

O papel das infraestruturas viarias No marco da ordenación territorial de Galicia

ETHEL M^a VÁZQUEZ MOURELLE

Directora da Axencia Galega de Infraestruturas
Enxeñeira de camiños, canles e portos

Regap

MONOGRÁFICO
Ordenación do territorio e urbanismo

Resumo: *En Galicia as infraestruturas de transporte son un elemento clave para a competitividade da economía e estratéxico para a configuración dun modelo territorial equilibrado, tanto na súa articulación territorial interna como na definición das súas conexións exteriores.*

Superar definitivamente as limitacións que supón para Galicia a súa posición como ámbito periférico esixe planificar, proxectar, impulsar e executar un potente sistema de comunicacións baseado en estratexias de mobilidade sostible.

As novas autovías que se están desenvolvendo, tanto de conexión exterior como de vertebración interior, as liñas ferroviarias de alta velocidade e a posta en marcha de distintas iniciativas en materia de transportes e de promoción de modos alternativos, proporcionarán un salto cuantitativo e cualitativo.

En definitiva, en materia de infraestruturas viarias, a estratexia de futuro de Galicia debe ser completar os seus eixes de articulación territorial na rede de transporte, tanto na rede de conexión exterior como na rede principal interna.

Palabras clave: *Galicia, infraestruturas, planificar, mobilidade, sostible, competitividade, articulación territorial.*

Abstract: *In Galicia transport infrastructures are the key to the economy competitiveness as well as a strategic element to achieve a balanced territorial model, both in its territorial organization and in its external connections defining.*

Finally overcoming Galicia's handicap due to his peripheral location requires planning, designing, developing and implementing a powerful communications system based on sustainable mobility strategies.

New highways that are being developed, bringing both external and internal connections, high speed rail lines and the implementation of various initiatives regarding alternative transport modes promotion, will provide a quantum leap.

In short, in terms of road infrastructure, Galicia should base its strategy for the future by completing its 6-axis based territorial transport network.

Key words: Galicia, infrastructure, planning, mobility, sustainable, competitive, territorial articulation.

Índice: 1. As infraestruturas de transporte e a ordenación territorial de Galicia. 1.1. A ordenación territorial en Galicia. 1.2. O marco da planificación. 1.3. A planificación da rede de infraestruturas de transporte. 1.3.1. Incidencia suprarrexional da planificación. 1.3.2. Incidencia interna da planificación. 1.4. O papel das infraestruturas de transportes na articulación territorial de Galicia. 1.4.1. O reforzo da articulación do sistema de cidades. 1.4.2. A reconstrución co transporte do territorio conformado polas cidades e as súas periferias. 1.4.3. Reforzar a relación das cidades cos grandes espazos do territorio rexional. 1.4.4. Garantir a accesibilidade ao extenso sistema de asentamentos. 2. Diagnóstico do estado actual das estradas en Galicia. 2.1. Características da rede de estradas galegas. 2.2. A rede de estradas galegas como soporte da accesibilidade aos núcleos de poboación. Travesías. 3. O plan director de estradas de Galicia, plan move. 3.1. Introducción. 3.2. Obxecto do plan. 3.3. Reflexión estratéxica. Principios estratéxicos e obxectivos do plan. 3.4. Actuacións propostas. 3.4.1. Nova clasificación da rede viaria galega. 3.4.2. Actuacións na rede autonómica. 4. Estado actual das infraestruturas. 5. Actuacións en curso en infraestruturas na comunidade galega. 6. Conclusións



1 As infraestruturas de transporte e a ordenación territorial de Galicia

As infraestruturas de Comunicacións e Transportes constitúen un elemento fundamental para o desenvolvemento de Galicia, por tres motivos principais:

- A posición xeográfica periférica de Galicia, afastada dos centros máis dinámicos do espazo europeo do que formamos parte.
- O seu Sistema Urbano Policéntrico, liderado por dúas cidades maiores, outras cinco cidades medias e un extenso conxunto de pequenas cidades, vilas intermedias e cabeceiras municipais.
- O complexo sistema de pequenos asentamentos de carácter rural, que completa os núcleos urbanos anteriores e que cobren a totalidade do territorio galego, conformando un sistema de asentamentos que dá accesibilidade e xestiona o conxunto do territorio galego.

1.1 A ordenación territorial en Galicia

Antes de analizar o papel das infraestruturas na ordenación territorial de Galicia, é necesario facer unha análise do territorio da Comunidade galega.

A intensa dispersión territorial de Galicia é unha característica do seu sistema de distribución de poboación, no que dos 315 concellos que compoñen a comunidade, 258 teñen menos de 10.000 habitantes. Ao mesmo tempo, cada concello, ao contrario do que sucede

noutros territorios do Estado, distribúe a súa poboación nunha rede de pequenos asentamentos de poboación, nunha media de 0,9 entidades por km² para o conxunto de Galicia.

Das 28.699 entidades de poboación, 25.596 presentan unha poboación inferior aos 100 habitantes, o que supón máis do 89%, característica que pon de manifesto o fenómeno de dispersión territorial.

Distribución das entidades de poboación de Galicia

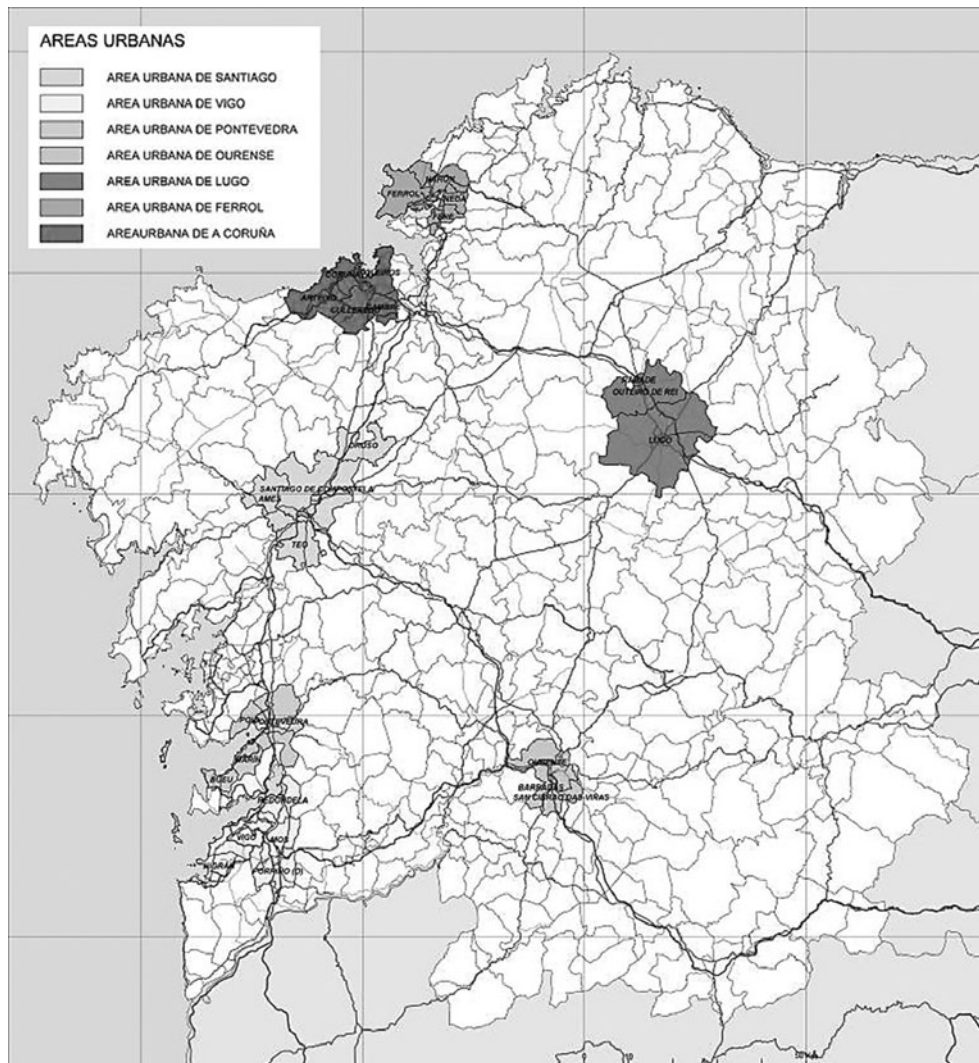
Poboación	A Coruña			Lugo			Ourense			Pontevedra			Galicia		
	Nº entidades	Poboación	% Poboación	Nº entidades	Poboación	% Poboación	Nº entidades	Poboación	% Poboación	Nº entidades	Poboación	% Poboación	Nº entidades	Poboación	% Poboación
0-100	8.685	231.189	20,16%	9.029	144.365	40,84%	3.158	82.649	24,66%	4.724	161.783	16,81%	25.596	619.966	22,16%
101-500	996	182.048	15,88%	115	21.756	6,15%	376	72.418	21,60%	1.221	244.046	25,36%	2.708	520.268	18,60%
501-1.000	63	43.987	3,84%	19	14.079	3,98%	20	13.652	4,07%	99	67.468	7,01%	201	139.186	4,98%
1.001-2.000	37	54.251	4,73%	8	12.735	3,60%	3	4.630	1,38%	38	53.475	5,56%	86	125.091	4,47%
2.001-5000	36	115.674	10,09%	4	11.884	3,36%	4	14.829	4,42%	19	55.332	5,75%	63	197.719	7,07%
5.001-10.000	8	59.655	5,20%	6	43.128	12,20%	2	12.599	3,76%	8	55.098	5,72%	24	170.480	6,09%
> 10.000	9	459.674	40,10%	2	105.557	29,86%	4	134.442	40,11%	6	325.270	33,80%	21	1.024.943	36,64%
TOTAL	9.834	1.146.458	100,00%	9.183	353.504	100,00%	3.567	335.219	100,00%	6.115	962.472	100,00%	28.699	2.797.653	100,00%

Fonte: Nomenclator de poboación (INE, 2010)

En canto ao volume de poboación cabe distinguir tres niveis claramente identificables: o primeiro, as dúas cidades cabeceira do sistema, Coruña e Vigo, que superan os 250.000 habitantes. Nun segundo nivel sitúanse as outras cinco principais cidades de Galicia con poboacións que superan os 50.000 habitantes, aproximándose case todas elas aos 100.000 habitantes. O terceiro nivel represéntano os 49 municipios que superan os 10.000 habitantes e, por último, os restantes municipios menores que ascenden a 259, o 82,2% do total de Galicia.

En tanto que se constata a inexistencia dun sistema de cidades capaz de concentrar e ser motor das iniciativas de crecemento económico e desenvolvemento urbano, que descansa apoiado principalmente no sistema urbano principal que se constitúe arredor das sete cidades galegas, o fenómeno da dispersión dos asentamentos amplía progresivamente o seu ámbito territorial, que xa non descansa unicamente na cidade central e nos municipios integrantes da súa área urbana, senón que se estende —principalmente ao longo dos eixos de comunicación— conformando unha extensa área de asentamentos que demanda en maior medida accións singulares de ordenación que contribúan á mellora da articulación territorial.

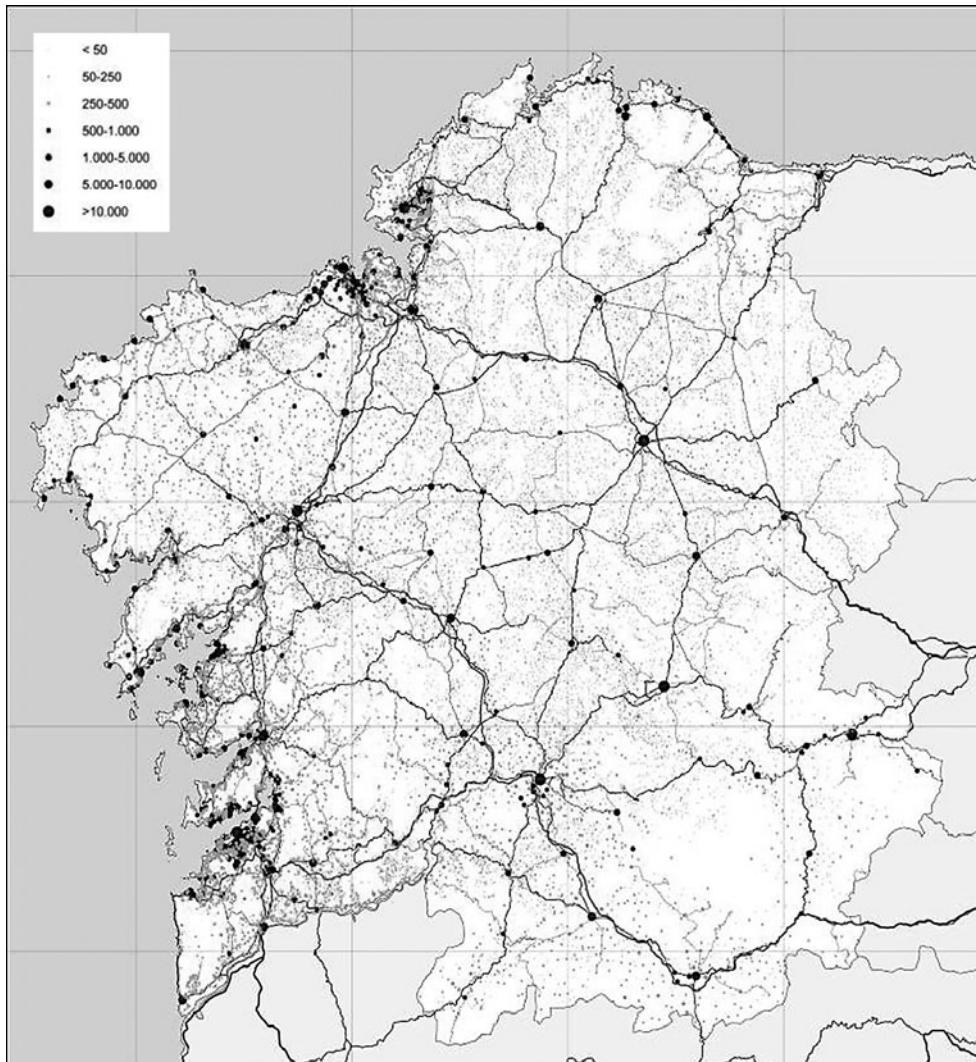
En efecto, a visión do plano de distribución espacial dos asentamentos permite percibir a conformación de dúas amplas rexións urbanas arredor das cidades da Coruña-Ferrol, polo norte, e Vigo-Pontevedra, ao sur, pero tamén comeza a percibirse a presenza dun fenómeno de concentración que se estende desde Vigo e Santiago invadindo a Ría de Arousa, conformando unha ampla mancha de difusión territorial, que reproduce o modelo de expansión das cidades experimentado na década anterior, cara aos espazos máis amplos, expandindo un crecemento que se apoia en núcleos de tamaño medio. Neste sentido, núcleos como Ribeira, Boiro, Padrón e sobre todo Vilagarcía, non poden ser entendidos illadamente senón formando parte dun amplo espazo territorial de base urbana.



Cara ao norte, con menor forza, percíbese un fenómeno similar na rexión A Coruña-Ferrol, coa súa expansión cara Carballo e Valdoviño-Cedeira, pero lonxe aínda de estender a súa difusión cara espazos territoriais da Costa Norte e a Costa da Morte.

Arredor das dúas capitais provinciais interiores o fenómeno de expansión é menor, aínda que si recolleu parte dos efectivos poboacionais que abandonaban as súas respectivas provincias. Isto pódese apreciar no discreto fenómeno de expansión da área urbana de Ourense que permite intuír a conformación dunha ampla coroa exterior arredor das vilas de Carballiño, Celanova e Allariz.

O resto do sistema territorial artículase arredor das cidades e vilas de tamaño medio que constitúen o sistema urbano intermedio, arredor de núcleos como Ribadeo, Viveiro, Cee e Noia, na costa, e Lalín, As Pontes, Vilalba, Sarria, Monforte, Xinzo, Verín e O Barco no interior.

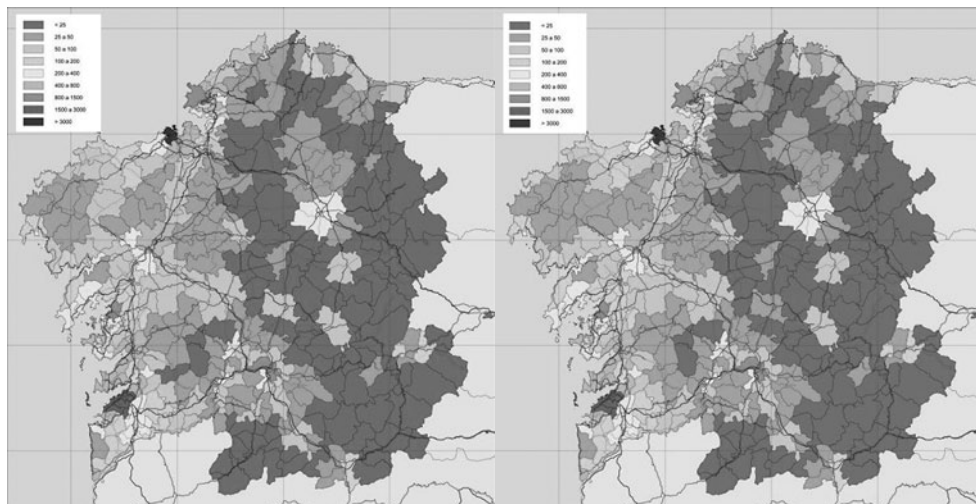


Finalmente, indicar que son significativos os datos acerca das densidades de poboación. As provincias da Coruña e Pontevedra presentan no seu conxunto densidades moi superiores á media galega, expresivas do maior peso e da maior concentración de poboación. As provincias interiores presentan moi baixas densidades de poboación no seu conxunto, arredor dos 40 habitantes /km², asimilables ás do sistema rural das provincias atlánticas.

Nunha visión global comparativa pode confirmarse a existencia dun sistema urbano principal que presenta densidades superiores aos 330 habitantes/km², cifra non moi elevada en comparación coas principais cidades españolas, pero que permite e favorece a aparición de fenómenos de concentración urbana nas actividades de emprego, comercio e servizos; en tanto que a densidade dos espazos asociados ao sistema urbano secundario, que se sitúan arredor dos 80 habitantes/km², aínda pode considerarse moi feble respecto da posibilidade de aparición de fenómenos de concentración dun nivel medio e superior de servizos, ao

non terse superado o albor de densidade que favorece a aparición destes fenómenos de natureza urbana, que pode situarse arredor dos 100 habitantes /km².

Respecto á densidade de poboación municipal, os planos que se acompañan a continuación reflicten con claridade a dispersión poboacional, fronte aos fenómenos de concentración xa comentados. Constatase a existencia dun bo número de municipios con moi baixas taxas de densidade (menores a 25 hab./km²), maioritariamente localizados no interior e próximos ás comunidades de Asturias e Castela-León ou ao veciño país de Portugal.



Densidade de poboación municipio hab./km².
Ano 2006

Hipótese de densidade de poboación municipio hab./km².
Ano 2017

A lectura simultánea dos dous planos que se acompañan permite reafirmar a existencia dos fenómenos de concentración descritos arredor das sete cidades e as súas áreas urbanas, xunto coa pervivencia e aparición de espazos intermedios compostos por municipios e cidades menores que conforman os sistemas urbanos intermedios, que nos últimos anos experimentaron igualmente fenómenos de concentración de poboación (máis sutís e de menor dimensión que nas cidades principais) en detrimento dos municipios do seu medio territorial.

As hipóteses do IGE para a proxección da poboación futura (ano 2017) confirman o mantemento das densidades de poboación actuais en liñas xerais. Apréciase, en todo caso, unha tendencia á concentración de poboación arredor das áreas urbanas da Coruña, Santiago e Vigo que se materializaría no incremento da densidade de poboación dalgún dos municipios limítrofes das cidades principais. Pola contra, as áreas urbanas de Ourense e, en menor medida, de Lugo, experimentarían unha diminución de poboación.

1.2 O marco da planificación

- A Ordenación Territorial de Galicia

Os instrumentos políticos e institucionais necesarios para abordar a Ordenación Territorial de Galicia non xurdiron ata a aprobación do Estatuto de Autonomía e os desenvolvementos legais en materia de Ordenación Territorial.

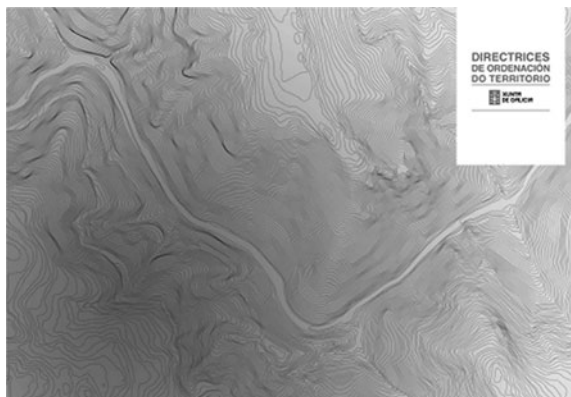
Neste sentido a “Lei 10/1995 de Ordenación do Territorio de Galicia”, contempla no seu capítulo II as funcións e contidos das Directrices de Ordenación do Territorio. A súa concepción global, integrada no deseño económico e social de Galicia, propón un marco xeral de referencia para os restantes instrumentos de ordenación territorial e establece as previsións e criterios para a formulación das políticas de planificación.

- Directrices de Ordenación do Territorio

A aprobación desta Lei permitiu poñer en funcionamento os mecanismos necesarios para a realización das Directrices de Ordenación do Territorio (DOT), documento que será o marco legal de referencia que estableza as pautas para o asentamento de diversas actividades de acordo coas políticas sociais, económicas e culturais da Comunidade Autónoma.

Así, as Directrices de ordenación do territorio de Galicia configúranse como instrumento básico da estratexia para a consecución dun desenvolvemento equilibrado e sostible, en coherencia coa Estratexia territorial europea que, para conseguir un desenvolvemento equilibrado e sostible do territorio, propón:

- a cohesión económica e social,
- a conservación dos recursos naturais e do patrimonio cultural, e
- unha competitividade máis equilibrada do territorio europeo.



As Directrices de ordenación do territorio buscan a combinación da planificación socioeconómica coa física, na procura da eficacia nas tarefas de fomento das actividades, co equilibrio territorial, a protección ambiental, a calidade urbanística, a xestión infraestrutural e a integración unitaria de Galicia. Elaborouse para iso unha proposta na que se conxugaron criterios de homoxeneidade e de funcionalidade, xuntando as liñas básicas da Estratexia territorial europea e da Estratexia galega de desenvolvemento sostible.

Finalmente, en infraestruturas viarias nas DOT considérase importante prestarlle atención a aspectos moi relevantes e que non sempre se puxeron en primeiro plano, como son a conservación e o mantemento da rede secundaria, a minoración dos impactos ambientais negativos, a integración paisaxística das estradas e a seguridade viaria.



- O modelo territorial proposto polas Directrices de Ordenación do Territorio

O modelo territorial de Galicia toma como referencias fundamentais as establecidas na política territorial da Unión Europea e na Lei de ordenación do territorio de Galicia (Lei 10/1995), e pódense sintetizar nos seguintes puntos:

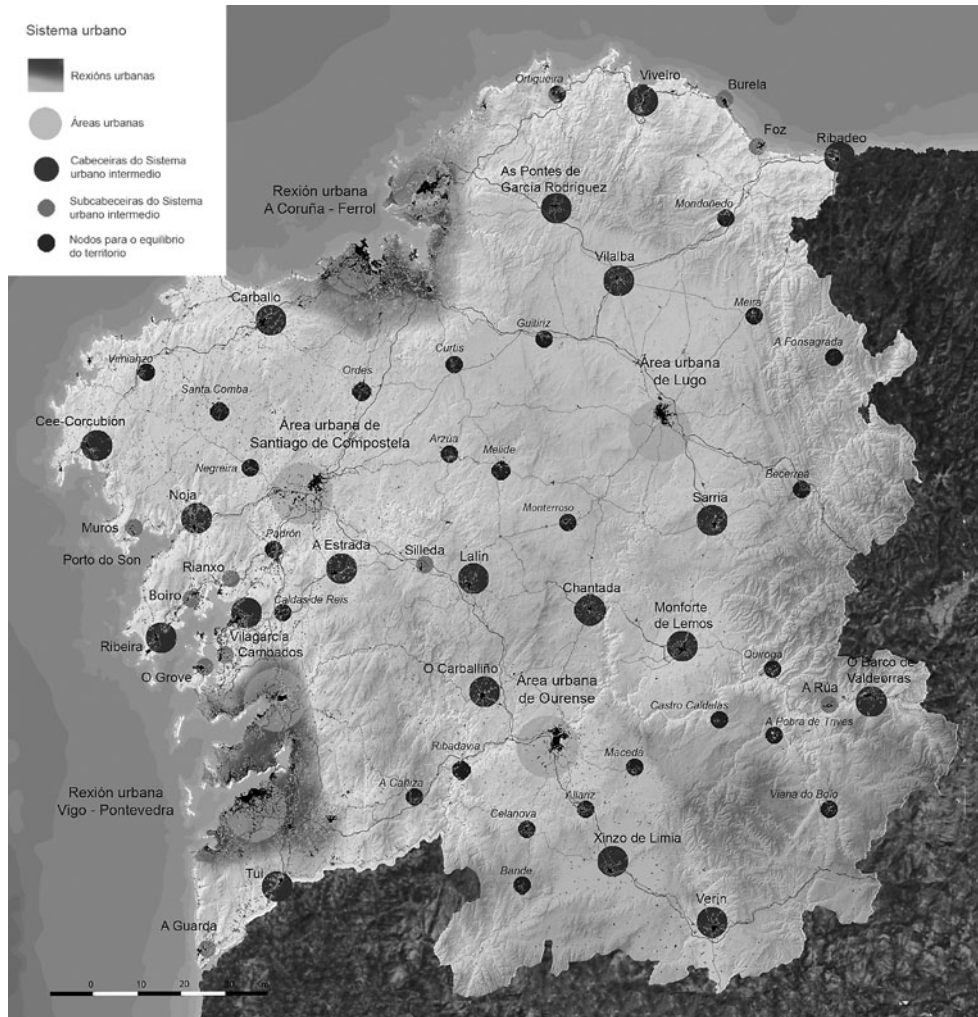
1. Desenvolvemento económico equilibrado e sostible, para que Galicia se siga aproximando aos niveis de renda e de riqueza das rexións máis desenvolvidas.
2. A cohesión social e a mellora da calidade de vida da poboación, de xeito que todas as persoas dispoñan dun nivel axeitado de servizos e de oportunidades.
3. A utilización racional do territorio e a sostibilidade ambiental, mediante a xestión responsable dos recursos naturais e a protección do medio.

Para acadar estes obxectivos as DOT establecen un modelo territorial cunha estrutura básica que se define a partir dun sistema xerarquizado de asentamentos, articulado polas redes de infraestruturas e equipamentos, que se implanta sobre un medio rural que conta cunha biodiversidade e patrimonio cultural que hai que protexer e xestionar.

A análise territorial de Galicia permite conformar unha estrutura xerarquizada na que as sete grandes cidades de Galicia, pola súa dinámica e o seu tamaño constitúen, o chanzo superior do sistema territorial. Neste chanzo aparece o nivel de **Rexión urbana**, no que se debe facer a gran planificación territorial, o deseño das grandes infraestruturas, do transporte público entre cidades, dos solos industriais e dos grandes equipamentos supramunicipais. Por outro lado, propónse outro nivel de planificación relacionada cos servizos e as infraestruturas municipais básicas. Este nivel corresponde territorialmente con espazos das áreas urbanas de Vigo e A Coruña e coas áreas urbanas de Santiago, Lugo, Ourense, Pontevedra e Ferrol.

Na estratexia territorial de Galicia é fundamental o denominado “**Sistema urbano intermedio**” que está formado por pequenas cidades e vilas que centralizan nas súas contornas subsistemas de carácter supramunicipal. A súa función é proporcionar unha base urbana aos seus respectivos ámbitos de influencia para que a totalidade do territorio galego dispoña dunha adecuada cobertura de servizos urbanos de certo nivel, esenciais para a calidade de vida e para o desenvolvemento das actividades produtivas.

Ao redor do sistema de pequenas cidades e cabeceiras comarcais configúranse os **Nodos** para o equilibrio do territorio como sistema básico de núcleos que permiten asegurar unha adecuada cobertura de funcións urbanas esenciais en todo o espazo galego. Estes nodos pechan a xerarquía de asentamentos con influencia supramunicipal.



Fonte: Directrices de Ordenación do Territorio

1.3 A planificación da rede de infraestruturas de transporte

O fenómeno da mobilidade e da apreciación das distancias dos desprazamentos está en continuo proceso de cambio:

- Os fenómenos de globalización da economía e dos mercados, da mellora das infraestruturas, da xeneralización das novas tecnoloxías de información e da consecuente expansión territorial dos ámbitos de interrelacionamento, fan das infraestruturas de transporte unha condición inescusable para sustentar a multiplicación da mobilidade.
- A satisfacción dos dereitos sociais básicos da poboación, en canto a dispoñibilidade e accesibilidade aos mercados de traballo e aos servizos, cun criterio de sostibilidade global, demanda mellores condicións dos servizos de transporte.

Estas dúas formulacións outorgan ao Sistema de Transporte un papel decisivo na contribución á vertebración do territorio, na potenciación do tecido produtivo, na relación cos principais mercados de consumo de bens e servizos, en posibilitar un mellor e maior aforro enerxético, unha utilización sostible dos recursos, e unha minoración dos impactos sobre o medio ambiente.

Un principio básico de eficacia de todo proceso de planificación é que garde coherencia co resto de instrumentos de planificación cos que solapa.

Neste sentio, a articulación territorial do sistema de transporte, debe atender aos instrumentos de planificación ou de ordenación:

- Doutras ámbitos territoriais con incidencia na comunidade galega:
 - A escala europea: O Libro Branco dos Transportes de Europa.
 - O Libro Branco de Transporte 2011 define o marco xeral das accións a emprender nos próximos dez anos no ámbito das infraestruturas de transporte, na lexislación do mercado interior, na redución da dependencia do carbono, da tecnoloxía para a xestión do tráfico e os vehículos limpos, así como a estandarización dos distintos mercados. Estas accións van encamiñadas a impulsar o transporte, para permitir un crecemento da economía e a creación de postos de traballo, que permita a todas as rexións permanecer integradas totalmente e de forma competitiva na economía mundial.
 - Dentro do Libro Branco considérase que as infraestruturas determinan a mobilidade, non sendo posible ningún cambio fundamental no transporte se non está avalado por unha rede axeitada. A nivel xeral, os investimentos en infraestruturas de transporte teñen un impacto positivo no crecemento económico, crean riqueza e postos de traballo e aumentan os intercambios comerciais, a accesibilidade xeográfica e a mobilidade das persoas. A planificación das infraestruturas debe maximizar o impacto positivo no crecemento económico e que minimize o impacto negativo no medio ambiente.
 - A escala española: O Plan Estratégico de Infraestruturas e Transportes. (PEIT) 2005-2020 do Ministerio de Fomento.
- De entidades autónomas con competencias específicas:
 - En portos: Os Plans Estratégicos das Autoridades Portuarias así como o resto de instrumentos de planificación contemplados no marco de planificación dos portos do Estado: plans directores de portos, plans especiais de usos portuarios e plans de empresa. Todos eles na medida en que existan.
 - En aeroportos: Plans Directores de aeroportos galegos.
- De ámbitos de planificación diferentes do transporte, pero con incidencia sobre a planificación dos transportes:
 - Directrices de ordenación do territorio de Galicia.
 - Instrumentos de planificación territorial urbana (PXOM e PXOU)

- Doutrous ámbitos de planificación da propia administración autónoma galega:
 - Plan Director de Instalacións Loxísticas de Galicia
 - Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica.

Os instrumentos de planificación específicos deben ser considerados ao abordar cada sección ou modo de transporte, pero sen abandonar o alcance global que debe presentar a ordenación integral do sistema de transporte e a necesidade de encadrar de forma coordinada a ordenación estratéxica en materia de transporte, no conxunto da ordenación territorial.

No caso particular das **infraestruturas de transporte por estrada**, os principios básicos, sobre os que se desenvolverá a planificación, deben ir orientados a garantir os seguintes obxectivos:

- 1) Orientar a política en materia de infraestruturas ao servizo dunha concepción estratéxica e global do país, contribuíndo á mellora da competitividade da economía e ao benestar dos cidadáns.
- 2) Mellorar as condicións de accesibilidade e da mobilidade das persoas, garantindo o acceso da poboación e das mercadorías ás infraestruturas do transporte con carácter equitativo, universal e global.
- 3) Lograr unha mobilidade sostible, compatibilizando o desenvolvemento económico coa preservación do medio ambiente.
- 4) Garantir a seguridade no transporte, mellorando as condicións das infraestruturas e dos usuarios.

É polo tanto, necesaria unha planificación —encadrada na planificación xeral de transportes— dunha infraestrutura viaria xerarquizada, priorizando corredores rápidos de articulación co sistema urbano, racionalizando e mellorando a rede menor —mesmo a provincial e a local—, para garantir unha rede básica de servizo selectivamente mellorada.

Das análises socioeconómicas e o coñecemento do marco territorial de Galicia conclúese a necesidade de completar e xerarquizar a rede viaria, baseada principalmente no perfeccionamento das relacións internas e a mellora das relacións coa Rexión Norte de Portugal. Como obxectivo de Planificación debe adoptarse que o 80% da poboación de Galicia se encontre a menos de 15 minutos dunha vía de altas prestacións.

Neste sentido, a mellora das comunicacións é imprescindible para propiciar un desenvolvemento rexional que garanta a cohesión e o reequilibrio territorial, reforce as relacións entre os distintos territorios e contribúa especialmente a reforzar o papel dos núcleos urbanos intermedios e os espazos rurais. Do mesmo modo tamén deberá atender aos centros de produción e áreas industriais que requiran dun adoitado acceso viario segundo a súa categoría.

Por último, consideraranse do mesmo modo os accesos ás áreas loxísticas e intermodais, en coordinación coa súa planificación sectorial.

Estes ámbitos deben ter nas estradas o elemento necesario de articulación e complementariedade cos distintos sistemas de transporte.



Con estas consideracións deberá realizarse unha análise dos itinerarios viarios da totalidade da rede (Estado+Xunta+Deputación+Concellos) segundo categorías, atendendo aos criterios de accesibilidade antes mencionados, de forma que contribúan á mellora da articulación territorial de Galicia.

1.3.1 Incidencia suprarrexional da planificación

A planificación de infraestruturas ten que resolver axeitadamente a resposta aos dous niveis de articulación territorial suprarrexional:

- 1) A comunicación rápida coa Rede Transeuropea de Transporte.
- 2) A articulación co noso Ámbito Rexional Europeo, os territorios do noso medio inmediato: Asturias e Portugal.

De forma que se contribúa a mellorar as relacións interrexionais e a aproximación de Galicia ao espazo internacional Europeo, mediante a finalización do Eixo Atlántico Ferrol – Tui, AP-9 (mesmo a súa extensión ao ámbito litoral cantábrico e a súa conexión con Asturias, A-8); Acceso A-6 (Pedrafita - Arteixo); Acceso A-52 (Vilavella - Porriño); Acceso A-76 (Ourense - Ponferrada); Verín - Fronteira Portuguesa (A-75).

En termos **xeo-económicos**, a posición de Galicia na periferia sur atlántica, afastada dos grandes eixos centrais europeos, fana dobremente dependente das infraestruturas de transporte.

En termos **rexional-europeos** o espazo noroeste peninsular preséntase como un complexo fragmentado, sen un Polo Urbano dinamizador con dimensión suficiente como para constituírse nun nodo relevante na rede de cidades europeas.

1.3.2 Incidencia interna da planificación

Ao interior da comunidade galega e intimamente vinculado co anterior, as accións de planificación de estradas debe dar resposta axeitada a:

- A contribución á localización das áreas de actividades económicas de carácter produtivo e a complementariedade cos sistemas modais de transporte de mercadorías. A contribución ao reforzo das políticas de localización de áreas empresariais debe ter nas estradas o elemento necesario de articulación e complementariedade cos distintos sistemas de transporte. Unha política equilibrada respecto á distribución e concentración de ámbitos de desenvolvemento produtivo, apoiada na accesibilidade do viario principal, contribuirá ao correcto desenvolvemento económico.
- A articulación do sistema de cidades coa mellora dos aspectos de accesibilidade e mobilidade urbana e periurbana. A multipolaridade do sistema urbano galego debe ser atendida axeitadamente coa planificación de estradas. O desenvolvemento dos Plans Sectoriais viarios de acceso ás sete cidades ten que formar parte primordial da política de planificación como un dos instrumentos necesarios para o relanzamento económico. A innovación dos procesos que reclaman novas condicións de competitividade, o impulso dos cambios sociais asociados, apoiados na mellora da accesibilidade ás áreas e rexións urbanas.

- A vertebración e o reequilibrio do territorio rexional. Asistimos a un fenómeno de xeneralización da urbanización non referido unicamente ao feito de que unha porcentaxe cada vez maior habite nas cidades e as súas periferias urbanas (máis do 80% da poboación europea), senón que, ao mesmo tempo, o resto da poboación que non habita nas cidades ten relacións funcionais, materiais, sociais ou culturais cada vez máis frecuentes con elas.

Nesta liña, a mellora das comunicacións debe propiciar un desenvolvemento rexional que garanta a cohesión e o reequilibrio territorial, reforzando as relacións entre os distintos territorios e contribuíndo especialmente a reforzar o papel dos núcleos urbanos intermedios e os espazos rurais, incorporados a unha rede de relacións que chegue aos espazos máis dinámicos.

1.4 O papel das infraestruturas de transportes na articulación territorial de Galicia

Se tradicionalmente as redes de transporte e comunicacións foron recoñecidas como factores estratéxicos para o desenvolvemento rexional, a aceleración da globalización da economía, a xeneralización das novas tecnoloxías e a consecuente expansión territorial dos ámbitos de relación, convértenas hoxe nunha condición inescusable para o desenvolvemento.

O desequilibrio territorial entre a Galicia interior e a litoral, a dispersión e a fragmentación do sistema de asentamentos demandan uns esforzos singulares para lograr a articulación e cohesión interna do territorio.

Por unha parte, a crise demográfica e social da Galicia interior reclama ancorar e relacionar grandes territorios aos espazos dinámicos da Galicia urbana.

Por outra parte, a Galicia urbana arrastra os problemas derivados da multipolaridade do sistema de cidades, da fragmentación dos agregados urbanos e da superación dos límites municipais polo crecemento urbano, factores que inciden na dificultade para lograr unha escala de aglomeración capaz de crear un gran polo rexional de desenvolvemento.

Galicia presenta por tanto unha relativa homoxeneidade na densidade de asentamentos de poboación (0,9 de media para o conxunto de Galicia), mais unha grande heteroxeneidade na distribución de habitantes, con densidades superiores a 400 hab./km² fronte a amplas zonas consideradas desertos poboacionais.

Aquí radica a complexidade da xestión das infraestruturas de Galicia, dado que os modelos territoriais de poboamento e de poboación están claramente desequilibrados.

Esta singular dimensión territorial dun país densamente poboado e extensivamente habitado pon nun primeiro plano as cuestións de relación interna, das comunicacións e das infraestruturas de transporte. De tal forma que os obxectivos de infraestruturas para a articulación do territorio seguen ocupando un papel preponderante. Entre estes obxectivos destacan catro que resultan estratéxicos:

- 1) Reforzar a articulación do sistema de cidades



- 2) A reconstrución co transporte do territorio conformado polas cidades e as súas periferias.
- 3) Reforzar a relación das cidades cos grandes espazos do territorio rexional.
- 4) Garantir a accesibilidade ao extenso sistema de asentamentos.

1.4.1 O reforzo da articulación do sistema de cidades

No espazo europeo, a fase actual de desenvolvemento asigna ás cidades un papel determinante como centros de produción, recepción e difusión dos procesos innovadores, como espazos de concentración dos servizos avanzados ás empresas e a poboación.

No caso de Galicia, o sistema urbano presenta un grao de concentración inferior aos polos rexionais do sistema europeo. Agrupa en 200 km 7 cidades, 2 polos metropolitanos e continuos litorais (nos que se dan relacións de carácter urbano) arredor das Rías.

Anoar definitivamente o sistema de cidades esixe, por unha parte, facer un esforzo para rematar os eixos interurbanos incompletos, particularmente a comunicación a través de vías de altas prestacións do triángulo interior Lugo-Santiago-Ourense, e a definición dunha nova alternativa ao Eixo Atlántico excesivamente hipotecado e colapsado que representa a estrada N-550. Por outra banda, esixe resolver axeitadamente os accesos ás cidades con actuacións de penetración e distribución urbana e metropolitana que desbloqueen a conxestión terminal que cuestiona hoxe a eficiencia para as relacións interurbanas de vías tan especializadas como a autoestrada AP-9 ou as autovías A-6 e A-52. Por último, require realizar un exercicio de coordinación e de cooperación interadministrativa na Planificación conxunta da rede e as actuacións, de cara a garantir a súa eficiencia.

1.4.2 A reconstrución co transporte do territorio conformado polas cidades e as súas periferias

A xeneralización da urbanización e a crecente extensión dos fenómenos urbanos no territorio caracterizan a fase actual do crecemento das cidades europeas.

En Galicia, este proceso adopta a forma dunha progresiva difusión na urbanización fomentada pola dispersión e a gran densidade de poboacións de orixe e pola accesibilidade xeneralizada no territorio de forma que a "cidade real" en Galicia está formada en case todos os casos pola cidade compacta central orixinaria e por unha vasta sucesión de periferias que adoptan diversas formas e engloban distintas realidades. Unha sucesión de feitos urbanos, que manteñen coa cidade central unha relación de dependencia directa e que malia as súas discontinuidades e desarticulación, forman parte da cidade real, unha cidade que demanda cada vez máis mobilidade, sendo as infraestruturas de transporte cruciais para o funcionamento eficiente da cidade e a calidade de vida dos seus habitantes.

1.4.3 Reforzar a relación das cidades cos grandes espazos do territorio rexional

Os espazos de influencia directa das cidades fanse cada vez máis extensos e as relacións cos territorios que configuran o seu espazo inmediato, máis intensas.

Propiciar un desenvolvemento rexional que garanta a cohesión e o equilibrio territorial, implica reforzar a interrelación entre os distintos territorios e moi especialmente o afianza-

mento dos núcleos urbanos intermedios e os espazos rurais nunha rede de relacións que chegue ata os espazos máis dinámicos, facilitando que as cidades cumpran o papel que lles corresponde como centros de difusión da actividade económica.

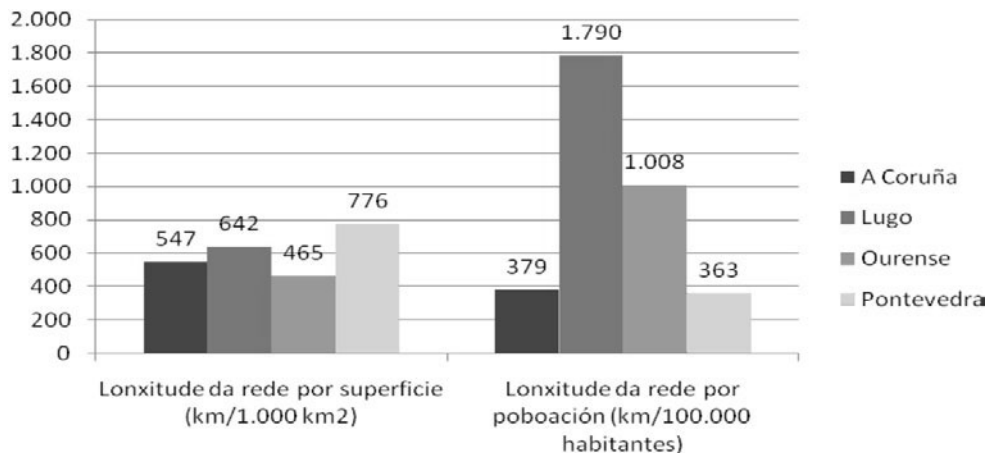
1.4.4 Garantir a accesibilidade ao extenso sistema de asentamentos

A Comunidade galega caracterízase, como xa se comentou anteriormente, pola dispersión da súa poboación e pola existencia de innumerables asentamentos de poboación distribuídos nun territorio caracterizado pola súa difusión xeográfica e atendidos por unha extensa rede de infraestruturas de diversa escala.

Segundo datos consultados no Anuario Estatístico do ano 2009 publicado polo Ministerio de Fomento, pódese observar que a rede de estradas da Provincia de Lugo é a máis extensa de España, con 6.327 km de rede, dada a súa configuración de municipios, seguida de León e Burgos con 6.012 e 5.038 km respectivamente. Isto, xunto cos datos de densidade de estradas por poboación e por superficie entre Galicia e a media nacional, dános unha idea da dificultade de xestión das infraestruturas no territorio galego, pois practicamente en Galicia este indicador é o dobre ca no resto de España.

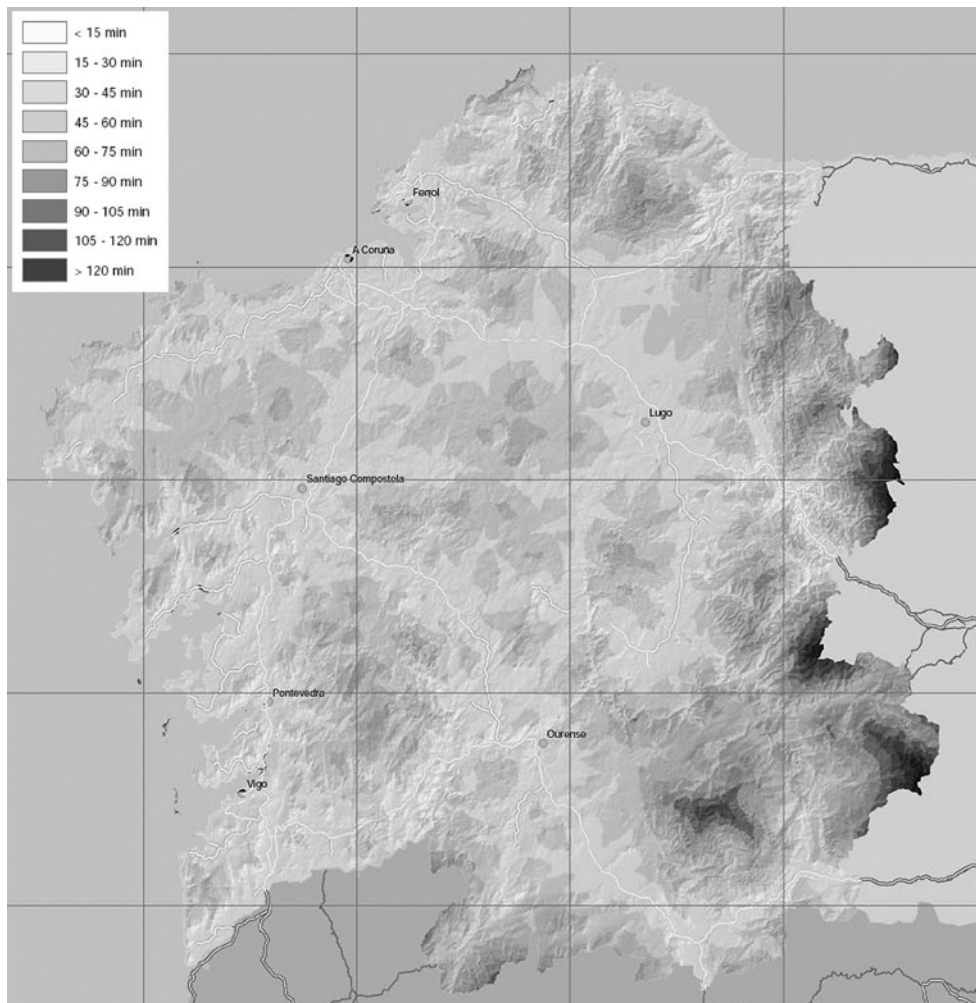
	Superficie (km ²)	km/1.000 km ²	Habitantes	km/100.000 hab.
A CORUÑA	7.950	547	1.146.458	379
LUGO	9.856	642	353.504	1.790
OURENSE	7.273	465	335.219	1.008
PONTEVEDRA	4.495	776	962.472	363
GALICIA	29.574	593	2.797.653	627
ESPAÑA	504.645	328	47.021.031	352

Fonte. INE (2010)e Anuario Estatístico Ministerio de Fomento, 2009



Fonte. INE (2010)e Anuario Estatístico Ministerio de Fomento, 2009

Unha vez que as actuacións que a día de hoxe se atopan en obras na comunidade galega se poñan en servizo suporá que ao redor do 77% da poboación encontrárase a menos de 15 minutos dunha Vía de Altas Prestacións:



TEMPOS	% POBOACIÓN	% SUP.
< 15 min	77,0	43,0
15-30 min	18,0	34,9
30-45 min	3,2	12,2
45-60 min	1,1	5,0
60-75 min	0,5	2,7
75-90 min	0,1	1,2
90-105 min	0,1	0,6
105-120 min	0,0	0,3
> 120 min	0,0	0,1
TOTAL	100	100



2 Diagnóstico do estado actual das estradas en Galicia

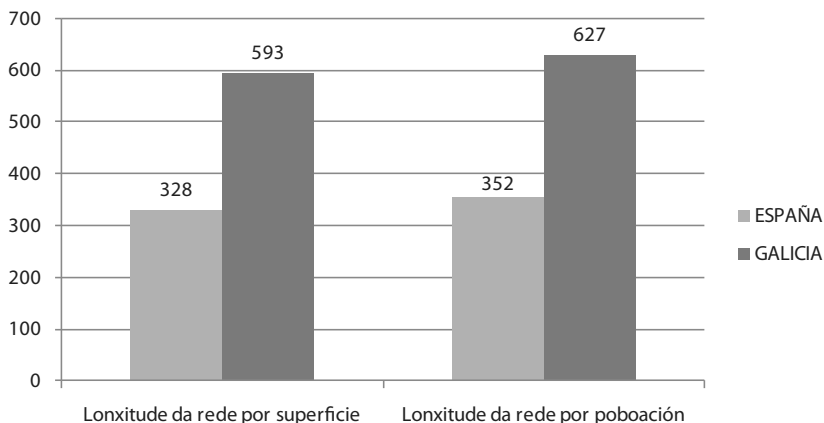
2.1 Características da rede de estradas galegas

Nos últimos anos a evolución da rede de estradas localizada ao interior da Comunidade Autónoma galega foi experimentando un constante incremento para o total dos organismos titulares (Estado, Xunta e Deputacións), pasando dos 15.338 km de estradas existentes no ano 1990 (data de elaboración do primeiro Plan de Estradas) ata os 17.546 km no ano 2009 (último dato publicado no Anuario do Ministerio de Fomento, 2009).

	TOTAL	REDE DO ESTADO	REDE DA COMUNIDADE AUTÓNOMA	REDE DAS DEPUTACIÓNS
A CORUÑA	4.349	544	1.685	2.120
LUGO	6.327	665	1.454	4.208
OURENSE	3.380	513	1.021	1.846
PONTEVEDRA	3.490	523	1.275	1.692
GALICIA	17.546	2.245	5.435	9.866
ESPAÑA	165.466	25.633	71.076	68.757

Fonte: Anuario Estadístico Ministerio de Fomento, 2009.

En materia de estradas Galicia presenta unha extensa rede, xestionada polas distintas administracións (Estado, Xunta e Deputacións Provinciais), que alcanza na actualidade dos 17.546 km; cifra que sitúa á Comunidade Autónoma por riba da media estatal, tanto no que se refire a lonxitude da rede por superficie territorial (593 km por 1.000 km² de superficie, fronte aos 328 km da media do Estado), como en relación á súa poboación (627 km por 100.000 habitantes, fronte aos 352 km da media Estatal).



Fonte: INE (2010) e Anuario Estadístico Ministerio de Fomento, 2009

En todo caso, esta situación de relevancia respecto ao peso da rede de estradas descansa basicamente na rede de menor rango, é dicir, a de competencia das deputacións provin-



ciais. Así, aínda que a densidade da rede viaria de competencia autonómica se sitúa en Galicia en termos absolutos, por enriba da media nacional respecto ás demais comunidades (178 km/1.000 km² e 191 km/100.000 Hab., fronte aos 140 e 163 que presenta respectivamente a media nacional), se a valoramos en termos relativos, o peso da rede de competencia autonómica sobre o total da rede de distintas competencias ao interior da Comunidade Galega, sitúase por debaixo da media nacional (30,09% en Galicia fronte ao 42,69% da media nacional para a rede de titularidade autonómica), e moi afastada dos valores que presentan comunidades como Navarra ou o País Vasco, onde a rede de competencia autonómica é maioritaria no total da rede.

As particulares características do modelo territorial galego, e en particular da súa distribución de poboación, son a principal causa da elevada lonxitude da rede, que se traduce nuns cocientes sobre superficie ou poboación de case o dobre que a media nacional.

Densidade da rede de estradas. Galicia e España	GALICIA	ESPAÑA
Lonxitude da rede por superficie (km/1.000 km ²)	593	328
Lonxitude da rede por poboación (km/100.000 hab.)	627	352

A relación de estradas de titularidade da Comunidade Autónoma de Galicia foi aprobada por Decreto 308/2003, do 26 de xuño. En dito decreto as estradas clasifícanse segundo o tipo de rede definido no artigo 10 da *Lei 4/1994, de estradas de Galicia*, que establece a seguinte clasificación:

- Rede Primaria Básica, incluíndo Vías de Alta Capacidade (Autoestradas, Autovías, Corredores e Vías para Automóbiles) e estradas convencionais
- Rede Primaria Complementaria
- Rede Secundaria

Dos 17.546 km. da rede de estradas existentes na Comunidade Autónoma Galega, o 56% pertencen a estradas de titularidade das Deputacións Provinciais, mentres que o 31% corresponde á Administración autonómica, e o 13% restante á Administración do Estado. Dos 5.435 km de estradas autonómicas, o 4% son vías de alta capacidade, se ben está previsto un notable incremento da súa lonxitude, un 26% corresponde á rede primaria básica, un 27% á rede primaria complementaria e finalmente, un 42% á rede secundaria.



Fonte: Anuario Estadístico Ministerio de Fomento, 2009.

Na actualidade, para as demandas de tráfico existentes, non existen problemas relevantes de capacidade agás en tramos puntuais; xeralmente vinculados aos accesos ás cidades e aos seus ámbitos urbanos, onde se producen os maiores problemas de conxestión, sobre todo nas cidades da Coruña e Vigo. Estes problemas de conxestión son puntuais, vinculados á accesibilidade urbana, e focalizados maioritariamente en horas punta, non dándose en xeral situacións de colapso.

En conclusión, de acordo cos datos analizados, Galicia presenta unha rede razoablemente ben dimensionada en canto á súa extensión e ámbito de cobertura que, coa incorporación das novas actuacións (tanto na rede de competencia autonómica coma na de competencia estatal) debe ser capaz de atender as demandas de diversidade na accesibilidade territorial.

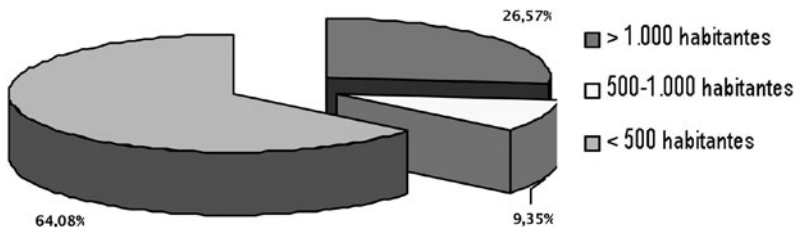
2.2 A rede de estradas galegas como soporte da accesibilidade aos núcleos de poboación. Travesías

Como xa se indicou anteriormente, Galicia posúe case 29.000 entidades de poboación distribuídas no total dos 315 municipios da Comunidade Autónoma (INE, 2010). Entidades que viron garantida historicamente a súa accesibilidade e a súa comunicación a través das estradas que, na maior parte das ocasións, se converteron á súa vez no soporte básico (practicamente o único) do crecemento residencial e da expansión territorial dos asentamentos de poboación. Esta particular característica ocasiona a aparición nas estradas galegas de múltiples tramos de Travesías.

Unha condición da rede viaria de Galicia, derivada como se indicou das particulares características da distribución de poboación, está representada pola condición da rede viaria galega como soporte e garantía da accesibilidade territorial, o que se deriva na existencia de múltiples tramos de estradas que se configuran como Travesías Urbanas (condición que se estende tanto á gran parte da rede Autonómica como á rede Estatal e, por suposto, á maior parte da rede dependente das Deputacións Provinciais).

Na rede de estradas dependente da Administración Autonómica **os tramos de Travesías, que ascenden a un total de 1.670 km, representan máis do 30% do total da rede**, concentrados maioritariamente na rede de menor rango (Rede Primaria Complementaria e Rede Secundaria) que presentan 1.166 km (case o 70% do total de travesías). Restando en todo caso unha importante lonxitude da rede (504 km) que se configura como Travesía na rede viaria de maior rango.

No gráfico seguinte móstranse as porcentaxes de travesías existentes na rede de estradas, en función da poboación, valorados sobre a totalidade de estradas con travesías, é dicir, sobre os 1.670 km da rede que presentan travesías sobre os 5.435 km dos que consta a rede.



Fonte: Elaboración propia a partir dos datos do CATVIS e valores de IMD facilitados pola Dirección Xeral de Infraestruturas

Unha lectura matizada dos datos indica, non obstante, a existencia de tres factores que deben ser tidos en conta á hora de valorar a transcendencia desta circunstancia:

- Os maiores rangos de intensidade de tráfico (IMD >8.000 vehículos) nas Travesías danse soamente en 296 km de estradas (o 17,7% do total de travesías e só o 5,6% da lonxitude total da rede autonómica).
- Gran parte das Travesías urbanas que se localizan sobre a rede Primaria Básica presentan itinerarios alternativos en viario de Alta Capacidade existente ou previsto.
- A maior parte das Travesías que presentan as intensidades máis altas concéntranse sobre o viario de acceso ás cidades e os seus ámbitos metropolitanos próximos, sobre os que existen planificadas actuacións de cara á súa resolución.



3 O plan move

3.1 Introducción

O “Plan MOVE”, xorde como documento básico de planificación da Dirección Xeral de Infraestruturas, en prol de resolver os problemas detectados nas infraestruturas viarias, partindo das necesidades do territorio, e nace coa intención de establecerse como marco de referencia para o desenvolvemento das estradas en Galicia, en consonancia co Plan Estra-téxico de Infraestruturas proposto polo Ministerio de Fomento para o período 2005 – 2020.

A Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas viña desenvolvendo o seu labor no concernente ao transporte por estrada en base ao Plan de Estradas aprobado en 1991 e ao Plan Director de Infraestruturas de 2001, alcanzándose un alto grao de cumprimento.

Este Segundo Plan de Estradas nace unha vez esgotado o período de vixencia do primeiro, e nel inclúiranse novas actuacións para satisfacer as demandas de tráfico, especialmente nos medios urbanos, como consecuencia da estruturación do territorio coas novas autovías, ademais dalgunha das vías non executadas no Plan anterior.

Para a elaboración do Plan páttese do convencemento de que só desde unha análise global do territorio se pode facer unha planificación adecuada. De aí que se considere o viario no seu conxunto, independentemente da súa titularidade.

O **Plan Director de Estradas de Galicia**, presentado no ano 2008, inclúe a análise e diagnóstico da rede existente, as previsións da situación da rede de estradas ao final do período de vixencia do Plan, a programación de actuacións e o estudo económico e financeiro.

Con respecto ao **Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica (Plan MOVE)** presentado no ano 2009, mellora e optimiza o Plan Director de Estradas de Galicia (2008).

O "*Plan MOVE, Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica*" establece as orientacións estratéxicas en materia de infraestruturas de transporte coa finalidade de facilitar a mobilidade das persoas e o acceso aos mercados, contribuíndo deste modo á mellora da competitividade da economía e ao benestar dos cidadáns. A posta en marcha deste Plan de Mobilidade dotará a Galicia dunhas infraestruturas de transporte que son un elemento clave para a competitividade da economía, para a calidade de vida das galegas e galegos e para a cohesión, vertebración e reequilibrio territorial da comunidade.

Este **Plan MOVE 2009-2020**, é e será o documento base de planificación en materia de estradas en Galicia.

3.2 Obxecto do plan

O "*Plan MOVE*" ten por principal obxecto abordar a planificación en materia de estradas no ámbito da Comunidade Galega, fixando as directrices de coordinación e planificación, co fin de garantir a coherencia e funcionalidade do sistema viario da Comunidade Autónoma.

Este documento forma parte dunha planificación conxunta do territorio desenvolvida pola Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas xunto coas Directrices de Ordenación do Territorio.

A outro nivel encóntrase o **Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte** que se erixe como o documento de referencia da planificación do Ministerio de Fomento en todo o Estado e en Galicia. Os obxectivos xerais do PEIT, que a continuación se relacionan, poden e deben ser extensibles á planificación de transportes en Galicia:

A. Mellorar a eficiencia do sistema, en termos de calidade dos servizos efectivamente prestados e atender as necesidades de mobilidade das persoas e os fluxos de mercadorías en condicións de capacidade, calidade e seguridade axeitadas e proporcionar as características deses fluxos. Para o que se:

- a) *Desenvolverá un sistema integrado de transporte nun marco de complementariedade e coordinación entre os distintos modos e entre as infraestruturas e servizos competencia de distintas Administracións e Organismos.*
- b) *Optimizará o uso das infraestruturas existentes mediante medidas de xestión da demanda.*



c) *Impulsará unha política de conservación e mantemento do patrimonio de infraestruturas.*

B. Fortalecer a cohesión social e territorial. *Para o que se:*

- a) *Asegurarán unhas condicións de accesibilidade equitativas ao conxunto do territorio e en particular á España non peninsular.*
- b) *Identificarán os beneficiarios potenciais da política de infraestrutura e transportes, evitando transferencias regresivas de renda.*

C. Contribuír á sostibilidade xeral do sistema *mediante o cumprimento dos compromisos internacionais da normativa europea en materia ambiental, en particular en canto ás emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).*

D. Impulsar o desenvolvemento económico e a competitividade. *Para o que se:*

- a) *Potenciará o papel das áreas urbanas e metropolitanas españolas.*
- b) *Reforzarán as relacións transfronterizas.*
- c) *Fomentarán o desenvolvemento dos programas de I+D+i e os avances tecnolóxicos aplicados á xestión e explotación de infraestruturas e servizos de transporte.*

3.3 Reflexión estratéxica. Principios estratéxicos e obxectivos do plan

Este Plan ten como obxectivo principal establecer unha reflexión estratéxica que logre completar a articulación da rede de infraestruturas de transporte de Galicia co exterior e a conexión entre os principais eixos interiores, adecuar o transporte nos medios urbanos, mellorando a accesibilidade dos diferentes ámbitos funcionais do territorio desde unha perspectiva metropolitana e garantir que o 80% da poboación se sitúe a menos de 15 minutos dunha Vía de Altas Prestacións (VAP).

Así mesmo, busca mellorar a seguridade viaria, reducindo nun 50% o número de vítimas de accidentes de circulación nas estradas galegas no horizonte de 2013, elevar o investimento en mantemento e conservación da rede ao 3% do seu valor patrimonial, e flexibilizar o sistema de peaxes nas autoestradas galegas atendendo a criterios de coherencia, progresión e universalidade. As peaxes non deben ser unha barreira para a mobilidade das persoas en Galicia.

Por último, tamén considera imprescindible o emprego de sistemas de transporte alternativos ao vehículo privado a través da implantación de aparcadoiros disuasorios nos contornos das cidades, así como itinerarios peonís e ciclistas.

Para lograr estes obxectivos, o Plan réxese por unha serie de principios estratéxicos como son a mellora da mobilidade, accesibilidade e competitividade de Galicia, a contribución ao reequilibrio territorial, o incremento da seguridade viaria reducindo o risco de accidentes nas estradas galegas e a compatibilización da mellora da rede viaria con respecto ao medio e desenvolvemento sostible. Así mesmo, tamén busca compactar o modelo territorial de Galicia, favorecendo o incremento da masa crítica de poboación e difusión dos procesos de investigación, desenvolvemento e innovación e poñer a rede viaria de Galicia ao servizo dos cidadáns.

3.4 Actuacións propostas

3.4.1 Nova clasificación da rede viaria galega

A gran extensión da rede de estradas fai que sexa necesaria unha nova proposta de clasificación, concibido como un sistema único, pois para un usuario a rede viaria é un único sistema que, independentemente da titularidade de cada unha das estradas, lles confire diversas opcións para levar a cabo os desprazamentos dentro do territorio. Esta análise fai necesaria unha nova clasificación da rede viaria galega en función das relacións co territorio.

- Vías de Altas Prestacións: son as vías de maior entidade que comunican co resto de España e Portugal e as principais áreas metropolitanas entre si.
- Vías Estruturantes: é a rede convencional de primeira orde, que vertebra o territorio, garantindo a articulación e a comunicación entre as capitais comarcais e os grandes ámbitos territoriais coas VAP.
- Vías Complementarias: é a rede autonómica de segunda orde e a súa función é completar a vertebración territorial, garantindo o acceso ao resto de asentamentos de poboación.
- Rede local: rede capilar soporte da difusión territorial que dá acceso aos núcleos de menor entidade e espazos rurais.

3.4.2 Actuacións na Rede Autonómica

Baixo o prisma da mellora do sistema de transporte e da accesibilidade, a concreción das accións en infraestrutura viaria divídese en oito programas básicos de actuación.

1. Programas de Vías de Altas Prestacións

Neste programa fórmulanse distintas actuacións consistentes na construción de novas vías, fundamentalmente derivadas da necesidade de completar as vías existentes para atender aos criterios desta rede ou de solucionar problemas de conxestión en determinados tramos con niveis de servizo baixos e alta demanda.

2. Programas de Vías Estruturantes

Leva consigo a formulación de distintas actuacións consistentes na construción de novas vías e variantes de poboación, así como a mellora da rede existente por medio de actuacións de acondicionamento do trazado e a humanización das travesías existentes, co obxectivo de mellorar os seus parámetros técnicos e adecualos aos obxectivos de funcionalidade definidos neste tipo de rede.

3. Programas de Vías Complementarias

Neste programa fórmulanse actuacións consistentes na creación de novos eixos, variantes de poboación, travesías, acondicionamento e actuacións de Baixa IMD Mellorada. O Plan de Baixa IMD Mellorada existente mellórase con rectificacións puntuais de trazado, intervindo no resto da rede convencional segundo os parámetros definidos para a mesma.



4. Programa de Actuacións de Apoio

Un dos obxectivos será a potenciación de aparcadoiros disuasorios de conexión e a creación de áreas de parada para transportistas nos eixos de maior tráfico.

5. Programa de Actuacións en Medios Urbanos

Neste caso abórdanse as distintas actuacións necesarias para resolver os problemas existentes no acceso ás grandes cidades, ademais de varias actuacións destinadas á construción de eixos novos co fin de impulsar unha mellora dos accesos.

6. Programa de Mantemento e Conservación

Preténdese actuar sobre a rede existente co obxectivo de manter o estado das estradas coas debidas condicións de vialidade, seguridade e comodidade. Deste modo búscase poñer en situación inicial as características dos elementos da estrada ou mellorar o estándar inicial (reforzo de firme, rehabilitación periódica do firme...), conseguindo xunto co programa de Baixa IMD Mellorada e co programa de Seguridade Vial.

7. Programa de Seguridade Vial

As actuacións de Seguridade Vial deben ir implícitas en todas e cada unha das actuacións que se formulen dentro dos programas de actuacións, incorporando actuacións para eliminar os tramos de concentración de accidentes (TCAs), adecuando os sistemas de contención en estradas ás necesidades dos motoristas, mellorando as condicións de seguridade e comodidade da vía a través de accións preventivas e construindo sendas peonís e carrís bici separados da zona de circulación, co obxectivo de abordar unha redución sostida das vítimas mortais e feridos graves en accidentes de circulación de forma que Galicia se sitúe arredor da media española.

8. Programa de I+D+i e Mellora da Integración Paisaxística das Estradas

Este programa, de natureza transversal, tratará de mellorar as condicións ambientais das estradas, a súa integración paisaxística, así como as políticas destinadas a optimizar os usos de materiais, a reciclaxe e as políticas sostibles na construción e mantemento das estradas.

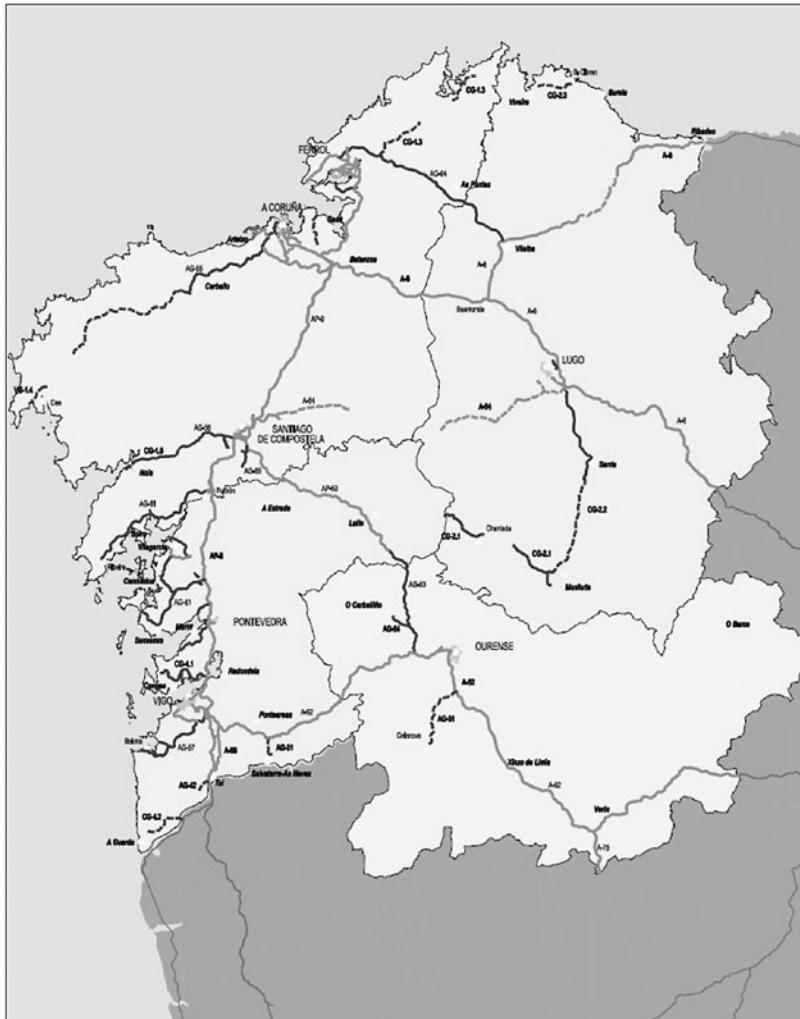
4 Estado actual das infraestruturas

Actualmente atópanse en servizo as seguintes vías de altas prestacións: autovía A-8 (nun 79% do seu trazado); autovía Ferrol - Vilalba; acceso ao porto exterior de Ferrol; conexión da AP-9 con Ares e Mugaros; autoestrada A Coruña - Carballo; autovía de Santiago ao aeroporto de Lavacolla; autovía Santiago - Brión e a súa conexión mediante corredor coa N-550 nas Galanas; autovía de Santiago ata A Ramallosa; autovía de Padrón a Ribeira; variante de Vilagarcía; corredor Cambados - Vilagarcía; autovía de Curro (na AP-9) a Sanxenxo e corredor Sanxenxo - O Grove; vía de alta capacidade Poio - Campañó en Pontevedra; treito II do corredor da variante de Marín; corredor do Morrazo; autoestrada Puxeiros - Val Miñor; autovía Vigo a Tui; autoestrada Santiago - alto de Santo Domingo e autovía de alto de Santo Domingo ata a A-52 en Ourense, e ramal mediante autovía ao Carballiño; autovía de Celanova; corredor alto do Faro - Chantada e Escairón - Monforte; corredor Nadela - Sarria.

O resto da rede, que está composta pola estruturante e complementaria, ten como trazo significativo que boa parte das estradas que a conforman son travesías. Ademais, en canto á súa xeometría conséntase que o 30% da rede ten unha anchura inferior aos 6 m e o 50% presenta un ancho de beiravía inferior a 0,5 metros.

Outro dos puntos críticos da rede actual está nos accesos ás principais cidades, onde aparecen importantes niveis de conxestión. A estrutura urbana e as crecentes demandas de mobilidade nas principais Áreas urbanas de Galicia dan como resultado crecentes problemas de conxestión.

En canto ás infraestruturas de maior relevancia na ordenación territorial a escala autonómica, as Vías de Altas Prestacións, a imaxe que reflicte o estado actual sería o seguinte:

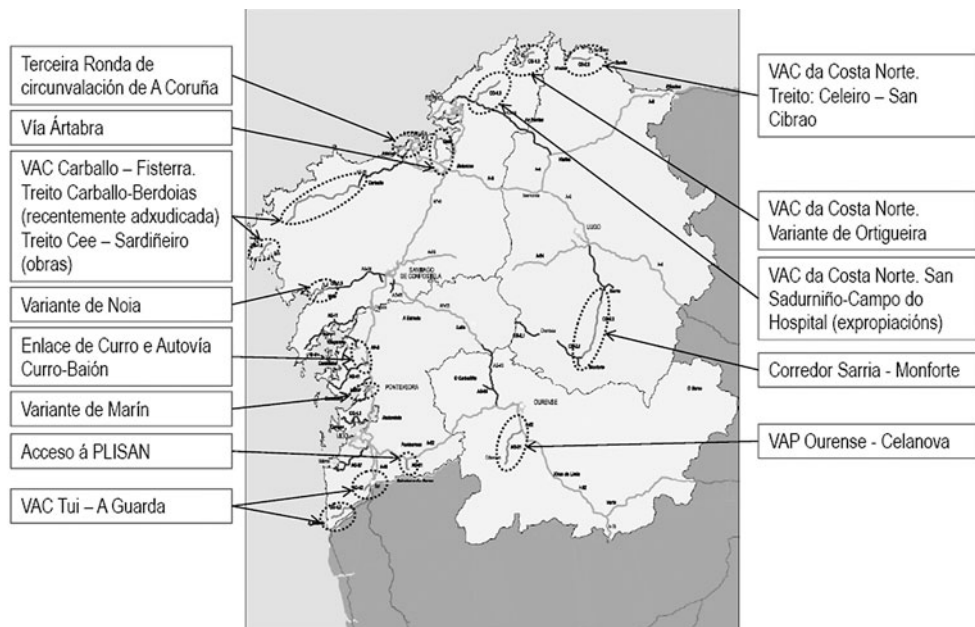


VIAS DE ALTAS PRESTACIONS
REDE DE GALICIA
XUÑO 2011

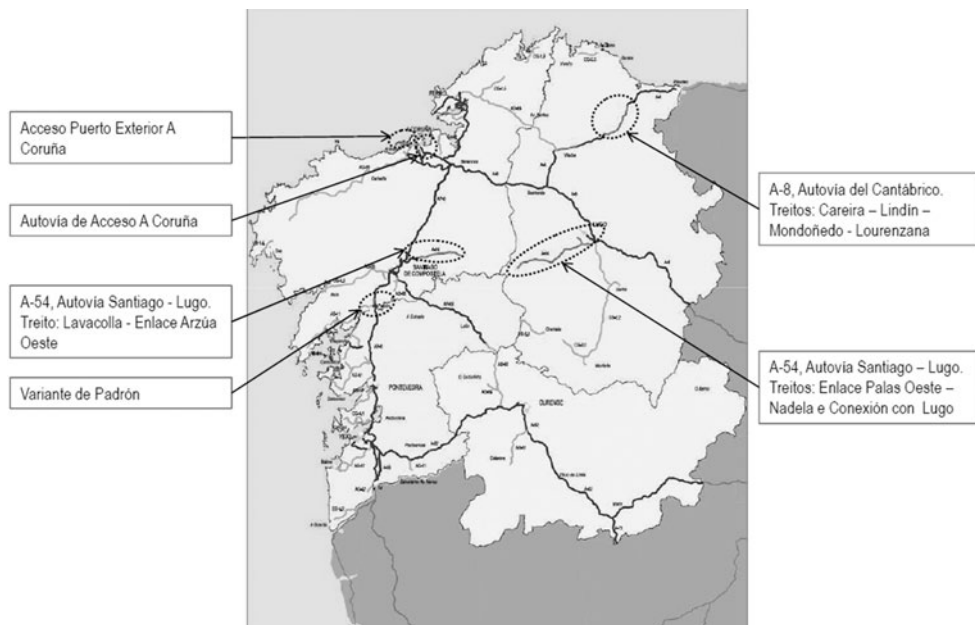
VIAS DE ALTAS PRESTACIONS, XUNTA DE GALICIA
 ACTUACIONES EN VIAS DE ALTAS PRESTACIONS, XUNTA DE GALICIA
 VIAS DE ALTAS PRESTACIONS, MINISTERIO DE FOMENTO
 ACTUACIONES EN VIAS DE ALTAS PRESTACIONS, MINISTERIO DE FOMENTO

5 Actuacións en curso en infraestruturas na comunidade galega

A mediados do ano 2011 atopábanse en obras por parte da Xunta de Galicia 175,28 km de Vías de Altas Prestacións.



Por parte do Ministerio de Fomento, no ano 2011 estábanse a desenvolver 87,60 km de Vías de Altas Prestacións.



6 Conclusións

As infraestruturas de transporte son un elemento clave para a competitividade da economía e estratéxico para a configuración dun modelo territorial equilibrado, tanto na súa articulación territorial interna como na definición das conexións exteriores de Galicia.

Superar definitivamente as limitacións que historicamente supuxo para Galicia a súa posición como ámbito periférico e mal conectado con outros territorios esixe planificar, proxectar, impulsar e executar un potente sistema de comunicacións. Son iniciativas básicas para evitar estrangulamentos, aumentar a competitividade do territorio e actuar como elementos fundamentais para aproveitar oportunidades de desenvolvemento.

O aumento das demandas de mobilidade, derivado da progresiva expansión dos ámbitos de relación e influencia, da xeneralización das novas tecnoloxías e da aceleración da globalización da economía, centrouse case exclusivamente na utilización do vehículo privado.

Galicia debe dar resposta ao reto de satisfacer o dereito de accesibilidade da poboación cunha definición de estratexias de mobilidade sostible, baseada no fomento dos modos de transporte non motorizados, na intermodalidade do transporte, na potenciación do transporte público colectivo e na incorporación de obxectivos ambientais na planificación e ordenación do territorio e das infraestruturas.

As novas autovías que se están desenvolvendo, tanto de conexión exterior como de vertebración interior, as liñas ferroviarias de alta velocidade, as ampliacións portuarias, a execución dos plans directores dos aeroportos e a posta en marcha de distintas iniciativas en materia de transportes e de promoción de modos alternativos, proporcionarán un salto cuantitativo e cualitativo de gran transcendencia que permitirán superar unha das materias pendentes de Galicia.

En materia de infraestruturas viarias, Galicia debe completar os seus eixos de articulación territorial na rede de transporte, tanto na rede de conexión exterior, como na rede principal interna e na rede de menor escala. Pero ademais, debe desenvolver iniciativas que eviten a conxestión nos corredores con maior densidade de tráfico e a mellora dos sistemas de transporte colectivo, xunto coa potenciación do ferrocarril e a creación de espazos de intercambio modal. Estas son actuacións primordiais para acadar unha mellora da mobilidade en condicións de sostibilidade ambiental.

Así, tal e como se define nas Directrices de Ordenación do Territorio, a estratexia de futuro de Galicia pasa polo fortalecemento das grandes infraestruturas de conexión exterior fundamentais no Modelo territorial que se establece. A integración da Comunidade cos espazos lindeiros e a súa proxección exterior como elemento estratéxico de futuro esixe un notable esforzo nestas infraestruturas de conexión.

Co fin de fortalecer a posición territorial de Galicia, na planificación de estradas débese identificar unha rede estruturante que optimice as comunicacións entre os principais centros do sistema urbano de Galicia, facilitando as relacións entre eles e mellorando a súa accesibilidade xeral, co fin de potenciar as complementariedades entre as diferentes áreas urbanas de cara á constitución dunha rede urbana policéntrica con maior capacidade dinamizadora sobre o conxunto do territorio.

Bibliografía

O Plan Director de Estradas de Galicia, Plan MOVE.

Directrices de Ordenación do Territorio da Xunta de Galicia. Aprobadas definitivamente por Decreto 19/2011, do 10 de febreiro. DOG de 22 de febreiro de 2011.

Instituto Nacional de Estadística (INE). Datos estatísticos ano 2010.

Lei 10/1995 de Ordenación do Territorio de Galicia. DOG do 5 de decembro de 1995.

Comisión Europea. Dirección Xeral de Mobilidade e transportes. Libro Branco do transporte. Folla de ruta cara un espazo único europeo de transporte: Por unha política de transportes competitiva e sostible. Ano 2011.

Anuario Estadístico Ministerio de Fomento. Ano 2009.



1. As propostas de colaboración coa Revista Galega de Administración Pública remitiranse como arquivo adxunto a unha mensaxe de correo electrónico ao seguinte enderezo electrónico: **regap@xunta.es**.

Ademais, a ou o autor ou os autores enviarán o orixinal nun disco compacto, USB, ou dispositivo similar, en soporte informático *Microsoft Word*, así como dúas copias impresas asinadas ao seguinte enderezo:

Revista Galega de Administración Pública
Servizo de Estudos, Investigación e Publicacións
Escola Galega de Administración Pública
Rúa de Madrid, 2-4
15707 Santiago de Compostela (A Coruña)

2. O disco compacto, USB, ou dispositivo similar, remitido por correo postal deberá conter un único arquivo ou documento co texto da proposta da colaboración.
3. Non serán aceptadas propostas de colaboración enviadas por fax ou por correo postal sen estaren acompañadas do correspondente soporte electrónico.
4. Os traballos deberán ser remitidos antes do 15 de maio e do 15 de novembro, para os números ordinarios. As datas de remisión e aceptación figurarán nun lugar visible da revista.
5. Os traballos enviados deberán cumprir as seguintes condicións:
 - a) Seren inéditos e non estaren incluídos en procesos de avaliación doutras publicacións.
 - b) Estaren redactados en galego, español, portugués, francés italiano, inglés e alemán.
 - c) Conteren un número máximo de 20.000 palabras para os traballos redactados como "Estudos"; e, de 10.000, para os editados como "Notas".
6. Os traballos que se propoñen para a súa publicación como artigos deberán incluír, por esta orde:
 - a) Un título descritivo do contido, nome, apelidos e profesión ou cargo da ou do autor ou dos autores.
 - b) Un resumo (dun máximo de 150 palabras) no idioma no que se presenta o texto principal e a súa tradución ao inglés de non ser esta a lingua empregada na súa redacción.



- c) Unha relación dun mínimo de cinco palabras clave, e un máximo de dez, que identifiquen as materias sobre as que versa o texto principal, e a súa versión ao idioma inglés, de non ser esta a lingua empregada na súa redacción.
 - d) Sumario seguindo a estrutura da CDU. (Exemplo: 1, 1.1, 1.1.1, 1.1.1.a...).
 - e) O corpo principal do texto.
 - f) A bibliografía.
7. Os traballos deberán ser coidadosamente revisados pola(s) persoa(s) responsable(s) da súa autoría no tocante ao estilo, e respectarán ademais os seguintes requisitos:
- a) Todos os traballos deberán ser presentados a un espazo, con formato de fonte *Times New Roman*, tamaño 12.
 - b) As notas figurarán a pé de páxina, gardarán unha numeración única e correlativa para todo o traballo, e axustaranse ao seguinte modelo:
 - LIBRO: AUTOR, *Título da publicación*, núm. Edición, lugar da publicación, editor, ano, páxina.
 - AUTOR, "Título do artigo". *Título da fonte* (revista ou outra colectiva), número, ano, páxinas.
 - c) A bibliografía deberá conter con exactitude toda a información dos traballos consultados e citados (autoría, título completo, editor, cidade e ano de publicación; de se tratar dunha serie, serán indicados o título e o número do volume ou a parte correspondente).
 - d) Os documentos, fontes ou bases de datos publicados na Internet deberán indicar o URL respectivo. Por exemplo: http://www.un.org/base/publicad/pages/innovat_a.html.
8. Dereitos de autoría. Unha vez que o consello editorial acepte publicar calquera material (artigo ou recensión) recibido, os dereitos exclusivos e ilimitados para reproducir e distribuír os traballos en calquera forma de reprodución, idioma e país serán transferidos á Escola Galega de Administración Pública (EGAP).