

## 7.1. Programa motak

Euskal Autonomia Erkidegoko 1993-2004ko Errepide Planean Obra Nagusiari, Egokitzapenari eta Hiri Saihesbideei begira zehaztutako hiru programek plan berri honetan honetan dira eta gauza berri bezala sartuak dira haietako bakoitzerako azpiprogramak, zertarako-eta proposatutako jarduketetarako zehaztapen handiagoa egoteko.

Programa guztietan, segurtasun-faktorea eraikuntzako azterketa eta proiektuen ikusmoldean eta garapenean sartuta dago. Hiru Programetako ezeinetan sartuta ez dauden sareko gune edo tarte arriskutsu-arriskutsuetarako, haiek Euskal Autonomia Erkidegoko Bide Segurtasunaren Batzordeari, Foru Aldundiei eta Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritzari bidaltzea adostu da, zertarako-eta haiek, beren eskumenen eremuan, haiek konpontzeko beharrezkoak diren jarduketak aztertzeko.

### 1) Obra Nagusia

Obra Nagusitzat hartu da azpiegitura berriak egin edo daudenen edukiera zabaltzea. Edukiera zabaltzeko hainbat bide daude: egungo azpiegitura bikoiztea, hirugarren bidea sartzeta edo taxuketa-saihesbideak eraikitzea, galtzada biko errepideetan, autobian edo autopistetan. Era berean, Obra Nagusitzat hartu dira galtzada biko bideetako, autobideetako eta autobietako loturak eta sarbideak eraiki eta berriro antolatzearekin lotutako eskuharmentak.

Lehen azaldutakoa oinarri izaki, Obra Nagusiaren programaren barruko honako azpiprogramok proposatuak dira:

#### 1.1. Azpiegitura berriak:

Berauen helburua ez dagoen komunikazioko bide bat zehaztu edo taxuketa lokabea berekin dakarren zerbitzuko bide bat funtzionalki aldaraztea da.

#### 1.2. Galtzada-bikoizketa:

Honelako azpiprogramen helburua honako hau da: galtzada bakarreko errepidearen ordez galtzada bereziak dituen beste errepide bat jartzeta, galtzada berri bat eraikiz. Berau dagoenetik oso hurbil eta dagoenaren parean eraiki ohi da. Jarduketa horretan, dagoenaren taxuketaren aldarazpe-

## 7.1. Tipos de programas

Los tres programas definidos en el Plan de Carreteras del País Vasco 1993-2004, Obra Principal, Acondicionamiento y Variantes Urbanas, se mantienen en este nuevo Plan introduciendo como novedad subprogramas para cada uno de ellos, de manera que exista una mayor concreción para las actuaciones propuestas.

En todos los programas el factor de seguridad está incorporado en la concepción y desarrollo de los correspondientes estudios y proyectos de construcción. Para los puntos y los tramos de red muy peligrosos no incluidos en alguno de los tres Programas se ha acordado su remisión a la Comisión de Seguridad Vial del País Vasco, a las Diputaciones Forales y a la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, para que, en el ámbito de sus competencias respectivas, analicen las actuaciones necesarias para su resolución.

### 1) Obra Principal

Como Obra Principal se entiende la ejecución de nuevas infraestructuras o la ampliación de la capacidad de las existentes, bien por la duplicación de la actual infraestructura, bien por la incorporación de un tercer carril, o bien por la construcción de variantes de trazado, ya sea en carreteras de doble calzada, autovía, o autopista. También se considera Obra Principal, las intervenciones vinculadas a la construcción y reordenación de accesos y enlaces en autopistas, autovías y vías de doble calzada.

En base a lo expuesto anteriormente, se proponen los siguientes subprogramas dentro del programa de Obra Principal:

#### 1.1 Nuevas infraestructuras:

Son aquellas cuya finalidad es la definición de una vía de comunicación no existente, o la modificación funcional de una en servicio que implique un trazado independiente.

#### 1.2 Duplicación de calzada:

Son aquellas cuya finalidad es la transformación de una carretera de calzada única en otra de calzadas separadas, mediante la construcción de una nueva calzada, generalmente muy cercana y aproximadamente paralela a la existente; esta actuación suele incluir modificaciones del trazado existen-

nak sartuta daude, trenbideko bidegurutzeak ezabatzea eta sarbideak berriro antolatzea. Oro har, autobia- edo autobide-ezaugarriak lortzeko beharrezkoak diren aldarazpenak egin gura dira.

### 1.3. Edukiera zabaltzea:

Berau trafiko-eskari handiegia duten ahalmen handiko bideetarako bakarririk erabiliko da. Konponbide bezala, bide-edukiera handiagotuko da norabide bakoitzeko bide gehigarri 1 edo 2 ezarriz, beharrezko galtzada zabalduz edo zerbitzu-bide edo galtzada gehigarriak eraikiz.

### 1.4. Sarbideak berriro antolatzea eta kontrolatzea:

Jarduketa hau galtzada biko bide-tarteak autobia bihurtzearekin lotuta dago. Horretarako, ezkerretarako birak ezabatuko dira, elkarguneak hobetu eta loturetan dauden sarrera eta irteerak kontrolatzen dituzten zerbitzu-bideak eraiki.

### 1.5. Loturak eraiki edo/eta berriro antolatzea:

Galtzada biko errepideetan, autopisteetan eta autobietan loturak eraiki edo/eta berriro antolatzea.

## 2) Egokitzapena

Horrelako obren helburua dagoen errepidearen ezaugarri geometrikoen aldarazpena da. Horretarako jarduketek ibilbide-denborak, zerbitzu-maila eta zirkulazioko segurtasuna hobetzekoak izan behar dute. Eskuhartze-mailaren arabera honako azpiprograma hauek bereiz daitezke:

### 2.1. Egokitzapena:

Berekin dakar plataformak proposatutako estandarretara zabaldu, plantako eta aurretiko bistako taxuketak modernotu eta hobetu eta dauden taiuketen plantako okupazioa aldaraztea.

### 2.2. Taxuketa hobetu eta plataforma zabaltzea:

Jarduketa horretan, dagoen taxuketaren gainean errepidearen plataforma zabaldu gura da. Horretarako, era puntualean aldarazi behar dira taxuketa-elementuak, hala nola, biraguneak, sestrak, elkarguneak edo bideguru-

te, supresión de cruces a nivel, reordenación de accesos y en general las modificaciones precisas para alcanzar las características de autovía o autopista.

### 1.3 Ampliación de capacidad:

Exclusivamente, para vías de alta capacidad con excesiva demanda de tráfico, en los que como solución se procederá a aumentar la capacidad viaria mediante la implantación de 1 ó 2 carriles adicionales por sentido, ya sea ampliando la calzada correspondiente, o construyendo vías de servicio o calzadas adicionales.

### 1.4 Reordenación y control de accesos:

Actuación vinculada a la conversión en autovía de tramos de vías de doble calzada con la eliminación de giros a izquierda, mejora de las intersecciones y construcción de vías de servicio que controlen en los enlaces las entradas y salidas existentes.

### 1.5 Construcción y/o reordenación de enlaces:

Construcción y/o reordenación de enlaces en autopistas, autovías y carreteras de doble calzada.

## 2) Acondicionamiento

Son aquellas obras cuya finalidad es la modificación de las características geométricas de la carretera existente, con actuaciones tendentes a mejorar los tiempos de recorrido, el nivel de servicio y la seguridad de la circulación. Según el grado de intervención se pueden diferenciar los siguientes subprogramas:

### 2.1 Acondicionamiento:

Supone la ampliación de las plataformas a los estándares propuestos, la modernización y mejora de los trazados en planta y alzado, y la modificación de la ocupación en planta de los trazados existentes.

### 2.2 Mejora del trazado y ampliación de plataforma:

Actuación consistente en ampliar la plataforma de la carretera sobre el trazado existente, modificándose de forma puntual los elementos de trazado, como curvas, cambios de rasante, intersecciones o cruces cuando

tzeak, errepiderako ezarritako beharrian funtzionaletarako eta segurtasun-beharrizanetarako eskatutako ezaugarri geometrikoak betetzen ez dituztenean.

### 2.3. Elkarguneak berriro antolatzea eta sarbideak kontrolatzea:

Bide konbentzionaletan sarbide eta elkarguneen kontrola hobetzeko jarduketa.

### 2.4. Zeharbideak hobetzea:

Hiri-zeharbideetan elkarguneen, sarbideen eta oinezkoentzako bideen kontrola hobetzeko jarduketa.

### 2.5. Bide geldoak eraikitzea:

Jarduketa honek astunen trafikoak errepide konbentzionalen aldapetan duen eragina ezabatu eta bidearen edukiera eta zerbitzu-maila hobetzea ahalbidetuko du.

### 3) Hiri Saihesbideak

Obra hauek zeharbide bat konpontzeko egiten dira. Horretarako, kanpoko bidea edo ingurabidea eraikitzen da. Obra hauek horrelakoak dira, Obra Nagusizat hartutako errepide berriaren edo taxuketa-saihesbidearen zati ez badira.

## 7.2. Esku hartzeko epeak

2. Errepide Plan Orokorren indarraldia 1999-2010 epealdiko 12 urtekoa izango da, Lege Araupetzailerekin bat etorririk, Arabako (1998-2009), Bizkaiko (1999-2016) eta Gipuzkoako (1999-2010) Lurralde Planekiko koordinazioan, eta 1997ko otsailean onetsiak izan diren Euskal Herriaren Lurralde Antolamenduko Artezpideekin bat etorririk.

Seiurtekotako banaketa irizpide berari dagokio eta lege araupetzailerekin ezarritakoan oinarritua da; sei urteko epea ondo dago Jarduketa Programan edukiari zehatz-mehatz jarraitzeko, bera berriro ikusteko eta eguneratzeko.

Programok Gai den eta indarrean dagoen Sareari dagozkionak izango dira. Sare hori Legeak 1987-1998ko lehenengo Errepide Plan Orokorra idaztearen kariatara bera onestetik dator. Haien 1992ko berrikuspenak ez zuen

no cumplan con las características geométricas exigidas a las necesidades funcionales establecidas y de seguridad, de la carretera.

### 2.3 Reordenación de intersecciones y control de accesos:

Destinada a mejorar el control de las intersecciones y accesos en vías convencionales.

### 2.4 Mejora de las travesías:

Destinada a mejorar el control de las intersecciones, accesos y tránsitos peatonales en travesías urbanas

### 2.5 Construcción de vías lentas:

Esta actuación permite eliminar la influencia del tráfico de pesados en las rampas de carreteras convencionales mejorando la capacidad de la vía y su nivel de servicio.

### 3) Variantes urbanas

Son aquellas obras que se realizan para resolver una travesía de población mediante la construcción de una vía exterior, o ronda, siempre y cuando no forme parte de una variante de trazado o nueva carretera considerada como Obra Principal.

## 7.2. Plazos de intervención

La vigencia del 2º Plan General de Carreteras queda establecida, de acuerdo con la Ley Reguladora, en 12 años, periodo 1999-2010, en coordinación además con los Planes Territoriales de Álava (1998-2009), Bizkaia (1999-2016) y Gipuzkoa (1999-2010), y con las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco, aprobadas en Febrero de 1997.

La división por sexenios responde también al mismo criterio, y se basa en lo establecido en la mencionada Ley Reguladora; un sexenio supone un plazo suficientemente representativo para efectuar un seguimiento detallado y una nueva revisión y puesta al día del contenido de los Programas de Actuación.

Estos se referirán a la Red Objeto vigente procedente de su aprobación por Ley con ocasión de la redacción del primer Plan General de Carreteras 1987-1998; su revisión en 1992 no dio lugar a ninguna propuesta de

Planaren Gai zen Sarea aldarazteko proposamenik ekarri. Hala ere, plan horrek azken sei urteetan aldarazpen funtzionalak jasan ditu. Aldarazpen horien arabera, ondo letozke hura inoizka aldaraztea, ibilbideren bat sailkapenez gabetuz eta Gai den Sarean beste batzuk sartuz.

Legeak Gai den Sare berria onestearen zain, plan honen Jarduketa Programak Gai den eta indarrean dagoen Sareari bakarrik dagozkionak izango dira.

modificación de la Red Objeto del Plan, que sin embargo sí ha sufrido modificaciones funcionales en los últimos seis años que aconsejarían su eventual modificación, desclasificando algún itinerario, e incluyendo otros nuevos en la Red Objeto.

A la espera de la aprobación por Ley de la nueva Red Objeto, los Programas de Actuación de este Plan se referirán exclusivamente a la Red Objeto Vigente.