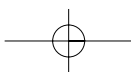
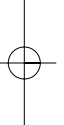
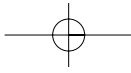


6



PRIORIDADES Y ÁMBITOS DE ACTUACIÓN SECTORIALES



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT****6.1. GRADO DE DEFINICIÓN DE LAS ACTUACIONES CONTENIDAS EN EL PEIT**

Los apartados siguientes describen las principales actuaciones que se prevé realizar durante el período de planificación que abarca el PEIT (2005-2020). Estas actuaciones se plantean en tres fases, siguiendo el esquema de definición del escenario PEIT 2020 (Apartado 4.3).

El grado de definición de estas actuaciones es, lógicamente, diverso. En general, las actuaciones contempladas para el período 2005-2008 cuentan ya con estudios previos, y en algunos casos, proyectos elaborados e incluso obras iniciadas. Para la mayoría de ellas se ha realizado una evaluación socioeconómica, ambiental y territorial que permitiera confirmar el grado de prioridad de la actuación. Dada la elevada dispersión territorial de las actuaciones del Ministerio de Fomento que se encontraban en marcha o en estudio avanzado con anterioridad a la elaboración del PEIT, la selección de actuaciones ha tenido en cuenta también el conseguir la mayor funcionalidad posible para el conjunto del sistema en el año 2008.

Las actuaciones posteriores, por el contrario, se benefician de la posibilidad de contar con unos plazos más holgados para su estudio, así como de instrumentos de análisis y de valoración más completos. En consecuencia, la inclusión de actuaciones a partir de 2009 debe entenderse como un compromiso de estudio en profundidad de cada actuación, que permita valorar su aportación a los objetivos del PEIT y definir su interés y grado de prioridad para dicho período. La revisión del PEIT prevista en 2008-2009 permitirá concretar las actuaciones a emprender en el cuatrienio siguiente.

En todo caso, el PEIT asume los compromisos adquiridos por el Gobierno en sede parlamentaria (como es el caso del "Plan Galicia"), y en acuerdos bilaterales con los países vecinos, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, así como el apoyo del Estado a actuaciones con repercusión en zonas turísticas, así como a aquellas actuaciones de carácter cultural y deportivo de proyección internacional previstas en distintas ciudades españolas en los próximos años. Este compromiso es independiente del grado de concreción que alcancen las respectivas actuaciones en este documento, que por su carácter estratégico, no puede precisar en detalle todas las actuaciones, que se desarrollarán posteriormente en los planes sectoriales, intermodales, o de concertación territorial que el propio Plan establece.

Las actuaciones se agrupan a continuación siguiendo la estructura siguiente, que combina los apartados modales con otros de carácter transversal:

- Seguridad en el transporte
- Sistema de transporte por carretera
- Sistema ferroviario
- Transporte marítimo y puertos
- Transporte aéreo
- Sistema intermodal de mercancías
- Sistema intermodal de viajeros
- Transporte urbano
- Innovación en el transporte

6.2. SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

La seguridad en el transporte abarca tres ámbitos: en primer lugar, el riesgo para el usuario de verse involucrado en un accidente; en segundo, las necesidades de protección de las personas, los bienes transportados y las propias instalaciones frente a actuaciones ilícitas; finalmente, la prevención de los riesgos laborales.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

En cada uno de los modos de transporte estos tres aspectos se tratan de manera autónoma. En muchos casos, las exigencias en materia de seguridad se derivan de compromisos o acuerdos internacionales. Además, las competencias en materia de seguridad afectan a diferentes Departamentos Ministeriales, con los que se establecerán los mecanismos de coordinación adecuados. Sin embargo esta autonomía debe ser compatible con el objetivo de ofrecer unas condiciones de seguridad más homogéneas entre modos y de reforzar la cooperación entre los especialistas, de manera que los sistemas de evaluación de riesgos y la planificación de actuaciones pueda beneficiarse de las experiencias de los modos que ofrecen niveles más altos de seguridad en los tres ámbitos mencionados.

Con esta finalidad, cada Centro Directivo y Empresa Pública del Ministerio de Fomento aportará información sobre sus actuaciones en materia de seguridad dentro del informe bial de seguimiento del PEIT, y se establece un mecanismo de coordinación en materia de seguridad en el transporte para la revisión periódica de esta información.

La creación de una Agencia de Seguridad y Calidad del Transporte permitirá contar con un órgano específico que facilite una mejor integración entre las políticas de seguridad en los distintos modos, impulse la investigación y estudios en este ámbito y favorezca una progresiva autonomía en el análisis y evaluación de la seguridad en cada modo de transporte respecto de los Centros y Empresas Públicas responsables de la gestión de las infraestructuras y de los servicios.

6.3. SISTEMA DE TRANSPORTE POR CARRETERA

6.3.1. Prioridades

Las prioridades en el sistema de transporte por carretera para el período 2005-2008 se dirigen a mejorar y homogeneizar las condiciones de servicio en el conjunto de la red, en lo referente a seguridad y conservación, la racionalización de la red, mediante su estructuración, terminación de itinerarios de alta capacidad en ejecución y el establecimiento de criterios objetivos para la selección de inversiones y la puesta en marcha de un sistema de servicios adicionales al usuario, en coordinación con otras Administraciones competentes, desplegando las posibilidades de los Sistemas ITS (ver cuadro).

Prioridades del sistema de transporte por carretera. Período 2005-2008

Seguridad y Conservación

- Contribuir desde la política de transporte al objetivo Comunitario de reducción de la accidentalidad para el año 2010, manteniendo el mismo planteamiento para el periodo 2010 - 2020.
- Conservar adecuadamente el patrimonio viario, acercándose a una inversión en conservación del 2% del valor patrimonial de la red. - Proporcionar a los usuarios un nivel de servicio adecuado de uso de la infraestructura, definido explícitamente en cada cuatrienio, que mejore la seguridad, fiabilidad y eficacia de la red.
- Realizar las actividades anteriores al menor coste global posible; tratando de disminuir al máximo no solo los costes económicos sino también, y muy especialmente, los costes de accidentalidad y medio ambientales.
- Modernizar la gestión como medio indispensable para optimizar el cumplimiento de los anteriores objetivos.
- Conseguir una homogeneidad de parámetros en la red de autovías (autovías de primera generación).

Estructuración y desarrollo de la red

- Definición concertada de un nuevo esquema básico de la Red de Carreteras de Altas Prestaciones, que incluya los principales itinerarios de la Red del Estado (en una longitud superior a los 15.000 km) y de las Redes Autonómicas, como base para la futura definición de actuaciones coordinadas, superando la estructura radial.
- Cierre de aquellos itinerarios de alta capacidad actualmente en construcción, o aquellos en programación avanzada y con demanda alta o media (IMD>10.000 vehículos/día).

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

- Programación de actuaciones en itinerarios de largo recorrido que, en una primera fase, podrán ser carreteras convencionales, con control de accesos y diseño seguro, permitiendo su desdoblamiento cuando la demanda lo justifique. Se dará prioridad en este tipo de actuación a los ejes transversales.
- Desarrollo de los estudios de viabilidad de nuevas conexiones planteadas por el PEIT.
- Concertación con otras Administraciones para la cesión de titularidad de tramos de carretera que pueda considerarse que han quedado fuera de la Red de Carreteras del Estado por diversas causas (construcción de variantes, existencia de vías de alta capacidad paralelas, etc.).
- Actualización del inventario de la red.
- Acondicionamiento: Definición de un programa de construcción de variantes de población y de consecución de estándares mínimos en el conjunto de la Red de Carreteras del Estado, actuando en las más prioritarias.
- Actuaciones en el marco de la Ley de Concesiones: los proyectos se condicionarán a un análisis previo de su viabilidad económico-financiera y de su compatibilidad con los objetivos del PEIT.
- Revisión y actualización de los estándares de proyecto para evaluar las necesidades y en su caso incluir específicamente las necesidades de movilidad no motorizada, transporte público, etc.

Explotación y servicio al usuario

- Definición del concepto de centros territoriales de gestión de tráfico y de atención a incidencias en cooperación con la Dirección General de Tráfico (DGT) y las Comunidades Autónomas. Implantación con carácter piloto en grandes áreas metropolitanas y en los principales corredores de la red.
- Definición de una estrategia de despliegue de Sistemas ITS y servicios asociados al usuario de la carretera. Ejecución de un programa piloto de actuaciones.
- Desarrollo de un sistema de información al ciudadano claro, actualizado y fácil de consultar incluyendo cuestiones como el estado de las carreteras; de servicios de transporte público; de nuevas actuaciones que se encuentren o hayan sido sometidas a información pública...

A partir de 2009, las prioridades se dirigirán a la mejora de los niveles de calidad en la Red Básica de Altas Prestaciones, mediante la plena cobertura del sistema coordinado de gestión de la red, la implantación en la Red Básica de Altas Prestaciones de sistemas de control de asistencia al usuario, incluida información a bordo y actuaciones en tramos congestionados de la Red Básica desde una perspectiva multimodal, analizando sistemáticamente alternativas a la ampliación de capacidad. Por otra parte, deberá finalizarse la ejecución del Plan Sectorial, en particular en lo referente al programa de acondicionamiento (ejecución de variantes de población que eviten travesías conflictivas y de mejora de condiciones en otras travesías y consecución de unos parámetros mínimos en el conjunto de la red). Finalmente, deberá iniciarse la revisión de la fiscalidad en el transporte por carretera y desarrollo del marco legal para un sistema alternativo que posibilite la introducción de sistemas de tarificación ligados a la utilización real de la red por el usuario por parte de las diversas Administraciones titulares de redes viarias.

Es previsible que, progresivamente las prioridades se centren en conseguir la plena disponibilidad de los servicios ofrecidos por los sistemas ITS en el conjunto de la red, la actuación para el desdoblamiento de itinerarios interurbanos en los que se haya actuado en los períodos anteriores del Plan con previsión de duplicación en segunda fase, la introducción progresiva del nuevo sistema de fiscalidad y tarificación por el uso de la infraestructura a los diversos grupos de usuarios.

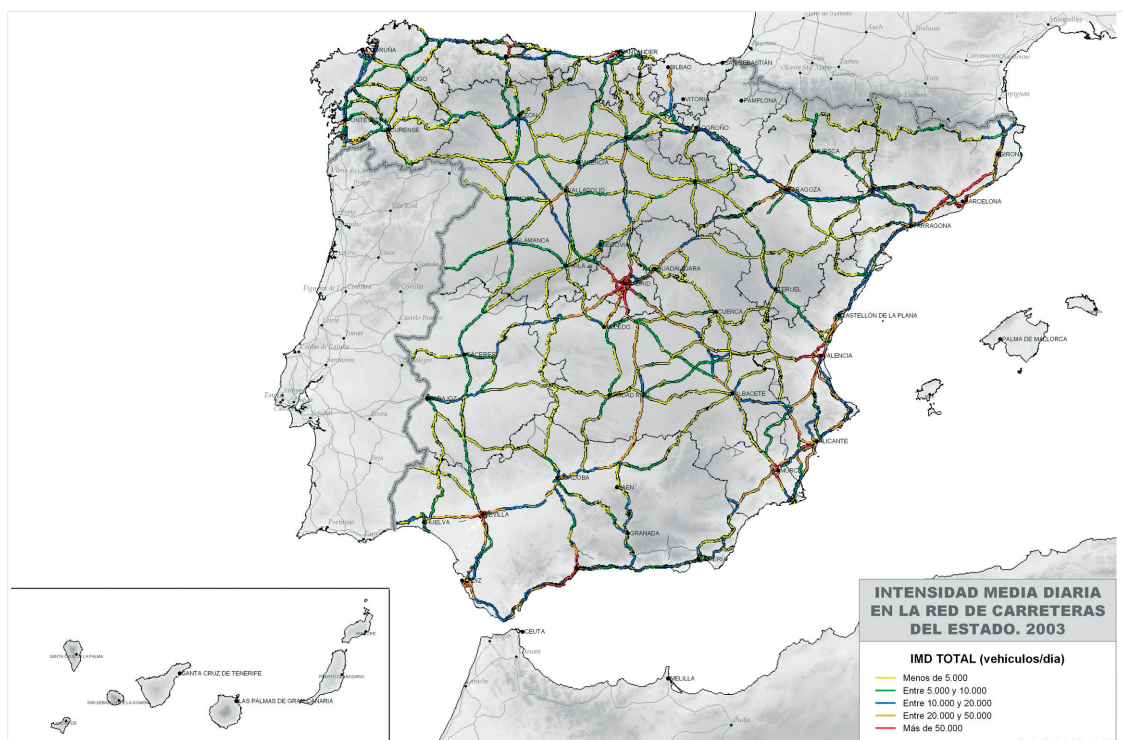
6.3.2. Estructuración de la Planificación Sectorial de Carreteras

La planificación sectorial de carreteras se estructura a través de tres planes diferenciados, si bien deberán establecerse los mecanismos de coordinación entre ellos durante su elaboración, ejecución y revisión:

- El Plan Sectorial de Carreteras.
- El Plan Sectorial de Transporte por Carretera.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

FIGURA 20. Intensidades medias diarias de la red de carreteras del estado (2003)



- El Plan Nacional de Despliegue de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).

El Plan Sectorial de Carreteras (2005-2012), que se elaborará en el plazo de un año desde la fecha de aprobación del PEIT, se desarrollará a partir de las directrices establecidas en el capítulo 5, los elementos descritos en este apartado y las disposiciones de la legislación vigente, en particular la Ley de Carreteras y la Directiva 2001/42/CE de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas. Este Plan Sectorial contemplará dos líneas principales de actuación:

- Actuaciones interurbanas, que incluirá a su vez:
 - Actuaciones en la Red Básica de Altas Prestaciones de titularidad del Estado. Incluye las actuaciones para la creación de itinerarios interurbanos de altas prestaciones y las conexiones transfronterizas.
 - Actuaciones de Acondicionamiento (incluidos acondicionamientos de travesías y variantes de población). Se plantea el acondicionamiento en aquellos itinerarios que no demandan su conversión en autovía en el horizonte temporal del PEIT, pero que se consideran necesarios como consecuencia bien del nivel de servicio previsto a medio plazo o bien de la aplicación de criterios territoriales. Asimismo, se plantea la puesta en marcha de actuaciones en travesías y variantes de población, orientadas a la resolución de situaciones conflictivas en travesías y generando mejoras en la seguridad y las condiciones de circulación, con una gran rentabilidad social derivada. Finalmente, se desarrollará dentro de este programa un conjunto de actuaciones denominado "carreteras verdes", centrado en ejes que atravesasen áreas de elevado valor ambiental con la finalidad de contribuir al desarrollo local de la zona natural en la que se insertan.
- Conservación y explotación, que incluirá:
 - Actuaciones de seguridad, conservación y explotación, orientadas al cumplimiento de los objetivos marcados por el PEIT en este ámbito, para lo que se plantea como medio indispensable la modernización de la gestión:
 - Reducción de la accidentalidad a la mitad, para el año 2010;

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

- Conservación adecuada del patrimonio viario, encaminada hacia la meta de inversión de un 2% del valor patrimonial de la red;
- Prestación a los usuarios de un nivel de servicio adecuado del uso de la infraestructura, que mejore la seguridad, fiabilidad y eficacia de la red;
- Consecución de todos estos objetivos al menor coste global posible, disminuyendo en lo posible tanto los costes económicos como los de accidentalidad y medioambientales;
- Actuaciones de inserción de las infraestructuras en su entorno, como mejoras en trazado y equipamiento, protección acústica, pasos de fauna y permeabilidad transversal y plantaciones en las márgenes.

Todas las actuaciones se programarán en dos horizontes temporales, en función de las prioridades expuestas anteriormente: horizonte 2005-2008 y horizonte 2009-2012, con una revisión intermedia en 2009. Se entiende que el período final del PEIT (2013-2020) será desarrollado a través un nuevo Plan Sectorial. A continuación se describen las líneas maestras de estas actuaciones.

Las actuaciones en la red viaria del Ministerio de Fomento en áreas urbanas y metropolitanas se definirán preferentemente en el marco de los Planes de Movilidad Sostenible, explicados en este documento en el capítulo 6.9, y los correspondientes acuerdos con las Administraciones Territoriales. Estas actuaciones y su programación se integrarán en el marco del Plan Sectorial de Carreteras.

6.3.2.1. Obtención de datos básicos para el Plan Sectorial

El seguimiento del PEIT y la elaboración del Plan Sectorial de Carreteras exigen la mejora de la información de base sobre la red de carreteras y su evolución, tanto desde el punto de vista del tráfico como de la infraestructura. Por ello, el Plan Sectorial debe incluir iniciativas como:

- Reordenación de las estaciones de aforo
- Desarrollo de un nuevo sistema informático de explotación de tráfico
- Desarrollo de un sistema automático de clasificación y pesaje de vehículos en las 250 estaciones permanentes
- Desarrollo de sistemas de clasificación de vehículos en las 200 estaciones fijas restantes
- Conversión de todas las estaciones de cobertura en estaciones fijas
- Inventario de características geométricas y de equipamiento
- Inventario aéreo
- Procesos y materiales de construcción de infraestructuras viales.
- Obtención de nuevos sistemas y materiales en las dotaciones viales (señalización, balizamiento y elementos de contención de vehículos).
- Seguimiento técnico especializado de la red de carreteras en servicio.

De análoga manera, la elaboración del Plan sectorial requiere una importante mejora de la información básica relativa a los efectos ambientales de las infraestructuras de carreteras, en relación a los valores naturales del territorio en el que se insertan. Los resultados obtenidos de las actuaciones del Plan Sectorial en esta materia se integrarán oportunamente en los instrumentos de observación y seguimiento del PEIT que se describen en otro capítulo de este documento.

Todas las actuaciones señaladas podrían incluirse en los programas nacionales de I+D o bien ser objeto de actuaciones específicas dentro del Plan Sectorial.

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

FIGURA 21. Red de carreteras del Estado. Actuaciones del PEIT

