

CAMBIO DE CLASE DE ESTRADA

Estrada: AG-57-N

Denominación: AG-57 - Praia América (PO-325)

Puntos kilométricos: 3+020 – 3+820

ANTECEDENTES

A autoestrada do Val Miñor (AG-57) e o seu ramal AG-57-N a Nigrán, atópanse en servizo desde o 24 de maio de 1999.

Ao longo dos primeiros anos da súa explotación constatáronse importantes limitacións nesta autoestrada relacionadas coa súa accesibilidade, provocadas polo incremento de movementos cara á costa.

Isto deu lugar á consideración de que a conformación inicial dos enlaces de acceso á autoestrada AG-57 resultaban insuficientes para a prestación do servizo aos municipios do sur da comarca de Vigo como consecuencia do seu desenvolvemento.

Para dar solución aos problemas de accesibilidade provocados polo incremento de movemento cara á costa, foi preciso executar, entre outras actuacións, un novo enlace na estrada AG-57-N no PK 3+020 mediante unha glorieta a nivel que facilitou o acceso ao polígono industrial de Porto do Molle. Este nó viario foi posto en servizo o 30 de xuño de 2010.

Por outra parte, o Catálogo da Rede Autonómica de Estradas de Galicia foi aprobado polo Decreto 100/2021, do 24 de xuño, e publicado no Diario Oficial de Galicia número 129, do 8 de xullo de 2021.

No antedito Catálogo da Rede Autonómica de Estradas de Galicia, figura a estrada AG-57-N coa denominación AG-57 - Praia América (PO-325) e coa clasificación de autoestrada de entre as clases de estradas previstas no artigo 4 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de Estradas de Galicia.

FUNDAMENTOS XURÍDICOS

A Lei 8/2013, do 28 de xuño, de Estradas de Galicia.

O Regulamento Xeral de Estradas de Galicia, aprobado por Decreto 66/2016, do 26 de maio.

AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS
Edificio Administrativo San Caetano, s/n
15781 Santiago de Compostela
T. +34 981 545 318
infraestructuras.cvpj@xunta.gal



INTRODUCCIÓN E OBXECTO

O artigo 10 do Regulamento Xeral de Estradas de Galicia regula o expediente de cambio de clase das estradas e, no seu apartado 2, establece o seu contido inicial:

"2. O expediente de cambio de clase das estradas incoarase por parte da administración titular da estrada, e a el incorporaranse, cando menos, os documentos que xustifiquen que a estrada, ou treito dela, reúne os requisitos necesarios para que se inclúa na nova clase, e os planos nos que se describan e delimiten perfectamente as características xeométricas da vía e indiquen a repercusión do cambio nas zonas de dominio público e protección da estrada así como na liña límite de edificación."

O apartado 3 dese mesmo artigo establece, pola súa parte, que estes documentos serán redactados pola administración titular da estrada.

Así pois, o obxecto deste documento é dar cumprimento ao esixido no texto regulamentario e así, por unha parte, xustificar o cambio de clase da estrada en cuestión e, por outra, amosar os planos que describen e delimitan as súas características xeométricas e indican a repercusión do cambio nas zonas de dominio público e protección da estrada así como na liña límite de edificación.

XUSTIFICACIÓN DO CAMBIO DE CLASE

O artigo 4 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de Estradas de Galicia establece as condicións esixidas para as diferentes clases de estradas.

En particular, as condicións esixibles ás vías para autoestradas, autovías, vías para automóbiles e ás estradas convencionais establécense nos seus apartados 2, 3, 4 e 5, do seguinte xeito:

"2. Autoestradas son as estradas que están especialmente proxectadas, construídas e sinalizadas como tales para a exclusiva circulación de vehículos automóbiles e reúnen as seguintes características:

a) Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares e con carácter temporal, por unha franxa de terreo non destinada á circulación ou, en casos excepcionais, por outros medios.

b) Non cruzan nin son cruzadas ao mesmo nivel por outra vía de comunicación ou servidume de paso, pasos peonís, vías ciclistas, liña de ferrocarril ou outra infraestrutura.

c) As propiedades lindeiras non teñen acceso directo a elas.



d) Están valadas, en ambas as dúas marxes, en toda a súa lonxitude.

3. Autovías son as estradas que están especialmente proxectadas, construídas e sinalizadas como tales e reúnen as seguintes características:

a) Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares e con carácter temporal, por unha franxa de terreo non destinada á circulación ou por outros medios.

b) Non cruzan nin son cruzadas ao mesmo nivel por outra vía de comunicación ou servidume de paso, pasos peonís, vías ciclistas, liña de ferrocarril ou outra infraestrutura.

c) As propiedades lindeiras non teñen acceso directo a elas, excepto no caso excepcional de que se autorice a conexión de vías de servizo ás calzadas principais, para levar a cabo unha reordenación de accesos ou por outras razóns de interese público.

d) Están valadas, en ambas as dúas marxes, en toda a súa lonxitude.

4. Vías para automóviles son as estradas reservadas á exclusiva circulación de vehículos automóviles e que reúnen as seguintes características:

a) Constan dunha única calzada, e poden estar proxectadas con previsión da súa futura duplicación.

b) Non cruzan nin son cruzadas ao mesmo nivel por outra vía de comunicación ou servidume de paso, pasos peonís, vías ciclistas, liña de ferrocarril ou outra infraestrutura.

c) As propiedades lindeiras non teñen acceso directo a elas, agás no caso excepcional de que se autorice a conexión de vías de servizo á calzada principal, para levar a cabo unha reordenación de accesos ou por outras razóns de interese público.

d) Están valadas, en ambas as dúas marxes, en toda a súa lonxitude.

5. Estradas convencionais son as que non reúnen as características das autoestradas, autovías ou vías para automóviles."

Segundo o artigo 4 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de Estradas de Galicia para que unha estrada poida ser clasificada nunha das clases anteriores téñense que cumprir tódalas condicións establecidas nese artigo.

Analizaremos, a continuación se este treito de estrada cumpre as condicións para ser clasificado como autoestrada, autovía ou vía para automóviles, estudando as condicións comúns establecidas no artigo 4 da Lei 8/2013, do 28 de xuño, de Estradas de Galicia:



- **Non cruzan nin son cruzadas ao mesmo nivel por outra vía de comunicación ou servidume de paso, pasos peonís, vías ciclistas, liña de ferrocarril ou outra infraestrutura.**

O treito final da estrada AG-57-N, entre os PK 3+020 e 3+820, discorre entre dúas interseccións a nivel:

- unha intersección a nivel mediante glorieta coa AG-57-Nr3 no PK 3+020 da AG-57-N.
- unha intersección a nivel mediante glorieta coa PO-552 no PK 3+820 da AG-57-N.

Ademais, na estrada AG-57-N existe un paso peonil no PK 3+580.

- **As propiedades lindeiras non teñen acceso directo a elas.**

A vivenda situada no PK 3+510, na rotonda coa PO-552, ten acceso directo a estrada AG-57-N, usando a beiravía existente.

- **Están valadas, en ambas as dúas marxes, en toda a súa lonxitude.**

A estrada AG-57-N entre o PK 3+410 e Pk 3+580 non está valada en ambas marxes.

As vías para automóviles tamén teñen que cumprir a condición de constar cunha única calzada, e poden estar proxectadas con previsión da súa futura duplicación. A estrada AG-57-N entre o P PK 3+020 e PK 3+820 conta con dúas calzadas, unha para cada sentido de circulación.

En consecuencia, a estrada non cumpre todas as condicións para ser clasificada como autoestrada, autovía nin vía para automóviles e, en consecuencia, debe pasar a clasificarse como estrada convencional, ao ser esa a clase residual na que se encadran as estradas que non cumpran todas as condicións para ser clasificadas en ningunha das outras tres clases (autoestradas, autovías ou vías para automóviles).

En todo caso, ten sentido que este treito da AG-57-N se clasifique coma unha estrada convencional, por outros motivos funcionais que se expoñen a continuación.

O treito da AG-57-N obxecto de análise configúrase na actualidade como un elemento de conexión de carácter local e semilocal dentro do sistema viario do ámbito do Val Miñor, presentando unha relación funcional directa coa rede de estradas convencionais, en particular coa PO-552, que actúa como eixo estruturante da mobilidade no ámbito litoral.

Se ben a AG-57 e o seu ramal AG-57-N foron concibidos orixinalmente como infraestruturas de alta capacidade, entrando en servizo de maneira conxunta no ano 1999, no momento da súa posta en funcionamento non dispoñían da totalidade dos enlaces plenamente desenvolvidos. A evolución posterior da rede viaria modificou substancialmente a súa funcionalidade inicial.



En particular, o treito considerado presenta na actualidade as seguintes características:

- Conectividade directa coa PO-552 mediante interseccións a nivel (glorietas), o que rompe a continuidade funcional propia dunha autoestrada.
- Accesibilidade directa a usos urbanos e produtivos locais, especialmente no ámbito de Nigrán e do parque empresarial de Porto do Molle, incompatible co carácter dunha vía de alta capacidade con control total de accesos.
- Predominio de tráfico de distribución local fronte a tráfico de longo percorrido, que son absorbidos preferentemente polo tronco principal da AG-57 e por outras vías de maior xerarquía.
- Integración progresiva na malla viaria periurbana, perdendo a súa función como elemento exclusivo de conexión interurbana.

Como consecuencia desta evolución funcional o treito perdeu as características propias dunha autoestrada e, por todo o exposto, presenta as características propias dunha estrada convencional, en tanto:

- Asume funcións de conexión entre a autoestrada AG-57 e a rede local
- Permite o acceso directo a actividades lindeiras
- Adáptase a un contorno con crecente compoñente urbano

Adicionalmente, cómpre sinalar que este treito da AG-57-N presenta na actualidade unha funcionalidade plenamente compatible cos obxectivos de fomento dunha mobilidade sostible, en coherencia coas directrices de planificación viaria e territorial vixentes.

Neste contexto, a súa configuración contribúe a:

- Articular a mobilidade de proximidade, facilitando a conexión entre núcleos urbanos e a área de actividade económica do polígono industrial de Porto do Molle.
- Reducir a dependencia da rede de alta capacidade para desprazamentos curtos, favorecendo itinerarios máis eficientes de carácter local.
- Permitir a convivencia de diferentes modos de transporte, facilitando a adaptación da infraestrutura a solucións de mobilidade sostible (transporte público, mobilidade activa), nun contorno de velocidades moderadas.
- Mellorar a seguridade viaria, mediante a presenza de elementos de calmado do tráfico, como glorietas e interseccións a nivel, máis adecuados en contornos urbanizados.



Deste xeito, a infraestrutura contribúe á integración funcional e territorial do ámbito, aliñándose cos principios dunha mobilidade máis sostible, segura e eficiente.

Queda xustificada, polo tanto, a proposta de cambio de clase do treito da estrada AG-57-N entre o PK 3+020 e PK 3+820.

Cabe sinalar que será necesario adaptar a sinalización vertical a esta nova clasificación do treito da estrada AG-57-N entre o PK 3+020 e PK 3+820, xa que, entre outras consideracións, a sinal de finalización de autoestrada (S-2) atópase no PK 3+290, e debería situarse antes da glorieta do PK 3+020.

PLANOS

Por último, cabe describir e delimitar as características xeométricas da estrada e indicar a repercusión do cambio de clase na delimitación da zona de dominio público e das zonas de protección, así como na liña límite de edificación.

Así, en base á clasificación actual da estrada, como autoestrada, a situación é a seguinte:

- Zona de dominio público: Os terreos expropiados, ata un máximo de 15 m da aresta exterior da explanación da calzada da estrada e 10 m das calzadas dos seus elementos funcionais.
- Zona de servidume: dúas franxas de terreo, unha a cada beira da estrada, delimitadas interiormente polas liñas exteriores da zona de dominio público e exteriormente por dúas liñas paralelas aos devanditos límites e medidas horizontal e ortogonalmente desde eles, a unha distancia de 10 m no caso da calzada da estrada e 2 m no caso dos seus elementos funcionais.
- Zona de afección: dúas franxas de terreo, unha a cada beira da estrada, delimitadas interiormente polas liñas exteriores da zona de servidume e exteriormente por dúas liñas paralelas a elas e medidas horizontal e ortogonalmente desde as liñas exteriores da zona de dominio público, a unha distancia de 100 m no caso da calzada da estrada e 30 m no caso dos seus elementos funcionais.
- Liña límite de edificación: dúas liñas situadas a ambas as dúas beiras da estrada cun trazado que discorre paralelo ás liñas exteriores de delimitación das calzadas a unha distancia, medida horizontal e ortogonalmente a aquelas de 50 m no caso da calzada da estrada e 15 m no caso dos seus elementos funcionais.

En cambio, en base á clasificación proposta da estrada, como estrada convencional, e tendo en conta de, segundo o Catálogo da Rede Autonómica de Estradas de Galicia pertence á categoría funcional das estradas estruturantes, a situación pasaría a ser a seguinte:



- Zona de dominio público: Os terreos expropiados, ata un máximo de 10 m da aresta exterior da explanación das calzadas da estrada e dos seus elementos funcionais.
- Zona de servidume: dúas franxas de terreo, unha a cada beira da estrada, delimitadas interiormente polas liñas exteriores da zona de dominio público e exteriormente por dúas liñas paralelas aos devanditos límites e medidas horizontal e ortogonalmente desde eles, a unha distancia de 2 m no caso da calzada da estrada e dos seus elementos funcionais.
- Zona de afección: dúas franxas de terreo, unha a cada beira da estrada, delimitadas interiormente polas liñas exteriores da zona de servidume e exteriormente por dúas liñas paralelas a elas e medidas horizontal e ortogonalmente desde as liñas exteriores da zona de dominio público, a unha distancia de 30 m no caso da calzada da estrada e dos seus elementos funcionais.
- Liña límite de edificación: dúas liñas situadas a ambas as dúas beiras da estrada cun trazado que discorre paralelo ás liñas exteriores de delimitación das calzadas a unha distancia, medida horizontal e ortogonalmente a aquelas de 15 m no caso da calzada da estrada e 7 m no caso dos seus elementos funcionais.

Ambas situacións amósanse nos planos que se xuntan como anexo a este documento.

CONCLUSIÓN

Trala análise dos aspectos anteriores, propónse:

- O cambio de clase do treito da estrada AG-57-N entre o PK 3+020 e PK 3+820, para clasificala como estrada convencional.
- Tramitar a antedita proposta segundo o procedemento establecido no artigo 10 do Regulamento Xeral de Estradas de Galicia, aprobado por Decreto 66/2016, do 26 de maio.

Santiago de Compostela, á data da sinatura dixital

O xefe da Área de Planificación, Innovación e Seguridade Viaria

Héctor Presas Veiga
(documento asinado dixitalmente)

Aprobado,
A directora da Axencia Galega de Infraestruturas

María Deza Martínez
(documento asinado dixitalmente)

AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS
Edificio Administrativo San Caetano, s/n
15781 Santiago de Compostela
T. +34 981 545 318
infraestruturas.cvpi@xunta.gal



ANEXO: PLANOS

1. Ubicación
2. Situación actual
3. Situación proposta
4. Comparación

