

El papel de las infraestructuras viarias en el marco de la ordenación territorial de Galicia

ETHEL M^a VÁZQUEZ MOURELLE

Directora de la Agencia Gallega de Infraestructuras
Ingeniera de caminos, canales y puertos

Resumen: *En Galicia las infraestructuras de transporte son un elemento clave para la competitividad de la economía y estratégico para la configuración de un modelo territorial equilibrado, tanto en su articulación territorial interna como en la definición de sus conexiones exteriores.*

Superar definitivamente las limitaciones que supone para Galicia su posición como ámbito periférico exige planificar, proyectar, impulsar y ejecutar un potente sistema de comunicaciones basado en estrategias de movilidad sostenible.

Las nuevas autovías que se están desarrollando, tanto de conexión exterior como de vertebración interior, las líneas ferroviarias de alta velocidad y la puesta en marcha de distintas iniciativas en materia de transportes y de promoción de modos alternativos, proporcionarán un salto cuantitativo y cualitativo.

En definitiva, en materia de infraestructuras viarias, la estrategia de futuro de Galicia debe ser completar sus ejes de articulación territorial en la red de transporte, tanto en la red de conexión exterior como en la red principal interna.

Palabras clave: *Galicia, infraestructuras, planificar, movilidad, sostenible, competitividad, 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 conexions, 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. Las infraestructuras de transporte y la ordenación territorial de Galicia. 1.1. La ordenación territorial en Galicia. 1.2. El marco de la planificación. 1.3. La planificación de la red de infraestructuras de transporte. 1.3.1. Incidencia suprarregional de la planificación. 1.3.2. Incidencia interna de la planificación. 1.4. El papel de las infraestructuras de transportes en la articulación territorial de Galicia. 1.4.1. El refuerzo de la articulación del sistema de ciudades. 1.4.2. La reconstrucción con el transporte del territorio conformado por las ciudades y sus periferias. 1.4.3. Reforzar la relación de las ciudades con los grandes espacios del territorio regional. 1.4.4. Garantizar la accesibilidad al extenso sistema de asentamientos. 2. Diagnóstico del estado actual de las carreteras en Galicia. 2.1. Características de la red de carreteras gallegas. 2.2. La red de carreteras gallegas como soporte de la accesibilidad a los núcleos de población. Travesías. 3. El plan director de carreteras de Galicia, Plan Move. 3.1. Introducción. 3.2. Objeto del plan. 3.3. Reflexión estratégica. Principios estratégicos y objetivos del plan. 3.4. Actuaciones propuestas. 3.4.1. Nueva clasificación de la red viaria gallega. 3.4.2. Actuaciones en la red autonómica. 4. Estado actual de las infraestructuras. 5. Actuaciones en curso en infraestructuras en la comunidad gallega. 6. Conclusiones*

1 Las infraestructuras de transporte y la ordenación territorial de Galicia

Las infraestructuras de Comunicaciones y Transportes constituyen un elemento fundamental para el desarrollo de Galicia, por tres motivos principales:

- La posición geográfica periférica de Galicia, alejada de los centros más dinámicos del espacio europeo del que formamos parte.
- Su Sistema Urbano Policéntrico, liderado por dos ciudades mayores, otras cinco ciudades medias y un extenso conjunto de pequeñas ciudades, villas intermedias y cabeceras municipales.
- El complejo sistema de pequeños asentamientos de carácter rural, que completa los núcleos urbanos anteriores y que cubren la totalidad del territorio gallego, conformando un sistema de asentamientos que da accesibilidad y gestiona el conjunto del territorio gallego.

1.1 La ordenación territorial en Galicia

Antes de analizar el papel de las infraestructuras en la ordenación territorial de Galicia, es necesario hacer un análisis del territorio de la Comunidad gallega.

La intensa dispersión territorial de Galicia es una característica de su sistema de distribución de población, en el que de los 315 ayuntamientos que componen la comunidad, 258 tienen menos de 10.000 habitantes. Al mismo tiempo, cada ayuntamiento, al contrario de lo que sucede en otros territorios del Estado, distribuye su población en una red de pequeños

asentamientos de población, en una media de 0,9 entidades por km² para el conjunto de Galicia.

De las 28.699 entidades de población, 25.596 presentan una población inferior a los 100 habitantes, lo que supone más del 89%, característica que pone de manifiesto el fenómeno de dispersión territorial.

Distribución de las entidades de población de Galicia

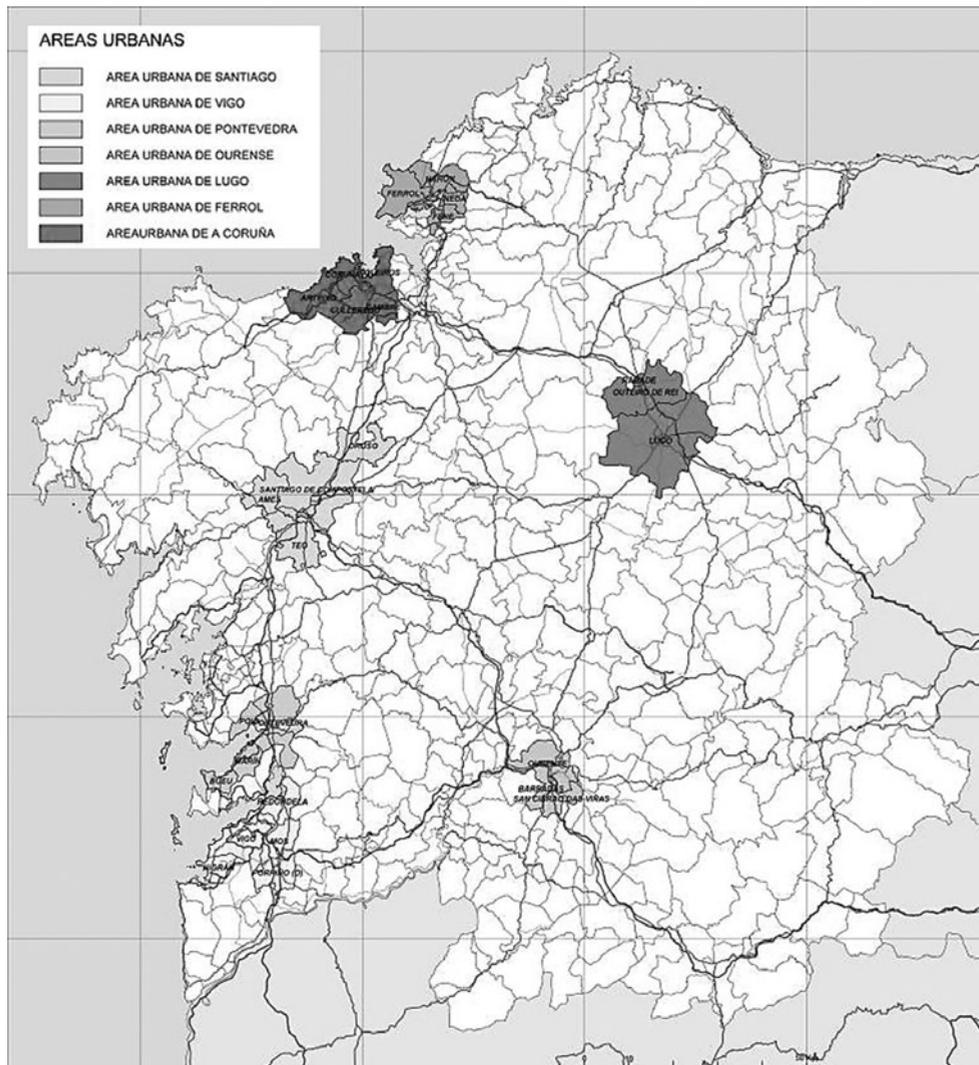
Población	A Coruña			Lugo			Ourense			Pontevedra			Galicia		
	Nº entidades	Población	% Población												
0-100	8.685	231.169	20,16%	9.029	144.365	40,84%	3.158	82.649	24,66%	4.724	161.783	16,81%	25.596	619.966	22,16%
101-500	996	182.048	15,88%	115	21.756	6,15%	376	72.418	21,60%	1.221	244.046	25,36%	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%
> 10.0000	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%

Fuente: Nomenclator de población (INE, 2010)

En cuanto al volumen de población cabe distinguir tres niveles claramente identificables: el primero, las dos ciudades cabecera del sistema, Coruña y Vigo, que superan los 250.000 habitantes. En un segundo nivel se sitúan las otras cinco principales ciudades de Galicia con poblaciones que superan los 50.000 habitantes, aproximándose casi todas ellas a los 100.000 habitantes. El tercer nivel lo representan los 49 municipios que superan los 10.000 habitantes y, por último, los restantes municipios menores que ascienden a 259, el 82,2% del total de Galicia.

En tanto que se constata la inexistencia de un sistema de ciudades capaz de concentrar y ser motor de las iniciativas de crecimiento económico y desarrollo urbano, que descansa apoyado principalmente en el sistema urbano principal que se constituye en torno a las siete ciudades gallegas, el fenómeno de la dispersión de los asentamientos amplía progresivamente su ámbito territorial, que ya no descansa únicamente en la ciudad central y en los municipios integrantes de su área urbana, sino que se extiende —principalmente a lo largo de los ejes de comunicación— conformando una extensa área de asentamientos que demanda en mayor medida acciones singulares de ordenación que contribuyan a la mejora de la articulación territorial.

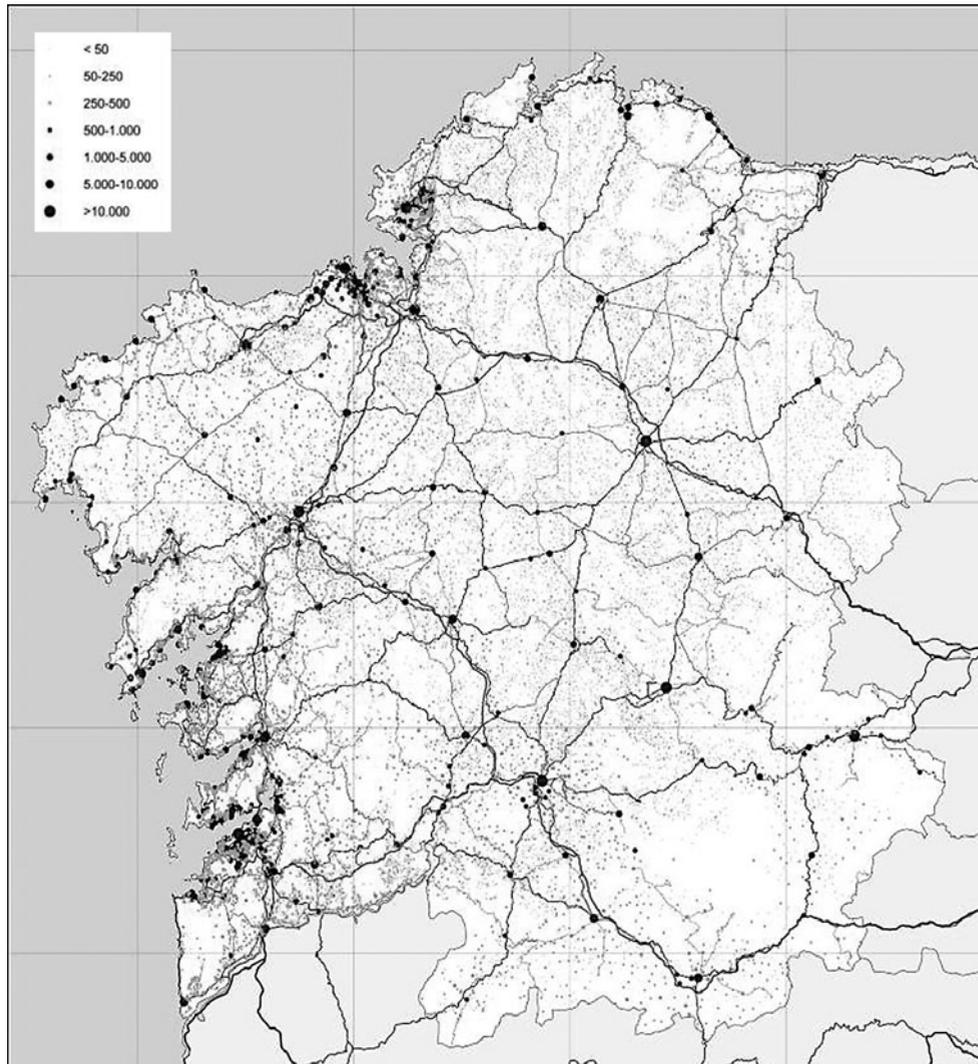
En efecto, la visión del plano de distribución espacial de los asentamientos permite percibir la conformación de dos amplias regiones urbanas en torno a las ciudades de A Coruña-Ferrol, por el norte, y Vigo-Pontevedra, al sur, pero también comienza a percibirse la presencia de un fenómeno de concentración que se extiende desde Vigo y Santiago invadiendo la Ría de Arousa, conformando una amplia mancha de difusión territorial, que reproduce el modelo de expansión de las ciudades experimentado en la década anterior, hacia los espacios más amplios, expandiendo un crecimiento que se apoya en núcleos de tamaño medio. En este sentido, núcleos como Ribeira, Boiro, Padrón y sobre todo Vilagarcía, no pueden ser entendidos aisladamente sino formando parte de un amplio espacio territorial de base urbana.



Hacia el norte, con menor fuerza, se percibe un fenómeno similar en la región A Coruña-Ferrol, con su expansión hacia Carballo y Valdoviño-Cedeira, pero lejos aún de extender su difusión hacia espacios territoriales de la Costa Norte y la Costa da Morte.

En torno a las dos capitales provinciales interiores el fenómeno de expansión es menor, aunque sí recoge parte de los efectivos poblacionales que abandonaban sus respectivas provincias. Esto se puede apreciar en el discreto fenómeno de expansión del área urbana de Ourense que permite intuir la conformación de una amplia corona exterior en torno a las villas de Carballiño, Celanova y Allariz.

El resto del sistema territorial se articula en torno a las ciudades y villas de tamaño medio que constituyen el sistema urbano intermedio, en torno a núcleos como Ribadeo, Viveiro, Cee y Noia, en la costa, y Lalín, As Pontes, Vilalba, Sarria, Monforte, Xinzo, Verín y O Barco en el interior.

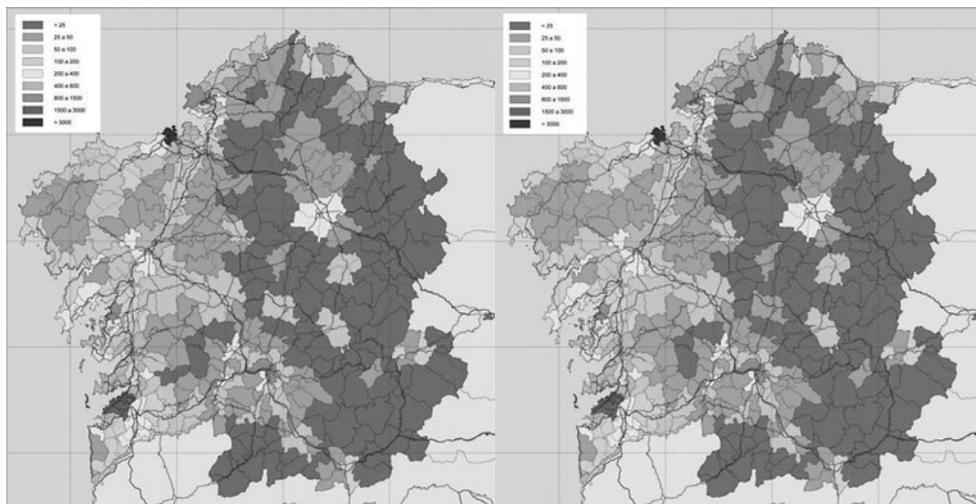


Finalmente, indicar que son significativos los datos acerca de las densidades de población. Las provincias de A Coruña y Pontevedra presentan en su conjunto densidades muy superiores a la media gallega, expresivas del mayor peso y de la mayor concentración de población. Las provincias interiores presentan muy bajas densidades de población en su conjunto, en torno a los 40 habitantes /km², asimilables a las del sistema rural de las provincias atlánticas.

En una visión global comparativa puede confirmarse la existencia de un sistema urbano principal que presenta densidades superiores a los 330 habitantes /km², cifra no muy elevada en comparación con las principales ciudades españolas, pero que permite y favorece la aparición de fenómenos de concentración urbana en las actividades de empleo, comercio y servicios; en tanto que la densidad de los espacios asociados al sistema urbano secundario, que se sitúan en torno a los 80 habitantes /km², aún puede considerarse muy débil respecto de la posibilidad de aparición de fenómenos de concentración de un nivel medio y superior de servicios, al no haberse superado el umbral de densidad que favorece la aparición de

estos fenómenos de naturaleza urbana, que puede situarse en torno a los 100 habitantes /km².

Respecto a la densidad de población municipal, los planos que se acompañan a continuación reflejan con claridad la dispersión poblacional, frente a los fenómenos de concentración ya comentados. Se constata la existencia de un buen número de municipios con muy bajas tasas de densidad (menores a 25 hab./km²), mayoritariamente localizados en el interior y próximos a las comunidades de Asturias y Castilla-León o al vecino país de Portugal.



Densidad de población municipio hab./km².
Año 2006

Hipótesis de densidad de población municipio hab./km².
Año 2017

La lectura simultánea de los dos planos que se acompañan permite reafirmar la existencia de los fenómenos de concentración descritos en torno a las siete ciudades y a sus áreas urbanas, junto con la pervivencia y aparición de espacios intermedios compuestos por municipios y ciudades menores que conforman los sistemas urbanos intermedios, que en los últimos años experimentaron igualmente fenómenos de concentración de población (más sutiles y de menor dimensión que en las ciudades principales) en detrimento de los municipios de su entorno territorial.

Las hipótesis del IGE para la proyección de la población futura (año 2017) confirman el mantenimiento de las densidades de población actuales en líneas generales. Se aprecia, en todo caso, una tendencia a la concentración de población en torno a las áreas urbanas de A Coruña, Santiago y Vigo que se materializaría en el incremento de la densidad de población de alguno de los municipios limítrofes de las ciudades principales. Por el contrario, las áreas urbanas de Ourense y, en menor medida, la de Lugo, experimentarían una disminución de población.

El marco de la planificación

· La Ordenación Territorial de Galicia

Los instrumentos políticos e institucionales necesarios para abordar la Ordenación Territorial de Galicia no surgieron hasta la aprobación del Estatuto de Autonomía y los desarrollos legales en materia de Ordenación Territorial.



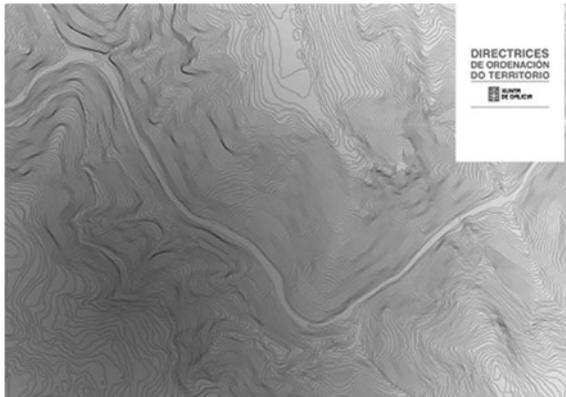
En este sentido la “Ley 10/1995 de Ordenación del Territorio de Galicia”, contempla en su capítulo II las funciones y contenidos de las Directrices de Ordenación del Territorio. Su concepción global, integrada en el diseño económico y social de Galicia, propone un marco general de referencia para los restantes instrumentos de ordenación territorial y establece las previsiones y criterios para la formulación de las políticas de planificación.

· Directrices de Ordenación del Territorio

La aprobación de esta Ley permitió poner en funcionamiento los mecanismos necesarios para la realización de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), documento que será el marco legal de referencia que establezca las pautas para el asentamiento de diversas actividades de acuerdo con las políticas sociales, económicas y culturales de la Comunidad Autónoma.

Así, las Directrices de ordenación del territorio de Galicia se configuran como instrumento básico de la estrategia para la consecución de un desarrollo equilibrado y sostenible, en coherencia con la Estrategia territorial europea que, para conseguir un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio, propone:

- la cohesión económica y social,
- la conservación de los recursos naturales y del patrimonio cultural, y
- una competitividad más equilibrada del territorio europeo.



Las Directrices de ordenación del territorio buscan la combinación de la planificación socioeconómica con la física, en la búsqueda de la eficacia en las tareas de fomento de las actividades, con el equilibrio territorial, la protección ambiental, la calidad urbanística, la gestión infraestructural y la integración unitaria de Galicia. Se ha elaborado para eso una propuesta en la que se han conjugado criterios de homogeneidad y de funcionalidad, juntando las líneas básicas de la Estrategia territorial europea y de la Estrategia gallega de desarrollo sostenible.

Finalmente, en infraestructuras viarias en las DOT se considera importante prestarle atención a aspectos muy relevantes y que no siempre se han puesto en primer plano, como son la conservación y el mantenimiento de la red secundaria, la disminución de los impactos ambientales negativos, la integración paisajística de las carreteras y la seguridad viaria.



- El modelo territorial propuesto por las Directrices de Ordenación del Territorio

El modelo territorial de Galicia toma como referencias fundamentales las establecidas en la política territorial de la Unión Europea y en la Ley de ordenación del territorio de Galicia (Ley 10/1995), y se pueden sintetizar los siguientes puntos:

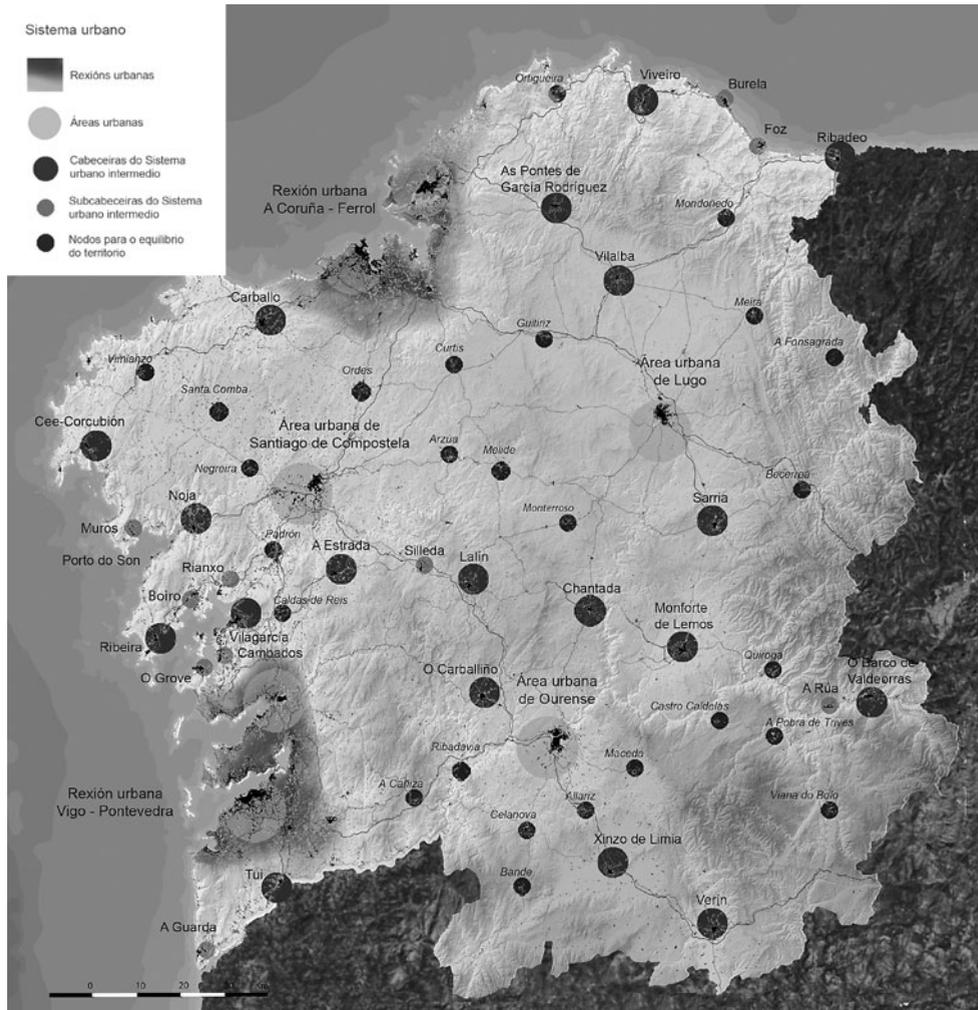
1. Desarrollo económico equilibrado y sostenible, para que Galicia se siga aproximando a los niveles de renta y de riqueza de las regiones más desarrolladas.
2. La cohesión social y la mejora de la calidad de vida de la población, de modo que todas las personas dispongan de un nivel adecuado de servicios y de oportunidades.
3. La utilización racional del territorio y la sostenibilidad ambiental, mediante la gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio.

Para conseguir estos objetivos las DOT establecen un modelo territorial con una estructura básica que se define a partir de un sistema gerarquizado de asentamientos, articulado por las redes de infraestructuras y equipamientos, que se implanta sobre un medio rural que cuenta con una biodiversidad y patrimonio cultural que hay que proteger y gestionar.

El análisis territorial de Galicia permite conformar una estructura gerarquizada en la que las siete grandes ciudades de Galicia, por su dinámica y su tamaño constituyen, el escalón superior del sistema territorial. En este escalón aparece el nivel de **Región urbana**, en el que se debe hacer la gran planificación territorial, el diseño de las grandes infraestructuras, del transporte público entre ciudades, de los suelos industriales y de los grandes equipamientos supramunicipales. Por otro lado, se propone otro nivel de planificación relacionada con los servicios y las infraestructuras municipales básicas. Este nivel corresponde territorialmente con espacios de las áreas urbanas de Vigo y A Coruña y con las áreas urbanas de Santiago, Lugo, Ourense, Pontevedra y Ferrol.

En la estrategia territorial de Galicia es fundamental el denominado **“Sistema urbano intermedio”** que está formado por pequeñas ciudades y villas que centralizan en sus contornos subsistemas de carácter supramunicipal. Su función es proporcionar una base urbana a sus respectivos ámbitos de influencia para que la totalidad del territorio gallego disponga de una adecuada cobertura de servicios urbanos de cierto nivel, esenciales para la calidad de vida y para el desarrollo de las actividades productivas.

Alrededor del sistema de pequeñas ciudades y cabeceras comarcales se configuran los **Nodos** para el equilibrio del territorio como sistema básico de núcleos que permiten asegurar una adecuada cobertura de funciones urbanas esenciales en todo el espacio gallego. Estos nodos cierran la jerarquía de asentamientos con influencia supramunicipal.



Fuente: Directrices de Ordenación del Territorio

1.3 La planificación de la red de infraestructuras de transporte

El fenómeno de la movilidad y de la apreciación de las distancias de los desplazamientos está en continuo proceso de cambio:

- Los fenómenos de globalización de la economía y de los mercados, de la mejora de las infraestructuras, de la generalización de las nuevas tecnologías de información y de la consecuente expansión territorial de los ámbitos de interrelacionamiento, hacen de las infraestructuras de transporte una condición inexcusable para sustentar la multiplicación de la movilidad.
- La satisfacción de los derechos sociales básicos de la población, en cuanto a la disponibilidad y la accesibilidad a los mercados de trabajo y a los servicios, con un criterio de sostenibilidad global, demanda mejores condiciones de los servicios de transporte.

Estas dos formulaciones otorgan al Sistema de Transporte un papel decisivo en la contribución a la vertebración del territorio, en la potenciación del tejido productivo, en la relación con los principales mercados de consumo de bienes y servicios, en posibilitar un mejor y mayor ahorro energético, una utilización sostenible de los recursos, y una disminución de los impactos sobre el medio ambiente.

Un principio básico de eficacia de todo proceso de planificación es que guarde coherencia con el resto de instrumentos de planificación con los que solapa.

En este sentido, la articulación territorial del sistema de transporte, debe atender a los instrumentos de planificación o de ordenación:

- De otros ámbitos territoriales con incidencia en la comunidad gallega:
 - A escala europea: El Libro Blanco de los Transportes de Europa.
 - El Libro Blanco de Transporte 2011, define el marco general de las acciones a emprender en los próximos diez años en el ámbito de las infraestructuras de transporte, en la legislación del mercado interior, en la reducción de la dependencia del carbono, de la tecnología para la gestión del tráfico y los vehículos limpios, así como la estandarización de los distintos mercados. Estas acciones van encaminadas a impulsar el transporte, para permitir un crecimiento de la economía y la creación de puestos de trabajo, que permita a todas las regiones permanecer integradas, totalmente y de forma competitiva en la economía mundial.
 - Dentro del Libro Blanco se considera que las infraestructuras determinan la movilidad, no siendo posible ningún cambio fundamental en el transporte si no está avalado por una red adecuada. A nivel general, las inversiones en infraestructuras de transporte tienen un impacto positivo en el crecimiento económico, crean riqueza y puestos de trabajo y aumentan los intercambios comerciales, la accesibilidad geográfica y la movilidad de las personas. La planificación de las infraestructuras debe maximizar el impacto positivo en el crecimiento económico y que minimice el impacto negativo en el medio ambiente.
 - A escala española: El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. (PEIT) 2005-2020 del Ministerio de Fomento.
- De entidades autónomas con competencias específicas:
 - En puertos: Los Planes Estratégicos de las Autoridades Portuarias así como el resto de instrumentos de planificación contemplados en el marco de planificación de los puertos del Estado: planes directores de puertos, planes especiales de usos portuarios y planes de empresa. Todos ellos en la medida en que existan.
 - En aeropuertos: Planes Directores de aeropuertos gallegos.
- De ámbitos de planificación diferentes del transporte, pero con incidencia sobre la planificación de los transportes:
 - Directrices de ordenación del territorio de Galicia
 - Instrumentos de planificación territorial urbana (PGOM y PGOU)

- De otros ámbitos de planificación de la propia administración autónoma gallega:
 - Plan Director de Instalaciones Logísticas de Galicia
 - Plan de Movilidad y Ordenación Vial Estratégica.

Los instrumentos de planificación específicos deben ser considerados al abordar cada sección o modo de transporte, pero sin abandonar el alcance global que debe presentar la ordenación integral del sistema de transporte y la necesidad de encuadrar de forma coordinada la ordenación estratégica en materia de transporte, en el conjunto de la ordenación territorial.

En el caso particular de las **infraestructuras de transporte por carretera**, los principios básicos, sobre los que se desarrollará la planificación, deben ir orientados a garantizar los siguientes objetivos:

- 1) Orientar la política en materia de infraestructuras al servicio de una concepción estratégica y global del país, contribuyendo a la mejora de la competitividad de la economía y al bienestar de los ciudadanos.
- 2) Mejorar las condiciones de accesibilidad y de la movilidad de las personas, garantizando el acceso de la población y de las mercancías a las infraestructuras del transporte con carácter equitativo, universal y global.
- 3) Lograr una movilidad sostenible, compatibilizando el desarrollo económico con la preservación del medio ambiente.
- 4) Garantizar la seguridad en el transporte, mejorando las condiciones de las infraestructuras y de los usuarios.

Es por lo tanto, necesaria una planificación —encuadrada en la planificación general de transportes— de una infraestructura viaria jerarquizada, priorizando corredores rápidos de articulación con el sistema urbano, racionalizando y mejorando la red menor —incluso la provincial y la local—, para garantizar una red básica de servicio selectivamente mejorada.

De los análisis socioeconómicos y el conocimiento del marco territorial de Galicia se concluye la necesidad de completar y jerarquizar la red viaria, basada principalmente en el perfeccionamiento de las relaciones internas y la mejora de las relaciones con la Región Norte de Portugal. Como objetivo de Planificación debe adoptarse que el 80% de la población de Galicia se encuentre a menos de 15 minutos de una vía de altas prestaciones.

En este sentido, la mejora de las comunicaciones es imprescindible para propiciar un desarrollo regional que garantice la cohesión y el reequilibrio territorial, refuerce las relaciones entre los distintos territorios y contribuya especialmente a reforzar el papel de los núcleos urbanos intermedios y los espacios rurales. Del mismo modo también deberá atender a los centros de producción y áreas industriales que requieran de un adecuado acceso viario según su categoría.

Por último, se considerarán del mismo modo, los accesos a las áreas logísticas e intermodales, en coordinación con su planificación sectorial.

Estos ámbitos deben tener en las carreteras el elemento necesario de articulación y complementariedad con los distintos sistemas de transporte.



Con estas consideraciones deberá realizarse un análisis de los itinerarios viarios de la totalidad de la red (Estado+Xunta+Diputación+Ayuntamientos) según categorías, atendiendo a los criterios de accesibilidad antes mencionados, de forma que contribuyan a la mejora de la articulación territorial de Galicia.

1.3.1 Incidencia suprarregional de la planificación

La planificación de infraestructuras tiene que resolver adecuadamente la respuesta a los dos niveles de articulación territorial suprarregional:

- 1) La comunicación rápida con la Red Transeuropea de Transporte.
- 2) La articulación con nuestro Ámbito Regional Europeo, los territorios de nuestro entorno inmediato: Asturias y Portugal.

De forma que se contribuya a mejorar las relaciones interregionales y la aproximación de Galicia al espacio internacional Europeo, mediante la finalización del Eje Atlántico Ferrol – Tui, AP-9 (incluso su extensión al ámbito litoral cantábrico y su conexión con Asturias, A-8); Acceso A-6 (Pedrafita-Arteixo); Acceso A-52 (Vilavella-Porriño); Acceso A-76 (Ourense-Ponferrada); Verín-Frontera Portuguesa (A-75).

En términos **geo-económicos**, la posición de Galicia en la periferia sur atlántica, alejada de los grandes ejes centrales europeos, la hacen doblemente dependiente de las infraestructuras de transporte.

En términos **regional-europeos** el espacio noroeste peninsular se presenta como un complejo fragmentado, sin un Polo Urbano dinamizador con dimensión suficiente como para constituirse en un nodo relevante en la red de ciudades europeas.

1.3.2 Incidencia interna de la planificación

Al interior de la comunidad gallega e íntimamente vinculado con lo anterior, las acciones de planificación de carreteras debe dar respuesta adecuada a:

- La contribución a la localización de las áreas de actividades económicas de carácter productivo y la complementariedad con los sistemas modales de transporte de mercancías. La contribución al refuerzo de las políticas de localización de áreas empresariales debe tener en las carreteras el elemento necesario de articulación y complementariedad con los distintos sistemas de transporte. Una política equilibrada respecto a la distribución y la concentración de ámbitos de desarrollo productivo, apoyada en la accesibilidad del viario principal, contribuirá al correcto desarrollo económico.
- La articulación del sistema de ciudades con la mejora de los aspectos de accesibilidad y movilidad urbana y periurbana. La multipolaridad del sistema urbano gallego debe ser atendido adecuadamente con la planificación de carreteras. El desarrollo de los Planes Sectoriales viarios de acceso a las siete ciudades tiene que formar parte primordial de la política de planificación como uno de los instrumentos necesarios para el relanzamiento económico. La innovación de los procesos que reclaman nuevas condiciones de competitividad, el impulso de los cambios sociales asociados, apoyados en la mejora de la accesibilidad a las áreas y regiones urbanas.

- La vertebración y el reequilibrio del territorio regional. Asistimos a un fenómeno de generalización de la urbanización no referido únicamente al hecho de que un porcentaje cada vez mayor habite en las ciudades y sus periferias urbanas (más del 80% de la población europea), sino que, al mismo tiempo, el resto de la población que no habita en las ciudades tiene relaciones funcionales, materiales, sociales o culturales cada vez más frecuentes con ellas.

En esta línea, la mejora de las comunicaciones debe propiciar un desarrollo regional que garantice la cohesión y el reequilibrio territorial, reforzando las relaciones entre los distintos territorios y contribuyendo especialmente a reforzar el papel de los núcleos urbanos intermedios y los espacios rurales, incorporados a una red de relaciones que llegue a los espacios más dinámicos.

1.4 El papel de las infraestructuras de transportes en la articulación territorial de Galicia

Si tradicionalmente las redes de transporte y comunicaciones han sido reconocidas como factores estratégicos para el desarrollo regional, la aceleración de la globalización de la economía, la generalización de las nuevas tecnologías y la consecuente expansión territorial de los ámbitos de relación, las convierten hoy en una condición inexcusable para el desarrollo.

El desequilibrio territorial entre la Galicia interior y la litoral, la dispersión y la fragmentación del sistema de asentamientos demandan unos esfuerzos singulares para lograr la articulación y cohesión interna del territorio.

Por una parte la crisis demográfica y social de la Galicia interior reclama anclar y relacionar grandes territorios a los espacios dinámicos de la Galicia urbana.

Por otra parte, la Galicia urbana arrastra los problemas derivados de la multipolaridad del sistema de ciudades, de la fragmentación de los agregados urbanos y de la superación de los límites municipales por el crecimiento urbano, factores que inciden en la dificultad para lograr una escala de aglomeración capaz de crear un gran polo regional de desarrollo.

Galicia presenta por tanto una relativa homogeneidad en la densidad de asentamientos de población (0,9 de media para el conjunto de Galicia), mas una gran heterogeneidad en la distribución de habitantes, con densidades superiores a 400 hab./km² frente a amplias zonas consideradas desiertos poblacionales.

Aquí radica la complejidad de la gestión de las infraestructuras de Galicia, dado que los modelos territoriales de poblamiento y de población están claramente desequilibrados.

Esta singular dimensión territorial de un país densamente poblado y extensivamente habitado pone en un primer plano las cuestiones de relación interna, de las comunicaciones y de las infraestructuras de transporte. De tal forma que los objetivos de infraestructuras para la articulación del territorio siguen ocupando un papel preponderante. Entre estos objetivos destacan cuatro que resultan estratégicos:

- 1) Reforzar la articulación del sistema de ciudades



- 2) La reconstrucción con el transporte del territorio conformado por las ciudades y sus periferias.
- 3) Reforzar la relación de las ciudades con los grandes espacios del territorio regional.
- 4) Garantizar la accesibilidad al extenso sistema de asentamientos.

1.4.1 El refuerzo de la articulación del sistema de ciudades

En el espacio europeo, la fase actual de desarrollo asigna a las ciudades un papel determinante como centros de producción, recepción y difusión de los procesos innovadores, como espacios de concentración de los servicios avanzados a las empresas y la población.

En el caso de Galicia, el sistema urbano presenta un grado de concentración inferior a los polos regionales del sistema europeo. Agrupa en 200 km a 7 ciudades, 2 polos metropolitanos y continuos litorales (en los que se dan relaciones de carácter urbano) en torno a las Rías.

Anudar definitivamente el sistema de ciudades exige, por una parte, hacer un esfuerzo para terminar los ejes interurbanos incompletos, particularmente la comunicación a través de vías de altas prestaciones del triángulo interior Lugo-Santiago-Ourense, y la definición de una nueva alternativa al Eje Atlántico excesivamente hipotecado y colapsado que representa la carretera N-550. Por otra parte, exige resolver adecuadamente los accesos a las ciudades con actuaciones de penetración y distribución urbana y metropolitana que desbloqueen la congestión terminal que cuestiona hoy la eficiencia para las relaciones interurbanas de vías tan especializadas como la autopista AP-9 o las autovías A-6 y A-52. Por último, requiere realizar un ejercicio de coordinación y de cooperación interadministrativa en la Planificación conjunta de la red y las actuaciones, de cara a garantizar su eficiencia.

1.4.2 La reconstrucción con el transporte del territorio conformado por las ciudades y sus periferias

La generalización de la urbanización y la creciente extensión de los fenómenos urbanos en el territorio caracterizan la fase actual del crecimiento de las ciudades europeas.

En Galicia, este proceso adopta la forma de una progresiva difusión en la urbanización fomentada por la dispersión y la gran densidad de poblaciones de origen y por la accesibilidad generalizada en el territorio de forma que la "ciudad real" en Galicia está formada en casi todos los casos por la ciudad compacta central originaria y por una vasta sucesión de periferias que adoptan diversas formas y engloban distintas realidades. Una sucesión de hechos urbanos, que mantienen con la ciudad central una relación de dependencia directa y que a pesar de sus discontinuidades y desarticulación, forman parte de la ciudad real, una ciudad que demanda cada vez más movilidad, siendo las infraestructuras de transporte cruciales para el funcionamiento eficiente de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes.

1.4.3 Reforzar la relación de las ciudades con los grandes espacios del territorio regional

Los espacios de influencia directa de las ciudades se hacen cada vez más extensos y las relaciones con los territorios que configuran su espacio inmediato, más intensas.

Propiciar un desarrollo regional que garantice la cohesión y el equilibrio territorial, implica reforzar la interrelación entre los distintos territorios y muy especialmente el afianzamiento de los núcleos urbanos intermedios y los espacios rurales en una red de relaciones que lleve hasta los espacios más dinámicos, facilitando que las ciudades cumplan el papel que les corresponde como centros de difusión de la actividad económica.

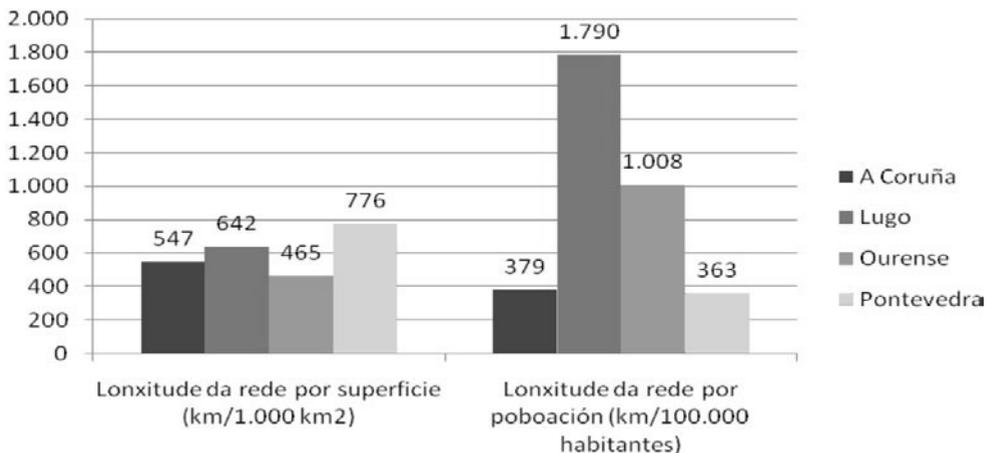
1.4.4 Garantizar la accesibilidad al extenso sistema de asentamientos

La Comunidad gallega se caracteriza, como ya se ha comentado anteriormente, por la dispersión de su población y por la existencia de innumerables asentamientos de población distribuidos en un territorio caracterizado por su difusión geográfica y atendidos por una extensa red de infraestructuras de diversa escala.

Según datos consultados en el Anuario Estadístico del año 2009 publicado por el Ministerio de Fomento, se puede observar que la red de carreteras de la Provincia de Lugo es la más extensa de España, con 6.327 km de red, dada su configuración de municipios, seguida de León y Burgos con 6.012 y 5.038 km respectivamente. Esto, junto con los datos de densidad de carreteras por población y por superficie entre Galicia y la media nacional, nos dan una idea de la dificultad de gestión de las infraestructuras en el territorio gallego, pues prácticamente en Galicia este indicador es el doble que en el resto de España.

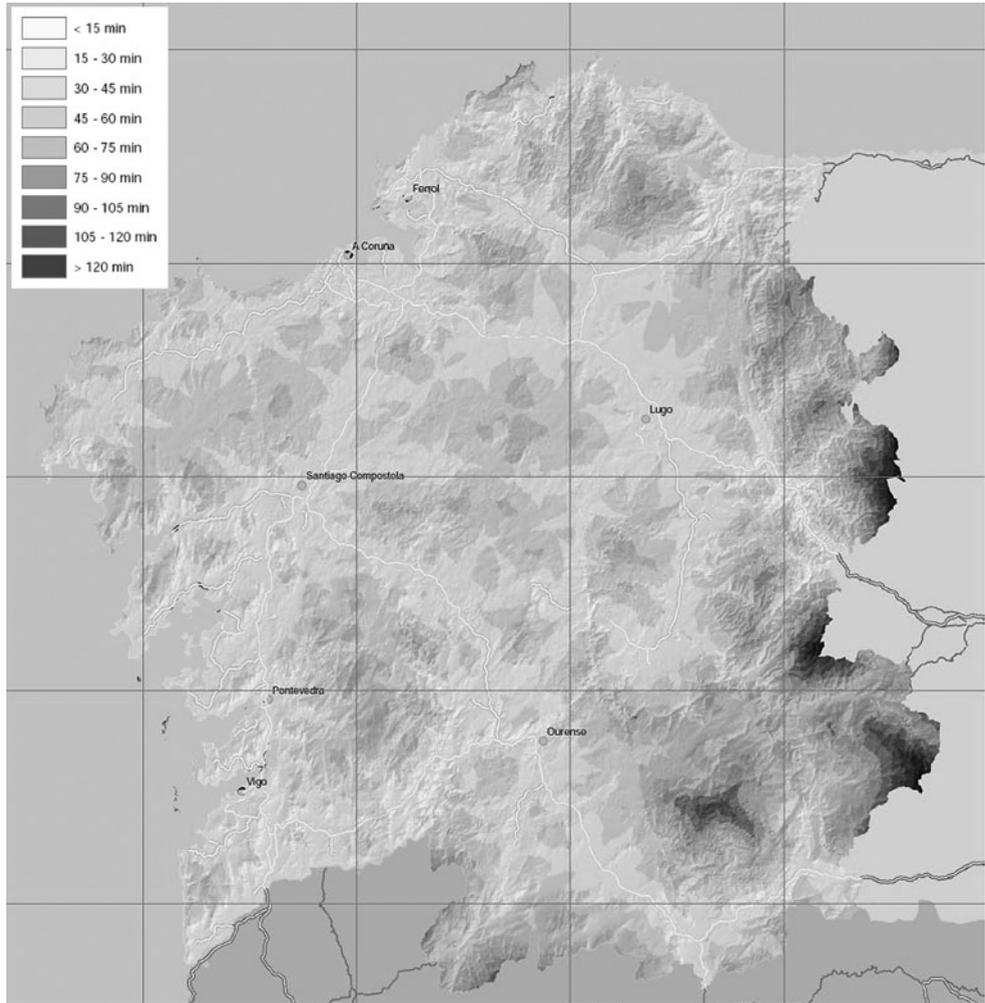
	SUPERFICIE (km ²)	km/1.000 km ²	HABITANTES	km/100.000 hab.
A CORUÑA	7.950	547	1.146.458	379
LUGO	9.856	642	353.504	1.790
OURENSE	7.273	465	335.219	1.008
PONTEVEDRA	4.495	776	962.472	363
GALICIA	29.574	593	2.797.653	627
ESPAÑA	504.645	328	47.021.031	352

Fuente. INE (2010) y Anuario Estadístico Ministerio de Fomento, 2009



Fuente. INE (2010) y Anuario Estadístico Ministerio de Fomento, 2009

Una vez que las actuaciones que a día de hoy se encuentran en obras en la comunidad gallega se pongan en servicio supondrá que alrededor del 77% de la población se encontrará a menos de 15 minutos de una Vía de Altas Prestaciones:



TIEMPOS	% POBLACIÓN	% 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 del estado actual de las carreteras en Galicia

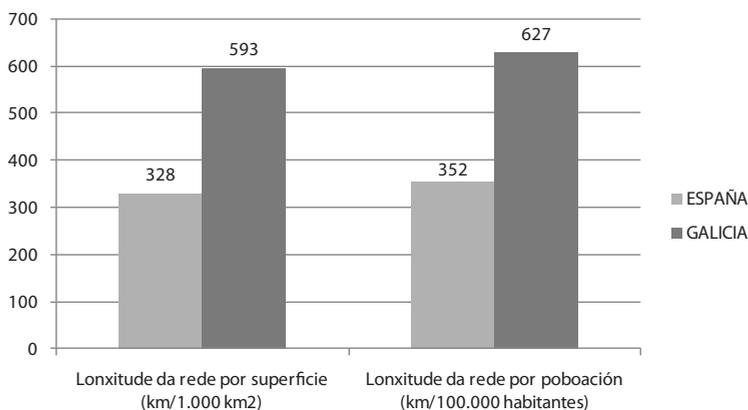
2.1 Características de la red de carreteras gallegas

En los últimos años la evolución de la red de carreteras localizada al interior de la Comunidad Autónoma gallega ha ido experimentando un constante incremento para el total de los organismos titulares (Estado, Xunta y Diputaciones), pasando de los 15.338 km de carreteras existentes en el año 1990 (fecha de elaboración del primer Plan de Carreteras) hasta los 17.546 km en el año 2009 (último dato publicado en el Anuario del Ministerio de Fomento, 2009).

	TOTAL	RED DEL ESTADO	RED DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA	RED DE LAS DEPUTACIONES
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

Fuente: Anuario Estadístico Ministerio de Fomento, 2009.

En materia de carreteras Galicia presenta una extensa red, gestionada por las distintas administraciones (Estado, Xunta y Diputaciones Provinciales), que alcanza en la actualidad los 17.546 km; cifra que sitúa a la Comunidad Autónoma por encima de la media estatal, tanto en lo que se refiere a la longitud de la red por superficie territorial (593 km por 1.000 km² de superficie, frente a los 328 km de la media del Estado), como en relación a su población (627 km por 100.000 habitantes, frente a los 352 km de la media Estatal).



Fuente: INE (2010) y Anuario Estadístico Ministerio de Fomento, 2009

En todo caso, esta situación de relevancia respecto al peso de la red de carreteras descansa básicamente en la red de menor rango, es decir, la de competencia de las diputaciones



provinciales. Así, aunque la densidad de la red viaria de competencia autonómica se sitúa en Galicia en términos absolutos, por encima de la media nacional respecto a las demás comunidades (178 km/1.000 km² y 191 km/100.000 Hab., frente a los 140 y 163 que presenta respectivamente la media nacional), si la valoramos en términos relativos, el peso de la red de competencia autonómica sobre el total de la red de distintas competencias al interior de la Comunidad Gallega, se sitúa por debajo de la media nacional (30,09% en Galicia frente al 42,69% de la media nacional para la red de titularidad autonómica), y muy alejada de los valores que presentan comunidades como Navarra o el País Vasco, donde la red de competencia autonómica es mayoritaria en el total de la red.

Las particulares características del modelo territorial gallego, y en particular de su distribución de población, son la principal causa de la elevada longitud de la red, que se traduce en unos cocientes sobre superficie o población de casi el doble que la media nacional.

Densidad de la red de carreteras. Galicia y España	GALICIA	ESPAÑA
Longitud de la red por superficie (km/1.000 km ²)	593	328
Longitud de la red por población (km/100.000 hab.)	627	352

La relación de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Galicia fue aprobada por Decreto 308/2003, de 26 de junio. En dicho decreto las carreteras se clasifican según el tipo de red definido en el artículo 10 de la *Ley 4/1994, de carreteras de Galicia*, que establece la siguiente clasificación:

- Red Primaria Básica, incluyendo Vías de Alta Capacidad (Autopistas, Autovías, Corredores y Vías para Automóviles) y carreteras convencionales
- Red Primaria Complementaria
- Red Secundaria

De los 17.546 km de la red de carreteras existentes en la Comunidad Autónoma Gallega, el 56% pertenecen a carreteras de titularidad de las Diputaciones Provinciales, mientras que el 31% corresponde a la Administración autonómica, y el 13% restante a la Administración del Estado. De los 5.435 km de carreteras autonómicas, el 4% son vías de alta capacidad, si bien está previsto un notable incremento de su longitud, un 26% corresponde a red primaria básica, un 27% a red primaria complementaria y finalmente, un 42% a red secundaria.



Fuente: Anuario Estadístico Ministerio de Fomento, 2009.

En la actualidad, para las demandas de tráfico existentes, no existen problemas relevantes de capacidad salvo en tramos puntuales; generalmente vinculados a los accesos a las ciudades y a sus ámbitos urbanos, donde se producen los mayores problemas de congestión, sobre todo en las ciudades de A Coruña y Vigo. Estos problemas de congestión son puntuales, vinculados a la accesibilidad urbana, y focalizados mayoritariamente en horas punta, no dándose en general situaciones de colapso.

En conclusión, de acuerdo a los datos analizados, Galicia presenta una red razonablemente bien dimensionada en cuanto a su extensión y ámbito de cobertura que, con la incorporación de las nuevas actuaciones (tanto en la red de competencia autonómica como en la de competencia estatal) debe ser capaz de atender las demandas de diversidad en la accesibilidad territorial.

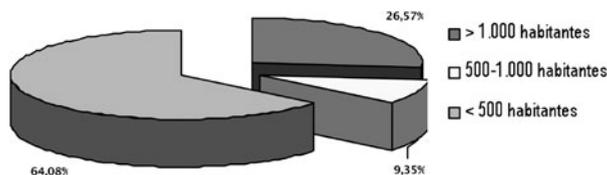
2.2 La red de carreteras gallegas como soporte de la accesibilidad a los núcleos de población. Travesías

Como ya se ha indicado anteriormente, Galicia posee casi 29.000 entidades de población distribuidas en el total de los 315 municipios de la Comunidad Autónoma (INE, 2010). Entidades que han visto garantizada históricamente su accesibilidad y su comunicación a través de las carreteras que, en la mayor parte de las ocasiones, se han convertido a su vez en el soporte básico (prácticamente el único) del crecimiento residencial y de la expansión territorial de los asentamientos de población. Esta particular característica ocasiona la aparición en las carreteras gallegas de múltiples tramos de Travesías.

Una condición de la red viaria de Galicia, derivada como se ha indicado de las particulares características de la distribución de población, está representada por la condición de la red viaria gallega como soporte y garantía de la accesibilidad territorial, lo que deriva en la existencia de múltiples tramos de carreteras que se configuran como Travesías Urbanas (condición que se extiende tanto a gran parte de la red Autonómica como de la red Estatal y, por supuesto, de la mayor parte de la red dependiente de las Diputaciones Provinciales).

En la red de carreteras dependiente de la Administración Autónoma **los tramos de Travesías, que ascienden a un total de 1.670 km, representan más del 30% del total de la red**, concentrados mayoritariamente en la red de menor rango (Red Primaria Complementaria y Red Secundaria) que presentan 1.166 km (casi el 70% del total de travesías). Restando en todo caso una importante longitud de la red (504 km) que se configura como Travesía en la red viaria de mayor rango.

En el gráfico siguiente se muestran los porcentajes de travesías existentes en la red de carreteras, en función de la población, valorados sobre la totalidad de carreteras con travesías, es decir, sobre los 1.670 km de la red que presentan travesías sobre los 5.435 km de los que consta la red.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del CATVIS y valores de IMD facilitados por la Dirección General de Infraestructuras

Una lectura matizada de los datos indica no obstante la existencia de tres factores que deben ser tenidos en cuenta a la hora de valorar la trascendencia de esta circunstancia:

- Los mayores rangos de intensidad de tráfico (IMD >8.000 vehículos) en las Travesías se dan solamente en 296 km de carreteras (el 17,7% del total de travesías y solo el 5,6% de la longitud total de la red autonómica).
- Gran parte de las Travesías urbanas que se localizan sobre la red Primaria Básica presentan itinerarios alternativos en viario de Alta Capacidad existente o previsto.
- La mayor parte de las Travesías que presentan las intensidades más altas se concentran sobre el viario de acceso a las ciudades y sus ámbitos metropolitanos próximos, sobre los que existen planificadas actuaciones de cara a su resolución.



3 El plan move

3.1 Introducción

El "Plan MOVE", surge como documento básico de planificación de la Dirección General de Infraestructuras, en aras de resolver los problemas detectados en las infraestructuras viarias, partiendo de las necesidades del territorio, y nace con la intención de establecerse como marco de referencia para el desarrollo de las carreteras en Galicia, en consonancia con el Plan Estratégico de Infraestructuras propuesto por el Ministerio de Fomento para el período 2005 – 2020.

La Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras venía desarrollando su labor en lo concerniente al transporte por carretera en base al Plan de Carreteras aprobado en 1991 y al Plan Director de Infraestructuras de 2001, alcanzándose un alto grado de cumplimiento.

Este Segundo Plan de Carreteras nace una vez agotado el período de vigencia del primero, y en él se incluirán nuevas actuaciones para satisfacer las demandas de tráfico, especialmente en los entornos urbanos, como consecuencia de la estructuración del territorio con las nuevas autovías, además de alguna de las vías no ejecutada en el Plan anterior.

Para la elaboración del Plan se parte del convencimiento de que sólo desde un análisis global del territorio se puede hacer una planificación adecuada. De ahí que se considere el viario en su conjunto, independientemente de su titularidad.

El **Plan Director de Carreteras de Galicia**, presentado en el año 2008, incluye el análisis y diagnóstico de la red existente, las previsiones de la situación de la red de carreteras al final del período de vigencia del Plan, la programación de actuaciones y el estudio económico y financiero.

Con respecto al **Plan de Movilidad y Ordenación Viaria Estratégica (Plan MOVE)** presentado en el año 2009, mejora y optimiza el Plan Director de Carreteras de Galicia (2008).

El "*Plan MOVE, Plan de Movilidad y Ordenación Viaria Estratégica*" establece las orientaciones estratégicas en materia de infraestructuras de transporte con la finalidad de facilitar la movilidad de las personas y el acceso a los mercados, contribuyendo de este modo a la mejora de la competitividad de la economía y al bienestar de los ciudadanos. La puesta en marcha de este Plan de Movilidad dotará a Galicia de unas infraestructuras de transporte que son un elemento clave para la competitividad de la economía, para la calidad de vida de las gallegas y gallegos y para la cohesión, vertebración y reequilibrio territorial de la comunidad.

Este **Plan MOVE 2009-2020**, es y será el documento base de planificación en materia de carreteras en Galicia.

3.2 Objeto del plan

El "*Plan MOVE*" tiene por principal objeto abordar la planificación en materia de carreteras en el ámbito de la Comunidad Gallega, fijando las directrices de coordinación y planificación, con el fin de garantizar la coherencia y funcionalidad del sistema viario de la Comunidad Autónoma.

Este documento forma parte de una planificación conjunta del territorio desarrollada por la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras junto con las Directrices de Ordenación del Territorio.

A otro nivel se encuentra el **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte** que se erige como el documento de referencia de la planificación del Ministerio de Fomento en todo el Estado y en Galicia. Los objetivos generales del PEIT, que a continuación se relacionan, pueden y deben ser extensibles a la planificación de transportes en Galicia:

A. Mejorar la eficiencia del sistema, *en términos de calidad de los servicios efectivamente prestados y atender las necesidades de movilidad de las personas y los flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad y seguridad adecuadas y proporcionadas a las características de esos flujos. Para lo que se:*

- a) *Desarrollará un sistema integrado de transporte en un marco de complementariedad y coordinación entre los distintos modos y entre las infraestructuras y servicios competencia de distintas Administraciones y Organismos.*
- b) *Optimizará el uso de las infraestructuras existentes mediante medidas de gestión de la demanda.*
- c) *Impulsará una política de conservación y mantenimiento del patrimonio de infraestructuras.*



B. Fortalecer la cohesión social y territorial. Para lo que se:

- a) Asegurarán unas condiciones de accesibilidad equitativas al conjunto del territorio y en particular a la España no peninsular.
- b) Identificarán los beneficiarios potenciales de la política de infraestructura y transportes, evitando transferencias regresivas de renta.

C. Contribuir a la sostenibilidad general del sistema mediante el cumplimiento de los compromisos internacionales de la normativa europea en materia ambiental, en particular en cuanto a las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

D. Impulsar el desarrollo económico y la competitividad. Para lo que se:

- a) Potenciará el papel de las áreas urbanas y metropolitanas españolas.
- b) Reforzarán las relaciones transfronterizas.
- c) Fomentará el desarrollo de los programas de I+D+i y los avances tecnológicos aplicados a la gestión y explotación de infraestructuras y servicios de transporte.

3.3 Reflexión estratégica. Principios estratégicos y objetivos del plan

Este Plan tiene como objetivo principal establecer una reflexión estratégica que logre completar la articulación de la red de infraestructuras de transporte de Galicia con el exterior y la conexión entre los principales ejes interiores, adecuar el transporte en los medios urbanos, mejorando la accesibilidad de los diferentes ámbitos funcionales del territorio desde una perspectiva metropolitana y garantizar que el 80% de la población se sitúe a menos de 15 minutos de una Vía de Altas Prestaciones (VAP).

Asimismo, busca mejorar la seguridad viaria, reduciendo en un 50% el número de víctimas de accidentes de circulación en las carreteras gallegas en el horizonte de 2013, elevar la inversión en mantenimiento y conservación de la red al 3% de su valor patrimonial, y flexibilizar el sistema de peajes en las autopistas gallegas atendiendo a criterios de coherencia, progresión y universalidad. Los peajes no deben ser una barrera para la movilidad de las personas en Galicia.

Por último, también considera imprescindible el empleo de sistemas de transporte alternativos al vehículo privado a través de la implantación de aparcamientos disuasorios en los contornos de las ciudades, así como itinerarios peatonales y ciclistas.

Para lograr estos objetivos, el Plan se rige por una serie de principios estratégicos como son la mejora de la movilidad, accesibilidad y competitividad de Galicia, la contribución al reequilibrio territorial, el incremento de la seguridad viaria reduciendo el riesgo de accidentes en las carreteras gallegas y la compatibilización de la mejora de la red viaria con respecto al medio y desarrollo sostenible. Asimismo, también busca compactar el modelo territorial de Galicia, favoreciendo el incremento de la masa crítica de población y difusión de los procesos de investigación, desarrollo e innovación y poner la red viaria de Galicia al servicio de los ciudadanos.

3.4 Actuaciones propuestas

3.4.1 Nueva clasificación de la red viaria gallega

La gran extensión de la red de carreteras hace que sea necesaria una nueva propuesta de clasificación, concebida como un sistema único, pues para un usuario la red viaria es un único sistema, que independientemente de la titularidad de cada una de las carreteras, les confiere diversas opciones para llevar a cabo los desplazamientos dentro del territorio. Este análisis hace necesario una nueva clasificación de la red viaria gallega en función de las relaciones con el territorio.

- Vías de Altas Prestaciones: son las vías de mayor entidad que comunican con el resto de España y Portugal y sus principales áreas metropolitanas entre sí.
- Vías Estructurantes: es la red convencional de primer orden, que vertebra el territorio, garantizando la articulación y la comunicación entre las capitales comarcales y los grandes ámbitos territoriales con las VAP.
- Vías Complementarias: es la red autonómica de segundo orden y su función es completar la vertebración territorial, garantizando el acceso al resto de asentamientos de población.
- Red local: red capilar soporte de la difusión territorial que da acceso a los núcleos de menor entidad y espacios rurales.

3.4.2 Actuaciones en la Red Autonómica

Bajo el prisma de la mejora del sistema de transporte y de la accesibilidad, la concreción de las acciones en infraestructura viaria se divide en ocho programas básicos de actuación.

1. Programas de Vías de Altas Prestaciones

En este programa se formulan distintas actuaciones consistentes en la construcción de nuevas vías, fundamentalmente derivadas de la necesidad de completar las vías existentes para atender a los criterios de esta red o de solucionar problemas de congestión en determinados tramos con niveles de servicio bajos y alta demanda.

2. Programas de Vías Estructurantes

Conlleva la formulación de distintas actuaciones consistentes en la construcción de nuevas vías y variantes de población, así como la mejora de la red existente por medio de actuaciones de acondicionamiento del trazado y la humanización de las travesías existentes, con el objetivo de mejorar sus parámetros técnicos y adecuarlos a los objetivos de funcionalidad definidos en este tipo de red.

3. Programas de Vías Complementarias

En este programa se formulan actuaciones consistentes en la creación de nuevos ejes, variantes de población, travesías, acondicionamiento y actuaciones de Baja IMD Mejorada. El Plan de Baja IMD Mejorada existente se mejora con rectificaciones puntuales de trazado,



interviniendo en el resto de la red convencional según los parámetros definidos para la misma.

4. Programa de Actuaciones de Apoyo

Uno de los objetivos será la potenciación de aparcamientos disuasorios de conexión y la creación de áreas de parada para transportistas en los ejes de mayor tráfico.

5. Programa de Actuaciones en Medios Urbanos

En este caso se abordan las distintas actuaciones necesarias para resolver los problemas existentes en el acceso a las grandes ciudades, además de varias actuaciones destinadas a la construcción de ejes nuevos con el fin de impulsar una mejora de los accesos.

6. Programa de Mantenimiento y Conservación

Se pretende actuar sobre la red existente con el objetivo de mantener el estado de las carreteras con las debidas condiciones de vialidad, seguridad y comodidad. De este modo se busca poner en situación inicial las características de los elementos de la carretera o mejorar el estándar inicial (refuerzo de firme, rehabilitación periódica del firme...), consiguiendo junto con el programa de Baja IMD Mejorada y con el programa de Seguridad Vial.

7. Programa de Seguridad Vial

Las actuaciones de Seguridad Vial deben ir implícitas en todas y cada una de las actuaciones que se formulen dentro de los programas de actuaciones, incorporando actuaciones para eliminar los tramos de concentración de accidentes (TCAs), adecuando los sistemas de contención en carreteras a las necesidades de los motoristas, mejorando las condiciones de seguridad y comodidad de la vía a través de acciones preventivas y construyendo sendas peatonales y carriles bici separados de la zona de circulación, con el objetivo de abordar una reducción sostenida de las víctimas mortales y heridos graves en accidentes de circulación de forma que Galicia se sitúe alrededor de la media española.

8. Programa de I+D+i y Mejora de la Integración Paisajística de las Carreteras

Este programa, de naturaleza transversal, tratará de mejorar las condiciones ambientales de las carreteras, su integración paisajística, así como las políticas destinadas a optimizar los usos de materiales, el reciclaje y las políticas sostenibles en la construcción y mantenimiento de las carreteras.

4 Estado actual de las infraestructuras

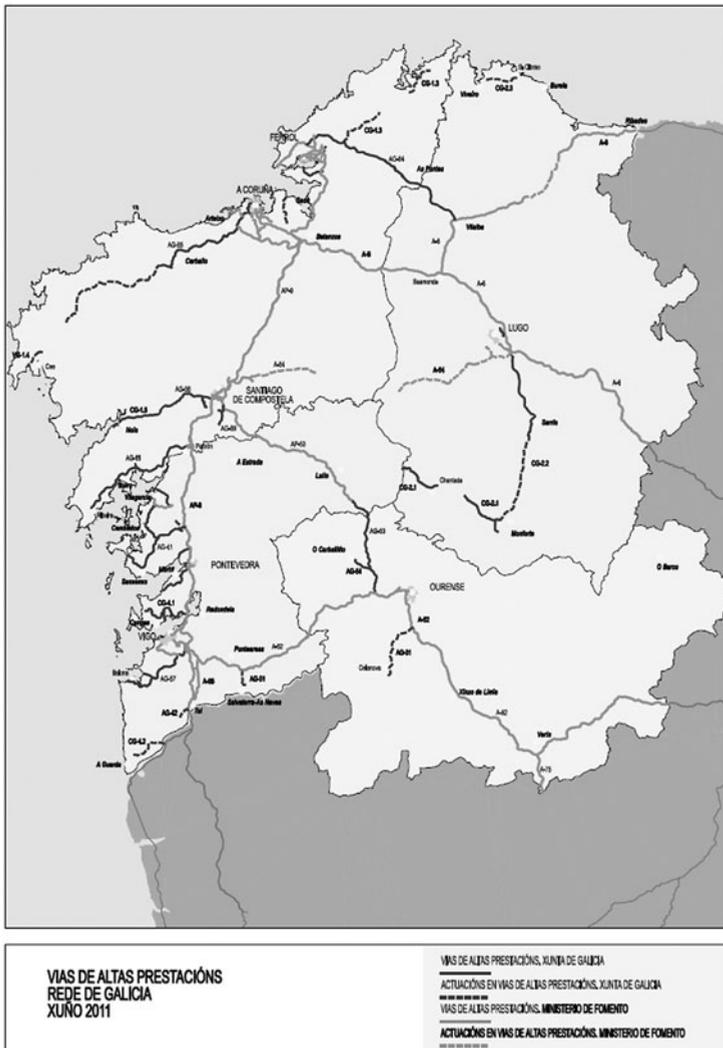
Actualmente se encuentran en servicio las siguientes vías de altas prestaciones: autovía A-8 (en un 79% de su trazado); autovía Ferrol - Vilalba; acceso al puerto exterior de Ferrol; conexión de la AP-9 con Ares y Mugarodos; autopista A Coruña - Carballo; autovía de Santiago al aeropuerto de Lavacolla; autovía Santiago - Brión y su conexión mediante corredor con la N-550 en Las Galanas; autovía de Santiago hasta A Ramallosa; autovía de Padrón a Ribeira; variante de Vilagarcía; corredor Cambados - Vilagarcía; autovía de Curro (en la AP-9) a Sanxenxo y corredor Sanxenxo - O Grove; vía de alta capacidad Poio - Campañó en Pontevedra; tramo II del corredor de la variante de Marín; corredor del Morrazo; autopista Puxeiros - Val Miñor; autovía Vigo a Tui; autopista Santiago - alto de Santo Domingo y

autovía de alto de Santo Domingo hasta la A-52 en Ourense, y ramal mediante autovía a Carballiño; autovía de Celanova; corredor alto del Faro - Chantada y Escairón - Monforte; corredor Nadela - Sarria.

El resto de la red, que está compuesta por la estructurante y complementaria, tiene como trazo significativo que buena parte de las carreteras que la conforman son travesías. Además, en cuanto a su geometría se constata que el 30% de la red tiene una anchura inferior a los 6 m y el 50% presenta un ancho de arcén inferior a 0,5 metros.

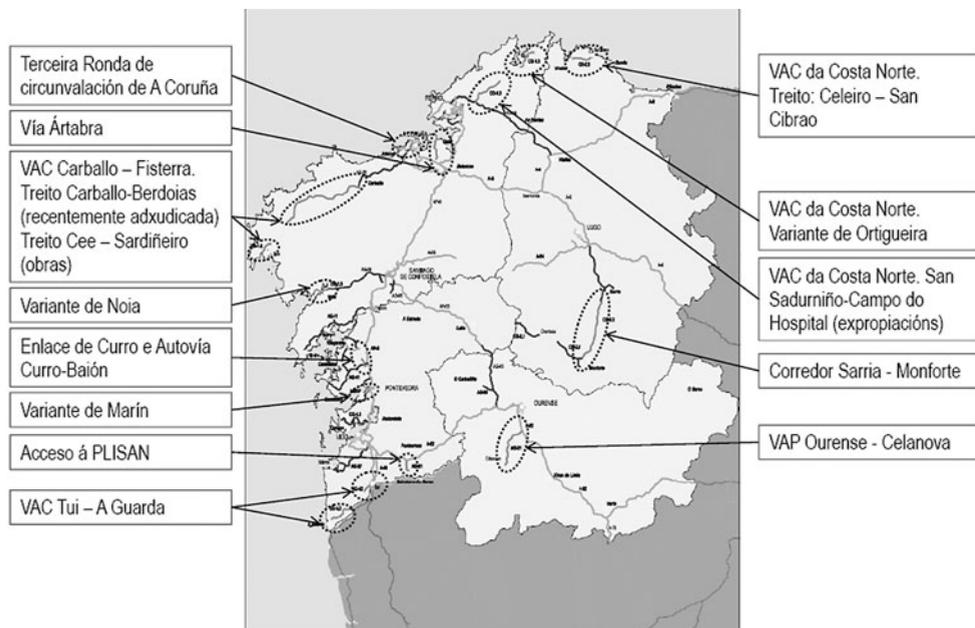
Otro de los puntos críticos de la red actual está en los accesos a las principales ciudades, donde aparecen importantes niveles de congestión. La estructura urbana y las crecientes demandas de movilidad en las principales Áreas urbanas de Galicia dan como resultado crecientes problemas de congestión.

En cuanto a las infraestructuras de mayor relevancia e Ina ordenación territorial a escala autonómica, las Vías de Altas Prestaciones, la imagen que refleja el estado actual sería el siguiente:

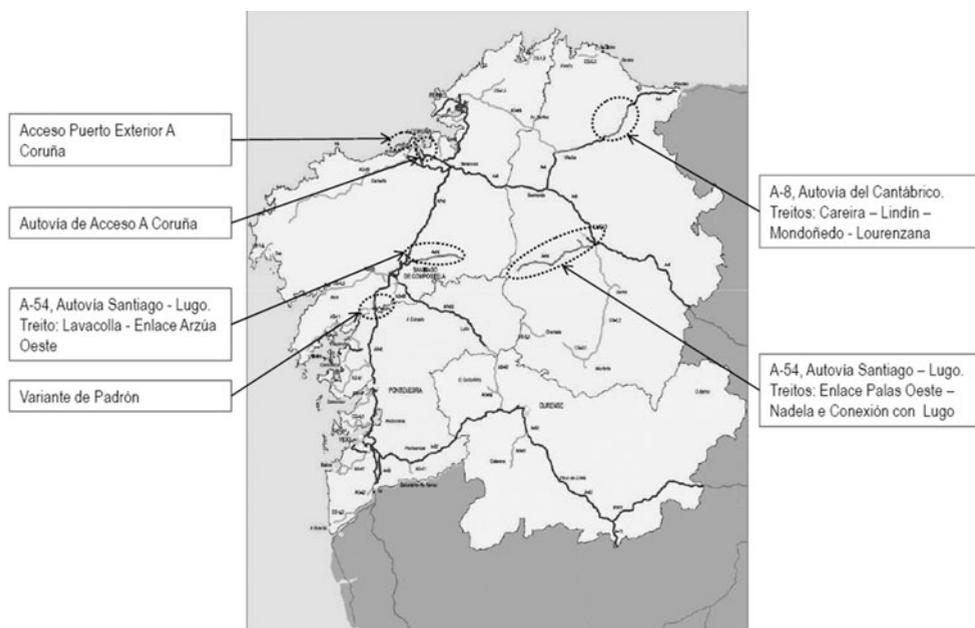


5 Actuaciones en curso en infraestructuras en la comunidad gallega

A mediados del año 2011 se encontraban en obras por parte de la Xunta de Galicia 175,28 km de Vías de Altas Prestaciones.



Por parte del Ministerio de Fomento, en el año 2011 se estaban desarrollando 87,60 km de Vías de Altas Prestaciones.



6 Conclusiones

Las infraestructuras de transporte son un elemento clave para la competitividad de la economía y estratégico para la configuración de un modelo territorial equilibrado, tanto en su articulación territorial interna como en la definición de las conexiones exteriores de Galicia.

Superar definitivamente las limitaciones que históricamente supuso para Galicia su posición como ámbito periférico y mal conectado con otros territorios exige planificar, proyectar, impulsar y ejecutar un potente sistema de comunicaciones. Son iniciativas básicas para evitar estrangulamientos, aumentar la competitividad del territorio y actuar como elementos fundamentales para aprovechar oportunidades de desarrollo.

El aumento de las demandas de movilidad, derivado de la progresiva expansión de los ámbitos de relación e influencia, de la generalización de las nuevas tecnologías y de la aceleración de la globalización de la economía, se centró casi exclusivamente en la utilización del vehículo privado.

Galicia debe dar respuesta al reto de satisfacer el derecho de accesibilidad de la población con una definición de estrategias de movilidad sostenible, basada en el fomento de los modos de transporte no motorizados, en la intermodalidad del transporte, en la potenciación del transporte público colectivo y en la incorporación de objetivos ambientales en la planificación y ordenación del territorio y de las infraestructuras.

Las nuevas autovías que se están desarrollando, tanto de conexión exterior como de vertebración interior, las líneas ferroviarias de alta velocidad, las ampliaciones portuarias, la ejecución de los planes directores de los aeropuertos y la puesta en marcha de distintas iniciativas en materia de transportes y de promoción de modos alternativos, proporcionarán un salto cuantitativo y cualitativo de gran trascendencia que permitirán superar una de las materias pendientes de Galicia.

En materia de infraestructuras viarias, Galicia debe completar sus ejes de articulación territorial en la red de transporte, tanto en la red de conexión exterior, como en la red principal interna y en la red de menor escala. Pero además, debe desarrollar iniciativas que eviten la congestión en los corredores con mayor densidad de tráfico y la mejora de los sistemas de transporte colectivo, junto con la potenciación del ferrocarril y la creación de espacios de intercambio modal. Estas son actuaciones primordiales para conseguir una mejora de la movilidad en condiciones de sostenibilidad ambiental.

Así, tal y como se define en las Directrices de Ordenación del Territorio, la estrategia de futuro de Galicia pasa por el fortalecimiento de las grandes infraestructuras de conexión exterior fundamentales en el Modelo territorial que se establece. La integración de la Comunidad con los espacios limítrofes y su proyección exterior como elemento estratégico de futuro exige un notable esfuerzo en estas infraestructuras de conexión.

Con el fin de fortalecer la posición territorial de Galicia, en la planificación de carreteras se debe identificar una red estructurante que optimice las comunicaciones entre los principales centros del sistema urbano de Galicia, facilitando las relaciones entre ellos y mejorando su accesibilidad general, con el fin de potenciar las complementariedades entre las diferentes áreas urbanas de cara a la constitución de una red urbana policéntrica con mayor capacidad dinamizadora sobre el conjunto del territorio.

Bibliografía

Plan Director de Carreteras de Galicia, Plan MOVE

Directrices de Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia. Aprobadas definitivamente por Decreto 19/2011, de 10 de febrero. DOG de 22 de febrero de 2011

Instituto Nacional de Estadística (INE). Datos estadísticos año 2010

Ley 10/1995 de Ordenación del Territorio de Galicia. DOG de 5 de diciembre de 1995

Comisión Europea. Dirección General de Movilidad y transportes. Libro Blanco del transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: Por una política de transportes competitiva y sostenible. Año 2011

Anuario Estadístico Ministerio de Fomento. Año 2009

