

3. OBJETIVOS DEL PLAN Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

3.1. OBJETIVOS DEL PLAN

Es importante analizar el Plan, no sólo como un listado y ordenamiento de obras, sino como un documento estratégico para la configuración futura de la Red de Carreteras de la CAPV, para lo cual es necesario situarse en lo que será dicha red en el 2016 año horizonte del presente Plan.

Ese posicionamiento futuro conlleva que las actuaciones incluidas en este Plan son necesarias para la consolidación y adecuación de la red de carreteras con, al menos, los siguientes principios estratégicos:

- √ Ofrecer a los ciudadanos una red viaria acorde con el nivel de vida de los próximos años.
- √ Facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, la conectividad del País Vasco.
- √ Equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades.
- √ Compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto y protección del Medio Ambiente.
- √ Incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para los usuarios de las carreteras.

En este sentido, y como Objetivos propios del Plan:

- √ Dotar al Territorio de una red de carreteras acorde con las funciones básicas que deben cumplir los distintos itinerarios.
- √ Considerar el papel de la red de carreteras en el marco de la política de transportes del País Vasco y de la UE: potenciar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del sistema de transportes del País Vasco en su globalidad.
- √ Favorecer la integración de la red viaria de la CAPV en la Red Transeuropea (TEN).
- √ Mejorar la articulación de la red viaria con los grandes corredores de conexión (Este – Oeste y Norte – Sur) que atraviesan el territorio.
- √ Mejora de las relaciones externas (conexiones fronterizas) y con los puntos nodales principales (puertos, aeropuertos, plataformas logísticas).
- √ Vertebrar el territorio de forma equilibrada, de acuerdo con las directrices generales para su ordenación.
- √ Alcanzar unos niveles de dotación de infraestructuras similares para cada zona, teniendo en cuenta aspectos determinantes, como la orografía y la densidad de los asentamientos de población.

- √ Proporcionar un nivel adecuado de accesibilidad a todas las zonas del territorio, actuando, preferentemente, sobre aquellas peor dotadas o de relevante expansión económica.
- √ Adecuar la red viaria a los condicionantes de cada zona servida, minimizando los impactos medioambientales y urbanísticos.
- √ Coordinar y priorizar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Carreteras, tanto en el País Vasco como de las CCAA limítrofes.
- √ Permitir una programación de inversiones, que garantice la máxima eficacia de las mismas.
- √ Coordinar actuaciones con otros Organismos e Instituciones con competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Medioambiente, etc.

La Revisión del 2º Plan General de Carreteras del País Vasco asume el objetivo principal de mejorar la integración de la red de carreteras actual y futura en los procesos del medio ambiente.

Este objetivo principal ambiental se plantea en función de los siguientes objetivos específicos:

- √ Mejorar la convivencia de la red de carreteras actuales y futuras con los ríos y otras masas de agua del País Vasco incidiendo en la relación entre régimen de avenidas y calidad de las aguas y la presencia de estas vías.
- √ Reducir la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras actuales y futuras, particularmente en aquellos enclaves ecológicos de conectividad de mayor relevancia.
- √ Integración en el paisaje de la red de carreteras actuales y futuras.
- √ Mejorar los perfiles sonoros de la red de carreteras actuales y futuras en el País Vasco en las áreas de mayor sensibilidad al ruido.
- √ Promover la intermodalidad en la red de carreteras actuales y futuras favoreciendo así una mayor sostenibilidad del sistema de transportes del País Vasco.
- √ Mejorar la habitabilidad de la red de carreteras actuales y futuras de la CAPV, y sus márgenes, favoreciendo un tratamiento adecuado del tráfico.

3.2. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

La realización de un diagnóstico de situación actual en cuanto a las características físicas y geométricas de la red, exige el establecimiento de unos "estándares tolerables" para los diferentes parámetros, que permitan determinar aquellos tramos cuyas características deben ser corregidas por el planeamiento, por no alcanzar el nivel mínimo exigido.

Una vez analizado el estado actual de la red de carreteras y conocidas las obras realizadas en los últimos años, se procederá a diagnosticar y determinar las necesidades actuales de la red en base a los siguientes criterios:

√ **Insuficiencias de capacidad:** Niveles de Servicio y sección transversal, atendiendo a la jerarquización de la red.

Se ha adoptado como criterio de intervención que el nivel de servicio máximo admisible en zonas urbanas y metropolitanas sea el F, y preferiblemente el E, mientras que en zonas interurbanas sea el E, y preferiblemente el D.

La insuficiencia de capacidad está relacionada tanto con la demanda como con las características de la oferta viaria. Analizando el tráfico que interviene en la consecución de estos niveles de servicio, en Álava se considera necesario intervenir en aquellos tramos de la Red de Interés Preferente y Básica en los que, actualmente, se superan los 8.000 y 10.000 vehículos / día y no han sido objeto de duplicación.

En Bizkaia y Gipuzkoa las necesidades de intervención, en función de la influencia de la demanda en la capacidad y de los requerimientos mínimos de servicio del tipo de red, son diferentes según el ámbito del Territorio; es decir:

- **Áreas Metropolitana de Bilbao y Donostia – San Sebastián:**
 - Red de Interés Preferente / Básica Duplicadas

Se considera necesario intervenir en aquellos tramos en los que, en la actualidad, se superan los 50.000 vehículos / día.
 - Red de Interés Preferente / Básica Convencionales

Se considera necesario intervenir en aquellos tramos en los que, en la actualidad, se superan los 13.000 vehículos / día.
- **Resto del Territorio:**
 - Red de Interés Preferente Duplicada

Se considera necesario intervenir en aquellos tramos en los que, en la actualidad, se superan los 35.000 vehículos / día.
 - Red Básica Duplicada

Se considera necesario intervenir en aquellos tramos en los que, en el momento actual, se superan los 50.000 vehículos / día.

- Red de Interés Preferente / Básica Convencionales

Se considera necesario intervenir en aquellos tramos en los que, en la actualidad, se superan los 10.000 vehículos / día.

Por otra parte, las insuficiencias de capacidad pueden deberse también a la existencia de plataformas inadecuadas en cuanto a sus dimensiones. Este hecho se manifiesta fundamentalmente en vías en las que aún con baja demanda existe una condición de la oferta viaria muy limitada.

Atendiendo a este aspecto, se intervendrá en aquellos tramos de la Red Objeto del Plan que presenten anchuras de calzada / plataforma inferiores a 7 / 9 m en la Red de Interés Preferente; en la Red Básica se actuará cuando los anchos de plataforma sean inferiores a 7 / 8 m. No obstante, la anchura de la plataforma puede ser inferior a las fijadas dependiendo de las condiciones orográficas.

√ **Deficiencias de trazado:** radios de curvatura y pendientes.

En Álava se considera necesario intervenir cuando:

- Los *radios de curvatura* sean:
 - En la Red de Interés Preferente Duplicada, inferiores a 450 m (velocidad de proyecto equivalente a 100 km/h).
 - En la Red de Interés Preferente Convencional / Red Básica, inferiores a 265 m (velocidad de proyecto equivalente a 80 km/h).
- Las *pendientes* sean:
 - En la Red de Interés Preferente Duplicada, superiores al 6%.
 - En la Red de Interés Preferente Convencional / Red Básica, superiores al 7%.

Por otra parte, la especificidad de los Territorios de Bizkaia y Gipuzkoa, principalmente en lo que se refiere al predominio de terreno accidentado en ambos, deriva en la imposibilidad de fijar unos estándares similares a los establecidos para Álava, pues se incrementarían notablemente las necesidades de intervención respecto a las posibilidades reales de actuación.

Por ello, los criterios de intervención en ambos Territorios se limitan a:

- Red de Interés Preferente Duplicada: se actuará en aquellos tramos en que los *radios de curvatura* sean inferiores a 265 m (velocidad de proyecto equivalente a 80 km/h).
- Red de Interés Preferente Convencional / Red Básica: se actuará en aquellos tramos en que los *radios de curvatura* sean inferiores a 130 m (velocidad de proyecto equivalente a 60 km/h).

√ **Posibilidad de adelantamiento, caídas de velocidad y continuidad del tráfico**

Los criterios de intervención en la Red Objeto del Plan son:

- *Áreas Metropolitana de Bilbao y Donostia – San Sebastián:*
 - Red de Interés Preferente / Básica Duplicadas
Obligatoriamente debe haber continuidad de tráfico.
 - Red de Interés Preferente / Básica Convencionales
Debe haber continuidad de tráfico. Además, la posibilidad de adelantamiento debe ser mayor del 40%, y sólo se permiten caídas de velocidad en los tramos con velocidad específica inferior a la crítica.
- *Resto Territorios:*
 - Red de Interés Preferente Duplicada
Obligatoriamente debe haber continuidad de tráfico.
 - Red de Interés Preferente Convencional
Debe haber continuidad de tráfico. Además, la posibilidad de adelantamiento debe ser mayor del 40%, y sólo se permiten caídas de velocidad en los tramos con velocidad específica inferior a la crítica.
 - Red Básica Duplicada
Debe haber continuidad de tráfico.
 - Red Básica Convencional
No se obliga a que haya continuidad de tráfico. Además, la posibilidad de adelantamiento debe ser mayor del 40%, y sólo se permiten caídas de velocidad en los tramos con velocidad específica inferior a la crítica.

√ **Peligrosidad de la red**

Las necesidades de actuación derivadas de la propia peligrosidad de la Red Objeto del Plan se basan en la determinación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs).

- √ **Accesibilidad a la red:** indicadores de accesibilidad relativa de unas áreas del País Vasco frente a otras.

Además de los criterios e indicadores establecidos, e independientemente de éstos, es necesario considerarlas necesidades de actuación derivadas de la deficiente accesibilidad relativa que presentan unas comarcas de la CAPV en comparación con otras. No obstante, cabe matizar que, es un criterio más de priorización de actuaciones que de intervención en sí mismo cuando las deficiencias de accesibilidad detectadas derivan de las insuficiencias de los criterios de intervención anteriores.

√ **Travesías**

A las necesidades anteriores hay que añadir las derivadas del análisis de travesías realizado que permite detectar dos tipos de deficiencias: por una parte, las travesías que precisan de la construcción de una variante (debido a la imposibilidad de compatibilizar el tráfico de paso con el tráfico interno de la propia travesía); y por otra, las travesías que únicamente requieren ser acondicionadas para mejorar: la canalización de los dos tipos de tráfico, la convivencia con el peatón, el entorno de la misma, las condiciones medioambientales, etc.

Por otra parte, y respecto a la componente medioambiental del Plan de Carreteras de la CAPV, éste incluye:

- √ Un programa de actuaciones específicamente ambientales.
- √ Una evaluación ambiental de las actuaciones previstas en la red.
- √ Unos criterios ambientales para el desarrollo de dichas actuaciones.

Los criterios de intervención del programa de actuaciones ambientales se resumen en los siguientes apartados:

- √ Se parte del diagnóstico ambiental de las redes seleccionando aquellos tramos donde la necesidad de intervención es más urgente por la gravedad de la situación.
- √ Se adoptan tramos prioritarios señalados por otras políticas y programas de las administraciones en el País Vasco.
- √ Se plantea un estudio previo de reconocimiento en aquellos tramos en los que la eficacia de las posibles intervenciones esté previamente garantizada.

La evaluación ambiental de las actuaciones de mejora previstas en la red de carreteras se acoge a los principios básicos de la sostenibilidad incorporando los criterios de las distintas políticas ambientales operativas en el País Vasco (biodiversidad, calidad del ambiente sonoro, conservación patrimonio cultural y natural, etc.).

En consecuencia, los criterios de evaluación ambiental señalados se han adoptado como base para los criterios ambientales para el desarrollo de las actuaciones de mejora en la red de carreteras.