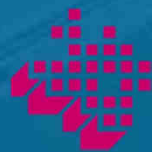


# ANTEPROYECTO DE ACTUALIZACION, MODIFICACIÓN O REVISIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE CARRETERAS DE ALAVA 2016 - 2027



Arabako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Álava

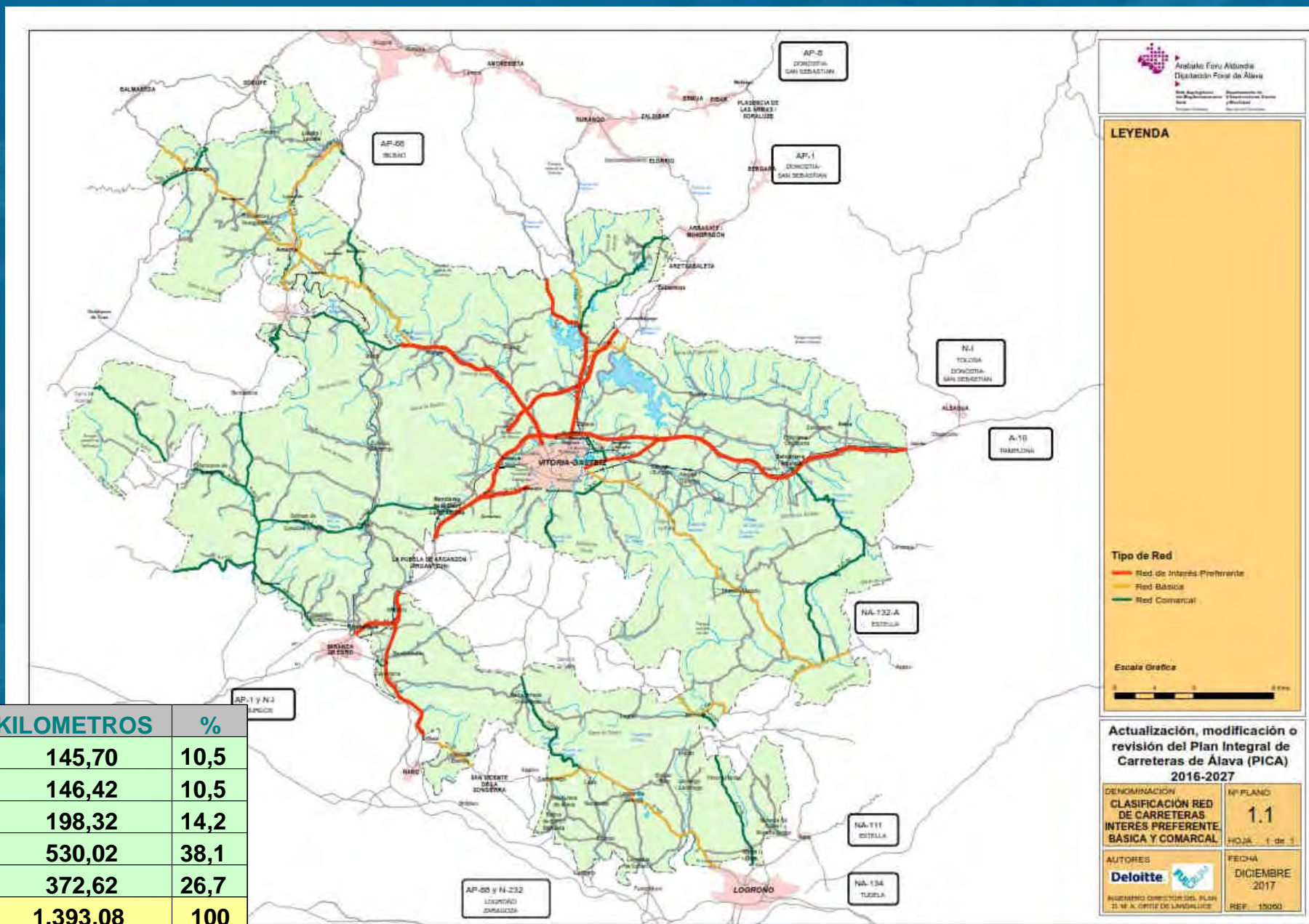
Bide azpiegituren eta Mugikortasunaren Saila  
Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad

## 1.1. LA RED DE CARRETERAS DE ÁLAVA. JERARQUIZACIÓN Y CLASIFICACIÓN.

- **Peculiaridad del Territorio Histórico de Álava en materia de carreteras:**
  - El tema competencial.
  - Situación estratégica: situado entre el eje Atlántico y el Valle del Ebro.
  - Características orográficas del territorio, accidentadas en gran parte del mismo.
  - Más del 75% de la población está concentrado en Vitoria-Gasteiz, estando el resto muy dispersa en el resto del territorio.
- El resto de la red se caracteriza por constituir una tupida red:
  - Accesibilidad a los 51 municipios, que acogen 430 núcleos de población.
  - Conectar con las Provincias y Comunidades Autónomas limítrofes.

# INTRODUCCIÓN

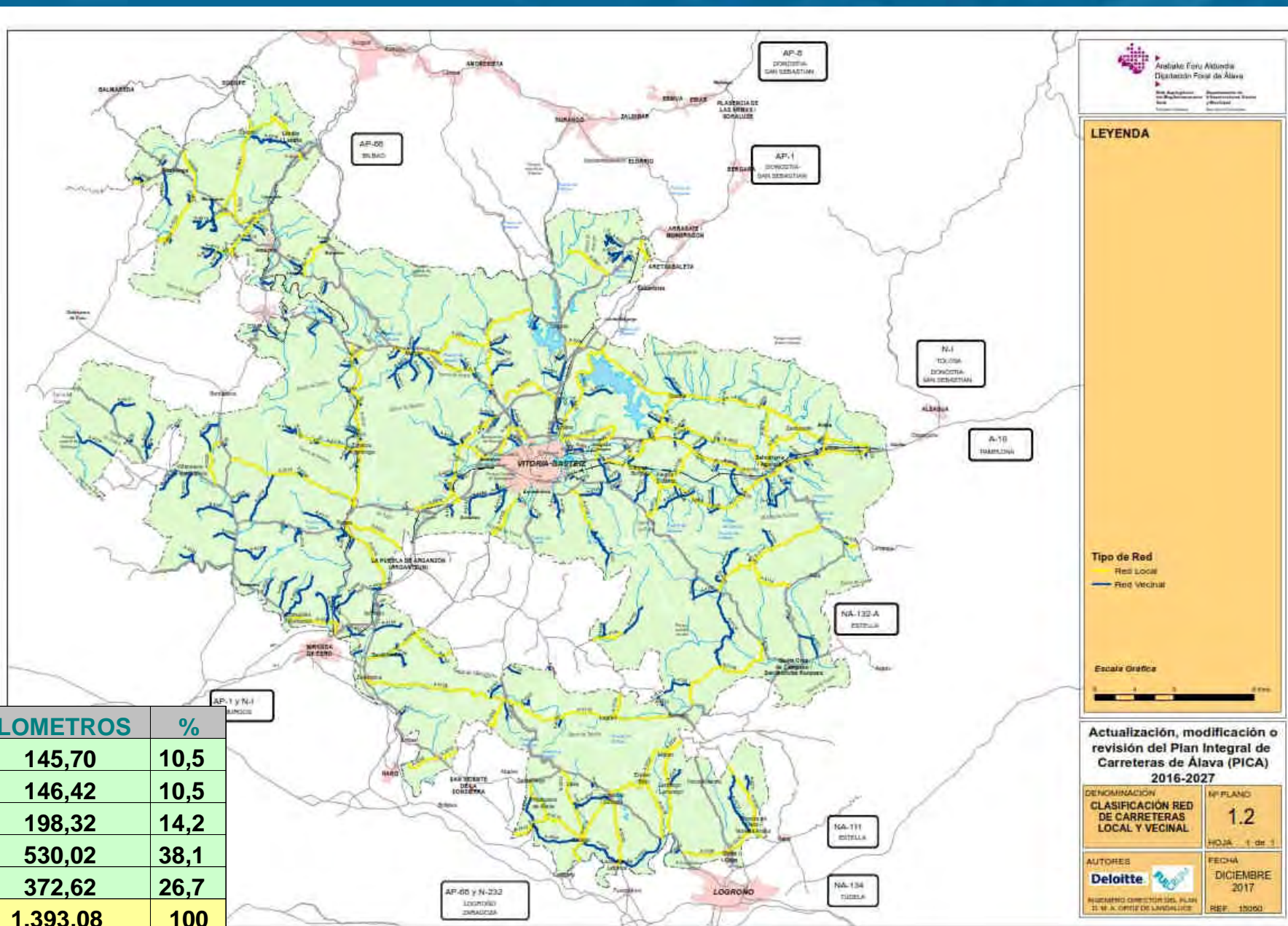
## Clasificación de la red de Carreteras



2018	KILOMETROS	%
PREFERENTE	145,70	10,5
BÁSICA	146,42	10,5
COMARCAL	198,32	14,2
LOCAL	530,02	38,1
VECINAL	372,62	26,7
<b>TOTAL</b>	<b>1.393,08</b>	<b>100</b>

# INTRODUCCIÓN

## Clasificación de la red de Carreteras



# OBJETIVOS DEL PLAN

## ➤ **Objetivos del nuevo Plan Integral de Carreteras de Álava 2016-2027:**

- Mejora de las conexiones con la Red Estatal y Europea.
- Fomentar y mejorar la red de comunicaciones con los territorios limítrofes, coordinando las actuaciones correspondientes.
- Desarrollo territorial equilibrado garantizando una adecuada accesibilidad.
- Red de carreteras más fluida y segura.
- Resolución de la conflictividad de los tramos urbanos y de las travesías.
- Mejora de la calidad de la circulación en la red viaria, potenciando la mejor integración de la carretera en el medio natural atravesado.
- Mejor aprovechamiento de la infraestructura viaria creada, a través de una adecuada conservación y explotación, adaptando dicha infraestructura en cada momento a las necesidades de la demanda de movilidad.
- Compatibilizar las actuaciones en la Red Foral de Carreteras con la conservación de los Espacios de Interés Natural y valores de los paisajes catalogados.

# OBJETIVOS DEL PLAN

- Requisitos fundamentales, desde el punto de vista de la infraestructura, para lograr **el objetivo básico de la seguridad de una red de carreteras:**
  - Una red de carreteras más funcional.
  - Unas características más homogéneas de las carreteras y una circulación más homogénea.
  - Una infraestructura más legible.

**La homogeneización de los itinerarios por tramos, de acuerdo con una jerarquización previa de la red, y la consecución de una buena percepción por el usuario de las características de la carretera, de su equipamiento y de su entorno son objetivos prioritarios dentro de la planificación de carreteras.**

# OBJETIVOS DEL PLAN

- Necesidad de valorar en esta fase los efectos que sobre el medioambiente se deriven de la aplicación del Plan: **Evaluación Ambiental Estratégica.**
- **Ventajas de incorporar la evaluación ambiental en la primera fase del proceso de planificación:**
  - Constituye un instrumento de mayor garantía para la aplicación de políticas de desarrollo sostenible.
  - Presenta un carácter marcadamente preventivo.
  - Permite un mayor grado de eficacia en relación a la protección ambiental, al contemplar las afecciones medioambientales en el proceso planificador, anticipándose a las propuestas concretas.

# OBJETIVOS DEL PLAN

- Permite contemplar y considerar los efectos acumulativos (impacto adicional, acumulativo, inducido) originados por el desarrollo de varios proyectos o por actividades que se podrían generar a partir de la acción propuesta.
- Permite valorar las distintas alternativas en una etapa temprana de la planificación.
- Las decisiones que se tomen a posteriori sobre el diseño de proyectos, vendrán determinadas por las decisiones en cuanto a parámetros básicos de diseño tomadas a nivel de plan.
- Permite la participación pública desde las primeras fases del proceso.



# CRITERIOS DE INTERVENCIÓN EN LA RED

## ➤ Insuficiencias de capacidad.

- Tramos de la Red de Interés Preferente y Red Básica cuyas intensidades de tráfico actuales superen los 8.000 y 10.000 vehículos/día.
- Red de Interés Preferente con plataformas inferiores a 9 metros.
- Red Básica con plataformas inferiores a 8 metros.
- Red Comarcal con plataformas inferiores a 7 metros y entre 7-8 metros.
- Red Local con plataformas inferiores a 5 metros, plataformas comprendidas entre 5 y 6 metros, y plataformas comprendidas entre 6 y 7 metros.
- Red Vecinal con plataformas inferiores a 4,5 metros.

# CRITERIOS DE INTERVENCIÓN EN LA RED

- **Deficiencias de trazado.**
- A continuación, están las necesidades derivadas de la propia **peligrosidad de la red.**
- A estas necesidades se añadieron las derivadas del análisis de las **travesías de población.**
- **Las características tolerables** son las que se han utilizado en la determinación de necesidades: de anchura de calzada/plataforma en función del tipo de red y del tipo de terreno (llano, ondulado/accidentado, montañoso), de pendientes máximas y radios de curvatura mínimos en función del tipo de red.

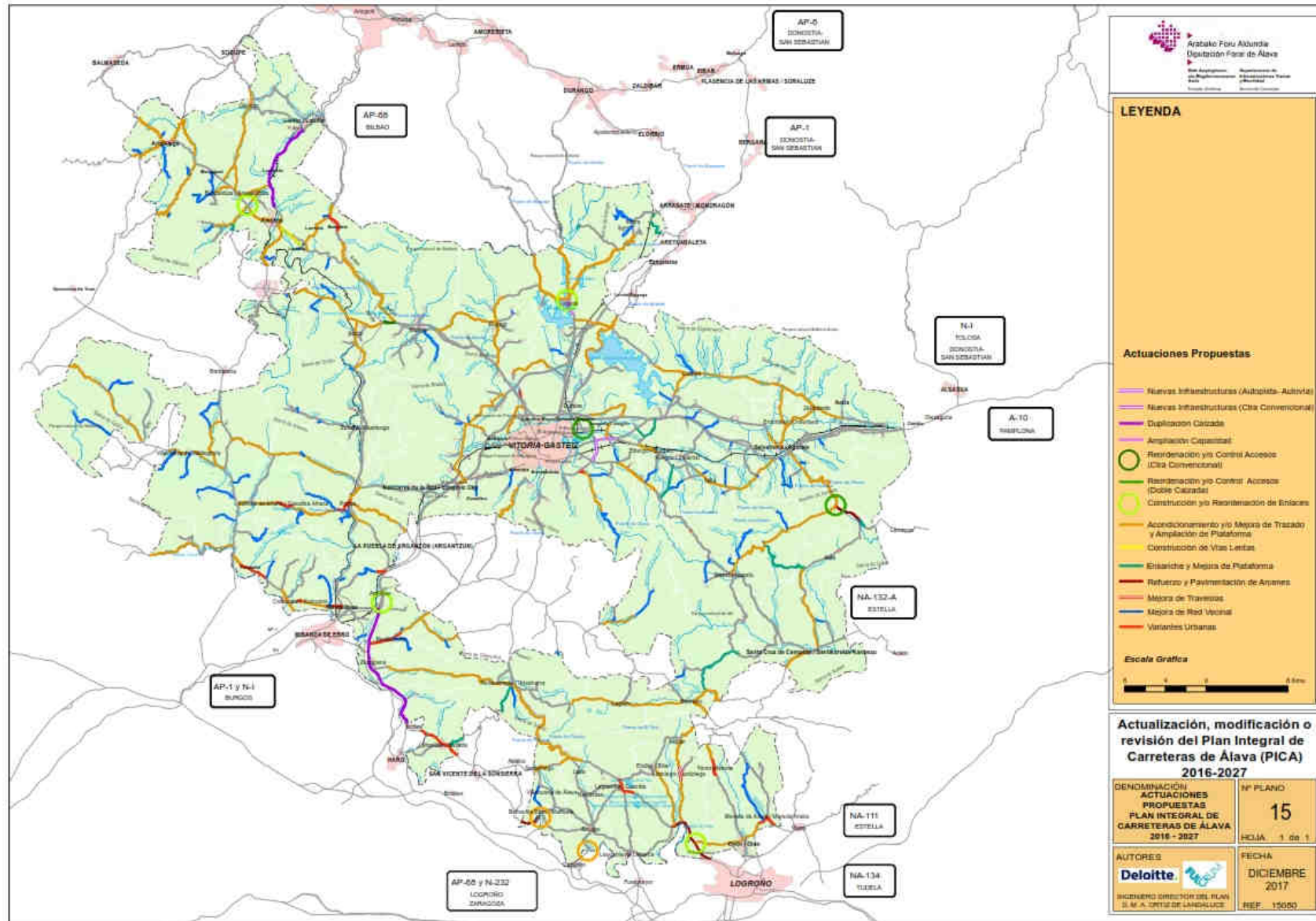
# CRITERIOS DE DISEÑO

Se establecen **las características deseables** que deben ser de aplicación a los nuevos proyectos a realizar a partir de las propuestas de actuación: de anchura de calzada/plataforma y de velocidad de proyecto en función del tipo de red, del tipo de terreno y de la IMD.

Resulta evidente que, con los criterios de intervención y de diseño de la red establecidos, se persigue, además de resolver las carencias observadas en cada tramo de la red en relación con los indicadores que los caracterizan y con los umbrales óptimos establecidos, el cumplimiento del objetivo básico de **homogeneización de las características de la red**, atendiendo a su funcionalidad, tráfico soportado, tipo de terreno, entorno, etc., como **premisa necesaria para la consecución de una buena percepción por el usuario de las características de las carreteras, de su equipamiento y del entorno, objetivos prioritarios para la seguridad de una red de carreteras.**

# NECESIDADES DE INTERVENCIÓN Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

## Actuaciones Propuestas



# PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

## ➤ Nº DE ACTUACIONES EN EL CONJUNTO DE REDES

	II P.G.C.P.V.	P.I.C.A.
<b>OBRA PRINCIPAL</b>		
Nuevas infraestructuras	1	
Duplicación de la calzada	4	
Ampliación de capacidad	2	
Reordenación y control de Accesos	5	
Construcción y/o reordenación de enlaces	6	4
<b>ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED</b>		
Acondicionamiento	13	16
Mejora de Travesías	2	7
Construcción de vías lentas	1	
Mejora de Trazado y ampliación de plataforma		101
Ensanche y mejora de plataforma		15
Reordenación de intersecciones y control de accesos		2
Construcción y/o reordenación de enlaces		1
Refuerzo de Pavimentación de arcenes		3
Mejora de la Red Vecinal		96
<b>VARIANTES DE POBLACIÓN</b>	2	13
	36	254

**Total**

**290 actuaciones**

# INVERSIONES PREVISTAS POR PROGRAMAS Y TIPO DE RED

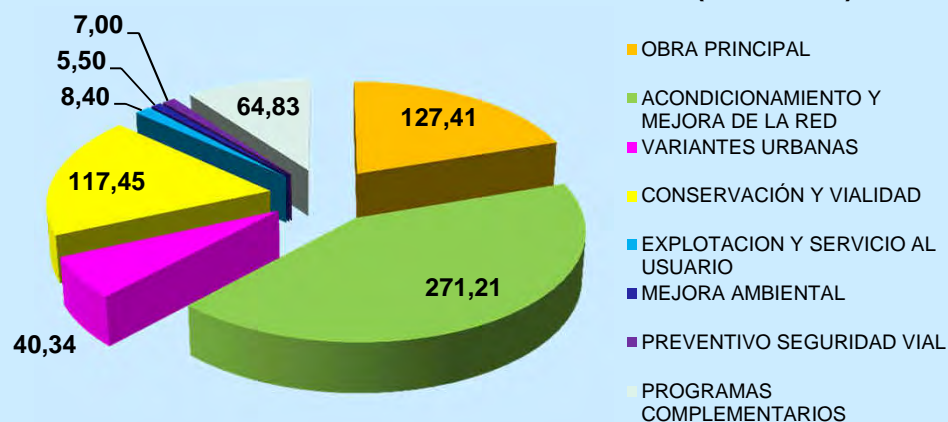
- **MODERNIZACIÓN Y MEJORA DE LA RED:** **406,84 M€**  
PROGRAMAS DE OBRA PRINCIPAL, ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED Y VARIANTES URBANAS

RED DE INTERÉS PREFERENTE	27,30 %
RED BÁSICA	23,32 %
RED COMARCAL	17,00 %
RED LOCAL	26,33 %
RED VECINAL	6,05 %

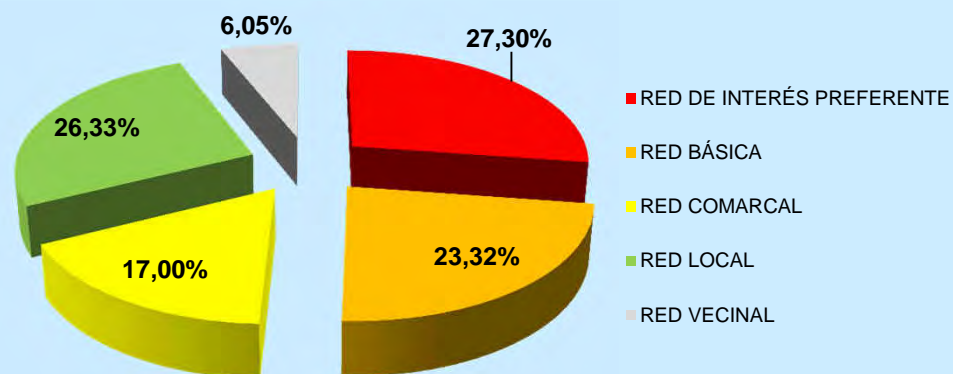
- **CONSERVACIÓN Y VIALIDAD (Conservación integral, Gestión directa, Vialidad invernial)** **117,45 M€**
- **EXPLOTACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO (Centro de Control de Carreteras, Implantación de ITS, otros servicios)** **8,40 M€**
- **MEJORA AMBIENTAL (Molestias de ruido, recuperación ambiental e integración paisajística, pasos de fauna)** **5,50 M€**
- **PREVENTIVO DE SEGURIDAD VIAL:** **7,00 M€**
- **PROGRAMAS COMPLEMENTARIOS (Estudios y Proyectos, Expropiaciones, Servicios afectados):** **64,83 M€**

# INVERSIONES PREVISTAS POR PROGRAMAS Y TIPO DE RED

## TOTAL INVERSIÓN POR PROGRAMAS (M.EUROS)



## TOTAL INVERSIÓN POR TIPOS DE RED (%)



**El citado anteproyecto se encuentra a disposición de cuantos organismos, entidades, corporaciones y particulares que resulten interesados, en el Servicio de Carreteras del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava.**

**Asimismo, se encuentra a disposición la documentación del anteproyecto en la página web de la Diputación Foral de Álava <http://www.araba.eus/web/AnteproyectoPlanIntegralCarreteras>.**