

Euskal Herriko Autonomia Erkidegoak, kasu honetan Garraio eta Herri Lan Sailaren bitartez, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepide Plan Orokorra egiteko duen eskumena abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoaren 10.34 artikuluan eta azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 7a) 8. artikuluan datza. Lehenengo Legea Euskal Herriko Autonomi Estatutuari buruzkoa da; eta bigarrena, Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideen eta bertako Lurralde Historikoetako Foru Organoen arteko Harremani buruzkoa (LHL). Eskumen-banaketa horren babesean, aldarrikatu ziren maiatzaren 30eko 2/1989 Legea eta azaroaren 8ko 2/1991 Legea. Lehenengoa Euskal Herriko Errepide Plan Orokorren lege araupetzaila da; eta bigarrena, beraren aldarazpenari buruzkoa. Horrela, Foru Organoek errepideak eta bideak planifikatzeko, proiektuztatzeko, eraikitzeko, artatzeko, aldarazteko, finantzatzeko, erabiltzeko eta ustiatzeko dituzten eskumen eskusibok kontutan hartuta ere, Autonomia Erkidegoari dagokio Errepide Plan Orokorra eginez Lurralde Historiko bakoitzeko errepide-sareak koordinatzeko ahalmena.

Euskal Autonomia Erkidegoko Lurraldearen Antolamendurako Artezpideak indarrean jarri ostean, agerian jarri da indarrean dagoen Errepide Plan orokorreko aurrikuspenak aurrikuspenotan zehaztutako lurralde-antolamendurako politikaren helburu eta irizpideetara egokitu beharra. Ondore horietarako, Garraio eta Herri Lan Sailak 1999-2010 epealdiari dagokion Euskal Herriko 2. Errepide Plan Orokorra idatzi du, Errepide Plan Orokorren Batzordeak egindako proposamenak aztertu ostean, hiru Foru Al-dunkiekiko eta lurralde antolamenduren eta ingurugiroaren, garraioaren, trafikoaren eta ekonomiaren arloetako gainerako administrazio-organoe-kiko koordinazioan.

Euskal Herriko Errepide Orokorra funtsezko tresna da euskal administrazio publikoen errepideei begirako sektore-politika antolatu eta koordinatzeko, eta, gainerako plangintza-tresnekin batera txertatu eta egituratzeko ondoretarako, Lurralde eta Sektore Planaren izaera du. Euskal Herriko Lurraldearen Antolamenduari buruzko 4/1990 Legearen laugarren xedapen gehigarriak ezarrita duenez, "Euskal Herriko Errepide Plan Orokorra onesteak berekin ekarriko du Lurralde eta Sektore Planak eta udalerrien edo ukitutako hirigintza-aldeen hirigintzako plangintzarako tresnak egokitzea, baldin eta haiek Planaren garabideko proiektuak betearaztearekin ba-

La competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco a través, en este caso, del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco para la formulación del Plan General de Carreteras del País Vasco reside en el artículo 10.34 de la Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco, y en el artículo 7.a) 8. de la Ley 27/1983, de 25 de Noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos (LTH). Al amparo de esta distribución de competencias fueron promulgadas la Ley 2/1989 de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco y la Ley 2/1991, de 8 de noviembre de modificación de aquella. De esta forma, sin perjuicio de las competencias exclusivas que los Órganos Forales tienen relativa a la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos, corresponde a la Comunidad Autónoma la facultad de coordinar las distintas redes de carreteras de cada uno de los Territorios Históricos mediante la formulación del Plan General de Carreteras.

Tras la entrada en vigor de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se ha puesto de manifiesto la necesidad de adecuar las previsiones del Plan General de Carreteras vigente, a los objetivos y criterios de la política de ordenación territorial definidos en las mismas. A estos efectos, el Departamento de Transportes y Obras Públicas, previo examen de las propuestas formuladas por la Comisión del Plan General de Carreteras, y en coordinación con las tres Diputaciones Forales y con los demás Órganos administrativos competentes en las áreas de ordenación territorial y medio ambiente, transporte, tráfico y economía ha redactado el 2º Plan General de Carreteras del País Vasco, correspondiente al periodo 1999-2010.

El Plan General de Carreteras del País Vasco constituye el instrumento fundamental de ordenación y coordinación de la política sectorial de las Administraciones públicas vascas en materia de carreteras y tiene, a los efectos de inserción y articulación con los demás instrumentos de planificación, el carácter de Plan Territorial Sectorial. La disposición adicional cuarta de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco establece que "la aprobación del Plan General de Carreteras del País Vasco conllevará la adaptación de los Planes Territoriales y Sectoriales así como los instrumentos de planificación urbanística de los municipios o áreas ur-



teratu ezin badira. Proiektu horiek onesteak proiektuotan ezarritako obrak berehala betearazteko ahalmena emango du”.

Orain aurkeztua den argitalpenean, era txukun eta logikoan ezarrita daude arazoak eta Planaren Gai den Sarean gutxienez egin beharreko aurrikuspenak, helburuak, lehentasunak eta hobekuntzak. Horrela, bigarren atalera Euskal Herriko errepide-sarearen sailkapena ekarriko dugu: Sare Funtzionala eta Planaren Gai den Sarea. Planaren Gai den Sarea, aurrekoaren zati baita, erkidego honetako ibilbide nagusiek osatuta dago, eta sare horren gainean bakarrik ezarrita du Planak jarduketaren programa, Lege Araupetzailearekin bat etorririk.

Hirugarren atala errepide-sare funtzionalaren diagnostikoa (parametro geometrikoak, trafikoak, istripu-aukerak, hiri-zeharbideak eta mugikortasuna) egiteko erabiliko da. Laugarren atalean, Foru Aldundiek aurreko Errepide Plan Orokorren bigarren seiurtekoan egindako edo egiten ari diren obrak nabarmenduko dira. Diagnosi honen ondorioz, bosgarren atala arazo motak ibilbideka karakterizatzeko erabiliko da. Kapitulu horretan bereziki aipatuta dago Planeko obrarik garrantzitsuenak: Gasteiztik Eibarrerako autobidekoa

Jarraian, seigarren atalean, dimentsionamendu ekonomikoa eta jarduteko estandarrek zehaztuko dira, Planean ezarritako helburuak lortzeko gaur egun posible diren finantzaketa-sistemak aipatuz. Zazpigarren atala programen eta esku hartzeko epeen zehaztapena aurkezteko erabiliko da. Programak zehazteko, aurreko planetakoei eutsiko zaie, hau da, obra nagusiari, egokitzapenari eta hiri-saihesbideei. Zortzigarren atalean, Planaren Gai den Sarean jarduteko proposamenak eta kostuak aipatuko dira.

Planaren lurralde-plangintzako tresnetarako eta, zehazki, LAAetarako egokitzapenaren justifikazioa bederatzigarren atalean ezarriko da. LAAetan aipatzen denez, beraietatik abiatuz, ez da beste Errepide Planik idatzi gura, baina “aipatzen diren aipamenek erreferentzia bezala balio izango dute Euskadi osoko edo bertako Lurralde Historiko bakoitzeko Errepideen Lurralde eta Sektore Planen etorkizuneko berrikuspenak idazteko”. Era be-

banisticas afectadas cuando sean incompatibles con la ejecución de los proyectos en desarrollo del Plan. La aprobación de los citados proyectos facultará, en todo caso, para la inmediata ejecución de las obras previstas en los mismos.”

En la publicación que ahora se presenta, se establece de manera ordenada y lógica la problemática y las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan. Así, en el apartado segundo se efectúa una remisión a la clasificación de la red de carreteras del País Vasco: Red Funcional y Red Objeto del Plan. La Red Objeto del Plan, que es una parte de la anterior, está formada por los itinerarios principales de esta Comunidad y es únicamente sobre esta Red, de acuerdo con la Ley Reguladora, sobre las que el Plan establece el programa de actuación.

El apartado tercero está destinado a efectuar un diagnóstico de la Red Funcional de carreteras (parámetros geométricos, tráfico, accidentalidad, travesías urbanas y movilidad), mientras que en el apartado cuarto se destacan aquellas obras ejecutadas, o en ejecución, durante el segundo sexenio del anterior Plan General de Carreteras, por parte de las Diputaciones Forales. Como consecuencia de esta diagnosis, en el apartado quinto, se efectúa una caracterización de los tipos de problemas, por itinerarios. En este capítulo se hace un análisis especial de la obra más importante del Plan, que es la autopista Vitoria-Gasteiz – Eibar.

A continuación, en el apartado sexto se define el dimensionamiento económico y los estándares de actuación, enumerándose los diferentes sistemas de financiación hoy por hoy posibles para la consecución de los objetivos previstos en el Plan. El apartado séptimo está destinado a presentar la definición de los programas y de los correspondientes plazos de intervención. Para la definición de los programas se mantienen los mismos que en planes anteriores, es decir: obra principal, acondicionamiento y variantes urbanas. En el apartado octavo se destacan las propuestas y los costes de actuación en la Red Objeto del Plan.

La justificación de la adecuación del Plan a los instrumentos de planificación territorial, y en concreto a las DOT, se establece en el apartado noveno. En éstas se indica que, desde las mismas, no se pretende redactar un nuevo Plan de Carreteras, pero que “Las indicaciones que se señalan servirán de referencia para la redacción de las futuras revisiones de los diferentes Planes Territoriales Sectoriales de Carreteras relativos a la totali-



rean, atal horretan Lurralde Plan Partzialei egiten zaien aipamena nabarmendu behar da. Plan horiek egiteko fase ezberdinetan daude egun.

Azkenik, hamargarren atalean, jarduteko proposamenen ondorea neurtuko da, eskualde bakoitzaren lurralde-hurbilerraztasunaren hobekuntzak eta lekualdaketako denboren txikipena kontutan hartuz.

2. Errepide Plan Orokor honek inbertsio handiak eskatzen ditu, dagozkion finantzaketa arazoekin, batez ere Europar Batasunarekiko Bateratasun Erizpideei jarraitu beharra dagoelako.

Beste aldetik, azpiegituren eraiketan, eraiketa norik finantziatu behar duenaren dialektikak (erabiltzaileak edo zergapekoak) elementu berri bat sartzen du finantziaketa tradizionalaren eskema eztabaidatzerakoan.

Nahiz eta egia izan Euskadi XXI Planaren bidez eta aurrerantzean izango den Inbertsioen Erakundearteko Planaren bidez Euskadin eraikiko diren errepide gehienak finantziatuko direla, lehen aipaturiko arrazoiengatik finantziaketa publiko-pribatua beharrezkoa gertatzen da. Zentzu honetan egin diren ikerketa guztien ondoren, 2. Errepide Plan Orokorren neurriko proiektu baten gestiorako eta aipaturiko finantziaketa mixtoa aurrera eramateko, Partzuergoa izango litzateke perspektiba onenak jasoko litzatekeen legezko figura. Azken finean, Partzuergoa izango litzateke Azpiegituren Euskal Agentziari estaldura legala emango liokeena. Ente honek bultzatuta eraiki eta esplotatuko lirateke gure Erkidegoan egiteke dauden errepideak, behintzat ezaugarrienak.

Espero dugu ibiltzen orain hasten den plan hau Euskal Herriak bere ekoizpen-sistemaren eraginkortasuna eta bere bizi-kalitatea hobetzeko tresna izatea.

Juan Vicente Erauskin Garmendia

Euskal Herriko Errepide Plan Orokorren Batzordeko burua

dad de Euskadi o a cada uno de sus Territorios Históricos". También hay que destacar la referencia que en este apartado se efectúa a los distintos Planes Territoriales Parciales, hoy en diferentes fases de elaboración.

Finalmente, en el apartado décimo, se mide el efecto de las propuestas de actuación mediante las mejoras de la accesibilidad territorial de cada comarca y por la reducción de los tiempos de desplazamiento.

Este 2º Plan General de Carreteras implica un fortísimo volumen de inversiones con los correspondientes problemas de financiación, debido fundamentalmente al obligado seguimiento de los Criterios de Convergencia con la Unión Europea.

Por otro lado, la dialéctica de quién tiene que financiar su construcción, si el usuario o el contribuyente, introduce un nuevo elemento a la hora de cuestionar el esquema de financiación tradicional en la construcción de infraestructuras.

Si bien es cierto que a través del Plan Euskadi XXI y del futuro Plan Interinstitucional de Inversiones se financiará una buena parte de las carreteras a construir en Euskadi, por las razones apuntadas anteriormente se impone la necesidad de una financiación público-privada. Después de todos los estudios realizados en este sentido, la figura legal que mejores perspectivas presentaría para la gestión de un proyecto del calibre del 2º Plan General de Carreteras, para dar marco a la mencionada financiación mixta sería la del Consorcio. En definitiva, la figura del Consorcio sería la que diese cobertura legal a la Agencia Vasca de Infraestructuras, ente mediante el cual se procedería a la construcción y explotación de, por lo menos, las carreteras más emblemáticas pendientes de abordar en nuestra Comunidad.

Esperamos que este Plan que inicia ahora su andadura sea un instrumento para que el País Vasco mejore la eficacia de su sistema productivo y aumente su calidad de vida.

Juan Vicente Erauskin Garmendia

Presidente de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco