

TOKI ADMINISTRAZIOA

3

ADMINISTRACIÓN LOCAL

ZARAUZKO UDALA

*Zarauzko bizikleta-bide eta azpiegituren plan berezia. Behin betiko onespena.*

2015eko martxoaren 25ean egindako osoko bilkuran, Udalbatzarrak ondoko erabakia hartu zuen:

2014ko abenduaren 5ean egindako bilkuran, Zarauzko Udalaren Tokiko Gobernu Batzarrak erabaki zuen hasierako onespena ematea Zarauzko bizikleta-bide eta azpiegituren plan bereziari. Udalak berak abiarazi zuen plana, eta GEA21 aholkularitzak idatzi zuen dokumentua.

Espedientea jendaurrean egon zen epean alegazio-idatzi bakarra aurkeztu zen. GEA21 aholkularitzak alegazioari buruzko txostena egin zuen, eta Udalerri Ereduaren eta Lurralde Antolaketaren informazio-batzordeak eztabaidatu zuen. Halaber, Herrilan, Azpiegitura eta Zerbitzuetako Departamentuak eta Udaltzaingoa planteatutako proposamenak ere eztabaidatu ziren (ibilbide batzuen trazatu, diseinu eta egokitasunari buruzkoak).

Gipuzkoako Foru Aldundiko Bide Azpiegituretako Departamentuak plan bereziaren aldeko txostena egin zuen.

Azkenik, GEA21 aholkularitzak plan bereziaren testu bategina aurkeztu zuen. Bertan jasota daude informazio-batzordeak ontzat emandako aldaketak.

Hirigintza eta Ingurumeneko udal zerbitzuak testu bateginari buruzko txostena egin zuen, eta Udalerri Ereduaren eta Lurralde Antolaketaren informazio-batzordeak eztabaidatu zuen.

Espedientea aztertu eta eztabaidatu ondoren, 11 zinegotziren aldeko botoarekin eta, beraz, legezko gehiengo osoaren «quorum»-arekin, Udalbatzarrak,

ERABAKI DU

*Lehenengoa.* La Salle ikastetxeak aurkeztu zuen alegazioa ezestea, ez delako nahiko arrazoi ikusi La Salle kalea bizikleta-bideen sare nagusian sartzeko.

Hala ere, aitortu behar da ikastetxera iristeko baldintzak hobetu beharra dagoela. Beraz, Udalak konpromisoa hartzen du La Salle ikastetxerako ahalik eta irtenbiderik egokiena bilatzeko, bertako segurtasun eta mugikortasun baldintzak hobetu daitezzen.

*Bigarrena.* Behin betiko onespena ematea Zarauzko bizikleta-bide eta azpiegituren plan bereziari. Udalak abiarazi zuen plan hori.

Onartu den dokumentua 2015eko martxokoa da, hain zuzen ere, GEA21 aholkularitzak egindakoa.

*Hirugarrena.* Onartutako dokumentua Foru Aldundiko hirigintzako plangintzaren erregistro administratibora bidaltzea. Horren ondoren, behin betiko akordioaren testu osoa eta hirigintzako ordenantzak Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitara emango dira. Halaber, behin betiko onspeneko akordioa lurralde historikoan gehien zabalzen den egunkarian argitaratuko da».

AYUNTAMIENTO DE ZARAUZ

*Plan Especial de vías e infraestructuras ciclistas de Zarautz. Aprobación definitiva.*

El Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 25 de marzo de 2015, adoptó el siguiente acuerdo:

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Zarautz, en sesión celebrada el día 5 de diciembre de 2014, acordó otorgar la aprobación inicial al Plan Especial de vías e infraestructuras ciclistas de Zarautz promovido por el propio Ayuntamiento. El documento fue redactado por la consultoría GEA21.

Durante el período de información pública del expediente se presentó un escrito de alegaciones que fue informado por la consultoría GEA21 y debatido en la comisión informativa de Modelo de Municipio y Ordenación del Territorio. Igualmente se debatieron las propuestas que plantearon el Departamento de Obras Públicas, Infraestructuras y Servicios y por la Policía Municipal (relativas al trazado, diseño y adecuación de algunos itinerarios).

El Departamento para las Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa emitió informe favorable al plan especial.

Finalmente la consultoría GEA21 presentó un texto refundido que ha recogido las modificaciones propuestas en las comisiones informativas.

El texto refundido fue informado por el servicio municipal de Urbanismo y Medio Ambiente y debatido en la comisión informativa de Modelo de Municipio y Ordenación del Territorio.

Previo análisis y deliberación del expediente, el Pleno del Ayuntamiento, con el voto favorable de 11 concejales y, por consiguiente, con el «quórum» de la mayoría absoluta legal,

ACUERDA

*Primero.* Desestimar la alegación presentada por La Salle ikastetxea por no apreciar razones suficientes para incluir el tramo de La Salle kalea en la red principal de vías ciclistas.

No obstante, reconocer la necesidad de mejorar las condiciones de acceso al colegio. Por tanto, el Ayuntamiento asume el compromiso de buscar la solución más adecuada posible al colegio La Salle para mejorar las condiciones de seguridad y movilidad.

*Segundo.* Aprobar definitivamente el plan especial de vías e infraestructuras ciclistas de Zarautz, promovido por el Ayuntamiento.

El documento aprobado es el texto refundido de marzo de 2015, redactado por la consultoría GEA21.

*Tercero.* Remitir el documento aprobado al registro administrativo de planeamiento urbanístico de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Posteriormente, el contenido íntegro del acuerdo de aprobación definitiva y las ordenanzas urbanísticas se publicarán en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa. Igualmente el acuerdo de aprobación definitiva se publicará en el diario de mayor difusión del territorio histórico».

Hala jakinarazten da, orok jakin dezan eta ondorio egokiak izan ditzan. Erabakia behin betikoa da, eta amaiera ematen dio administrazio-bideari. Horren aurka, bi hilabeteko epean, administrazioarekiko auzi-errekurtsoa aurkeztu ahal izango da: Bilbon egoitza duen Euskal Herriko Auzitegi Nagusiaren Administrazioarekiko Auzietarako Salan.

Aipatutako epeak iragarki hau argitara ematen denetik edo, beranduago egiten bada, interesdunak jakinarazpena jaso eta biharamunean hasiko dira.

Zarautz, 2015eko apirilaren 7a.—Alkatea. (3226)

ERANSKINA

A. HIRIGINTZA-ORDENANTZAK

1. artikulua. *Izaera, helburua eta aplikazio-eremua.*

1. Udalerrian bizikleta erabiltzeko azpiegitura eta ekipamenduen garapena definitzen duen baliabidea da Zarauzko Bizikleta-bide eta Azpiegituren Plan Berezia. Bizikleta-bide guztien trazadura, bizikleta-bide mota desberdinak diseinatzeko estandarrak eta herrian zehar bide horiek nola jarri erabakitzeko irizpide eta baldintzak ezartzen ditu Plan Bereziak.

2. Bideak edo hirigintza mailako proiektuetan bizikleta-azpiegitura sartzear arduratzen diren udal taldeen eta administrazio ezberdinen arteko gestio, exekuzio eta koordinaziorako araubide juridikoa ezartzea da Planaren helburua.

3. Zarauzko udalerria da Plan honen eremua eta, bereziki, urbanizatutako guneean eta urbanizagarrietan.

2. artikulua. *Definizioak.*

1. Bizikletaz ibiltzeko bide-sareez, bizikletentzako aparkalekuez eta arazo puntualak konpontzeko eraikitako elementuez (pasaguneak, aldapak ...) osaturik dago bizikletentzako azpiegitura.

2. Bizikletentzako bide-sarea osatzen duten elementuek ondorengo izendapenak dituzte:

a) Bizikleten joan-etorrirako bide-sarea: bizikleta-bideek eta bizikletentzat egokitutako kaleek osatutako ibilbide guztien multzoa da, eta bizikletaz egindako bidaien segurtasuna, erosotasuna, azkartasuna eta erakargarritasuna lortzeko baldintzak bete behar ditu.

b) Bizikleta-ibilbidea: bide-sarearen elementu bat da eta lotu egiten ditu desplazamendu handiak eragiten dituzten gunek, edo sarea egituratzen duen ardatzetako bat izaten da. Bizikletaz ibili ahal izateko nolabaiteko egokitzapenen bat izaten du.

c) Bizikleta-bidea: bizikleten joan-etorrirako bereziki egokitutako bidea da, dagokion seinaleztapen horizontala edo bertikala izaten du, eta ibilgailu horiek seguru eta eroso ibiltzeko moduko zabalera izaten du. Bide horietan bizikletak bakarrik ibiliko dira, edo erabilera lehentasuna izango dute.

d) Bizikletentzat egokitutako kale edo bidea: elementu multzo bati esker bide publikoa egokitu egiten da, bizikletak beste ibilgailuekin batera ibili ahal izateko. Bide horietan ez dira bizikletak bakarrik ibiliko eta ez dute lehentasuna izango.

3. artikulua. *Bizikleta-bide mota desberdinak.*

Kontuan izanda, batetik, bizikleta-bideen plataforma nola dagoen itxuratuta motordun ibilgailuekiko eta oinezkoekiko, eta bestetik, horietatik zenbateraino dagoen bananduta, sailkapen desberdina izango dute bizikleta-bide horiek, betiere arau hauek xedatutakoa beteta: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektoriala, eta 19/2001 Legea (trafikoari, motordun ibilgailuen zirkulazioari eta bide-segurtasunari buruzko legearen testu artikulatua aldatzen duena). Hauek dira mota desberdinak:

Lo que se publica para general conocimiento y efectos, con indicación de que contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco con sede en Bilbao.

Los plazos señalados se computarán a partir del día siguiente al de la publicación del presente anuncio o, de ser posterior, al de la notificación individualizada a los interesados.

Zarautz, a 7 de abril de 2015.—El alcalde. (3226)

ANEJO

A. ORDENANZAS URBANÍSTICAS

Artículo 1. *Naturaleza, objeto y ámbito.*

1. El Plan Especial de Vías e Infraestructuras Ciclistas de Zarautz es el instrumento que define el desarrollo de las infraestructuras y equipamientos para el uso de la bicicleta en el término municipal. El Plan Especial establece tanto el trazado de la red ciclista, los estándares de diseño de las diversas tipologías de vías ciclistas, así como los criterios y las condiciones para su implantación en el municipio.

2. El objeto del Plan es establecer un régimen jurídico para la gestión, ejecución y coordinación entre las distintas áreas municipales y administraciones implicadas para la introducción de la infraestructura ciclista en proyectos viarios o urbanísticos.

3. Su ámbito es el término municipal de Zarautz, y, en particular, sus zonas urbanas y urbanizables.

Artículo 2. *Definiciones.*

1. La infraestructura ciclista está compuesta por la red de vías para la movilidad ciclista, los aparcamientos para bicicletas y los elementos constructivos singulares que resuelven problemas puntuales (pasarelas, rampas, etc.).

2. Los elementos constitutivos de la red de vías para la movilidad ciclista tienen las siguientes denominaciones:

a) Red de vías para la movilidad ciclista: es el conjunto de los itinerarios compuestos de vías ciclistas o calles acondicionadas para el uso de la bicicleta, cumpliendo unas condiciones favorables desde el punto de vista de la seguridad, comodidad, rapidez y atractivo para los desplazamientos en bici.

b) Itinerario ciclista: elemento de la red ciclista que une generadores de desplazamiento importantes o constituye un eje estructurante de la red, disponiendo de algún tipo de acondicionamiento para la movilidad ciclista.

c) Vía ciclista: vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y/o vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro y cómodo de estos vehículos. Estas vías son de uso exclusivo o preferente para bicicletas.

d) Vía o calle acondicionada para ciclistas: conjunto de elementos mediante los cuales se adapta la vía pública para uso ciclista en secciones compartidas. La bicicleta no tendrá en ellas un uso exclusivo ni preferente.

Artículo 3. *Tipologías de vías ciclistas.*

Atendiendo a la configuración de su plataforma con relación a los modos motorizado y peatonal, así como a su grado de segregación respecto a los anteriores, la clasificación de las vías ciclistas conforme con lo establecido en el Plan Territorial Sectorial de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa, así como en la Ley 19/2001, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, responderá a la siguiente tipología:

a) Bizikleta-bidezidorra: oinezkoak eta bizikletak ibiltzeko bidea da, kale eta errepideetatik bereizita dago, hau da, berdegune edo espazio libreetatik pasatzen da.

b) Bizikleta-pista: galtzadari paralelo doan bizikleta-bidea da, eta oinezkoen zirkulazio-bandatik eta ibilgailu motordunen trafikotik fisikoki bananduta dago. Norabide bakarrekoa edo bi norabidekoa izan daiteke, eta erabilera eskusibokoa da.

c) Bizikleta-espaloia: espaloian kokatutako bizikleta-bidea da, eta oinezkoen zirkulazio-bandatik bananduta dago. Norabide bakarrekoa edo bi norabidekoa izan daiteke, eta erabilera eskusibokoa da.

d) Bizikleta-erreia: galtzadari itsatsitako bizikleta-bidea da, trafiko orokorreko erreetik bereizita dago, baina ez dauka eraikita inongo babes elementurik. Zirkulazioaren norabide berean doa, eta erabilera eskusibokoa da.

e) Bizikleta-errei babestua: galtzadatik fisikoki bereizteko albo-elementuak dituen bizikleta-erreia da. Norabide bakarrekoa edo bi norabidekoa izan daiteke, eta erabilera eskusibokoa da.

f) Bizikleta-bazterbidea: errepidearen bazterbidea erabiltzen duen bizikleta-bidea da. Zirkulazioaren norabide berean doa eta ez dago fisikoki bananduta, baina bai lerro etengabe baten bidez mugatua eta diferentziatua. Zirkulazio-banda honetatik bizikletak lehentasuna duela adierazteko, bide marka horizontalak edo kolore aldaketak erabil daitezke. Bizikleta-errian ez bezala, bazterbidea bizikletek eta oinezkoek partekatatu dezakete.

#### 4. artikulua. Bide-sarearen egokitzapen-motak.

Plan Bereziaren ondorioetarako, hauek bereizten dira:

a) Kale baretua: motordun ibilgailuen abiadura eta intentsitatea txikiak izaten dira kale hauetan. Horri esker, bizikletek galtzada partekatatu dezakete modu seguru, eroso eta erakargarrian.

b) Galtzada seinaleztatua: erabilera partekatuko galtzada da, eta adierazita egoten da bizikletek erreieren erditik joan behar dutela.

c) Babes-banda: galtzadaren barruan lerro eten baten bidez mugatuta dagoen banda da, eta bertan bizikleten zirkulazioak dauka lehentasuna. Trafikoaren egoerak hala eskatzen badu, ibilgailu motordunek eta bizikletek lerroa gurutzatu dezakete segurtasun edo erosotasun gabeziarik sortzen ez den bitartean. Norabide bakarrekoa da, eta lehentasunezko erabilera du.

d) Norabide bakarrekoko galtzada, bizikleta-zirkulazioa kontrako norabidean duena: trafiko orokorarentzat norabide bakarrekoko kalea da, baina bizikletek bi norabideetan ibil daitezke.

e) Bizikletaz ibiltzea baimenduta dagoen espaloia: espaloi honetatik bizikletek ibil daitezke, baina oinezkoek izango dute beti lehentasuna. Bizikletaz doan pertsonak bere abiadura moldatu egin behar du. Espazioak ez daude bereizita, eta ez dago toki jakin bat markatuta bizikletentzat. Espaloia egitura edo kolorea ezberdinak izan daitezke, oinezkoen erabilera eskusiboko espaloi batetik bereizteko. Espaloi horren hasieran eta bukaeran seinaleztapen bertikalak jarrita adieraziko da espaloi horretan baimenduta dagoela bizikletaz ibiltzea.

f) Bizikletaz ibiltzea baimenduta dagoen kalea edo oinezkoentzako gunea: kale edo oinezkoentzako gunea honetan bizikletaz ibil daiteke, lehentasuna beti izango du oinezkoak, eta espazioak ez daude inola ere bereizita.

#### 5. artikulua. Dimentsioak.

1. Bizikleta-azpiegiturak diseinatzeko garaian, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Gipuzkoako bizikleta bideen gidaliburuan (2006) agertzen dena hartuko da kontuan. Hori erreferentzia modura hartu eta, bizikleta-bideen plangintzan eta exekuzioan aurrera egin ahala, aldaketa batzuk sartu dira bizikleta-bideen tipologian, horien zabaleran eta araudi berrietan; horrek guztiak eragina izan du espazio publikoaren diseinuan.

a) Senda-bici: vía para peatones y bicicletas, que discurre independientemente de las calles y carreteras, por espacios libres o zonas verdes.

b) Pista-bici: vía ciclista que discurre en paralelo a la calzada y segregada físicamente tanto de la banda de circulación peatonal como del tráfico motorizado. Puede ser unidireccional o bidireccional y es de uso exclusivo.

c) Acera-bici: vía ciclista dispuesta sobre el espacio de la acera y segregada de la banda de circulación peatonal. Puede ser unidireccional o bidireccional y es de uso exclusivo.

d) Carril-bici: vía ciclista que discurre adosada a la calzada, segregado del carril del tráfico general, pero sin elementos constructivos de protección. Discurre en el mismo sentido de la circulación y es de uso exclusivo.

e) Carril-bici protegido: Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada. Puede ser unidireccional o bidireccional y es de uso exclusivo.

f) Arcén-bici: vía ciclista que ocupa el arcén de la carretera, que discurre en el mismo sentido de la circulación y que no está segregada físicamente pero sí diferenciada y delimitada mediante una línea continua. Marcas viales horizontales o cambios de color pueden servir para resaltar la circulación prioritaria de bicicletas por esta banda. A diferencia del carril-bici, el arcén puede ser compartido con el peatón.

#### Artículo 4. Modalidades de acondicionamiento del viario.

A efectos del plan especial se distinguen las siguientes:

a) Calle pacificada: calle del calmado de tráfico donde la intensidad y la velocidad del tráfico motorizado es suficientemente baja como para que el uso compartido de la calzada por parte de los ciclistas sea seguro, cómodo y atractivo.

b) Calzada señalizada: calzada de uso compartido con indicación de la circulación del ciclista por el centro del carril.

c) Banda de protección: banda en la calzada reservada preferentemente a la circulación de bicicletas, delimitada mediante una línea discontinua. Los vehículos motorizados y las bicicletas pueden cruzar la línea si la situación del tráfico así lo requiere, siempre y cuando no se generen incomodidad o inseguridad vial. Es unidireccional y de uso preferente.

d) Calzada con circulación ciclista a contracorriente: calle de sentido único para el tráfico general en donde se autoriza la circulación ciclista en los dos sentidos.

e) Acera con circulación ciclista autorizada: acera donde se autoriza la circulación de bicicletas, manteniendo el peatón la prioridad. La persona que utiliza la bicicleta debe adaptar su velocidad. No se diferencian los espacios ni se marca un lugar de circulación preferente para la bicicleta. La textura y/o color de la acera puede ser diferente a una de uso exclusivo peatonal. El uso ciclista autorizado en la acera se identificará mediante señalización vertical al inicio y al final.

f) Calle o zona peatonal con circulación ciclista autorizada: Calle o zona peatonal donde se autoriza la circulación de bicicletas, manteniendo el peatón la prioridad, sin ningún tipo de diferenciación de los espacios.

#### Artículo 5. Dimensiones.

1. Los estándares de diseño orientativos de los diferentes elementos que definen las infraestructuras ciclistas serán los establecidos en el «Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa» de la Diputación Foral de Gipuzkoa (2006). Sobre esa referencia se han introducido algunos ajustes en la definición de las distintas tipologías y sus anchuras a la luz de la maduración y evolución de la planificación y ejecución de vías ciclistas, así como las nuevas normativas con incidencia en el diseño del espacio público.

2. Bizikleta-azpiegituren dimentsioak orientagarriak dira, eta justifikatutako kasu jakinetan ez beste guztietan, mota bakoitzerako aurreikusitako gutxieneko dimentsioak bermatu egin behar dira, eta gomendatutako zabalera bete, ahal izanez gero (egun dauden bideak neurri horietara moldatuz joango dira aukerak sortzen direnean, adibidez, bide publikoa berritzeko proiektuak egiten direnean edo bide horiei eragiten dieten azpiegiturak egiten dituztenean).

2. Las dimensiones de las infraestructuras ciclistas tienen un carácter orientativo, debiéndose garantizar, salvo justificación puntual, las dimensiones mínimas estimadas para cada tipología, si bien se tenderá, siempre que sea posible, a cumplir con las anchuras recomendadas (las vías existentes se irán ajustando a estas medidas en función de las oportunidades que vayan surgiendo, por ejemplo, en proyectos de reforma de la vía pública o de realización de infraestructuras que les afecten).

|      | Motak   | Gomendatutako zabalera     | Gutxieneko zabalera              |
|------|---|----------------------------|----------------------------------|
| 2.1  | Bizikleta-bidezidorra   | 4,00                       | 3,00                             |
| 2.2  | Bi norabideko bizikleta-pista   | 2,50                       | 2,20                             |
| 2.3  | Norabide bakarreko bizikleta-pista  | 1,60 - 2,00                | 1,50                             |
| 2.4  | Bi norabideko bizikleta-espaloia  | 2,50                       | 2,20                             |
| 2.5  | Norabide bakarreko bizikleta-espaloia                                     | 1,60 - 2,00                | 1,20                             |
| 2.6  | Bi norabideko bizikleta-erreia <sup>2</sup>                               | 2,20 - 2,50                | 2,2                              |
| 2.7  | Norabide bakarreko bizikleta-erreia / Bizikleta-bazterra                  | 1,60 - 1,80                | 1,5                              |
| 2.8  | Babes-banda <sup>3</sup>  | 1,50                       | 1,25                             |
| 2.9  | Norabide bakarreko kalea, bizikleta-zirkulazioa kontrako norabidean duena | 4,00                       | 3,25                             |
| 2.10 | Bizikletaz ibiltzea baimenduta dagoen espaloia                            | Oinezko-kopuruaren arabera | 2,50 (oztoporik gabeko zabalera) |

(2) Galtzadarantz babesleku bat eduki beharko du beti, eta elementu fisikoekin bananduta egongo da.

(3) Motordun ibilgailuen gainerako erraiak gutxienez 2,50m-ko zabalera izango dute. Komeni da erraiak banantzeko (kalearen ardatza) bide-markarik ez jartzea.

|        | Tipología  | Anchura recomendable (m)         | Anchura mínima (m)                 |
|--------|--|----------------------------------|------------------------------------|
| 2.1    | Senda-bici   | 4,00                             | 3,00                               |
| 2.2    | Pista-bici bidireccional                                 | 2,50                             | 2,20                               |
| 2.3    | Pista-bici unidireccional                                | 1,60 - 2,00                      | 1,50                               |
| 2.4    | Acera-bici bidireccional                                 | 2,50                             | 2,20                               |
| 2.5    | Acera-bici unidireccional                                | 1,60 - 2,00                      | 1,20                               |
| 2.6    | Carril-bici bidireccional <sup>2</sup>                   | 2,20 - 2,50                      | (2.20                              |
| 2.7    | Carril-bici unidireccional / Arcén-bici                  | 1,60 - 1,80                      | 1,50.                              |
| (2.8)  | Banda de protección <sup>3</sup>                         | 1,50                             | 1,25                               |
| (2.9)  | Calle de sentido único con circulación a contracorriente | 4,00                             | 3,25                               |
| (2.10) | Acera con circulación ciclista autorizada                | En función del tránsito peatonal | 2,50 (anchura libre de obstáculos) |

(2) Siempre debe contar con espacio de resguardo hacia la calzada con elementos físicos de segregación.

(3) La anchura restante del carril del tráfico motorizado debe al menos medir 2,50m. Es recomendable prescindir de las marcas viales de segregación de carriles (eje de la calle).

3. Espazio publikoko elementuekiko babesleku horiek dituzten dimentsioak orientagarriak dira. eta justifikatutako kasu jakinetan ez beste guztietan, mota bakoitzerako aurreikusitako gutxieneko dimentsioak bermatu egin behar dira. Babeslekuen zabalera gehitu egin behar zaio aurreko artikuluko bizikleta-bideetarako ezarritako zabalera.

3. Las dimensiones de los resguardos frente a elementos del espacio público tienen un carácter orientativo, debiéndose garantizar, salvo justificación puntual, las dimensiones estimadas para cada tipología. La anchura de los resguardos se ha de sumar a las anchuras establecidas de las vías ciclistas del artículo anterior.

|     |   | <i>Babeslekua</i>  |                            |                      |
|-----|---|--|----------------------------|----------------------|
| 3.1 | Zintarria   | ≥ 0,15 m   |                            |                      |
| 3.2 | Oinezkoen zirkulazio-banda                                    | ≥ 0,20 m   |                            |                      |
| 3.3 | Albo-elementu etenak Albo-elementu jarraituak                 | ≥ 0,30 m   |                            |                      |
| 3.4 | Albo-elementu jarraituak                                      | ≥ 0,40 m   |                            |                      |
| 3.5 | Galtzada  | Norabide berdina   | V ≥ 50 km/h<br>V > 50 km/h | ≥ 0,30 m<br>≥ 0,50 m |
|     |   | Kontrako norabidea   | V ≥ 50 km/h<br>V > 50 km/h | ≥ 0,50 m<br>≥ 1,00 m |
| 3.6 | Aparkalekua ilaran (zabalera: 1,80-2,00m)                     | ≥ 0,80 m (bizikleta-bidea espaloia-aren kota berean)<br>≥ 0,50 m (galtzadatik ibiltzerakoan) |                            |                      |
| 3.7 | Zeharkako aparkalekua baterian (zintarriak tope egiten duela) | ≥ 1,00 m (bizikleta-bidea espaloia-aren kota berean)<br>≥ 0,50 m (galtzadatik ibiltzerakoan) |                            |                      |

|     |  | <i>Espacio de resguardo</i>   |                            |                      |
|-----|--|---|----------------------------|----------------------|
| 3.1 | Bordillo                                       | ≥ 0,15 m  |                            |                      |
| 3.2 | Banda de circulación peatonal                  | ≥ 0,20 m  |                            |                      |
| 3.3 | Elementos laterales discontinuos               | ≥ 0,30 m  |                            |                      |
| 3.4 | Elementos laterales continuos                  | ≥ 0,40 m  |                            |                      |
| 3.5 | Calzada  | Mismo sentido   | V ≥ 50 km/h<br>V > 50 km/h | ≥ 0,30 m<br>≥ 0,50 m |
|     |  | Sentido contrario   | V ≥ 50 km/h<br>V > 50 km/h | ≥ 0,50 m<br>≥ 1,00 m |
| 3.6 | Aparcamiento en fila (anchura de 1,80 – 2,00m) | ≥ 0,80 m (vía ciclista a la cota de la acera)<br>≥ 0,50 m (circulando por la calzada) |                            |                      |
| 3.7 | Aparcamiento en batería (con bordillo de tope) | ≥ 1,00 m (vía ciclista a la cota de la acera)<br>≥ 0,50 m (circulando por la calzada) |                            |                      |

**6. artikulua. Zehaztapen orientagarriak eta zehaztapen lotesleak.**

1. Bizikleta-bideen sarea ezartzeko prozesuan erabakiak hartzeko oinarriak ezartzen dituzte zehaztapen orientagarriek, baina ez dira derrigorrez bete beharrekoak. Normalean hone-lako gai orokorrekin izaten dute zerikusia: lurzoruaren erreser-bak, eraikuntza-kopuruak, trafikoen arteko bateragarritasunak, bideen dimentsioak, azalaren tratamenduak, edo bideguru-tzeak. Plan Berezi honetan zehaztuko dira irizpideak, eta baita, lehen aipatu dugun Gipuzkoako bizikleta bideen gidaliburuan ere (edo etorkizunean horren orde z dagoenean).

2. Plan honen zehaztapen lotesleak, berriz, nahitaez apli-katu beharreko arau edo legeek xedatzen dituztenez gain, ondo-rengo hauek izango dira:

a) Bizikleta-bide sarea 11 ibilbidez dago osatuta. Dena dela, proiektua gauzatu eta egiteko dauden bide-tarteak egoki-tzen diren bitartean, litekeena da bere trazadura eta azken itxura aldatzea; ez dira aldatuko, ordea, sareko ibilbide bakoit-zaren jarraipena eta funtzionalitatea, ez eta berezkoa duen sare izaera ere (ibilbideen arteko lotura eta sare-egitura). Plan Orokorra egiterakoan (hau da, Plan Partzialak, Hiri Antolamendu eta Berrikuntzako Plan Bereziak, Xehetasun-azterketak eta Urbanizazio-proiektuak), bere zehaztapenetan sartuta geratuko dira bizikleten joan-etorrirako sarearen bide-tarte funtzionalak, Plan Berezi honek hasieran adierazi duen moduan.

b) Plan Bereziko bide-tarte jakinetarako irtenbide alterna-tibo edo osagarriak, edo Plana garatzen den bitartean sortzen diren beste irtenbide berri guztiak. Dena dela, proposamen

**Artículo 6. Determinaciones orientativas y vinculantes.**

1. Se consideran determinaciones orientativas aquéllas que, no siendo de obligado cumplimiento, sientan las bases para la toma de decisiones en el proceso de implantación de la red de vías ciclistas. Tienen relación con aspectos generales como reservas de suelo, dotaciones de la edificación o compatibilidad de tráfico y, también, con aspectos relativos a dimensiones, tratamientos superficiales o intersecciones viarias. Los criterios estarán determinados por el propio Plan Especial y, complementariamente, por el Manual de las Vías Ciclistas de Gipuzkoa antes mencionado o el que pueda sustituirle en el futuro.

2. Se considerarán determinaciones vinculantes del presente Plan, además de aquéllas que correspondan por imperativo de cualquier norma legal aplicable, las siguientes:

a) La red de vías ciclistas está constituida por 11 itinerarios, si bien su trazado y resolución definitiva pudiera verse modificada durante la fase de proyecto y habilitación de los diferentes tramos pendientes, no así la continuidad y funcionalidad de cada uno de los recorridos que conforman la red, ni el propio carácter de red (conectividad de itinerarios y estructura de malla). Por ello el planeamiento de desarrollo del Plan General, es decir, los Planes Parciales, los Planes Especiales de Ordenación y Renovación Urbana, los Estudios de Detalle y los Proyectos de Urbanización, incluirán entre sus determinaciones, los tramos funcionales correspondientes de la Red de Vías para la Movilidad Ciclista, en los términos iniciales expuestos en el presente Plan Especial.

b) Las soluciones alternativas o complementarias de tramos concretos del Plan Especial o cuantas otras nuevas puedan surgir durante el desarrollo del mismo. Si bien, para que dichas propues-

horiek behin betikoak eta lotesleak izan daitezen, derrigorrezkoa izango dute udal zerbitzu teknikoaren txostena.

3. Edozein kasutan ere, bide-tarte alternatibo edo osagarriek eta egon daitezkeen berriek bete egin beharko dituzte, denbora guztian, bizikleta-bideen sarea diseinatzeko indarrean dauden irizpideak.

#### 7. artikulua. Planaren iraunaldia eta ondorioak.

1. Planaren behin betiko onarpena argitaratu eta 15 eguneko epean jarriko da indarrean, eta bere indarraldia mugagabea izango da, aurrerago izan ditzakeen aldaketa edo eguneraketak egiteari utzi gabe. Plana bost urterik behin eguneratuko da.

2. Plana indarrean jartzeak berekin ekarriko ditu bere zehaztapan lotesleak gauzatzeko eskubidea eta obligazioa.

3. Aurrekoa gorabehera, Plan Bereziaren aurretik zeuden bizikleta-bideei aplikatu egingo zaizkie planeko zehaztapan lotesleak, baldin eta tamaina handiko lanak izanik, bide aldaketa edo bide berrien eraikuntza gertatzen bada, bestela ez.

#### 8. artikulua. Bizikleta-bideen erabilera erregimena.

1. Zarauzko udalerriko bide-sarean barrena bizikletaz ibiltzeko balio dute bizikleta-bideek eta, era berean, aukera ematen dute bizikletaz seguruago, erosoago, azkarrago eta modu erakargarriagoan mugitzeko.

2. Bizikleta-bideen erabilerak bete egin beharko ditu bide-segurtasunaren eta irisgarritasunaren inguruko legeak, baita horietatik eratorritzen diren udal ordenantzak ere.

#### 9. artikulua. Exekuzioa eta aldaketak.

1. Hirigintzako Plan berriak edo egokitzapen-lan partzialak egiten diren bide-tarteetan, ekimen horiek aprobetxatu egingo dira bide-tarte horiek erabilgarri bilakatu eta, ahal den neurrian, egungo beste bide-tarte batzuekin lotzeko, besterik ez bada behin-behineko, bide-tarte haiek ahalik eta funtzionalenak izan daitezzen.

2. Plan Bereziak hamaika ibilbide ezarri ditu, baita horien hasierako puntu nodalak, beste ibilbideekin izango dituzten lotuneak eta helmugak ere. Zehaztapan horietakoren bat aldatzea Plan Bereziaren aldaketatzat hartuko da.

3. Definitutako ibilbide edo proposatutako bide-mota baten aldaketa behar bezala justifikatzen bada, ez da Plan Bereziaren aldaketatzat hartuko. Plan Bereziaren aldaketa ez diren alterazioak, baina aurreikusitako ibilbideen ezaugarrietan aldaketa dakartenak, hirigintza-obren proiektuetarako indarrean dauden hirigintza-legeek ezarritako duten prozesuaren arabera tramitatu beharko dira.

4. Hirigintzan aldaketa handiak gertatzen direnean, esate baterako, trenbidea lurperatzea, Plan Berezia berrikusi eta moldatu egin beharko da.

#### 10. artikulua. Bizikleta-bideen oinarritzko sarea.

1. Ibilbidea. Zehaztapan loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Nafarroa kalean barrena (N-634), hasi San Inazio kaletik eta Irita kaleko biribilguneraino (herriaren ekialde muturrean). Bizikleta Bideen Oinarritzko Foru Sareak Zarautzen duen bide-tartea eta ibilbide hau berbera dira.

2. Ibilbidea. Zehaztapan loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Maria Etxetxiki, Araba eta Iturribidea kaleetan barrena, Iturribidea eta Salbide kaleetako biribilgunetik hasi (mendebaldean, 4. ibilbidearekin lotzen den tokian) eta Maria Etxetxiki kaleraino (ekialdean, 6. eta 11. ibilbideekin lotzen den tokian). Iturribidea kalean badago bizikleta-bide bat galtzadako trazaduraren osagarri.

tas adquieran el grado de definitivas y de vinculantes, deben contar con el informe preceptivo de los servicios técnicos municipales.

3. Los tramos alternativos o complementarios y los nuevos que pudieran desarrollarse, deben cumplir los criterios vigentes en cada momento para el diseño de la Red de Vías Ciclistas.

#### Artículo 7. Vigencia y efectos del Plan.

1. El Plan entra en vigor a los quince días desde la fecha de publicación de su aprobación definitiva y su vigencia será indefinida sin perjuicio de sus eventuales modificaciones y/o actualizaciones. La actualización del Plan será cada cinco años.

2. La entrada en vigor del Plan implica el derecho y la obligación de ejecutar sus determinaciones vinculantes.

3. No obstante lo anterior, las determinaciones de carácter vinculante del Plan solo serán de aplicación a las vías ciclistas ya existentes con anterioridad al Plan Especial en los casos que se proceda a realizar intervenciones en las mismas que, por su alcance, sean equiparables a la sustitución o nueva construcción.

#### Artículo 8. Régimen de usos de las vías ciclistas.

1. Las vías para la movilidad ciclista sirven para facilitar la circulación en bicicleta en la red viaria de la ciudad de Zarautz y garantizar unas mejores condiciones de seguridad, comodidad, rapidez y atractivo en los desplazamientos de este vehículo.

2. La regulación del uso de las vías ciclistas está sujeta a las legislaciones de seguridad vial y accesibilidad, así como a las ordenanzas municipales que se derivan de ellas.

#### Artículo 9. Ejecución y modificaciones.

1. En los tramos afectos a nuevos planes urbanísticos u obras de acondicionamiento parciales, se aprovecharán dichas iniciativas para su puesta en servicio tratando de que los mismos conecten, en la medida de lo posible, con otros tramos ya en servicio, aunque sea de forma provisional, al objeto de favorecer la máxima funcionalidad de aquéllos.

2. El Plan Especial determina once itinerarios con sus correspondientes puntos nodales de inicio, conexión con otros recorridos y destino. La alteración de alguna de estas determinaciones tendrá el carácter de Modificación del Plan Especial.

3. La alteración de los trayectos definidos o de la modalidad propuesta justificada razonablemente no será considerada modificación de las determinaciones del Plan Especial. Aquellas alteraciones que no supongan modificación del Plan Especial pero que introduzcan cambios en las características de los itinerarios previstos, deberán tramitarse siguiendo el procedimiento establecido para los proyectos de obras de urbanización regulados por la legislación urbanística vigente.

4. El Plan Especial deberá ser revisado y adaptado como consecuencia de cambios urbanísticos de envergadura, como puede ser el soterramiento de la vía del ferrocarril.

#### Artículo 10. Red básica de itinerarios ciclistas.

Itinerario 1. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de su trazado por Nafarroa kalea (N-634) entre San Inazio kalea y la glorieta con Irita kalea del extremo este del núcleo urbano. Dicho itinerario coincide con el tramo de la red básica foral de vías ciclistas en su paso por el municipio de Zarautz.

Itinerario 2. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de su trazado por las calles Maria Etxetxiki, Araba e Iturribidea, entre la glorieta de Iturribidea kalea y Salbide kalea en el oeste de la ciudad, donde contacta con el itinerario 4, y Maria Etxetxiki kalea en el este del núcleo urbano (enlace con los itinerarios 6 y 11). Una pequeña parte del itinerario está ya ejecutada. En Iturribidea kalea hay una vía ciclista existente que se considera complementaria al trazado por la calzada.

3. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Itaisoro kalea, Zelai Ondo, Gipuzkoa kaleko zati bat, Jautarkol kalea eta Lizardi kalea, harik eta Itsas Pasealekura iritsi arte. Ibilbide hau jadanik eginda dago.

4. eta 4'. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: San Inazio, Bizkaia eta Salbide kaleetan barrena, Iturribidea eta Salbide kaleetako biribilguneraino; hor 2. ibilbidearekin lotzen da. Ibilbide honek adar bat dauka, 4'. ibilbidea, eta hauxe da bere trazadura: San Inazio kaletik hasi eta Vista Alegre auzoraino (Barandiaran kalea). Ibilbide honen zatirik handiena eginda dago.

5. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Zigordia (San Frantsisko kaletik) eta Lapurdi kaleetan barrena Salbatore Mitxelena ikastetxeraino. Lapurdi kaleko zatian bizikleta-bide bat badago, eta galtzadarako proposatutako trazaduraren osagarritzat jotzen da.

6. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Maria Etxetxiki kalean barrena (hor 2. eta 11. ibilbideekin lotzen da), Aresti kaletik jarraitu Itsas Pasealekuraino (herriaren ipar-ekialdeko muturrean). Ibilbide honen zati handi bat jadanik eginda dago.

7. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Urdaneta kalean barrena, hasi Herrikosoro kaleko biribilgunetik eta Abendaño kaleko bidegurutzeraino (industrigunearen amaiera).

8. eta 8'. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Urdaneta kalea, Santa Klara kalea, San Frantzisko kalea eta Hondar kalea; ibilbide honek 8' adarra du, eta hau da bere trazadura: Astazubitik hasi, eta Bizkaia eta Iturribidea kaleetatik barrena, 2. Ibilbidearekin lotu arte. Ibilbide honen zati bat jadanik eginda dago.

9. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Errotaberri industrigunean eta Frantsesbidean barrena, Araba kalean 2. Ibilbidearekin lotu arte. Beraz, hau izango da bere trazadura: Aiziazpia kalea, Urteta kalea, Arizia kalea eta Frantsesbidea Bidea. Errotaberriko Plan Partziala eta N-634an proiektatuta dagoen saihesbidea egiten direnean, ibilbide honen zati handi bati eragingo diote, eta antolamenduak bermatu egin beharko du 9. Ibilbidea.

10. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: orain dagoen bizikleta-bidea mantendu eta hobetuko da, hau da bere trazadura: Herrikosoro kalean barrena, Inurritza errekaen ezker aldetik jarraitu, eta gero Astiko bidetik AP-8 autobidearen azpiko aldera arte (Astiko kirolgunearen ondoan). Ibilbide hau eginda dago.

11. Ibilbidea. Zehaztopen loteslearen arabera, bizikleta-ibilbide honen trazadura honela egin beharko da: Bizkaia kalean barrena, 10. Ibilbidearen (herriaren ekialdeko ertzean) eta 4. Ibilbidearen artean (herriaren mendebaldeko ertza). Salberdin eta Hegoaldeko hirigintza antolamenduak eta/edo exekuzioak bermatu egin beharko du proposatuko ibilbidearen jarraipena.

#### 11. artikulua. Itsas Pasealekua.

Itsas Pasealekua oinezkoentzako espazio bat da, baina Udalak baimena eman diezaieke ibilgailu batzuei zamalanetarako, eta baita bizikletei ere bertatik ibiltzeko, baldintza, ordutegi eta denboraldi jakin batzuetan, eta betiere, behar bezala arrazoituta.

### B. PROGRAMAZIOA.

Bizikleta bideen oinarritzko sarearen aurreikusitako egintzen programazioaren lehentasun baldintzak ondorengoak dira:

Itinerario 3. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de su trazado por Itaisoro kalea, Zelai Ondo, un pequeño tramo de Gipuzkoa kalea, Jautarkol kalea y Lizardi kalea hasta llegar al malecón de la playa. Este itinerario ya está ejecutado.

Itinerario 4 y 4'. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de su trazado por San Inazio kalea, Bizkaia kalea y Salbide kalea hasta la glorieta de Iturribidea kalea y Salbide kalea, donde conecta con el itinerario 2. A este itinerario pertenece asimismo un ramal 4' que continúa por San Inazio kalea hasta el barrio de Vista Alegre (Barandiaran kalea). La mayor parte del itinerario está ejecutada.

Itinerario 5. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de su trazado por Zigordia kalea (desde San Frantzisko kalea), y Lapurdi kalea hasta el colegio Salbatore Mitxelena. En el tramo de Lapurdi kalea hay una vía ciclista existente que se considera complementaria al trazado propuesto por la calzada.

Itinerario 6. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de su trazado por Maria Etxetxiki kalea, donde contacta con los itinerarios 2 y 11, y por Aresti kalea hasta el paseo marítimo de la playa en el extremo noreste del casco urbano. Buena parte de este itinerario ya está realizado.

Itinerario 7. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de su trazado por Urdaneta kalea desde la glorieta con Herrikosoro kalea hasta el cruce con Abendaño kalea (final del polígono industrial).

Itinerario 8 y 8'. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de su trazado por Urdaneta kalea, Santa Klara kalea, San Frantzisko kalea y Hondar kalea; a este itinerario pertenece asimismo un ramal 8' que partiendo de Astazubi continúa por Bizkaia e Iturribidea kalea hasta su conexión con el itinerario 2'. Parte del itinerario ya está ejecutado.

Itinerario 9. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la realización de un itinerario ciclista por el polígono industrial de Errotaberri y Frantsesbidea hasta contactar con el itinerario 2 en Araba kalea. El trazado es por Aiziazpia kalea, Urteta kalea y Arizia kalea y Frantsesbidea Bidea. Buena parte del recorrido se verá afectado por la ejecución del Plan Parcial Errotaberri y de la variante proyectada de la N-634, cuya ordenación deberá garantizar la continuidad del itinerario 9.

Itinerario 10. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la mantener y mejorar el itinerario ciclista existente por Herrikosoro kalea, por la margen izquierda del río Inurritza Erreka y por Asti bidea hasta llegar al paso inferior debajo de la AP-8, junto a la zona deportiva de Asti. Este itinerario está ejecutado en su totalidad.

Itinerario 11. Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en realizar su trazado por Bizkaia kalea entre el itinerario 10 (borde oriental del casco) y el itinerario 4 (borde occidental del casco). Los instrumentos de ordenación y/o ejecución urbanística de Salberdin y Hegoalde deberán incluir la previsión de un vía ciclista en la urbanización de sus ámbitos que garantice la continuidad del itinerario propuesto.

#### Artículo 11. Malecón.

El malecón está considerado un espacio peatonal pudiendo el Ayuntamiento autorizar el paso de determinados vehículos por el mismo, tanto para las operaciones de carga y descarga como para la circulación de bicicletas en las condiciones, horarios y periodos del año que se determinen motivadamente.

### B. PROGRAMACIÓN

Los criterios de prioridad con los que se plantea la programación de las actuaciones previstas en la Red Básica de Vías Ciclistas son:

- Ibilbideak osatzeko laguntzen duten zatiak.
  - Bidai sortzaile nagusienekin lotura handiagoa suposatzen duten zatiak.
  - Beste erabiltzaileentzako ere hobekuntza suposatzen duten zatiak.
  - Kostu/ etekin erlazio onenetako zatiak.
  - Gipuzkoako Bizikleta Bideen Foru Sarearen parte diren zatiak.
  - Bide lanak edo hirigintza garapenez baliatu daitezkeen zatiak (3,4 Km).
- Baldintza horien arabera ondorengo programazioa ezartzen da:

- Tramos que permitan completar itinerarios.
  - Tramos que ofrezcan una mayor conectividad con los principales generadores de viaje.
  - Tramos que supongan una mejora también para otros usuarios.
  - Tramos con buena relación coste/beneficio.
  - Tramos que formen parte de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.
  - Tramos que aprovechen la realización de obras viarias o desarrollos urbanísticos (3,4 km).
- Bajo esos criterios se establece la siguiente programación:

| Lehentasuna / Programazioa   | Ibilbidea | Zatia         | Jarduera mota                            |
|--|-----------|---------------|--|
| (1) Aurreneko laurtekoan egiteko zatiak  | 2         | C, D, E eta G | Berritzea, Berria, Berritzea, Berria     |
|  | 5         | A eta B       | Berriak                                  |
|  | 6         | B eta F       | Berriak                                  |
|  | 7         | B             | Berria                                   |
|  | 8         | C eta D       | Berriak                                  |
|  | 8'        | A eta C       | Berriak                                  |
|  | 9         | A             | Berria                                   |
| (2) Bigarren laurtekoan egiteko zatiak   | 2         | A eta B       | Berria (trafiko astuna kentzearen menpe) |
|  | 4         | A             | Berria                                   |
|  | 7         | A             | Berria                                   |
|  | 9         | D             | Berria                                   |
|  | 10        | D             | Berritzea                                |
| (3) Jarduketa integratutako urbanizazio proiektuetan sartzeko edo Foru eskumeneko errepideen eraikuntzak baldintzatuta | 1         | A, B, C eta D | Berria (N-634)                           |
|  | 9         | B eta C       | Berria (N-634ren saihebidia)             |
|  | 11        | C eta D       | Berria (Salberdin eta Hegoalde)          |

Lehen laurtekoan gauzatzeko sarearen luzera handiagoa da, baina bigarren laurtekoan egin beharreko zatiak garestienak dira.

| Prioridad / Programación  | Itinerario | Tramo       | Tipo de actuación   |
|---|------------|-------------|---|
| (1) Tramos a ejecutar en el primer cuatrienio   | 2          | C, D, E y G | Reforma, Nuevo, Reforma, Nuevo                            |
|   | 5          | A y B       | Nuevo   |
|   | 6          | B y F       | Nuevo   |
|   | 7          | B           | Nuevo   |
|   | 8          | C y D       | Nuevo   |
|   | 8'         | A y C       | Nuevo   |
|   | 9          | A           | Nuevo   |
| (2) Tramos a ejecutar en el segundo cuatrienio  | 2          | A y B       | Nuevo (condicionado a la desaparición del tráfico pesado) |
|   | 4          | A           | Nuevo   |
|   | 7          | A           | Nuevo   |
|   | 9          | D           | Nuevo   |
|   | 10         | D           | Reforma   |
| (3) Tramos a incluir en proyectos de urbanización de actuaciones integradas o condicionados por la construcción de carreteras de competencia foral. | 1          | A, B, C y D | Nuevo (N-634)   |
|   | 9          | B y C       | Nuevo (variante de la N-634)                              |
|   | 11         | C y D       | Nuevo (Salberdin y Hegoalde)                              |

La longitud de la red a ejecutar en el primer cuatrienio es mayor pero los tramos reservados para el segundo cuatrienio son los más caros de ejecutar.