análogas dentro de la calzada y arcenes de la carretera, que sí podrán situarse bajo o tras la acera. También podrá exigirse por razones de tráfico, de conservación de la carretera o de seguridad vial que la conducción subterránea se realice mediante perforación horizontal y sin afectar a la calzada.
8. El uso y ocupación del dominio público regulados en este artículo no implicarán cesión del mismo, ni significarán cesión de las facultades demaniales correspondientes a la administración foral, ni la asunción por esta de responsabilidades de ningún tipo respecto al titular de la autorización del uso u ocupación, ni a terceros. El titular de la autorización será igualmente responsable de los daños y perjuicios que puedan ocasionar al dominio público las obras y actividad que desarrolle.

Artículo 35.- Canon por la ocupación de dominio público.

1. El uso o la ocupación de la zona de dominio público regulada en el artículo anterior podrá comportar la obligación del beneficiario titular de la autorización del abono de un canon en tal concepto.
2. Constituye el hecho imponible de dicho canon la ocupación de terrenos o la utilización de bienes de dominio público realizado en virtud de las autorizaciones reguladas en la presente Norma Foral.
3. Será sujeto pasivo del canon quien sea titular de la autorización de uso u ocupación del dominio público.
4. La base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados o, en su caso, el valor de su adquisición por la administración foral y el de los predios contiguos. El tipo de gravamen anual será del cinco por ciento sobre el valor de las bases indicadas. El canon podrá ser revisado proporcionalmente a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, al término de cada periodo que se exprese en las condiciones de la autorización.
5. El canon tiene la naturaleza jurídico tributaria de tasa, de conformidad con lo establecido en la Norma Foral reguladora de las tasas y precios públicos.



Artículo 36.- Zona de servidumbre.

1. La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas internamente por la zona de dominio público y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros en las autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales incluidas en las redes de interés preferente, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.
2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que los imprescindibles por razones de interés general, los que requiera el mejor servicio de la carretera y aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, siendo preciso en todo caso la previa autorización del Departamento foral competente en materia de carreteras.
3. Entre la línea de servicios generales y el dominio público podrán excepcionalmente autorizarse obras que tengan por objeto la implantación, reposición o mantenimiento de conducciones de servicios de interés tanto general como privado y particular, siempre y cuando se justifique debidamente que por motivos físicos, técnicos o de coste económico desproporcionado no pueden discurrir sino por la zona de servidumbre.
4. La plantación de especies arbóreas en la zona de servidumbre deberá guardar respecto de la arista exterior de la calzada una distancia de vez y media de la altura media previsible de un ejemplar adulto de veinte años de la especie plantada. No se permitirá ningún tipo de plantación, arbórea o arbustiva, que merme las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial.

Artículo 37.- Zona de afección.

1. La zona de afección de una carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas internamente por la zona de servidumbre y externamente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros en las autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales incluidas en las redes de interés preferente; de cincuenta metros en las carreteras pertenecientes a la red básica; y de treinta metros en el resto de las carreteras, medidas en todo caso desde las citadas aristas.
2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Departamento foral competente en materia de carreteras, sin perjuicio de otras competencias que pudieren concurrir.

Artículo 38.- Limitación a la edificación.

1. La línea límite a la edificación es exterior a la zona de servidumbre y se sitúa a ambos lados de las carreteras a cincuenta metros en autopistas, autovías y carreteras multicarril; a veinticinco metros en carreteras convencionales de las redes de interés preferente y básica; a dieciocho metros en carreteras de la red comarcal y complementaria y a doce en carreteras de la red local, medidos en todo caso desde la arista exterior de la calzada.

No obstante lo anterior, en las variantes o carreteras de circunvalación que formando parte de la red comarcal o local se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite a la edificación se situará a veinticinco metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante. La arista exterior de la calzada es el borde derecho del carril exterior de la carretera en el sentido de la marcha.

El proyecto de una obra a ejecutar sobre una carretera foral que suponga modificar la arista exterior de la calzada podrá mantener la línea límite a la edificación original motivándolo en razones técnicas, económicas o de seguridad vial.

Los proyectos de obras en carreteras forales o los de nueva construcción que lleven aparejados implantación o cambios en la línea límite a la edificación deberán contemplar expresamente la afección a los titulares de derechos y ser sometidos a información pública.



2. Desde esta línea límite a la edificación hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción tanto sobre rasante como bajo rasante.

No obstante, en el suelo comprendido entre la zona de servidumbre, incluida ésta, y la línea límite a la edificación podrán ser autorizados a precario usos u obras justificadas de carácter provisional o instalaciones ligeras fácilmente desmontables que en ningún caso podrán albergar actividades económicas ni destinarse a usos habitacionales.

3. En las edificaciones e instalaciones ya existentes por delante de la línea límite a la edificación, únicamente podrán realizarse obras de reparación por razones de higiene, así como por razones de conservación y ornato de conformidad con lo dispuesto en la normativa sobre actuaciones protegidas de rehabilitación del patrimonio urbanizado y edificado.

Se podrán autorizar también obras que supongan cambios en la distribución interior de la edificación o instalación siempre que no tengan por finalidad el cambio de actividad al que se destina la edificación o instalación ni el resultado pueda influir en el volumen de tráfico de la carretera.

También podrán autorizarse obras destinadas a adecuar el edificio a la legislación sobre vivienda en materias tales como seguridad de la edificación, accesibilidad, eficiencia energética y otras de similar naturaleza. Si la intervención implicara el cambio de uso de una parte de la edificación o instalación solo podrá ser autorizada cuando el mismo no implique el acceso de terceras personas, ni aumento en el volumen de tráfico y el titular realice la renuncia establecida en el apartado siguiente.

4. Podrán realizarse obras de consolidación cuando no estuviere prevista la expropiación o demolición del terreno que albergue la construcción o instalación para la ejecución de una actuación promovida por el sector público foral de Bizkaia en un plazo de 4 años a contar desde la fecha de solicitud.

La autorización de estas obras de consolidación requerirá la previa renuncia de su titular al incremento del valor expropiatorio, salvo que, a solicitud del interesado, la propia autorización le exima de ello debido al escaso valor económico de repercusión en el conjunto de la edificación. La renuncia deberá ser inscrita en el Registro de la Propiedad. Esta inscripción de la renuncia podrá ser cancelada a petición del interesado:

- En los supuestos de modificación de la clasificación de la carretera que hagan desaparecer la afección de la edificación o instalación de que se trate por la línea límite a la edificación.
 - En los casos en los que la Diputación Foral de Bizkaia ceda la carretera a un municipio, previo informe favorable de la administración municipal.
5. Con carácter general, en las carreteras que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Departamento foral competente en materia de carreteras podrá establecer la línea límite a la edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico.
 6. Asimismo, el Departamento foral competente en materia de carreteras, previo informe de las entidades locales afectadas, podrá por razones geográficas o socioeconómicas fijar una línea límite a la edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras forales en zonas o tramos perfectamente delimitados.
 7. El Departamento foral competente en materia de carreteras podrá autorizar excepcionalmente en supuestos singulares construcciones a menor distancia de la línea límite a la edificación correspondiente cuando exista un continuo edificatorio y siempre que quede garantizada la seguridad vial mediante la ordenación de los márgenes de las carreteras y el adecuado control de accesos. Se entiende por continuo edificatorio el tramo urbanísticamente homogeneizado por la existencia de un conjunto de edificaciones cerradas que mantienen la alineación establecida en el planeamiento urbanístico.
 8. Para la determinación de la línea límite a la edificación en la zona de protección de las carreteras forales se estará a lo dispuesto en los Planes Generales de Ordenación Urbana o en las Normas Subsidiarias de



Planeamiento que configuren núcleos rurales o denominación equivalente en suelo no urbanizable, siempre que quede garantizada la seguridad vial y el instrumento de planificación haya sido informado favorablemente por el Departamento foral competente en materia de carreteras.

9. Las intervenciones que se realicen contraviniendo lo dispuesto en el presente artículo y no sean susceptibles de ser legalizadas facultarán al Departamento foral competente en materia de carreteras para ordenar su demolición a costa del interesado.
10. Mediante Decreto Foral se desarrollarán las circunstancias, condiciones y requisitos que habrán de reunir las excepciones a las reglas generales de distancias en relación con la línea límite a la edificación contenidas en el presente artículo, así como las autorizaciones de las intervenciones que puedan tener lugar. Las autorizaciones deberán incorporar siempre la perspectiva de seguridad vial y de afección ambiental y no generarán en el titular ningún tipo de derecho por afecciones relacionadas con la cercanía de la edificación o instalación a la carretera.
11. Las edificaciones con usos ordenados por la normativa reguladora del ruido que se prevean construir en las zonas de servidumbre acústica definidas por la Diputación Foral, estarán sometidas a las condiciones y restricciones establecidas para cada uso con independencia de la distancia a la carretera.

Artículo 39.- Línea de servicios generales.

1. A ambos lados de la carretera y en una franja de terreno de cuatro metros de anchura situada con inmediación a la zona de servidumbre, por la parte interior de la misma hacia la carretera, se establece la denominada línea de servicios generales destinada a servir de alojamiento a los de esta naturaleza que no estén directamente relacionados con la carretera.
2. Reglamentariamente se desarrollarán las condiciones y requisitos técnicos que deberá cumplir el alojamiento de estos servicios.
3. En el caso de que por la construcción o ejecución de obras en carreteras forales deban ser afectados servicios, instalaciones o accesos, el Departamento foral competente en materia de carreteras, previa audiencia al interesado, podrá optar por la sustitución o reposición de los mismos en lugar de su expropiación. La titularidad de estos servicios y accesos sustituidos o repuestos y la responsabilidad sobre su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán al titular original.
4. Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de obras en las carreteras forales estarán obligados a su retirada o a la modificación precisa para la intervención en la carretera en el plazo máximo de seis meses a contar desde la notificación del requerimiento por el órgano foral competente.

El coste de la retirada o modificación será fijado contradictoriamente entre las partes, salvo cuando los bienes o instalaciones se encuentren ubicados en la zona de dominio público viario, en virtud de autorización en la que se hubiere establecido la obligación para el titular de la misma de retirarlos a su cargo cuando fuera requerido para ello por necesidades del servicio público de carreteras. Durante los dos primeros meses desde la recepción del requerimiento, el órgano foral competente podrá convenir con los titulares de los bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo la propia administración foral.

En todos los casos, si la inactividad o retraso en la retirada o modificación impidiesen el inicio o la continuidad de las obras en la carretera, el requerimiento efectuado conforme a este apartado tendrá el valor de resolución administrativa notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, conforme a lo dispuesto en la legislación sobre régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez multas.



Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el primer párrafo de este apartado sin que se hubiere realizado la modificación necesaria por parte de su titular, ni hubiera existido acuerdo con la administración foral para su ejecución por esta, o para fijar el coste contradictorio de la misma, el órgano foral competente podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de los servicios, bienes o instalaciones afectadas, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios y sobrecostes de la obra y de la imposición, en su caso, de las multas coercitivas a que hubiera lugar.

En todo caso, sin perjuicio de la formalización de entrega de la documentación legal y técnica de la actuación realizada, la titularidad de los bienes, instalaciones y servicios restituidos se mantendrán en todo momento y de forma plena en la misma persona titular previa a la intervención, sin que esta actuación pueda dar lugar a derecho o indemnización alguna a favor del mismo.

5. Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios que impidan o dificulten de manera significativa la ejecución de obras en las carreteras forales estarán obligados a su retirada o a realizar la modificación que permita la intervención en la carretera, de conformidad con lo ordenado en la correspondiente resolución del Departamento foral competente en materia de carreteras. El coste de la retirada o de la modificación será fijado contradictoriamente entre la administración foral y el titular de la instalación, salvo que la previa resolución autorizando la instalación hubiere impuesto la obligación de retirada a cargo del titular por necesidades del servicio de la carretera.
6. En caso de incumplimiento del plazo otorgado para la retirada o modificación en la citada resolución, el Departamento foral competente en materia de carreteras requerirá al titular de la instalación para su ejecución en un plazo de tres meses. El requerimiento tendrá el valor de resolución administrativa notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas conforme a la legislación reguladora del procedimiento administrativo común. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez. Finalizado el plazo otorgado en el requerimiento sin que el titular hubiera ejecutado la retirada o modificación ni acordado el coste y plazo de ejecución con la administración, esta podrá proceder de forma subsidiaria a la retirada o modificación de las instalaciones, sin perjuicio de la repercusión del coste íntegro y de la exigencia de responsabilidades por los perjuicios y sobrecostes que se hayan producido. La notificación de la resolución comunicando la ejecución de la retirada o modificación establecerá la fecha en que el servicio o las instalaciones pasan de forma plena al titular del servicio quedando a su disposición la documentación legal y técnica relativa a la ejecución.

Artículo 40.- Limitación y reordenación de accesos.

1. El Departamento foral competente en materia de carreteras podrá limitar los accesos a las carreteras del Territorio Histórico y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos puedan construirse atendiendo a la normativa vigente, intensidad del tráfico, seguridad vial, funcionalidad de la carretera y a los planes o proyectos de construcción, ampliación, mejora, variación de cualquier obra en la carretera que pueda afectar al acceso. Asimismo, podrá reordenar los accesos existentes con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.
2. Excepcionalmente, podrán autorizarse nuevos accesos directos y accesos provisionales de obra, cuando se justifique debidamente que por motivos físicos, técnicos o económicos no existe alternativa posible. Los accesos autorizados serán, exclusivamente, en sentido de la marcha.
La posibilidad de realizar trayectorias que corten alguno de los sentidos de circulación principales de la vía o incorporaciones en el sentido contrario al que se accede, quedarán condicionadas a los resultados de un estudio específico de seguridad vial que deberá acompañar al proyecto cuya autorización se solicita. El estudio deberá revisarse en función de las variaciones de los tráficos implicados en los términos que establezca la autorización. Cualquier modificación en el uso o en la intensidad del uso que sirvió de base a la autorización, exigirá nueva solicitud y tramitación de una nueva autorización.
3. Los titulares de derechos sobre un inmueble próximo a la carretera u otros interesados podrán solicitar autorización para la ejecución de un acceso no previsto en ningún instrumento de planeamiento que se otorgará cuando resulte de interés público y no exista posibilidad razonable y proporcional de utilización de otra vía alternativa.



4. Los nuevos accesos definitivos no previstos en ningún instrumento de planeamiento que afecten a terrenos no clasificados como suelo urbano, deberán respetar las distancias mínimas que se establezcan en el desarrollo reglamentario de la presente Norma Foral considerando una intensidad media diaria (IMD) de tráfico obtenida en una prognosis a diez años y sin tomar en cuenta eventuales resultados negativos de la evolución. Todo nuevo acceso que no cumpla con la distancia mínima señalada reglamentariamente requerirá motivación singular de su necesidad quedando garantizada en todo caso la seguridad vial.
5. No podrán autorizarse accesos sobre autopistas, autovías, ni sobre variantes de población.
6. Los accesos que tengan por origen actuaciones urbanísticas tales como parcelaciones, segregaciones, reparcelaciones y las demás similares previstas en la normativa urbanística sólo podrán ser autorizados desde un sistema general o local diseñado de forma que se asegure el mejor reparto de los flujos circulatorios y se minimicen los efectos negativos que la conexión pueda suponer. La tipología del acceso vendrá condicionada por la intensidad de tráfico y las características de las carreteras receptoras, pero el acceso directo solo podrá ser autorizado cuando quede suficientemente justificada la imposibilidad de otro tipo y su concreta ubicación no afecte de modo relevante al tráfico y seguridad vial.
7. Cuando el planeamiento urbanístico modifique la clasificación de suelos no urbanizables en los que existan terrenos con accesos autorizados estos perderán automáticamente su vigencia debiendo elaborarse un plan de accesos conforme a lo establecido en el presente artículo.
8. Cuando se solicite autorización para la ejecución de un acceso que requiera la ocupación de terrenos, el órgano foral competente podrá iniciar, en defecto de acuerdo, el expediente expropiatorio, nombrando como beneficiarios de la expropiación a los destinatarios del acceso, siempre que el mismo sea de interés público y no exista otra solución razonable y proporcional alternativa.
9. Cualquier intervención en materia de accesos, consecuencia de un nuevo acceso o de la reordenación o readecuación de accesos existentes, obligará a actuar sobre la sección completa de la carretera, comprendiendo toda la plataforma, sistemas de drenaje, balizamiento y sostenimiento de la misma, a lo largo de todo el tramo de afección, debiendo preverse las actuaciones de planificación dispuestas en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia en el caso de tratarse de un tramo perteneciente a la Red Funcional de Carreteras de Bizkaia.
10. No podrá modificarse las características ni el uso de los accesos existentes sin la previa autorización del Departamento foral competente en materia de carreteras. En ausencia de esta autorización el órgano foral competente ordenará al responsable el restablecimiento de las características y usos modificados en el plazo máximo de un mes, sin perjuicio de la incoación del procedimiento sancionador correspondiente y, en su caso, proceder a la ejecución subsidiaria a su cargo.
11. Los titulares de autorizaciones de accesos motivados en actividades económicas de impacto relevante en la atracción de tráfico deberán informar, con la periodicidad que en cada caso se establezca en la autorización, sobre la evolución de la intensidad del uso del acceso.
12. La Diputación Foral repondrá a su estado previo los accesos con autorización administrativa preexistente a la realización por aquella de obras de mejora de las carreteras, sin perjuicio de las potestades forales para la limitación y reordenación de accesos.
13. Los titulares de autorizaciones de accesos y quienes cuenten con derechos de tránsito por ellos podrán ser autorizados para que realicen su mantenimiento siempre que no suponga un cambio de su uso ni afecte negativamente a la seguridad vial o al buen uso de la vía.
14. Podrán mantenerse los accesos históricos consolidados en las carreteras pertenecientes a la red comarcal y local, entendiéndose por tales aquellos existentes con anterioridad a la entrada en vigor de la Norma Foral 2/1993, de 18 de febrero, de Carreteras de Bizkaia. En todo caso, estos accesos históricos deberán mantenerse en las mismas condiciones de uso que en su origen y habrán de cumplir las condiciones de seguridad vial relativas a visibilidad y geometría establecidas en la normativa vigente en cada momento, sin producir otras afecciones negativas a la seguridad vial.

Como los demás accesos los históricos serán exclusivamente en sentido de la marcha. La posibilidad de realizar trayectorias que corten alguno de los sentidos de circulación principales de la vía o incorporaciones en el sentido contrario al que se accede, quedarán condicionadas a los resultados de un estudio específico de seguridad vial aportado por el interesado en el mantenimiento del acceso histórico. El estudio deberá revisarse periódicamente a cuenta del interesado en función de las variaciones de los tráficos implicados.



15. La conservación de los accesos corresponderá en todo caso a las personas beneficiarias de los mismos, que serán determinadas en la autorización administrativa.

Artículo 41.- Prohibición de publicidad.

1. Por razones de seguridad vial, se prohíbe la publicidad en cualquier lugar que resulte visible desde las calzadas, salvo en las travesías y en los tramos urbanos con edificación consolidada a ambos márgenes de la carretera y velocidad máxima autorizada de 50 kilómetros/hora o inferior. Se incluye en este concepto de publicidad todo anuncio que pueda captar la atención de los conductores por ser visible para ellos. Esta limitación no generará derecho a indemnización en ningún caso.
2. La misma prohibición rige en las carreteras de circunvalación, autovías y autopistas aun en su discurrir por tramos urbanos.
3. En las travesías y en los tramos urbanos de las carreteras referidas en el apartado primero en los que se permite la publicidad, esta deberá cumplir con las respectivas ordenanzas municipales, debiendo en todo caso situarse fuera de la zona de dominio público y sin que afecte a la señalización, iluminación ni balizamiento de la carretera.
4. No tendrán la consideración de publicidad a los efectos del presente artículo los carteles informativos y anuncios propios de las estaciones de servicio o de las demás instalaciones auxiliares de la carretera, siempre que se sitúen en el interior de las parcelas de ubicación de las instalaciones auxiliares de que se trate y sean previamente autorizados por el Departamento foral competente en materia de carreteras.
5. Todo cartel informativo, anuncio, panel y demás medios similares, deberá cumplir la normativa de señalización vial que resulte de aplicación siendo los costes de instalación, mantenimiento y retirada a cargo del titular de la autorización requerida para su colocación.
6. Reglamentariamente se desarrollarán las condiciones y requisitos de la actividad publicitaria en las carreteras de Bizkaia.

CAPÍTULO II

USO DE LAS CARRETERAS

Artículo 42.- Utilización común general y especial.

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 26, el uso común general de las carreteras, como bienes de dominio público, se ejercerá libremente, con arreglo a la naturaleza de las mismas, a los actos de afectación y apertura al uso público y a las disposiciones en vigor.
2. El resto de las utilizaciones diferentes del uso común general, se regirán por la legislación sectorial específica que resulte de aplicación, requiriendo autorización del Departamento foral competente en materia de carreteras. Cuando por la normativa aplicable la autorización corresponda a otra administración, el Departamento foral emitirá informe vinculante respecto a las condiciones de uso de la carretera.
3. Toda utilización excepcional y temporal que comporte un deterioro específico de la carretera conllevará la obligación de su reparación por parte del responsable. Cuando el deterioro sea determinable de manera anticipada la propia autorización, o informe vinculante en su caso, establecerá el alcance de la reparación. Se considerará como deterioro específico aquel causado por la utilización singular que no produciría el tráfico ordinario en la carretera.

Artículo 43.- Limitaciones del uso.

1. El Departamento foral competente en materia de carreteras podrá imponer limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos de las carreteras, cuando las condiciones, situación, exigencias técnicas o de seguridad vial así lo requirieran.
2. Las limitaciones podrán consistir tanto en la prohibición como en la obligación de transitar en determinadas condiciones fijadas en la correspondiente autorización administrativa o, en el caso de los transportes especiales que circulen por carreteras forales, en el informe vinculante de emisión en el procedimiento de autorización.
3. La Diputación Foral de Bizkaia podrá requerir al solicitante de la autorización para que aporte un estudio de impacto del uso pretendido sobre el sistema viario en el que deberá justificarse que el mismo no produce daños a la carretera o un acortamiento de su vida útil, que la seguridad de la misma queda debidamente garantizada y



que se han previsto las medidas necesarias para reducir las eventuales afecciones al resto de personas usuarias de la carretera.

4. Conforme a la estimación de la afección resultante del procedimiento de autorización, el solicitante deberá constituir fianza que garantice su responsabilidad frente a los eventuales daños. El beneficiario de una autorización complementaria de circulación estará obligado a resarcir los gastos que hubiere tenido que asumir la administración foral o las entidades concesionarias de la red de carreteras así como los costes de los medios que se hubieren dispuesto como consecuencia de la autorización.

Artículo 44.- Instalaciones auxiliares.

El Departamento foral competente en materia de carreteras implantará las instalaciones de aforo, infraestructuras y equipamientos de tecnología de la información y comunicación destinadas al logro de una movilidad sostenible, al incremento de la seguridad vial, a la relación y conexión de datos entre vehículo y carretera, al conocimiento y control de la demanda de tráfico existente, así como los sistemas de generación y transporte de energía requeridos para el soporte de la gestión de la carretera, y cualquier otro tipo de instalación auxiliar precisa para la gestión segura y ambientalmente sostenible de la infraestructura viaria.

CAPÍTULO III

RÉGIMEN GENERAL DE AUTORIZACIONES Y LEGALIZACIONES

Artículo 45.- Disposiciones generales.

1. Requiere autorización toda ocupación de suelo comprendido en las zonas de protección reguladas en el artículo 32 de la presente Norma Foral que pretenda destinarlo a la construcción de obras, ejecución de instalaciones de cualquier tipo, volumen o estructura, o a usos, actividades y prestación de servicios de cualquier naturaleza, incluidos los agrarios y forestales o al desarrollo de una actividad económica.
2. Únicamente serán autorizables las obras, instalaciones, usos, servicios y actividades que resulten compatibles con la seguridad vial y las previsiones de una explotación adecuada de la carretera.
3. El procedimiento de autorización regulado en este Capítulo será también de aplicación a las autorizaciones previstas en el Capítulo I (Limitaciones de la propiedad) de este Título III (Uso y defensa de la carretera).

Artículo 46.- Comunicación previa.

1. Quedan sometidas al régimen de comunicación previa al Departamento foral competente en materia de carreteras aquellas intervenciones de carácter urgente que deban realizarse en las zonas de protección reguladas en el artículo 32 de la presente Norma foral para asegurar la continuidad u obtener el restablecimiento de la prestación de servicios de interés general.
2. La comunicación previa deberá ir acompañada de una memoria expresiva de la necesidad de la intervención, las causas que la originan y la justificación de la urgencia.
3. La presentación de la comunicación previa por el prestador del servicio o por la persona autorizada en su nombre para realizar la intervención de urgencia permitirá el inicio de la actividad de restablecimiento o mantenimiento de la continuidad del servicio de interés general, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección por el órgano competente del sector público foral. De tener que iniciarse la intervención en razón de la urgencia en horario fuera de atención al público de la administración, la comunicación previa podrá presentarse dentro de las ocho horas siguientes al inicio de la operación que deberá reunir las condiciones necesarias en materia de seguridad vial.
4. La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, en cualquier dato o manifestación contenida en la comunicación previa o en los documentos que la acompañen o su no presentación en los términos regulados en el presente artículo determinará la imposibilidad de continuar con la intervención a requerimiento del órgano foral competente para el control e inspección de la carretera, sin perjuicio de las responsabilidades de cualquier orden a que hubiere lugar.

Artículo 47.- Consultas previas.



1. Con carácter previo a la presentación de la solicitud de las autorizaciones referidas en el artículo anterior los interesados podrán formular al Departamento foral competente en materia de carreteras consulta sobre la viabilidad y compatibilidad de su proyecto de obra, instalación, uso, servicio o actividad con la seguridad vial y la adecuada explotación de la carretera. También podrán obtener información sobre los requisitos técnicos y de procedimiento que resultarán de aplicación en el procedimiento de autorización requerido para su proyecto.
2. La respuesta de la administración a estas consultas no vinculará el sentido de la posterior resolución que llegare a dictarse en el procedimiento de autorización correspondiente. No obstante la resolución manifiestamente contraria al sentido de la consulta deberá ser resultado del procedimiento de autorización tramitado y motivada en lo actuado en el mismo.

Artículo 48.- Solicitud y documentación.

1. Las solicitudes de autorización se presentarán en el Departamento foral competente en materia de carreteras y habrán de ir acompañadas de los planos, memoria y presupuesto suficientemente descriptivos de las obras, instalaciones, usos, servicios o actividades que se pretenden llevar a cabo y de su localización exacta, con el fin de que el Departamento competente en materia de carreteras pueda comprobar su compatibilidad con la seguridad vial y la explotación de la vía, así como su adecuación a la normativa aplicable, incluidos los Planes Territoriales y Urbanísticos en lo relativo a la materia de carreteras.
2. Podrá requerirse al interesado a fin de que subsane las deficiencias documentales y de información que sean precisas o para que complemente las presentadas con el fin de contar con los elementos necesarios para resolver. Podrá, también requerirse la constitución de garantía suficiente para la correcta ejecución de la obra o instalaciones proyectadas.
3. Podrán solicitarse permisos temporales para la realización de usos y actividades en el suelo comprendido en las zonas de protección por un tiempo concreto y determinado con exactitud en el momento de presentar la solicitud, acreditando su compatibilidad con la seguridad vial y la explotación de la carretera. La solicitud deberá ir acompañada de la documentación referida en el apartado 1 de este artículo. El permiso temporal no podrá superar el plazo de seis meses y será determinado en la resolución que se dicte. A su término deberá cesarse automáticamente el uso o actividad, sin necesidad de requerimiento previo o advertencia por parte de la administración, que podrá proceder al desalojo y, en su caso, derribo de las instalaciones en cualquier momento desde la finalización del plazo, aplicando los procedimientos de ejecución forzosa y subsidiaria previstos en la normativa reguladora del procedimiento administrativo.

Artículo 49.- Resolución.

1. Tramitada la solicitud conforme a la normativa reguladora del procedimiento administrativo, el órgano foral que resulte competente según la organización interna del Departamento responsable en materia de carreteras deberá resolver en el plazo de seis meses a contar desde el mismo día de la presentación de la solicitud en el registro administrativo correspondiente.
2. Transcurrido el plazo señalado en el apartado anterior sin que se dictare resolución deberá entenderse otorgada la autorización o el permiso temporal solicitados, cuando la obra, instalación, uso, servicio o actividad se localice en la zona de afección y resulten conformes a los respectivos planeamientos de carreteras, urbanístico y ambiental. Por razones de seguridad vial, el sentido del silencio será desestimatorio en los demás casos. No se adquirirán en ningún caso derechos contrarios al contenido del planeamiento.
3. La resolución autorizando la solicitud perderá su vigencia en los siguientes supuestos:
 - a) Cuando la ejecución de las obras, de las instalaciones, el uso, el servicio o la actividad no se hubieren iniciado en el plazo establecido en la autorización otorgada o, en su defecto, en ocho meses.
 - b) Cuando la ejecución de las obras o de las instalaciones no se hubiere terminado en el plazo establecido en la autorización o, en su defecto, en un año.
 - c) Cuando la ejecución de las obras, de las instalaciones, el uso, el servicio o la actividad precisare licencia o autorización de otra administración pública y esta no se hubiere obtenido en el plazo de seis meses.



4. Los plazos establecidos en el anterior apartado iniciarán su cómputo al día siguiente de que el interesado hubiere recibido la notificación del otorgamiento de la autorización. En el caso de obtención de licencia por silencio positivo los plazos comenzarán a computarse al día siguiente de haber vencido el plazo de seis meses en el que la administración debió resolver.
5. A solicitud del interesado podrán prorrogarse los plazos establecidos en el anterior apartado 3, a) y b), siempre que hubiere solicitado la ampliación con anterioridad a la pérdida de vigencia de la autorización. La ampliación podrá otorgarse por la mitad del plazo original correspondiente.

Artículo 50.- Obligaciones de los titulares de derechos en las zonas de protección.

1. Los titulares de derechos sobre los terrenos, construcciones, instalaciones, servicios, plantaciones y cualesquiera otros elementos situados en alguna de las zonas de protección deberán mantenerlos en las debidas condiciones de seguridad.
2. Cuando alguna de las instalaciones, construcciones, instalaciones, servicios, plantaciones y demás posibles elementos señalados en el apartado anterior incumpla las condiciones exigidas de mantenimiento para la seguridad debida en las zonas de protección, el Departamento competente en materia de carreteras requerirá al titular para que proceda a su cumplimiento, con el apercibimiento de que en caso contrario se procederá a la imposición de multas coercitivas y, en su caso, a la ejecución subsidiaria a su cargo, de conformidad con lo establecido en el artículo 51.3.
3. En el caso de que las construcciones, instalaciones, servicios, plantaciones y demás posibles elementos a que se refieren los dos apartados anteriores se hallen en situación de ruina de conformidad con la normativa urbanística, el órgano foral competente en materia de carreteras dará cuenta a la autoridad urbanística correspondiente a efecto de proveer el cumplimiento de la legalidad urbanística, sin perjuicio de la exigencia o, en su caso, rápida adopción de las medidas oportunas en defensa de la carretera.

Artículo 51.- Legalización, reposición y medidas de ejecución forzosa.

1. El Departamento foral competente en materia de carreteras ordenará la paralización inmediata de la ejecución de obras e instalaciones y del desarrollo del uso, del servicio o de la actividad que se esté realizando sin autorización o, en su caso, sin permiso temporal, en las zonas de protección, sin perjuicio de que el interesado deba continuar con las labores precisas para el mantenimiento de lo ejecutado en condiciones de seguridad.
2. Si la obra, instalaciones, uso, servicio o actividad resultaren autorizables el interesado deberá solicitarla en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la notificación de la orden de paralización en la forma y con la documentación regulada en esta Sección.
3. Cuando las obras, instalaciones, uso, servicio o actividad no sean autorizables o, siéndolo, no haya el interesado solicitado su autorización, el Departamento foral competente en materia de carreteras ordenará en el mes siguiente al vencimiento del plazo de solicitud de la autorización o permiso previsto en el apartado anterior, la reposición de la realidad física alterada en las zonas de protección, estableciendo para ello un plazo improrrogable de un mes. De no ejecutarse lo ordenado por el interesado en dicho plazo, la administración procederá a la imposición de hasta diez sucesivas multas coercitivas por plazos de un mes, por un importe que podrá ascender cada una de ellas hasta el 10% del coste estimado de las obras o trabajos precisos para la reposición de la realidad física alterada a su estado original. Transcurrido el plazo de cumplimiento tras la última multa coercitiva, la administración podrá proceder a la ejecución subsidiaria con cargo al interesado.
4. La imposición de multas coercitivas y la ejecución subsidiaria lo serán sin perjuicio de la incoación, si procediere, de procedimiento sancionador conforme a lo establecido en la presente Norma Foral y del traslado de testimonio al Ministerio Fiscal caso de apreciarse indicios de hechos constitutivos de los delitos sobre la ordenación del territorio y el urbanismo, contra la seguridad vial, contra los recursos naturales y el medio ambiente, u otro tipo penal.

Lo previsto en el presente artículo para la reposición de la realidad física será de aplicación durante la ejecución de las obras e instalaciones y hasta cuatro años después de su finalización o del inicio del uso, servicio o



actividad en las zonas de servidumbre y afección. En dominio público podrá la administración foral actuar en cualquier momento en razón de su imprescriptibilidad e inalienabilidad.

CAPÍTULO IV

Tramos urbanos y travesías

Artículo 52.- Tramos urbanos.

1. Son tramos urbanos a los efectos de esta Norma Foral aquellos de las carreteras que discurran por suelo clasificado como urbano en el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico. También serán tramos urbanos aquellos de un núcleo rural con alineaciones marcadas en el instrumento de planeamiento urbanístico que hayan obtenido resolución estimatoria de la consideración de tramo urbano en el expediente regulado en el artículo siguiente.
2. La utilización de las carreteras en sus tramos urbanos se regirá por la presente Norma Foral, la normativa aplicable en materia de circulación y la correspondiente normativa local aprobada en sus ordenanzas. El establecimiento de prohibiciones o limitaciones al uso de los tramos urbanos requerirá la emisión de previo informe vinculante del Departamento foral competente en materia de carreteras.

Artículo 53.- Travesías.

1. Son travesías la parte de un tramo urbano que reúna, al menos, las siguientes condiciones:
 - a) Que tengan cien metros de longitud.
 - b) Que existan edificaciones consolidadas en las dos terceras partes de su longitud.
 - c) Que en uno de sus dos márgenes las edificaciones formen parte del entramado urbano conectado de la localidad.
2. Se excluyen del concepto de travesía los espacios destinados principalmente a usos económicos, de servicios o industriales, polígonos de actividad económica y similares en los que solo residualmente se encuentren viviendas y equipamientos sociales.

Artículo 54.- Procedimiento de delimitación.

1. La calificación de un tramo urbano como travesía requerirá su declaración mediante resolución emitida en el procedimiento regulado en este artículo.
2. El procedimiento de calificación de un tramo urbano como travesía podrá iniciarse de oficio por el Departamento foral competente en materia de carreteras o a instancia del ayuntamiento en cuyo término municipal se sitúe el tramo de que se trate.
3. En dicho procedimiento de delimitación quedará determinada la línea de edificación a lo largo de todo el tramo calificado como urbano incluida, en su caso, la travesía. La línea de edificación en el tramo urbano podrá no ser uniforme y fijarse a distancia inferior que fuera del tramo urbano.
4. El procedimiento de delimitación de tramos urbanos será resuelto por el Consejo de Gobierno de la Diputación Foral. El procedimiento contendrá trámite de información pública, audiencia previa a las Corporaciones Locales interesadas, informe de la Comisión de Urbanismo de Bizkaia, culminando con la propuesta del Departamento foral competente en materia de carreteras al Consejo de Gobierno. Deberá motivarse singularmente los casos de difícil interpretación, tales como aquellos tramos que discurran por núcleos rurales o con baja densidad edificatoria.
5. Mediante Decreto foral se aprobará el inventario de las travesías existentes en Bizkaia.



Artículo 55.- Autorizaciones.

1. En la zona de dominio público de los tramos urbanos corresponde a los Ayuntamientos el otorgamiento de autorizaciones para dar acceso a los fondos colindantes o realizar obras, instalaciones, servicios, usos o actividades, previo informe vinculante del Departamento foral competente en materia de carreteras.
2. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos urbanos, excluidas las travesías, las autorizaciones de obras, instalaciones, servicios, usos o actividades serán otorgadas por los Ayuntamientos, previo informe del Departamento foral competente en materia de carreteras.
3. En las travesías corresponde a los ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones y la recepción, en su caso, de las comunicaciones previas exigidas en el ordenamiento. En la zona de dominio público de las travesías, el otorgamiento de licencias y autorizaciones requerirá el informe previo vinculante del Departamento foral competente en materia de carreteras, dándosele también traslado de las comunicaciones previas recibidas. A estos efectos, se considera zona de dominio público exclusivamente la ocupada por la carretera y sus elementos funcionales. En el supuesto de que existiesen aceras, el límite de la zona de dominio público será el borde exterior de la acera más cercana a la calzada o las vías de servicio. Sin perjuicio de la titularidad de las citadas aceras, la administración competente en materia de carreteras, podrá hacer uso del espacio ocupado por estas para el cumplimiento de las funciones que legalmente tienen atribuidas.
4. Los ayuntamientos deberán notificar al Departamento foral competente en materia de carreteras todos los acuerdos adoptados sobre el otorgamiento de autorizaciones y licencias que afecten a la carretera y a sus zonas de protección.

Artículo 56.- Transferencias de titularidad de carreteras o tramos a municipios.

1. La titularidad de las carreteras o tramos de ellas pertenecientes a las redes complementaria, comarcal o local podrá ser transferida a los municipios por los que discurran en los casos previstos en los apartados siguientes.
2. A la finalización de la construcción de variantes de población o duplicación de calzada, previstas en el artículo 19.1 de la presente Norma foral, pertenecientes a la Red Funcional de Carreteras (redes de interés preferente, básica, complementaria y comarcal), el Departamento foral competente en materia de carreteras promoverá la asunción por parte de los municipios de la titularidad de aquellos tramos que hayan sido sustituidos por la nueva infraestructura y, consecuentemente, la baja de los mismos en el Catálogo de la Red de Carreteras de Bizkaia.
3. Además, podrán ser transferidas aquellas carreteras o tramos de ellas pertenecientes a las Redes complementaria y comarcal, siempre y cuando la cesión se encuentre recogida en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia y exista previa solicitud del municipio.
4. En las carreteras o tramos de ellas pertenecientes a la Red local en los que en razón del desarrollo urbanístico se vayan convirtiendo progresivamente en tramos urbanos, una vez aprobado definitivamente el plan parcial correspondiente en el caso de suelos urbanizables, podrá realizarse la transferencia por la Diputación Foral al municipio de que se trate siempre que dichos tramos tengan una longitud superior a 500 metros en las carreteras tipo BI-3XXX (tramo local mallado, con otra conexión) y se encuentren separados del siguiente tramo en al menos 1.000 metros.

De ser esta distancia inferior la transferencia será de todo el conjunto de tramos urbanos, incluido el tramo Inter núcleos.

Se aplicará la misma regla a tramos de inferior longitud que hayan quedado aislados por actuaciones anteriores que hayan supuesto previas transferencias de titularidad al municipio.

Podrán también cederse a los municipios los tramos, cualquiera que sea su longitud, que hayan perdido su funcionalidad como carretera por cualquier causa o tipo de intervención previa.

Así mismo, en las carreteras 3XXX y 4XXX (tramo local en fondo de saco, sin conexión), se podrá ceder, sin requisito de longitud mínima, los tramos situados entre el hecho urbano hasta el origen o final de dichas



carreteras, siendo tal la conexión con otra carretera foral o el fin de la carretera considerada, de manera que el otro extremo del hecho urbano suponga el nuevo origen o final de la carretera referida.

5. Las carreteras o tramos de ellas de la Red local transferidos conforme al presente artículo tienen por finalidad su reurbanización, con los equipamientos y servicios propios de un espacio urbano, y su integración en la estructura equipamental municipal, pudiendo el Departamento foral competente en materia de carreteras, en función de las disponibilidades presupuestarias, transferir al municipio, por una sola vez, una cantidad económica dirigida específicamente a tal finalidad.
6. La transferencia de titularidad de una carretera o tramo de ella en los casos previstos en este artículo, requerirá previo acuerdo entre la Diputación Foral de Bizkaia y el ayuntamiento correspondiente, en el que deberá fijarse, al menos, el régimen de conservación, mantenimiento, gestión, modificación, explotación y desarrollo de la carretera o tramo transferido. La transferencia supondrá la correspondiente baja de la carretera o tramo en el Catálogo de carreteras de Bizkaia. El ayuntamiento receptor de la transferencia deberá garantizar siempre el mantenimiento de la posibilidad de funcionalidad del canal viario, de manera que, aunque establezca o autorice con carácter general otros destinos diferentes del tránsito rodado de vehículos, la utilidad viaria quede garantizada a requerimiento de la Diputación Foral o de la autoridad competente en materia de tráfico.

CAPÍTULO V

RESPONSABILIDAD

Sección Primera: Disposiciones generales

Artículo 57.- Responsabilidad administrativa.

Las acciones u omisiones que supongan un incumplimiento de los preceptos de la presente ley, generarán una responsabilidad de carácter administrativo, sin perjuicio de la exigible en vía penal o civil en que se pudiere haber incurrido.

Artículo 58.- Vía de apremio.

Podrá ser exigido por la vía de apremio el importe de las sanciones de naturaleza pecuniaria impuestas en virtud del régimen sancionador, el de las multas coercitivas, el de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actividades de reposición de la realidad física alterada y el de la compensación económica por daños causados en la carretera, todos ellos regulados en la presente Norma Foral.

Artículo 59.- Inspección y control.

1. Corresponde al Departamento foral competente en materia de carreteras las facultades de vigilancia, inspección y control de la red foral de carreteras de Bizkaia.
2. El personal que realice la función inspectora dispondrá en su ejercicio la consideración de agentes de la autoridad.
3. La administración foral podrá otorgar determinadas facultades de vigilancia y control a entidades integradas en el sector público foral o a otras privadas debidamente acreditadas, estableciéndose reglamentariamente las funciones a desarrollar y los requisitos para su ejercicio que, en el caso de las de naturaleza privada, no podrán conllevar el ejercicio de autoridad.
4. De toda inspección se levantará acta descriptiva de los hechos que puedan ser motivo de infracción o, en su caso, de haber producido daños a la carretera, en la que se harán constar las manifestaciones que, en su caso, formule el interesado. Estas actas gozarán de la presunción de certeza y valor probatorio, sin perjuicio de la valoración de la documentación y elementos de convicción que, en defensa de sus intereses, pueda aportar el interesado.



Sección Segunda: Daños

Artículo 60.- Daños a la carretera y afección al servicio.

1. Incurrirán en responsabilidad quienes por cualquier modo y causa generen daños en la carretera, en cualquiera de sus elementos o perjudiquen el servicio afectando a la funcionalidad de la carretera. La responsabilidad y el importe económico para la compensación de los daños causados se determinará en el procedimiento administrativo instruido al efecto, en el que siempre deberá darse audiencia al interesado y contar con las demás garantías previstas en la normativa reguladora del procedimiento administrativo. El órgano administrativo competente para la resolución del procedimiento deberá notificarla en el plazo de seis meses a contar desde la fecha del acuerdo de iniciación del mismo, produciéndose en caso contrario su caducidad.
2. Cuando los hechos que originaron los daños pudieren ser constitutivos de delito se trasladará testimonio al Ministerio Fiscal.

Sección Tercera: Régimen sancionador

Subsección primera: Normas comunes

Artículo 61.- Sujeto pasivo.

Sólo podrán ser sancionadas por hechos constitutivos de infracción administrativa las personas físicas o jurídicas que resulten responsables de los mismos. Cuando la infracción consista en el incumplimiento de obligaciones impuestas a varias personas conjuntamente responderán todas ellas de forma solidaria.

Artículo 62.- Procedimiento sancionador.

1. El procedimiento sancionador para la aplicación del presente régimen de infracciones y sanciones atenderá la normativa establecida en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común y se regirá por lo establecido en la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la potestad sancionadora de las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, o normativa sancionadora vigente en cada momento.
2. El plazo máximo en el que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de seis meses a contar desde la iniciación del mismo. De no hacerse en tal plazo se producirá la caducidad del procedimiento.
3. Las sanciones por infracciones en las que en función de la definición del tipo únicamente un concesionario o un contratista de la administración pueda resultar ser el infractor, se aplicarán sin perjuicio de las penalizaciones, multas u otros gravámenes que se prevean en el contrato correspondiente.
4. La resolución de los procedimientos sancionadores y, en su caso, la imposición de sanciones por las infracciones previstas en esta Norma Foral corresponderá a la persona titular del Departamento foral competente en materia de carreteras y adoptará la forma de Orden.

Artículo 63.- Medidas cautelares.

Excepcionalmente, con carácter previo a la incoación de expediente sancionador, el Departamento foral competente en materia de carreteras podrá adoptar o imponer al presunto responsable de cualquiera de los hechos tipificados como infracciones en la presente ley la adopción de las siguientes medidas cautelares que no tendrán carácter sancionador:

- a) Suspensión de obras, ejecución de instalaciones, usos, servicios o actividades.
- b) Precintado de aparatos, equipos o instalaciones.
- c) Otras medidas de corrección, seguridad o control que impidan la persistencia o extensión del daño a la carretera.

Subsección segunda: Infracciones

Artículo 64.- Infracciones



1. Son infracciones a lo establecido en la presente Norma Foral los actos y conductas previstas en el presente artículo, que se clasifican en leves, graves y muy graves.
2. Son infracciones leves:
 - a) Realizar obras, instalaciones, usos, servicios o actividades en las zonas de protección de la carretera definidas en el artículo 32 de la presente Norma Foral sin las autorizaciones o los permisos requeridos, cuando el resultado pueda ser legalizado.
 - b) Incumplir los requisitos, prescripciones o condiciones impuestas en las autorizaciones y permisos otorgados cuando la obra, instalación, uso, servicio o actividad resultante pueda ser objeto de legalización posterior.
 - c) Colocar, verter, arrojar o abandonar en la zona de dominio público, objetos o materiales de cualquier naturaleza, siempre que no resulte afectada la seguridad vial.
 - d) Provocar de forma involuntaria una interrupción total o parcial de la funcionalidad de la carretera, paralizando el tráfico o dificultando su fluidez.
 - e) No abonar el peaje correspondiente a la utilización de la infraestructura.
 - f) Intervenir en las zonas de protección de la carretera definidas en el artículo 32 de la presente Norma Foral a fin de asegurar o restablecer la prestación de servicios de interés general sin presentar la comunicación previa correspondiente o sin que concurra la urgencia en la intervención.
3. Son infracciones graves:
 - a) Realizar obras, instalaciones, usos, servicios o actividades en las zonas de protección de la carretera, definidas en el artículo 32 de la presente Norma Foral, sin las autorizaciones o los permisos requeridos, cuando el resultado no pueda ser legalizado.
 - b) Incumplir los requisitos, prescripciones o condiciones impuestas en las autorizaciones y permisos otorgados cuando la obra, instalación, uso, servicio o actividad resultante no pueda ser objeto de legalización posterior.
 - c) Deteriorar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación.
 - d) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra, instalación o servicio de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.
 - e) Colocar, verter, arrojar o producir la caída por cualquier causa y abandonar en la zona de dominio público objetos o materiales de cualquier naturaleza, creando riesgo para la seguridad vial.
 - f) Realizar en la zona de dominio público de la carretera cruces aéreos o subterráneos sin la pertinente autorización, o sin atenerse a las condiciones de la otorgada cualquiera que sea el resultado.
 - g) Realizar cualquier clase de publicidad y por cualquier medio que resulte visible desde la zona de dominio público de la carretera.
 - h) Colocar carteles informativos en las zonas de protección de la carretera sin cumplir los requisitos establecidos en la presente Norma Foral.
 - i) Obstruir con actos u omisiones a la administración foral competente o a las entidades públicas o privadas acreditadas para las labores de inspección, control y vigilancia, en el ejercicio de sus funciones de explotación y policía de las carreteras.
 - j) No conservar las fincas, sus construcciones, plantaciones o cualquier otro elemento situados en las zonas de protección de la carretera cuando constituya un peligro para la seguridad vial.
 - k) Realizar cualquier conducta constitutiva de una infracción leve cuando el mismo infractor haya cometido en el año anterior otra infracción leve declarada y sancionada por una resolución firme. De encontrarse la inicial resolución administrativa pendiente de firmeza por estar impugnada ante la Jurisdicción Contencioso-administrativa, quedará suspendida la tramitación del segundo procedimiento sancionador a la espera del resultado de la decisión judicial firme. La suspensión del procedimiento instruido por el segundo hecho por esta causa interrumpirá la caducidad del segundo procedimiento sancionador y la prescripción de la infracción.
4. Son infracciones muy graves:
 - a) Realizar obras, instalaciones, usos, servicios o actividades en la zona de dominio público de la carretera sin las autorizaciones o los permisos requeridos, cuando el resultado no pueda ser legalizado y produzca perjuicios irreparables a la seguridad vial o la funcionalidad de la carretera.
 - b) Incumplir los requisitos, prescripciones o condiciones impuestas en las autorizaciones y permisos otorgados cuando la obra, instalación, uso, servicio o actividad resultante se encuentre entre la arista exterior de la



explanación y la línea de edificación, cuando el resultado no pueda ser legalizado y produzca perjuicios irreparables a la seguridad vial o la funcionalidad de la carretera.

- c) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida de hecho que el elemento de que se trate siga prestando su función.
- d) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra, instalación o servicio de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando se encuentren situados en la calzada o en los arcenes.
- e) Dañar o deteriorar la carretera o cualquiera de sus elementos circulando con pesos, cargas o gálibos que excedan de los límites autorizados afectando o interrumpiendo la funcionalidad de la carretera.
- f) Realizar cualquier conducta constitutiva de una infracción grave cuando el mismo infractor haya cometido en el año anterior otra infracción grave declarada y sancionada por una resolución firme. De encontrarse la inicial resolución administrativa pendiente de firmeza por estar impugnada ante la Jurisdicción Contencioso-administrativa, quedará suspendida la tramitación del segundo procedimiento sancionador a la espera del resultado de la decisión judicial firme. La suspensión del procedimiento instruido por el segundo hecho por esta causa interrumpirá la caducidad del segundo procedimiento sancionador y la prescripción de la infracción.

Subsección tercera: Sanciones

Artículo 65.- Sanciones.

1. Las infracciones tipificadas en el artículo anterior serán sancionadas con las siguientes sanciones:
 - a) Las infracciones leves, con multa de 200 a 4.000 euros.
 - b) Las infracciones graves, con multa de 4.001 a 10.000 euros.
 - c) Las infracciones muy graves, con multa de 10.001 a 200.000 euros.
2. Si el beneficio económico obtenido por la comisión de la infracción, acreditado en el procedimiento, fuere superior al importe económico de la sanción este deberá incrementarse hasta igualar la cuantía de aquél.
3. Mediante Decreto foral podrán actualizarse las cuantías de las multas según la evolución de las conductas infractoras y el efecto de prevención y de concienciación en la sociedad del régimen sancionador en el ámbito de protección de la carretera, valorado en el procedimiento de elaboración de dicho Decreto foral y sin que, en ningún caso, pueda establecerse incrementos que superen el 10% de la cuantía vigente en cada momento de actualización.
4. La resolución declarando la infracción e imponiendo la sanción correspondiente ordenará, cuando proceda, la obligación de reposición de la realidad física a su estado original, aplicando, en su caso, el régimen de multas coercitivas y ejecución subsidiaria a cargo del infractor establecido en el artículo 51.3.

Artículo 66.- Graduación.

1. Las sanciones a imponer por las infracciones contenidas en la presente ley se graduarán atendiendo al riesgo o daño ocasionado, el beneficio obtenido por el infractor y la intencionalidad concurrente. La concurrencia de dolo en el infractor será tenida en cuenta siempre como circunstancia agravante excepto cuando forme parte de la definición del tipo infractor.
2. Se tendrán en cuenta las causas de extinción y las circunstancias modificativas de la responsabilidad establecidas en los artículos 6 y 7 de la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la potestad sancionadora de las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, o normativa vigente en el momento de aplicación.

Artículo 67.- Prescripción.

1. Las infracciones tipificadas en esta Norma Foral prescribirán al año en el caso de las leves, a los cuatro años las graves y a los seis años las muy graves.



2. El cómputo del plazo de prescripción de las infracciones se iniciará en la fecha de comisión de los hechos constitutivos del tipo infractor. Si la infracción consiste en una actividad o hecho continuado en el tiempo, el inicio del cómputo del plazo de prescripción tendrá lugar en el momento de cese de la actividad o hecho. Si no pudiese conocerse el hecho o actividad constitutiva de la infracción por falta de signos externos, el plazo de prescripción iniciará su cómputo cuando aquellos se manifestaren.

Disposición transitoria primera.- Régimen transitorio en obras y procedimientos.

1. Los proyectos de obras definidas en el artículo 19 cuya tramitación se hubiera iniciado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Norma Foral continuarán su tramitación y serán aprobados conforme a la normativa aplicable en el momento de su iniciación.
2. Todo procedimiento administrativo cuyo objeto verse sobre materias reguladas en la presente Norma Foral continuará su tramitación y será resuelto conforme a la normativa aplicable en el momento de su iniciación.

Disposición transitoria segunda.- Régimen transitorio relativo a las medidas compensatorias.

En los proyectos constructivos que se aprueben entre la entrada en vigor de la presente Norma Foral y la aprobación del Decreto foral previsto en el artículo 21 se destinará a la financiación de la red de vías ciclistas forales de Bizkaia al menos el 50% del importe de las medidas compensatorias contenidas en el proyecto.

Disposición transitoria tercera.- Régimen transitorio en el dominio público.

1. Los terrenos de propiedad privada sitos en la zona de dominio público de las carreteras a la entrada en vigor de la presente Norma Foral solamente podrán destinarse a los usos admitidos en ella de conformidad con el procedimiento de autorizaciones establecido.
2. La ampliación de la zona de dominio público en las carreteras forales existentes a la entrada en vigor de la presente Norma Foral como consecuencia de lo en ella dispuesto, no afectará al derecho de propiedad de los bienes en ella comprendidos, pero implicará la declaración de su utilidad pública a efectos expropiatorios, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto en los supuestos en que el órgano foral competente en la materia justifique la necesidad o conveniencia de su expropiación y ocupación temporal, previa instrucción del procedimiento correspondiente.

Disposición derogatoria

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones forales de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo establecido en esta Norma Foral, en particular la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia.
2. En lo no dispuesto en la presente Norma Foral, se estará subsidiariamente a lo establecido en la normativa reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.

Disposición final primera.- Desarrollo reglamentario

3. Corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia la aprobación del desarrollo reglamentario de la presente Norma Foral.
4. En tanto no se lleve a cabo el desarrollo reglamentario previsto en el apartado anterior y en lo que no entre en contradicción con la presente Norma Foral, mantendrá su vigencia el Decreto Foral 112/2013, de 21 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de los capítulos III y IV de la Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras, así como las demás normas de desarrollo de esta última que cumplan tales condiciones.

Disposición final segunda.- Modificación de la Norma Foral 3/2010, de 26 de octubre, de régimen jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras



El artículo 4 de la Norma Foral 3/2010, de 26 de octubre, de régimen jurídico de los peajes de las carreteras de Bizkaia y criterios de financiación para la modificación del Plan Territorial Sectorial de Carreteras, queda redactado como sigue:

“Artículo 4.- Requisitos para el establecimiento y supresión de peajes

1. La determinación concreta de los tramos de red sometidos a peaje se realiza mediante Norma Foral.
2. La iniciativa normativa mediante la que se proponga realizar dicha determinación se acompañará en todo caso de una memoria en la que se acreditará debidamente la relación entre el peaje y su importe y los principios que informan el pago por la utilización de infraestructuras viarias en la Unión Europea, tales como la fijación de cuantía por distancia recorrida y la repercusión por este sistema de los costes asociados a la infraestructura por razones de su ejecución y por los costes sociales vinculados de impacto sobre la seguridad vial, la salud pública y el medio ambiente.
3. La supresión de peajes existentes en tramos de red requiere, igualmente, Norma Foral. La iniciativa irá acompañada de una memoria en la que se acreditarán debidamente las consecuencias jurídicas y económicas de la supresión del peaje, las medidas necesarias para reducir su impacto económico, incluyendo, si fuere preciso, los ajustes presupuestarios convenientes y el impacto de la supresión sobre los principios que informan el pago por la utilización de infraestructuras viarias en la Unión Europea expuestos en el apartado anterior”.



ANEXO I

DEFINICIONES

1. De conceptos utilizados en el artículo 12

BORRADOR DEL PLAN: Texto provisional elaborado de forma previa que se somete, junto al Documento Inicial Estratégico, al trámite de Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, recogido en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y susceptible de modificación y desarrollo, donde se incluyen los criterios y objetivos que se tendrán en cuenta para el posterior desarrollo del instrumento de planificación definitivo.

AVANCE DEL PLAN: Documento previo al anteproyecto del Plan donde se incluyen los criterios, objetivos, alternativas y propuestas de planificación, que servirán de base para la propuesta definitiva del Plan.

ANTEPROYECTO DEL PLAN: Documento con el contenido completo del Plan, que incorpora el resultado del trámite de Consultas a otros organismos e instituciones públicas, así como las determinaciones recogidas en el Documento de Alcance emitido por el Órgano Ambiental. Este documento se somete al trámite de Información Pública.

PROYECTO DEL PLAN: Versión final del Plan, una vez incorporadas al Anteproyecto las aportaciones derivadas del trámite de Información Pública. Es un documento compuesto por un conjunto de estrategias, directrices y propuestas destinadas a satisfacer necesidades sociales, no ejecutables directamente, sino a través de su desarrollo por medio de uno o varios proyectos.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO: Documento Ambiental cuyo contenido se detalla en el art. 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO: Estudio que identifica, describe y analiza los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente derivados o que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa, con el fin de prevenir o corregir los efectos adversos sobre el medio ambiente de la aplicación del plan o programa. (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, artículo 20)

DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA: Informe preceptivo y determinante del órgano ambiental con el que finaliza la evaluación ambiental estratégica ordinaria y que se pronuncia sobre la integración de los aspectos ambientales en la propuesta final del plan o programa. (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, artículo 25)

2. De conceptos utilizados en el artículo 18

ESTUDIOS PREVIOS: Contienen la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema de carreteras, valorando todos sus efectos.

ESTUDIOS INFORMATIVOS: Son estudios de carreteras en los que se definen y comparan, en líneas generales, diferentes alternativas de trazado, de conexión y de explotación de la actuación objeto de estudio, a efecto de que pueda servir de base al expediente de información pública, y, en su caso, al trámite de evaluación de impacto ambiental, con objeto de poder seleccionar la más adecuada.

ESTUDIOS DE ALTERNATIVAS: Son estudios de carreteras en los que se compara, en líneas generales, diversas alternativas para resolver un problema viario con arreglo a diferentes criterios.

ANTEPROYECTOS: Son estudios de carreteras realizados a una escala adecuada para definir o comparar con la precisión suficiente la mejor o mejores soluciones para satisfacer una determinada necesidad de forma que pueda concretarse la solución óptima.



PROYECTO BÁSICO O DE TRAZADO: Es el que contiene los aspectos geométricos de la actuación, así como la definición concreta, individualizada y pormenorizada de los bienes, derechos y servicios afectados y, en caso necesario, las definiciones y prescripciones básicas suficientes para alcanzar los objetivos establecidos y determinar el coste total de la actuación. El proyecto de trazado recogerá, justificará y amparará las modificaciones en la calificación urbanística del suelo necesarias para la implantación de la carretera. Incluirá un estudio de alternativas, salvo justificación en contrario.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN: Consiste en el desarrollo completo de la actuación, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y explotación debiendo contener, por tanto, todos los extremos citados del proyecto de trazado (aspectos geométricos y definición de bienes y derechos y servicios afectados), En caso necesario, el proyecto de construcción recogerá, justificará y amparará las modificaciones en la calificación urbanística del suelo necesarias para la implantación de la carretera. En ausencia de proyecto de trazado, incluirá un estudio de alternativas, salvo justificación en contrario.

3. De conceptos utilizados en el artículo 34.3

ÁRBOL: Planta leñosa de cierta altura (>3-6 m), con un único tallo leñoso, llamado tronco, el cual ramifica a cierta altura. Producen ramas secundarias nuevas cada año, las cuales brotan del tronco que mide en su edad adulta un mínimo de 10 cm. Tiene una clara dominancia apical, es decir, se distingue bien cuál es la rama principal.

ARBUSTO: Planta leñosa de menor altura que los árboles (0,5-5m), la cual no se yergue sobre un único tallo leñoso (tronco), sino que lo hace desde varios al ramificar desde la misma base. Los tallos son de escaso diámetro.

Se indican, con carácter no limitativo, los principales tipos de árboles y arbustos utilizados tanto en explotaciones forestales, como en proyectos de integración ambiental:

ÁRBOLES

Explotación Forestal

Pino radiata o Insignis (*Pinus radiata*)
Pino marítimo (*Pinus pinaster*)
Abeto Douglas (*Pseudotsuga menziesii*)
Pino Laricio (*Pinus nigra*)
Cipres de lawson (*Chamaecyparis lawsoniana*)
Alerce (*Larix sp*)
Piceas (*Picea sp*)
Eucalipto (*Eucalyptus sp*)

Fresno (*Fraxinus excelsior*)
Nogal (*Juglans regia*)
Manzano silvestre (*Malus sylvestris*)
Chopo negro (*Populus nigra*)
Alamo temblon (*Populus tremula*)
Cerezo silvestre (*Prunus avium*)
Quejigo (*Quercus faginea*)
Encina (*Quercus ilex*)
Carrasca (*Quercus rotundifolia*)
Roble albar (*Quercus petraea*)
Melojo (*Quercus pyrenaica*)
Roble común o pedunculado (*Quercus robur*)
Roble americano (*Quercus rubra*)
Sauce blanco (*Salix alba*)
Serbal de los cazadores (*Sorbus aucuparia*)
Mostajo/Serbal Blanco (*Sorbus aria*)
Tilo (*Tilia platyphyllos*)
Olmos montano (*Ulmus glabra*)
Olmo común (*Ulmus minor*)

Integración Ambiental

Arce menor (*Acer campestre*)
Arce real (*Acer platanoides*)
Aliso (*Alnus glutinosa*)
Abedul (*Betula alba*)
Carpe (*Carpinus betulus*)
Castaño (*Castanea sativa*)
Ciprés de Leyland (*Cupressocyparis leylandi*)*
Haya (*Fagus sylvatica*)*

ARBUSTOS

Madroño (*Arbutus unedo*)
Cornejo (*Cornus sanguinea*)
Avellano (*Corylus avellana*)
Espino albar (*Crataegus monogyna*)
Bonetero (*Euonymus europaeus*)
Brezo blanco (*Erica arborea*)
Brezo (*Erica vagans*)
Arraclán (*Frangula alnus*)
Acebo (*Ilex aquifolium*)
Laurel (*Laurus nobilis*)
Aligustre (*Ligustrum vulgare*)

Labiernago (*Phillyrea latifolia*)
Endrino (*Prunus spinosa*)
Peral silvestre (*Pyrus cordata*)
Aladierno (*Rhamnus alaternus*)
Rosal silvestre (*Rosa canina*)
Sauce rojo (*Salix purpurea*)
Sauco (*Sambucus nigra*)
Tamarisco (*Tamarix gallica*)
Argoma (*Ulex europaeus*)
Barbadejo/Lantada (*Viburnum lantada*)
Mundillo/sauquillo (*Viburnum opulus*)



ANEXO II

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE BIZKAIA

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA



RED ROJA - RED DE INTERES PREFERENTE

PGCPV	RED	SIMBOLO NUEVO	ENLACE	SIMBOLO ANTIGUO	DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN DEL TRAMO	PUNTOS KILOMETRICOS	LONGITUD km	LONGITUD km
ROP	R	AP-8		A-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO (Peaje)	L.T.H. GIPUZKOA - PK 106+040	74,900 - 106,040		31,050
			AP-8_77		Ermua-2		77	1,130	
			AP-8_84		Gerediaga		84	3,990	
			AP-8_88		Durango		88	1,745	
			AP-8_100		Amorebieta Oeste		100	4,032	
			AP-8_103		Erletxes		103	1,620	
			AP-8_105		Usansolo		105	1,830	
ROP	R	AP-8			AUTOPISTA DEL CANTABRICO (Peaje)	VARIANTE SUR METROPOLITANA (Larraskitu-Acc. Pto. Bilbao)	115,090 - 126,500		12,550
			AP-8_119		Cadagua		119	4,450	
ROP	R	AP-8		A-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO (Peaje)	VSM. ENLACE TRAPAGA - ENLACE PUERTO (Compartido con A-8)	126,500 - 129,500		2,920
			AP-8_127		Portugalete		127	2,330	
			AP-8_128		Santurtzi		128	1,715	
ROP	R	A-8		A-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO	ENLACE URGOITI (El Gallo) - ENLACE LARRASKITU	106,040 - 115,090		9,070
			A-8_107		Galdakao		107	0,480	
			A-8_109		Irubide		109	0,520	
			A-8_110		Basauri		110	4,350	
ROP	R	A-8		A-8	AUTOPISTA DEL CANTABRICO	ENLACE TRAPAGA - L.P. CANTABRIA (Compartida con AP-8)	129,500 - 139,220		9,630
			A-8_130		Acc. Pto. Bilbao		130	2,340	
			A-8_132		Sanfuentes		132	2,520	
			A-8_136		La Arena / Pobeña		136	2,020	
			A-8_138		El Haya		138	0,800	
ROP	R	AP-68		A-68	AUTOPISTA BILBAO - ZARAGOZA	A-8 - L.T.H. ARABA	0,000 - 22,370		22,340
			AP-68_5		Arrigorriaga		5	1,820	
			AP-68_11		Áreta Norte		11	1,020	
			AP-68_13		Laudio		13	1,120	
ROP	R	BI-10		A-8	AUTOPISTA DE CIRCUNVALACIÓN DE BILBAO POR EL SUR	ENLACE LARRASKITU - ENLACE TRAPAGA	115,090 - 126,500		11,310
			BI-10_115		Larraskitu		115	3,339	
			BI-10_116		Juan de Garay		116	1,320	
			BI-10_118		San Mames		118	3,570	
			BI-10_119		Kastrexana		119	2,530	
			BI-10_124		Sestao		124	0,765	
			BI-10_126		Trapaga		126	7,160	
ROP	R	BI-30		N-637	CIRCUNVALACIÓN NORTE DE BILBAO	ENLACE CRUCES - ERLETXES	8,000 - 28,180		20,150
			BI-30_8		Cruces		8	2,105	
			BI-30_9		Barakaldo		9	1,270	
			BI-30_11		Kukularra		11	1,825	
			BI-30_12		Enekuri/Txorierri		12	1,140	
			BI-30_14		Tuneles Artxanda		14	1,028	
			BI-30_16		Larrondo		16	1,620	
			BI-30_18		Derio		18	3,530	
			BI-30_21		Zamudio		21	2,535	
			BI-30_25		Lezama		25	1,795	
			BI-30_27		Larrabetzu		27	0,880	
ROP	R	N-240		N-240	TARRAGONA - BILBAO (Por Barazar)	L. T. H. ARABA - EL GALLO (N-634)	23,050 - 55,770		32,920
			N-240_35		Zeanuri Sur		35	0,400	
			N-240_43		Arantzazu		43	0,530	
			N-240_46		Solaguren		46	0,670	
			N-240_47		Igorre		47	0,240	
			N-240_55		El Gallo		55	0,888	
ROP	R	N-629		C-629	BURGOS A SANTONA	L.P. CANTABRIA - L.P. CANTABRIA	60,810 - 64,675		3,870

PGCPV	RED	SIMBOLO NUEVO	ENLACE	SIMBOLO ANTIGUO	DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN DEL TRAMO	PUNTOS KILOMETRICOS	LONGITUD km	LONGITUD km
ROP	R	N-633		BI631/N633	ACCESO AL AEROPUERTO DE LOIU (Por Aldekone)	ENLACE DERIO (BI-30) - AEROPUERTO	9,215 - 13,730		4,520
			N-633_10		Derio/BI-737		10	1,130	
			N-633_12		Aldekone		12	0,522	
			N-633_13		Loiu/Derio		13	0,637	
ROP	R	N-634		N-634	DONOSTIA/S.SEBASTIAN A SANTANDER Y A CORUNA	L.T.H. (Gipuzkoa) - BILBAO (Ibarsusi)	65,630 - 107,780		42,290
			N-634_79		Murueta		79	0,766	
			N-634_81		Iurreta		81	1,115	
			N-634_83		Arriandi		83	0,570	
			N-634_90		Amorebieta Este		90	0,938	
			N-634_91		Amorebieta		91	1,360	
			N-634_93		Borua		93	1,776	
			N-634_99		Azkarri		99	0,277	
			N-634_106		Legizamon		106	0,718	
			N-634_107		Ibarsusi		107	0,700	
ROP	R	N-636		BI-632 / -	BEASAIN A DURANGO (Por Kanpazar)	L.T.H. GIPUZKOA - DURANGO (Gerediaga)	34,980 - 49,350		14,420
			N-636_42		Elorrio Centro		42	1,301	
			N-636_44		Elorrio Oeste		44	1,120	
			N-636_47		Muntsaratz		47	1,400	
ROP	R	N-639		C-639	ACCESO AL PUERTO POR ZIERBENA	PUERTO DE BILBAO - BI-734	17,880 - 24,170		6,110
ROP	R	N-644			AUTOVIA DEL PUERTO	A-8 - PUERTO DE BILBAO	129,510 - 132,220		2,730
			N-644_132		Puerto Bilbao		132	0,305	
							TOTAL KM.		225,880

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

RED NARANJA - RED BASICA

PGCPV	RED	SÍMBOLO NUEVO	ENLACE	SÍMBOLO ANTIGUO	DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN DEL TRAMO	PUNTOS KILOMETRICOS	LONGITUD km	LONGITUD km
ROP	N	BI-11		BI-604	ACCESO A BILBAO POR EL NORTE (Enekuri - Asua)	IBARREKOLANDA - LA CADENA (BI-704)	3,510 - 7,450		3,990
			BI-11_4		Ibarrekolanda		4	0,740	
			BI-11_5		Enekuri		5	0,970	
			BI-11_6		Fano		6	1,120	
ROP	N	BI-20		BI-631	CIRCUNVALACION ESTE DE BILBAO	ENLACE LARRASKITU (BI-10) - ENLACE DERIO (BI-30)	0,000 - 9,215		7,280
			BI-20_0		Miribilla		0	0,000	
			BI-20_3		Txurdinaga		3	0,675	
			BI-20_4		Otxarkoaga		4	0,585	
			BI-20_5		Orueta		5	0,388	
			BI-20_6		Santo Domingo		6	0,520	
			BI-20_8		Galbarriatu		8	0,655	
ROP	N	BI-623		C-6211	VITORIA/GASTEIZ A DURANGO	L.T.H. ARABA (Gomilaz) - N-634	22,420 - 43,210		20,860
			BI-623_24		Otxandio		24	0,200	
ROP	N	BI-624		C-6210	ALTUBE A BALMASEDA	L.P. BURGOS - BALMASEDA (BI-636)	64,440 - 67,070		2,580
ROP	N	BI-625		N-625	ORDUNA A BILBAO	ORDUNA - L.T.H. ARABA	351,370 - 354,210		2,960
ROP	N	BI-625		N-625	ORDUNA A BILBAO	L.T.H. ARABA - CRUCE N-634	372,560 - 387,310		14,770
			BI-625_385		Zaratamo		385	1,625	
	N	BI-626			TUNEL DE ARTXANDA S/LA SALVE (Peaje)	PUENTE LA SALVE - N-637	1,760 - 3,720		1,960
	N	BI-627			TUNEL DE ARTXANDA S/UGAZKO (Peaje)	UGAZKO - BI-626	2,110 - 3,620		1,510
	N	BI-629		BI-625	TUNEL DE ARTXANDA (Antigua BI-625)	LA SALVE - UGAZKO	395,000 - 396,110		1,080
			BI-629_395		La Salve		395	0,956	
ROP	N	BI-630		C-6210	BALMASEDA A CARRANZA	BALMASEDA - L.P. CANTABRIA	30,270 - 42,420		12,350
ROP	N	BI-630		C-6210	BALMASEDA A CARRANZA	L. P. CANTABRIA (La Escrita) - L. P. CANTABRIA	48,970 - 60,190		10,990
ROP	N	BI-631		C-6313	N-633 A BERMEO	ENLACE ALDEKONE (N-633) - BERMEO (BI-2235)	11,820 - 37,340		25,930
			BI-631_13		Artebakarra		13	1,210	
			BI-631_15		Laukariz		15	1,240	
			BI-631_16		Zabalondo		16	0,453	
			BI-631_18		Mungia/Gatika		18	0,778	
			BI-631_19		Mungia/Maruri		19	0,687	
ROP	N	BI-633		BI-134	DURANGO A ONDARROA (Por Trabakua)	MATIENA (N-634) - ONDARROA	31,450 - 59,545		27,670
			BI-633_34		Berriz		34	0,500	
			BI-633_58		Aleri		58	0,380	
ROP	N	BI-635		C-6315	AMOREBIETA A GERNIKA	AMOREBIETA - GERNIKA (BI-2238)	23,960 - 37,450		13,700
			BI-635_25		Katia		25	0,950	
			BI-635_29		Zugastrieta		29	0,255	
			BI-635_34		Gernika		34	0,820	
			BI-635_35		Txaporta		35	0,435	
ROP	N	BI-636		- / C-6318	CORREDOR DEL CADAGUA	ENLACE KASTREXANA (BI-10) - L.P. BURGOS	4,170 - 34,440		29,950
			BI-636_5		Altamira		5	0,922	
			BI-636_7		Alonsotegi		7	0,800	
			BI-636_10		Arbuio		10	1,150	
			BI-636_14		Sodupe		14	1,070	
			BI-636_16		Padura		16	0,539	
			BI-636_19		Artxube		19	1,790	
			BI-636_22		Güeñes Oeste		22	1,110	
			BI-636_23		Zalla		23	1,440	
			BI-636_28		La Herrera		28	0,500	
			BI-636_30		Balmaseda Norte		30	0,705	
			BI-636_31		Arbiz		31	0,330	
			BI-636_32		Balmaseda Sur		32	0,020	
ROP	N	BI-637		BI-103	KUKULARRA A SOPELA	ENLACE KUKULARRA (BI-30) - SOPELA	7,970 - 18,690		10,450
			BI-637_9		Erandio/Landa		9	0,830	
			BI-637_10		Universidad		10	1,235	
			BI-637_11		Leioa		11	1,142	
			BI-637_14		Bolue		14	3,760	
			BI-637_17		Mimenaga		17	0,780	
			BI-637_18		Sopela		18	2,560	
ROP	N	BI-638		C-6212	DEBA A ONDARROA	L.T.H. GIPUZKOA - ONDARROA	8,000 - 8,900		0,900
							TOTAL KM.		188,930

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

RED AZUL - RED COMPLEMENTARIA

PGCPV	RED	SÍMBOLO NUEVO	ENLACE	SÍMBOLO ANTIGUO	DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN DEL TRAMO	PUNTOS KILOMETRICOS	LONGITUD km	LONGITUD km
F	AZ	BI-704		BI-2704	ASUA A LOIU	LA CADENA (BI-11) - LOIU	8,000 - 9,340		1,340
	AZ	BI-707		BI-2731	UPV A DERIO	CAMPUS UPV LEIOA - AKARLANDA (BI-2704)	14,930 - 18,120		3,090
	AZ	BI-707		BI-3707	UPV A DERIO	LOIU - DERIO	19,900 - 23,520		3,670
	AZ	BI-712		BI-3712	BASAURI A BOLUETA	BASAURI - PUENTE S/NERVION	387,675 - 388,550		0,800
			BI-712_388		Bokete		388	0,060	
ROP	AZ	BI-725		BI-635	LEMOA A AMOREBIETA	LEMOA - AMOREBIETA	18,000 - 21,000		2,890
ROP	AZ	BI-728		BI-628	EJE DEL BALLONTI	CARMEN - PORTUGALETE	9,790 - 14,210		4,670
			BI-728_12		Markonzaga		12	1,030	
ROP	AZ	BI-728		BI-628	EJE DEL BALLONTI	BALPARDA - NOCEDAL	15,830 - 17,430		1,590
			BI-728_17		Nocedal		126	0,645	
	AZ	BI-732			MONTEFUERTE A SAN FAUSTO	N-636 - N-634	49,130 - 51,390		2,260
			BI-732_50		Montorreta		50	0,150	
ROP	AZ	BI-734		N-634	ANTIGUA N-634 (El Bao - L.P. Cantabria)	EL BAO (N-639) - L.P. CANTABRIA	128,120 - 136,140		7,860
	AZ	BI-735		BI-735	LUTXANA A ASUA	RIBERA DE ERANDIO - ROTONDA ASUA (BI-11)	8,520 - 11,220		2,740
	AZ	BI-735		BI-737	LUTXANA A ASUA	ROTONDA ASUA (BI-11) - SANGRONIZ	11,220 - 11,880		0,660
	AZ	BI-738		BI-637	ENLACE DE ERANDIO A ARTAZA	ENLACE N-637 (Vías de Servicio) - ENLACE UDONDO	8,900 - 11,308		2,280
	AZ	BI-744		BI-644	KAREAGA A SESTAO (Vega Vieja)	BI-3724 - BI-728	9,480 - 11,550		2,180
	AZ	BI-747		BI-747	ACCESO A LA UNIVERSIDAD	AXPE - BI-707	0,000 - 4,560		4,590
	AZ	BI-757		BI-2757	GALLARTA A LA ARBOLEDA	VARIANTE DE GALLARTA	0,000 - 1,120		1,120
	AZ	BI-757		BI-2757	GALLARTA A LA ARBOLEDA	EL CAMPILLO - LA ARBOLEDA	2,825 - 6,830		3,990
	AZ	BI-794		BI-2794	ENLACE A-8 - LA ARENA	ENLACE A-8 - LA ARENA	23,050 - 24,790		1,710
							TOTAL KM.		47,440

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

RED VERDE - RED COMARCAL

PGCPV	RED	SÍMBOLO NUEVO	ENLACE	SÍMBOLO ANTIGUO	DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN DEL TRAMO	PUNTOS KILOMETRICOS	LONGITUD km	LONGITUD km
	V	BI-2101		BI-3101	LARRAURI A BAKIO	BI-631 - BAKIO	20,540 - 25,340		4,650
	V	BI-2120		C-6320	MUNGIA A PLENTZIA	MUNGIA - PLENTZIA	15,550 - 26,560		11,030
F	V	BI-2121		BI-120	MUNGIA A GERNIKA	MUNGIA (BI-631) - FRUNIZ	16,130 - 22,000		5,700
F	V	BI-2121		BI-121	MUNGIA A GERNIKA	P.K. 22+880 - OLABARRI (BI-3213)	22,880 - 25,080		2,270
F	V	BI-2121		BI-122	MUNGIA A GERNIKA	P.K. 25+660 - VISTA ALEGRE (BI-635)	25,660 - 34,360		8,370
F	V	BI-2124		BI-3124	LARRABASTERRA A ASTIENZA (Maruri)	PK 20+440 - BI-2704	20,440 - 23,300		2,860
F	V	BI-2124		BI-634	LARRABATERRA A ASTIENTZA (Maruri)	URDULIZ - IGARTUA (BI-3144)	24,970 - 30,020		5,080
F	V	BI-2124		BI-3111	LARRABASTERRA A ASTIENZA (Maruri)	IGARTUA (BI-3144) - ASTIENTZA (Maruri)	30,020 - 31,460		1,470
	V	BI-2153		BI-3153	ANDRAKA A ARMINTZA	ANDRAKA - P.K. 24+770	23,380 - 24,770		1,380
	V	BI-2153		BI-3151	ANDRAKA A ARMINTZA	P.K. 25+720 - ARMINTZA	25,720 - 27,000		1,450
F	V	BI-2224		BI-3241	GERNIKA A MARKINA	GERNIKA (BI-635) - LOIOLA	33,830 - 37,200		3,340
F	V	BI-2224		BI-124	GERNIKA A MARKINA	ARRATZU - P.K. 45+100	37,800 - 45,100		7,400
F	V	BI-2224		BI-130	GERNIKA A MARKINA	MUNITIBAR - BOLIBAR	47,230 - 52,520		5,230
F	V	BI-2224		BI-130	GERNIKA A MARKINA	BOLIBAR - IRUZUBIETA (BI-633)	53,020 - 54,610		1,580
F	V	BI-2235		BI-635	MUNDAKA A BERMEO	MUNDAKA (BI-3215) - BERMEO	47,530 - 50,000		2,370
F	V	BI-2238		BI-2238	GERNIKA A PUERTO DE ELANTXOBE	GERNIKA - MURUETAGANE	32,740 - 39,782		7,090
F	V	BI-2238		BI-2237	GERNIKA A PUERTO DE ELANTXOBE	MURUETAGANE - PUERTO ELANTXOBE	39,782 - 45,200		4,850
	V	BI-2239		BI-3239	ARRIEDERRA A EA	BI-2238 - BI-3238 (Natxitua)	41,970 - 43,920		1,900
	V	BI-2239		BI-3238	ARRIEDERRA A EA	NATXITUA (BI-3238) - EA	43,920 - 46,610		2,650
	V	BI-2301		BI-3301	ERMUA A ARRANGIZGANA	ERMUA - BI-633	41,640 - 48,030		6,230
F	V	BI-2405		BI-3405	PLAZAKOLA A LEKEITIO	PLAZAKOLA - OLETA	55,120 - 63,350		7,880
F	V	BI-2405		BI-3447	PLAZAKOLA A LEKEITIO	OLETA - LEKEITIO (BI-2238)	64,000 - 67,090		3,040
F	V	BI-2521		BI-P-5321	ORDUNA A ALTUBE	ORDUNA (BI-625) - L.T.H. ARABA	40,060 - 44,520		4,420
F	V	BI-2522		BI-521/522	ARETA A ZIORROGA (Por Orozko)	ARETA - L.T.H. ARABA	20,320 - 30,030		9,520
	V	BI-2524		BI-3524	UGAO-MIRABALLES A ARTEA	BI-625 - PK 16+360	12,690 - 16,360		3,690
	V	BI-2524		BI-3524	UGAO-MIRABALLES A ARTEA	PK 17+000 - PK 18+700 (Zeberio)	17,000 - 18,700		1,690
	V	BI-2524		BI-3524	UGAO-MIRABALLES A ARTEA	PK 20+000 (Zeberio) - PK 26+110	20,000 - 26,110		6,070
F	V	BI-2617		BI-P-5017	VILLVERDE DE TRUCIOS A TRUCIOS	LA IGLESIA - L.P. CANTABRIA	43,000 - 45,530		2,500
F	V	BI-2625		N-625	PTO. ORDUNA A ORDUNA	L.T.H. ARABA - ORDUNA	350,580 - 351,370		0,810
	V	BI-2632		C-6322	ELORRIO A BERGARA	ELORRIO - L.T.H. GIPUZKOA	39,450 - 43,230		3,780
F	V	BI-2636		C-6213	MARKINA A ELGOIBAR	P.K. 50+860 - L.T.H. GIPUZKOA	50,860 - 58,070		6,390
F	V	BI-2701		BI-500/501	MUSKIZ A MALABRIGO (Por Sopuerta)	MUSKIZ (BI-734) - MALABRIGO (BI-630)	20,120 - 35,710		15,550
F	V	BI-2704		BI-2704	LOIU A PLENTZIA	LOIU - PLENTZIA (BI-2120)	9,340 - 24,190		12,450
	V	BI-2713		BI-737	ERLETXES A ALTO DE GEREKIZ	ERLETXES - LARRABETZU SUR	10,690 - 12,120		1,420
F	V	BI-2713		BI-3751	ERLETXES A ALTO DE GEREKIZ	LARRABETZU SUR - BI-2121	12,180 - 24,080		11,270
							TOTAL KM,		177,380

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

RED AMARILLA - RED LOCAL

PGCPV	RED	SÍMBOLO NUEVO	ENLACE	SÍMBOLO ANTIGUO	DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN DEL TRAMO	PUNTOS KILOMETRICOS	LONGITUD km	LONGITUD km
	A	BI-3101		BI-V-1001	BAKIO A BERMEO	BAKIO - BERMEO	29,000 - 37,970		8,990
	A	BI-3102		BI-V-1202	MUNGIA A ASTOREKA	PK 17+230 - BI-2713	17,230 - 27,130		8,570
	A	BI-3103		BI-V-1103	MUNGIA A BILLELA	PK 0+695 - BI-2120	0,695 - 1,450		0,690
	A	BI-3104		BI-V-1204	SOIETXE A GAMIZ-FIKA	BI-2121 - BI-3102 (Cedida)	20,170 - 21,930		1,760
	A	BI-3105		BI-V-1105	GATIKA A BUTROE (Por Laukiz)	GATIKA - BI-634	19,040 - 24,010		4,190
	A	BI-3108		BI-V-1008	ELORDUI - MARKAIDA (Mungia)	BI-631 - MARKAIDA	18,050 - 21,170		3,070
	A	BI-3112		BI-V-1112	UNBEGANA A LAUKIZ	BI-2704 - PK 16+440	13,990 - 16,440		2,450
	A	BI-3114		BI-634	SOPELA A PLENTZIA	SOPELA (BI-637) - SOPELA (PK 21+070)	19,610 - 21,070		1,570
	A	BI-3114		BI-2122	SOPELA A PLENTZIA	SOPELA (PK 21+070) - PLENTZIA (BI-2704)	21,070 - 27,080		5,870
	A	BI-3117			ASTIENZA A PORTUMES	BI-2120 - BI-3152	19,670 - 25,330		5,500
	A	BI-3122		BI-2121	TRAVESIA DE MUNGIA	MUNGIA - BI-2121	16,480 - 16,910		0,430
	A	BI-3123		BI-V-1203	SOIETXE A ALTAMIRA-S. KRISTOBAL	BI-2121 - BI-2235	20,040 - 34,930		14,560
	A	BI-3131		BI-V-1201	ZABALONDO A LAUKARIZ (Mungia)	BI-4117 (Cedida) - BI-3715 (Cedida)	14,000 - 16,020		1,880
	A	BI-3144		BI-634	IGARTUA A MUNGIA	IGARTUA (BI-2124) - PK 31+750	30,020 - 31,750		1,720
	A	BI-3144		BI-634	IGARTUA A MUNGIA	P.K. 32+690 - MUNGIA (BI-631)	32,690 - 33,740		1,070
	A	BI-3148		BI-V-1148	IBAIZABAL A ANDRA-MARI (Morga)	BI-2121 - BI-2713	27,510 - 32,800		4,270
	A	BI-3151		BI-V-1051	PLENTZIA A GOIKOERROTA	GORLIZ - BI-2153	27,160 - 29,760		2,580
	A	BI-3152		BI-3151	ARMINTZA A BAKIO	ARMINTZA - BI-2101 (Cedida)	32,000 - 46,020		13,710
	A	BI-3154		BI-V-1054	KRUTZETA A SAGASTIKOETXE (Gorliz)	PK 0+330 - BI-2120	0,330 - 1,060		0,730
	A	BI-3174		BI-V-1004	RAMAL DE EMERANDO (Meñaka)	BI-2101 - BI-631	20,790 - 22,510		1,650
	A	BI-3213		BI-V-1213	ERRIGOTIOLEA A GERNIKA	BI-2121 - CEMENTERIO DE GERNIKA	25,070 - 34,740		9,540
	A	BI-3214		BI-V-1214	ALDAI A JAINKO (Arrieta)	BI-3213 - JAINKO	25,610 - 27,380		1,770
	A	BI-3215		BI-2238	GERNIKA A MUNDAKA	ROTONDA (BI-2238) - GERNIKA	36,330 - 37,170		0,840
	A	BI-3215		BI-2235	GERNIKA A MUNDAKA	GERNIKA - MUNDAKA (BI-3215)	37,170 - 47,530		10,270
	A	BI-3218		BI-2238	MURUETAGANE A LEKEITIO	MURUETAGANE - ROTONDA LEKEITIO	39,772 - 53,340		13,590
	A	BI-3222		BI-V-1322	DUDOLETAGANA A MARMIZ (Por Mendata)	BI-3332 - BI-3224	31,340 - 44,250		11,650
	A	BI-3223		BI-123	RAMAL DE LA BI-2238 EN GAUTEGIZ ARTEAGA	GAUTEGIZ ARTEAGA - ALTO DE EREÑO	37,940 - 39,720		1,690
	A	BI-3224		BI-2224	GERNIKA A IBARTXU	BI-2238 (Cedida) - IBARTXU	33,350 - 41,130		7,050
	A	BI-3231		BI-131	RAMAL DE BI-3332 A MUNITIBAR	ZUGASTIETA (BI-3332) - MUNITIBAR	25,440 - 37,580		12,180
	A	BI-3234		BI-V-1234	GAUTEGIZ ARTEAGA A IBARRANGELU (Por Laida)	BI-2238 - BI-4236	37,920 - 50,650		12,600
	A	BI-3238		BI-V-1238	IBARRANGELU A ISPASTER (BI-3228)	IBARRANGELU (BI-2238) - NATXITUA (BI-2239)	43,860 - 46,020		2,050
	A	BI-3238		BI-V-1238	IBARRANGELU A ISPASTER (BI-3228)	EA - ISPASTER (BI-3218)	49,340 - 55,600		5,510
	A	BI-3242		BI-V-1242	UARKA A EREÑO (Por Nabarniz)	UARKA (BI-2224) - PK 48+260	36,500 - 48,260		11,540
	A	BI-3302		BI-V-1402	GOMEZEAGA A ERMUA (Por Mallabia)	BI-633 A LIMITE ERMUA	38,080 - 40,340		2,250
	A	BI-3313		BI-V-1333	DONIBANE A SANTIAGO (Por Axpe)	DONIBANE - BI-4332	37,700 - 39,130		1,430
	A	BI-3321		BI-V-1221	BERRIZ A ELORRIO	OLAKUETA - OZONTXUETA	35,570 - 40,250		4,530
	A	BI-3325		BI-635	ANTIGUA CARRETERA LEMOA A GERNIKA	ENLACE KATIA - PK 26+840	25,090 - 26,840		1,740
	A	BI-3331		BI-632	TRAVESIA DE ELORRIO	TRAVESIA DE ELORRIO	39,550 - 40,320		0,790
	A	BI-3332		BI-132	ENLACE DE LA BI-635 A LA N-634	ZUGASTIETA - LA PILASTRA	25,680 - 37,530		11,440
	A	BI-3334		N-634	TRAVESIA DE AMOREBIETA	TRAVESIA DE AMOREBIETA	92,830 - 93,260		0,430
	A	BI-3336		N-636	ANTIGUA N-636 BEASAIN - DURANGO	ELORRIO - ABADINO	44,110 - 45,310		1,320
	A	BI-3338		BI-2238	ANTIGUA BI-2238 (Lekeitio)	BI-3218 - BI-3338 (Cedida)	51,840 - 53,360		1,520
	A	BI-3341		BI-V-1341	IURRETA A GEREDIAGA (Por Garai)	PK 29+520 - BI-633	29,520 - 39,430		9,480
	A	BI-3342		BI-142	RAMAL DE BERRIZ A LA N-634	BI-3335 (Cedida) - AREITIO	34,730 - 38,570		3,850
	A	BI-3344		N-634	ANTIGUA N-634 (Zaldibar y Ermua)	L.T.H. - ROTONDA PK 68+380	65,570 - 68,380		0,810
	A	BI-3438		BI-638	LEKEITIO A ONDARROA	LEKEITIO A ONDARROA	55,150 - 67,000		11,710
	A	BI-3447		BI-V-1247	MUNITIBARA OLETA	PK 38+510 - OLETA	38,510 - 52,670		13,160
	A	BI-3448		BI-V-1248	AULESTI A MARKINA-XEMEIN	BI-3447 - BI-633	43,620 - 51,540		7,780
	A	BI-3481		BI-V-1281	EA A SU L.M. (Por Bedarona)	BI-3238 - BI-3238	49,300 - 53,410		3,940
	A	BI-3511		C-6211	TRAVESIA DE OTXANDIO	TRAVESIA DE OTXANDIO	45,810 - 46,270		0,460
	A	BI-3513		BI-V-5213	OROZKO A ARTEA	BERAZA - BI-3524	25,340 - 39,010		13,710
	A	BI-3527		N-240	ANTIGUA N-240 (Igorre)	N-240 A LIMITE CON ARANZAZU	19,820 - 21,460		1,650
	A	BI-3542		BI-V-1442	ZUBIZABAL A OTXANDIO	N-240 - BI-623	40,300 - 45,020		4,700

PGCPV	RED	SIMBOLO NUEVO	ENLACE	SIMBOLO ANTIGUO	DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN DEL TRAMO	PUNTOS KILOMETRICOS	LONGITUD km	LONGITUD km
	A	BI-3543		BI-2543	IGORRE A OTXANDIO (Por Dima)	IGORRE - DIMA	22,660 - 25,000		2,270
	A	BI-3543		BI-2543	IGORRE A OTXANDIO (Por Dima)	DIMA - OTXANDIO	26,000 - 41,160		14,960
	A	BI-3601		BI-P-5001	COTARROS A LAS MUÑECAS (Sopuerta)	PK 30+000 - L. P. CANTABRIA	30,000 - 33,270		3,260
	A	BI-3602		BI-502	GUENES A MALABRIGO (Por Zalla)	PK 24+920 - RETOLA	24,920 - 27,460		2,550
	A	BI-3611		BI-V-5011	EL CARRAL A LA HERBOSA (Sopuerta)	BI-2701 - BI-630	30,600 - 35,440		4,890
	A	BI-3614		BI-V-5014	SOPUERTA A TRASLAVINA	BI-2701 - BI-630	28,760 - 36,020		7,090
	A	BI-3621		BI-V-5101	GORDEXOLA A ZALLA	PK 19+840 - ARANGUREN	19,840 - 26,470		6,580
	A	BI-3622		BI-V-5022	AMBASAGUAS (Carranza) A LANESTOSA	CONCHA - N-629	54,220 - 66,140		11,940
	A	BI-3629		BI-V-5029	CONCHA A ALTO DE TRETO (Por Presa)	BI-3622 - BI-3622	54,470 - 61,920		7,430
	A	BI-3631		BI-V-5031	GUENES A SOPUERTA	GUENES - BI-2701	21,150 - 34,090		12,800
	A	BI-3632		BI-V-5032	UMARAN A EL ARENAO (Galdames)	BI-3631 - BI-2701	24,730 - 32,460		7,200
	A	BI-3634		BI-V-5034	SOGARAI A S.FRANCISCO (Galdames)	BI-3631 - BI-3632	0,000 - 0,360		0,360
	A	BI-3641		BI-P-5041	PADURA A MAIORGA	BI-636 - L.T.H. ARABA	16,940 - 21,010		3,870
	A	BI-3651		BI-636	ANTIGUA BI-636 (Bilbao - Reinosa)	KASTRESANA A ARBUÍO	6,500 - 11,030		3,920
	A	BI-3651		BI-636	ANTIGUA BI-636 (Bilbao - Reinosa)	IBARRA (Güeñes) - SODUPE	13,490 - 15,060		1,580
	A	BI-3651		BI-636	ANTIGUA BI-636 (Bilbao - Reinosa)	ZERIBAI (Güeñes) - ARTXUBE (Güeñes)	17,000 - 17,925		0,925
	A	BI-3651		BI-636	ANTIGUA BI-636 (Bilbao - Reinosa)	VARIANTE EN ZALLA PARA CONEXION CON LA BI-3621	21,500 - 21,720		0,220
	A	BI-3651		BI-636	ANTIGUA BI-636 (Bilbao - Reinosa)	PK 24+450 A LA HERRERA	24,450 - 27,640		3,160
	A	BI-3701		BI-V-5201	ARRIGORRIAGA A ARKOTXA (Por Zaratamo)	BI-625 - BI-3720	8,250 - 13,830		5,590
	A	BI-3702		BI-V-5202	ARRIGORRIAGA A ZARATAMO (Por Atxandio)	BI-3701 - BI-3701	8,500 - 15,520		7,010
	A	BI-3709		BI-V-1109	LARRAKOETXE A BOTEOLA (Loiu-Gatika)	BI-3707 - BI-3105	10,960 - 17,170		6,330
	A	BI-3715		C-6313	GALBARRIATU A MUNGIA (Por Derio)	PK 10+890 - PK 11+750	10,890 - 11,860		1,000
	A	BI-3720		BI-520	RAMAL DE BI-625 A GALDAKAO	URBI (BI-625) - GALDAKAO	6,510 - 7,420		0,910
	A	BI-3723		BI-V-5123	ABUSU A ARRIGORRIAGA	ZAMAKOLA - LIMITE ARRIGORRIAGA	2,300 - 5,070		2,690
	A	BI-3724		N-634	ANTIGUA N-634 (Barakaldo - El Bao)	BARAKALDO (Ugarte) - TRAPAGA-KAUSO	120,690 - 122,370		1,730
	A	BI-3724		N-634	ANTIGUA N-634 (Barakaldo - El Bao)	LIMITE TRAPAGA - NOCEDAL (BI-728)	123,860 - 126,270		2,440
	A	BI-3724		N-634	ANTIGUA N-634 (Barakaldo - El Bao)	NOCEDAL (BI-728) - EL BAO (N-639)	126,270 - 128,120		1,800
	A	BI-3725		BI-625	ANTIGUA BI-625 (Bilbao)	IBARSUSI (N-634) - SANTUTXU	391,030 - 392,440		1,420
	A	BI-3732		BI-V-1132	AGIRLETA/SANTO DOMINGO A EL GALLO (Galdakao)	PK 3+550 - N-634	3,550 - 16,110		12,710
	A	BI-3733		BI-V-1023	BERANGO A EGUZKITZA	PK 18+720 - EGUZKITZA	18,720 - 20,230		1,590
	A	BI-3736		BI-636	BASURTO A SIETE CAMPAS	ALTAMIRA - ALTO DE KASTRESANA	3,475 - 4,920		1,460
	A	BI-3737		BI-634	GOBELA A BERANGO	ROTONDA ORMAZA - LIMITE BERANGO	17,000 - 18,200		0,790
	A	BI-3738		BI-737	ANTIGUA CARRETERA ERANDIO A ERLETXES	SANGRONIZ - PK 16+750	14,600 - 16,750		2,160
	AZ	BI-3738		BI-737	ANTIGUA CARRETERA ERANDIO A ERLETXES	P.K. 17+000 - P.K. 18+630	17,000 - 18,630		1,190
	A	BI-3739		C-639	SESTAO A PORTUGALETE	BI-3739 (Cedida) - BI-3791	12,640 - 12,850		0,230
	A	BI-3740		N-639	ANTIGUO ACCESO AL PUERTO POR ZIERBENA	N-639 - LIMITE ABANTO ZIERBENA	22,870 - 23,470		0,620
	A	BI-3741		BI-V-1041	ENEKURI A AGIRLETA/SANTO DOMINGO (Bilbao)	BI-11 - BI-631	5,200 - 10,870		4,220
	A	BI-3742		BI-V-5042	ZORROTZA A KASTRESANA (Bilbao)	PK 5+400 - BI-3651	5,400 - 7,910		2,450
	A	BI-3745		BI-745	BARAKALDO A VALLE DE TRAPAGA/TRAPAGARAN	BARRIO DE SAN VICENTE - N-634 (Cedida)	9,090 - 11,580		2,410
	A	BI-3746		BI-V-1046	UGARTE A SESTAO (Por Galindo)	BI-3724 - BI-728	10,070 - 11,790		0,780
	A	BI-3747		BI-V-1047	TRAPAGA A URIOSTE (Por Galindo)	BI-3724 - LIMITE ORTUELLA	10,960 - 13,730		2,830
	A	BI-3748		BI-V-1048	VALLE TRAPAGA/TRAPAGARAN A BALLONTI	LIMITE TRAPAGA - BI-3749	0,487 - 0,727		0,240
	A	BI-3749		BI-V-1049	PORTUGALETE A ORTUELLA	BI-3749 (Cedida) - URIOSTE	13,920 - 14,820		0,910
	A	BI-3750		BI-631	BEGONA A MONTE ABRIL	BEGONA - BI-631	2,600 - 3,040		0,450
	A	BI-3755		BI-V-5045	VALLE TRAPAGA/TRAPAGARAN A LA ARBOLEDA	BI-3755 (Cedida) - LA ARBOLEDA (Excepto La Reineta)	13,100 - 19,880		6,470
	A	BI-3791		BI-V-1091	PORTUGALETE A NOCEDAL	BI-3739 - BI-3724	12,830 - 17,000		2,220
	A	BI-3794		BI-V-1094	MUSKIZ A ZIERBENA	BI-734 - LA ARENA	20,490 - 24,200		2,860
	A	BI-3795		BI-V-1095	SAN JULIAN A COBARON	BI-3796 - EL COBARON	22,690 - 27,440		4,520
	A	BI-3796		BI-V-1096	LAVALLE A SAN JULIAN DE MUSKIZ	BI-3794 - BI-3795	0,000 - 0,270		0,270
	A	BI-3931		BI-V-5131	ORDUNA A IZORIA	LA ANTIGUA - L.P. ARABA	40,370 - 48,790		8,400
	A	BI-3941		BI-V-1441	OTXANDIO A KRUZETA	BI-623 - L.P. ARABA	46,940 - 48,910		1,830
	A	BI-3950		BI-V-1302	EIBAR A ETXEBARRIA	BI-3950 (Cedida) - L.P. GIPUZKOA	53,850 - 56,740		2,800
	A	BI-4104		BI-V-1104	RAMAL A BIRLOKOERROTA (Mungia)	BI-2120 - MOLINO	0,000 - 0,920		0,920
	A	BI-4105		BI-V-1205	LARRAURI A BELAKO	BI-631 - BI-2121	19,530 - 23,580		4,070
	A	BI-4118		BI-V-1218	FRUNIZ A GANBE (Por Botiola)	BI-2121 (Cedida) - ESCUELAS	22,160 - 26,050		3,890
	A	BI-4137		BI-V-1137	GEREKIZ A ESKERIKA (Morga)	BI-2713 - ESKERIKA	28,870 - 31,850		3,000
	A	BI-4155		BI-V-1055	TXATXARRO A SARATXAGA (Gorliz)	BI-3154 - SARATXAGA	0,000 - 0,050		0,050
	A	BI-4203		BI-V-1003	RAMAL A MATXITXAKO (Bermeo)	BI-3101 - FARO MATXITXAKO	35,300 - 37,750		2,520
	A	BI-4207		BI-V-1207	ACCESO A LA EMISORA TVE (Sollube)	BI-631 - ESTACION TV	28,010 - 32,560		4,540
	A	BI-4209		BI-V-1209	BERMEO A ARTIKA	BI-4209 (Cedida) - MOLINO	34,250 - 36,250		1,980
	A	BI-4211		BI-V-1211	ERRIGOITIA SAN LORENZO	BI-3213 - BI-4212 (Cedida)	29,260 - 30,880		1,620
	A	BI-4215		BI-V-1215	GERNIKA A LUMO	GERNIKA - LUMO	32,620 - 34,130		1,640
	A	BI-4221		BI-V-1321	GOMEZTEGIA IBARRURI (Muxika)	BI-3332 - IBARRURI	26,780 - 27,550		0,770

PGCPV	RED	SIMBOLO NUEVO	ENLACE	SIMBOLO ANTIGUO	DENOMINACIÓN	LOCALIZACIÓN DEL TRAMO	PUNTOS KILOMETRICOS	LONGITUD km	LONGITUD km
	A	BI-4223		BI-V-1323	ARRUETA A MAUME	BI-3222 - MAGUMA	33,510 - 36,590		3,030
	A	BI-4236		BI-V-1236	IBARRANGELU A AKORDA	BI-3234 - AKORDA	50,670 - 53,010		2,360
	A	BI-4244		BI-V-1244	KORTEZUBI A BASONDO (Gernika)	BI-2238 - BASONDO	36,040 - 38,530		2,540
	A	BI-4251		BI-V-1151	ZIRITZA A GOROZIKA (Muxika)	BI-635 - GOROZIKA	24,490 - 25,800		1,310
	A	BI-4283		BI-V-1283	IBINAGA A ELANTXOBE	BI-2238 - ELANTXOBE	44,100 - 44,930		0,830
	A	BI-4332		BI-V-1332	ATXONDO A ARRAZOLA	BI-4332 (Cedida) - ANTIGUO F.C.	36,320 - 40,550		4,190
	A	BI-4337		BI-V-1337	EUBA A BERNAGOITIA (Amorebieta-Etxano)	N-634 - BERNAGOITIA	23,070 - 26,760		3,690
	A	BI-4342		BI-V-1142	SAN PEDRO A BORO A (Amorebieta-Etxano)	BI-3334 - BORO A	17,150 - 18,670		1,400
	A	BI-4343		BI-V-1143	AMOREBIETA A ALDANA	BI-4343 (Cedida) - ALDANA GOIKOA	20,600 - 24,780		4,160
	A	BI-4344		BI-V-1144	RAMAL DE AURTENENGOA (Amorebieta-Etxano)	BI-4343 - AURTEMENGOA	0,000 - 0,400		0,400
	A	BI-4346		BI-V-1146	RAMAL DE ANTZIA (Amorebieta-Etxano)	BI-4343 - ANTZIA	0,000 - 0,300		0,300
	A	BI-4401		BI-V-1301	BOLIBAR A COLEGIATA DE ZIORTZA	BI-2224 - COLEGIATA	52,530 - 54,410		1,890
	A	BI-4403		BI-V-1303	URBERUAGA A LARRUSKAIN (Markina)	BI-633 - LARRUSKAIN	53,570 - 59,210		5,600
	A	BI-4404		BI-V-1304	MARKINA-XEMEIN A ITURRETA .	BI-2636 (Cedida) - LASARTE	50,680 - 55,610		4,910
	A	BI-4406		BI-V-1306	ZULUETA A AMOROTO	BI-2405 - ENTRADA AMOROTO	63,030 - 64,900		1,880
	A	BI-4449		BI-V-1249	ISUNTZA A MENDEXA	BI-3438 - MENDEXA	55,240 - 57,300		2,060
	A	BI-4482		BI-V-1282	BEDAROA A PUNTA DE EA	BI-3481 - PUNTA DE EA	51,400 - 52,670		1,260
	A	BI-4501		BI-V-5221	ZEANURI A IPINABURU	ZEANURI - IPINABURU	31,240 - 36,850		5,600
	A	BI-4511		BI-V-5211	RAMAL DE MURUETA (Orozko)	BI-2522 - MURUETA	21,800 - 22,530		0,720
	A	BI-4514		BI-V-5214	IBARRA A URIGOITI (Orozko)	BI-3513 - URIGOITI	29,240 - 33,140		3,840
	A	BI-4516		BI-V-5126	ISLA A ARACALDO	BI-625 - BI-4516 (Cedida)	18,040 - 18,590		0,550
	A	BI-4521		BI-V-5121	UGAO-MIRABALLES A ZOLLO	BI-625 - ZOLLOURRUTI	12,580 - 16,470		3,900
	A	BI-4522		BI-V-5222	RAMAL DE IPINA (Zeanuri)	BI-4501 - IPINA	36,520 - 37,150		0,630
	A	BI-4523		BI-V-5223	ZEANURI A OTZERIMENDI	ANTIGUAN-240 - ERMITA	31,260 - 34,670		3,340
	A	BI-4531		BI-V-5231	GEZALA A IGORREBASO (Igorre)	IGORRE - IGORREBASO	21,090 - 23,540		2,470
	A	BI-4532		BI-V-5132	RAMAL DE LENDONO DE ARRIBA (Orduña)	BI-3931 - LENDONO DE ARRIBA	42,540 - 45,180		2,640
	A	BI-4533		BI-V-5133	RAMAL DE MENDEIKA (Orduña)	BI-3931 - MENDEIKA	45,480 - 46,860		1,380
	A	BI-4534		BI-V-5134	ORDUNA A ZEDELIKA	BI-3931 (Cedida) - ZEDELIKA	40,040 - 42,160		2,110
	A	BI-4543		BI-V-1443	ZELAIETA A GORDOBIL (Otxandio)	BI-3542 - GORDOBIL	44,280 - 45,740		1,440
	A	BI-4544		BI-V-1444	RAMAL A MEKOLETA (Otxandio)	BI-4543 - MEKOLETA	0,000 - 0,130		0,130
	A	BI-4545		BI-V-1445	DIMA A OBA	SAN BALENTIN - OBA	26,150 - 30,800		4,520
	A	BI-4546		BI-V-1446	SANTIAGO A ARTAUN (Dima)	BI-4545 - ARTAUN	26,570 - 29,600		3,120
	A	BI-4549		BI-V-1449	IBARRA A BALTZOLA	BI-4545 (Cedida) - BALTZOLA	25,720 - 29,690		3,960
	A	BI-4602		BI-V-5002	OLLA A MONTELLANO (Galdames)	BI-2701 - CAMINOS MUNICIPALES	24,480 - 26,750		2,220
	A	BI-4612		BI-V-5012	RAMAL DE AVELLANEDA (Sopuerta)	BI-2701 - CASA JUNTAS	0,000 - 0,120		0,120
	A	BI-4613		BI-V-5013	TRASLAVINA A SANTA CRUZ (Artzentales)	BI-630 - SANTA CRUZ	33,960 - 38,760		4,710
	A	BI-4615		BI-V-5015	LABARRIETA A ALEN (Sopuerta)	BI-3614 - CAMINO FORESTAL	32,940 - 38,080		5,080
	A	BI-4618		BI-V-5018	TRUCIOS A CUETO	BI-2617 (Cedida) - CUETO	42,440 - 43,990		1,560
	A	BI-4619		BI-V-5019	ESPINAL A ESTACION VILLAVERDE DE TRUCIOS	BI-630 - ESTACION F.C.	0,000 - 0,300		0,300
	A	BI-4623		BI-V-5023	AMBASAGUAS A MATIENZO (Carranza)	BI-3622 (Cedida) - MATIENZO	52,680 - 55,400		2,710
	A	BI-4625		BI-V-5025	CONCHA A LANZASAGUDAS (Carranza)	LA TEJERA - LANZASAGUDAS	54,870 - 60,410		5,580
	A	BI-4626		BI-V-5026	EL CUADRO A BERNALES (Carranza)	BI-4625 - BERNALES	56,750 - 60,160		3,450
	A	BI-4627		BI-V-5027	LA TEJERA A PANDO (Carranza)	BI-4625 - PANDO	54,950 - 58,450		3,450
	A	BI-4671		BI-V-5071	PONTARRON A BUEN SUCESO (Carranza)	BI-630 - MONUMENTO	46,580 - 47,330		0,750
	A	BI-4672		BI-V-5072	CONCHA A ALDEACUEVA (Carranza)	BI-4625 (Cedida) - ALDEACUEVA	54,710 - 59,540		4,830
	A	BI-4675		BI-V-5075	CULEBRERA A PAULES (Carranza)	BI-630 - PAULES	51,690 - 55,230		3,520
	A	BI-4678		BI-V-5078	RIOSECO A SANTECILLA (Carranza)	BI-630 - SANTECILLA	54,610 - 58,060		3,400
	A	BI-4679		BI-V-5079	RAMAL A RANERO	BI-4678 - RANERO	56,130 - 58,250		2,130
	A	BI-4703		BI-V-5203	RAMAL DE BURBUSTU (Zaratamo)	BI-3702 - BURBUSTU	9,150 - 10,390		1,240
	A	BI-4735		BI-V-1135	RAMAL AL SANATORIO DE SANTA MARINA	BI-631 - SANATORIO	3,250 - 5,460		2,210
	A	BI-4736		BI-V-1036	RAMAL A PLAIBARRI (Lutxana)	BI-735 - PLAIBARRI	0,000 - 0,150		0,150
	A	BI-4906		BI-V-5322	RAMAL DE DELIKA	BI-2625 - L.P. ARABA	0,000 - 0,740		0,740
	A	BI-4907		BI-V-5323	RAMAL A ARTOMANA	BI-2521 - L.P. ARABA	36,910 - 37,260		0,350
							TOTAL KM.		628,235

FORU ARAUA AURREPROIEKTU,
BIZKAIKO ERREPIDEEN BURUZKOA

AURKIBIDEA

ZIOEN AZALPENA

I. TITULUA. XEDAPEN OROKORRAK

1. artikulua.- Xedea
2. artikulua.- Printzipioak eta eskubideak
3. artikulua.- Aplikazio-eremu materiala
4. artikulua.- Errepideen sailkapen teknikoa
5. artikulua.- Errepideen sailkapen funtzionala
6. artikulua.- Europa Barneko Errepideen Sarea
7. artikulua.- Errepideen katalogoa
8. artikulua.- Bizkaiko errepide sarearen azpiegitura osagarriak
9. artikulua.- Bideen nomenklatura

II. TITULUA. ERREPIDEEN ARAUBIDEA

I. KAPITULUA. BIZKAIKO ERREPIDEEN LURRALDE PLAN SEKTORIALA

10. artikulua.- Planaren xedea
11. artikulua.- Planaren edukia
12. artikulua.- Plangintza-dokumentua onartzeko prozedura
13. artikulua.- Indarraldia
14. artikulua.- Eguneratzea
15. artikulua.- Aldaketa
16. artikulua.- Onartzeko eta aldatzeko prozeduretan parte-hartzea eta informazioa ematea
17. artikulua.- Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektorialaren izaera loteslea eta koordinazioa

II. KAPITULUA. ERREPIDE ETA PROIEKTUEN PLANGINTZA

18. artikulua.- plangintza-tresnak, aurreproiektuak eta proiektuak
19. artikulua.- Obra-multzoak
20. artikulua.- Plangintzako tresnak eta proiektuak izapidetzea eta onartzea
21. artikulua.- Konpentsazio-neurriak
22. artikulua.- Onura publikoaren deklarazioa
23. artikulua.- Nahitaezko desjabetzea eta ondasun nahiz eskubideen gaineko afektazioa
24. artikulua.- Kudeatzeko autonomia
25. artikulua.- Zuzendaritza eta kontrola

III. KAPITULUA. FINANTZAKETA.



26. artikulua.- Finantzaketa-sistemak

27. artikulua. Kontribuzio bereziak

IV. KAPITULUA. USTIAPENA

28. artikulua.- Ustiapenaren kontzeptua eta edukia

29. artikulua.- Erabilera segurua eta jasangarria

30. artikulua.- Ustiatzeko moduak

31. artikulua.- Zerbitzuguneak

III. TITULUA. ERREPIDEAREN ERABILERA ETA BABESA

I. KAPITULUA. JABETZAREN MUGAK

32. artikulua.- Babes-eremuak

33. artikulua.- Jabari publikoko eremua

34. artikulua.- Jabari publikoko eremua erabiltzeko baimenak

35. artikulua.- Jabari publikoa okupatzeagatiko kanona

36. artikulua.- Zortasun-eremua

37. artikulua.- Afektazio-eremua

38. artikulua.- Eraikitzeko mugak

39. artikulua.- Zerbitzu orokorren lerroa

40. artikulua.- Sarbideak mugatzea eta berrantolatzea

artikulua.- Publizitatea jartzeko debekua

II. KAPITULUA. ERREPIDEEN ERABILERA

42. artikulua.- Erabilera arrunt orokorra eta berezia

43. artikulua.- Erabiltzeko mugak

44. artikulua.- Instalazio osagarriak

III. KAPITULUA. BAIMENEN ETA LEGEZTATZEEN ARAUBIDE OROKORRA

45. artikulua.- Xedapen orokorrak

46. artikulua.- Aurretiazko jakinarazpena

47. artikulua.- Aurretiazko kontsultak

48. artikulua.- Eskabideak eta dokumentazioa

49. artikulua.- Ebazpena

50. artikulua.- Eskubideen titularren betebeharrak babes-eremuetan

51. artikulua.- Legezkatzea, berrezartzea eta nahitaezko betearazpen-neurriak

IV. KAPITULUA. HIRI BARRUKO BIDEGUNEAK ETA ZEHarbIDEAK

52. artikulua.- Hiri barruko bideguneak

53. artikulua.- Zeharbideak

54. artikulua.- Mugatzeko prozedura

55. artikulua.- Hiri barruko bidegune eta zeharbideetako baimenak



56. artikulua.- Errepide edo bide-tarteen titulartasuna udalerrii eskualdatzea

V. KAPITULUA. ERANTZUKIZUNA

Lehenengo atala: xedapen orokorrak

57. artikulua.- Administrazioaren erantzukizuna

58. artikulua.- Premiamendu-bidea

59. artikulua.- Ikuskapena eta kontrola

Bigarren atala: kalteak

60. artikulua.- Errepideari eragindako kalteak eta zerbitzuaren gaineko eragina

Hirugarren atala: zehapen-araubidea

Lehen azpiatala: arau erkideak

61. artikulua.- Subjektu pasiboa

62. artikulua.- Zehapen-prozedura

63. artikulua.- Kautela-neurriak

Bigarren azpiatala: arau-haustekak

64. artikulua.- Arau-haustekak

Hirugarren azpiatala: zehapenak

65. artikulua.- Zehapenak

66. artikulua.- Mailaketa

67. artikulua.- Preskripzioa

Lehenengo xedapen iragankorra.- Obra eta prozeduretako araubide iragankorra

Bigarren xedapen iragankorra.- Konpentsazio-neurrii buruzko araubide iragankorra

Hirugarren xedapen iragankorra.- Jabari publikoko araubide iragankorra

Xedapen indargabetzailea

Azken xedapenetatik lehenengoa.- Arauzko garapena

Azken xedapenetatik bigarrena.- Bizkaiko errepideetako bidesarien araubide juridikoari eta errepideen plan sektoriala aldatzeko finantziario irizpideei buruzko urriaren 26ko 3/2010 Foru Araua aldatzea



ZIOEN AZALPENA

Autonomia Estatutuaren 10.34 artikulua, Autonomia Erkidego Osorako Erakunde eta bertako Lurralde Historikoetako Foruzko Jardute Erakunde arteko harremanei buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 7a) artikulua 8. paragrafoak eta lege hori garatzeko emandako martxoaren 5eko 17/1985 Foru Dekretuak xedatutakoaren arabera, Bizkaiko Lurralde Historikoko foru erakundeek eskumen eskusiboa dute Bizkaiko errepide eta bideen arloko plangintza egiteko, haiei lotutako proiektuak egiteko, eraiki, zaindu, aldatu, finantzatu eta errepide-bideon erabilera kudeatzeko zein haiek ustiatzeko, Euskal Autonomia Erkidegoak lurralde historiko bakoitzeko errepide-sareak koordinatzeko dituen eskumenei kalterik egin barik. Hala, eskumen horren banaketaren babesean, Eusko Legebiltzarrak maiatzaren 30eko 2/1989 Legea eman zuen, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Egitamu Nagusia arautzen duena.

Beste alde batetik, Bizkaiko Kondaira Lurraldeko Foru Erakunde Hautapen, Antolaketa, Erregimen eta Funtzionamenduari buruzko otsailaren 13ko 3/1987 Foru Arauaren 7.1.a) artikulua xedatutakoaren arabera, Batzar Nagusiei dagokie lurralde historikoen eskumenei arloei buruzko izaera orokorreko foru arauak ematea, eta, foru arau horren 8.1.b) eta 17.11) artikuluei jarraiki, Bizkaiko Foru Aldundiari dagokio foru arauen proiektuei lotutako legegintzako ekimena izatea eta proiektuak onartzea, gero Batzar Nagusiei bidaltzeko.

Otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauak Bizkaiko foru-errepideen plangintza, proiektugintza, aldaketa, eraikuntza, zaintza, finantzazioa, erabilera eta ustiapena arautu zituen, bai eta alboko lurzorua erabileraren baldintzak eta mugak ere. Foru Arau horren bidez, Bizkaiko lurralde historikoak garrantzi handi-handiko tresna juridiko bat eskuratu zuen berari dagozkion eskumenak erabateko gauzatzeko, eta, horretara, foru-zuzenbidea eguneratu zuen jarduera-eremu horretan.

Hainbat aldaketa izan ondotik, 2/2011 Foru Arauak, martxoaren 24koak, gaurdaino arautu ditu Bizkaiko errepideak. Komenigarria da, baina, manu horren edukiaren berrikuspen sakona egitea, mugikortasun jasangarriaren kontzeptua eta hori ahalbidetzen duten azpiegituren tratamendu integratua txertaturik, bai eta izaera teknikoko beste gai batzuk ere gehituz, herritarren beharrak asetzeko garrantzitsuak baitira.

Ondorio horietarako, oinarritzko kontzeptua irisgarritasun jasangarria da, Bizkaiko Batzar Nagusietako Ekonomia eta Lurralde Garapenerako Batzardeak 2019ko urtarrilaren 11n onartutako Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala egiteko gidalerro eta irizpide orokorren dokumentuan ulertzen eta garatzen den moduan. Hau da, gizartearen ikuspegitik desiragarria dena, ikusmolde teknikitik egingarria dena, ingurumen-eraginak ahalik eta gehien txikiagotuz, eta finantzen ikuspegitik, lorgarria dena; ildo horretan, plan determinista bat, denborazko helburuak dituen eta prestazio handiko azpiegitura jakin batzuen erabiltzaileen eskutik lortutako funtsetan oinarritutako finantzaketan oinarritutakoa, eta plan posibilista bat, herritar guztien zerga-ekarpenaren ondoriozko aurrekontu-baliabideetatik datorren finantzaketan oinarritutako azpiegiturak lehenesten dituen, uztartzen ditu.

Era berean, ingurumenari lotutako erroka Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala egiteko gidalerro eta irizpide orokorren dokumentu horretan berariaz aipatzen den funtsezko beste zutabe bat denez, azpiegitura handiek mugikortasun jasangarriaren inguruan hartzen duten erantzunkidetasunetik abiatuta, berotegi-efektuko gasen isurketarik gabeko garraioa orokortzea sustatu behar da, bidegorrien foru-sarea garatzen duten azpiegiturak gauzatzen lagunduz eta, helburu hori betetzeko, foru-arau honetan zehaztutako obra-multzoen eraikuntza-proiektuetan ageri diren konpentsazio-neurriak, ingurumen-legerian jasotakoak, bideratu behar dira.

Foru-arau honek Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren, plangintza-tresnen eta, bertan ezarritako baldintzetan, foru-errepideen proiektuen lehentasuna finkatu du hirigintza-plangintzaren zehaztapenen gainetik; errepide-proiektuak onartzeko prozedura zehazten du, eta errepideen babes-eremuen erabileren araubidea berrikusi du, horien gaineko eskubideen titular diren herritarrek segurtasun juridiko handiagoa izan dezaten eremu horiek direla eta; sarbideei buruzko araubide juridiko berria ezarri du, baimenen eta legeztatzeen izapidetzea administrazio-prozedura erregulatzen duen araudian egindako aldaketetara egokitu da, arloko arau-hausteen eta zehapenen araubidea eguneratu da, printzipio aurreratuenak eta bermatzaileenak txertaturik eta lankidetzaren prozedura hobetu da errepideen edo horien barruko bideguneen titulartasuna Bizkaiko udalei eskualdatzeko.



I. TITULUA

XEDAPEN OROKORRAK

1. artikulua.- Xedea

Foru-arau honen xedea da Bizkaiko foru-errepideen plangintza, proiektugintza, aldaketa, eraikuntza, zaintza, finantzaketa, erabilera eta ustiapena nahiz alboko lurzorua erabileraren baldintzak eta mugak arautzen dituzten xedapenak ezartzea.

2. artikulua.- Printzipioak eta eskubideak

Foru-errepideak printzipio eta eskubide hauei lotutako komunikazio-azpiegiturak dira:

- Pertsonen eta ondasunen zirkulazio askea, baldintza seguru eta eragingarrietan.
- Garapen sozial eta ekonomiko orekatua eta, lurraldearen ikuspuntutik, kohesionatua.
- Ingurumena errespetatu, babestu eta hobetzea, klima-aldaketaren aurrean, mugikortasun jasangarriari eutsiz.
- Errepideen plangintzak eta diseinuak bermatu behar duten bide-segurtasuna.
- Ikerketa, garapena eta berrikuntza teknologikoa sustatzea.
- Bide-azpiegiturak beste azpiegitura eta garraio-modalitate batzuekin koordinatzea.

3. artikulua.- Aplikazio-eremu materiala

- Honako foru-arau hau Bizkaiko Foru Aldundiaren titulartasuneko errepideetan aplikatuko da.
- Automobilak haietatik barrena ibil daitezen proiektatzen eraikitzen diren jabari eta erabilera publikoko bideak jotzen dira errepidetzat.
- Honako hauek ez dira errepidetzat hartuko:
 - Zerbitzu-bideak; titularren berariazko jardueren laguntza-bide edo bide osagarri gisa eraikitakoak jotzen dira halakotzat.
 - Zerbitzu-bideen antzeko helburuz, norbanako pribatuek eraikitako bideak.
 - Herrien barneko sarea osatzen duten bideak, baldin eta beren-beregi ez badaude errepideen hiri barruko bidegune edo bide-tartetzat jota.
 - Bizikletak ez besterik zirkulatzeko prestaturiko bideak.
- Interes orokorra dela-eta beharrezkoa denean, zerbitzu-bideak ireki behar izango dira, jendeak erabiltzea izan dezan. Kasu horretan, errepideei dagozkien erabilera- eta segurtasun-arauak bete behar dira, eta, hala behar denean, nahitaezko desjabetzeari buruzko legeria aplikatuko da, kalte-ordainak ezartzeko.

4. artikulua. Errepideen sailkapen teknikoa

- Ezaugarri teknikoen arabera, errepideak honela sailkatzen dira: autobideak, autobiak, errei anitzeko errepideak eta errepide arruntak.
- Autobideak ditugu autobide izateko bereziki proiektatu, eraiki eta seinaleztatutako errepideak; hala, ezaugarri hauek izan behar dituzte autobideek:
 - Bakar-bakarrrik automobilerik zirkulatzeko balio behar dute.
 - Ondasun mugakideek ezin dute sarbiderik eduki.
 - Beste komunikazio-bide edo bide-zorrek ez gurutzatzea, ez eta sestran gurutzatzea ere.
 - Zirkulazioaren noranzko bakoitzeko galtzada batzuk izatea, zirkulatzeko ez den lur-zerrenda batez edo, salbuespenezko kasuetan, beste baliabide batzuek bata bestetik gune berezietan izan ezik edo aldi baterako denean.



3. Autobiak ditugu autobideetako baldintza guztiak betetzen ez dituzten errepideak, baldin eta zirkulazioaren noranzko bakoitzeko galtzada bereiziak badituzte eta haietara sartzeko mugak badituzte ondoko ondasunetatik eta ondasunetara, eta maila bereko bidegurutzerik ez badute.
4. Errei anitzeko errepideak ditugu, autobide edo autobia izan gabe, zirkulazioaren noranzko bakoitzeko, gutxienez, bi errei dituztenak. Errei horiek bereizita edo zedarriztatuta egon behar dute, eta maila bereko sarbideak edo bidegurutzeak izan ditzakete. Errepide horietako erreiak zenbatzerakoan, ez dira kontuan hartuko errei gehigarriak, itzarotekoak, errei bihurrituak eta abiadura aldatzekoak, Errepideei buruzko irailaren 29ko 37/2015 Legearen I. eranskinean zehazten den bezala.
5. Errepide arruntak dira aurrekoen ezaugarriak betetzen ez dituztenak. Oro har, mota horretako errepideek errei bakarra izango dute zirkulazioaren noranzko bakoitzeko, baina bidegune jakin batzuetan ondoko errei gehigarriak eduki ditzakete:
 - a) Aurreratzea errazteko erreiak (2+1 errepideak).
 - b) Beste errepide edo sarbide batzuetatik sartzeko erreiak.
 - c) Beste errepide edo sarbide batzuetara ateratzeko erreiak.
6. Lotura-adar deritzegu autobideak eta autobiak beste errepide mota batzuekin lotzen dituzten bideak, ibilgailuak mugitzeko aukera ahalbidetzekoak. Lotura-adarrak autobidearen edo autobiaren elkargunetik loturako errepidearekiko bidegurutzeraino doaz, eta errepide horrekiko elkargunea gertatzen den bide-tartea ere adarrari doakio.
7. Batetik bestera igarotzeko maniobra egin daitekeen maila bereko bi errepide edo gehiago elkartzen edo lotzen diren eremuak bi motatakoak izan daitezke: bidegurutzeak (bideratuak edo bideratu gabekoak) edo biribilguneak.

5. artikulua. Errepideen sailkapen funtzionala

1. Errepideen funtzionaltasunaren arabera, sare hauetan sailkatzen dira errepideak:
 - a) Lehentasunezko sarea (gorria).
 - b) Oinarritzko sarea (laranja).
 - c) Sare osagarria (urdina).
 - d) Eskualdeko sarea (berdea).
 - e) Tokiko sarea (horia).

Lehentasunezko sareak, oinarritzko sareak, sare osagarriak eta eskualdeko sareak sare funtzionala osatzen dute.

2. Foru-arau honetan ezarritako errepideen sailkapen funtzionalaren ondorioetarako, bi eremu bereizten dira:
 - a) Metropoli-eremua: etxebizitza, lan edo aisialdi arrazoiak direla eta, elkarren artean harreman eta komunikazio hertsia duten udalerriek osatzen dute, eta eremu horren barneko garraio-beharrak garraio publikoko sare masibo baten bidez konpon daitezke. Halakoetan, espazioaren okupazioari dagokionez, inpaktu handiko egiturazko elementuak ezartzen dira, hala nola enplegua sortzeko gaitasun handia duten jarduera ekonomikoak; hezkuntza-, laguntza-, kirol- edo administrazio-ekipamenduak; garraio-terminalak eta merkataritza- eta aisialdi-guneak. Metropoli-eremuaren barruan, hiru azpieremu bereizten dira:
 - Metropoli-gerrikoaren barruko erdigunea, BI-10, BI-20 eta BI-30 errepideek osatzen dutena.
 - A8 eta AP8 azpiegitura lotuek osatzen duten metropoli-ardatza.
 - Metropoli-ardatzarekin lotzen diren eremu orbitalak edo eremu periferikoak.
 - b) Lurraldearen gainerakoa.
3. Metropoli-eremuan, ondoko sareak aurki ditzakegu:
 - a) Lehentasunezko sarea, ibilbide luzeko bidaiak bideratzen dituen (igarotzekoak edo sartzekoak) eta garraio-terminal handietarako sarbidea ematen duena (portua, aireportua).



- b) Oinarritzko sarea, garraio publikoaren eta pribatuaren fluxuak eremu periferikoen, metropoli-ardatzaren eta erdigunearen artean bideratzen dituen, eta lehentasunezko sarearen euskarria dena.
- c) Sare osagarriak mugikortasun handiko eremuetarako sarbidea ahalbidetzen du, oinarritzko sarearen hautazko gisa balio du, ekipamenduak eta hiriguneak integratzen laguntzen du, espazio horien arteko lotura eta lurzorua aprobetxamendua errazten du, lehentasunezko eta oinarritzko sareen eta hiriko ardatzen arteko konexioarena egiten du, metropoli-eremuko esparru orbitalak lotzen ditu, eta errepide gaineko hurbileko garraio publikoa egituratzen du, autobus-geralekuak bertan kokatzen baitira.
- d) Eskualdeko sarea, haren ezaugarriak direla eta, lurraldearen gainerakoaren barruan egokiagoa bada ere, metropoli-eremuaren baitan ere garatu daiteke zati batean, bideen sarea aniztuta.
- e) Tokiko sarea aurreko sareetakoak ez diren foru-errepideek osatzen dute, eta udalerrien arteko zirkulazioari laguntzeko balio du, irisgarritasuna eskaintzen baitu.

4. Lurraldearen gainerakoan, ondoko sareak aurki ditzakegu:

- a) Lehentasunezko sarea, ibilbide luzeko igarotze-bidaiak edo jatorria zein helmuga Bizkaiko lurralde historikoan edo jatorria zein helmuga Bizkaiko lurralde historikotik kanpoko bidaiak bideratzen dituen.
- b) Oinarritzko sareak eskualdeetako zirkulazioa bideratzen du lehentasunezko sarera, lurraldea egituratzen du eta euskarria eskaintzen dio garraio publikoari eskualdeetako hiri nagusien eta metropoli-eremuko erdigunearen artean.
- c) Eskualdeko sareak eskualde mugakideak lotzen ditu, Eusko Jaurlaritzako arrantza-portuen sarerako irispidea eskaintzen eta bideen sarea anizten du.
- d) e) Tokiko sarea aurreko sareetakoak ez diren foru-errepideek osatzen dute, eta udalerrien arteko zirkulazioari laguntzeko balio du, irisgarritasuna eskaintzen baitu.

6. artikulua.- Europa Barneko Errepideen Sarea

Europa Barneko Garraio Sarean jasotako errepideak ditugu Bizkaiko Errepideen Sarea osatzen duten kalitate handiko autobideak eta errepideak, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2013ko abenduaren 11ko 1315/2013 Erregelamenduaren (EB) 17.2 artikuluan bide horiei emandako definizioaren arabera. Erregelamendu hori Europa Barneko Garraio Sarea garatzeko Batasunaren orientabideei buruzkoa da.

7. artikulua.- Errepideen katalogoa

1. Honako foru-arau hau onartzeko unean, Errepideen katalogoan jasota daude Bizkaiko errepide-sarea osatzen duten guztiak.
2. Errepideen katalogoa foru dekretu bidez eguneratuko da honako kasu hauetan:
 - a) Lehendik dauden errepideen titulartasuna aldatzen bada, herri administrazio interesdunen arteko adostasunez.
 - b) Errepide berriak eraikitzen badira. Errepide berria eraikitzearen ondorioz, Errepide Sareko bideren baten sailkapena aldatu behar bada, foru-agindu bidez egingo da sailkapen-aldaketa hori, obra behin betiko jaso ostean.
 - c) Errepide baten funtzionaltasuna aldatzen bada, hiri-bilbea handitzen delako, industria- edo merkataritza- ekipamendu berriak garatzen direlako, garraio-terminal berriak eraikitzen direlako edo trafiko-fluxuak nabarmen aldatzen dituzten antzeko inguruabarrak gertatzen direlako.
3. Ez da inoiz errepide berritza hartuko galtzada bat bitan banatzea, trazadura egokitzea, plataforma zabaltzea, bide-zorua hobetzea eta, oro har, lehendik dagoen errepidearen funtzionaltasunean funtsezko aldaketarik ez dakarten jardura guztiak.
4. Lehendik zeuden errepideen edo azpiegitura-sareen hobekuntzat edo garapentzat joko dira 19. artikuluan adierazitako jarduketetatik sistemaren funtzionaltasunari eusten diotenak.
5. Bizkaiko errepideen katalogoa foru-arau honen II. eranskinean jasota dago.



8. artikulua.- Bizkaiko errepide sarearen azpiegitura osagarriak

1. Bizkaiko Errepide Sarearen azpiegitura osagarriak dira errepidearen ustiapenarekin eta funtzionaltasunarekin zuzenean lotuta ez dauden instalazioak, jendearentzat zabalik daudenak eta errepideak ematen duen zerbitzuaren osagarria eskaintzen dutenak.
2. Zerbitzuguneak dira errepidearekin mugakide diren eremuetan eraikitako azpiegiturak, errepidetik zuzeneko sarbidea dutenak, eta zirkulazioaren beharrei erantzuteko instalazioak eta zerbitzuak hartzeko diseinatuta daudenak. Zerbitzuguneek, hotelak, jatetxeak, konponketa-tailerrak eta antzeko beste zerbitzu batzuk izan ditzakete. Nolanahi ere den, zerbitzugunearen azalera eraikiarekiko proportzionala den aparkalekua izan beharko dute.
3. Gasolindegia edo erregai-zerbitzuguneak dira ibilgailuentzako edozein erregai edo propulsiatzaileraren txikizkako banaketa-jarduera gauzatzen duten establezimenduak, jendea gai horiez hornitzen dutela, bai eta ibilgailuaren eta zirkulazioaren beharrei erantzuteko beste edozein zerbitzu ere. Elikagaiak eta osagarriak saltzen dituzten establezimenduak ere izan ditzakete.
4. Atsedenguneak dira ibilgailuak aldi baterako aparkatzeko egokituta dauden errepideen ondoko eremuak, errepideak zirkulatzeko guneetatik kanpo erabiltzen dituztenen atsedena errazteko, hala badagokio, beharrezkoaz hornituta daudela.
5. Aparkaleku seguruak dira ibilgailuak aldi baterako aparkatzeko instalazioak dituzten guneak, batez ere, salgaiak segurtasun-baldintzetan garraiatzeko erabiltzen diren ibilgailuak aparkatzeko, eta errepideen edo horien eragin-eremuen inguruan kokatuta daudenak.
6. Garraio-aldagune deritzogu garraiobide publikoen arteko edo garraiobide publikoen eta ibilgailu pribatuaren arteko aldaketa egiteko aukera ematen duen azpiegiturari. Aldagune horiek zirkulatzeko, aparkatzeko eta ibilgailu publikoak zein pribatuak erabiltzeko itxaronlekuak dituzte, bai eta garraiobide mota horien erabiltzaileen zerbitzu, erosotasun, zirkulazio eta funtzionaltasunerako instalazioak ere.

9. artikulua.- Bideen nomenklatura

Errepideen nomenklatura eta izendapena Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra arautzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legeak eta Euskararen Erabilera Normalizatzeko azaroaren 24ko 10/82 Oinarrizko Legearen 10. artikulua edo horien ordezkari baldokideren batek xedatutakoari jarraiki egingo dira.

II. TITULUA

ERREPIDEEN ARAUBIDEA

I. KAPITULUA

BIZKAIKO LURRALDEKO ERREPIDEEN PLAN SEKTORIALA

10. artikulua.- Planaren xedea

Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektoriala errepideen arloko plangintza-tresna da, Bizkaiko Lurralde Historikoko Batzar Nagusiek onartutakoa. Haren bidez, Bizkaiko errepideen sare funtzional osoan jaso beharreko xedapen, helburu, lehentasun eta hobekuntzak ezartzen dira, eta, era berean, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Egitamua Nagusiaren xedapenak jasotzen ditu, hura aplikatu beharreko arloetan eta araututako finantzaketa-sistemaren arabera.

11. artikulua.- Planaren edukia

1. Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala bi tresna-motaren arabera egituratzen da. Tresna horiek aldi desberdinetan garatzen dira, eta eduki eta definizio maila desberdinak dituzte.
 - a) Plangintza-tresna. Bertan, indarrean dagoen aldian bide-azpiegituren arloan garatu beharreko jarduketaren proposamena jasotzen da, Bizkaiko Errepideen Sare Funtzionalen antzeman diren beharrei erantzuteko. Errepideen Katalogoa eta Mapa ere sare funtzional horren barruan txertaturik daude.



b) Plangintzarako baliabideak. Plangintza-tresnak jasotako jarduketak garatuko dituzte geroago, zehaztasun handiagoz eta banaka. Plangintzarako baliabideen edukia eta izapidetzea aldakorrek izango dira, unean-unean jorratzen duten obra-motaren arabera. Plangintzarako baliabideei garapen-plangintza ere deitzen zaie.

2. Plangintza-tresnak honako elementu hauek izan behar ditu:

- a) Aurrekarien azterketa.
- b) Plangintzan erabiltzen diren beste tresna batzuen eraginak.
- c) Irizpideak eta helburuak.
- d) Jarduketa-eremua.
- e) Sarearen diagnostikoa.
- f) Jarduketen tipifikazioa.
- g) Irtenbideen proposamena, bai eskaria kudeatzeko, bai bide-eskaintza hobetzeko.
- h) Finantzaketa-sistemaren identifikazioa.
- i) Seiurtekoen arabera programatutako jarduketak, finantzaketa-sistemari erreparatuta.
- j) Bide-segurtasunaren gaineko eraginaren ebaluazioa, foru-errepideen sareko bide-azpiegituren segurtasunaren kudeaketa arautzen duen araudiaren arabera.
- k) Hirigintzako eraginak.
- l) Sarearen katalogoa.
- m) Proposatutako jarduketen egoeraren irudikapen grafikoa, 1:20.000 eskalan.

3. Plangintzarako baliabideek (edo garapen-plangintzak) Plangintza-tresnan proposatutako irtenbideak zehaztasun handiagoz definitzen dituzte, irtenbide horiei lotutako lurralde-afektazioak xehe-xehe zehaztu ahal izateko, bai eta beharrezko aterabide teknikoak zehaztasun-maila doi-doi definitzeko ere, dokumentu-mota zein den.

Garapen-plangintzan proposaturiko aukeren irudikapen grafikoaren eskala 1:1.000 eta 1: 5.000 artekoa izango da, lekutzen diren ingurunearen eta aurreikusitako obra-motaren arabera.

- 4. Aurrekoez gain, udalaren hirigintza-plangintzan emandako xedapenak ere garapen-plangintzaren barruan jasotzen dira, betiere Bizkaiko Lurraldeko Plan Sektorialaren plangintza-tresnan jasotako zehaztapenekin bat badatoz.
- 5. Bide-azpiegituren arloko plan berezi sektorialeiei Bide Plan Berezi deituko zaie, eta, euren izaeraren arabera, lurzoruaren eta hirigintzaren araubidea xedatzen duen legeriak arautuko ditu, jatorriari, edukiari eta prozedurari dagokienez.

Bide Plan Berezien eremu objektiboa eremu funtzionalek, udalez gaindiko eskualdeek, errepide-ibilbideek, udalerrri osoek edo, udalaren plangintza orokorraren garapenean duten eragina dela eta, hala behar duten jarduketa zehatzek osatu ahal izango dute.

Bide Plan Bereziek udalaren hirigintza-plangintzan jasota ez dauden azpiegitura berriak ezartzeko ahalmena izango dute. Horretarako, lurzoruaren kalifikazioan egin beharreko aldaketak justifikatu beharko dituzte, aukera tekniko egingarrien arteko azterketa egin ondoren.

12. artikulua.- Plangintza-dokumentua onartzeko prozedura

1. Plangintza-dokumentua honako prozedura honen arabera izapidetu eta onartuko da:

- a) Planaren zirriborroa eta hasierako dokumentu estrategikoa prestatuko dira.
- b) Erakundeei, administrazioei eta herritar interesdunei kontsultak egiteko aldia bideratuko da.
- c) Planaren aurreproiektua eta ingurumen-azterketa estrategikoa gertatuko dira.
- d) Proiektua jendaurrean jartzeko eta interesa duten toki-erakundeei entzuteko aldia bideratuko da, bi hilabetez.
- e) Planaren proiektua gertatuko da, aurreko aldiko ekarpenak txertatuta, eta ingurumen-alderdiak jasotzeko



dokumentua idatziko da.

- f) Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearen ingurumen-adierazpen estrategikoa eta nahitaezko txostena eskatuko dira.
 - g) Ingurumen-adierazpen estrategikoa planaren proiektuan eta ingurumen-azterketa estrategikoan txertatuko da.
 - h) Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordeari, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordeari eta Euskadiko Garraio Agintaritzari nahitaezko txostenak eskatuko zaizkie.
 - i) Aldundiaren Gobernu Kontseiluak planaren proiektua onartuko du.
 - j) Bizkaiko Batzar Nagusiek behin betiko onartuko dute, eta gero «Bizkaiko Aldizkari Ofizialean eta Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian» argitaratuko da.
2. Artikulu honetan aipatutako dokumentuen definizioa Foru Arau honen I. eranskinean jasota dago.

13. artikulua.- Indarraldia.

- 1. Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialak hamabi urteko indarraldia izango du, haren luzapenari edo aldaketari kalterik egin gabe.
- 2. Plana berez luzatuko da, baldin eta, hamabi urteko indarraldia igaro ondoren, beste plan bat indarrean jartzen ez bada. Plan berria indarrean hasi arte iraungo du luzapenak.

14. artikulua.- Eguneratzea

- 1. Indarrean jartzen denetik sei urte igaro ondoren, Lurralde Plan Sektoriala eguneratu egingo da.
- 2. Artikulu honetan arautzen den eguneratzearen edukia mugikortasunaren joeraren bilakaeraren ziozko sarearen diagnostikoarena baino ez da izango, eta ez dira aldatuko planaren hasierako idazketa gertatzeko erabili ziren adierazleak, baina artean gauzatuta dauden jarduerak ezabatuko dira, egiteke dauden jarduketak berriro programatuko dira, bai eta diagnostikoa eguneratzetik ondorioztatzen diren jarduketak berriak ere, betiere haien finantza-bideragarritasuna justifikaturik, bide-sarean aplikatzekoak diren finantzaketa-sistemen arabera, honako foru-arau honek xedatutakoari jarraiki.
- 3. Artikulu honetan araututako planaren eguneratzeak ezin izango ditu jaso ondokoak:
 - a) Plana idazteko erabilitako irizpideak, helburuak, mugikortasun-eredua edo adierazleak aldatzea dakarten esparru sozioekonomikoaren edo legegilearen aldaketak.

b) 19. artikulua a), b) eta f) idatz-zatietan zehaztutako obrak jasotzea.

Aurreko a) eta b) letretan jasotako edozein jarduketa planean aintzat hartzeko, planaren aldaketa sustatu beharko da, hurrengo artikuluan ezarritako prozeduraren bidez.

- 4. Bizkaiko Foru Aldundiko Gobernu Kontseiluak onartuko du Lurralde Plan Sektorialaren eguneratzea, eta horren berri emango die Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordeari, Euskadiko Garraio Agintaritzari, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordeari eta dagokion ingurumen-organismoari.

15. artikulua.- Aldaketa

- 1. Plana aldatu egin beharko da, baldin eta, indarrean dagoen bitartean, foru arau honen 14.3 artikuluan jasotako zeinahi jarduera sustatzen bada.
- 2. Plana aldatzeko prozedura 12.1 artikulua plangintza-dokumentua onartzeko ezartzen duena izango da.



3. Esandako aldaketa onartu ondoren, planak hamabi urteko indarraldia izango du berriro ere, foru-arau honen 13.1 artikulua dionaren arabera, eta, era berean, sei urteko epea berriro ere hasiko da plana eguneratzeko, 14.1 artikulua ezarritakoarekin bat etorritik.

16. artikulua.- Onartzeko eta aldatzeko prozeduretan parte-hartzea eta informazioa ematea

1. Onartzeko eta aldatzeko prozedurak hasteko erabakiek herritarrek eta elkarte erakundeek parte hartzeko programa bat jaso beharko dute, eta hura errazteko aski diren helburuak, estrategiak eta mekanismoak finkatu. Programa hori Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratu eta informazioaren teknologien bitartez zabalduko da.
2. Onesteko eta aldatzeko prozedurek zerbitzu elektronikoak erabiliko dituzte, administrazio-prozedura erkidearen oinarritzko araudiak ezartzen duenari jarraiki, eta herritarrek zerbitzu publikoetarako sarbide elektronikoa baliatzeari buruzko araudian aitortutako eskubideak bermatuko dituzte.
3. Prozedura horien informazio publikoaren izapidean, iragarkiak argitaratuko dira Bizkaiko Aldizkari Ofizialean eta, gutxienez, zabalkunderik handiena duten bi egunkaritan, bai eta prozedura sustatzen duen foru-organoaren egoitza elektronikoan ere. Beste alde batetik, informazio publikoak ingurumen-azterketa estrategikoaren laburpen ez-teknikoa izango du.
4. Aldatzeko prozeduraren informazio publikoaren izapidean, plangintzari buruzko dokumentazioaz gain, eragindako eremuen zedarritzapena, kokapen- eta irismen-planoak jasotzen dituen laburpen exekutiboa argitaratuko da, toponimia eta informazio grafikoa berariaz aipatuta, lehendik dagoen antolamenduaren eta emaitzaren isla den antolamenduaren arteko eraketa errazteko, bai eta, baleude, hirigintza-antolamendua etenda duten eremuak ere.
5. Behin betiko onespenez onesteko ebazpenaren eduki osoa eta 11.2 m) artikuluan aipatutako eskalako dokumentazio grafikoa jasoko ditu, eta Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratuko da. Gainera, behin betiko onespenez emateko eskudun den organoak iragarki bat argitaratuko du, gutxienez, lurralde historikoan zabalkunderik handiena duten bi egunkaritan. Iragarkiak hauek jasoko ditu: ingurumen alderdiak planean txertatzeko moduaren laburpena, ingurumen azterlan eta adierazpen estrategikoari emandako iritzia, jendaurreko informazioaren eta egindako kontsulten emaitzak, arrazoiak eta planaren eduki osoa kontsultatzeko helbide elektronikoa. Iragarkiak planaren ingurumen ondorioak jarraitzeko neurriak ere jasoko ditu.

17. artikulua.- Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektorialaren izaera loteslea eta koordinazioa

1. Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialaren xedapenak lotesleak izango dira.
2. Udalaren hirigintza-plangintzak eta egin daitezkeen maila txikiagoko beste plangintza-tresna batzuek nahitaez egokitu beharko dituzte beren aurreikuspenak Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialean eta Foru Arau honetan ezarritakoaren arabera onartutako Plangintzako Tresnetan jasotako plangintzan xedatutakora. Ondorioz, haren zehaztapenak gauzatu ahal izango dira, nahiz eta indarreko hirigintza-plangintzarekin bat ez etorri. Udal-plangintza egokitzeko betebeharrak bera izango dute proiektuek, 18.5 artikuluan ezarritako plangintza-tresnarik ez badago.

Bizkaiko Errepideen Sektorialaren Lurralde Plana onestean automatikoki etengo dira Foru Arau honen 32.1 artikuluan definitutako babes eremuetan lizentziak emateko prozedurak.

Kasu horietan, administrazio publikoek ezin izango dute baimenik eman zehaztapen horiekin bateraezinak diren erabilerak garatzeko. Higiene-, zaintza- eta apainketa-lanak egiteko baimenak eman ahaliko dira, ez besterik, bai eta babes-eremu horietan dauden eraikinen premiazko obra partzialak eta finkatze-obra ere, bi kasuetan desjabetzea edo eraistea aurreikusita ez badago.

3. Bizkaiko Lurraldeko Errepideen Plan Sektoriala eta lurralde historikoko beste erakunde publiko batzuek sortutako planek koordinatuta egon behar dute euren artean, planen arteko eraginei dagokienez; hala, komunikazio-sistemaren batasuna eta jarraipena bermatu ahal izango dira eta ukitutako interes publikoak harmonizatu, legeak ezarritako prozedurak baliatuz ondorio horretarako.



II. KAPITULUA

ERREPIDE ETA PROIEKTUEN PLANGINTZA

18. artikulua.- plangintza-tresnak, aurreproiektuak eta proiektuak

1. Plangintza-tresnak, aurreproiektuak eta proiektuak errepideen azterlanak dira, eta eduki tekniko, ekonomiko eta juridikoko dokumentuak biltzen dituzte, errepide baten edo errepide-multzo baten diseinuari eta ezaugarriei buruzkoak, eta, hala badagokio, haien elementu funtzionalei buruzkoak.
2. Plangintza-tresnak ditugu, xehetasun- eta espezializazio-mailaren arabera, aurretiazko azterlanak, aukeren azterketak eta informazio-azterlanak.
3. Errepideen aurreproiektuak eskala egokian egindako azterlanak dira, behar adinako zehaztasunarekin alderatzeko eta sortzen diren premiei erantzunik egokiena emateko.
4. Edukia kontuan hartuta, errepide-proiektuak dira oinarrizko proiektuak, trazadura-proiektuak eta eraikuntza-proiektuak.
5. Arrazoi teknikoengatik eta behar bezala arrazoituta, onetsitako plangintza-tresnarik ezean, errepide-proiektuek euren helburua eta eginkizuna bete ahal izango dituzte, foru-arau honetan ezarritako betekizunak eta prozedura betez. Zehazki, proiektuek ondorio hori izan dezakete:
 - Konparatzeko aukerarik ez dagoenean edo, eremuen okupazioari dagokionez, aldeak garrantzirik gabekoak direnean.
 - Arrazoi geologikoak, geoteknikoak edo egitura- zein ingurumen-arriskuak direla-eta, proposatzen diren aukerek balizko bide bakarrean biltzen direnean, eraikuntza-teknikak alda daitezkeelarik, baina ez horren trazadura.
 - Proiektua galdagarria denean, azpiegitura eraikitzeke aukera duen indarreko finantzaketa-programa batean araututako prozeduran parte hartzeko.
6. Foru-arau honen I. eranskinean jaso da artikulua honetan aipatu baina testuan jaso ez diren dokumentuen definizioa.

19. artikulua.- Obra-multzoak

1. Obrak edo lanak multzo hauetan sailkatzen dira:
 - a) Azpiegitura berriak

Trazadura berriko errepideak dira; ibilbide berria osatzen dute, gehien erabiltzen diren tarteetan trafikoaren pilaketak eta saturazioak eragindako arazoak konpontzeko.

Azpiegitura berri horiek ez dute erreferentziazko errepide zaharrik; saretzearen eta sare-kudeaketaren irizpideei erantzuten diete, eremu sentikorretako irisgarritasunean, hautazko bide-ardatzen sorrera errazteko, hala nola metropoli-eremuan, garraio-terminal handietan edo ahalmenaren muga lan egiten duten bideetan.
 - b) Galtzada bikoiztea

Jarduera mota horrek aukera ematen du galtzada bikoitzeko azpiegitura bat sortzeko; azpiegitura hori lehendik dagoen ahalmen txikiko errepide arruntarekiko nahiko paralelo eraikiko da, bide batetik bestera fluxuak aldatu ahal izateko. Ondorioz, aurreko bidea zerbitzu-bide gisa eta/edo bide osagarri gisa geratuko da.

Horrelako jarduketa bat egin daitekeen tarteetan, bideei lotutako arazoa konponduko da errepide arruntetan eta/edo ertzetan hiri-garapena duten errepideetan, baldin eta zerbitzu-mailaren eta trafiko-eskaeraren mugatik gora badaude.
 - c) Galtzada bitan banatzea

Errepide arrunt bat galtzada bereizietako errepide bihurtzean datza, lehendik zegoen galtzada aprobetxatuz.



Jarduera horrek errepidearen edukiera handituko du, eta lurzorua eskuratzeko aukera txikia eta trazadura egoera onean duten errepide-tarteetan egin ahalko da, trafikoa handia jasaten dutenez gero, ahalmen-arazo nabarmena dutenean.

d) Lotura berriak eraikitzea edo lehendik daudenak birmoldatzea

Lotura berriak ezartzean datza, ahalmen handiko sarearen irisgarritasuna hobetzeko edo, zehaztutako bidetik irtenda, lehendik dauden loturak hobetzeko, bai bira-erradioak zabaltzen direlako, bai horien tipologia aldatzen delako, zirkulazioaren segurtasuna hobetzeko helburuz.

e) Ahalmen handiko sarean edukiera handitzea eta estuguneak kentzea

Zirkulazio-eskari handia duten eta baimendutako zerbitzu-mailaren atalaseak gainditzen dituzten galtzada bikoitzeko errepideei baino ez dagokie; horietan, konponbide gisa, bide-ahalmena handituko da, honako hauen bidez:

- Lehendik dauden erreiei besteren batzuk gehitzea.
- Errei osagarriak sortzea sarrera baten eta hurrengo irteeraren artean.
- Lotune berean, irteera-erreia luzatzea sarrera-erreia bidez.
- Lotura-adarren trazadura aldatzea.

Mota horretako lanek eragindako ahalmen handiko ibilbideen lotuneak birmoldatzeko beharra ekar dezakete, lehendik dagoen bidearen barruan.

Jarduera horri esker, ahalmen handiko sarean, bereziki metropoli-eremuan, estuguneak dituzten aldaguneen eta lotuneen ahalmena handitu daiteke.

Oro har, horrelako jarduketak lehendik dagoen bidearen barruan egingo dira.

f) Herriko saihesbidea

Jarduketa horri esker, ibilgailuen zirkulazioak herriguneetan sortzen dituen arazoak konpon daitezke, igarotze-trafikoa nagusi den zeharbideetan. Horretarako, ingurunetik kanpoko trazadura berria egiten da, igarotze-trafiko herrigunetik ez joateko, eta, horrela, murriztu egingo da zirkulazioaren eragina biztanleetan.

g) Ohiko sarearen ahalmena handitzea

Errepide arruntetan, zerbitzu-maila hobetzeko helburuz gauzatzen den jarduketa, errei gehigarri bat gehituz, batik bat, aurreratzeko maniobra errazteko, bai arazo orografiko bat gainditzeko, bai zirkulazioaren bi noranzkoak txandakatzen diren tarte luzeago batean, ilarak murrizteko eta ibilbide-denborak laburtzeko. Jarduketa mota horrek badakar errepiderako sarbideak kontrolatu beharra eta bidegurutzeak edo lotuneak birmoldatzeko neurriak hartzea.

h) Trazadura zuzentzea

Jarduketa horri esker, errepide arruntan trazadura-estandarrek hobetu daitezke, bai oinplanoari dagokionez, bai altxarari dagokionez, bai zeharkako sekzioari dagokionez; halakoetan, teknikoki egingarria den kasuetan, plataformaren zati bat baliatu daiteke.

Errepide zaharren bide-zati abnatonatuek ez dute funtzionaltasunik izango Bizkaiko errepide-sarearen barruan, eta, besteak beste, alboko lurzatiarako sarbideak birjartzeko erabili ahal izango dira, baita atsedengune gisa ere, edo, egoki iritziz gero, ingurumenaren leheneratzea sustatzeko, bidezoru zaharra altxatuz eta landaketa egokiak eginez.

Jarduketa honetan, dena delako bide-tartean dauden bidegurutzeak hobetuko dira. Hobekuntza-lan hori honela egin ahalko da:

- ↓ Abiadura aldatzeko erreien luzera handituta.
- ↓ Erdiko erreia gehituta, ezkerreko mugimenduak errazteko.
- ↓ Bidegurutzearen tipologia aldatuta, zirkulazioaren segurtasuna areagotzeko.

i) Egokitzea eta zabaltzea

eta mota honen barruan funtsezko hiru obra-mota egin daitezke:



- Errepidearen zeharkako sekzioa handitzea.
- Errepidearen oinplanoaren trazadura hobetzea, lehendik dagoen bide-plataforma erabat baztertu gabe.
- Luzera-profila zuzentzea, baldin eta aurreko bi kasuetako edozein batera gertatzen bada.

Kategoria honen barruan sailkatzen dira, halaber, aurreko definizioaren arabera, lehendik dagoen plataforma erabat uztea dakarten trazadura-zuzenketak, 250 metrotik beherako luzerakoa badute, betiere zuzendutako zati guztien luzera jarduketaren ziozko luzeraren % 15 baino txikiagoa bada.

Jarduera mota hau zeharkako sekzio txarra duten tarteetan egin ahal izango da; gainera, kasu gehienetan, tarte horien beste ezaugarri bat bazterbiderik ez izatea izaten da.

Beste alde batetik, lehendik dauden bidegurutzeen hobekuntza ere jasoko da jarduketa honetan.

j) Sarbideak antolatzea

Errepidera sartzeko zuzeneko sarbide ugari dituzten errepideetan –eta, horren ondorioz, bide-segurtasunari arriskua dakarkioten errepideetan– horrelako jarduketa bat egin ahal izango da, sarbide horiek antolatuz eta arrazionalizatuz, eta ekintza hauetako bat edo batzuk gauzatu ahal izango dira:

- Zerbitzu-bideak eraikitzea.
- Ezkerretara biratzeko debekua ezartzea.
- Noranzkoa aldatzeko elementuak ezartzea.
- Sarbideak ixtea.

Galtzadaren gaineko zuzeneko sarbideak ere antolatu ahal izango dira, bai lehendik daudenak, bai plangintzan aurreikusitakoak.

k) Hiri-ingurune inguruko inpaktua murriztea

Ingurune urbanizatua zeharkatzen duten eta, ondorioz, kutsadura atmosferikoa eta akustikoa eragiten duten edukiera handiko sareko errepideetan, baldin eta, espazio fisikorik ez dagoelako edo komeni ez den beste arrazoi batzuegatik, herrigunetik kanpoko saihezbidea proposatzea egokia ez bada, horrelako jarduketak proposatu ahal izango dira saihezbidearen hautabide gisa, inpaktua murrizteko.

Jarduketa horiek izan daitezke, batetik, errepidea lurperatzea, sestra jaitsiz, eta, bestetik, errepidea estaltzea, sestrari eutsiz.

Proposatutako edozein ekintza alboko pantailaz osatu ahal izango da, kasu bakoitzean beharrezkoak diren elementu artifizial edo naturalen bidez.

l) Natura-ingurune inguruko inpaktua murriztea

Horrelako jarduketek errepide-sarearen ingurumen-integrazioa hobetzea dute helburu, eta honako ekintza hauetako bat edo batzuk barne har ditzakete:

- Faunarentzako igarobideak eraikitzea, errepidearen iragazkortasuna hobetzeko eta habitaten zatiketa murrizteko, eta, horrez gain, errepidearen ondoko eremuak landareztatzea, paisaia hobeto integratzeko.
- Zeharkako drainatze-obren ordeztu, egitura zabalagoak jartzea, ur-ibilguekin lotutako lotura ekologikoa errazteko.

m) Garraio publikoaren konektibitatea hobetzea

Obra-multzo honen barrukoak ditugu garraio publikoari bitartekoen arteko lotura handiagoa ematera bideratutako jarduketa guztiak, horien erabilera erraztuz eta garraio publikoari lehentasuna emanez ibilgailu pribatuaren erabilaren aurrean, bereziki metropoli-eremuan. Atal honetan, ekintza hauek jorra daitezke:

- Autobusentzako erreiak eta okupazio handiko ibilgailuen erreiak sortzea.
- Disuasio-aparkalekuak sortzea.



— Garraibideen arteko konektibitatea hobetzeko ekintza guztiak.

n) Mugikortasun konektatua bultzatzea

Metropoli-eremuaren barruan, ahalmen handiko sarea prestatzeko, mugikortasunaren alorrean aurreikusitako aurrerapen teknologikoetarako, errepideak eskari horiei erantzuteko behar diren hornidura teknologikoekin hornitzera bideratutako jarduketak proposatu ahal izango dira.

2. Jarduketan tipifikazioa Errepide Sareko "supertarte" bakoitzarentzat egingo da (Lurralde Plan Sektorialean definitutako sare-tarteen oinarritzko unitatea), Errepideen inbentarioaren arabera. Supertarte bat baino luzera txikiagoko jarduketak programatu ahal izango dira, baina jarduketaren tipifikazioa supertarte osoaren tipifikazioak zehaztuko du.

3. Artikulu honen 1. paragrafoan definitutako obra-multzo bakoitzeko behar den garapen-plangintzako dokumentu-mota aldatu egingo da, horietako bakoitzari lotutako lurralde-afekzioaren arabera:

- a) Artikulu honetako 1. paragrafoa a), b) eta f) idatz-zatietako multzoetan jasotzen diren jarduketek, bai eta h) multzokoek ere, baldin eta lehendik dagoen bidetik kanpoko lurzorua gehiegi okupatzen badute, udalaren hirigintza-plangintzan jasota ez badaude, plangintza-tresna bat egin eta onartu beharko da, trazadura-aukera desberdinak definitu eta eratzeko, espedientearen oinarri izan daitezen. Jendaurreko informazioa eta, hala badagokio, ingurumen-eraginaren ebaluaziotik datorren izapidea, egokiena dena hautatu ahal izateko helburuz.

18.5 artikuluan aurreikusitakoarekin bat etorriz, onartutako plangintza-tresnarik ezean, obra-multzo horietan jardun ahal izango da trazadura-proiektu bat edo eraikuntza-proiektu bat onartuz, betiere dokumentu horiek aurreko paragrafoan ezarritako edukia betetzen badute.

Plangintza-tresnarik ez dagoenean Eraikuntza Proiektu batekin zuzenean jardun denean izan ezik, ondoren Eraikuntza Proiektu bat onartu beharko da, esku-hartzearen definizio teknikoa baloratu eta gauzatzeko beharrezkoa den xehetasun-mailarekin garatuko duena.

Plangintzako tresnak edo, hala badagokio, paragrafo honetan aipatutako proiektuak izapidetzeko eta onartzeko prozedura foru arau honen 20. artikuluan ezarritakoa izango da.

- b) Artikulu honen 1. paragrafoa c), d), g), i), k), l) eta m) letretako multzoetan jasotako jarduketek, bai eta h) multzokoek ere, lehendik dagoen bidetik kanpo lurzoru-azalera handia okupatzea ez badakarte, nahiz eta unean uneko okupazioak izan, plangintza-tresna bat egin beharko da, eta bertan, aukera tekniko bideragarriak konparazioz aztertu beharko dira. Dokumentu horrek ez du izapide espezifikorik beharko; aitzitik, foru-arau honen 20.3 artikuluan arabera izapidetutako eraikuntza-proiektuan sartu beharkoda.
- c) Artikulu honen 1. paragrafoa e), j) eta n) letretako multzoetan jasotzen diren jarduketei dagokienez, ez da beharrezkoa izango plangintza-tresnarik idaztea, baldin eta jarduketa horien izaeragatik ez badakarte funtsezko aldaketarik errepidearen funtzionaltasunean, ezta bidetik kanpoko okupazioetan ere.

4. Jarduketa batek lehendik dagoen bidetik kanpo lurzorua nabarmen okupatzea dakarrela ulertuko da baldin eta trazadura berriaren gutxienez % 75 (gutxieneko luzera 2 kilometrokoa dela), lehendik dagoen errepidearen eraginpeko eremutik kanpo garatzen bada, haren trazadura zuzendu egiten baita. Gauza bera egingo da proiektatutako trazadura berriaren ondorioz bertan behera uzten den errepidearen luzeraren % 75, gutxienez, zerbitzu publikoko bide-sare gisa mantentzen bada, eta, beraz, ezin izango baita desafektatu.

5. Errepide berrien eta funtsezko aldaketak dakartzaten obrak egiten direneko errepideen plangintzak, zerbitzuan jartzeak eta zerbitzuaren hasierako faseak bide-segurtasuneko auditoretzak izango dituzte, Foru Arau honen garapenean ezarritakoaren arabera.

20. artikulua.- Plangintzako tresnak eta proiektuak izapidetzea eta onartzea

1. Plangintza-tresnak eta udalaren hirigintza-plangintzan aldaketak egitea sustatzen duen edozein dokumentu izapidetzeko eta onartzeko prozedura honako hau izango da:

- a) Bizkaiko Foru Aldundiko Gobernu Kontseiluak dokumentua behin-behinean onartzea, aldeztu aurretik zuzenketa teknikoa egin dela eta aplikatu beharreko araudiarekin bat datorrela egiaztatuta.



- b) Dokumentua jendaurrean jartzea, 30 egun balioduneko epean, iragarkia Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratzen den egunetik aurrera.

Izapide horretan, ukitutako edo eragindako udalei eta interesa duten gainerako administrazio eta erakunde publikoei entzungo zaie, dokumentuari buruzko iritzia eman dezaten eta egokitzen jotzen dituzten alegazioak edo iradokizunak egin ditzaten. Epe hori eta lehen epea amaitzen denetik beste hilabete bat igaro ondoren, administrazioek eta erakunde publikoek ez badute txostenik egin, dokumentua izapidetzen jarraituko da. Udal, administrazio edo erakunde publikoren batek aurka egin badu, alegazioen ebazpena eta entzunaldiaren izapidea arrazoitu egin beharko dira. Kasu horretan, espedientea Foru Gobernu Kontseiluari igorriko zaio, jarduketaren egikaritzearen jarraipenari buruzko erabakia har dezan; kasu horretan, ukitutako hirigintza-plangintza aldatzeko edo berrikusteko aginduko du, eta dokumentuko zehaztapenetara egokitu beharko da urtebeteko epean, hura onartzen den egunetik zenbatzen hasita.

Ingurumen-araudiak hala eskatzen duenean, aurreko izapide bera baliagarria izango da ingurumen-eraginaren azterketa ere jendaurrean jartzeko.

- c) Bizkaiko Foru Aldundiko organo eskudunak dokumentua behin betiko onartzea.

2. Hirigintza-plangintzan jasotako jarduketak gauzatzen dituzten foru-errepideen proiektuak, bai eta aurreko paragrafoaren arabera aurretiaz plangintza-tresna bat edo eraikuntza-proiektu baten beste dokumenturen bat onartu zaienak ere, foru-organoko eskudunak onartuko ditu zuzenean.

Zuzeneko onarpen bera egingo da foru-arau honen 19.3 c) artikuluan araututako jarduketa-motei buruzko proiektuen kasuan.

Plangintza-tresna bat edo eraikuntza-proiektu bat ez den beste dokumentu bat onartu ondoren egiten diren proiektuek, 2. paragrafo honen lehen lerroaldean ezarritakoaren arabera, tresna edo dokumentu horren aurretiazko izapidetze-prozeduran emandako ingurumen-eraginaren txostenean edo adierazpenean jasotako zehaztapenak jasoko dituzte. Proiektuan definitutako jarduketak ez badatoz bat, funtsean, aipatutako plangintza-tresnan edo dokumentuan jasotakoekin, ez da bidezkoa izango proiektua zuzenean onartzea, eta hurrengo atalean ezarritako izapideak egin beharko dira.

3. Foru-errepideen eraikuntza-proiektuak izapidetzeko eta onartzeko prozedurak foru-arau honen 19.3.b) artikuluko paragrafo honetara igortzen duenean, bai eta plangintza-tresna bat edo artikuluko honen 1. paragrafoaren arabera izapidetutako proiektu bat egikaritzen ez dutenek ere, prozedura honi jarraituko diote:

- a) foru-organoko eskudunak proiektua behin-behinean onartzea, aldez aurretik zuzenketa teknikoak egin dela eta aplikatu beharreko araudiarekin bat datorrela egiaztatuta.

- b) Dokumentua jendaurrean jartzea, 30 egun balioduneko epean, iragarkia Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratzen den egunetik aurrera.

Izapide horretan, ukitutako udalei eta interesa duten gainerako administrazio eta erakunde publikoei entzungo zaie, dokumentuari buruzko iritzia eman dezaten eta egokitzen jotzen dituzten alegazioak edo iradokizunak egin ditzaten. Epe hori eta lehen epea amaitzen denetik beste hilabete bat igaro ondoren, administrazioek eta erakunde publikoek ez badute txostenik egin, dokumentua izapidetzen jarraituko da. Udal, administrazio edo erakunde publikoren batek aurka egin badu, alegazioen ebazpena eta entzunaldiaren izapidea arrazoitu egin beharko dira.

Administrazio eta erakunde publikoei buruzko izapideari kalterik egin gabe, obra-motaren arabera, eraikuntza-proiektuak interesdun jakin batzuei eragiten badie, horietako bakoitzari jakinarazpen banakatu eraginkor eta egiaztatua eginez jardun ahal izango da.

Ingurumen-araudiak hala eskatzen duenean, jendaurreko informazioaren izapide berak balioko du dagokion ingurumen-eraginaren azterketarentzat.

- c) Foru-organoko eskudunak proiektua behin betiko onartzea.

4. Jendaurreko informazioaren eta entzunaldiaren izapideen ebazpena, bai eta artikuluko honetan araututako prozedura duten plangintza-tresnen eta proiektuen behin betiko onarpena ere, bereziki jakinaraziko zaizkie beti alegazioak aurkeztu dituzten pertsonen eta planifikatutako edo proiektatutako azpiegiturak eragindako udalei.



21. artikulua.- Konpentsazio-neurriak

1. Foru Arau honetako aplikazio materialeko eremuaren barneko azpiegituren eraikuntza proiektu guztiek, 3. artikuluekin bat eginez, kasu bakoitzean aplikatu beharreko ingurumen prozedurak bete beharko dituzte eta aplikatu beharreko ingurumen legeriarekin bat eginez, eska ahal izango diren neurri prebentibo, zuzentzaile eta konpentsatzaileak jaso beharko dituzte.
2. Konpentsazio neurriak hartu beharko dira aurreko paragrafoan aipatutako eraikuntza proiektuetan, baldin eta ingurumenean hondar inpaktuak eragiten badituzte; halakotzat hartuko dira natura balioen galerak edo aldaketak, kopuru, azalera, kalitate, egitura eta funtzioaren arabera kuantifikatuta, eta saihestu edo konpondu ezin direnak, prebentzio eta zuzenketa neurri guztiak bertatik bertara aplikatu ondoren.
3. Konpentsazio neurrien zenbateko ekonomikoek ezingo dituzte honakoak gainditu:
 - a) Proiektu aurrekontuen % 2, hori 10 milioi euro baino gutxiagokoa denean.
 - b) Proiektu aurrekontuen % 1,20, hori 10 milioi eurokoa edo 10 eta 25 milioi artekoa denean.
 - c) Proiektu aurrekontuen % 0,60, hori 25 milioi euro baino gehiagokoa denean.

Ondorio horietarako, proiektuaren aurrekontua izango da eraikuntza proiektua kontratatzeko deitutako lizitazioko oinarritzko aurrekontu gisa definitutakoa.

4. Bereziki, eraiki berri den proiektu orok irisgarritasun jasangarriaren ikuspegia jaso beharko du Bizkaiko errepide sarearen emaitza orokor gisa.

Helburu horretarako, eta bestelako konpentsazio neurrien artean, 19.1 artikuluko a), b), eta f) taldeetan sailkatutako obra proiektuetan eta apartatu eta artikuluko bereko h) taldekoetan, eta betiere, aurretik dagoen errepide bidetik kanpo lurzoru asko okupatzen baldin badute, bizikleta bideen foru sarea garatzeko neurri zuzentzaileei bideratutako zenbatekoaren % 50 gordeko da.

Horretarako, obra batek aurretik zegoen errepide bidetik kanpo lurzoru asko okupatzen duela ulertuko da Foru Arau honetako 19.4 artikuluan definitutako kasuak gertatzen direnean.

5. Edonola ere, bizikleta bideen foru sarea garatzeko neurri zuzentzaile horiek ez dute proiektuen kostu osoa asko handituko, ingurumen araudia aplikatzearen arabera eta dagokion bizikleta bideen sektore plangintzarekin bat eginez. Bizkaiko bizikleta bideen sarea garatzeko konpentsazio neurrietarako zenbatekoak gainerako konpentsazio neurrien zenbatekoei gehituko zaizkie, hala badagokio, ingurumen organoak egokitzen jo ahalko dituenak artikuluko honetan xedatutako mugak betetzeko.
6. Izendun foru organoak ingurumen organoari egindako neurri konpentsatzaileen proposamenean zehaztuko du zeintzuk diren bizikleta bideen foru sarea garatzeko erabili beharrekoak, apartatu honetan aurreikusitakoa aplikatuz. Ingurumen organoak konpentsazio neurri horiek proiektuari gehituko dizkio egokitzen jotzen dituen gainerakoekin, betiere, aplikatu beharreko ingurumen araudian aurreikusitakoarekin bat eginez eta garapenerako araudian aurreikusitakoa betez.
7. Foru Dekretu bidez eta errepideen eta ingurumenaren arloan eskumena duten sailek proposatuta artikuluko honen edukia garatuko da, eta, bereziki, konpentsazio neurriak zehazteko eta ekonomikoki baloratzeko irizpideak jardunak eragindako hondar inpaktuen mailaketaren arabera, bai eta Bizkaiko foru bidegorriak garatzeko konpentsazio neurriak onartzeko prozedura ere.
8. Artikulu honetan jasotako erregulaziotik salbuetsita daude Natura 2000 Sarearen eremuko egikaritze proiektuetan onartu beharreko konpentsazio neurriak, berariazko legeriaren arabera arautuko baitira.

22. artikulua.- Onura publikoaren deklarazioa

1. Jabetza nahitaez desjabetzeko xedez, onura publikokotzat joko da Bizkaiko Foru Aldundiak onartzea Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektoriala, Plangintzako Tresnak eta Proiektuak, zerbitzuguneen mugaketak eta proiektuak, instalazio osagarrien proiektuak, aparkalekuen proiektuak, bizitegi-, merkataritza- edo industria-azaleretara sartzeko proiektuak eta aldagailu modalak.



2. Aurreko paragrafoan aipatutako tresnak onesteak ekarriko du, onura publikokotzat jotzeaz gain, ondasunak okupatu, zerbitzuak aldatu eta eskubideak eskuratzeko beharra, desjabetzeko, aldi baterako okupatzeko edo zortasunak ezarri edo aldatzeko. Hala ere, egintza berean deklaratu ahal izango da proiektua presakoa dela; kasu horretan, onarpen horrek desjabetze-helburuak premiazkoa izatea ekarriko du, baldin eta foru-organo eskuduna berbera bada ondorio bietarako.
3. Plangintza-tresnak onartzeak esan nahi du lursail horiek onura publikokoak direla deklaratu dela eta aldi baterako okupatu behar direla, soil-soilik lursailak aldi baterako okupatzeko, datuak hartzeko eta proiektuak egiteko beharrezko prospekzioak egiteko.
4. 19.3 c) artikuluan araututako kasuetan izan ezik, bide-proiektu baten trazadura-proiektuak jendaurreko informazioaren izapidea bete beharko du. Eraikuntza-proiektua onartzeko ez da beharrezkoa izango nahitaezko desjabetzeari buruzko legeria betetzeko jendaurreko informazioaren izapide berria betetzea, trazadura-proiektua egintza horretan aldatzen ez bada.

23. artikulua.- Nahitaezko desjabetzea eta ondasun nahiz eskubideen gaineko afektazioa

1. Foru-errepideetan obrak eraikitze eta gauzatzeko beharrezkoak diren ondasun eta eskubideak desjabetzeko eta aldi baterako zortasunak edo okupazioak ezartzeko, nahitaezko desjabetzeari buruzko legerian ezarritakoari jarraituko zaio.
2. Foru arau honen 32. artikuluan definitutako babes-eremuak eta lerroak ezarri eta mugatzeak, bai dauden errepideei, haien aldaketei, bai eraiki berriei dagokienez, ez du aldatzen lurren jabetza, ez eta horien gaineko eskubideen titulartasuna ere.
3. Zortasun- eta afektazio-eremuak aldi baterako okupatzen badira, eta okupazio hori beharrezkoa bada mantentze- eta zaintza-lanak edo -zereginak egiteko, kalte-ordaina jasotzeko eskubidea izango da, nahitaezko desjabetzeari buruzko legerian ezarritakoaren arabera. Foru-administrazioak kalte-ordaina ordainduko du, eta aldi baterako okupazioa eragin duen esku-hartzearen interesdunari edo onuradunari jasanarazi ahal izango zaio.
4. Administrazio desjabetzailea subrogatuko da desjabetutako jabearen posizio juridikoan, indarrean dagoen antolamenduaren arabera lursailei dagokien hirigintza-aprobetxamendurako eskubidea izan dezan.
5. Jabeekin bide-proiektuetarako behar den lurzorua eskuratzeko hitzarmenak egiteko aukerari kalterik egin gabe gauzatuko da desjabetzeko ahalmena, eta baliozko edozein negozio juridiko sartuko da, hala nola doako lagapena, trukea, salerosketa eta aprobetxamendu-erreserba.

24. artikulua.- Kudeatzeko autonomia

Bizkaiko errepideen lanak eta haien funtsezko elementuetan eragina duten jarduerak interes orokorreko lan publikoak dira; beraz, ez daude apirilaren 2ko 7/1985 Legeko 84.1.b) artikuluan ezarritako udal prebentzio-kontrolerako egintzen menpe (lege horren bidez, toki-araubidearen oinarriak arautzen dira), ez eta, EAEko lurralde-antolamenduari buruzko legeriaren arabera, aurretiazko beste ezein baimen edo lizentziaren menpe ere.

25. artikulua.- Zuzendaritza eta kontrola

1. Foru-sareko errepideak eraikitze lanak eta obrak zuzentzea, kontrolatzea, zaintzea eta ikuskatzea, bai eta seinaleztatzea ere, hirugarrenen esku utzi ahal izango dira, eta errepideen arloan eskumena duen foru-saileko zerbitzuek ikuskatuko dituzte beti.
2. Aurreko paragrafoan araututako kasuan, zerbitzu horiek indarreko xedapenak eta kontratuaren administrazio-klausulak eta preskripzio teknikoak betetzen direla zainduko dute. Kontrol horrek ez du kontratistari dagokion erantzukizuna ordeztzea edo bere gain hartzea ekarriko.



III. KAPITULUA

FINANTZAKETA

26. artikulua.- Finantzaketa-sistemak

1. Bizkaiko errepideen sareko jarduketak honako hauen bidez finantzatuko dira: Bizkaiko Lurralde Historikoaren aurrekontu orokorretan egindako diru-izendapenak, beste herri administrazio batzuek, estatuko zein nazioarteko erakundeek emandako baliabideak eta bidesariak.
2. Foru-arau honetan araututako kasuetan, kontribuzio bereziak ere ezarri ahal izango dira.
3. Hirigintzako legeriak ezarritakoarekin bat etorritik, artikulua honetan ezarritakoak ez die kalterik egingo prozedurei, hitzarmen- eta lankidetzak-sistemei, obligazioei, kargei eta, oro har, hirugarrenen esku-hartzeari.
4. 1. paragrafoan araututako finantzaketa honako prozedura hauen bidez gauzatuko da:
 - a) Bizkaiko Lurralde Historikoaren Aurrekontu Orokorraren konturako finantzaketa, bi motatakoa izan daitekeena:
 - Urteko aurrekontu arrunta, baldin eta aurrekontuko aurreikuspena bat badator obra egiten den aldiarekin.
 - Finantzaketa geroratua, Bizkaiko errepideen bidesarien araubide juridikoari buruzko urriaren 26ko 3/2010 Foru Arauarekin eta Errepideen Lurralde Plan Sektoriala aldatzeko finantzaketa-irizpideekin bat etorritik, edo hura ordeztzen duen indarreko araudiarekin bat bat etorritik, obra egikaritzeko aldiari dagozkion aurrekontuetatik eta azpiegitura bizitza baliagarriaren zati batean zerbitzuan jarri ondoko ekitaldietatik datorrena, foru-sektore publikoak hirugarren ustiatzaile bati aldizkako ordainketak egingo dizkiola azpiegituraren erabilgarritasunagatik, egoera- eta zerbitzu-adierazleen arabera.
 - b) Azpiegitura jakin batzuen erabiltzaileen konturako finantzaketa, erabilera horren trukeko bidesaria ezarrita. Bidesaria azpiegituraren erabiltzaile guztiei aplikatu ahalko zaie, ibilgailuen ezaugarrien araberrako zenbateko desberdinak ezarrita, edo haien zati bati, zenbait aldagairen arabera, hala nola ibilgailu motaren, zirkulazioaren noranzkoaren edo ordutegiaren arabera, azpiegitura kudeatzeko bitarteko gisa.
5. Azpiegitura batean edo azpiegitura horren zati batean bidesaria ezartzeko, foru-arau egokia onartu beharko da, ez diskriminatzeko eta lehia ez eraldatzeko printzipioen arabera. Bidesariak badakar ondare-prestazio publiko bat ordaindu behar izatea azpiegitura erabiltzeagatik, eta prestazio horrek indarreko legeriak xedatzen duen izaera juridikoa izango du, kasuan kasuko kudeaketa-modalitatearen arabera.
6. Bidesarien ezarpenak ez ditu eragotziko Bizkaiko Foru Aldundiak aplikatu ditzakeen sustapen-politikak, zerga-egoitza lurraldean duten egoiliarrentzako laguntzen programa arautzen duen foru-dekretua eman eta gero, arrazoi ekonomikoen, sozialen, ingurumenekoen edo orografia- eta lurralde-egoeren zioz, bide-azpiegituren sarea planifikatu eta gauzatzeko muga objektiboek beharizan subjektiboetan eragiten dituzten ondorio ekonomikoak murrizteko.
7. Finantzaketa-sisteman sartzen da bide-jabari publikoaren aprobetxamenduagatik edo erabiltzeagatik kanona, bai eta jabari horri atxikitako ondasunak edo eskubideak besterentzeagatik kanona ere, baldin eta errepideari lotutako helburua betetzeko beharrezkoak izateari uzten badiote; hori guztia ondarearen gaineko foru-araudian ezarritakoarekin bat etorritik.
8. Azpiegitura bakoitzari dagokion finantzaketa-sistemak azpiegitura horren funtzionalitate nagusia hartuko du kontuan. Jarduera ekonomikoen ezaugarri den ibilbide luzeko mugikortasunari zerbitzua ematean datzan funtzionalitate nagusia duten azpiegiturak horien erabiltzaileen kontura finantzatuko dira, bidesariak ezarritik, betiere azpiegitura mota horretako kargen arloko Batasunaren araudia eta ez diskriminatzeko eta lehia ez



eraldatzeko printzipioak errespetatuz. Azpiegitura horiek bidesariaren kargura finantzatzeak kontuan hartuko du, era berean, haien garapen- edo elikatze-azpiegituren kostua, baina azkenak ez zaizkio bidesariari lotuko.

9. Lurralde Historikoaren Aurrekontu Orokorren kargurako finantzaketa-sistema irizpide posibila baten arabera da, eta ez dago aldez aurretik zehaztuta. Hori dela eta, azpiegitura horiek barneratzen dituen plangintza sektorialak lehentasun-hurrenkera ezarriko du haien artean, herritarren mugikortasun-premien arabera, baina zerbitzuan jartzeko data zehatzik ezarri gabe.
10. Azpiegituraren erabileraren kargurako finantzaketa-sistemak aukera ematen du plangintza sektorial bat irizpide determinista baten arabera taxutzeko, plan ekonomiko eta finantzario batean oinarrituta. Plan horrek kontuan hartuko ditu azpiegituraren kostuak eta erabiltzeko epea, bai eta azpiegitura garatzeko behar direnak ere, eta, horrela, plangintza-tresnak helburuak ezarri ahaliko ditu azpiegitura abian jartzeko.
11. Zeharkako kudeaketa-araubideari jarraiki eraikitzen edo ustiatzen diren Bizkaiko errepideen sareko errepideak honako hauen bidez finantzatzeko dira: emakidadunen baliabide propioak, emakida-kontratuaren arabera emakidadunek mobilizatzen dituzten besteren baliabideak, kontratazio publikoari buruzko legeriaren arabera obraren baterako finantzaketa gisa eman daitezkeen diru-laguntza edo mailegu itzulgarriak eta, hala badagokio, ezartzen diren bidesariak.

27. artikulua.- Kontribuzio bereziak

1. Kontribuzio bereziak ezarri ahal izango dira, baldin eta, errepide berriak eraikitzeko edo errepideak edo horien elementu funtzionalak, elkarguneak, sarbideak edo zerbitzu-bideak hobetzeko egiten diren obrak gauzatzearen ondorioz, pertsona fisiko edo juridikoek onura berezia lortzen badute egindako obragatik. Obrak gauzatzearen ondorioz finka jakin batzuen balioa handitzea, ondorio horietarako, onura berezitzat hartuko da.
2. Gastu publikoa sortzen duen jarduketa-proposamen orotan, aurreko lerroaldean aipatutakoen artean, presa nabarmenekoak diren proposamenetan izan ezik, kontribuzio berezien ezarpena aztertu beharko da, bai eta horiek kalkulatzeko parametroak ere, edo, hala badagokio, bidezkoak ez direlako arrazoibidea. Bi kasuetan, presakotasuna eta kontrako arrazoibidea, ekarpen berezien proposamena berariaz jasoko da dagokion jarduketaren jendaurreko informazioaren izapidean.
3. Kontribuzio berezi horien subjektu pasiboak izango dira errepideen, elementu funtzionalen, gurutzaguneen, sarbideen edo zerbitzu-bideen zuzeneko onurak jasotzen dituztenak; eta, bereziki, mugakide diren finka eta establezimenduen eta urbanizazioen titullarrak, baldin eta komunikazioa hobetuta badute, pertsona fisikoak edo juridikoak, jaraunspen banatugabeak, ondasun-erkidegoak eta nortasun juridiko propioak izan ez arren, ekoizpen-unitate autonomoa edo ondare berezia osatzen duten gainerako erakunde edo kolektiboak badira. Subjektu pasiboa jarduketa gauzatzeko desjabetutako eskubide baten titularra denean, haren balio justua beraren banako kuotatik kenduko da.
4. Zerga-oinarria kontribuzio berezia erabakitzen den arau berean zehaztuko da, eta ezin izango ditu muga hauek gainditu jarduketaren kostu osoari dagokionez, desjabetzeena ere aintzat harturik:
 - a) Oro har, gehienez ere, 100eko 25.
 - b) Zerbitzu-bideetan, 100eko 50eraino.
 - c) Gurutzaguneetan edo finketarako sarbideetan, urbanizazio edo establezimenduetan, 100eko 90eraino.
5. Kontribuzio berezien zenbateko osoa subjektu pasiboen artean banatuko da, irizpide objektiboen arabera; lanen eta eraikuntzen ezaugarriak eta inguruabarrak kontuan hartuta. Honako hauek izango dira irizpideak:
 - a) Onura hartutako finken azalera eta bidearekiko mugakidetasunaren luzera.
 - b) Finka, eraikin, instalazio, ustiategi edo urbanizazioen kokapena zein den, errepidetik hurbil dauden eta errepidera sartzeko biderik dagoen.



- c) Finka onuradunen lurralde-kontribuzioetako zerga-oinarriak.
 - d) Kontribuzio berezia ezartzen duen arauak zehazten dituenak, kasuan kasuko inguruabar bereziak kontuan hartuta.
6. Kontribuzio bereziak Foru Aldundiaren erabakiz ezarriko dira, Ogasun sailak eta errepideen arloko eskumena daukanak proposatuta.
7. Kontribuzio bereziak sortuko dira obrak zerbitzuan jartzen diren unean. Obrak zatikagarriak badira, sortzapena subjektu pasibo bakoitzarentzat izango da, haiei eragiten dien obraren tarte edo zati bakoitzari dagozkionak gauzatzen direnetik aurrera.

IV. KAPITULUA

USTIAPENA

28. artikulua.- Ustiapenaren kontzeptua eta edukia

1. Errepidearen ustiapenak ondokoak barnebiltzen ditu: bideak zaintzeko eta mantentzeko lanak, bai eta bidea babesteko eta hobeto erabiltzeko jarduerak ere, seinaleztapenari, ingurumen-integrazioari, bide-segurtasunari, sarbideen antolamenduari eta errepidea babesteko eremuen erabilerari doazkionak aintzat hartuta, trafikoa kudeatzeko ardura duten erakundeei seinaleztapenaren arloan legez esleitutako eskumenei kalterik egingabe.
2. Zaintza- eta mantentze-jarduerak dira bide-jabari publikoko ondasunen egoera onenean izateko beharrezkoak direnak.
3. Bidea babesteko ekintzen helburua da bide-jabari publikoa babestea eta hura kaltetzen edo eskasten duten jarduerak saihestea, bai eta Bizkaiko errepideen sarearen funtzionaltasuna eta bide-segurtasuna bermatzea ere.

29. artikulua.- Erabilera segurua eta jasangarria

Errepideen erabilera eta aprobetxamendu egokienak hartzen ditu azpiegiturak erabiltzen dituzten pertsona guztien segurtasun- eta erosotasun-baldintza onenetan erabiltzeko jarduerak, trafikoaren arriskuei dagokienez, ahulenetan arreta berezia jarritz, hala nola bizikletaren erabiltzaileetan. Informazio eta seinaleztapenaren, sarbideen antolamenduaren eta babes-eremuetako erabileren arloko jarduketak edo esku-hartzeak hartuko ditu, bai eta ingurumena leheneratzeko eta babestekoak ere, klima-aldaketaren aurrean mugikortasun jasangarria ahalbidetzeko beharrezkotzat jotzen badira edo araudi sektorialean ezarrita badaude.

30. artikulua.- Ustiatzeko moduak

1. Foru-errepide guztiak ustiatzea, zaintzea eta mantentzea Bizkaiko Foru Aldundiari dagokio. Foru-aldundiak errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren bidez beteko ditu eginkizun horiek, oro har, zerbitzu publikoa zuzenean kudeatzeko sistemaren bidez. Nolanahi ere, ustiapena ikuskatzeko eta kontrolatzeko eginkizunak errepideen arloan eskumena duen foru-sailari dagozkio, ustiapena kudeatzeko sistema edozein dela ere.
2. Aurreko paragrafoan ezarritakoari kalterik egin barik, indarrean dagoen kontratazio publikoari buruzko legerian onartutako zerbitzu publikoen zeharkako kudeaketa-sistemetako edozeinen bidez ere ustiatu ahal izango dira errepideak, eta euren araudi espezifikoari jarraituko zaio foru-arau honek arautzen ez duen guztiari gagozkiola.
3. Errepidearen ustiapena sektore publikoaren eta pribatuaren partaidetzaren bidez sortutako entitateen bidez egiten denean, kontratazio publikoa erregulatzen duen araudiarekin eta aplikatu beharreko gainerakoekin bat etorritz, foru-aldundiak hura eratzea erabakiko du, eta araubide juridiko administratiboa, ekonomiko-finantzarioa eta azpiegituraren kudeaketaren erantzukizunen eta emaitzen banaketa arautzen dituzten kontratu-dokumentuak onartuko ditu.



31. artikulua.- Zerbitzuguneak

1. Autobideei, autobiei, errei anitzeko errepideei eta errepide arruntetako bide-zatietan, aurreratzeko maniobrak errazteko (2+1 errepideak) edo ibilgailu geldoak zirkulatzeko badira, kontuan hartzen den noranzkoa edozein dela ere, erabiltzaileen ongizatea eta erosotasuna ahalbidetzeko, zirkulazioaren funtzionamendu ona bermatzeko eta paisaiaren ingurumena babesteko beharrezkoak diren zerbitzuguneen kokapena eta ezaugarriak aurreikusi ahal izango dituzte, zerbitzuguneak eraikitzeke lurzorua zedarritzatuta eta galtzadetatik irten eta horietara sartzeko guneak ere aintzat hartuta. Halako guneak instalatzeko behar den lurzorua, beharrezkoa izanez gero, bidearen beraren desjabetze-espeditatearen bidez eskuratuko da.
2. Autobideetan, autobietan, errei anitzeko errepideetan eta errepide arruntetan, baldin eta errei gehigarria badute aurreratzeko maniobrak errazteko (2+1 errepideak) edo ibilgailu geldoak ibiltzeko, noranzkoa edozein delarik ere, lehendik daudenak edo eraikitzen ari direnak, lotura-adarrak barne, proiektuan aurreikusi gabeko zerbitzugune bat ezartzea komenigarritzat jotzen bada, errepideen arloan eskumena duen foru-sailak dagokion azterketa egingo du eta beharrezko lursailak zehatz-mehatz mugatuko ditu. Azterketa horretan oinarrituta, desjabetze-espeditatea hasiko da.
3. Errepide arruntetan, zerbitzuguneak ez dira plan eta proiektuen bidez zedarritzatuko. Horien kokapena, instalazioa eta ezaugarri funtzionalak errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren baimenari lotuta egongo dira, aplikatu beharreko araudiaren arabera, eta bidearen segurtasuna eta gaitasuna, bertatik igarotzen diren erabiltzaileen ongizatea eta erosotasuna, zirkulazioaren funtzionamendu egokia eta paisaiaren ingurumen-babesa bermatu beharko dira.
4. Saihesbideetan eta ingurabideetan ezin izango da zerbitzugunerik instalatu. Debekua errepideon aurreko kilometrora eta osteko kilometrora zabalduko da. Aurreko debekua ez da aplikatuko errepideak edo saihesbideak zerbitzu-bideak dituenetan eta segurtasun-baldintzak betetzen direla eta bide nagusiaren ahalmena ez dela murrizten ziurtatzen denean.
5. Artikulu honen 1. eta 2. paragrafoetan aipatzen diren zerbitzuguneak ustiatu ahal izango dira kontratazio publikoaren araudiak zerbitzu publikoak kudeatzeko ezartzen dituen sistemetatik edozeinen bidez.
6. Zerbitzuguneak eraikitzeke eta, hala badagokio, ustiatzeko kontratazio-prozedurak arautzen dituzten oinarriek eta baldintza-agiriek kontuan hartuko dituzte bai kontratazio publikoaren araudia, bai errepideen arloko araudi berezia.
7. Hirigintza-plangintza eta udal-ordenantzak artikulua honetan xedatutako prozeduraren arabera ezarritako zerbitzuguneen aurreikuspen eta mugaketara egokitu beharko dira, eta egikaritzeko behar den lurzorua komunikazioen sistema orokor gisa kalifikatu beharko da.

III. TITULUA ERREPIDEAREN ERABILERA ETA BABESA

I. KAPITULUA

JABETZAREN MUGAK

32. artikulua.- Babes-eremuak

1. Foru arau honen ondorioetarako, honako eremu hauek ezartzen dira Bizkaiko errepideetan:
 - a) Jabari publikoko eremua.
 - b) Zortasun-eremua.



c) Afektazio-eremua.

Eremu horien gainean, bestalde, honako lerro hauek gainjartzen dira:

- a) Eraikuntzaren muga-lerroa.
 - b) Zerbitzu orokorren lerroa.
2. Babes-eremuen eta eraikuntzaren muga-lerroaren mugaketan, errepide-sareetako batzuk osatzen dituzten lotura-adarrek eta bidegurutzetako biratze-bideek lotura duten hierarkia txikieneko bidearen izaera bera izango dute. Lotura-adarren kasuan, autobideetakoak badira, autobidetzat hartuko dira kapitulu honetan adierazitako muga ondorioetarako.
 3. Eremu horietan ezin izango da obrarik edo instalaziorik egin, ez eta erabilera edo zerbitzu gehiagorik baliatu ere, bide-segurtasunarekin, aurreikuspenekin eta errepidearen ustiapen egokiarekin bateragarriak direnak baino. Babes-eremuen araubideari eragin diezaiokeen edozein jardura egiteko, errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren berariazko baimena beharko da, foru arau honen III. kapituluaren 3. atalean araututako prozeduraren arabera, arlo horretan izan daitezkeen beste eskumen batzuei kalterik egin gabe.
 4. Aurreko paragrafoan aipatutako jardura-debekuak eta baimen-beharra eragina izango dute bai eraikitako errepideetan, bai proiektatutakoetan. Azken kasu horretan, debekua eta baimena jasotzeko beharra honela hasiko dira:
 - a) Plangintza-tresnaren behin betiko onespenearekin, 19.3 a) artikuluan aipatutako jarduketei gagozkiela. Ondorio bera izango du proiektuak onartzeak plangintza-tresnarik ez dagoenean, 18.5 artikuluan ezarritakoaren arabera.
 - b) Gainerako kasuetan, eraikuntza-proiektua behin betiko onesten denean.
 5. Babes-eremuetan jarduketak egiteko lurzorua erabili eta eraldatzeko ematen diren lizentziak edo antzeko tituluak foru-arau honetan ezarritako baimenak lortzeko lotuta egongo dira beti, eta baldintza hori lizentziaren agirian bertan adierazi beharko da. Erabat deusezak izango dira babes-eremuetan foru-arau honetan ezarritakoaren aurka emandako baimen edo lizentzia guztiak.

33. artikulua. Jabari publikoko eremua

1. Jabari publikoa osatzen dute errepideak eta haien elementu osagarri funtzionalak okupatzen dituzten lurrek, bai eta, lehentasunezko sareetako autobide, autobia, erreiri anitzeko errepide eta errepide arruntetan, zortzi metroko zabalerako lur-zerrenda batek ere, eta hiru metrokoak gainerako errepideetan, bidearen alde bakoitzean, errepidearen ardatzarekiko horizontalean eta perpendikularrean neurtuta, laugunearen kanpoko ertzetik abiatuta.

Laugunearen kanpoko ertza lur naturalaren eta harekin mugakide diren honako hauen arteko elkargunea da: lur-erazketaren ezponda, lubeta edo, hala denean, eusteko hormak. Espaloirik badago, laugunearen kanpoko ertza galtzadatik hurbilen dagoen espaloaren kanpoko ertza izango da.

Zubien, zubibideen eta antzeko beste egitura edo obren kasuan, lurzoruan egindako obren ertzaren proiektzio bertikaleko lerroa hartuko da laugunearen kanpoko ertz edo lerro gisa. Kasu guztietan egituraren euskarriek hartzen duten lurzorua jabari publikokoa izango da. Tunelen kasu berezian, lurzorua ezaugarri geometriko eta geologikoei eta lurzoruak tunelarekiko duen altuerari jarraiki zehaztuko da jabari publikoko eremua.
2. Errepideei erantsitako elementutzat jotzen da errepideen zaintzari edo bide-zerbitzu publikoaren ustiapenari etengabe eragiten dion eremu oro, hala nola atsedenerako, aparkatzeko, larrialdietako sorospen eta arreata medikorako, pisatzeko, hondakinak kudeatzeko, autobusen, espaloien eta bestelako helburu lagungarri edo osagarrien zerbitzurako geldialdiak egiteko esparruak edo badiak direnak. Errepideen elementu erantsiak gaiaren arabera eskumena duen administrazioak finantzatu eta kudeatzen ditu.



3. Foru-arau honetan jasotako araubide juridikoa aplikatzearen ondorioz errepideen jabari publikoko eremua mugatzeak ez du eraginik izango bertan jasotako lurzorua jabetza-eskubidean, baina onura publikokotzat joko da jabe ohien ondorioetarako, eta kasu jakin bakoitzean aitortu beharko da, errepideen arloan eskumena duen foru-sailak desjabetzeko edo aldi baterako okupatzeko beharra arrazoitzen duen kasuetan, prozedura egokia bideratu ostean.
4. Foru-arau honetan erautzen ez den guztiari dagokionez, bide-jabari publikoari aplikatuko zaio ondarearen gaineko foru araudian, oro har, izaera horretako ondasunei buruz xedatutakoa.

34. artikulua.- Jabari publikoko eremua erabiltzeko baimenak

1. Interes orokorreko zerbitzuak emateko ura, saneamendua, gasa, telefonia, elektrizitatea edo antzekoak bideratzeko sareen azpiegiturak ezartzeko edo birjartzeko obrak baimendu ahal izango dira errepidearen jabari publikoko eremuan, baldin eta behar bezala justifikatzen bada, arrazoi fisiko, tekniko edo kostu ekonomiko neurrigabeengatik, azpiegitura horiek bakarrik ahal diren jabari publikoko eremuan kokatu edo ezarri, betiere segurtasuna eta bidearen beraren mantentze-lanak bermatuta badaude. Kasu horietan, foru-arau honetan ezarritakoaz gain, zerbitzua arautzen duen legeria sektoriala ere aintzat hartuko da.
2. Era berean, zubibideen azpian, tunelen gainean edo antzeko beste azpiegitura batzuen gainean (pasealekuak, berdeguneak, aparkalekuak edo erabilera publikoko beste batzuk) sortzen diren jabari publikoko eremuetan, erabilera jakin batzuk ezartzeko baimena eman ahalko da, baldin eta bide-segurtasunari eragiten ez bazaio eta zaintza- eta mantentze-lanak eragozten ez badira.
3. Jabari publikoko eremuan ezin izango da zuhaitzik landatu. Zuhaixkak landatu edo instalatzeko baimena eman ahal izango da, galtzadaren kanpoko ertzetik, gutxienez, zuhaixkaren altuera halako bat eta erdiko distantziara. Baimenaren titularrak bermatu beharko du tarte hori izango dela gehienez ere zuhaixkaren bizitza osoan. Ez da baimenik emango bide-zirkulazioaren ikuspen- eta segurtasun-baldintzak murrizten dituzten zuhaixkak landatzeko edo instalatzeko.

Arau honen ondorioetarako, zuhaitz- eta zuhaixka-espezieen definizioa foru-arau honen I. eranskinean jasota dago.

4. Erregelamendu bidez garatuko dira lehen bi ataletan araututako baimenen baldintzak, eta beti prekarioan emango dira, bai eta baimenaren onuradunaren eskubideak eta betebeharrak, iraupen-epea, jabari publikoa erabiltzeko edo okupatzeko kanonaren zehaztapena, indargabetzeko kasuak eta baimenen araubide juridikoaren gainerako edukiak ere bai.
5. Errepideen arloan eskumena duen foru-sailak jabari publikoaren gaineko tutoretzari eta polizia dagozkion ahalmenak baliatuko ditu, eta baimenaren titularra behartuta egongo da gertatzen diren gorabehera guztien berri ematera eta horri buruz ematen diren jarraibideak betetzera.
6. Era berean, errepideen arloan eskumena duen foru-sailari dagokio interes publikokotzat jo diren eta lurralde-izaera nabarmena duten obrak baimentzea, lurralde-antolamenduaren araudian eta plangintzan zehaztutako azpiegituren atal direlako eta trafikoa handia erakartzeko edo sortzeko guneak direlako.
7. Zeinahi kasutan, jabari publikoaren gaineko edozein afekzio baimendu eta gauzatuko da, errepideari kalterik txikiena eragiten dion moduan. Inola ere ezin izango dira erregistro-kutxatila edo antzeko instalazioak jarri galtzadaren barruan eta errepidearen bazterbideetan, eta espaloien azpian edo atzean jarri ahal izango dira. Trafikoa, errepidea zaintzea edo bide-segurtasuna direla zio, lurpeko eroanbidea zulaketa horizontalaren bidez eta galtzadari eragin gabe egitea ere eska daiteke.
8. Artikulu honetan araututako jabari publikoaren erabilerak eta okupazioak ez dakar jabari hori lagatzea, ez eta foru-administrazioari dagozkion jabari publikoko ahalmenak lagatzea ere, eta foru-administrazioak ez du inolako erantzukizunik hartuko erabilera edo okupazioaren baimenaren titularrari dagokionez, ez eta



hirugarrenei dagokienez ere. Baimenaren titularra izango da, halaber, egiten dituen obrek eta jarduerak jabari publikoari eragin diezazkioketen kalte-galeren erantzule.

35. artikulua.- Jabari publikoa okupatzeagatiko kanona

1. Aurreko artikuluan araututako jabari publikoko gunea erabiltzeak edo okupatzeak onuradun titularrak kanon bat ordaintzeko betebeharra izatea sorraraz dezake.
2. Kanon horren zergapeko egitatea da lurak okupatzea edo jabari publikoko ondasunak erabiltzea foru-arau honetan xedatutako baimenen arabera.
3. Jabari publikoa erabiltzeko edo okupatzeko baimenaren titularra kanonaren subjektu pasiboa izango da.
4. Kargaren zenbatekoa finkatzeko oinarria okupatutako lurren balioa izango da, edo, hala badagokio, foru-administrazioak horiek eskuratzearen balioa eta ondoko lurren balioa. Urteko karga-tasa adierazitako oinarrien balioaren ehuneko bostekoa izango da. Kanona proportzioan berrikusi ahal izango da hura finkatzeko erabilitako oinarriaren balioak dituen aldaketan arabera, baimenaren baldintzetan adierazitako aldi bakoitzaren amaieran.
5. Kanonak tasaren izaera juridiko eta tributarioa dauka, tasa eta prezio publikoak arautzen dituen foru- arauan ezarritakoaren arabera.

36. artikulua.- Zortasun-eremua

1. Errepideen zortasun-eremuak bi lur-zerrenda izango ditu errepideen bi aldeetan. Lur-zerrenda horien barruan, jabari publikoko eremua egongo da mugatuta, eta, kanpoan, lur-berdinketaren kanpoko ertzekiko paraleloak diren bi lerro, hogeita bost metroko distantziara lehentasunezko sareak osatzen dituzten autobideetan, autobietan, errei anitzeko errepideetan eta errepide arruntetan, eta zortzi metroko distantziara gainerako errepideetan, aipatutako ertzetik neurtuta.
2. Zortasun-eremuan ezin izango da obrarik egin, ez eta interes orokorreko arrazoiengatik ezinbestekoak diren erabilerekin kanpokoak, errepidearen zerbitzurik onena bermatzen dutenez kanpokoak eta bide-segurtasunarekin bateragarriak direnez kanpokoak baimendu. Nolanahi ere, beharrezkoa izango da errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren alde aurreko baimena.
3. Zerbitzu orokorren lerroaren eta jabari publikoaren artean, salbuespen gisa, interes orokorreko nahiz pribatuko eta partikularreko zerbitzuen eroanbideak ezarri, birjarri edo mantentzea xede duten obrak baimendu ahal izango dira, baldin eta behar bezala justifikatzen bada, arrazoi fisikoak, teknikoak edo neurriz kanpoko kostu ekonomikokoak direla medio, zortasun-eremutik baino ezin direla igaro.
4. Zortasun-eremuan zuhaitzak landatzerakoan, galtzadaren kanpoko ertzetik hogeitaz ale heldu batek izan dezakeen batez besteko altueraren halakoa eta erdiko tartea utzi behar da. Ezingo da landatu, zuhaitzik edo zuhaixkarik, baldin eta bide-zirkulazioaren ikuspen- eta segurtasun-baldintzak murrizten baditu.

37. artikulua.- Afektazio-eremua

1. Errepideen afektazio-eremuak bi lur-zerrenda izango ditu errepideen bi aldeetan, zortasun-eremuak mugatuta barrualdean eta lur-berdinketaren kanpoko ertzekiko paraleloak diren bi lerro kanpoaldean, ehun metroko distantziara lehentasunezko sareak osatzen dituzten autobide, autobia, errei anitzeko errepide eta errepide arruntetan; berrogeita hamar metrokoak oinarritzko sareko errepideetan; eta hogeita hamar metrokoak gainerako errepideetan, betiere aipatutako ertzetatik neurtuta.
2. Afektazio-eremuan edozein motatako obra eta instalazio finko edo behin-behineko egiteko, horien erabilera edo xedea aldatzeko eta zuhaitzak landatu edo mozteko, errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren alde aurreko baimena behar da, aldi berean izan daitezkeen beste eskumen batzuei kalterik egin gabe.



38. artikulua.- Eraikitze mugak

1. Eraikuntzaren muga-lerroa zortasun-eremutik kanpoko da, eta errepideen bi aldeetan dago, berrogeita hamar metrora autobide, autobia eta erreit anitzeko errepideetan; hogeita bost metrora lehentasunezko eta oinarritzko sareetako errepide arruntetan; hamazortzi metrora eskualdeko sareko eta sare osagarriko errepideetan, eta hamabira tokiko sareko errepideetan, betiere galtzadaren kanpoko ertzetik neurtuta.

Aurrekoa gorabehera, eskualdeko edo tokiko sarearen barruko saihebidetan, herriguneak zeharkatzea saihesteko egiten badira, eraikuntzaren muga-lerroa hogeita bost metrora jarriko da, era horizontalean neurtuta, galtzadaren kanpoko ertzetik aurrera, saihebidetaren luzera osoan. Galtzadaren kanpoko ertza errepidearen kanpoko erreiaten eskuineko ertza da, martxaren noranzkoan.

Foru-errepide baten gainean egin beharreko obra baten proiektuak galtzadaren kanpoko ertza aldatzea badakar, jatorritzko eraikuntzaren muga-lerroari eutsi ahal izango dio, arrazoi tekniko, ekonomiko edo bide segurtasunari lotutakoetan oinarrituta.

Foru-errepideetan obrak egiteko proiektuek edo eraikuntza berrikoek, baldin eta eraikuntzaren muga-lerroan aldaketak edo ezarpenak badituzte, berariaz jaso beharko dute eskubideen titularren gaineko eragina, eta jendaurrean jarri beharko dira.

2. Eraikuntzaren muga-lerro horretatik errepideraino, debekatuta dago edozein eraikuntza-lan mota, bai sestra gainean, bai sestra azpian.

Hala ere, zortasun-eremuaren -hori ere kontuan hartuta- eta eraikuntzarako muga-lerroaren arteko lurzoruan, behin-behineko erabilera edo obra justifikatuak edo erraz desmuntatu daitezkeen instalazio arinak baimendu ahal izango dira prekarioan, baina ezin izango dute inola ere jarduera ekonomikorik izan, ezta bizitegi gisa erabili ere.

3. Lehendik dauden eraikin eta instalazioetan, eraikinaren muga-lerroaren aurretik daudenean, higie-ne-arrazoiak direla kausa bakarrik egin ahalko dira konponketa-obrak, bai eta zaintza- eta apainketa-arrazoiengatik ere, ondare urbanizatu eta eraikia birgaitzeko jarduketa babestuei buruzko araudian xedatutakoaren arabera.

Eraikinaren edo instalazioaren barne-banaketa aldatzea dakarten obrak ere baimendu ahal izango dira, baldin eta horien helburua ez bada eraikina edo instalazioa xede duen jarduera aldatzea, eta emaitzak eraginik ez badu errepidearen trafikoaren bolumenean.

Eraikina etxebizitzari buruzko legeriaren xedapenetara egokitzeko obrak ere baimendu ahal izango dira, besteak beste, eraikuntzaren segurtasunari, irisgarritasunari, energia-eraginkortasunari eta antzeko beste gai batzuei dagokienez. Esku-hartzearen ondorioz, eraikinaren edo instalazioaren zati baten erabilera aldatu behar bada, baimena eman ahal izango da soilik baldin eta horrek ez badakar hirugarrenen sarrera, ezta trafiko-bolumena handitzea ere, eta titularrak hurrengo zenbakian ezarritako ukoa egiten baldin badu.

4. Horrez gainera, finkatze-lanak ere egin ahal izango dira, baldin eta aurreikusi ez bada aurreikusita Bizkaiko foru-sektore publikoak sustatutako jarduketa bat gauzatzeko eraikuntza edo instalazioa hartzen duen lursaila desjabetzea edo eraistea 4 urteko epean, eskaera egiten den egunetik zenbatzen hasita.

Finkatze-lan horiek baimentzeko, titularrak desjabetze-balioa handitzeari uko egin beharko dio alde z aurretik, salbu eta, interesdunak eskatuta, baimenak berak horretatik salbuesten badu, eraikin osoan izan dezakeen eragin ekonomiko eskasagatik. Ukoa Jabetza Erregistroan inskribatu beharko da. Uko egitearen inskripzio hori ezereztu ahal izango da, interesdunak hala eskatzen badu:

- Errepidearen sailkapena aldatzen denean, baldin eta aldaketa horren ondorioz eraikuntza-lerroak dagokion eraikinean edo instalazioan duen eragina desagertu egiten bada.
- Udal administrazioak aldeko txostena eman ondoren, Bizkaiko Foru Aldundiak errepidea udal horri lagatzen dionean.



5. Oro har, hiriguneetatik erabat edo partzialki igarotzen diren errepideetan, errepide-arloan eskumena duen foru-sailak eraikitzeke muga-lerroa ezarri ahal izango du aurreko paragrafoan ezarritakoa baino distantzia laburragoan, betiere hirigintza-plangintzak horretarako aukera ematen badu.
6. Era berean, errepideen arloan eskumena daukan foru-sailak, eragindako toki-erakundeek aldeztu aurretik txostena eginda, oro har ezarritakoa baino muga-lerro txikiagoa ezarri ahal izango dio eraikuntzari, arrazoi geografiko edo sozioekonomikoengatik. Muga hori foru-errepide jakin batzuei aplikatuko zaie, behar bezala mugatutako eremu edo tarteetan.
7. Errepideen arloan eskumena duen foru-sailak baimena eman ahal izango du, salbuespen gisa, kasuan kasuko eraikuntzaren muga-lerrotik distantzia txikiagora egiten diren eraikuntza berezietan, baldin eta eraikuntza etengabea edo jarraitua badago eta bide-segurtasuna bermatuta badago errepideen ertzak antolatuz eta sarbideak behar bezala kontrolatuz. Eraikuntza etengabea da hirigintza-plangintzan ezarritako lerrokadurari eusten dioten eraikin itxien multzo batek hirigintzaren aldetik homogeneizatutako zatia.
8. Errepideen babes-eremuan eraikitzeke muga-lerroa zehazteko, hiri-antolamenduko plan orokorretan edo planeamenduko arau subsidiarioetan xedatutakoa beteko da, baldin eta landa-guneak edo lurzoru urbanizaezinean izendapen baliokidea osatzen badute, betiere bide-segurtasuna bermatuta geratzen bada eta errepideen arloan eskumena duen foru-sailak plangintza-tresnaren aldeko txostena eman badu.
9. Artikulu honetan xedatutakoa urratuz egiten diren esku-hartzeek, legeztatu ezin badira, ahalmena emango diote errepideen arloko foru-sail eskudunari horiek eraisteko agindua eman dezan, interesdunaren kontura.
10. Foru dekretu bidez garatuko dira artikulu honetan jasotako eraikuntzaren muga-lerroari dagokionez distantzien arau orokorren salbuespenak bildu beharko dituzten inguruabar, baldintza eta betekizunak, bai eta gerta daitezkeen esku-hartzeetarako baimenak ere. Baimenek bide-segurtasunaren eta ingurumen-eraginaren ikuspegia jaso beharko dute beti, eta titularrari ez diote inolako eskubiderik emango, eraikinak edo instalazioak errepidetik gertu egotearekin zerikusia duten eraginengatik.
11. Zarata arautzen duen araudiak agindutako erabilerak dituzten eraikinek, Bizkaiko Foru Aldundiak zehaztutako zortasun akustikoko eremuetan eraikitzea aurreikusten badira, erabilera bakoitzari ezarritako baldintzak eta murrizketak bete beharko dituzte, errepiderainoko distantzia edozein dela ere.

39. artikulua.- Zerbitzu orokorren lerroa

1. Errepidearen bi aldeetan, eta zortasun-eremuaren ondo-ondoan dagoen lau metroko zabalerako lur-zerrenda batean, errepidearen barrualdetik errepiderantz, zerbitzu orokorren lerroa deritzona ezarriko da, errepidearekin zuzeneko loturarik ez duten izaera horretako ibilgailuak bertan geratu ahal izateko.
2. Erregelamendu bidez garatuko dira zerbitzu horiek hartzek bete beharko dituen baldintza eta betekizun teknikoak.
3. Foru errepideetan obrak egin edo gauzatzearagatik zerbitzu, instalazio edo sarbideei eragin behar bazaie, errepide arloko eskumena duen foru-sailak, interesdunari entzun ondoren, horiek ordeztzea edo birjartzea erabaki ahal du, desjabetu ordeztu. Ordetutako edo birjarritako zerbitzu eta sarbide horien titulartasuna eta funtzionamenduaren, mantentzearen eta zaintzaren gaineko erantzukizuna jatorrizko titularrarenak izango dira.
4. Interes orokorreko zerbitzuak emateko ondasunen edo instalazioen titularrek, foru-errepideetan obrak egitea nabarmen eragozten edo oztopatzen badute, kendu egin beharko dituzte edo errepidean esku hartzeko beharrezko aldaketak egin beharko dituzte, gehienez ere, sei hilabeteko epean, foru-organismo eskudunak errekerimendua jakinarazten duenetik zenbatzen hasita.



Kentzearen edo aldatzearen kostua kontraktasunez ezarriko da alderdien artean, salbu eta ondasunak edo instalazioak bide-jabari publikoko eremuan badaude, baimen baten bidez, non baimenaren titularrak bere kargura kentzeko betebeharra duen, errepideen zerbitzu publikoaren beharrak direla-eta hala eskatzen zaionean. Errekerimendua jaso eta lehenengo bi hilabeteetan, foru-organo eskudunak eraginpeko ondasun edo instalazioen titularrekin adostu ahal izango du beharrezkoak diren jarduketak foru-administrazioak berak egitea.

Kasu guztietan, erretiratzea edo aldaketa atzeratzeak eragozten badu errepidean obrak has daitezen edo jarraitzeko modua izan dezaten, paragrafo honen arabera egindako errekerimenduak administrazio-ebazpen jakinaraziaren balioa izango du hertsapen-isunak jartzeari dagokionez, administrazio publikoen araubide juridikoari eta administrazio-prozedura erkideari buruzko legerian xedatutakoaren arabera. Isun horien zenbatekoa eraginpeko obra-unitateen lizitazio-aurrekontuaren ehuneko hamarrekoa izango da, eta hilean behin ezarri ahal izango dira, gehienez ere, hamar isun jarrita.

Paragrafo honen lehen lerroaldean adierazitako sei hilabeteko epea igaro eta titularrak beharrezko aldaketarik egin ez badu, eta foru-administrazioarekin akordiorik lortu ez bada hura gauzatzeko edo haren kostu kontraesankorra finkatzeko, foru-organo eskudunak era subsidiarioan egin ahal izango ditu eragindako zerbitzu, ondasun edo instalazioen aldaketak, obrak sorrarazitako kalte eta gailak erantzukizun zibila gorabehera, bai eta, hala badagokio, ezar daitezkeen hertsapen-isunei kalterik egin gabe.

Nolanahi ere, egindako jarduketaren legezko dokumentazioa eta dokumentazio teknikoa emateko formalizazioari kalterik egin gabe, birjarritako ondasun, instalazio eta zerbitzuen titulartasuna esku-hartzearen aurretik zeukan pertsona titular bakarrarena izango da, une oro eta erabat, eta jarduketa horrek ezin izango du inolako eskubiderik edo kalte-ordainik eragin haren alde.

5. Foru-errepideetan obrak egitea nabarmen eragozten edo zailtzen duten zerbitzuak emateko ondasunen edo instalazioen titularrek nahitaez kendu beharko dituzte edo errepidean esku hartzea ahalbidetzen duen aldaketa egin beharko dute, errepide-arloan eskumena duen foru-sailaren kasuan kasuko ebazpenean agindutakoaren arabera. Erretiratzearen edo aldatzearen kostua kontraesanez ezarriko da foru-administrazioaren eta instalazioaren titularraren artean, salbu eta instalazioa baimentzeko aurretiazko ebazpenak titularraren konturako erretiratze-betebeharra ezarri badu, errepide-zerbitzuaren beharrak direla eta.
6. Ebazpen horretan kentzeko edo aldatzeko emandako epea betetzen ez bada, errepideen arloan eskumena duen foru-sailak hiru hilabeteko epea emango dio instalazioaren titularrari hura gauzatzeko. Errekerimenduak jakinarazitako administrazio-ebazpenaren balioa izango du, hertsatzeko isunak ezartzearen ondorioetarako, administrazio-prozedura erkidea arautzen duen legeriaren arabera. Isun horien zenbatekoa eraginpeko obra-unitateen lizitazio-aurrekontuaren ehuneko hamarrekoa izango da, eta hilean behin ezarri ahal izango dira, gehienez ere hamar. Errekerimenduan emandako epea amaitu eta titularrak ez badu kontratua kendu edo aldatu, eta ez badu kontratua gauzatzeko kostua eta epea administrazioarekin adostu, administrazioak subsidiarioki kendu edo aldatu ahal izango ditu instalazioak, kostu osoa jasanarazteari eta sortutako kalte eta gailak erantzukizunak eskatzeari kalterik egin gabe. Erretiratzea edo aldaketa egin dela jakinarazteko ebazpenaren jakinarazpenak ezarriko du zerbitzua edo instalazioak zerbitzuaren titularrari zein egunetan igarotzen zaizkion erabat, eta haren esku geratuko dira egikaritzeari buruzko dokumentazio legezkoa eta teknikoa.

40. artikulua. Sarbideak mugatzea eta berrantolatzea

1. Errepideen arloan eskumena duen foru-sailak lurralde historikoko errepideetarako sarbideak mugatu ahal izango ditu, eta nahitaez ezarri ahal izango ditu sarbide horiek non eraiki daitezkeen, indarrean dagoen araudia, trafikoaren intentsitatea, bide-segurtasuna, errepidearen funtzionaltasuna eta sarbidean eragina izan dezakeen edozein obra eraikitzeko, handitzeko, hobetzeko edo aldatzeko planak edo proiektuak aintzat hartuta. Era berean, lehendik dauden sarbideak berrantolatu ahal izango ditu, errepidearen ustiapena eta bide-segurtasuna hobetzeko, eta horretarako behar diren lurak desjabetu ahal izango ditu.



2. Salbuespen gisa, zuzeneko sarbide eta obrako behin-behineko sarbide berriak baimendu ahal izango dira, arrazoi fisiko, tekniko edo ekonomikoengatik beste aukerarik ez dagoela behar bezala justifikatzen denean. Baimendutako sarbideak martxaren noranzkoan baino ez dira egingo.
Bidearen noranzko nagusiren bat mozteko ibilbideak egiteko aukera edo sartzen deneko noranzkoaren kontra sartzeko aukera bide-segurtasunari buruzko azterketa espezifiko baten emaitzei lotuko zaie, eta azterketa hori baimendu nahi den proiektuarekin batera egin beharko da. Azterketa berrikusi egin beharko da tartean diren trafikoen aldaketan arabera, baimenak ezartzen duen moduan. Baimenaren oinarri izan zen erabilera edo erabilera-intentsitatea aldatzen bada, beste baimen bat eskatu eta izapidetu beharko da.
3. Errepidetik hurbil dagoen higiezin baten gaineko eskubideen titularrek edo beste interesdun batzuek baimena eskatu ahal izango dute plangintza-tresnetan aurreikusi gabeko sarbide bat egiteko; sarbide hori interes publikokoa denean eta beste bide bat erabiltzeko arrazoizko eta proportziozko aukerarik ez dagoenean emango da baimena.
4. Plangintza-tresnetan aurreikusi gabeko behin betiko sarbide berriek, hiri-lurzoru gisa sailkatu gabeko lursailei eragiten dietenek, errespetatu egin beharko dituzte foru-arau honen erregelamendu bidezko garapenean ezartzen diren gutxieneko distantziak, kontuan hartuta hamar urterako prognosian lortutako eguneko batez besteko trafiko-intentsitatea, bilakaeraren balizko emaitza negatiboak kontuan hartu gabe. Sarbide berri orok ez badu betetzen erregelamendu bidez adierazitako gutxieneko distantzia, beharrezkoa dela arrazoitu beharko du, eta bide-segurtasuna bermatuta egongo da beti.
5. Autobideetan, autobietan edo herri inguruko saihezbideetan ezin izango da sarbiderik baimendu.
6. Partzelazioak, bereizketak, birpartzelazioak eta hirigintza-araudian araututako antzeko gainerako hirigintza-jarduketak dituzten sarbideak sistema orokor edo tokiko batetik baino ezin izango dira baimendu, baldin eta sistema horrek zirkulazio-fluxuak hobeto banatzen direla bermatzen badu eta loturak eragin ditzakeen ondorio kaltegarriak gutxitzen baditu. Sarbidearen tipologia trafikoaren intentsitateak eta errepide hartzaileen ezaugarriek baldintzatuko dute, baina zuzeneko sarbidea soilik baimendu ahal izango da beste mota bateko ezintasuna behar bezala justifikatzen denean eta haren kokapen zehatzak trafikoan eta bide-segurtasunean eragin garrantzitsurik ez duenean.
7. Hirigintza-plangintzak lurzoru urbanizaezinen sailkapena aldatzen duenean, lurzoru horietan sarbideak baimenduta badaude, lurzoru horiek automatikoki galduko dute indarraldia, eta sarbide-plana egin beharko da, artikulua honetan ezarritakoaren arabera.
8. Lursailak okupatzea dakarren sarbide bat egiteko baimena eskatzen denean, foru-organo eskudunak desjabetze-espidenteari ekin ahal izango dio, adostasunik ezean. Desjabetzearen onuradun izendatuko ditu sarbidearen hartzaileak, baldin eta hura interes publikokoa bada eta beste irtenbide arrazoizko eta proportzionalik ez badago.
9. Sarbideen arloko edozein esku-hartzek, sarbide berri baten ondorioz edo lehendik dauden sarbideak berrantolatzearen edo berregokitzearen ondorioz, errepidearen sekzio osoaren gainean jardutera behartuko du, plataforma osoa, drainatze-sistemak, balizak eta euste-sistemak barne, afektazio-tarte osoan zehar, eta Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialean xedatutako plangintza-jarduketak aurreikusi beharko dira, baldin eta Bizkaiko errepideen sare funtzionalaren barruko tartea bada.
10. Lehendik dauden sarbideen ezaugarriak eta erabilera ezin izango dira aldatu errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren alde aurreko baimenik gabe. Baimen hori izan ezean, foru-organo eskudunak arduradunari aginduko dio aldatutako ezaugarriak eta erabilerak berreskura ditzala, gehienez ere, hilabeteko epean, dagokion zehapen-prozedura hasteari eta, hala badagokio, bere kargura era subsidiarioan betearazteari kalterik egin gabe.
11. Zirkulazioaren erakarpenean eragin nabarmena duten jarduera ekonomikoetan oinarritutako sarbide-baimenen titularrek sarbidearen erabileraren intentsitatearen bilakaerari buruzko informazioa eman beharko dute, baimenean kasuan-kasuan ezartzen den maiztasunarekin.
12. Bizkaiko Foru Aldundiak aurreko egoerara bihurtuko ditu errepideak hobetzeko obrak egin aurretik administrazio-baimena zuten sarbideak, sarbideak mugatu eta berrantolatzeko foru-ahali kalterik egin barik.
13. Sarbide-baimenen titularrei eta haietatik igarotzeko eskubideak dituztenei baimena eman ahal izango zaie haien mantentze-lanak egiteko, baldin eta horien erabilera aldatzen ez bada eta bide-segurtasunari edo bidearen erabilera onari kalte egiten ez badio.



14. Eskualdeko eta tokiko sareko errepideetan finkatutako sarbide historikoei eutsi ahalko zaie; halakotzat hartuko dira Bizkaiko Errepideei buruzko otsailaren 18ko 2/1993 Foru Arauak indarra hartu aurretik zeudenak. Nolanahi ere, sarbide historiko horiek jatorrian zuten erabilera-baldintza berberetan mantendu beharko dira, eta unean-unean indarrean dagoen araudian ikuspenari eta geometriari buruz ezarritako baldintzak bete beharko dituzte, bide-segurtasunari bestelako eragin kaltegarriarik eragin gabe.

Gainerako sarbideak bezala, martxaren noranzkoan soilik gertatuko dira sarbide historikoak. Bidearen zirkulazioaren noranzko nagusietakoren bat mozteko ibilbideak egiteko edo sartzen den noranzkoaren kontra sartzeko, interesdunak sarbide historikoa mantentzeko aurkeztutako bide-segurtasunari buruzko azterketa berariazko baten emaitzak bete beharko dira. Azterketa aldian behin berrikusi beharko da interesdunaren kontura, tartean diren trafikoen aldaketen arabera.

15. Sarbideen zaintza onuradunei dagokie beti, eta administrazio-baimenean zehaztuko dira horren inguruabarrak.

41. artikulua.- Publizitatea jartzeko debekua

1. Bide-segurtasuna dela eta, debekatuta dago publizitatea galtzadetatik ikusteko moduko edozein lekutan egitea, zeharbideetan eta eraikuntza finkatua errepidearen bi ertzetan duten hiri-zatietan izan ezik, eta baimendutako gehieneko abiadura 50 kilometro ordukoa edo txikiagoa denean. Publizitatearen kontzeptu honetan sartzen da gidarien arreta erakar dezakeen iragarki oro, gidariak ikusteko modukoa delako. Muga horrek ez du kalte-ordainerako eskubiderik sortuko, inolaz ere.
2. Debeku horrek ingurabideetan, autobietan eta autobideetan ere balio du, baita hiri barruko bide-zatietan ere.
3. Publizitatea baimentzen den lehenengo paragrafoan aipatutako zeharbideetan eta errepideen hiri barruko tartetean, kasuan kasuko udal-ordenantzak bete beharko ditu; nolanahi ere, jabari publikoko eremutik kanpo egon beharko du, eta ez die eragingo errepidearen seinalaztapenari, argiztapenari edo balizatzeari.
4. Artikulu honen ondorioetarako, ez dira publizitatetzat hartuko zerbitzuguneei edo errepideko gainerako instalazio osagarriei dagozkien informazio-kartelak eta iragarkiak, baldin eta kasuan kasuko instalazio lagungarriak dauden partzelen barruan badaude eta errepideen arloan eskumena duen foru-sailak aldeztu aurretik baimentzen baditu.
5. Informazio-kartelek, iragarkiek, panelek eta antzeko gainerako baliabideek aplikatu beharreko bide-seinaleei buruzko araudia bete beharko dute, eta horiek jartzeko eskatzen den baimenaren titularrak ordaindu beharko ditu instalazio-, mantentze- eta kentze-kostuak.
6. Erregelamendu bidez garatuko dira Bizkaiko errepideetako publizitate-jardueraren baldintzak eta eskakizunak.

II. KAPITULUA

ERREPIDEEEN ERABILERA

42. artikulua.- Erabilera arrunt orokorra eta berezia

1. 26. artikuluan ezarritakoari kalterik egin gabe, errepideen erabilera erkide orokorra, jabari publikoko ondasun den aldetik, askatasunez gauzatuko da, errepideen izaeraren, afektazio-egintzen eta erabilera publikora irekitzearen eta indarrean dauden xedapenen arabera.
2. Erabilera erkide orokorrak kanpoko gainerako erabilera aplikatu beharreko sektoreko berariazko legediak arautuko ditu, eta errepideen arloan eskudun den foru sailaren baimena beharko da. Aplikatu beharreko araudiaren arabera baimena beste administrazio bati badagokio, foru sailak errepidea erabiltzeko baldintzei buruzko txosten loteslea jaulkiko du.
3. Errepidea salbuespenez eta aldi baterako erabiltzean berariaz narriatzen bada, arduradunak konpondu beharko du. Narriadura lehenago zehaztu badaiteke, baimenak berak edo txosten lotesleak ezarriko du konponketaren neurria. Berariazko narriadura izango da ohiko trafikoak errepidean eragingo ez lukeen erabilera bereziak eragindakoa.



43. artikulua. Erabiltzeko mugak

1. Errepideen arloan eskumena duen foru-sailak aldi baterako edo behin betiko mugak ezarri ahal izango dizkio zirkulazioari errepideen zenbait zatitan, baldin eta baldintzek, egoerak, eskakizun teknikoek edo bide-segurtasunekok hala eskatzen badute.
2. Mugak hainbat izan daitezke, berbarako, kasuan kasuko administrazio-baimenean ezarri diren baldintza jakin batzuetan ibiltzeko debekua eta betebeharra, edo, foru-errepideetatik barrena zirkulatzen duten garraio bereziei dagokienez, baimen-prozedurari lotutako txosten loteslea.
3. Bizkaiko Foru Aldundiak baimenaren eskatzaileari galdatu ahalko dio azkenak egin nahi duen erabilerak bide-sisteman izango duen eraginari buruzko azterketa aurkez dezala. Azterketa horretan, erabilerak errepideari kalterik eragiten ez diola edo haren bizitza erabilgarria laburtzen ez duela justifikatu beharko da, haren segurtasuna behar bezala bermatzen dela eta beharrezko neurriak aurreikusi direla errepidearen gainerako erabiltzaileei eragin diezaieketen kalteak murrizteko.
4. Baimen-prozeduraren ziozko eraginaren estimazioaren arabera, eskatzaileak fidantza eratu beharko du balizko kalteen aurrean izan dezakeen erantzukizunari erantzuteko. Zirkulazio-baimen osagarri baten onuradunak nahitaez ordaindu beharko ditu foru-administrazioak edo errepide-sarearen erakunde emakidadunek euren gain hartu behar izan dituzten gastuak, bai eta baimenaren ondorioz xedatu diren bitartekoen kostuak ere.

44. artikulua.- Instalazio osagarriak

Errepideen arloan eskumena duen foru-sailak ezarriko ditu neurketa-instalazioak, azpiegiturak eta informazioaren eta komunikazioaren teknologiko ekipamenduak, hain zuzen ere, helburu hauek dituztenak: mugikortasun jasangarria lortzea, bide-segurtasuna areagotzea, ibilgailuaren eta errepidearen arteko datuak lotzea, unean-unean dagoen trafiko-eskaria ezagutzea eta kontrolatzea, eta errepidearen kudeaketaren euskarriak behar dituen energia sortzeko eta garraiatzeko sistemak eta beste zeinahi instalazio osagarri, bide-azpiegitura segurtasunez eta, ingurumenaren ikuspegitik, jasangarritasunez kudeatzeko.

III. KAPITULUA

BAIMENEN ETA LEGEZTATZEEN ARAUBIDE OROKORRA

45. artikulua.- Xedapen orokorrak

1. Baimena beharrezkoa da foru-arau honen 32. artikuluan xedatutako babes-eremuetako lurzorua okupatzeko, baldin eta horren helburua obrak gauzatzea, edozein motatako bolumen edo egituratako instalazioak eraikitzea, edo zeinahi erabilera, jarduera eta zerbitzu ematea bada, nekazaritzakoak eta basogintzakoak ere aintzat hartuta, edo jarduera ekonomiko bat garatzea bada.
2. Bide-segurtasunarekin eta errepidearen ustiapen egokiaren aurreikuspenekin bateragarriak diren obrak, instalazioak, erabilerak, zerbitzuak eta jarduerak bakarrik baimendu ahal izango dira.
3. Kapitulu honetan araututako baimen-prozedura III. titulu honen (Errepidearen erabilera eta babesa) I. kapituluaren (Jabetzaren mugak) araututako baimenei ere aplikatuko zaie.

46. artikulua.- Aurretiazko jakinarazpena

1. Errepideen arloan eskumena duen foru-sailari aurretiazko jakinarazpena egiteko araubideari lotzen zaizkio foru arau honen 32. artikuluan xedatutako babes-eremuetan egin beharreko presazko esku-hartzeak, interes orokorreko zerbitzuen jarraitutasuna ziurtatzeko edo zerbitzu horiek berrezartzeari oratzeko.
2. Aurretiazko jakinarazpenarekin batera, jarduketa egiteko beharra, horren arrazoiak eta presaren justifikazioa adierazten dituen memoria aurkeztu beharko da.
3. Zerbitzu-emaileak edo haren izenean presazko jarduketa egiteko baimendutako pertsonak aurretiazko jakinarazpena aurkezten badu, interes orokorreko zerbitzuaren jarraitutasuna berrezartzeko edo mantentzeko jarduerari ekin ahal izango zaio, foru-sektore publikoaren organo eskudunak egiaztatzeko, kontrolatzeko eta



ikuskatzeko dituen ahalmenei kalterik egin gabe. Esku-hartzea presakoa delako, jarduketa administrazioaren arreta-ordutegitik kanpo hasi beharko balitz, aurretiazko jakinarazpena jarduketa hasi eta hurrengo zortzi orduen barruan aurkeztu ahalko da, eta bide-segurtasunaren arloan beharrezkoak diren baldintzak bete beharko ditu.

4. Aurretiazko komunikazioan edo harekin batera doazen agirietan jasotako datu edo adierazpenetan funtsezko zehaztasunik eza, faltsutasuna edo ez-egitea badago edo artikulua honetan araututako moduan aurkezten ez bada, ezin izango da esku hartzen jarraitu, errepidea kontrolatzeko eta ikuskatzeko eskumena duen foru-organoak hala eskatzen badu, suerta daitezkeen edozein eratako erantzukizunei kalterik egin gabe.

47. artikulua.- Aurretiazko kontsultak

1. Aurreko artikuluan aipatutako baimenen eskaera aurkeztu aurretik, interesdunek errepideen arloan eskumena duen foru-sailari kontsulta egin ahalko diote, obra, instalazio, erabilera, zerbitzu edo jarduera proiektuaren bideragarritasunari eta bateragarritasunari buruz, bai eta errepidearen ustiapen egokiari buruz ere. Era berean, proiekturako eskatzen den baimen-prozeduran aplikatzekoak diren baldintza teknikoei eta prozedura-baldintzei buruzko informazioa eskuratu ahal izango dute.
2. Administrazioak kontsulta horiei emandako erantzuna ez da loteslea izango dagokion baimen-prozeduran ematen den ondoko ebazpenarekin. Hala ere, argi eta garbi kontsultaren xedearen aurkakoa den ebazpena izapidetutako eta arrazoitutako baimen-prozeduraren emaitza izan beharko da, bertan egindako jarduketari dagokionez.

48. artikulua.- Eskabideak eta dokumentazioa

1. Baimen-eskaerak errepide-gaietan eskumena duen foru-sailean aurkeztuko dira, eta, eskabideekin batera, egin nahi diren obra, instalazio, erabilera, zerbitzu edo jardueren eta horien kokapen zehatzaren planoak, memoria eta aurrekontua aurkeztu beharko dira, errepide-gaietan eskumena duen sailak egiazta dezan bide-segurtasunarekin eta bidearen ustiapenarekin bateragarria den, bai eta araudi aplikagarria egokitzen den, lurralde- eta hirigintza-planak ere aintzat hartuta.
2. Interesdunari eskatu ahalko zaio beharrezkoak diren dokumentu- eta informazio-akatsak zuzendu ditzan, edo aurkeztutakoak osa ditzan, ebazteko behar diren elementuak eskuratzeko. Era berean, proiektatutako obra edo instalazioak eraz gauzatzeko behar besteko bermea eratzeko eskatu ahal izango da.
3. Aldi baterako baimenak eskatu ahalko dira babes-eremuetako lurzoruan erabilerak garatu eta jarduerak egiteko, eskabidea aurkezten den unean zehaztutako epe jakin batean, betiere bide-segurtasunarekin eta errepidearen ustiapenarekin bateragarria dela egiaztatuta. Eskabidearekin batera, artikulua honen 1. paragrafoan aipatutako dokumentazioa aurkeztu beharko da. Aldi baterako baimenak ezin izango du sei hilabeteko epea gaingitu, eta ematen den ebazpenean zehaztuko da baldintza hori. Baimena iraungitzean, erabilera edo jarduera bertan behera utzi beharko da, administrazioaren aurretiazko errekerimendurik edo ohartarazpenik gabe. Administrazioak instalazioak hustu eta, hala badagokio, eraitsi ahal izango ditu, epea amaitzen denetik aurrerako edozein unetan, administrazio-prozedura erregulatzen duen araudian xedatutako nahitaezko betearazpeneko eta betearazpen subsidiarioko prozedurak aplikatuz.

49. artikulua. Ebazpena

1. Eskabidea administrazio-prozedura erregulatzen duen araudiaren arabera izapidetu ondoren, errepideen arloan ardura duen sailaren barne-antolamenduaren arabera eskumena duen foru-organoak sei hilabeteko epea izango du ebazpena emateko, eskaera dagokion administrazio-erregistroan aurkezten den egunetik zenbatzen hasita.
2. Aurreko paragrafoan adierazitako epea igaro eta ebazpenik eman ez bada, ulertuko da eskatutako aldi baterako lizentzia edo baimena eman dela, baldin eta obra, instalazioa, erabilera, zerbitzua edo jarduera ukitutako eremuan badago eta errepideen, hirigintza- eta ingurumenaren plangintzekin bat badatoz. Bide-segurtasuneko arrazoiengatik, isiltasunaren esanahia ezezkoa izango da gainerako kasuetan. Ez da inola ere eskuratuko plangintza-eremuen aurkako eskubiderik.



3. Eskaera baimentzeko ebazpenak indarra galduko du honako kasu hauetan:
 - a) Obrak, instalazioak, erabilera, zerbitzua edo jarduera ez badira hasi emandako baimenean ezarritako epean edo, halakorik ezean, zortzi hilabetean.
 - b) Obrak edo instalazioak baimenean ezarritako epean edo, halakorik ezean, urtebetean amaitu ez direnean.
 - c) Obrak, instalazioak, erabilera, zerbitzua edo jarduera gauzatzeko beste administrazio publiko baten lizentzia edo baimena behar denean eta baimen hori sei hilabeteko epean artean lortu ez denean.
4. Aurreko paragrafoan ezarritako epeak zenbatzen hasiko dira interesdunak baimena eman izanaren jakinarazpena jaso eta hurrengo egunetik aurrera. Baiezko isiltasunaren bidezko lizentzia lortuz gero, administrazioak ebazpena eman behar zuen sei hilabeteko epea amaitu eta hurrengo egunean hasiko da epea zenbatzen.
5. Interesdunak eskatuta, aurreko 3.a) eta b) idatz-zatietan ezarritako epeak luzatu ahal izango dira, baldin eta baimena indargabetu aurretik luzapena eskatu badu. Jatorrizko epearen erdiko luzapena eman ahal izangoda.

50. artikulua.- Eskubideen titularren betebeharrak babes-eremuetan

1. Lur, eraikuntza, instalazio, zerbitzu, landaketa eta babes-eremuetako batean kokatutako beste edozein elementuren gaineko eskubideen titularrek segurtasun-baldintza egokietan mantendu beharko dituzte.
2. Aurreko paragrafoan adierazitako instalazio, eraikin, instalazio, zerbitzu, landaketa eta gainerako elementuren batek babes-eremuetan behar bezalako segurtasunari eusteko eskatzen diren baldintzak betetzen ez baditu, errepide-arloan eskumena duen sailak titularrari eskatuko dio baldintza horiek bete ditzan, eta ohartaraziko dio, hala egin ezean, hertsapen-isunak jarriko direla, eta, hala badagokio, betearazte subsidiarioa bere kargurakoa izango dela, 51.3 artikulua ezarritakoari jarraiki.
3. Aurreko bi paragrafoetan aipatutako eraikuntzak, instalazioak, zerbitzuak, landaketak eta gainerako elementuak hirigintza-araudiaren arabera aurre-egoeran badaude, errepideen arloan eskumena duen foru-organismoak horren berri emango dio dagokion hirigintza-agintaritzari, hirigintza-legezkotasuna bete dadin, errepidea babesteko neurri egokiak eskatzea edo, hala badagokio, berehala hartzeari kalterik egin barik.

51. artikulua.-

1. Errepideen arloan eskumena duen foru-sailak obra eta instalazioen egikaritzea berehala geldiarazteko eta erabileraren, zerbitzuaren edo jardueraren garapena eteteko eskatuko du baimenik gabe edo, hala badagokio, aldi baterako baimenik gabe egiten ari badira; nolahi ere, interesdunak jarraitu egin beharko du egikaritutakoari segurtasun-baldintzetan heltzeko behar diren lanak egiten.
2. Obra, instalazioak, erabilera, zerbitzua edo jarduera baimendu badaitezke, interesdunak hilabeteko epean eskatu beharko du, geldiarazteko agindua jakinarazi eta hurrengo egunetik zenbatzen hasita, atal honetan araututako moduan eta dokumentazioa aurkeztuta.
3. Obrak, instalazioak, erabilera, zerbitzua edo jarduera ezin badira baimendu edo, hala izanik ere, interesdunak baimena eskatu ez badu, errepideen arloan eskumena duen foru-sailak, aurreko paragrafoan araututako lizentzia edo baimena eskatzeko epea amaitu eta hurrengo hilabetean, babes-eremuetan aldatutako errealitate fisikoa berrezartzeko aginduko du, eta hilabeteko epe luzaezina ezarriko du horretarako. Interesdunak epe horretan agindutakoa betetzen ez badu, administrazioak, gehienez ere, ondoz ondoko hamar hertsapen-isun ezarriko ditu, hileko epeetan. Isun horietako bakoitza aldatutako errealitate fisikoa jatorrizko egoerara lehengoratzeko behar diren obra edo lanen kostu zenbatetsiaren % 10eraino igo daiteke. Betetzeko epea azken hertsapen-isunaren ondoren igarotakoan, administrazioak betearazpen subsidiarioa egin ahal izango du interesdunaren kontura.
4. Hertsapen-isunak jartzeak eta betearazte subsidiarioak ez dute eragotziko, hala badagokio, zehapen-prozedura hasaraztea, foru-arau honetan ezarritakoari jarraiki, eta lekukotza Fiskaltzari helaraztea, lurraldearen



antolamenduari eta hirigintzari, bide-segurtasunaren aurkako delituei, baliabide naturalen eta ingurumenaren aurkako delituei edo bestelako delitu penalei buruzko zantzuak antzemanaz gero.

Errealitate fisikoa berrezartzeko xedez, artikulua honetan araututakoa aplikatuko da obrak eta instalazioak egiten diren bitartean, eta horiek amaitu edo zortasun- eta afekzio-eremuetan erabilera, zerbitzu edo jarduera hasi eta lau urtera arte. Jabari publikoan, foru-administrazioak edozein unetan jardun ahal izango du preskribaezintasuna eta besterenezintasuna direla eta.

IV. KAPITULUA

Hiri barruko tarteak eta zeharbideak

52. artikulua.- Hiri barruko tarteak

1. Foru Arau honen ondorioetarako, hiri barruko tarteak edo bideguneak dira kasuan kasuko hirigintza-plangintzako tresnan hiri-lurzoru gisa sailkatutako lurzorutik igarotzen diren errepideak. Halaber, hiri barruko tarteak izango dira hirigintza-plangintzako tresnan adierazitako lerroakadurak dituzten landa-eremu bateko zatiak, hurrengo artikuluan araututako espedientean hiri barruko tartetzat jotzea baiesten duen ebazpena lortu dutenak.
2. Foru arau honek, zirkulazioaren arloan aplikagarri den araudiak eta dena delako udalaren ordenantzetan onetsitako tokiko araudiak arautuko dute errepideen hiri barruko tarteetako erabilera. Hiri barruko tarteen erabilera debekatzeko edo mugatzeko, errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren txosten loteslea beharko da aldez aurretik.

53. artikulua.- Zeharbideak

1. Zeharbideak dira, gutxienez, honako baldintza hauek betetzen dituzten hiri barruko tarte bateko zatiak:
 - a) Ehun metro luze izatea.
 - b) Luzeraren bi herenetan eraikin finkatuak egotea.
 - c) Bi ertzetako batean, eraikinak herriarekin lotutako hiri-bilbaduraren parte izatea
2. Zeharbide kontzeptutik kanpo geratzen dira, batez ere, ekonomia-, zerbitzu- edo industria-erabileretarako, jarduera ekonomikoari lotutako industrialdeetarako eta antzekoetarako erabiltzen diren eremuak, baldin eta oso etxebizitzak eta gizarte-ekipamendu gutxi badaude.

54. artikulua.- Mugatzeko prozedura

1. Hiri barruko zati bat zeharbide gisa kalifikatzeko, artikulua honetan araututako prozeduran emandako ebazpenaren bidez deklaratu beharko da.
2. Hiri barruko zati bat zeharbide gisa kalifikatzeko prozedura ofizioz hasi ahal izango du errepide-arloan eskumena duen foru-sailak, edo dagokion bide-zatia kokatuta dagoen udalerriko udalak eskatuta.
3. Mugaketa-prozedura horretan, hiri-eremu gisa kalifikatutako tarte osoan zehaztuko da eraikuntza-lerroa eta, hala badagokio, zeharbidea jasoko da. Hiri barruko zatiko eraikuntza-lerroa ez da zertan uniformea iz, eta hiri-tartetik kanpo baino distantzia txikiagoan finkatu ahal izango da.
4. Hiri barruko tarteak mugatzeko prozedura Bizkaiko Foru Aldundiko Gobernu Kontseiluak ebatziko du. Prozedurak honako izapide hauek izango ditu: jendaurrean jartzea, toki-erakunde interesdunei aldez aurretik entzutea, Bizkaiko Hirigintza Batzordearen txostena, eta, amaitzeko, errepideen arloan eskumena duen foru-sailak Gobernu Kontseiluari egindako proposamena. Bereziki arrazoitu beharko dira interpretatzen zailak diren kasuak, hala nola landa-guneetatik igarotzen diren edo eraikuntza-dentsitate txikia duten tarteak.



5. Foru dekretu bidez onartuko da Bizkaian dauden zeharbideen inbentarioa.

55. artikulua.- Baimenak

1. Hiri barruko tarteen jabari publikoko eremuan, udalei dagokie ondoko lursailei sarbidea emateko edo obrak, instalazioak, zerbitzuak, erabilerak edo jarduerak egiteko baimenak ematea, errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren txosten loteslea jaso ondoren.
2. Hiri barruko tartetako zortasun-eremuan eta afektazio-eremuan (zeharbideak alde batera utzita), udalek emango dituzte erabilerak eta lanetarako baimenak, errepide-arloan eskumena daukan foru-sailaren txostena eman ondoren.
3. Zeharbideetan, udalei dagokie mota guztietako lizentziak eta baimenak ematea, eta, hala badagokio, ordenamenduan eskatutako aurretiazko jakinarazpenak jasotzea. Zeharbideen jabari publikoko eremuan, lizentziak eta baimenak emateko, errepideen arloan eskumena duen foru-sailaren aurretiko txosten loteslea beharko da, eta jasotako aurretiazko jakinarazpenak ere helaraziko zaizkio. Ondorio horietarako, errepideak eta haren elementu funtzionalek okupatzen dutena bakarrik hartuko da jabari publikoko eremutat. Espaloiarik badago, galtzadatik edo zerbitzu-bideetatik gertuen dagoen espaloia kanpoko ertza izango da jabari publikoko eremuaren muga. Espaloi horien titulartasuna gorabehera, errepideen arloan eskumena duen administrazioak espaloiek okupatutako eremua erabili ahal izango du legez esleituta dituzten eginkizunak betetzeko.
4. Udalek errepideen arloan eskumena duen foru-sailari jakinarazi beharko dizkiote errepideari eta haren babes-eremuei eragiten dieten baimenak eta lizentziak emateari buruz hartutako erabaki guztiak.

56. artikulua.- Errepide edo bide-tarteen titulartasuna udalerrii eskualdatzea

1. Sare osagarrietakoak, eskualdekoak edo tokikoak diren errepideen edo errepide-zatien titulartasuna hurrengo paragrafoetan araututako kasuetan igarotzen diren udalerrii transferitu ahal izango zaie.
2. Foru arau honen 19.1 artikuluan xedatutako errepide-saihesbideen edo galtzadaren bikoizketaren eraikuntza amaitzean, Errepideen Sare Funtzionalari dagozkionak (lehentasunezko sareak, oinarritzkoak, osagarriak eta eskualdekoak), errepideen arloan eskumena duen foru-sailak sustatuko du udalerriek euren gain hartzea azpiegitura berriak ordeztu dituen zatien titulartasuna, eta, ondorioz, zati horiei baja ematea Bizkaiko errepide-sarearen katalogoan.
3. Gainera, sare osagarrietako eta eskualde-sareetako errepideak edo bide-zatiak transferitu ahal izango dira, baldin eta lagapena Bizkaiko Errepideen Lurralde Plan Sektorialean jasota badago eta udalerririk aldez aurretik hala eskatzen badu.
4. Tokiko sareko errepide edo bide-zatietan, hirigintza-garapenaren ondorioz apurka-apurka hiri barruko zati bihurtzen badira, lurzoru urbanizagarrien kasuan dagokion plan partziala behin betiko onartu ondoren, Bizkaiko Foru Aldundiak dagokion udalerraren aldeko eskualdaketa egin ahal izango du, baldin eta zati horiek 500 metrotik gorako luzera badute BI-3XXX motako errepideetan (beste lotura bat duen tokiko bide-zatia) eta hurrengo tartetik, gutxienez, 1.000 metrotik bananduta badaude.

Distantzia hori txikiagoa bada, eskualdaketa hiri barruko zati guztiena izango da, herriguneen arteko tartea barne dela.

Arau bera aplikatuko zaie udalerraren titulartasuna aldez aurretik eskualdatzea ekarri duten aurreko jarduketan ondorioz isolatuta geratu diren luzera txikiagoko bide-zatiei.

Halaber, udalerrii laga ahal izango zaizkie errepide gisa funtzionaltasuna galdu duten zatiak, haien luzera edozein dela ere, edozein arrazoiengatik edo aurretiazko esku-hartze motaren ondorioz.



Era berean, 3XXX eta 4XXX motako errepideetan (zaku-hondoaren erako tokiko tartea, loturarik gabekoa), gutxieneko luzerarik gabe laga ahal izango dira hiri-egitatearen eta errepide horien hasieraren edo amaieraren arteko tartea, hau da, beste foru-errepide batekiko lotura edo aintzat hartutako errepidearen amaiera, hiri-egitatearen beste muturra aipatutako errepidearen jatorri edo amaiera berria izan dadin.

5. Artikulu honen arabera eskualdatutako tokiko sareko errepideen edo errepide-zatien helburua da haiek berrurbanizatzea, hiri-espazio bati dagozkion ekipamendu eta zerbitzuekin, eta udalaren ekipamendu-egituraren sartzeari. Errepideen arloan eskumena duen foru-sailak, aurrekontu-baliabideen arabera, helburu horretarako berariaz bideratutako diru-kopuru bat transferitu ahal izango dio udalari, behin transferitu ere.
6. Artikulu honetan xedatutako kasuetan, errepide baten edo errepide-zati baten titulartasuna eskualdatzeko, Bizkaiko Foru Aldundiaren eta dagokion udalaren arteko akordioa beharko da, eta akordio horretan, gutxienez, eskualdatutako errepidearen edo bide-zatiaren zaintza-, mantentze-, kudeaketa-, aldaketa-, ustiapen- eta garapen-araubidea finkatu beharko da. Eskualdaketa berez ekarriko du errepideari edo bide-zatiari baja ematea Bizkaiko errepideen katalogoan. Eskualdaketa jasotzen duen udalak beti bermatu beharko du bidearen funtzionaltasunari eusten zaiola, eta, ibilgailuen zirkulazioa ez den beste helbururik ezarri edo baimendu arren, bide-erabilgarritasuna bermatuta geratuko da, Bizkaiko Foru Aldundiak edo trafikoaren arloan eskumena duen agintaritzak eskatuta.

V. KAPITULUA

ERANTZUKIZUNA

Lehenengo atala: xedapen orokorrak

57. artikulua.- Administrazioaren erantzukizuna

Lege honen manuak ez betetzea dakarten egite edo ez-egiteek administrazio-erantzukizuna sortuko dute, izan daitekeen bide penal edo zibilean eska daitekeen erantzukizunari kalterik egin gabe.

58. artikulua.- Premiamendu-bidea

Premiamendu bidez eskatu ahal izango da zehapen-araubidearen arabera ezarritako diruzko zehapenen zenbatekoa, hertsapen-isunena, aldatutako errealtate fisikoa berrezarri edo lehengoratzeko jarduerak era subsidiarioan gauzatzeak eragindako gastuena eta errepidean eragindako kalteengatiko konpentsazio ekonomikoarena, guztiak ere Foru Arau honetan araututakoak.

59. artikulua.- Ikuskapena eta kontrola

1. Errepideen arloan eskumena duen foru-sailari dagokio Bizkaiko errepideen foru-sarea zaindu, ikuskatu eta kontrolatzeko ahalmena.
2. Ikuskapen-eginkizuna betetzen duten langileak agintaritzaren agentetzat joko dira.
3. Foru-administrazioak zaintza- eta kontrol-ahalmen jakin batzuk eman ahal izango dizkie foru-sektore publikoan txertaturiko erakundeei edo behar bezala egiaztatutako beste erakunde pribatu batzuei, eta erregelamendu bidez ezarriko dira garatu beharreko eginkizunak eta horiek gauzatzeko betekizunak, baina izaera pribatuko kasuan, ezin izango dute sortu agintaritzaz baliatzea.
4. Ikuskapen ororen akta deskribatzailea egingo da arau-haustea eragin dezaketen egitatei buruz edo, hala badagokio, errepideari kalteak eragin dizkieten egitatei buruz. Akta horretan, interesdunak egindako adierazpenak jasoko dira, hala badagokio. Akta horiek ziurtasun-presuntzioa eta froga-balioa izango dituzte, interesdunak bere interesak defendatzeko aurkezten dituen agiri eta frogabideak baloratzeari kalterik egin gabe.

Bigarren atala: kalteak



60. artikulua.- Errepideari eragindako kalteak eta zerbitzuaren gaineko eragina

1. Erantzukizuna izango dute, edozein modutara eta arrazoiengatik, errepidean kalteak eragiten dituztenek, edozein elementutan, edo zerbitzua galarazten dutenek, errepidearen funtzionaltasunari eraginez. Eragindako kalteak konpentsatzeko erantzukizuna eta zenbateko ekonomikoa horretarako bideratutako administrazio-prozeduran zehaztuko dira. Prozedura horretan, interesdunari entzun beharko zaio beti, eta administrazio-prozedura arautzen duen araudian aurreikusitako gainerako bermeak izan beharko ditu. Prozedura ebazteko eskumena duen administrazio-organoak sei hilabeteko epean jakinarazi beharko du, prozedura hasteko erabakia hartzen den egunetik zenbatzen hasita; bestela, iraungi egingo da.
2. Kalteak eragin dituzten egitateak delitu izan daitezkeenean, Fiskaltzari helaraziko zaio horren lekukotza.

Hirugarren atala: zehapen-araubidea

Lehen azpiatala: arau orokorrak

61. artikulua.- Subjektu pasiboa

Arau-hauste administratiboa dakarten egitateengatik, horien erantzule diren pertsona fisiko edo juridikoak bakarrik zehatu ahal izango dira. Arau-haustea hainbat pertsonari batera ezarritako betebeharrak ez betetzea bada, guztiek modu solidarioan erantzungo dute.

62.artikulua.- Zehapen-prozedura

1. Arau-hauste eta zehapenen araubide hau aplikatzeko zehapen-prozedurak administrazio-prozedura erkidea arautzen duen legerian ezarritako araudia beteko du, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioen Zigortzeko Ahalmenari buruzko otsailaren 20ko 2/1998 Legean edo unean-unean indarrean dagoen zehapen-araudian ezarritakoa beteko du.
2. Zehapen-prozeduraren ebazpena jakinarazteko gehieneko epea sei hilabetekoa izango da, prozedura hasten denetik zenbatzen hasita. Epe horretan egiten ez bada, prozedura iraungi egingo da.
3. Arau-hausteengatiko zehapenak, tasaren definizioaren arabera administrazioko emakidadun edo kontratista bakar bat izan badaiteke arau-hauslea, kasuan kasuko kontratuan aurreikusitako zigor, isun edo bestelako kargei kalterik egin gabe aplikatuko dira.
4. Foru-arau honetan xedatutako arau-hausteengatiko zehapen-prozedurak ebaztea eta, hala badagokio, zehapenak ezartzea errepideen arloan eskumena duen foru-saileko titularrari dagokio, eta agindu-era hartuko du.

63. artikulua.- Kautela-neurriak

Salbuespen gisa, eta zehapen-espedientea hasi aurretik, errepideen arloan eskumena duen foru-sailak kautelazko neurri hauek hartu edo ezarri ahal izango dizkio lege honetan arau-hauste gisa tipifikatutako edozein egitateren ustezko erantzuleari, zehapen-izaerarik izango ez dutenak.

- a) Obrak etetea, instalazioak, erabilerak, zerbitzuak edo jarduerak gauzatzea.
- b) Aparatuak, ekipoak edo instalazioak zigilatzea.
- c) Beste zuzenketa-, segurtasun- edo kontrol-neurri batzuk, errepideari kalte egiten jarraitzea edo zabaltzea eragozten dutenak.

Bigarren azpiatala: arau-haustek

64. artikulua.- Arau-haustek

1. Foru Arau honetan ezarritakoaren aurkako arau-haustek dira artikulua honetan araututako egintza eta jokabideak, eta honela sailkatzen dira: arinak, astunak eta oso astunak.



2. Honako hauek dira arau-hauste arinak:
- a) Foru arau honen 32. artikuluan jasotako errepideetako babes-eremuetan obrak, instalazioak, erabilerak, zerbitzuak edo jarduerak egitea, eskatutako baimenik gabe, emaitza legeztatu daitekeenean.
 - b) Emandako baimenetan ezarritako betekizunak, aginduak edo baldintzak ez betetzea, ateratzen den obra, instalazioa, erabilera, zerbitzua edo jarduera gerora legeztatu daitekeenean.
 - c) Jabari publikoko eremuan edozein motatako objektuak edo materialak jartzea, isurtzea, botatzea edo uztea, betiere bide-segurtasunari eragiten ez bazaio.
 - d) Nahi gabe, errepidearen funtzionaltasuna erabat edo zati batean etetea, trafikoa geldiaraziz edo arintasuna zailduz.
 - e) Azpiegitura erabiltzeari dagokion bidesaria ez ordaintzea.
 - f) Foru-arau honen 32. artikuluan definitutako errepideak babesteko eremuetan esku-hartzea, interes orokorreko zerbitzuak ematea ziurtatzeko edo berrezartzeko, alde aurreko jakinarazpena aurkeztu gabe edo esku-hartzea premiazkoa izan gabe.
3. Honako hauek dira arau-hauste astunak:
- a) Foru arau honen 32. artikuluan jasotako errepideetako babes-eremuetan obrak, instalazioak, erabilerak, zerbitzuak edo jarduerak egitea, eskatutako baimenik gabe, emaitza legeztatu ezin denean.
 - b) Emandako baimenetan ezarritako betekizunak, aginduak edo baldintzak ez betetzea, ateratzen den obra, instalazioa, erabilera, zerbitzua edo jarduera gerora legeztatu ezin denean.
 - c) Zirkulazioaren antolamenduarekin, orientazioarekin eta segurtasunarekin lotura zuzena duen errepideko edozein elementu hondatzea, edo haren ezaugarriak edo egoera nahita aldatzea.
 - d) Errepideko edo haren elementu funtzionalitateko edozein obra, instalazio edo zerbitzu hondatu, suntsitu, aldatu edo eraldatzea.
 - e) Edozein arrazoiengatik, jabari publikoko eremuan edozein motatako objektuak edo materialak uztea, isurtzea, botatzea edo jausi daitezen eragitea, bide-segurtasunaren aurkako arriskua sortuz.
 - f) Errepidearen jabari publikoko eremuan aireko edo lurpeko gurutzatzeak egitea dagokion baimenik gabe, edo emandako baimenaren baldintzak bete gabe, emaitza edozein dela ere.
 - g) Edozein motatako publizitatea egitea, errepidearen jabari publikoko eremutik ikus daitekeen edozein bitartekoren bidez.
 - h) Errepidea babesteko eremuetan informazio-kartelak jartzea, foru arau honetan ezarritako baldintzak bete gabe.
 - i) Egintzen edo ez-egiteen bidez, foru-administrazio eskudunaren edo ikuskapen-, kontrol- eta zaintza-lanetarako akreditatutako erakunde publiko edo pribatuena lana eragozteko, errepideen ustiapen- eta polizia-eginkizunak betetzean.
 - j) Errepidearen babes-eremuetan dauden finkak, horien eraikuntzak, landaketak edo beste edozein elementu ez zaintzea, bide-segurtasunerako arriskutsua bada.
 - k) Arau-hauste arina den edozein jokabide egitea, baldin eta arau-hauste berak aurreko urtean ebazpen irmo batek aitortutako eta zehatutako beste arau-hauste arin bat egin badu. Hasierako administrazio-ebazpena irmoa ez bada, administrazioarekiko auzien jurisdikzioan aurkaratuta dagoelako, bigarren zehapen-prozeduraren izapidetza etenda geratuko da, erabaki judizial irmoaren emaitzaren zain. Arrazoi horrengatik bigarren egitateak prozedura eteten badu, bigarren zehapen-prozeduraren iraungitzea eta arau-haustearen preskripzioa etengo dira.
4. Honako hauek dira arau-hauste oso astunak:
- a) Errepidearen jabari publikoko eremuan obrak, instalazioak, erabilerak, zerbitzuak edo jarduerak egitea, beharrezko baimen edo baimenik gabe, baldin eta emaitza ezin bada legeztatu eta errepidearen segurtasunari edo funtzionaltasunari kalte konponezinak eragiten badizkio.
 - b) Emandako baimenetan ezarritako betekizunak, aginduak edo baldintzak ez betetzea, ateratzen den obra, instalazioa, erabilera, zerbitzua edo jarduera lur-berdinketaren kanpoko ertzaren eta eraikuntza-lerroaren artean dagoenean, emaitza legeztatu ezin denean eta bide-segurtasunari edo errepidearen funtzionaltasunari kalte konponezinak eragiten dizkionean.
 - c) Zirkulazioaren antolamenduarekin, orientazioarekin eta segurtasunarekin lotura zuzena duen edozein elementu ordeztzea, hondatzea edo suntsitzea, edo haren ezaugarriak edo egoera nahita aldatzea, baldin eta



elementu horrek bere funtzioa betetzen jarraitzea eragozten bada.

- d) Errepideko edo errepideko elementu funtzionaletako edozein obra, instalazio edo zerbitzu hondatu, hondatu edo aldatzea, galtzadan edo bazterbideetan daudenean.
- e) Errepidea edo haren edozein elementu kaltetu edo hondatzea, baimendutako mugak gainditzen dituzten pisu, karga edo galiboekin zirkulatuz, errepidearen funtzionaltasunari eraginez edo etenez.
- f) Arau-hauste astuna den edozein jokabide egitea, baldin eta arau-hausle berak aurreko urtean ebazpen irmo batek aitortutako eta zehatutako beste arau-hauste astun bat egin badu. Hasierako administrazio-ebazpena irmoa ez bada, administrazioarekiko auzien jurisdikzioan aurkaratuta dagoelako, bigarren zehapen-prozeduraren izapidetzea etenda geratuko da, erabaki judizial irmoaren emaitzaren zain. Arrazoi horrengatik bigarren egitateak prozedura eteten badu, bigarren zehapen-prozeduraren iraungitzea eta arau-haustearen preskripzioa etengo dira.

Hirugarren azpiatala: zehapenak

65. artikulua.- Zehapenak

- 1. Aurreko artikuluan tipifikatutako arau-hausteak honako zehapen hauek ezarriz zehatuko dira:
 - a) Arau-hauste arinak: 200 eurotik 4.000 eurorainoko isuna.
 - b) Arau-hauste astunak: 4.001 eurotik 10.000 eurorainoko isuna.
 - c) Arau-hauste oso astunak: 10.001 eurotik 200.000 eurorainoko isuna.
- 2. Arau-haustearen ondorioz lortutako onura, prozeduran egiaztatutakoa, zehapenaren zenbateko ekonomikoa baino handiagoa bada, zehapenaren zenbatekoa berdindu arte handitu beharko da.
- 3. Foru-dekretu bidez eguneratu ahal izango dira isunen zenbatekoak, kontuan hartuta zer bilakaera izan duten jokabide arau-hausleek eta errepidea babesteko esparruko zehapen-araubideak gizartean duen prebentzio- eta kontzientziazio-efektua, foru-dekretu hori egiteko prozeduran balioetsia, eta, inola ere, ezingo da ezarri eguneratze-une bakoitzean indarrean dagoen zenbatekoaren % 10 gainditzen duen gehikuntzarik.
- 4. Arau-haustea deklaratzeko eta dagokion zehapena ezartzeko ebazpenak, bidezkoa denean, errealitate fisikoa jatorrizko egoerara itzultzeko betebeharra aginduko du, eta, hala badagokio, 51.3 artikuluan ezarritako isun hertsatzaileen eta betearazpen subsidiarioaren araubidea aplikatuko du arau-hauslearen kontura.

66. artikulua.- Mailaketa

- 1. Lege honetan jasotako arau-hausteengatik ezarri beharreko zehapenak mailakatzeko, kontuan hartuko dira eragindako arriskua edo kaltea, arau-hausleak lortutako onura eta aldi berean dagoen intentzionalitatea. Arau-hausleak doloa izatea inguruabar astungarri gisa hartuko da beti, arau-hausle motaren definizioaren parte denean izan ezik.
- 2. Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioen Zigortzeko Ahalmenari buruzko otsailaren 20ko 2/1998 Legearen 6. eta 7. artikuluetan edo aplikatzeko unean indarrean dagoen araudian ezarritako azkentzeko arrazoiak eta erantzukizuna aldatzen duten inguruabarrak kontuan hartuko dira.

67. artikulua.- Preskripzioa

- 1. Foru-arau honetan tipifikatutako arau-hausteak urtebetera preskribatuko dira arinen kasuan, lau urtera astunen kasuan eta sei urtera oso astunen kasuan.
- 2. Arau-hausteen preskripzio-epearen zenbaketa arau-hauste mota osatzen duten egitateak gauzatzen diren egunean hasiko da. Arau-haustea denboran zehar jarraitutako jarduera edo gertaera bat bada, preskripzio-epea zenbatzen hasiko da jarduera edo gertaera amaitzen den unean. Arau-haustea eragin duen egitate edo jardueraren berri ezin bada izan kanpoko zantzurik ez izateagatik, preskripzio-epea hasiko da zenbatzen horiek adierazten direnean.



Lehenengo xedapen iragankorra.- Obra eta prozeduretako araubide iragankorra

1. 19. artikuluan definitutako obra-proiektuak, foru-arau honek indarra hartu aurretik izapidetzen hasi badira, izapidetzen jarraituko dute, eta hasi zirenean aplikatu beharreko araudiaren arabera onartuko dira.
2. Foru-arau honetan araututako gaiei buruzko administrazio-prozedura orok izapidetzen jarraituko du, eta prozedura hastean aplikatzekoa den araudiaren arabera ebatziko da.

Bigarren xedapen iragankorra.- Konpentsazio-neurriei buruzko araubide iragankorra

Foru-arau honek indarra hartu eta 21. artikuluan xedatutako foru-dekretua onartu bitartean onesten diren eraikuntza-proiektuetan, Bizkaiko bidegorrien foru-sarea finantzatzeko erabiliko da, gutxienez, proiektuan jasotako konpentsazio neurrien zenbatekoaren % 50.

Hirugarren xedapen iragankorra.- Jabari publikoko araubide iragankorra

1. Foru arau honek indarra hartzen duenean errepideen jabari publikoko eremuan kokatuta dauden jabetza pribatuko lursailak bertan onartutako erabileretarako bakarrik erabili ahal izango dira, ezarritako baimen-prozedurarekin bat.
2. Foru-arau hau indarrean sartzean, arauan xedatutakoaren ondorioz dauden foru-errepideetan jabari publikoko eremua zabaltzeak ez du eraginik izango bertan jasotako ondasunen jabetza eskubidean, baina, desjabetze-ondoreetarako, onura publikokotzat joko da, eta kasu jakin bakoitzean aitortu beharko da, baldin eta arlo horretan eskumena duen foru-organoak haren beharra edo komenigarritasuna justifikatzen badu. Desjabetzea eta aldi baterako okupazioa, dagokion prozedura bideratu ondoren.

Xedapen indargabetzailea

1. Indargabetuta geratzen dira foru-arau honetan ezarritakoaren aurka doazen edo horren aurkakoak diren maila bereko edo beheragoko foru-xedapen guztiak, bereziki, Bizkaiko Errepideei buruzko martxoaren 24ko 2/2011 Foru Araua.
2. Foru arau honetan xedatu ez den guztiari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra arautzen duen araudian ezarritakoari jarraituko zaio modu subsidiarioan.

Azken xedapenetatik lehenengoa.- Arauzko garapena

3. Bizkaiko Foru Aldundiari dagokio foru arau honen erregelamendu bidezko garapena onartzea.
4. Aurreko paragrafoan araututako erregelamendu-garapena egiten ez den bitartean, eta foru-arau honekin kontraesanean ez dagoen guztian, Errepideei buruzko martxoaren 24ko 2/2011 Foru Arauaren III. eta IV. kapituluak garatzeko erregelamendua onartzen duen abuztuaren 21eko 112/2013 Foru Dekretuak indarrean jarraituko du, bai eta azken hori garatzeko gainerako arauak ere, baldintza horiek betetzen badituzte.

Azken xedapenetatik bigarrena.- Bizkaiko errepideetako bidesarien araubide juridikoari eta errepideen plan sektoriala aldatzeko finantziario irizpideei buruzko urriaren 26ko 3/2010 Foru Araua aldatzea

Bizkaiko errepideen bidesarien araubide juridikoari eta Errepideen Lurralde Plan Sektoriala aldatzeko finantzaketa-irizpideei buruzko urriaren 26ko 3/2010 Foru Arauaren 4. artikulua honela idatzita geratuko da:

“4. artikulua.- Bidesariak ezartzeko eta kentzeko baldintzak

1. Foru arau bidez erabakiko da sareko zein zati jartzen den ordainpean.
2. Zehaztapen hori egiteko arau-ekimenarekin batera, memoria bat aurkeztu beharko da, bidesariaren



zenbatekoaren eta Europar Batasunean bide-azpiegiturak erabiltzeagatik ordaindu behar diren printzipioen arteko erlazioa behar bezala egiaztatzeko, hala nola egindako distantziaren arabera zenbatekoa finkatuta, eta sistema horrek azpiegiturari lotutako kostuen eta bide-segurtasunaren, osasun publikoaren eta ingurunearen gaineko eraginari lotutako gizarte-kostuak ezarrita.

3. Sare-zatietan lehendik dauden bidesariak kentzeko, halaber, foru-araua eman behar da. Ekimenarekin batera, memoria bat aurkeztu beharko da, eta, bertan, behar bezala egiaztatu beharko dira bidesaria kentzearen ondorio juridikoak eta ekonomikoak, haren eragin ekonomikoa murrizteko behar diren neurriak, eta, beharrezkoa izanez gero, aurrekontu-doikuntza egokiak eta horiek ezabatzeak Europar Batasunean bide-azpiegiturak erabiltzeagatik ordainketaren berri ematen duten printzipioetan izango duen eragina (aurreko paragrafoan adierazitakoak)”.



I. ERANSKINA

DEFINIZIOAK

1. 12. Artikuluan erabilitako kontzeptuen definizioak

PLANAREN ZIRRIBORROA: aldez aurretik egindako behin-behineko testua, Hasierako Dokumentu Estrategikoarekin batera, eraginpeko administrazio publikoei eta pertsona interesdunei kontsultak egiteko izapideari lotzen zaiona, Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 18. artikuluan jasotakoa eta aldatu eta garatu daitekeena. Bertan, behin betiko plangintza-tresna garatzeko kontuan hartuko diren irizpideak eta helburuak jasotzen dira.

PLANAREN AURRERAPENA: Planaren aurreproiektuaren aurreko dokumentua. Bertan, planaren behin betiko proposamenaren oinarri izango diren irizpideak, helburuak, aukerak eta plangintza-proposamenak jasotzen dira.

PLANAREN AURREPROIEKTUA: Planaren eduki osoa jasotzen duen dokumentua, beste erakunde eta instituzio publiko batzuei egindako kontsulten izapidearen emaitza eta ingurumen-organoak emandako Irismen-dokumentuan jasotako zehaztapenak jasotzen dituen. Dokumentu hori informazio publikoaren izapideari lotuko zaio.

PLANAREN PROIEKTUA: Planaren azken bertsioa, aurreproiektuan jendaurreko informazioaren izapidetik eratorritako ekarpenak txertatu ondoren. Hainbat estrategia, gidalerro eta proposamenek osatzen dute dokumentu hori, eta gizarte-premiak asetzerantz bideratuta daude. Ezin dira zuzenean gauzatu, baizik eta proiektu baten edo batzuen bidez garatuz.

HASIERAKO DOKUMENTU ESTRATEGIKOA: Ingurumen-dokumentua horren edukia Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 29. Artikulua zehazten du.

INGURUMEN AZTERKETA ESTRATEGIKOA: Plana edo programa aplikatzeak ingurumenean sorraraziko dituen edo eragin ditzakeen ondorio esanguratsuak identifikatu, deskribatu eta aztertzen dituen azterketa, bai eta plan edo programa aplikatzeak ingurumenean izan ditzakeen ondorio kaltegarriak prebenitzeko edo zuzentzeko planaren edo programaren helburuak eta aplikazio-eremua kontuan hartzen dituzten arrazoizko aukera tekniko eta ingurumenarekiko bideragarriak ere jasotzen dituen. (21/2013 Legea, abenduaren 9koa, Ingurumen Ebaluazioari buruzkoa, 20. artikulua).

INGURUMEN ADIERAZPEN ESTRATEGIKOA: Ingurumen-organoaren nahitaezko txosten erabakigarria, ohiko ingurumen-ebaluazio estrategikoa amaitzen duena eta plan edo programaren azken proposamenaren ingurumen-alderdiak txertatzeari buruzko iritzia ematen duena. (21/2013 Legea, abenduaren 9koa, Ingurumen Ebaluazioari buruzkoa, 25. artikulua).

2. 18. Artikuluan erabilitako kontzeptuen definizioak

AURRETIAZKO AZTERLANAK: Errepideen arazo jakin baten irtenbideak oro har definitzeko behar diren datuen bilketa eta analisia jasotzen dituzte, eta ondorio guztiak balioesten dituzte.

INFORMAZIO AZTERLANAK: Errepideen inguruko azterlanak dira, eta, oro har, aztertu beharreko jarduketaren trazadura-, lotura- eta ustiapen-aukera desberdinak definitzen eta alderatzen dira haietan, informazio publikoko espedientearen oinarri izan dadin, eta, hala badagokio, ingurumen-inpaktuaren ebaluazio-izapidearen oinarri, guztietan egokiena hautatu ahal izateko.

AUKEREN AZTERKETAK: errepideen inguruko azterketak dira, eta, oro har, bide-arazo bat irizpide desberdinen arabera konpontzeko hainbat aukera alderatzen dira haietan.

AURREPROIEKTUAK: behar jakin bati erantzuteko irtenbiderik onena edo onenak zehazteko edo behar bezain zehatz alderatzeko eskala egokian egindako errepide-azterketak dira, irtenbide egokiena aukeratu ahal izateko.

OINARRIZKO PROIEKTUA EDO TRAZADURA-PROIEKTUA: jarduketaren alderdi geometrikoak jasotzen ditu, bai eta ukitutako ondasun, eskubide eta zerbitzuen definizio zehatza, banakatua eta xehatua ere, eta, behar izanez gero,



ezarritako helburuak lortzeko eta jarduketaren kostu osoa zehazteko behar adina definizio eta oinarritzko preskripzio. Trazadura-proiektuak jaso, justifikatu eta babestuko ditu errepidea ezartzeko beharrezkoak diren lurzoruen hirigintza-kalifikazioen aldaketak. Beste aukera batzuk ere aztertuko dira, kontrakoa justifikatu ezean.

ERAIKUNTZA-PROIEKTUA: Jarduketa osoaren garapena da, hura eraiki eta ustiari ahal izateko behar den xehetasunarekin, eta, beraz, trazadura-proiektuaren alderdi guztiak jaso beharko ditu (alderdi geometrikoak eta eragindako ondasun eta eskubideen definizioa). Beharrezkoa bada, eraikuntza-proiektuak jaso, justifikatu eta babestuko ditu errepidea ezartzeko beharrezkoak diren lurzoruen kalifikazio urbanistikoaren aldaketak. Trazadura-proiekturik ez badago, aukeren azterketa egingo da, kontrakoa justifikatu ezean.

3. 34.3. artikuluan erabilitako kontzeptuen definizioak

ZUHAITZA: zurezko landarea, altuera jakin batekoa (>3-6 m), zurtoin bakarra duena, enbor izenekoa, eta altuera jakin batean adarkatzen duena. Bigarren mailako adar berriak sortzen dituzte urtero. Helduaroan, gutxienez 10 cm-ko neurria duen enborretik sortzen dira adarrak, eta nagusitasun apikal argia dute, hau da, ondo bereizten da adar nagusia zein den.

ZUHAIXKA: Zuhaitzat baino garaiera txikiagoko zurezko landarea (0,5-5 m), zurezko zurtoin bakarraren gainean (enborra) zutik ez dagoena, oinarritik bertatik adarkatzen baita. Zurtoinak diametro txikikoak dira.

Era ez mugatzailean, baso-ustategietan zein ingurumen-integrazio-proiektuetan erabiltzen diren zuhaitz eta zuhaixka mota nagusiak adierazten dira ondoren:

ZUHAITZAK

<i>Baso ustiapena</i>	Lizarra (<i>Fraxinus excelsior</i>)
<i>Intsinis pinua (Pinus radiata)</i>	Intxaurrendoa (<i>Juglans regia</i>)
<i>Itsas pinua (Pinus pinaster)</i>	Sagarmina (<i>Malus sylvestris</i>)
<i>Douglas izeia (Pseudotsuga menziesii)</i>	Makal beltza (<i>Populus nigra</i>)
<i>Larizio pinua (Pinus nigra)</i>	Lertxuna (<i>Populus tremula</i>)
<i>Lawson altzifresa (Chamaecyparis lawsoniana)</i>	Gereziondoa (<i>Prunus avium</i>)
<i>Laritza (Larix sp)</i>	Erkametza (<i>Quercus faginea</i>)
<i>Picea sailekoak (Picea sp)</i>	Artea (<i>Quercus ilex</i>)
<i>Eukaliptua (Eucalyptus sp)</i>	Zurbeltza (<i>Quercus rotundifolia</i>)
<i>Ingurumen-integrazioa</i>	Haritz kandugabea (<i>Quercus petraea</i>)
<i>Astigar arrunta (Acer campestre)</i>	Ametz arrunta (<i>Quercus pyrenaica</i>)
<i>Astigar zorrotza (Acer platanoides)</i>	Haritz kanduduna (<i>Quercus robur</i>)
<i>Haltza (Alnus glutinosa)</i>	Haritz gorria (<i>Quercus rubra</i>)
<i>Urkia (Betula alba)</i>	Zume zuria (<i>Salix alba</i>)
<i>Xarma (Carpinus betulus)</i>	Otsalizarra (<i>Sorbus aucuparia</i>)
<i>Gaztainondoa (Castanea sativa)</i>	Gurbea (<i>Sorbus aria</i>)
<i>Leyland altzifrea (Cupressocyparis leylandi)*</i>	Ezkia (<i>Tilia platyphyllos</i>)
<i>Pagoa (Fagus sylvatica)*</i>	Zumar hostozabala (<i>Ulmus glabra</i>)
	Zumar hostotxikia (<i>Ulmus minor</i>)

ZUHAIXKAK

<i>Gurbitza (Arbutus unedo)</i>	Astalarrosa (<i>Rosa canina</i>)
<i>Zuhandorra (Cornus sanguinea)</i>	Zume gorria (<i>Salix purpurea</i>)
<i>Hurrondoa (Corylus avellana)</i>	Intsusa beltza (<i>Sambucus nigra</i>)
<i>Elorri zuria (Crataegus monogyna)</i>	Tamariza (<i>Tamarix gallica</i>)
<i>Basaerramua (Euonymus europaeus)</i>	Otea (<i>Ulex europaeus</i>)
<i>Txilar zuria (Erica arborea)</i>	Marmaratila (<i>Viburnum lantada</i>)
<i>Txilarra (Erica vagans)</i>	Andura (<i>Viburnum opulus</i>)
<i>Zumalakarra (Frangula alnus)</i>	
<i>Gorostia (Ilex aquifolium)</i>	
<i>Ereinotza (Laurus Nobilis)</i>	
<i>Binorria (Ligustrum vulgare)</i>	
<i>Gartxua (Phillyrea latifolia)</i>	
<i>Basarana (Prunus spinosa)</i>	
<i>Makatza (Pyrus cordata)</i>	
<i>Txorbeltza (Rhamnus alaternus)</i>	



II. ERANSKINA

BIZKAIKO ERREPIDEEN KATALOGOA

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

SARE GORRIA – LEHENTASUNEZKO INTERESEKO SAREA

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
PXS	G	AP-8		A-8	KANTAUURIKO AUTOBIDEA (Bidesaria)	GIPUZKOAKO MUGA - 106+040 K.P.	74,900 - 106,040		31,050
			AP-8_77		Ermua-2		77	1,130	
			AP-8_84		Gerediaga		84	3,990	
			AP-8_88		Durango		88	1,745	
			AP-8_100		Amorebietako Mendebaldea		100	4,032	
			AP-8_103		Erlebxeta		103	1,620	
			AP-8_105		Usansolo		105	1,830	
PXS	G	AP-8			KANTAUURIKO AUTOBIDEA (Bidesaria)	HEGOALDEKO SAIHESBIDEA (Larraskitu-Bilboko Porturako sarbidea)	115,090 - 126,500		12,550
			AP-8_119		Cadagua		119	4,450	
PXS	G	AP-8		A-8	KANTAUURIKO AUTOBIDEA (Bidesaria)	MHS. TRAPAGAKO LOTURA - PORTUKO LOTURA (A-8arekin partekatua)	126,500 - 129,500		2,920
			AP-8_127		Portugalete		127	2,330	
			AP-8_128		Santurtzi		128	1,715	
PXS	G	A-8		A-8	KANTAUURIKO AUTOBIDEA	URGOITIKO LOTURA (El Gallo) – LARRASKITUKO LOTURA	106,040 - 115,090		9,070
			A-8_107		Galdakao		107	0,480	
			A-8_109		Irubide		109	0,520	
			A-8_110		Basauri		110	4,350	
PXS	G	A-8		A-8	KANTAUURIKO AUTOBIDEA	TRAPAGAKO LOTURA - KANTABRIAKO MUGA (AP-8rekin partekatua)	129,500 - 139,220		9,630
			A-8_130		Bilboko Porturako sarbidea		130	2,340	
			A-8_132		Sanfuentes		132	2,520	
			A-8_136		Arena / Pobeña		136	2,020	
			A-8_138		El Haya		138	0,800	
PXS	G	AP-68		A-68	BILBO - ZARAGOZA AUTOBIDEA	A-8 - ARABAKO L.H.M.	0,000 - 22,370		22,340
			AP-68_5		Arrigorriaga		5	1,820	
			AP-68_11		Aretako Iparraldea		11	1,020	
			AP-68_13		Laudio		13	1,120	
PXS	G	BI-10		A-8	BILBOKO HEGOALDEKO SAIHESBIDEKO AUTOBIDEA	LARRASKITUKO LOTURA - TRAPAGAKO LOTURA	115,090 - 126,500		11,310
			BI-10_115		Larraskitu		115	3,339	
			BI-10_116		Juan de Garay		116	1,320	
			BI-10_118		San Mames		118	3,570	
			BI-10_119		Kastrexana		119	2,530	
			BI-10_124		Sestao		124	0,765	
			BI-10_126		Trapaga		126	7,160	
PXS	G	BI-30		N-637	BILBOKO IPARRALDEKO SAIHESBIDEA	GURUTZETAKO LOTURA - ERLETXETA	8,000 - 28,180		20,150
			BI-30_8		Gurutzeta		8	2,105	
			BI-30_9		Barakaldo		9	1,270	
			BI-30_11		Kukularra		11	1,825	
			BI-30_12		Enekuri/Txorierra		12	1,140	
			BI-30_14		Arxandako tunelak		14	1,028	
			BI-30_16		Larrondo		16	1,620	
			BI-30_18		Derio		18	3,530	
			BI-30_21		Zamudio		21	2,535	

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
			BI-30_25		Lezama		25	1,795	
			BI-30_27		Larrabetzu		27	0,880	
PXS	G	N-240		N-240	TARRAGONA - BILBO (Barazartik)	ARABAKO L.H.M. - URGOITI (El Gallo) (N-634)	23,050 - 55,770		32,920
			N-240_35		Zeanuriko Hegoaldea		35	0,400	
			N-240_43		Arantzazu		43	0,530	
			N-240_46		Solaguren		46	0,670	
			N-240_47		Igorre		47	0,240	
			N-240_55		El Gallo		55	0,888	
PXS	G	N-629		C-629	BURGOSTIK SANTOÑARA	KANTABRIAKO MUGA - KANTABRIAKO P.M	60,810 - 64,675		3,870
PXS	G	N-633		BI631/N633	LOIUKO AIREPORTURAKO SARBIDEA (Aldekonetik)	DERIOKO LOTURA (BI-30) - AIREPORTUA	9,215 - 13,730		4,520
			N-633_10		Derio/BI-737		10	1,130	
			N-633_12		Aldekone		12	0,522	
			N-633_13		Loiu/Derio		13	0,637	
PXS	G	N-634		N-634	DONOSTIATIK SANTANDER ETA A CORUÑARA	L.H.M. (Gipuzkoa) - BILBO (Ibarsusi)	65,630 - 107,780		42,290
			N-634_79		Murueta		79	0,766	
			N-634_81		Iurreta		81	1,115	
			N-634_83		Arriandi		83	0,570	
			N-634_90		Amorebietako Ekialdea		90	0,938	
			N-634_91		Amorebieta		91	1,360	
			N-634_93		Boroa		93	1,776	
			N-634_99		Azkarri		99	0,277	
			N-634_106		Legizamon		106	0,718	
			N-634_107		Ibarsusi		107	0,700	
PXS	G	N-636		BI-632 / -	BEASAINDIK DURANGORA (Kanpazartik)	GIPUZKOAKO MUGA - DURANGO (Gerediaga)	34,980 - 49,350		14,420
			N-636_42		Elorrioko Erdialdea		42	1,301	
			N-636_44		Elorrioko Mendebaldea		44	1,120	
			N-636_47		Muntsaratz		47	1,400	
PXS	G	N-639		C-639	PORTURAKO SARBIDEA ZIERBENATIK	BILBOKOKO PORTUA - N-734	17,880 - 24,170		6,110
PXS	G	N-644			PORTUKO AUTOBIA	A-8 - BILBOKO PORTUA	129,510 - 132,220		2,730
			N-644_132		Bilboko portua		132	0,305	
							KM. GUZTIRA		225,880

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

SARE LARANJA – OINARRIZKO SAREA

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO-PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
PXS	L	BI-11		BI-604	BILBORAKO SARBIDEA IPARRALDETIK (Enekuri - Asua)	IBARREKOLANDA - KATEA (BI-704)	3,510 - 7,450		3,990
			BI-11_4		Ibarrekolanda		4	0,740	
			BI-11_5		Enekuri		5	0,970	
			BI-11_6		Fano		6	1,120	
PXS	L	BI-20		BI-631	BILBOKO EKIALDEKO SAIHESBIDEA	LARRASKITUKO LOTUENA (BI-10) - DERIOKO LOTUENA (BI-30)	0,000 - 9,215		7,280
			BI-20_0		Miribilla		0	0,000	
			BI-20_3		Txurdinaga		3	0,675	
			BI-20_4		Otxarkoaga		4	0,585	
			BI-20_5		Orueta		5	0,388	
			BI-20_6		Santo Domingo		6	0,520	
			BI-20_8		Galbarriatu		8	0,655	
PXS	L	BI-623		C-6211	GASTEIZTIK DURANGORA	ARABAKO L.H.M (Gomilaz) - N-634	22,420 - 43,210		20,860
			BI-623_24		Otxandio		24	0,200	
PXS	L	BI-624		C-6210	ALTUBETIK BALMASEDARA	BURGOSKO P.M. - BALMASEDA (BI-636)	64,440 - 67,070		2,580
PXS	L	BI-625		N-625	URDUÑATIK BILBORA	URDUÑA - ARABAKO L.H.M.	351,370 - 354,210		2,960
PXS	L	BI-625		N-625	URDUÑATIK BILBORA	ARABAKO L.H.M. - N-634 ERREPIDEN KOKAGUNEA	372,560 - 387,310		14,770
			BI-625_385		Zaratamo		385	1,625	
	L	BI-626			ARTXANDAKO TUNELA (LA SALVEKO IRT./bidesaria)	LA SALVEKO ZUBIA - N-637	1,760 - 3,720		1,960
	L	BI-627			ARTXANDAKO TUNELA (UGAZKOKO IRT./bidesaria)	UGAZKO - BI-626	2,110 - 3,620		1,510
	L	BI-629		BI-625	ARTXANDAKO TUNELA (BI-625 Errepide Zaharra)	LA SALVE - UGAZKO	395,000 - 396,110		1,080
			BI-629_395		La Salve		395	0,956	
PXS	L	BI-630		C-6210	BALMASEDATIK KARRANTZARA	BALMASEDA - KANTABRIAKO P.M.	30,270 - 42,420		12,350
PXS	L	BI-630		C-6210	BALMASEDATIK KARRANTZARA	KANTABRIAKO P.M. (La Escrita) - KANTABRIAKO P.M.	48,970 - 60,190		10,990
PXS	L	BI-631		C-6313	N-633TIK BERMEOA	ALDEKONEKO LOTUENA (N-633) - BERMEO (BI-2235)	11,820 - 37,340		25,930
			BI-631_13		Artebakarra		13	1,210	
			BI-631_15		Laukariz		15	1,240	
			BI-631_16		Zabalondo		16	0,453	
			BI-631_18		Mungia/Gatika		18	0,778	
			BI-631_19		Mungia/Maruri		19	0,687	
PXS	L	BI-633		BI-134	DURANGOTIK ONDARROARA (Trabakutik)	MATIENA (N-634) - ONDARROA	31,450 - 59,545		27,670
			BI-633_34		Berriz		34	0,500	
			BI-633_58		Aieri		58	0,380	
PXS	L	BI-635		C-6315	ZORNOTZATIK GERNIKARA	ZORNOTZA - GERNIKA (BI-2238)	23,960 - 37,450		13,700
			BI-635_25		Katia		25	0,950	
			BI-635_29		Zugastieta		29	0,255	
			BI-635_34		Gernika		34	0,820	
			BI-635_35		Txaporta		35	0,435	
PXS	L	BI-636		- / C-6318	CADAGUAKO IGAROBIDEA	KASTREXANAKO LOTURA (BI-10) - BURGOSKO P.M	4,170 - 34,440		29,950
			BI-636_5		Altamira		5	0,922	
			BI-636_7		Alonsotegi		7	0,800	
			BI-636_10		Arbuio		10	1,150	
			BI-636_14		Sodupe		14	1,070	
			BI-636_16		Padura		16	0,539	
			BI-636_19		Arxube		19	1,790	
			BI-636_22		Gueñesko Mendebalde		22	1,110	
			BI-636_23		Zalla		23	1,440	

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
			BI-636_28		La Herrera		28	0,500	
			BI-636_30		Balmasedako Iparraldea		30	0,705	
			BI-636_31		Arbiz		31	0,330	
			BI-636_32		Balmasedako Hegoaldea		32	0,020	
PXS	L	BI-637		BI-103	KUKULARRATIK SOPELARA	KUKULARRAKO LOTURA (BI-30) - SOPELA	7,970 - 18,690		10,450
			BI-637_9		Erandio/Landa		9	0,830	
			BI-637_10		Unibertsitatea		10	1,235	
			BI-637_11		Leioa		11	1,142	
			BI-637_14		Bolue		14	3,760	
			BI-637_17		Mimenaga		17	0,780	
			BI-637_18		Sopela		18	2,560	
PXS	L	BI-638		C-6212	DEBATIK ONDARROARA	GIPUZKOAKO L.H.M. - ONDARROA	8,000 - 8,900		0,900
							KM. GUZTIRA		188,935

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

SARE URDINA – SARE OSAGARRIA

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
F	U	BI-704		BI-2704	ASUTIK LOIURA	LA CADENA (BI-11) - LOIU	8,000 - 9,340		1,340
	U	BI-707		BI-2731	EHUTIK DERIORA	EHU CAMPUSA LEIOA-AKARLANDA (BI-2704)	14,930 - 18,120		3,090
	U	BI-707		BI-3707	EHUTIK DERIORA	LOIU - DERIO	19,900 - 23,520		3,670
	U	BI-712		BI-3712	BASAURITIK BOLUETARA	BASAURI-NERBIOI ZUBIA	387,675 - 388,550		0,800
			BI-712_388		Bokete		388	0,060	
PXS	U	BI-725		BI-635	LEMOATIK ZORNOTZARA	LEMOA-ZORNOTZA	18,000 - 21,000		2,890
PXS	U	BI-728		BI-628	BALLONTIKO ARDATZA	CARMEN-PORTUGALETE	9,790 - 14,210		4,670
	U		BI-728_12		Markonzaga		12	1,030	
PXS	U	BI-728		BI-628	BALLONTIKO ARDATZA	BALPARDA - NOCEDAL	15,830 - 17,430		1,590
	U		BI-728_17		Nocedal		126	0,645	
	U	BI-732			MONTEFUERTETIK SAN FAUSTORA	N-636 - N-634	49,130 - 51,390		2,260
	U		BI-732_50		Montorreta		50	0,150	
PXS	U	BI-734		N-634	N-634 ERREPIDE ZAHARRA (Bao-Kantabriako P.M)	BAO (BI-639) - KANTABRIAKO P.M	128,120 - 136,140		7,860
	U	BI-735		BI-735	LUTXANATIK ASURA	ERANDIO IBAIERTZA -ASUKO BIRIBILGUNE (BI-11)	8,520 - 11,220		2,740
	U	BI-735		BI-737	LUTXANATIK ASURA	ASUKO BIRIBILGUNE (BI-11) - SANGRONIZ	11,220 - 11,880		0,660
	U	BI-738		BI- 637	ERANDIOTIK ARTATZARAKO LOTURA	N-637 ERREPIDEKO LOTURA (Zerbitzuko Bideak) - UDONDOKO LOTURA	8,900 - 11,308		2,280
	U	BI-744		BI-644	KAREAGATIK SESTAORA (Ibar Zaharra)	BI-3724 - BI-728	9,480 - 11,550		2,180
	U	BI-747		BI-747	UNIBERTSITATERAKO SARBIDEA	AXPE - BI-707	0,000 - 4,560		4,590
	U	BI-757		BI-2757	GALLARTATIK ZUGASTIETARA	GALLARTAKO SAIHESBIDEA	0,000 - 1,120		1,120
	U	BI-757		BI-2757	GALLARTATIK ZUGASTIETARA	EL CAMPILLO-ZUGASTIETA	2,825 - 6,830		3,990
	U	BI-794		BI-2794	LOTURA A-8 LA ARENARA	LOTURA A-8-LA ARENA	23,050 - 24,790		1,710
							KM. GUZTIRA		47,440

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

SARE BERDEA – ESKUALDEKO SAREA

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
	B	BI-2101		BI-3101	LARRAURITIK BAKIORA	BI-631 - BAKIO	20,540 - 25,340		4,650
	B	BI-2120		C-6320	MUNGIATIK PLENTZIARA	MUNGIATIK PLENTZIARA	15,550 - 26,560		11,030
F	B	BI-2121		BI-120	MUNGIATIK GERNIKARA	MUNGIA (BI-631) - FRUIZ	16,130 - 22,000		5,700
F	B	BI-2121		BI-121	MUNGIATIK GERNIKARA	22+880 K.P. - OLABARRI (BI-3213)	22,880 - 25,080		2,270
F	B	BI-2121		BI-122	MUNGIATIK GERNIKARA	25+660 K.P. - VISTA ALEGRE (BI-635)	25,660 - 34,360		8,370
F	B	BI-2124		BI-3124	LARRABASTERRATIK ASTIENTZARA (Maruri)	PK 20+440-BI-2704	20,440 - 23,300		2,860
F	B	BI-2124		BI-634	LARRABASTERRATIK ASTIENTZARA (Maruri)	URDULIZ - IGARTUA (BI-3144)	29,970 - 30,020		5,080
F	B	BI-2124		BI-3111	LARRABASTERRATIK ASTIENTZARA (Maruri)	IGARTUA (BI-3144) - ASTIENTZA (Maruri)	30,020 - 31,460		1,470
	B	BI-2153		BI-3153	ANDRAKATIK ARMINTZARA	ANDRAKA - 24+770 K.P.	23,380 - 24,770		1,380
	B	BI-2153		BI-3151	ANDRAKATIK ARMINTZARA	25+720 K.P. - ARMINTZA	25,720 - 27,000		1,450
F	B	BI-2224		BI-3241	GERNIKATIK MARKINARA	GERNIKA (BI-635) - LOIOLA	33,830 - 37,200		3,340
F	B	BI-2224		BI-124	GERNIKATIK MARKINARA	ARRATZU - 45+100 K.P.	37,800 - 45,100		7,400
F	B	BI-2224		BI-130	GERNIKATIK MARKINARA	MUNITIBAR - BOLIBAR	47,230 - 52,520		5,230
F	B	BI-2224		BI-130	GERNIKATIK MARKINARA	BOLIBAR - IRUZUBIETA (BI-633)	53,020 - 54,610		1,580
F	B	BI-2235		BI-635	MUNDAKATIK BERMEORA	MUNDAKA (BI-3215) - BERMEO	47,530 - 50,000		2,370
F	B	BI-2238		BI-2238	GERNIKATIK ELANTXOBEKO PORTURA	GERNIKA - MURUETAGANE	32,740 - 39,782		7,090
F	B	BI-2238		BI-2237	GERNIKATIK ELANTXOBEKO PORTURA	MURUETAGANE - ELANTXOBEKO PORTUA	39,782 - 45,200		4,850
	B	BI-2239		BI-3239	ARRIEDERRATIK EARA	BI-2238 - BI-3238 (Nabxitua)	41,970 - 43,920		1,900
	B	BI-2239		BI-3238	ARRIEDERRATIK EARA	NATXITUA (BI-3238) - EA	43,920 - 46,610		2,650
	B	BI-2301		BI-3301	ERMUTIK ARRANGIZGANARA	ERMUA - BI-633	41,640 - 48,030		6,230
F	B	BI-2405		BI-3405	PLAZAKOLATIK LEKEITIORA	PLAZAKOLA - OLETA	55,120 - 63,350		7,880
F	B	BI-2405		BI-3447	PLAZAKOLATIK LEKEITIORA	OLETA - LEKEITIO (BI-2238)	64,000 - 67,090		3,040
F	B	BI-2521		BI-P-5321	URDUÑATIK ALTUBERA	URDUÑA (BI-625) - ARABAKO L.H.M.	40,060 - 44,520		4,420
F	B	BI-2522		BI-521/522	ARETATIK ZIORROGARA (Orozotik)	ARETA - ARABAKO MUGA	20,320 - 30,030		9,520
	B	BI-2524		BI-3524	UGAOTIK ARTEARA	BI-625 - PK 16+360	12,690 - 16,360		3,690
	B	BI-2524		BI-3524	UGAOTIK ARTEARA	PK 17+000 - PK 18+700 (Zeberio)	17,000 - 18,700		1,690
	B	BI-2524		BI-3524	UGAOTIK ARTEARA	PK 20+000 (Zeberio) - PK 26+110	20,000 - 26,110		6,070
F	B	BI-2617		BI-P-5017	VILLAVEDE TURTZIOZTIK TURTZIOZERA	LA IGLESIA - KANTABRIAKO P.M.	43,000 - 45,530		2,500
F	B	BI-2625		N-625	URDUÑAKO MENDATETIK URDUÑARA	ARABAKO L.H.M. - URDUÑA	350,580 - 351,370		0,810
	B	BI-2632		C-6322	ELORRIOTIK BERGARARA	ELORRIO - GIPUZKOAKO L.H.M.	39,450 - 43,230		3,780
F	B	BI-2636		C-6213	MARKINATIK ELGOIBARRERA	50+860 K.P. - GIPUZKOAKO L.H.M.	50,860 - 58,070		6,390
F	B	BI-2701		BI-500/501	MUSKIZTIK MALABRIGORA (Sopuertatik)	MUSKIZ (BI-734) - MALABRIGO (BI-630)	20,120 - 35,710		15,550
F	B	BI-2704		BI-2704	LOIUTIK PLENTZIARA	LOIU - PLENTZIA (BI-2120)	9,340 - 24,190		12,450
	B	BI-2713		BI-737	ERLETXETIK GEREKIZGANARA	ERLETXE- LARRABETZU (HEGOALDEA)	10,690 - 12,120		1,420
F	B	BI-2713		BI-3751	ERLETXETIK GEREKIZGANARA	LARRABETZU (HEGOALDEA) - BI-2121	12,180 - 24,080		11,270
							KM. GUZTIRA		177,380

CATÁLOGO DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

SARE HORIA – TOKIKO SAREA

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
	H	BI-3101		BI-V-1001	BAKIOTIK BERMEOA	BAKIO - BERMEO	29,000 - 37,970		8,990
	H	BI-3102		BI-V-1202	MUNGIATIK ASTOREKARA	17+230 K.P. - BI-2713	17,230 - 27,130		8,570
	H	BI-3103		BI-V-1103	MUNGIATIK BILLELARA	0+695 K.P. - BI-2120	0,695 - 1,450		0,690
	H	BI-3104		BI-V-1204	SOIETXETIK GAMIZERA	BI-2121 - BI-3102 (Lagata)	20,170 - 21,930		1,760
	H	BI-3105		BI-V-1105	GATIKATIK BUTROERA (Laukizetik)	GATIKA - BI-634	19,040 - 24,010		4,190
	H	BI-3108		BI-V-1008	ELORDUITIK MARKAIDARA (Mungia)	BI-631 - MARKAIDA	18,050 - 21,170		3,070
	H	BI-3112		BI-V-1112	UNBEGANETIK LAUKIZERA	BI-2704 - 16+440 K.P.	13,990 - 16,440		2,450
	H	BI-3114		BI-634	SOPELATIK PLENTZIARA	SOPELA (BI-637) - SOPELA (21+070 K.P.)	19,610 - 21,070		1,570
	H	BI-3114		BI-2122	SOPELATIK PLENTZIARA	SOPELA (21+070 K.P.) - PLENTZIA (BI-2704)	21,070 - 27,080		5,870
	H	BI-3117			ASTIENTZATIK PORTUMERA	BI-2120 - BI-3152	19,670 - 25,330		5,500
	H	BI-3122		BI-2121	MUNGIAKO ZEHARBIDEA	MUNGIA - BI-2121	16,480 - 16,910		0,430
	H	BI-3123		BI-V-1203	SOIETXETIK ALTAMIRA-SAN KRISTOBALERA	BI-2121 - BI-2235	20,040 - 34,930		14,560
	H	BI-3131		BI-V-1201	ZABALONDOTIK LAUKARIZERA (Mungia)	BI-4117 (Lagata) - BI-3715 (Lagata)	14,000 - 16,020		1,880
	H	BI-3144		BI-634	IGARTUTIK MUNGIARA	IGARTUA (BI-2124) - 31+750 K.P.	30,020 - 31,750		1,720
	H	BI-3144		BI-634	IGARTUTIK MUNGIARA	32+690 K.P. - MUNGIA (BI-631)	32,690 - 33,740		1,070
	H	BI-3148		BI-V-1148	IBAIZABALDIK ANDRA MARIRA (Morga)	BI-2121 - BI-2713	27,510 - 32,800		4,270
	H	BI-3151		BI-V-1051	PLENTZIATIK GOIKOERROTARA	GORLIZ - BI-2153	27,160 - 29,760		2,580
	H	BI-3152		BI-3151	ARMINTZATIK BAKIORA	ARMINTZA - BI-2101 (Lagata)	32,000 - 46,020		13,710
	H	BI-3154		BI-V-1054	KRUTZETATIK SAGASTIKOETXERA (Gorliz)	0+330 K.P. - BI-2120	0,330 - 1,060		0,730
	H	BI-3174		BI-V-1004	EMERANDOKO BIDE-ADARRA (Meñaka)	BI-2101 - BI-631	20,790 - 22,510		1,650
	H	BI-3213		BI-V-1213	ERRIGOTTIOLEATIK GERNIKARA	BI-2121 - GERNIKAKO HILERRIA	25,070 - 34,740		9,540
	H	BI-3214		BI-V-1214	ALDAITIK JAINKORA (Arrieta)	BI-3213 - JAINKO	25,610 - 27,380		1,770
	H	BI-3215		BI-2238	GERNIKATIK MUNDAKARA	BIRIBILGUNE (BI-2238) - GERNIKA	36,330 - 37,170		0,840
	H	BI-3215		BI-2235	GERNIKATIK MUNDAKARA	GERNIKA - MUNDAKA (BI-3215)	37,170 - 47,530		10,270
	H	BI-3218		BI-2238	MURUETAGANETIK LEKEITIORA	MURUETAGANE - LEKEITIOKO BIRIBILGUNE	39,772 - 53,340		13,590
	H	BI-3222		BI-V-1322	DUDOLETAGANETIK MARMIZERA (Mendatetik)	BI-3332 - BI-3224	31,340 - 44,250		11,650
	H	BI-3223		BI-123	BI-2238 ERREPIDEAREN BIDE-ADARRA GAUTEGIZ-ARTEAGAN	GAUTEGIZ-ARTEAGA - EREÑO GAINA	37,940 - 39,720		1,690
	H	BI-3224		BI-2224	GERNIKATIK IBARTXURA	BI-2238 (Lagata) - IBARTXU	33,350 - 41,130		7,050
	H	BI-3231		BI-131	BI-3332 ERREPIDEAREN BIDE-ADARRETIK MUNITIBARRERA	ZUGASTIETA (BI-3332) - MUNITIBAR	25,440 - 37,580		12,180
	H	BI-3234		BI-V-1234	GAUTEGIZ-ARTEAGATIK IBARRANGELURA (Laidatik)	BI-2238 - BI-4236	37,920 - 50,650		12,600
	H	BI-3238		BI-V-1238	IBARRANGELUTIK ISPASTERRERA (BI-3228)	IBARRANGELU (BI-2238) - NATXITUA (BI-2239)	43,860 - 46,020		2,050
	H	BI-3238		BI-V-1238	IBARRANGELUTIK ISPASTERRERA (BI-3228)	EA - ISPASTER (BI-3218)	49,340 - 55,600		5,510
	H	BI-3242		BI-V-1242	UARKATIK EREÑORA (Nabarniztik)	UARKA (BI-2224) - 48+260 K.P.	36,500 - 48,260		11,540
	H	BI-3302		BI-V-1402	GOMEZEAGATIK ERMURA (Mallabitik)	BI-633 ERREPIDEATIK ERMUKO MUGARA	38,080 - 40,340		2,250
	H	BI-3313		BI-V-1333	DONIBANETIK SANTIAGORA (Apetik)	DONIBANE - BI-4332	37,700 - 39,130		1,430
	H	BI-3321		BI-V-1221	BERRIZTIK ELORRIORA	OLAKUETA - OZONTXUETA	35,570 - 40,250		4,530
	H	BI-3325		BI-635	LEMOATIK GERNIKARA SARBIDE ZAHARRA	KATIA LOTURA - 26+840 K.P.	25,090 - 26,840		1,740
	H	BI-3331		BI-632	ELORRIOKO ZEHARBIDEA	ELORRIOKO ZEHARBIDEA	39,550 - 40,320		0,790
	H	BI-3332		BI-132	BI-635ETIK N-634RAKO LOTURA	ZUGASTIETA - LA PILASTRA	25,680 - 37,530		11,440
	H	BI-3334		N-634	AMOREBIETAKO ZEHARBIDEA	AMOREBIETAKO ZEHARBIDEA	92,830 - 93,260		0,430
	H	BI-3336		N-636	N-636 ERREPIDE ZAHARRA BESAINDIK DURANGORA	ELORRIOTIK ABADIÑORA	44,110 - 45,310		1,320
	H	BI-3338		BI-2238	BI-2238 ERREPIDE ZAHARRA (Lekeitio)	BI-3218 - BI-3338 (Lagata)	51,840 - 53,360		1,520
	H	BI-3341		BI-V-1341	IURRETATIK GEREDIAGARA (Garaitik)	29+520 K.P. - BI-633	29,520 - 39,430		9,480

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
	H	BI-3342		BI-142	BERRIZKO BIDE-ADARRETIK N-634 ERREPIDERA	BI-3335 (Lagata) - AREITIO	34,730 - 38,570		3,850
	H	BI-3344		N-634	N-634 ERREPIDE ZAHARRA (Zaldibar eta Ermua)	MUGATIK 68+380 K.P.-KO BIRIBILGUNERA	65,570 - 68,380		0,810
	H	BI-3438		BI-638	LEKEITITOTIK ONDARROARA	LEKEITITOTIK ONDARROARA	55,150 - 67,000		11,710
	H	BI-3447		BI-V-1247	MUNITIBARRETIK OLETARA	38+510 K.P. - OLETA	38,510 - 52,670		13,160
	H	BI-3448		BI-V-1248	AULESTITIK MARKINA-XEMEINERA	BI-3447 - BI-633	43,620 - 51,540		7,780
	H	BI-3481		BI-V-1281	EATIK EAKO U.M.RA (Bedaroatik)	BI-3238 - BI-3238	49,300 - 53,410		3,940
	H	BI-3511		C-6211	OTXANDIOKO ZEHARBIDEA	OTXANDIOKO ZEHARBIDEA	45,810 - 46,270		0,460
	H	BI-3513		BI-V-5213	OROZKOTIK ARTEARA	BERATZA - BI-3524	25,340 - 39,010		13,710
	H	BI-3527		N-240	N-240 ERREPIDE ZAHARRA (Igorre)	N-240 ERREPIDEK ARANTZAZUKO MUGARA	19,820 - 21,460		1,650
	H	BI-3542		BI-V-1442	ZUBIZABALDIK OTXANDIORA	N-240 - BI-623	40,300 - 45,020		4,700
	H	BI-3543		BI-2543	IGORRETIK OTXANDIORA (Dimatik)	IGORRE - DIMA	22,660 - 25,000		2,270
	H	BI-3543		BI-2543	IGORRETIK OTXANDIORA (Dimatik)	DIMA - OTXANDIO	26,000 - 41,160		14,960
	H	BI-3601		BI-P-5001	COTARROSTIK LAS MUÑECASERA (Sopuerta)	30+000 K.P. - KANTABRIAKO P.M.	30,000 - 33,270		3,260
	H	BI-3602		BI-502	GUEÑESTIK MALABRIGORA (Zallatik)	24+920 K.P. - ERRETOLA	24,920 - 27,460		2,550
	H	BI-3611		BI-V-5011	EL CARRALETIK LA HERBOSARA (Sopuerta)	BI-2701 - BI-630	30,600 - 35,440		4,890
	H	BI-3614		BI-V-5014	SOPUERTATIK TRASLAVIÑARA	BI-2701 - BI-630	28,760 - 36,020		7,090
	H	BI-3621		BI-V-5101	GORDEXOLATIK ZALLARA	19+840 K.P. - ARANGUREN	19,840 - 26,470		6,580
	H	BI-3622		BI-V-5022	AMBASAGUASTIK (Karrantza) LANESTOSARA	CONCHA - N-629	54,220 - 66,140		11,940
	H	BI-3629		BI-V-5029	CONCHATIK ALTO DE TRETORA (Presatik)	BI-3622 - BI-3622	54,470 - 61,920		7,430
	H	BI-3631		BI-V-5031	GUEÑESTIK SOPUERTARA	GUEÑES - BI-2701	21,150 - 34,090		12,800
	H	BI-3632		BI-V-5032	UMARANDIK ARENAORA (Galdames)	BI-3631 - BI-2701	24,730 - 32,460		7,200
	H	BI-3634		BI-V-5034	SOGARAITIK SAN FRANTZISKORA (Galdames)	BI-3631 - BI-3632	0,000 - 0,360		0,360
	H	BI-3641		BI-P-5041	PADURATIK MAIORGARA	BI-636 - ARABAKO L.H.M.	16,940 - 21,010		3,870
	H	BI-3651		BI-636	BI-636 ERREPIDE ZAHARRA (Bilbo - Reinos)	KASTREXANATIK ARBUJORA	6,500 - 11,030		3,920
	H	BI-3651		BI-636	BI-636 ERREPIDE ZAHARRA (Bilbo - Reinos)	IBARRA (Gueñes) - SODUPE	13,490 - 15,060		1,580
	H	BI-3651		BI-636	BI-636 ERREPIDE ZAHARRA (Bilbo - Reinos)	ZERIBAI (Gueñes) - ARTXUBE (Gueñes)	17,000 - 17,925		0,925
	H	BI-3651		BI-636	BI-636 ERREPIDE ZAHARRA (Bilbo - Reinos)	ZALLAKO SAIHESBIDEA BI-3621 ERREPIDEAREKIN KONEKTATZEKO	21,500 - 21,720		0,220
	H	BI-3651		BI-636	BI-636 ERREPIDE ZAHARRA (Bilbo - Reinos)	24+450 K.P. HERRERARA	24,450 - 27,640		3,160
	H	BI-3701		BI-V-5201	ARRIGORRIAGATIK ARKOTXARA (Zaratamotik)	BI-625 - BI-3720	8,250 - 13,830		5,590
	H	BI-3702		BI-V-5202	ARRIGORRIAGATIK ZARATAMORA (Atxandiotik)	BI-3701 - BI-3701	8,500 - 15,520		7,010
	H	BI-3709		BI-V-1109	LARRAKOETXETIK BOTEOLARA (Loiu-Gatika)	BI-3707 - BI-3105	10,960 - 17,170		6,330
	H	BI-3715		C-6313	GALBARRIATUTIK MUNGJIARA (Deriotik)	10+890 K.P. - 11+750 K.P.	10,890 - 11,860		1,000
	H	BI-3720		BI-520	BI-625 ERREPIDEAREN BIDE-ADARRETIK GALDAKAORA	URBI (BI-625) - GALDAKAO	6,510 - 7,420		0,910
	H	BI-3723		BI-V-5123	ABUSUTIK ARRIGORRIAGARA	ZAMAKOLA - ARRIGORRIAGAKO MUGA	2,300 - 5,070		2,690
	H	BI-3724		N-634	N-634 ERREPIDE ZAHARRA (Barakaldo - Bao)	BARAKALDO (Ugarte) - TRAPAGA-KAUSO	120,690 - 122,370		1,730
	H	BI-3724		N-634	N-634 ERREPIDE ZAHARRA (Barakaldo - Bao)	TRAPAGAKO MUGA - NOCEDAL (BI-728)	123,860 - 126,270		2,440
	H	BI-3724		N-634	N-634 ERREPIDE ZAHARRA (Barakaldo - Bao)	NOCEDAL (BI-728) - BAO (N-639)	126,270 - 128,120		1,800
	H	BI-3725		BI-625	BI-625 ERREPIDE ZAHARRA (Bilbo)	IBARSUSI (N-634) - SANTUTXU	391,030 - 392,440		1,420
	H	BI-3732		BI-V-1132	AGIRLETA/SANTO DOMINGOTIK URGOITIRA (El Gallo) (Galdakao)	3+550 K.P. - N-634	3,550 - 16,110		12,710
	H	BI-3733		BI-V-1023	BERANGOTIK EGUZKITZARA	18+720 K.P. - EGUZKITZA	18,720 - 20,230		1,590
	H	BI-3736		BI-636	BASURTUTIK ZAZPI LANDETARA	ALTAMIRATIK - KASTREXANA GAINA	3,475 - 4,920		1,460
	H	BI-3737		BI-634	GOBELATIK BERANGORA	ORMATZAKO BIRIBILGUNE - BERANGOKO MUGA	17,000 - 18,200		0,790
	H	BI-3738		BI-737	ERANDIOTIK ERLETXETARA ERREPIDE ZAHARRA	SANGRONIZ - 16+750 K.P.	14,600 - 16,750		2,160
	H	BI-3738		BI-737	ERANDIOTIK ERLETXETARA ERREPIDE ZAHARRA	17+000 K.P. - 18+630 K.P.	17,000 - 18,630		1,190
	H	BI-3739		C-639	SESTAOTIK PORTUGALETERA	BI-3739 (Lagata) - BI-3791	12,640 - 12,850		0,230
	H	BI-3740		N-639	PORTURAKO SARBIDE ZAHARRA ZIERBENATIK	N-639 - ABANTO-ZIERBENAKO MUGA	22,870 - 23,470		0,620
	H	BI-3741		BI-V-1041	ENEKURITIK AGIRLETA/SANTO DOMINGORA (Bilbo)	BI-11 - BI-631	5,200 - 10,870		4,220
	H	BI-3742		BI-V-5042	ZORROTZATIK KASTRESANARA (Bilbo)	5+400 K.P. - BI-3651	5,400 - 7,910		2,450
	H	BI-3745		BI-745	BARAKALDOTIK TRAPAGARANERA	SAN BIZENTE AUZOA - N-634 (Lagata)	9,090 - 11,580		2,410
	H	BI-3746		BI-V-1046	UGARTETIK SESTAORA (Galindotik)	BI-3724 - BI-728	10,070 - 11,790		0,780
	H	BI-3747		BI-V-1047	TRAPAGATIK URIOSTERA (Galindotik)	BI-3724 - ORTUELLAKO MUGA	10,960 - 13,730		2,830
	H	BI-3748		BI-V-1048	TRAPAGARANDIK BALLONTIRA	TRAPAGAKO MUGA - BI-3749	0,487 - 0,727		0,240
	H	BI-3749		BI-V-1049	PORTUGALETETIK ORTUELLARA	BI-3749 (Lagata) - URIOSTE	13,920 - 14,820		0,910
	H	BI-3750		BI-631	BEGOÑATIK ITURRITXUALDE ABRIL MENDIRA	BEGOÑA - BI-631	2,600 - 3,040		0,450

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
	H	BI-3755		BI-V-5045	TRAPAGARANDIK ZUGAZTIETARA	BI-3755 (Lagata) – ZUGAZTIETA (La Reineta izan ezik)	13,100 - 19,880		6,470
	H	BI-3791		BI-V-1091	PORTUGALETETIK NOCEDALERA	BI-3739 - BI 3724	12,830 - 17,000		2,220
	H	BI-3794		BI-V-1094	MUSKIZTIK ZIERBENARA	BI-734 - ARENA	20,490 - 24,200		2,860
	H	BI-3795		BI-V-1095	SAN JULIANDIK KOBARONERA	BI-3796 - KOBARON	22,690 - 27,440		4,520
	H	BI-3796		BI-V-1096	LAVALLETIK MUSKIZKO SAN JULIANERA	BI-3794 - BI-3795	0,000 - 0,270		0,270
	H	BI-3931		BI-V-5131	URDUÑATIK IZORIARA	ANTIGUA - ARABAKO P.M.	40,370 - 48,790		8,400
	H	BI-3941		BI-V-1441	OTXANDIOTIK KRUZETARA	BI-623 - ARABAKO P.M.	46,940 - 48,910		1,830
	H	BI-3950		BI-V-1302	EIBARTIK ETXEBARRIRA	BI-3950 (Lagata) - GIPUZKOAKO P.M.	53,850 - 56,740		2,800
	H	BI-4104		BI-V-1104	BIRLEKOERROTARAKO BIDE-ADARRA (Mungia)	BI-2120 - ERROTA	0,000 - 0,920		0,920
	H	BI-4105		BI-V-1205	LARRAURITIK BELAKORA	BI-631 - BI-2121	19,530 - 23,580		4,070
	H	BI-4118		BI-V-1218	FRUIZTIK GANBERA (Botiatatik)	BI-2121 (Lagata) - ESKOLAK	22,160 - 26,050		3,890
	H	BI-4137		BI-V-1137	GEREKIZTIK ESKERIKARA (Morga)	BI-2713 - ESKERIKA	28,870 - 31,850		3,000
	H	BI-4155		BI-V-1055	TXATXARROTIK SARATXAGARA (Gorliz)	BI-3154 - SARATXAGA	0,000 - 0,050		0,050
	H	BI-4203		BI-V-1003	MATXITXAKORAKO BIDE-ADARRA (Bermeo)	BI-3101 - MATXITXAKO ITSASARGIA	35,300 - 37,750		2,520
	H	BI-4207		BI-V-1207	TVE TELEBISTA-INSTALAZIORAKO SARBIDEA (Sollube)	BI-631 - TB ESTAZIOA	28,010 - 32,560		4,540
	H	BI-4209		BI-V-1209	BERMEOTIK ARTIKARA	BI-4209 (Lagata) - ERROTA	34,250 - 36,250		1,980
	H	BI-4211		BI-V-1211	ERRIGOITTIK SAN LORENTZORA	BI-3213 - BI-4212 (Lagata)	29,260 - 30,880		1,620
	H	BI-4215		BI-V-1215	GERNIKATIK LUMORA	GERNIKA - LUMO	32,620 - 34,130		1,640
	H	BI-4221		BI-V-1321	GOMEZTEGITIK IBARRURIRA (Muxika)	BI-3332 - IBARRURI	26,780 - 27,550		0,770
	H	BI-4223		BI-V-1323	ARRUETATIK MAUMERA	BI-3222 - MAGUMA	33,510 - 36,590		3,030
	H	BI-4236		BI-V-1236	IBARRANGELUTIK AKORDARA	BI-3234 - AKORDA	50,670 - 53,010		2,360
	H	BI-4244		BI-V-1244	KORTEZUBITIK BASONDORA (Gernika)	BI-2238 - BASONDO	36,040 - 38,530		2,540
	H	BI-4251		BI-V-1151	ZIRITZATIK GOROZIKARA (Muxika)	BI-635 - GOROZIKA	24,490 - 25,800		1,310
	H	BI-4283		BI-V-1283	IBINAGATIK ELANTXOBERA	BI-2238 - ELANTXOBE	44,100 - 44,930		0,830
	H	BI-4332		BI-V-1332	ATXONDOTIK ARRAZOLARA	BI-4332 (Lagata) - TRENBIDE ZAHARRA	36,320 - 40,550		4,190
	H	BI-4337		BI-V-1337	EUBATIK BERNAGOITIRA (Amorebieta-Etxano)	N-634 - BERNAGOITIA	23,070 - 26,760		3,690
	H	BI-4342		BI-V-1142	SAN PEDROTIK BOROARA (Amorebieta-Etxano)	BI-3334 - BOROA	17,150 - 18,670		1,400
	H	BI-4343		BI-V-1143	AMOREBIETATIK ALDANARA	BI-4343 (Lagata) - ALDANA GOIKOA	20,600 - 24,780		4,160
	H	BI-4344		BI-V-1144	AURTENENGOKO BIDE-ADARRA (Amorebieta-Etxano)	BI-4343 - AURTEMENGOA	0,000 - 0,400		0,400
	H	BI-4346		BI-V-1146	ANTXIAKO BIDE-ADARRA (Amorebieta-Etxano)	BI-4343 - ANTXIA	0,000 - 0,300		0,300
	H	BI-4401		BI-V-1301	BOLIBARTIK ZIORTZAKO KOLEGIATARA	BI-2224 - KOLEGIATA	52,530 - 54,410		1,890
	H	BI-4403		BI-V-1303	URBERUAGATIK LARRUSKAINERA (Markina)	BI-633 - LARRUSKAIN	53,570 - 59,210		5,600
	H	BI-4404		BI-V-1304	MARKINA-XEMEINDIK ITURRETARA	BI-2636 (Lagata) - LASARTE	50,680 - 55,610		4,910
	H	BI-4406		BI-V-1306	ZULUETATIK AMOROTORA	BI-2405 - AMOROTOKO SARRERA	63,030 - 64,900		1,880
	H	BI-4449		BI-V-1249	ISUNTZATIK MENDEXARA	BI-3438 - MENDEXA	55,240 - 57,300		2,060
	H	BI-4482		BI-V-1282	BEDAROATIK EAKO PUNTARA	BI-3481 - EAKO PUNTA	51,400 - 52,670		1,260
	H	BI-4501		BI-V-5221	ZEANURITIK IPIÑABURURA	ZEANURI - IPIÑABURU	31,240 - 36,850		5,600
	H	BI-4511		BI-V-5211	MURUETAKO BIDE-ADARRA (Orozko)	BI-2522 - MURUETA	21,800 - 22,530		0,720
	H	BI-4514		BI-V-5214	IBARRATIK URIGOITIRA (Orozko)	BI-3513 - URIGOITI	29,240 - 33,140		3,840
	H	BI-4516		BI-V-5126	ISLATIK ARAKALDORA	BI-625 - BI-4516 (Lagata)	18,040 - 18,590		0,550
	H	BI-4521		BI-V-5121	UGAO-MIRABALLESTIK ZOLLORA	BI-625 - ZOLLOURRUTI	12,580 - 16,470		3,900
	H	BI-4522		BI-V-5222	IPÍÑAKO BIDE-ADARRA (Zeanuri)	BI-4501 - IPÍÑA	36,520 - 37,150		0,630
	H	BI-4523		BI-V-5223	ZEANURITIK OTZERIMENDIRA	N-240 ERREPIDE ZAHARRA - BASELIZA	31,260 - 34,670		3,340
	H	BI-4531		BI-V-5231	GEZALATIK IGORREBASORA (Igorre)	IGORRE - IGORREBASO	21,090 - 23,540		2,470
	H	BI-4532		BI-V-5132	LENDOÑO GOIKOKO BIDE-ADARRA (Urduña)	BI-3931 - LENDOÑO GOIKOA	42,540 - 45,180		2,640
	H	BI-4533		BI-V-5133	MENDEIKAKO BIDE-ADARRA (Urduña)	BI-3931 - MENDEIKA	45,480 - 46,860		1,380
	H	BI-4534		BI-V-5134	URDUÑATIK ZEDELIKARA	BI-3931 (Lagata) - ZEDELIKA	40,040 - 42,160		2,110
	H	BI-4543		BI-V-1443	ZELAIETATIK GORDOBILERA (Otxandio)	BI-3542 - GORDOBIL	44,280 - 45,740		1,440
	H	BI-4544		BI-V-1444	MEKOLETAKO BIDE-ADARRA (Otxandio)	BI-4543 - MEKOLETA	0,000 - 0,130		0,130
	H	BI-4545		BI-V-1445	DIMATIK OBARA	SAN BALENTIN - OBA	26,150 - 30,800		4,520
	H	BI-4546		BI-V-1446	SANTIAGOTIK ARTAUNERA (Dima)	BI-4545 - ARTAUN	26,570 - 29,600		3,120
	H	BI-4549		BI-V-1449	IBARRATIK BALTZOLARA	BI-4545 (Lagata) - BALTZOLA	25,720 - 29,690		3,960
	H	BI-4602		BI-V-5002	OLLATIK MONTELLANORA (Galdames)	BI-2701 - UDAL BIDEAK	24,480 - 26,750		2,220
	H	BI-4612		BI-V-5012	AVELLANEDAKO BIDE-ADARRA (Sopuerta)	BI-2701 - BATZAR-ETXEA	0,000 - 0,120		0,120

EAEko EPO	SA REA	IKUR BERRIA	LOTURA	ANTZINAKO IKURRA	IZENDURA	BIDE-ZATIAREN KOKAGUNEA	KILOMETRO- PUNTUAK	LUZERA (KM.)	LUZERA (KM.)
	H	BI-4613		BI-V-5013	TRASLAVIÑATIK SANTA CRUZERA (Artzentales)	BI-630 - SANTA CRUZ	33,960 - 38,760		4,710
	H	BI-4615		BI-V-5015	LABARRIETATIK ALENERA (Sopuerta)	BI-3614 - BASABIDEA	32,940 - 38,080		5,080
	H	BI-4618		BI-V-5018	TURTZIOZTIK KUETORA	BI-2617 (Lagata) - KUETO	42,440 - 43,990		1,560
	H	BI-4619		BI-V-5019	ESPINALETIK VILLAYERDE TURTZIOZKO GELTOKIRA	BI-630 - TREN-GELTOKIA	0,000 - 0,300		0,300
	H	BI-4623		BI-V-5023	AMBASAGUASTIK MATIENZORA (Karrantza)	BI-3622 (Lagata) - MATIENZO	52,680 - 55,400		2,710
	H	BI-4625		BI-V-5025	CONCHATIK LANZASAGUDASERA (Karrantza)	LA TEJERA - LANZASAGUDAS	54,870 - 60,410		5,580
	H	BI-4626		BI-V-5026	EL CUADROTIK BERNALSESERA (Karrantza)	BI-4625 - BERNALES	56,750 - 60,160		3,450
	H	BI-4627		BI-V-5027	LA TEJERATIK PANDORA (Karrantza)	BI-4625 - PANDO	54,950 - 58,450		3,450
	H	BI-4671		BI-V-5071	PONTARRONETIK BUEN SUCESORA (Karrantza)	BI-630 - MONUMENTUA	46,580 - 47,330		0,750
	H	BI-4672		BI-V-5072	CONCHATIK ALDEACUEVARA (Karrantza)	BI-4625 (Lagata) - ALDEACUEVA	54,710 - 59,540		4,830
	H	BI-4675		BI-V-5075	CULEBRERATIK PAULESERA (Karrantza)	BI-630 - PAULES	51,690 - 55,230		3,520
	H	BI-4678		BI-V-5078	RIOSECOTIK SANTECILLARA (Karrantza)	BI-630 - SANTECILLA	54,610 - 58,060		3,400
	H	BI-4679		BI-V-5079	RAMALETIK RANERORA	BI-4678 - RANERO	56,130 - 58,250		2,130
	H	BI-4703		BI-V-5203	BURBUSTUKO BIDE-ADARRA (Zaratamo)	BI-3702 - BURBUSTU	9,150 - 10,390		1,240
	H	BI-4735		BI-V-1135	SANTA MARINAKO ERIETXEKO BIDE-ADARRA	BI-631 - ERIETXEA	3,250 - 5,460		2,210
	H	BI-4736		BI-V-1036	PLAIABARRIKO BIDE-ADARRA (Lubxana)	BI-735 - PLAIBARRI	0,000 - 0,150		0,150
	H	BI-4906		BI-V-5322	DELIKAKO BIDE-ADARRA	BI-2625 - ARABAKO P.M.	0,000 - 0,740		0,740
	H	BI-4907		BI-V-5323	ARTOMANAKO BIDE-ADARRA	BI-2521 - ARABAKO P.M.	36,910 - 37,260		0,350
							KM. GUZTIRA		628,235