PROGRAMA 453B

CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS

La red de carreteras, considerada como principal soporte para la distribución espacial de las actividades humanas, es fundamental para el desarrollo económico, contribuyendo al mismo tiempo a paliar los desequilibrios territoriales del país.

En este contexto, el Programa de Creación de Infraestructura de Carreteras tiene como finalidad esencial la ejecución de las obras necesarias para incrementar la oferta viaria al ritmo que lo exija la demanda de tráfico.

El Programa se gestiona por la Dirección General de Carreteras a través de sus servicios periféricos (Demarcaciones de Carreteras del Estado), cuyo ámbito territorial coincide con el de las distintas Comunidades Autónomas, salvo en Castilla-León y Andalucía, Comunidades en las que existen dos Demarcaciones, debido a la elevada extensión territorial de las mismas.

El año 2014 estará marcado por un ajuste en la inversión en materia de carreteras, necesario para el cumplimiento de compromiso del déficit público.

En este marco económico, durante 2014 se continuará el desarrollo de las actuaciones previstas con los criterios de seguridad y eficiencia en las inversiones públicas.

Las actuaciones a desarrollar en el ámbito de carreteras se engloban dentro del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI 2012-2024).

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (PITVI 2012-2024)

En julio de 2012 se puso en marcha este nuevo Plan, que constituirá el marco de referencia de la planificación estratégica a medio y largo plazo de las políticas del Ministerio de Fomento.

Los objetivos básicos a los que el nuevo Plan responde son:

- Se establecerán mecanismos que permitan flexibilizar el empleo de recursos disponibles a escala territorial.
- Se centrará en el ámbito periurbano, favoreciendo la intermodalidad, que es donde el ciudadano tiene más necesidades que satisfacer
- Se establecerán los contactos necesarios con las administraciones autonómicas para establecer el marco de una sólida cohesión entre las infraestructuras y

servicios dependientes del Estado y las de carácter urbano con objeto de dar un servicio “puerta a puerta” al ciudadano.

- Se deben de programar actuaciones que supongan una alternativa digna a la movilidad con vehículo privado, poniendo en valor la intermodalidad: desde el centro logístico que conecta la carretera con la red de cercanías (ffcc) al nodo que favorezca la integración, por ejemplo, del ferrocarril en los puestos con mayores tráficos (posible financiación con CPP) y a su vez estos con las grandes cadenas de transporte internacional.
- Se apostará por una conservación integral coherente del patrimonio viario, con objeto de unificar múltiples tareas de conservación, optimizándose tanto los recursos humanos como los equipos.
- Perseguirá la austeridad técnica que llevará a la austeridad económica.
- Mejorar la eficiencia en la planificación y gestión de infraestructuras y transportes.
- Reforzar la visión de conjunto del sistema de transporte**: la intermodalidad.**
- Contribuir a una movilidad sostenible, que garantice la accesibilidad y el respeto al medio ambiente.

Estos objetivos pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Incrementar la seguridad vial
- Equilibrar la accesibilidad del territorio, con especial atención a las zonas peor dotadas.
- Facilitar la movilidad de los ciudadanos con una mayor fluidez del tráfico y potenciar la intermodalidad.
- Compatibilizar la mayor movilidad con el respeto al medio ambiente.
- Contribuir al desarrollo económico mediante el impulso global del sistema de transporte por carretera.
- Aprovechar la complementariedad funcional de las diversas redes de carreteras.

Las principales directrices seguidas por la Dirección General de Carreteras para el cumplimiento de sus objetivos son las siguientes:

- Continuar avanzando en la reducción de los índices de peligrosidad y mortalidad.

- Continuar potenciando el mallado de la red, y el cierre de itinerarios de la red de alta capacidad. Eliminación de Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs).
- Definir, desarrollar y completar una red básica de altas prestaciones, en coordinación con las Administraciones autonómicas.
- Definir una red básica de carreteras convencionales, complementaria de la de gran capacidad, con unas condiciones de calidad de servicio adecuadas.
- Atenuar la inversión en nuevas vías interurbanas de alta capacidad a favor de la intermodalidad, de la conservación y de la integración de las carreteras en el medio ambiente.
- Optimizar la inversión destinada a conservación
- Impulsar el desarrollo de la intermodalidad en el transporte de viajeros y mercancías: mejora de accesos a puertos y aeropuertos, dotación de plataformas reservadas para el transporte público y acondicionamiento de paradas de autobús en la Red de Carreteras del Estado.

La eficacia del Plan exige la utilización de todas las posibles fuentes de financiación, recursos públicos presupuestarios, fórmulas de colaboración público-privada, y el acceso a los nuevos fondos europeos

Las grandes líneas de actuación son:

- El cierre de los itinerarios de alta capacidad iniciados, con el objetivo de completar el mallado de la red.
- El diseño de una nueva planificación más acorde con la realidad y necesidades actuales.

Las áreas básicas de actuación serán:

- Red de gran capacidad.
- Red de carreteras convencionales (1 calzada). Variantes de población.
- Actuaciones en entorno urbano.
- Acceso a puertos.
- Acceso a aeropuertos.
- Conservación, mantenimiento y seguridad vial.

Red de Gran Capacidad

En la Red de Gran Capacidad, se va a incrementar la accesibilidad y la cohesión territorial mediante el cierre de los itinerarios de alta capacidad ya comenzados y el desarrollo de los nuevos corredores. Asimismo, se incrementará la capacidad y la calidad que ofrece la Red de autovías y autopistas existentes, mediante el aumento del número de carriles.

Destacan, entre otras actuaciones, las siguientes obras de nueva construcción que se prevé impulsar en 2014:

- Autovía A-8 del Cantábrico.
- Autovía A-7 del Mediterráneo.
- Autovía A-15 tramo Medinaceli-Soria
- Puente sobre la Bahía de Cádiz
- Duplicación de la carretera N-II en Girona.

Además se prevé continuar el desarrollo de las obras que se hayan licitado en 2013.

En el año 2014 se seguirán ejecutando obras previamente contratadas por el sistema de abono total del precio o a través de su concesión que, aunque sin reflejo presupuestario inmediato, suponen un importante volumen de inversión. El importe estimado de este tipo de obras es de 170 millones de euros, correspondiendo a las siguientes:

- Andalucía: 80 millones de euros en las obras de la A-7: Carchuna-Castell de Ferro y Polopos – Albuñol.
- Aragón: 10 millones de euros en las obras de la A-23: Congosto-Arguis.
- Castilla – León: 80 millones de euros en el tramo Benavente – Zamora de la A-66 que ha sido contratado mediante concesión.

Por otra parte, también se realizaran inversiones por un importe de 537 millones de euros, para el pago de expropiaciones, obras nuevas y actuaciones de conservación y explotación, en la red de autopistas de peaje que se encuentran en régimen de concesión mediante pago del usuario.

Red de Carreteras Convencionales

La Red de Carreteras del Estado no se encuentra integrada sólo por las autovías y autopistas, puesto que más del 55% de la Red, casi 14.500 km, son carreteras convencionales.

De hecho, existen carreteras convencionales en las que no se requiere la conversión en autovía por su escaso tráfico o porque incluso resulta inviable por criterios medioambientales; sin embargo, sí que es imprescindible realizar actuaciones de acondicionamiento y mejora de la seguridad vial.

También se contempla la construcción de variantes de población que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos en aquellas poblaciones que soportan travesías congestionadas, y aseguren además a los usuarios una circulación segura y fluida. Actuaremos preferentemente sobre:

- Las que presentan mayores índices de accidentalidad.
- Las que soportan más tráfico (4.000 vehículos/día o más)

Esta política supondrá la construcción de unos 380 km de nuevas variantes.

Entorno Urbano

La tercera gran área de actuación la constituyen los entornos urbanos. Sigue siendo necesario planificar y ejecutar circunvalaciones en las grandes aglomeraciones urbanas de nuestro país, para independizar los movimientos de largo recorrido de los desplazamientos propios de las áreas metropolitanas.

También sigue siendo necesario potenciar la conexiones con los puertos y aeropuertos, piezas clave para la industria y el turismo, motores de la economía de nuestro país. Así, se dotará de mayor capacidad a los accesos existentes o se construirán nuevos accesos que faciliten la conexión directa con la red de gran capacidad.

Por último hay que resaltar que se seguirá trabajando, de manera coordinada con el resto de modos de transporte, para promover el transporte público y descongestionar los accesos a las grandes ciudades en coordinación con las Comunidades autónomas y Ayuntamientos implicados. A estos efectos, se replantearán los estudios de plataformas reservadas en marcha, ya que el coste inicialmente previsto las hacía inviables, y estudiaremos soluciones más eficientes y rentables socio-económicamente.

Plan de Eficiencia

En los últimos años se ha producido un desarrollo sin precedentes en las redes de infraestructuras de transporte en España que ha ido acompañado en algunos casos de un aumento de los costes medios de los proyectos. Se han incorporado condicionantes ambientales y mejoras técnicas en los proyectos para hacer unas infraestructuras mejores y más avanzadas. El coste tiene que ser considerado un criterio básico a la hora de planificar.

Eficiencia en la redacción de Estudios y Proyectos:

Se han estudiado todos los procesos de la obra pública para conseguir que cada kilómetro de autovía se haga con menos recursos sin repercutir ni en su funcionalidad, ni en su seguridad. Para ello se van a aprobar las disposiciones normativas necesarias para mejorar la eficiencia en la redacción de todos los estudios y proyectos, en los nuevos y en los que están en redacción.

Estas medidas incluirán:

1. Un análisis de las previsiones de demanda y explotación de instalaciones viarias, con el fin de valorar su viabilidad económica y la conveniencia de ejecutarlas por fases, para acomodar así la inversión a las necesidades reales de la demanda.
2. Establecimiento de ratios del coste de construcción, en función del tipo de infraestructura y de las características del terreno.
3. Disposiciones específicas para túneles y viaductos, con el fin de elegir las soluciones de coste mínimo compatibles con la Declaración de Impacto Ambiental, con la orografía y con las condiciones del terreno.
4. Un estudio técnico-económico que incluya las necesidades de mantenimiento.