

MOPU

Cuadernos de divulgación

Plan de Carreteras 1984-1991



©

MOPU

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
Servicio de Publicaciones



Se dedica este cuaderno de Divulgación al Avance del Plan General de Carreteras, de acuerdo con el compromiso público del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo de ofrecer la máxima transparencia informativa, y de facilitar la participación ciudadana en el estudio y la discusión de las actuaciones del MOPU.

Este folleto forma parte de un más amplio programa de información y participación pública, mediante el que se intenta recoger las opiniones de los sectores interesados, al objeto de reunir cuantos puntos de vista sean posibles a la hora de definir un programa de actuaciones que dé solución a los problemas existentes.

El Avance del Plan de Carreteras es fruto de aportaciones varias. Primero se ha tenido en cuenta la demanda social, las peticiones formuladas desde entidades y grupos de representación de los ciudadanos. En segundo lugar, numerosos organismos públicos, consultados por la Dirección General de Carreteras a través de la Oficina del Plan, han prestado su colaboración; de tal modo que la existencia de estas colaboraciones constituye ya un germen para la necesaria coordinación con los planes de transporte y con la más amplia planificación territorial y económica.

Queda ahora contrastar estas propuestas y recoger opiniones para hacer mejor este Avance del Plan. A tal efecto, se acompaña una hoja en la que puede exponerse la opinión acerca del Avance, y que será detenidamente examinada y analizada por la Dirección General de Carreteras, con vistas a la elaboración definitiva del Plan.

El contenido de este Cuaderno se estructura en los siguientes apartados:

- La Red de Carreteras de Interés General del Estado.
- El parque de vehículos, el tráfico y el consumo de derivados del petróleo, situación actual y previsiones para los próximos años.
- Los principales problemas de la red de carreteras.
- El Plan de Carreteras: Características y Objetivos.
- Los programas de actuación para los próximos años.
- La inversión en carreteras durante el período del Plan General.

Este cuaderno tiene un carácter divulgativo, y no constituye un documento oficial de síntesis del Avance del Plan General de Carreteras.

LA RED DE CARRETERAS DE INTERES GENERAL DEL ESTADO

La red española de vías públicas tiene unos 317.000 kilómetros. Los kilómetros a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y en concreto de la Dirección General de Carreteras, antes de iniciarse el proceso autonómico eran 81.171; del resto eran titulares otros Organismos de la Administración Central (IRYDA, ICONA y otros) y de la Administración Local (Diputaciones o Cabildos Insulares y Ayuntamientos).

Cuando se ultime el proceso de transferencias a las Comunidades Autónomas, la Red de Interés General del Estado habrá pasado de 81.171 a unos 19.973 kilómetros.

La longitud de la Red de Interés General será, por tanto, el 25 por 100 de la antigua red estatal de carreteras; no obstante por ella circulará el 60 por 100 del tráfico que circulaba por la antigua red estatal.

Los criterios para definir la red que continúa siendo de responsabilidad del Estado, han sido determinados en sesiones bilaterales con los representantes de las Comunidades Autónomas, y entre ambas Administraciones, la Central y las Autonómicas, existe acuerdo al respecto.

Los criterios para definir las carreteras de titularidad estatal han sido los siguientes:

- Que incluya los itinerarios de tráfico internacional, así como los accesos a puertos y aeropuertos de interés general.
- Que comunique a las poblaciones y centros de actividad económica más importante.
- Que forme una trama homogénea sobre todo el territorio español, distribuyéndose equilibradamente entre todas las Comunidades Autónomas.
- Que establezca unos ejes que conecten el Norte con el Sur, y Este con el Oeste, que puedan ser, al menos en parte, alternativos a los ejes que en la actualidad presentan la mayor intensidad de tráfico.

La aplicación de estos criterios ha dado como resultado la Red de Interés General que se reproduce en el plano primero de los cuatro que figuran al final del Cuaderno.

Comunidad Autónoma	A Red Estatal 1980 (Km.)	B Red de Interés General (*)	B/A	Km. Autopista de Peaje de la Red de Interés General (1983)
Andalucía	12.094,4	2.540,0	0,21	93,4
Aragón	7.234,4	1.882,8	0,26	162,6
Asturias	2.629,1	604,5	0,23	18,8
Baleares	1.341,6	—	—	—
Canarias	1.718,2	—	—	—
Cantabria	1.511,2	387,4	0,26	—
Castilla-León	15.288,0	3.868,8	0,25	199,8
Castilla-La Mancha	11.186,7	2.910,3	0,26	—
Extremadura	4.404,7	1.199,8	0,27	—
Madrid	1.863,9	439,5	0,24	13,-
Murcia	1.691,3	355,7	0,21	—
Rioja	1.028,9	276,4	0,27	118,5
Com. Valenciana	4.139,7	1.127,7	0,27	284,3
Cataluña	5.953,8	1.183,5	0,20	480,-
Galicia	6.462,9	1.518,9	0,24	86,1
Navarra (**)	—	—	—	—
País Vasco	1.126,9 (***)	—	—	174,-
TOTAL ESPAÑA	79.631,7	18.314,7	0,23	1.659,0
TOTAL ESPAÑA CON AUTOPISTA DE PEAJE		19.973,7		

(*) Sin Autopistas de peaje.

(**) Todas las carreteras eran forales excepto tramo correspondiente A-68.

(***) Sin carreteras forales.

EL PARQUE DE VEHICULOS, EL TRAFICO Y EL CONSUMO DE DERIVADOS DEL PETROLEO, SITUACION ACTUAL Y PREVISIONES PARA LOS PROXIMOS AÑOS.

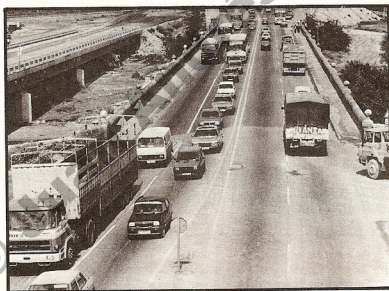
Cualquier previsión sobre lo que deban ser las carreteras del futuro debe hacerse teniendo en cuenta una serie de datos que son determinantes a la hora de la planificación.

Se han seleccionado los referidos a tres materias, de indudable importancia: la evolución del parque de vehículos y su previsible crecimiento, la situación del tráfico y su evolución, y el consumo de gasolina y otros derivados del petróleo y las previsiones de futuro.

No son éstos los únicos datos que hay que tener en cuenta; otros, como la movilidad de la población, los distintos medios de transporte que utiliza para sus desplazamientos, los cambios más o menos previstos que afecten a la población y al territorio, son muy diversos en unas u otras zonas del país, y no pueden incluirse en un folleto de este tipo de carácter inevitablemente general, lo cual no quiere decir que no se hayan tenido presentes.

El parque de vehículos

El número de vehículos (turismos, autobuses, camiones, motos y tractores industriales) ha crecido fuertemente en los últimos años.



Se ha pasado del millón de vehículos en 1960 a los casi doce millones en 1982. Si en 1960 había 32 vehículos por cada 1.000 habitantes, en 1982 hay 246 por cada 1.000.

Los más son turismos. Tres de cada cuatro vehículos, en 1982, eran turismos. La posesión de turismos ha aumentado enormemente desde 1960 hasta 1982. Si en 1960 había 9,6 turismos por cada 1.000 habitantes, en 1982 había 221 turismos por cada 1.000.

Si se compara la situación de motorización en España con la que existe en otros países europeos, sucede que en otros países de nuestra área, el nivel de motorización es bastante más elevado que el nuestro. Con datos en todos los casos, de 1980, mientras en España había 202 turismos por cada 1.000 habitantes, en Italia había 310, en Francia 343 y en Alemania Occidental 377.

Para el futuro, lo que se prevee es que el número de vehículos siga aumentando, aunque no al ritmo tan fuerte de los últimos años.

Desciende el número de matriculaciones (en 1982 hubo un 15 por 100 de matriculaciones menos que en 1977) y tiene cada año más importancia el mercado de segunda mano o de ocasión por efecto de la crisis económica; hoy se saca al automóvil más jugo que hace unos años. Por ejemplo, si en 1968 el número de turismos con más de diez años era del 10 por 100 del total, en 1982, los turismos con más de diez años representan el 30 por 100 del total de turismos que circula por nuestras carreteras.

Por ello en los últimos años, la producción de turismos está descendiendo: en 1982 se produjeron un 10 por 100 menos que en 1980 y más de la mitad se dedicaron a la exportación.

A partir de estos datos y de la evolución experimentada en otros países, puede decirse, que en nuestro país, el parque de vehículos seguirá creciendo, si bien a un ritmo menor que en años anteriores.

El tráfico

Desde los años sesenta el crecimiento del tráfico ha sido por detrás del correspondiente al parque de vehículos.

Desde 1960 hasta 1973, el tráfico fue creciendo, *por lo menos*, un 10 por 100 más cada año respecto al año anterior. En los años siguientes, el crecimiento del tráfico ha sido cada vez menor, de modo que la media de crecimiento anual de los últimos tres años se sitúa en torno al 2 por 100, en consonancia con la evolución económica del país.

Claro que depende de los itinerarios. En algunos itinerarios, y en los últimos años, el tráfico ha aumentado, por ejemplo en los recorridos Málaga-Cádiz, Madrid-Barcelona o Madrid-Badajoz. En otros, el tráfico se ha estabilizado o reducido, como en los itinerarios Madrid-Irún, Madrid-Alicante, Madrid-Valencia y Madrid-Cádiz.

Para 1984, todos los datos apuntan a una cierta estabilización del tráfico, de lo cual pueden extraerse dos conclusiones: la primera que, por razones de tráfico, en general, es menos preciso construir muchas más carreteras y es más necesario que las carreteras sean mejores; se trata, por tanto, principalmente de un problema de calidad. La segunda conclusión es que esta relativa estabilización del tráfico ofrece una ocasión histórica para adecuar las carreteras al tráfico y al territorio atravesado por ellas.

Pero existe un problema al que el Plan debe dar respuesta, y es el de la concentración del tráfico. De la misma manera que la población española se ha concentrado en unas pocas zonas del país, el tráfico se ha concentrado en unos pocos kilómetros de carreteras.



La red de carreteras, hasta ahora estatal y dependiendo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, antes del proceso de transferencias a las Comunidades Autónomas, era de 81.171 kilómetros. Pues bien, por poco más de 9.000 kilómetros, circula el 58 por 100 del tráfico, mientras en los más de 72.000 kilómetros restantes sólo circula el 42 por 100.

Aunque el tráfico por carretera crezca poco o tienda a estabilizarse, es y seguirá siendo muy importante dentro del conjunto del sector del transporte.

El transporte interior terrestre de viajeros (excluido, por tanto el transporte interior, aéreo y marítimo) se realiza en un 91,3 por 100 por carretera y el transporte de mercancías se efectúa, por carretera, en un 86,7 por 100.

En el caso de transporte de viajeros sucede en España, con ligeras diferencias, lo que sucede en otros países europeos, pero no así en el de transporte de mercancías, que, en esos mismos países, se realiza en proporciones más elevadas, ferrocarril.

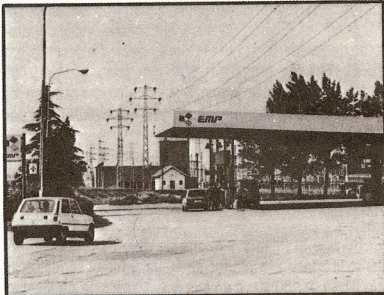
El consumo de gasolina y derivados del petróleo

El petróleo constituye en España la principal fuente de energía; el transporte por su parte, es el sector que porcentualmente consume más petróleo, incluso más que el sector industrial; y dentro del transporte, el que se realiza por carretera, consume casi el 80 por 100 del total.

El consumo total de gasolina-auto ha crecido mucho desde 1960 hasta hoy, en que se encuentra relativamente estabilizado; se ha pasado desde 0,7 millones de toneladas en 1960 a las 5,5 en 1981. El que ha crecido algo más ha sido el consumo de gasóleo, debido seguramente al aumento de vehículos que lo utilizan actualmente, en comparación con los que lo utilizaban hace años.

No obstante ha disminuido en los últimos años el consumo medio anual de los vehículos que emplean motores de gasolina; se ha pasado desde 1466 litros anuales, por vehículo en 1967, a 869 en 1982.

La principal causa que explica la disminución del consumo es la reducción del kilometraje recorrido por los vehículos.



a ella se unen otras razones: la subida del precio de los combustibles y la aparición en el mercado de vehículos que consumen menos gasolina.

Este fenómeno se ha producido de la misma manera en otros países europeos. Todos los datos indican que, en estos momentos, nos encontramos en una situación de relativa estabilización de consumo de derivados del petróleo. Dependerá de la situación económica general y de los precios del petróleo en el futuro y aún de otras situaciones a nivel internacional, como crisis bélicas, el grado de consumo de los derivados del petróleo.

LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA RED DE CARRETERAS

Se ha comenzado, a la hora de elaborar el Plan de Carreteras, por el estudio de los problemas y necesidades existentes en la red de carreteras.

Los principales problemas y necesidades detectados han sido los siguientes:

Problema de congestión viaria

Por numerosos tramos de la red de carreteras circulan vehículos en número superior a 10.000 diarios, de tal modo que el grado de fluidez de la circulación es muy reducido,

creándose problemas de congestión. En la actualidad existen unos 1.500 kilómetros de carretera de dos carriles, especialmente congestionados.

Para solucionar esta situación se ha elaborado el Programa de Autovías.

Problemas de firmes, trazado, anchura, etc.

Aproximadamente un 60 por 100 de los kilómetros de la Red de Interés General del Estado presentan problemas que no provienen tanto de una congestión debida al tráfico, sino de las características de la red.

Se trata de necesidades y problemas sobre el estado de los firmes, la anchura de la calzada y de la plataforma, las rampas y pendientes, el radio de las curvas, la falta de asfalto en los márgenes, la existencia de puentes estrechos o con limitaciones de carga o de altura y otros.

De hecho, casi todas las carreteras de la Red de Interés General del Estado, precisarán un refuerzo de sus firmes a lo largo de los ocho primeros años.

Se han registrado, por otro lado, insuficiencias graves en la pavimentación de algo más de 7.000 kilómetros.

Para solucionar esta situación se han elaborado los Programas de Acondicionamiento y de Reposición y Conservación.

Problemas de travesías de poblaciones

Los vehículos que realizan recorridos interurbanos siguen atravesando gran número de nuestras poblaciones, por calles y vías claramente inadecuadas para este tipo de tráfico.

Esto produce problemas tanto para los automovilistas, que han de reducir la velocidad y perder tiempo, como para los vecinos de estas poblaciones que sufren la intrusión de un tráfico que crea barreras entre las distintas zonas de la localidad y aumenta las posibilidades de accidentes.

Los problemas que crean las travesías no son solamente los derivados del tráfico, sino del impacto ambiental nega-

tivo que producen: contaminación, ruido, deterioro de las calles y vías atravesadas y en algunos casos, incluso del Patrimonio Histórico-Artístico existente.

El estudio realizado muestra que existen más de 300 travesías de conjuntos urbanos de la Red de Interés General que resultan conflictivas y a las que se va a dar solución bien mediante la construcción de una variante (en unos 200 casos), bien mediante el acondicionamiento y mejora de la travesía.

Problemas de seguridad vial

Pero el riesgo de accidentes no solamente existe en las travesías de poblaciones.

Es cierto que el número de muertos y heridos en accidentes de circulación ha disminuido desde 1978 y 1979. Pero continúa siendo muy preocupante el que todavía se produce; en 1982, el número total de muertos en las carreteras ascendió a 3.717 y el de heridos a 56.972.

Los estudios llevados a cabo ponen de manifiesto la importancia que en los accidentes tiene el factor humano y aún el estado del vehículo que se utiliza.

No obstante, en el 28 por 100 de los accidentes con víctimas ha tenido alguna influencia la carretera, como lo muestra el hecho de que casi 8.000 de los más de 35.000 accidentes con víctimas ocurridas en la carretera durante 1980, se han producido en intersecciones.



Un problema específico relacionado con la seguridad vial es el del transporte de mercancías peligrosas.

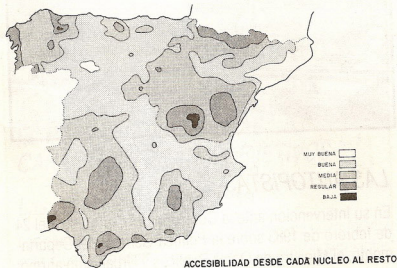
Aproximadamente unos 8 millones de toneladas de mercancías peligrosas se transportan al año por carretera, siendo obligado su transporte por autopista cuando existe esa posibilidad.

Los más afectados por el transporte de mercancías peligrosas son los accesos a las grandes áreas urbanas así como determinados tramos de los principales itinerarios, situados en las proximidades de los grandes centros de producción (refinerías y complejos petroquímicos) y de consumo.

Problemas de la estructura de la red de carreteras

Si se contempla un plano de la Red de Carreteras de Interés General del Estado, se aprecia de inmediato el desequilibrio existente.

En primer lugar, las autopistas se concentran en el Norte y en el Nordeste de la Península. En segundo lugar, no existen ejes en condiciones adecuadas que enlacen unas zonas con otras, sin el paso obligado por Madrid; buena parte de los itinerarios que comienzan en el Noroeste, el Este y el Sur pasan obligadamente por la capital de España, a lo que se une el hecho de que la mayoría de las carreteras que se han acondicionado son las que se nacen o llegan a Madrid.



ACCESIBILIDAD DESDE CADA NÚCLEO AL RESTO

Junto a estos datos, están los de accesibilidad o posibilidad de acceso a las distintas zonas del territorio, en base a las actividades que en ellas se realicen.

Problemas en las inmediaciones de las zonas urbanas y en los accesos a puertos y aeropuertos

En el conjunto del territorio español existen 108 municipios con más de 50.000 habitantes, de los que 84 son atravesados por la Red de Interés General del Estado.

Si bien no es posible ofrecer una relación de problemas comunes, pues cada población presenta sus peculiaridades, característica casi general es que en las travesías de las ciudades hay un tráfico de tránsito muy fuerte (a veces hasta el 50 por 100), éstas se convierten en puntos de estrangulamiento, y se impone, por tanto, la necesidad de alejar este tipo de tráfico de tales zonas.

Respecto a los puertos y aeropuertos, en algunos casos existen problemas de acceso, a los que el Plan ha de dar solución.



LAS AUTOPISTAS

En su intervención ante la Comisión del Congreso, del 24 de febrero de 1983 sobre la Política General del Departamento, el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo afirmó:

“Las líneas maestras de la política de autopistas ya están trazadas y no será necesario esperar a disponer del Plan General de Carreteras para adoptar decisiones a este respecto. La reducida rentabilidad económica y social de las autopistas, marcada por sus impactos en el medio rural y urbano, y por su escaso tráfico (intensidad media de tráfico global en torno a los 8.500 vehículos diarios, estabilizada los últimos años y con ligera tendencia a la baja), aconsejan congelar los planes de autopistas y limitarlos en todo caso, al cierre de itinerarios. Alternativamente se está estudiando una solución más económica del tipo de autovía.”

Como es sabido, en relación con esta decisión, se han dado ya pasos muy importantes en los últimos meses, como por ejemplo: la nacionalización de las autopistas Astur-Leonesa y del Atlántico, la fusión de ACASA y ACESA la adquisición del 50 por 100 del capital social de AUDENASA, la creación de la Empresa Nacional de Autopistas y, por último, la constitución del Fondo de Financiación Exterior de Autopistas de Peaje.

Los hechos que han movido a esta decisión han sido, entre otros, los siguientes: la construcción de autopistas que, con el paso del tiempo han demostrado que no respondían a una verdadera necesidad social y, por tanto, no garantizan una viabilidad económica a las empresas concesionarias; el estancamiento del tráfico como consecuencia de las crisis económicas; la elevación de los costos de construcción por efecto de la inflación; las paralizaciones o suspensiones de obras debido a conflictos originados por las expropiaciones, con su consiguiente encarecimiento; el aumento de los gastos financieros, debido en parte a la carestía del dinero en los mercados exteriores; la propia debilidad de la estructura financiera de las empresas concesionarias, con un reducido nivel de recursos propios.

EL PLAN DE CARRETERAS: CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

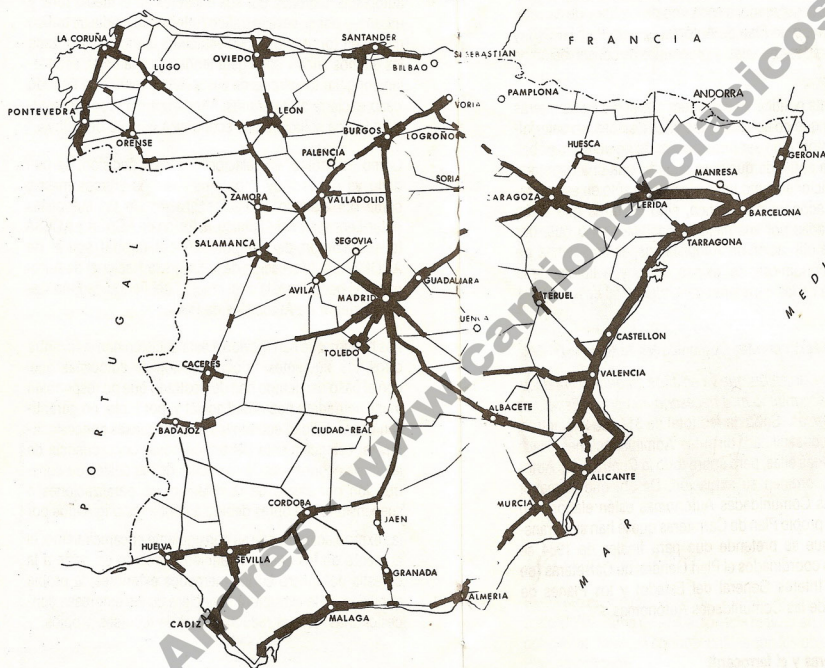
Las características del Plan

Las características del Plan de Carreteras, de cuyo Avance este Cuaderno es una pequeña síntesis, son las siguientes:

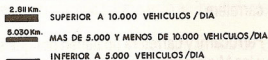
MAR CANTABRICO

FRANCIA

MEDITERRANEO



I.M.D. DE LA RED DE INTERÉS GENERAL EN 1982
 SIN INCLUIR AUTOPISTAS DE PEAJE



Las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias no aparecen en el plano por tener transferidas a sus respectivos Gobiernos autónomos todas las competencias en materia de carreteras.

La red de carreteras es única

Se trata de un Plan que consiga que las distintas actuaciones en la red estatal de carreteras formen parte de un todo. No ha sido así en años pasados. La política anterior prestó atención, por separado, a cada uno de los tipos de carreteras. Y así hubo un Plan de Autopistas, y un Plan REDIA, y planes de redes arteriales, y programas de conservación de carreteras...

Frente a esta política, se considera que la red de carreteras es única, y que no caben actuaciones aisladas, en determinados puntos, a no ser formando parte de un Plan global. Cualquiera entiende que si se acondiciona una carretera, ese acondicionamiento tiene efectos no sólo en esa carretera, que acogerá más tráfico, sino en otras que están sobreutilizadas por sus mejores condiciones; o que, por ejemplo, la utilización de autopistas depende, además de factores económicos, del estado actual y la fluidez de la circulación de las carreteras generales paralelas.

En coordinación con las Comunidades Autónomas

Un Plan de Carreteras que ya en años anteriores era necesario, se hace mucho más necesario aún en un Estado de las Autonomías. Sobre la red total de 317.763 kilómetros, tienen responsabilidad, distintas Administraciones. Hace falta que todas ellas, pero sobre todo la Central y las Autonómicas, coordinen su actuación. De ahí que la mayor parte de las Comunidades Autónomas estén elaborando también su propio Plan de Carreteras que le han sido transferidas y que se pretende que para finales de 1984 se encuentren coordinados el Plan General de Carreteras (de la Red de Interés General del Estado) y los Planes de Carreteras de las Comunidades Autónomas.

Las carreteras y el ferrocarril

Los problemas del transporte por carretera no van a tener solución mediante medidas *exclusivamente* referidas a la carretera.

Ferrocarril y carretera no tienen por qué ser incompatibles, y los Ministerios responsables —el de Transporte, Turismo y Comunicaciones y el de Obras Públicas y Urbanismo— no plantean sus actuaciones como si fueran dos empresas

que compiten entre sí para captar el mayor número posible de usuarios.

Aunque, según se ha expuesto, sea mucho más elevado el tráfico por carretera que por ferrocarril y, en definitiva, son los usuarios los que escogen una y otro, ambos deben servir a las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos y los Ministros responsables deben coordinar sus actuaciones al servicio de esas necesidades.

El Plan General de Carreteras, por ello, ha estudiado los proyectos y previsiones del transporte ferroviario. Si puesta en práctica tendrá en cuenta también, la política ferroviaria que se vaya aplicando en los próximos años.

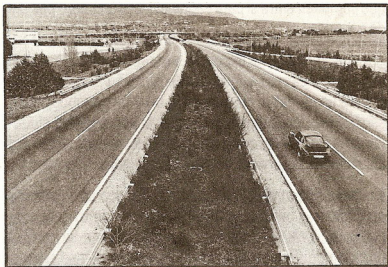


Los objetivos del Plan

Expuesto el carácter del Plan, y antes de describir en concreto el Programa de Actuaciones a realizar en los próximos ocho años, interesa conocer cuáles son los objetivos que el Plan se propone.

Tradicionalmente, al tratar de las carreteras, sólo se consideraba un elemento: el tráfico. Las carreteras son buenas o malas, según sirvan o no al tráfico. Pero esto es insuficiente.

La carretera atraviesa un espacio, cruza un territorio. El paso de una carretera por un determinado territorio produce unos determinados efectos, sean positivos, sean negativos.



El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, en su intervención ante la Comisión del Congreso, para presentar el Avance del Plan de Carreteras, el 20 de octubre de 1983, afirmó:

"Más que nuevos kilómetros de carreteras, hacen falta mejores carreteras... Por mejor carretera no hay que entender sólo aquella que ofrezca más holgura y seguridad a los vehículos, factores a los que, por supuesto, hay que atender. Ni la carretera ni sus efectos, positivos y negativos, se acaban en la cuneta... Mejorar las carreteras es cuidar la inserción de las mismas en el territorio, evitando conflictos con parajes de interés natural, con zonas densamente pobladas o con monumentos histórico-artísticos. Mejorar las carreteras es conseguir de manera simultánea que sirvan mejor al tráfico y se integren más armónicamente en el territorio por ellas atravesado."

Para conseguir ambas cosas, es básico, en un tiempo de crisis económica como el actual, tener muy presente la escasez de recursos y la necesidad de administrarlos racionalmente.

De ahí que los objetivos del Plan de Carreteras descansen en tres pilares estrechamente relacionados entre sí: el tráfico, el territorio y la economía.

El tráfico

En relación con el tráfico, los objetivos propuestos son los siguientes:

- Conseguir un nivel de servicio de la red de carreteras que responda a las demandas y necesidades de los usuarios.
- Mejorar la seguridad vial, mediante el acondicionamiento, reposición y conservación de la red y una adecuada señalización.
- Actuar en itinerarios completos para que las condiciones de circulación sean homogéneas en todos sus tramos, reduciendo a la vez las consecuencias negativas del tráfico de paso por núcleos de población.

El territorio

En relación con el territorio, el Plan de Carreteras se propone objetivos cuya consecución contribuirá a un mayor equilibrio territorial y social, entre los que destacan:

- Hacer más fluidas las comunicaciones entre las diferentes regiones.
- Mejorar los principales itinerarios de larga distancia.
- Aumentar las posibilidades de acceso a aquellas zonas en las que la falta de accesibilidad signifique un condicionante para su desarrollo.

La economía

Finalmente, en lo relativo a la economía, los objetivos que persigue el Plan de Carreteras son:

- Obtener el máximo rendimiento de la planificación y gestión de la red de carreteras, aumentando la eficacia y agilidad de la Administración.
- Prestar especial atención a la conservación y modernización de la red actualmente existente.
- Integrar las carreteras en el medio natural y social.

LOS PROGRAMAS DE ACTUACION PARA LOS OCHO PROXIMOS AÑOS

Una vez definida cuál es la Red de Interés General del Estado, cuáles son los principales problemas de la red de carreteras y de acuerdo con los objetivos que se propone el

Plan, se han elaborado unos Programas de Actuación para los próximos ocho años, de 1984 a 1991.

Los programas que se van a llevar a cabo, en dos fases de cuatro años cada una, son los siguientes:

- Programa de Autovías.
- Programa de Acondicionamiento de la red.
- Programa de Reposición y Conservación.
- Programa de Actuaciones en el medio urbano.

Cada uno de los programas responde a unos determinados criterios que se expresan en cada caso.

Programa de Autovías

Cuando haya concluido la ejecución del Programa se habrán construido unos 2.400 kilómetros de autovías (*).

Su construcción se llevará a cabo en determinados itinerarios completos, en tramos de carretera que son prolongación de autopistas ya existentes y en otros tramos que se encuentran especialmente congestionados.

El Programa de Autovías que da solución a algunos de los problemas de la red, descritos anteriormente, responde a los siguientes criterios:

- Reducir los desequilibrios regionales de la red de carreteras.
- Llegar a una red estatal de carreteras de alta capacidad, complementando las autopistas y autovías actualmente existentes.
- Disminuir los tiempos de recorrido.
- Aumentar la seguridad vial.
- Aprovechar al máximo las carreteras existentes, con objeto de reducir costes.

Se construirán autovías en los siguientes *itinerarios completos*:

- Madrid-Zaragoza.
- Madrid-Valencia y Alicante.

- Madrid-Sevilla.
- Madrid-Badajoz.
- Adanero-Tordesillas-Benavente.
- Burgos-Valladolid-Tordesillas.

Los tramos de autovías que se situarán como prolongaciones de autopistas son:

- Alicante-Murcia-Puerto Lumbreras.
- Murcia-Cartagena.
- Campomanes-Oviedo.
- Tuy-frontera portuguesa.

Los tramos de carretera en los que se construirán autovías, por encontrarse especialmente congestionados, son los de:

- Santander-Torrelavega.
- Málaga-Algeciras.
- Madrid-Toledo.

(*) Además de las autovías propuestas se están estudiando en detalle la situación del itinerario Madrid-Burgos y del tramo Santiago-Pontevedra, inicialmente incluidos en el programa de acondicionamiento de la red.

Programa de Acondicionamiento de la Red

Este Programa persigue la modernización de aquellos itinerarios de larga distancia que no se han incluido dentro del Programa de Autovías; persigue entre otros objetivos, potenciar itinerarios que contribuyan a una descentralización de la red de carreteras.

Las actualizaciones incluidas dentro de este Programa son muy diversas, según las características topográficas del terreno que atraviesan estas carreteras y el trazado, la anchura de calzada, el radio de las curvas, etc. De cualquier modo, en toda la parte de la red objeto de este Programa, la anchura *mínima* de la calzada y de la plataforma será de 7 y 9 metros respectivamente.

Además de los 6.928 kilómetros sobre los que va a actuar este Programa, en él se incluye la construcción de más de 200 variantes o desvíos en otros tantos núcleos de población, de menos de 50.000 habitantes, por los que atraviesan los casi 7.000 kilómetros que van a ser objeto de acondicionamiento.

Programa de Reposición y Conservación

Cuatro son las actuaciones que se incluyen dentro de este Programa: la primera, de mejora de pavimentación de 7.333 kilómetros; la segunda, de conservación ordinaria y acciones puntuales; la tercera, de mejora de la seguridad vial, y la cuarta de señalización.

En el Programa de Reposición y Conservación, que se llevará a cabo en gran parte en la primera etapa (de 1984-1987), se presta especial atención a todos aquellos itinerarios que no han sido incluidos en los Programas de Autovías y Acondicionamiento de la Red de Carreteras.

Además de la pavimentación periódica de aquellos itinerarios que hayan sido acondicionados y el acondicionamiento de más de cien travesías dentro de este Programa, se incluye un conjunto de actuaciones de mejora de la seguridad vial y de señalización.

Aparte de las actuaciones específicas de este Programa orientadas a disminuir el número de accidentes en intersecciones y tramos peligrosos (entre los que se encuentra la supresión de más de 80 pasos a nivel), hay que tener en cuenta las consecuencias positivas en materia de seguridad vial de los dos Programas descritos anteriormente: la construcción de una autovía reduce en un 33 por 100 el índice de peligrosidad de la carretera preexistente; por otro lado, los cálculos llevados a cabo estiman que las actuaciones de acondicionamiento de la red producirán un descenso del índice de peligrosidad de entre un 10 y un 15 por 100.

Programa de actuaciones en medio urbano

La resolución de los problemas de las vías urbanas es cometido de los Ayuntamientos y de las Comunidades Autónomas.

Pero al Estado sí le corresponde garantizar la continuidad de los itinerarios estatales y mejorar los accesos a las ciudades y a los puertos y aeropuertos que son de interés general del Estado.

Y así se va a actuar en 61 poblaciones, bien para garantizar la continuidad del itinerario, bien para mejorar los accesos, así como en los accesos a los puertos y aeropuertos de competencia del Estado que precisan una actuación.

LA INVERSIÓN EN CARRETERAS DURANTE EL PERIODO DEL PLAN GENERAL

Desde 1960 hasta 1973 se dedicó mucho, y de manera creciente, a la inversión de carreteras, tanto que en 1973, se invirtió ocho veces más, en pesetas constantes, que lo que se había invertido en 1962. En los años siguientes, del 73 al 77, la inversión se estabiliza en valores altos, para ir descendiendo a partir de 1977, a cifras que, también en pesetas constantes, suponen en 1980 la mitad de lo invertido en 1973. Esto hizo no sólo que disminuyera el ritmo de construcción de nuevas obras, sino que se produjera un grave deterioro de la red de carreteras existente.

Sin embargo, a partir de 1981, se produjo una quiebra del proceso de desinversión anterior, con el paulatino aumento, de las partidas presupuestarias destinadas a carreteras, y en particular las dirigidas a su conservación. En la actualidad puede afirmarse que sumando las inversiones de la Administración Central y las de las Comunidades Autónomas se está en línea con los valores relativos de inversión que se registran en la Comunidad Económica Europea, si bien es cierto que sigue siendo necesario un proceso creciente de inversión que permita cubrir tanto las necesidades no satisfechas en años pasados, como las previstas en el futuro inmediato.

Así, a la ejecución del Plan de Carreteras, el Estado va a destinar, a lo largo de los próximos ocho años (de 1984 a 1991) 736.100 millones de pesetas, divididos en dos periodos de cuatro años cada uno; a partir de los 55.000 millones presupuestados para 1984, irán creciendo a razón de un 10 por 100 anual en términos reales hasta 1991.

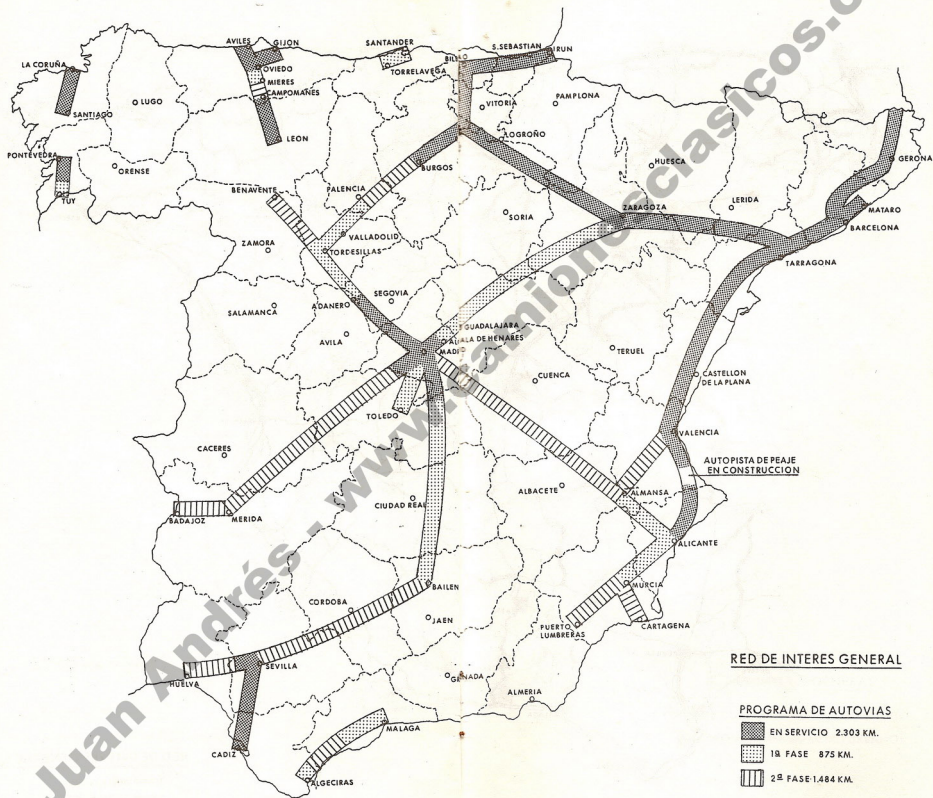
Su distribución según las actuaciones de los diversos programas, es la siguiente:

Programas 1984-1991	millones de pesetas
Programa de autovías	235.800,—
Programa de acondicionamiento de la red	301.000,—
Programa de reposición y conservación	120.000,—
Programa de actuaciones en medio urbano	79.300,—
TOTAL	736.100,—



RED DE INTERES GENERAL

Las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias no aparecen en el plano por tener transferidas a sus respectivos Gobiernos autónomos todas las competencias en materia de carreteras.



RED DE INTERES GENERAL

PROGRAMA DE AUTOVIAS

- EN SERVICIO 2.303 KM.
- 1ª FASE 875 KM.
- 2ª FASE 1.484 KM.

Las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias no aparecen en el plano por tener transferidas a sus respectivos Gobiernos autónomos todas las competencias en materia de carreteras.



RED DE INTERES GENERAL

-  PROGRAMA ACONDICIONAMIENTO
-  ACTUACIONES EN MEDIO URBANO
-  DOBLE CALZADA
-  CALZADA UNICA

Las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias no aparecen en el plano por tener transferidas a sus respectivos Gobiernos autónomos todas las competencias en materia de carreteras.



RED DE INTERES GENERAL

CARACTERÍSTICAS DE LA RED SITUACIÓN AL FINAL DEL PLAN

4.697 KM	CARRETERA CON DOBLE CALZADA (AUTOPISTAS Y AUTOVIAS)
11.727 KM	CARRETERA ACONDICIONADA (CALZADA ÚNICA Y PLATAFORMA > 9 M)
3.584 KM	CARRETERA ACONDICIONADA (CALZADA ÚNICA Y PLATAFORMA < 9 M)

Las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias no aparecen en el plano por tener transferidas a sus respectivos Gobiernos autónomos todas las competencias en materia de carreteras.

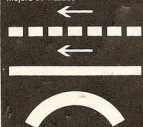
MOPU
Ministerio de Obras Públicas
y Urbanismo
Dirección General de Carreteras



Plan General de Carreteras
1984/91

Programa ARCE
acondicionamiento de la red

Mejora de trazado



MOPU
Ministerio de Obras Públicas
y Urbanismo
Dirección General de Carreteras



Plan General de Carreteras
1984/91

Programa RECO
reposición y conservación

Supresión de paso a nivel



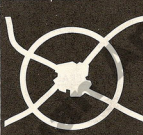
MOPU
Ministerio de Obras Públicas
y Urbanismo
Dirección General de Carreteras



Plan General de Carreteras
1984/91

Programa de actuaciones
en medio urbano

Accesos a población



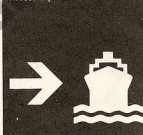
MOPU
Ministerio de Obras Públicas
y Urbanismo
Dirección General de Carreteras



Plan General de Carreteras
1984/91

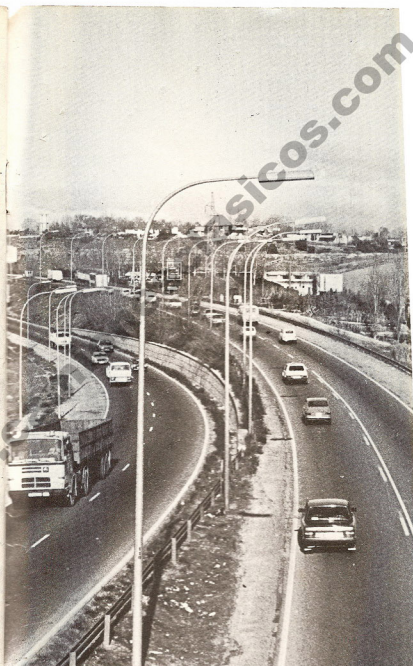
Programa de actuaciones
en medio urbano

Acceso a puerto



Las obras del Plan General de Carreteras llevarán su propia señalización, que figurará a la entrada, hacia el centro y a la salida de la zona en que se realicen los trabajos.

Impresos: Admón. S.A.U.S. Depósito legal: M. 22.516/1984.



La situación de la red, una vez finalizadas las actuaciones programadas en el período 1984-91, será la siguiente:

Tipo de carreteras	Situación inicial (Km.)	Situación final (Km.)
Autopista (peaje y libres)*	1.820	1.855
Autovías y desdoblamientos	483	2.842
Carreteras > 9 m.	8.389	11.727
Carreteras < 9 m.	9.281	3.584

* No incluye autopista de Navarra (101 Km.)

