

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 2015 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 2015 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 tráfico (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 2015**:

- **Autovía A-8 del Cantábrico.**

Las obras de la Autovía del Cantábrico A-8 están a punto de culminar. Sólo quedan en ejecución tres tramos y está previsto ponerlos en servicio durante el año 2014 y 2015, corresponden a los 4 últimos kilómetros en Asturias de esta autovía del tramo Unquera-Pendueles y los tramos Solares-La Encina-Torrelavega en Cantabria

- **Autovía A-7 del Mediterráneo.**

Es destacable el impulso inversor llevado a cabo en la Autovía del Mediterráneo de forma que sólo restan tres tramos, actualmente en ejecución, para finalizar la A-7 a su paso por Granada. El objetivo es ponerlos en servicio durante el año 2014 y 2015.

- **Autovía A-15 tramo Medinaceli-Radona.**

En 2015 se dará un impulso definitivo a las obras de la autovía A-15 entre Medinaceli y Radona con el objetivo de poner el tramo en servicio en 2015.

- **Puente sobre la Bahía de Cádiz.**

Se destina a las obras del Nuevo Puente de Acceso a Cádiz una partida importante para continuar con su ejecución y terminarlas durante el año 2015.

- **Duplicación de la carretera N-II en Girona.**

El Plan N-II puesto en marcha por el Ministerio de Fomento se encuentra en marcha, es decir, todos los tramos se encuentra en fase de redacción sus correspondientes proyectos o en fase de ejecución sus obras. Se incluyen dotaciones presupuestarias que permitan continuar las obras de los tramos actualmente en ejecución e iniciar las obras de otros cuatro tramos licitados en enero de 2014.

- **Autovía A-11 del Duero.**

En 2015 se pondrá en servicio la Variante de Aranda de Duero (SEITT) y continuarán las obras de La Variante de Langa de Duero-Variante de Aranda de Duero. Se da un fuerte impulso a esta Autovía en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015. Se reactivan todos los tramos suspendidos en la provincia de Soria.

- **Autovía A-32 Linares – Albacete.**

Se destinan partidas importantes con el objetivo de continuar la ejecución de los tramos más prioritarios de esta autovía, Linares – Ibros (de la SEITT, finalización prevista en 2015) y Úbeda – Torreperogil.

- **Autovía A-23 tramo Huesca – Jaca**

En 2014 se han puesto en servicio tres tramos de esta importante autovía, son los tramos Nueno-Congosto, el tramo Arguis – Alto de Monrepós y la circunvalación de Sabiñánigo. Se continúan las obras de los tramos Congosto de Isuela – Arguis (Método Alemán) y Caldearenas – Lanave.

- **Autovía A-66 Ruta de la plata, tramo Benavente – Zamora.**

En 2015 finalizarán las obras de la A-66 entre Benavente y Zamora, lo que significa completar toda la autovía de la Ruta de la Plata. Al ser contratado mediante fórmula concesional, los abonos al concesionario comenzarán con la puesta en servicio del primer tramo, por lo que se ha dotado presupuestariamente en 2015.

- **Autovía A-54 Santiago – Lugo.**

Los importes asignados permitirán terminar en 2015 los tramos de la A-54 entre Palas de Rei y Lugo (4 tramos), completar la redacción de los dos tramos en proyecto y licitar, durante el año 2015 las obras de los mismos. En el año 2015 toda la autovía Santiago-Lugo se encontrará en marcha, es decir en servicio 4 tramos y el resto en obras.

- **Acceso al Puerto Exterior en A Coruña.**

Se prevé terminar su ejecución en el año 2015, constituyendo un instrumento fundamental para el desarrollo del nuevo Puerto.

- **Autovía LO-20.**

Está previsto que finalicen en 2015 las obras de la Prolongación de la autovía LO-20 hasta el enlace de Recajo y conexión con la A-12. Con esta puesta en servicio se dará continuidad a este importante itinerario que se encontraba aislado por el río Ebro.

- **Carretera N-I**

Continuarán las obras de mejora del tramo entre Monasterio de Rodilla y Cubo de Bureba, que previsiblemente terminarán en 2015.

- **Autovía A-2 del Noreste.**

En Barcelona se ha previsto una partida presupuestaria importante para la conexión A-2 y AP-7 en Castellbisbal que permita finalizar las obras el próximo año.

- **Autovía A-14 Lleida – Sopeira**

Se ha previsto una dotación presupuestaria importante para continuar las obras de la A-14 en el tramo “Lleida –Rosellò” que permita finalizar las obras en 2015.

- **Autovía A-27 Tarragona - Lleida**

Se ha previsto dotación presupuestaria para continuar la ejecución de las obras de la SEITT, El Morell-Variante de Valls. Entre Tarragona y Valls toda la autovía se encuentra en servicio o en ejecución.

Además, se dotan presupuestariamente las siguientes actuaciones, entre otras, **para reactivar su ejecución:**

- Autovía A-11 del Duero en Soria (7 tramos).
- Autovía A-32 Linares – Albacete, tramos Torreperogil-Villacarrillo y Villacarrillo-Villanueva del Arzobispo.
- Autovía SE-40 de circunvalación a Sevilla, tramos Coria del Río – Almensilla y Almensilla – Espartinas.
- Autovía A-23 Huesca- Jaca, tramo Alto de Monrepós – Caldearenas.
- Autovía A-63 Oviedo – La Espina, tramos Dóriga –Cornellana y Cornellana – Salas.
- Autovía A-27, tramo Variante de Valls.

- Autovía MU-30 del Reguerón.
- Autovía A-21 Jaca – Pamplona, tramo Jaca Oeste – Santa Cilia.
- Autovía A-38, Variante de Sueca, tramo II (Favara – Cullera).
- Acceso sur al Puerto de Gandía.
- Variante de Vallirana.
- B-40. Tramo Olesa-Viladecavalls.

Asimismo, **se prevé licitar o se iniciará la ejecución de las siguientes actuaciones licitadas recientemente**, entre otras:

- Autovía A-33 Blanca – Font de la Figuera.

Se ha incluido una partida importante para la ejecución de los tres tramos en que se han dividido las obras de la autovía A-33 entre Jumilla (enlace N-344) y Yecla (enlace C-3223), que se licitaron en enero de 2014.

- Autovía A-4 del Sur, tramo Dos Hermanas – Los Palacios.
- Acceso norte al aeropuerto de Málaga.
- Autovía A-68 Miranda de Ebro – Vinaroz, tramo Gallur – Mallén.
- Circunvalación a Segovia SG-20, tramo 1 (convenio con SEITT).
- Autovía A-2 del Noreste, varios tramos de la N-II en Girona.
- Autovía A-54 Santiago - Lugo, Intercomunicador A-54 y N-540 en Guntín.
- Autovía A-57, Vilaboa – A Ermida (convenio con SEITT).
- Carretera N-640, Variante de A Estrada.
- Autovía A-5, tercer carril Móstoles – Parque Coimbra.

Por otra parte, en 2015 está prevista la puesta en marcha de un programa de licitación de obras por **sistema de abono total del precio** por un importe total de **498,90 millones de euros**. Las actuaciones que contempla son las siguientes:

- A-44: Las Gabias – Alhendín. Con la licitación de este tramo y la reactivación de las obras de los tramos restantes toda la Circunvalación de Granada se encontrará en ejecución durante 2015.

- A-57: A Ermida – Pilarteiros, que junto con el tramo Vilaboa-A Ermida se encontrará en ejecución.
- A-68: Figueruelas-Gallur
- SG-20: Duplicación de la Variante de Segovia (SG-20) TRAMO 2.
- A-12: Ibeas de Juarros-Burgos
- A-32: Circunvalación Sur de Albacete
- N-401: Variante de Fuente el Fresno
- N-232: Barranco de la Bota-Masía de la Torreta (Puerto del Qeral)
- N-332: Variante de Benissa
- Remodelación del enlace del Barrial entre M-40 y A-6

Además de las actuaciones anteriores, en el año 2015 se seguirán ejecutando obras **previamente contratadas por el sistema de abono total del precio.**

- **Autovía A-7:** Polopos – Albuñol.
- **Autovía A-23:** Congosto del Isuela – Arguis.

El importe total de inversión en 2015 en obras bajo la modalidad de abono total del precio (método alemán) asciende a 69 millones de euros.

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.

INVERSIONES EN LAS AUTOPISTAS DE PEAJE DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

Adicionalmente, y sin figurar en el anejo de inversiones por ser extrapresupuestaria, en 2015, se prevé una inversión por parte de las sociedades **concesionarias de autopistas de peaje** de **216,4 millones de euros**. Esta inversión corresponde a la conservación de las autopistas y, especialmente, a las siguientes actuaciones en la AP-9:

- Obras de ampliación de la circunvalación de Santiago y obras de ampliación del Puente de Rande (42 millones de euros y 70 millones de euros respectivamente).

ACTUACIONES EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO A TRAVES DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES (SEITTSA)

Algunas de las actuaciones anteriormente mencionadas se realizan a través de SEITTSA, mediante convenio de colaboración a través de los cuales el Ministerio de Fomento encomienda a la Sociedad Estatal la ejecución de determinadas obras, cuya gestión en la ejecución se realiza por la Dirección General de Carreteras.

Está previsto que la inversión de SEITTSA en 2015 en las actuaciones ya en marcha alcance los 262,5 millones de euros y en las actuaciones que se van a encomendar en un nuevo convenio que se encuentra en tramitación alcance los 105 millones de euros. Por lo que la inversión total prevista en 2015 por SEITTSA se eleva a los 367,5 millones de euros.