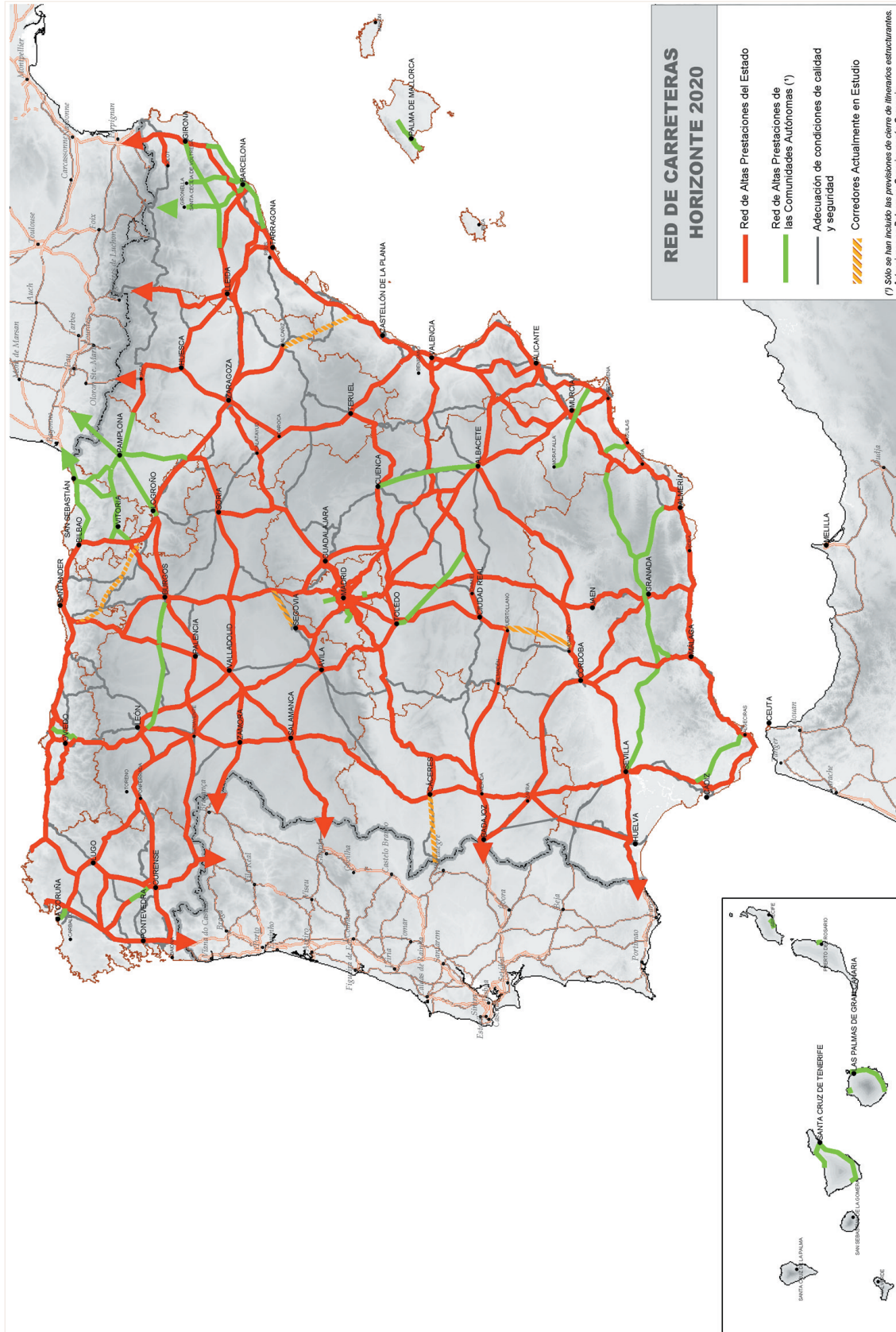


PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

FIGURA 22. Red estructurante de carreteras 2020



## PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

### 6.3.2.2. Red de Carreteras de Altas Prestaciones de titularidad estatal

La red de carreteras de altas prestaciones estará integrada por vías de alta capacidad (autovías o autopistas), con altos estándares de seguridad y con la progresiva puesta en marcha de sistemas avanzados de gestión y servicios al usuario.

El grado de estudio de estas actuaciones es diverso. De acuerdo con la situación existente y las previsiones de las que se dispone se definirán:

- a) Actuaciones que deberán encontrarse en servicio o con un grado de ejecución muy elevado en el horizonte de la primera fase del Plan (2008), y que corresponden en su mayoría a itinerarios que cuentan ya actualmente con un considerable grado de maduración en cuanto a planificación y ejecución.
- b) Actuaciones sobre las que se encuentran desarrollados estudios, que pueden haberse sometido incluso a información pública, o en las que la evaluación preliminar ya desarrollada detecta un grado de prioridad medio. La programación precisa de estas actuaciones se realizará a partir de los resultados que se obtengan de los estudios previos de compatibilidad.
- c) Las actuaciones en materia de carreteras en la España no peninsular (Baleares y Canarias), ligadas hasta ahora a Convenios específicos, se enmarcarán en el futuro en Convenios Intermodales, basados en una visión integrada de los respectivos sistemas de transporte, que permita canalizar los recursos hacia las necesidades específicas de estos territorios, tanto en infraestructuras como en servicios de transporte. Por tanto, el Plan Sectorial de Carreteras no incorporará actuaciones específicas en infraestructura viaria en estos territorios.

Las actuaciones en la red de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado se plantean en el marco de la consideración del conjunto de infraestructuras de estas características titularidad del resto de Administraciones; las actuaciones adecuadas en cada caso, y su financiación, corresponden en principio a la Administración competente. Para ello debe definirse la Red Básica funcional planteada en el apartado de directrices de carretera (5.2.1).

Las actuaciones incluidas en el horizonte 2005-2008 en la Red de Carreteras del Estado deben concentrarse en concluir los múltiples itinerarios todavía en ejecución y crear una estructura de la red más equilibrada y funcional en el medio plazo.

### 6.3.2.3. Acondicionamientos, travesías y variantes de población

Las actuaciones planteadas consisten en la mejora de la calzada existente, a lo largo de todo el tramo, si bien el desdoblamiento de la calzada no se estima, en principio, necesario dentro del horizonte temporal del PEIT. Las variantes de población o el acondicionamiento de las travesías, el control de accesos y los sistemas de ayuda al usuario correspondientes a estos itinerarios se realizarán íntegramente.

En general, las actuaciones de variantes de población, además de completar itinerarios de largo recorrido, eliminan travesías de población donde la seguridad y las condiciones de circulación son problemáticas de acuerdo con las directrices del apartado 5.2.1.

Se plantea también el desarrollo de un conjunto de ejes denominado "carreteras verdes". Estos ejes atraviesan áreas de elevado valor ambiental, cuentan con itinerarios alternativos de alta capacidad y se pretende mantener en ellos niveles de tráfico moderado, a la vez que se ofrece al usuario una experiencia de viaje que resalte los valores naturales y culturales de la zona. En consecuencia, estos ejes se acondicionarán priorizando los criterios de inserción en el paisaje, seguridad, limitaciones al tráfico de vehículos pesados y la creación de un conjunto de servicios al viajero (áreas de descanso, información sobre el entorno, caminos paralelos para peatones y bicicletas). Dado que estos ejes pueden

## PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

constituirse en una herramienta que contribuya de manera significativa al desarrollo local de la zona en la que se inserta, se favorecerá la concertación con el resto de Administraciones competentes en estas actuaciones.

### 6.3.2.4. Seguridad, conservación y explotación

Dentro de este epígrafe se consideran cinco programas de actuación. Dichos programas, a su vez, incluyen distintos tipos de subprogramas que pueden verse de manera resumida en el cuadro siguiente.

PROGRAMAS DE CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS	
PROGRAMA	ACTUACIONES
MANTENIMIENTO Y VIALIDAD	Mantenimiento: Conservación integral Mantenimiento: Gestión directa Mantenimiento de la vialidad Señalización horizontal Otras
REPOSICIÓN Y MEJORA	Firmes Obras de paso Señalización vertical Obras de tierra y sostenimiento
SEGURIDAD VIAL	Tratamiento de tramos de concentración de accidentes (TCA) Preventivas Auditorias de seguridad vial
EXPLOTACIÓN	Información y control Uso y defensa Control y reordenación de accesos Áreas de servicio Áreas de descanso Estaciones de pesaje Señalización turística Implantación de ITS Actuaciones complementarias y medioambientales Control de la explotación de Autopistas de peaje Túneles Otros
ADECUACIÓN DE AUTOVÍAS DE PRIMERA GENERACIÓN	Mejora de la seguridad vial, reposición de firme y equipamiento

Las actuaciones del Programa de Conservación y Vialidad, se ejecutan actualmente en toda la red de Autovías y Autopistas libres de peaje y en buena parte del total de carreteras convencionales a través de Contratos de Conservación Integral. El Plan Sectorial deberá proceder a la revisión de los indicadores de estado de los elementos y del nivel de calidad de los servicios utilizados en dichos contratos y las posibles mejoras a introducir en el sistema.

Los sectores de la Red que no tienen contrato de conservación integral se gestionan directamente. El Plan Sectorial deberá incluir sistemas de optimización de dicha gestión.

## PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE **PEIT**

El Programa de Reposición y Mejora tiene como objetivo llevar a su situación inicial las características de los elementos de la carretera que han agotado su vida útil o están próximos a ello. El Plan Sectorial deberá analizar y revisar los sistemas de identificación y programación de las actuaciones en función de la necesidad de mejora de las características estructurales y funcionales de los mismos y de los indicadores más adecuados, a partir de la experiencia de la Dirección General de Carreteras. Las actuaciones en este programa incluyen:

- la realización de las actuaciones de rehabilitación de firmes necesarias en cerca de 20.000 km de la Red, así como la realización de una campaña de actuaciones preventivas en el resto de la misma, a lo largo de los ocho años que engloba el Plan;
- las actuaciones de obras de paso programadas, tanto de refuerzo estructural o mejora funcional de las mismas, como las actuaciones de mejora de la durabilidad;
- las actuaciones de obras de tierra y sostenimiento, incluyendo la rehabilitación y mejora de taludes de desmonte y terraplén, de los elementos de contención de los mismos (escolleras, muros, ...) y las actuaciones de mejora del drenaje asociadas a su estabilidad;
- actuaciones para actualización y sustitución de la señalización vertical degradada por el paso del tiempo.

En cuanto al Programa de Seguridad Vial, el Plan Sectorial deberá revisar el concepto de tramo de concentración de accidentes (TCA)<sup>4</sup>. Las actuaciones del Programa de Seguridad Vial incluyen el tratamiento de todos los tramos de concentración de accidentes detectados en la actualidad (807) y los que se vayan detectando en el futuro (se han estimado en 250 al año) y la realización de todas las actuaciones preventivas inventariadas. Además se implantará el desarrollo de auditorías de seguridad vial en las carreteras existentes, así como la introducción de un anejo de seguridad vial en los proyectos.

En el Programa de Explotación se han agrupado las actuaciones de información al usuario, las de defensa y control de uso del patrimonio viario, las de áreas de descanso y de servicio, las de control de pesaje y las de equipamiento de túneles. En lo referente a los sistemas ITS y servicios de información al usuario, este programa desarrollará lo establecido en el Plan Nacional de Despliegue de ITS.

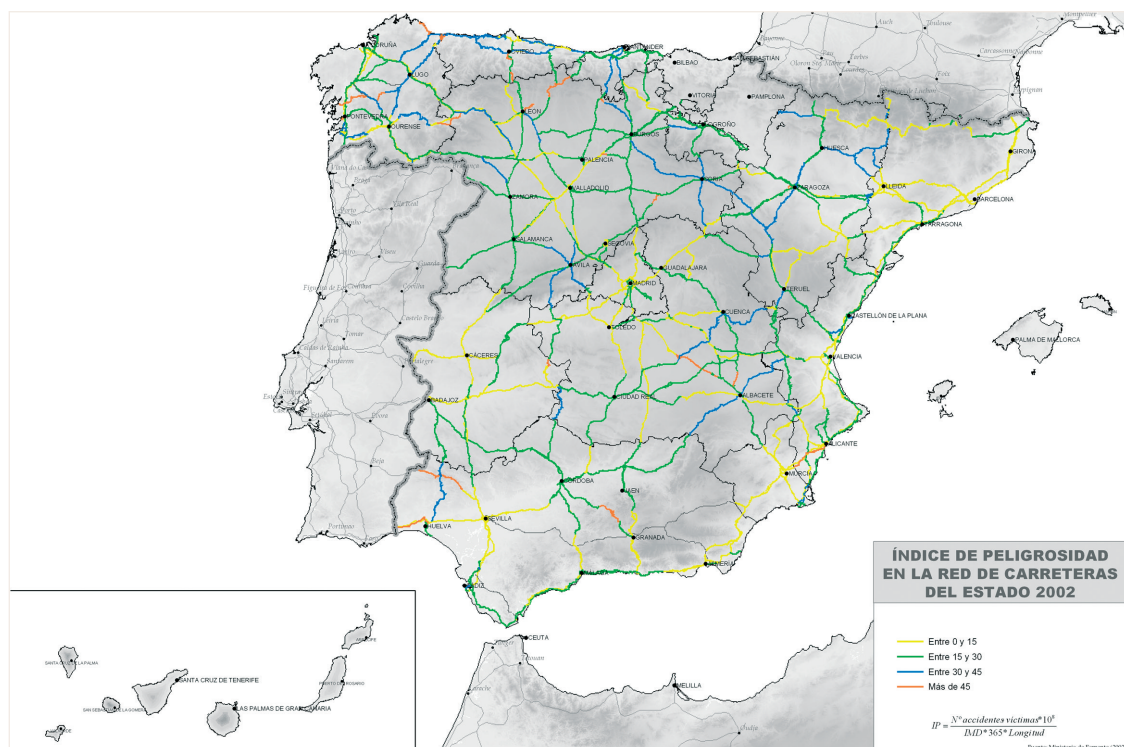
El Programa de Adecuación de Autovías de Primera generación pretende mejorar las condiciones de estas infraestructuras, que en su momento se construyeron, en su mayor parte, por duplicación de trazados ya existentes. Debido al aumento en el tráfico, velocidades de circulación, y número de accidentes en ellas, se impone la necesidad de acometer ciertas actuaciones de mejora y acondicionamiento para que se adecuen a las nuevas exigencias de seguridad y, en la medida de lo posible, a las diversas normas y recomendaciones en materia de carreteras recientemente publicadas. Dado que con los recursos disponibles se necesitarían unos 8 años para atender a la totalidad de las necesidades de inversión, parece necesario buscar una fórmula que permita adelantar en lo posible la financiación de esas necesidades. Los objetivos en estos itinerarios son:

- Tratar todos los tramos de concentración de accidentes detectados y todas las carencias de seguridad vial existentes.
- Mejorar el trazado de las vías y de sus enlaces hasta alcanzar unas condiciones de seguridad y comodidad similares a las de las autovías de última generación.
- Dotarlas de las vías de servicio necesarias para controlar los accesos.
- Reponer el firme y las obras de paso a su situación inicial.
- Reponer, actualizar y completar el equipamiento.

<sup>4</sup> Aquel tramo de la red que presenta un riesgo de accidente significativamente superior a la media en tramos de características semejantes, y en el que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad.

## PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT

FIGURA 23. Índice de peligrosidad en la red de carreteras del Estado 2002

**6.3.2.5. Integración territorial, paisajística y ambiental**

Se refieren a medidas de protección acústica, pasos de fauna y permeabilidad transversal y plantaciones en las márgenes. Estas actuaciones pueden valorarse como porcentaje del importe total de las obras que se han de ejecutar, pero es necesario que el Plan Sectorial establezca criterios generales para su inclusión sistemática y revise las directrices actualmente aplicadas.

**6.3.3. Plan Sectorial de Transporte por Carretera**

Las actuaciones en el ámbito regulador de los servicios de transporte por carretera se desarrollan a través de la revisión de la normativa específica y de su cumplimiento, a través de la concertación con las Comunidades Autónomas y a través de la cooperación con los operadores. Los Planes Intermodales de Transporte de Viajeros y Mercancías deben servir de marco de referencia a estas actuaciones durante el período de vigencia del PEIT. No obstante, pueden señalarse las siguientes actuaciones a emprender con carácter inmediato:

- Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Refuerzo del control del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso de los conductores del transporte por carretera a través de la implantación del tacógrafo digital.
- Desarrollo de un nuevo marco formativo para los empresarios y trabajadores del transporte por carretera.
- Mejora de las condiciones de seguridad en el transporte por carretera.
- Programa de mejora de las condiciones de salud laboral y de la prevención de riesgos laborales en el sector del transporte por carretera.
- Impulso de la contribución del transporte por carretera a la mejora del medio ambiente y a una mayor eficiencia en el uso de la energía.
- Desarrollo y actualización de los planes PETRA y PLATA.