

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO	3	10.4 RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL.....	33
1.1 OBJETO DEL PLAN	3	11. PLANOS	33
1.2 ÁMBITO Y HORIZONTE TEMPORAL DE DESARROLLO.....	5	12. CONCLUSIÓN	34
1.3 ORGANISMOS PROMOTORES	6	APÉNDICE I: DECLARACIÓN DE INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL	35
1.4 DECLARACIÓN DE INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL DEL PLAN	7	APÉNDICE II: COPIA DE LOS PLANOS MÁS RELEVANTES DEL PLAN.....	39
1.5 JUSTIFICACIÓN DE INTERÉS PÚBLICO	7		
2. DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA DE LA RED EXISTENTE.....	8		
3. INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	10		
4. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE DESARROLLO DEL PLAN	11		
5. DEFINICIÓN DE LA RED PROPUESTA.....	14		
5.1 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS A ESTABLECER EN LA RED SEGÚN JERARQUIZACIÓN	14		
5.2 DESCRIPCIÓN DE LA RED PROPUESTA	16		
5.3 JUSTIFICACIÓN DE LA RED PROPUESTA	18		
5.4 PROPUESTA DE NUEVA TITULARIDAD DE LA RED Ó DE TRANSFERENCIAS DE TITULARIDAD	19		
5.5 RESUMEN DE LA RED PROPUESTA.....	20		
5.5.1 Imagen esquemática de actuaciones en la red viaria	21		
5.5.2 Tablas resumen	22		
5.5.2.1 Según código de plano	22		
5.5.2.2 Según código de carretera	25		
5.5.2.3 Imagen de actuaciones y propuesta de transferencias con codificación	28		
6. VALORACIÓN ECONÓMICA	29		
7. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO.....	30		
8. EVALUACIÓN SOCIAL DE LAS PROPUESTAS	31		
9. EVALUACIÓN AMBIENTAL	31		
10. NORMATIVA DEL PLAN SECTORIAL	31		
10.1 MARCO LEGAL Y ALCANCE DEL PLAN SECTORIAL	31		
10.2 RESERVAS VIARIAS	32		
10.3 DESARROLLO DEL PLAN SECTORIAL	32		

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El presente documento sintetiza los aspectos más relevantes del **Plan Sectorial de la red viaria de Ourense y su área de influencia**. El Plan Sectorial íntegro, donde se justifica y desarrolla el estudio realizado, se compone de los siguientes documentos:

- Documento 01 Memoria General

- Documento 02 Anejos

- Anejo 01 Cartografía y estudio geológico
- Anejo 02 Informe de Sostenibilidad Ambiental (en tomo II)
- Anejo 03 Estudio de tráfico
- Anejo 04 Estudio económico – financiero
- Anejo 05 Definición y valoración de actuaciones
- Anejo 06 Propuesta de titularidad de la red
- Anejo 07 Análisis de la mejora del sistema de transporte
- Anejo 08 Fichas de inspección de la red actual

- Documento 03 Planos

- Plano 01 Plano de situación
- Plano 02 Plano de conjunto
- Plano 03 Planeamiento
- Plano 04 Situación actual
- Plano 05 Necesidades de intervención
- Plano 06 Resumen de propuestas
- Plano 07 Actuaciones por tipos
- Plano 08 Propuesta de transferencias
- Plano 09 Esquemas viales. Creación de infraestructuras
- Plano 10 Esquemas viales. Acondicionamientos y mejoras
- Plano 11 Esquemas viales. Mejoras en transferencias
- Plano 12 Secciones tipo
- Plano 13 Reservas viarias
- Plano 14 Propuesta de titularidad de la red

- Documento 04 Documento Resumen

La justificación para la redacción de este Plan Sectorial hay que encontrarla en la necesidad de la aplicación de la planificación en el desarrollo de nuevas infraestructuras

o en la conservación de las ya existentes, para poder determinar las necesidades presupuestarias y las dotaciones necesarias para su correcta ejecución, aportando a la administración competente un conocimiento preciso de las previsiones que van a ser necesarias en los años de vigencia del Plan, en este caso relativo a la red viaria de Ourense y su Área de influencia.

La red viaria en general cumple no sólo con un papel funcional en el movimiento de personas y mercancías, sino que también cumple una importante función estratégica en el desarrollo de un territorio, permitiendo una comunicación eficiente entre los diferentes centros de interés de la zona. La importancia de elaborar planes de carreteras, generales o sectoriales, se deriva, por tanto, del hecho de que estas infraestructuras son elementos vertebradores de un territorio, que condicionan su desarrollo económico y social.

Una adecuada red de carreteras de titularidad de la Xunta de Galicia en correcto estado de funcionalidad y conservación y que complementa el sistema de comunicación viario nacional e internacional, permite mejorar tanto la competitividad económica como el mantenimiento de la población en sus lugares habituales de residencia, elementos ambos indispensables para el progreso y desarrollo de un territorio, por las facilidades derivadas de la existencia de una red viaria en buen estado.

La experiencia acumulada por la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras en la gestión de la red de carreteras de su competencia, permite la elaboración de un documento de Plan Sectorial con amplio calado técnico y adecuado a las necesidades y condiciones del territorio objeto del estudio.

El plan incorpora también una componente medioambiental de sus efectos desde el inicio de su revisión; no sólo se trata de remitir a estudios y proyectos posteriores las previsibles consecuencias para el medio ambiente, sino que se plantea una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de los contenidos finales del plan.

1.1 OBJETO DEL PLAN

La evolución de las ciudades y los avances en cuanto a los medios de transporte han ido incrementando el ámbito territorial, funcionalmente más vinculado a la ciudad, al tiempo que ésta absorbía progresivamente lo que habían sido sus áreas de influencia en tiempos anteriores. Esta evolución, caracterizada por la rápida expansión de las ciudades hacia los límites municipales y de los municipios cercanos como proveedores de servicios y de residencia primaria y secundaria para un número creciente de habitantes que tienen su lugar de trabajo en la ciudad, ha creado unas relaciones entre

municipios que hacen necesario utilizar figuras de planeamiento que superan el ámbito municipal, considerando el planeamiento conjunto de determinados elementos desde un punto de vista comarcal.

Las relaciones entre municipios y la influencia que sobre dichas relaciones tiene la red viaria, determinan la necesidad de que las propuestas viarias se realicen desde un elemento de planeamiento supramunicipal. La ley 10/1995 de Ordenación del Territorio de Galicia, de 23 de noviembre, crea una serie de instrumentos de ordenación territorial, entre los que se encuentran los “Planes y Proyectos Sectoriales de incidencia supramunicipal” (Decreto 80/2000), cuya finalidad es regular la implantación territorial de las infraestructuras, dotaciones e instalaciones de interés público y utilidad social cuando su incidencia trascienda del término municipal en que se ubiquen, por su magnitud, importancia o especiales características, o que se asienten sobre varios términos.

El presente “Plan Sectorial de la red viaria de Ourense y su área de influencia” responde a la necesidad de abordar las comunicaciones en este territorio supramunicipal de una forma integral, de modo que se puedan llevar a cabo actuaciones en el sistema viario basadas en una planificación racional, con el fin de asegurar el movimiento de personas y mercancías con la mayor eficacia y con los menores costes posibles para la colectividad.

Las relaciones socioeconómicas de la sociedad actual se caracterizan por generar unos intensos flujos de movilidad, a los cuales se asocian unos costes, no solamente económicos, sino también en términos de calidad de vida y medioambientales. Es la red viaria la que sustenta estos flujos, configurando las condiciones en las que pueden materializarse.

El objeto del presente Plan Sectorial es, por tanto, el análisis de las comunicaciones viarias del área de estudio y su interconexión con las principales vías de comunicación existentes. Se busca, por tanto, definir un modelo de red viaria metropolitana que resuelva la conexión de los diversos centros de generación y atracción de viajes entre sí y con la red de alta capacidad, por la que accede una parte importante de los flujos exteriores a la zona de estudio.

Como **Objetivo Global** de este Plan Sectorial se plantea ofrecer a los ciudadanos unas infraestructuras viarias de calidad, que les permitan desplazarse con seguridad, rapidez y comodidad, dentro de un marco de movilidad sostenible con el resto de los

modos de transporte, y con la máxima integración con el medioambiente de Ourense y su entorno metropolitano.

Como **Objetivos Generales** de este Plan Sectorial se plantea lograr un sistema de transporte en el área metropolitana que sea:

- **Eficaz:** las actuaciones propuestas para mejorar y completar el sistema de la red de carreteras del ámbito de estudio han de llevarse a cabo a lo largo del período de programación propuesto, con el objeto de que en el año horizonte del estudio sea capaz de dar respuesta a las necesidades reales existentes. Para ello es preciso conocer adecuadamente las previsiones futuras de desplazamiento para poder determinar, si la capacidad de las infraestructuras existentes es suficiente, y proyectar, en base a ello, las actuaciones necesarias en el entorno y ámbito de estudio.
- **Equilibrado:** con el objeto de obtener la mayor potencialidad en las propuestas a realizar sobre la red viaria, debe analizarse el estado actual de los distintos tipos de transporte, así como la situación de los diferentes centros económicos y núcleos de población que componen la compleja red de relaciones comerciales y laborales del ámbito de estudio; la infraestructura de transporte debe ser completada de manera adecuada a la situación territorial y de movilidad existente.
- **Consensuado:** la red viaria debe estar de acuerdo con la planificación urbanística propuesta, o en desarrollo, por los distintos núcleos urbanos. El marco de referencia inicial estará constituido por los distintos planeamientos municipales existentes en cada uno de los municipios incluidos en el ámbito de estudio, donde queda reflejado el sistema general viario existente y el propuesto para su desarrollo posterior en forma de reserva de suelo. Para ello se deben reflejar las actuaciones propuestas sobre la base de los planeamientos existentes con objeto de comprobar su adecuación con el ordenamiento urbanístico.
- **Estable:** se deben analizar las posibles medidas para que las futuras modificaciones urbanísticas no deterioren la funcionalidad del sistema viario. El proceso por el cual una actuación viaria pasa de ser una propuesta para dar solución a un problema concreto a ser puesta en servicio, tiene un tiempo de maduración que puede alcanzar varios años: Estudio de Planeamiento, Estudio Informativo, Proyecto Constructivo y Ejecución de la Obra, por lo que se precisa prever posibles cambios urbanísticos que puedan invalidar las propuestas realizadas. De ahí la necesidad de tener en cuenta la documentación provincial, autonómica e incluso estatal al respecto ya enumerada en el apartado 1.2 Antecedentes.

- **Sostenible:** se realizará un Informe de Sostenibilidad Ambiental que analizará los aspectos ambientales relevantes de la situación actual en el ámbito de estudio, centrándose en tres aspectos: ordenación del territorio, mantenimiento de la biodiversidad (haciendo énfasis en lo referente a Espacios Naturales Protegidos y a la flora y fauna de interés) y protección de la atmósfera. El objeto es conocer de la forma más detallada posible sus interrelaciones y los efectos medioambientales del Plan y de sus propuestas, de acuerdo a lo establecido en la Directiva europea 2001/42/CE de 27 de junio del 2001.

A partir de estos Objetivos Generales se definen los **Objetivos Específicos** del Plan Sectorial cuya determinación tiene que tener en cuenta no sólo la funcionalidad de la Red Viaria del ámbito del estudio y la mejora de su seguridad vial, sino también la aportación de la red estatal, autonómica y provincial, a la mejora de la accesibilidad, al desarrollo territorial, a la protección ambiental, y a la optimización en la gestión de los recursos en el entorno de Ourense y sus municipios de su Área Metropolitana. Entre los objetivos específicos se pueden citar los siguientes:

- Adecuación funcional de la Red de Carreteras al incremento de movilidad y tráfico producido en los últimos años, con una visión estratégica del conjunto del sector de transportes en el Área de Ourense.
- Mejora de la seguridad en la Red de Carreteras actuando no sólo en los Tramos de Concentración de Accidentes existentes, sino también actuando con carácter preventivo en todos aquellos tramos de la Red de Carreteras con peligrosidad potencial: tramos urbanos y travesías, accesos a la red, intersecciones y enlaces, itinerarios motociclistas y vías de uso ciclista y peatonal.
- Refuerzo de la accesibilidad a las zonas más periféricas del Área facilitando su integración con su cabecera provincial y con el resto de los principales núcleos del ámbito de estudio, complementando la función de la Red del Estado y de la Red Autonómica.
- Mejora global de la Red de Carreteras, favoreciendo la creación de itinerarios alternativos a los grandes ejes viarios del ámbito de estudio, mallando así el conjunto de su territorio y favoreciendo la competitividad económica y social.
- Protección de la calidad ambiental de los espacios de interés natural afectados por las propuestas de actuación, con especial atención a aquellas zonas más sensibles del Área de Ourense. Es, por tanto, una constante, en todas las actuaciones

proyectadas, el respeto al medio ambiente, que el impacto sobre el mismo sea compatible con la biodiversidad, buscando el equilibrio entre hombre y naturaleza. Socialmente, la conectividad ofrecida por el plan sectorial ha de ser equilibrada, sin tener en cuenta los distintos estratos sociales posibles, basándose la planificación en un mallado útil y beneficioso para todos.

- Dimensionamiento del Plan Sectorial en base a los niveles presupuestarios de los últimos años y a la capacidad de gasto actual tanto de la Xunta de Galicia como de la Diputación Provincial contando con la aportación del Ministerio de Fomento en la Red del Estado. Dada la situación económica actual, cobra especial importancia la inversión orientada hacia la optimización de la gestión, como la utilización efectiva de las importantes capacidades disponibles de las carreteras existentes.
- Gestión adecuada por tanto de los recursos destinados a la Red de Carreteras, mejorando e incrementando las partidas destinadas a la conservación y gestión de la explotación de la red.

1.2 ÁMBITO Y HORIZONTE TEMPORAL DE DESARROLLO

A la hora de afrontar la realización de un estudio de planeamiento de la red viaria de una ciudad y de su área de influencia, la primera consideración viene dada por la determinación del área geográfica de referencia. La ejecución de las infraestructuras propuestas como consecuencia del planeamiento a realizar, se inscribirá en una localización determinada, y tiene que ser esta localización la que delimite de manera clara el área a analizar desde el punto de vista de planificación de una nueva red viaria.

El ámbito indicado en el Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato establece inicialmente lo siguiente: “El ámbito a analizar comprenderá los concellos de Ourense, Pereiro de Aguiar, San Cibrao das Viñas, Paderne de Allariz, Taboadela, Barbadás, Toén, Coles y Amoeiro”. No obstante también se indica en dicho Pliego que este ámbito es simplemente indicativo, y deberá ser definido en el propio documento del Plan.

El ámbito de estudio propuesto en el PPT del contrato engloba el municipio de Ourense más los municipios limítrofes con éste, salvo el de Punxín. Este municipio, Punxín, figura junto al resto que conforman la primera corona alrededor de Ourense, en el “Plan Metropolitano de Transporte de Ourense” como parte de su área metropolitana. La pertenencia al ámbito del Plan Metropolitano, unido al hecho de que discurren dentro de su territorio la carretera AG-53 de la Xunta de Galicia y la carretera N-541 del Ministerio de

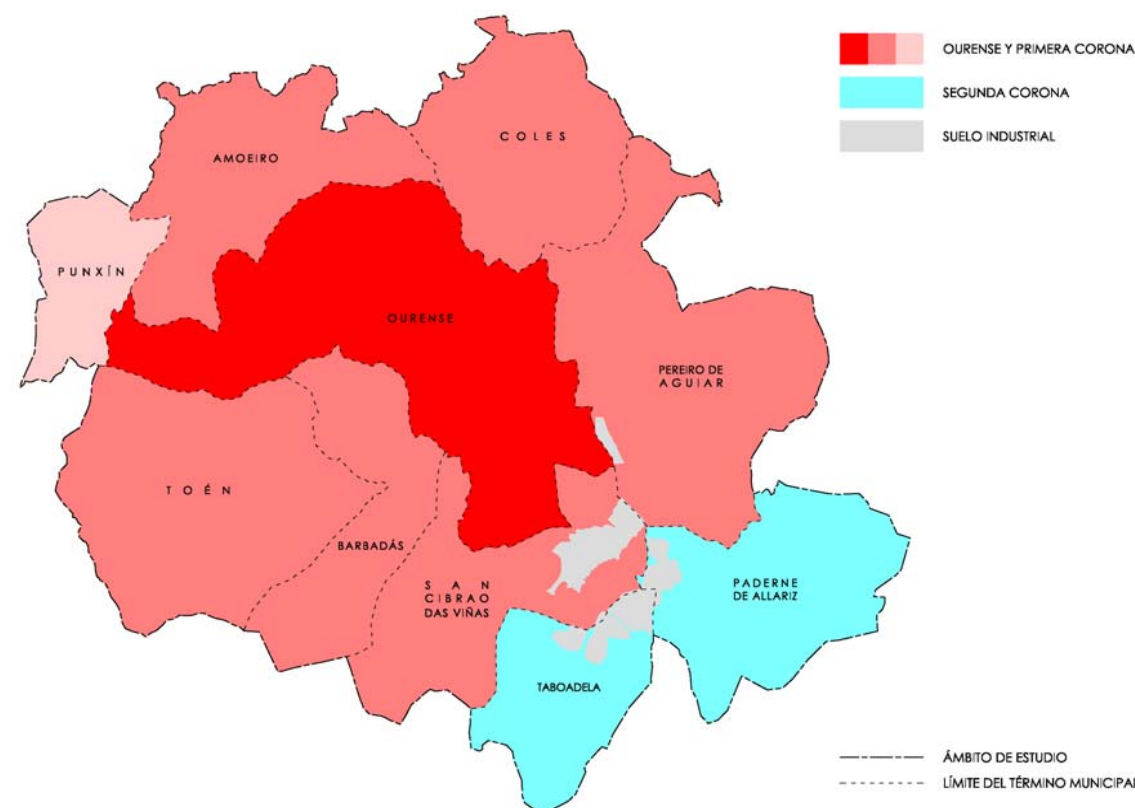
Fomento, ejes estructurantes de comunicación de Ourense con su entorno y en particular con Santiago de Compostela, justifican la inclusión de Punxín en el ámbito de estudio.

Fuera de esta primera corona de municipios colindantes con Ourense, el PPT del contrato incluye dos municipios situados en la segunda corona: Paderne de Allariz y Taboadela.

Hoy en día, la principal actividad industrial de la comarca se desarrolla en los municipios de San Cibrao das Viñas (que cuenta con el área industrial más importante de la provincia hasta la fecha, formada por el P.I. de San Cibrao, PTL de Galicia y Zona Comercial Barreiros) y el municipio de Pereiro de Aguiar (cuyo polígono industrial es el más joven y moderno de la zona).

Actualmente, en los municipios de Taboadela y Paderne de Allariz se está llevando a cabo una importante planificación de nuevo desarrollo industrial, mediante el Parque Val de Rabeda (Parque empresarial de Taboadela y Campus Industrial Paderne de Allariz), dando continuidad a las áreas industriales existentes en los municipios colindantes de San Cibrao das Viñas y Pereiro de Aguiar. Este nuevo suelo industrial servirá de núcleo de atracción en el futuro, que no hará sino desarrollar unos municipios estratégicamente ubicados en el sureste de Ourense, por lo que es justificado que se incluyan en el ámbito de estudio del presente Plan Sectorial, tal como propone el PPT.

Como conclusión, y tras el estudio del marco socioeconómico, de los viales en estudio y la recopilación de las actuaciones programadas en la actualidad, se hace una nueva propuesta del ámbito de influencia en el que se enmarcarán todas las actuaciones del presente Plan, que incluye los municipios indicados inicialmente en el Pliego de Prescripciones más el municipio de Punxín.



El horizonte temporal propuesto para desarrollar las actuaciones planteadas para mejorar y completar el sistema de transporte en general, y la red de carreteras en particular, se establece en el periodo 2013 – 2020, en coordinación con el escenario temporal del Plan MOVE de la Xunta de Galicia.

1.3 ORGANISMOS PROMOTORES

El Organismo promotor del presente Estudio es la Axencia Galega de Infraestruturas, órgano administrativo de la Xunta de Galicia - Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas.

El pliego del concurso por procedimiento abierto para la contratación de la asistencia técnica para la redacción del **Plan Sectorial de la red viaria de Ourense y su área de influencia** se redactó en abril de 2010, previamente a la creación de la Axencia Galega de Infraestruturas, por la Dirección Xeral de Infraestruturas de la citada Consellería.

Según el artículo 13 del Decreto 80/2000 de 23 de marzo, que desarrolla la Ley 10/1995 de 23 de noviembre de “Ordenación del Territorio de Galicia”, la formulación y

aprobación de los planes y proyectos sectoriales de incidencia supramunicipal se ajustará al siguiente procedimiento:

1. El Consello de la Xunta de Galicia, a propuesta del Conselleiro competente por razón del objeto, y previo informe del Conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda, declarará, si lo estima conveniente, el plan o proyecto sectorial como de incidencia supramunicipal para los efectos previstos en la Ley 10/1995, de ordenación del territorio de Galicia, y determinará la Consellería a la que le corresponda su impulso y tramitación así como, en su caso, aquellas que tengan que colaborar en él.

2. El plan o proyecto sectorial se someterá, por el plazo mínimo de un mes, a los trámites de información pública mediante anuncio publicado en el Diario Oficial de Galicia y en uno de los periódicos de los de mayor circulación en la Comunidad Autónoma, y audiencia a los ayuntamientos afectados remitiéndoles un ejemplar completo del plan o proyecto sectorial.

3. A la vista del resultado de la información pública y de los informes emitidos, se introducirán las modificaciones o correcciones que procedan en el plan o proyecto tramitado y se remitirá al expediente completo a la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda para su informe preceptivo que deberá ser emitido en el plazo de 2 meses.

4. El Consello de la Xunta de Galicia a propuesta del Conselleiro impulsor del procedimiento y previo informe preceptivo del Conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda, aprobará definitivamente el plan o proyecto sectorial con las modificaciones o correcciones que estime convenientes y, en su caso, acordará la declaración de utilidad pública o interés social para los efectos expropiatorios.

5. El acuerdo de aprobación definitiva será publicado en el Diario Oficial de Galicia y el plan o proyecto sectorial entrará en vigor el día siguiente al de su publicación.

6. Un ejemplar del plan o proyecto sectorial aprobado definitivamente les será remitido a cada uno de los ayuntamientos sobre los que se asienta la infraestructura, dotación o instalación y a la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda, con todos los planos y documentos integrantes del plan o proyecto sobre los que recae el acuerdo de aprobación definitiva debidamente diligenciados por el funcionario habilitado, haciendo constar expresamente esta aprobación.

1.4 DECLARACIÓN DE INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL DEL PLAN

Siguiendo lo indicado en el artículo 13 del Decreto 80/2000 de 23 de marzo, el Consello de la Xunta de Galicia, en reunión el 10 de enero de 2013 y a propuesta y previo informe del Conselleiro competente, aprueba la declaración de incidencia supramunicipal del Plan Sectorial de la red viaria de Ourense para los efectos previstos en la Ley 10/1995, de ordenación del territorio de Galicia.

En el Apéndice I de la presente documento se incluye copia de la referencia al Consello de la Xunta de Galicia citado.

1.5 JUSTIFICACIÓN DE INTERÉS PÚBLICO

El objetivo fundamental del presente Plan es servir de referencia a todas las administraciones competentes en materia de carreteras, de tal forma que se puedan prever las actuaciones necesarias para solucionar problemas concretos a corto, medio y largo plazo. El plantear los problemas de la red viaria en su conjunto permite que, tras un minucioso estudio, se puedan proponer soluciones que mejoren aspectos concretos o genéricos de toda la red.

El beneficio que supone disponer de un estudio global de la red viaria de una ciudad y su entorno más cercano repercute positivamente, no sólo en los habitantes de la zona, sino también en los residentes ocasionales y en aquellos que atraviesan los municipios en sus viajes de largo recorrido.

Las actuaciones que el presente Plan recoge afectan directa y positivamente al desarrollo urbano, económico y cultural de la comarca de Ourense principalmente, así como a la seguridad vial, a la calidad del medio y, en definitiva, al bienestar del ciudadano.

El desarrollo del presente Plan Sectorial acerca al ciudadano metropolitano a los servicios que el Concello de Ourense ofrece como capital de provincia, a las amplias áreas industriales del sureste del ámbito, y a destinos de largo recorrido por las principales autovías acortando los tiempos de recorrido y, sobre todo, haciéndolos más seguros y fluidos, y todo desde el prisma de un desarrollo sostenible.

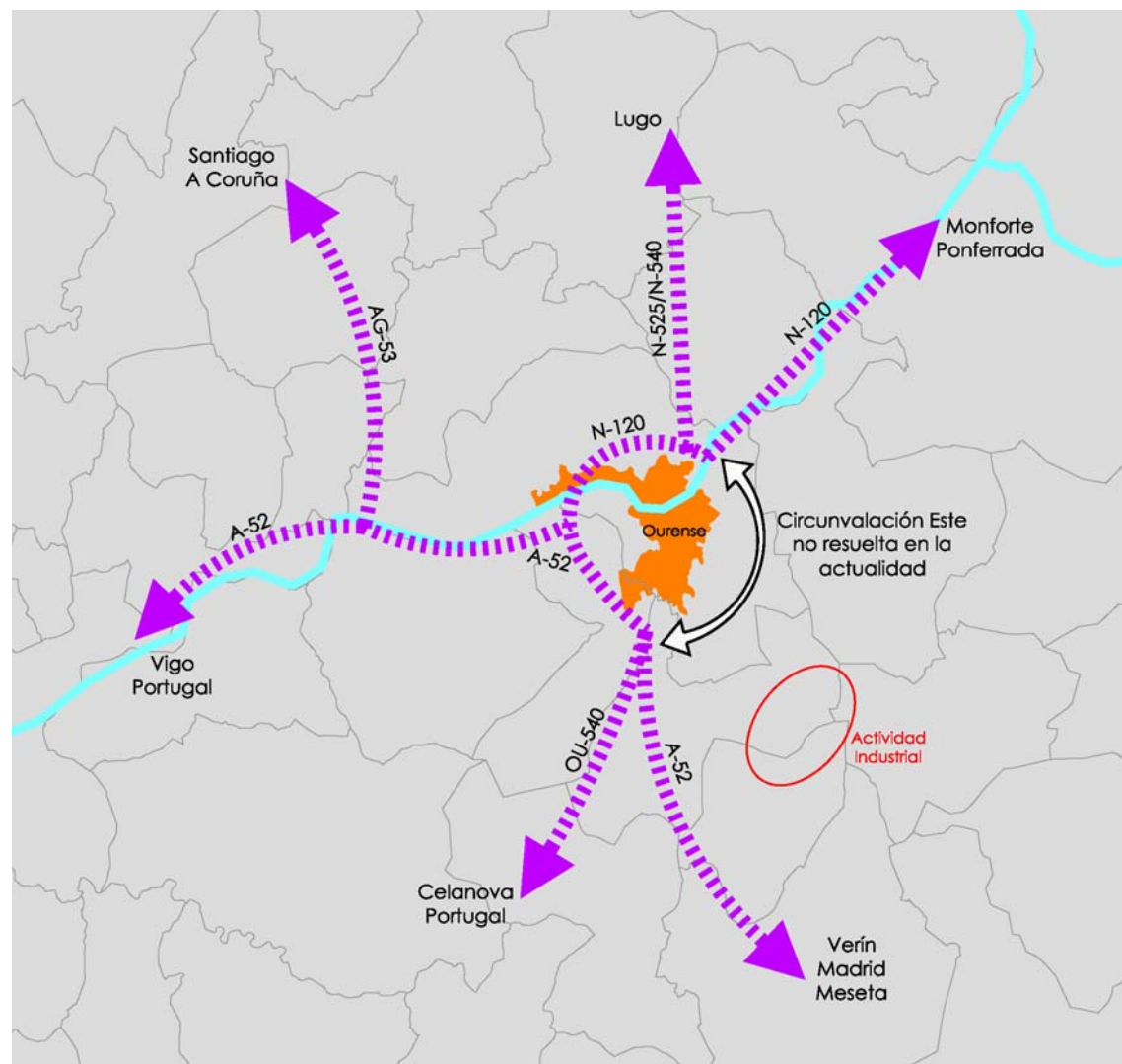
Queda reflejado tras lo expuesto que el desarrollo del presente Plan sirve al Interés General, por la importancia de los problemas que resuelve, así como por el empuje que supone al crecimiento y modernización de Ourense y los municipios que lo rodean.

Por tanto, el Plan Sectorial da rede viaria de Ourense, Pereiro de Aguiar, San Cibrao das Viñas, Paderne de Allariz, Taboadela, Barbadás, Toén, Coles y Amoeiro, debe declararse, a todos los efectos, de interés general.

2. DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA DE LA RED EXISTENTE

La ciudad de Ourense se localiza en un cruce natural de comunicaciones, actuando como nodo importante de relaciones tanto en la dirección Meseta – Rías Bajas como en los desplazamientos hacia Lugo, Santiago y norte de Portugal.

En la siguiente imagen se representan de forma esquemática los principales destinos y centros de atracción, junto a los actuales corredores básicos de desplazamiento por carretera. En cada itinerario se especifica el principal eje de comunicación actual.



Del estudio realizado de la red actual se extraen las siguientes conclusiones básicas:

- la mayor actividad industrial y empresarial del ámbito se concentra en el cuadrante sureste, entorno a los polígonos de San Cibrao das Viñas. En esta zona el viario existente, de la red autonómica y local, es principalmente radial, sin la capacidad y niveles de servicio necesarios para atender la demanda creciente de transporte de mercancías y de desplazamientos hacia el entorno residencial próximo y hacia las vías de alta capacidad.
- Ourense no dispone actualmente de una circunvalación cerrada por el este, al no disponer de conexión entre la OU-536 y la N-120 fuera del núcleo urbano, de forma que los movimientos sur/sureste hacia el norte/noreste requieren de largos tiempos de recorrido a través de carreteras convencionales, atravesando numerosas poblaciones al situarse ya en el entorno metropolitano de la ciudad.
- las comunicaciones de Ourense con destinos de largo recorrido se encuentran resueltas adecuadamente, con vías de alta capacidad para los itinerarios de mayor demanda y con un adecuado nivel de servicio.

A continuación se comentan brevemente las características de los principales itinerarios del ámbito:

• Conexión Ourense – polígonos industriales:

La principal área industrial del ámbito se encuentra en el sureste de la ciudad, entre los concellos de San Cibrao das Viñas, Taboadela y Paderne de Allariz. La comunicación desde la ciudad de Ourense con estas áreas industriales se realiza actualmente a través de carreteras convencionales de la red de la Xunta de Galicia, como la OU-101, que con una IMD superior a los 3.000 veh/día ha sido recientemente acondicionada; la OU-105, que soporta una IMD próxima a los 10.000 veh/día atravesando numerosas poblaciones; y mediante la N-525, con IMD's también altas, entre 5.000 y 10.000 veh/día.

El acceso desde la zona norte se resuelve actualmente mediante la carretera OU-536, importante vía de salida de Ourense por el este, accediendo a la zona industrial a través de la carretera OU-537. La OU-536 desde Ourense hasta la intersección con la OU-537 citada, soporta un tráfico diario de casi 14.000 veh/día, mientras que la OU-537, de conexión hacia los polígonos, presenta intensidades medias diarias próximas a los 7.000 veh/día, con un trazado adecuado pero con firme deteriorado.

La red de la Diputación completa los movimientos de corto recorrido y los desplazamientos a través del propio polígono, destacando la OU-0514, que atraviesa la zona industrial con una IMD entre 5.000 y 10.000 veh/día.

Se detecta en esta malla de conexiones la carencia de vías de mayor capacidad de unión directa de la ciudad con las zonas industriales, que permitan la circulación de pesados y de altas IMD's de todo tipo de vehículos sin la interferencia de los numerosos núcleos de población existentes en los márgenes de la carreteras de la red autonómica y local. Atendiendo a esta necesidad se encuentra en proyecto la nueva Ronda Bulevar de Ourense.

- **Conexión polígonos industriales – ejes de gran capacidad:**

En la actualidad, la conexión de las zonas de mayor actividad industrial con las vías de alta capacidad del ámbito (A-52 principalmente) se desarrolla a través de carreteras convencionales, en algunos casos pertenecientes a la red de Diputación como la citada OU-0514, con IMD's relativamente altas para las características de esas carreteras.

Se observa la necesidad de nuevas conexiones con adecuada capacidad para conectar con las vías de alta capacidad y con los principales núcleos residenciales. Esta carencia se verá parcialmente subsanada con el Estudio Informativo de Conexión de la A-52 y la N-525 con el Polígono de San Cibrao y Val de Rabeda, siendo deseable la creación de un anillo de circunvalación exterior que conecte entre sí las carreteras autonómicas radiales (OU-536, OU-101, OU-105 y OU-320) y éstas con las zonas industriales y la Ciudad de Transporte.

- **Conexiones metropolitanas. Circunvalación interior de Ourense:**

Actualmente la ciudad de Ourense no dispone de un anillo de circunvalación cerrado de la ciudad que actúe de eje distribuidor del tráfico metropolitano. No obstante, se aprecia un desequilibrio en este sentido entre el lado oeste y el lado este de la ciudad:

- ✓ Conexión metropolitana Oeste. En la actualidad los movimientos por el oeste de la ciudad se resuelven adecuadamente a través de la autovía A-52 y de la carretera nacional N-120. La N-525 actúa también de eje distribuidor en la zona occidental de la ciudad, sirviendo de alternativa a la A-52 en los movimientos de menor recorrido.

Si bien la ciudad no dispone de un itinerario que rodee la ciudad por el norte, ya que la N-120 atraviesa la ciudad bordeando el río Miño, se encuentra actualmente en desarrollo por el Ministerio de Fomento la autovía A-56, que servirá de alternativa a la N-120 en esta zona y dotará a Ourense de una circunvalación oeste continua mediante vías de alta capacidad.

- ✓ Conexión metropolitana Este: Actualmente los movimientos de circunvalación de la ciudad por el este se realizan por la OU-510, recientemente mejorada entre OU-536 y Rairo, punto en el que conecta con el cierre sur en ejecución (Rairo-Bemposta-N-525 y A-52).

En este caso se aprecia una necesidad de cierre de este anillo interior este de la ciudad entre la OU-536 y la N-120, conectando con el enlace de Velle, que permite cruzar el río Miño por el norte de la ciudad. Con este tramo se permitirá asimismo la conexión con la futura A-56 comentada.

- **Salidas del área metropolitana de Ourense y conexiones con destinos de largo recorrido:**

- ✓ Itinerario Madrid – Ourense – Vigo: este corredor sureste -oeste, que contempla los desplazamientos desde Madrid (y la meseta en general) hacia el sur de Galicia, se materializa a través de la autovía A-52 de titularidad estatal. Con una IMD superior a los 20.000 veh/día, esta vía supone el principal eje de comunicación del ámbito y, hasta la puesta en servicio recientemente de la AG-53, era la única vía de alta capacidad de la región, sirviendo de eje vertebral y dinamizador de las comunicaciones.

Desde Ourense hacia el oeste, comunica con el área metropolitana de Vigo y con el norte de Portugal; hacia el sureste, resuelve las comunicaciones con Verín y conecta con Madrid y resto de regiones de la meseta.

Los movimientos de largo recorrido se encuentran bien resueltos con la A-52, mientras que las comunicaciones internas del ámbito emplean, además de este eje, carreteras convencionales como la N-120 en la salida de Ourense por el oeste o la N-525 y la OU-320 hacia el sur.

- ✓ Conexión Ourense – Santiago/A Coruña: este itinerario, tradicionalmente resuelto a través de la N-525 y la N-541, se ha visto recientemente mejorado con la autovía AG-53, que conecta Santiago con Ourense y que configura el eje transversal central de Galicia.

En este itinerario se echa en falta una conexión más eficaz entre la N-120 y la AG-53 en el entorno de Santa Cruz de Arrabaldo.

- ✓ Conexión Ourense – Lugo - Cantábrico: se materializa en la N-525 en la salida de Ourense y a continuación a través de la N-540 hasta llegar a Lugo. Actualmente está en proyecto la nueva autovía estatal A-56 que se convertirá al ejecutarse en el eje principal de este corredor de salida de Ourense.
- ✓ Conexión Ourense – Monforte – Ponferrada: en este caso se mantiene como eje principal la N-120. El Ministerio de Fomento, en los últimos documentos públicos de planificación (PEIT 2005-2020 y PITVI 2012-2024) recoge la ejecución de la autovía A-76 Ourense-Ponferrada y la futura ronda Este de Ourense, que comunicará la A-52 con la citada A-76.
- ✓ Conexión Ourense – Portugal: las principales vías de comunicación con Portugal son actualmente la A-52, (principalmente para los destinos portugueses más occidentales), y la carretera autonómica OU-540. Actualmente se encuentra en construcción la vía de alta capacidad AG-31, que llegando desde Celanova conectará con la A-52 y servirá de nuevo eje básico de comunicación con el país vecino, reduciendo la demanda de la OU-540. La continuación de esta nueva vía AG-31 en las proximidades del área metropolitana de Ourense se encuentra en estudio informativo por parte de la Xunta de Galicia.

3. INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

En el Anejo nº2 que acompaña a la Memoria del Plan Sectorial (incluido en el tomo II de forma independiente) se presenta íntegro el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) del Plan Sectorial, que pretende dar respuesta a los requerimientos de la ley 9/2006 de 28 de abril sobre Evaluación de los Efectos de Determinados Planes y Programas en el Medio.

Metodología de desarrollo

El ISA se redacta en el contexto de la Evaluación Ambiental Estratégica de acuerdo a los requerimientos establecidos en el Documento de Referencia (aprobado por la Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental) y que deberá ser sometido a un proceso de consultas e información pública por un plazo de tiempo no inferior a 2 meses.

Finalizado el plazo de consultas e información pública, y con carácter previo a la aprobación definitiva, la Axencia Galega de Infraestruturas remitirá al órgano ambiental

(S.X.C.A.A.) la documentación completa del Plan sectorial incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental, las alegaciones y los informes presentados en el periodo de consultas, un informe sobre el proceso de participación pública y una propuesta de Memoria Ambiental.

El órgano ambiental, en un plazo de tres meses desde la recepción de la documentación, elaborará la MEMORIA AMBIENTAL con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan, en la que se analizará el proceso de evaluación, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, y se evaluará el resultado de las consultas realizadas y como se tomaron en consideración, analizando asimismo, la previsión de los impactos significativos derivados de la aplicación del plan.

La memoria ambiental podrá contener las determinaciones finales que deban incorporarse al documento que se apruebe definitivamente. Dicha memoria será preceptiva. Si transcurre el plazo para elaborar la memoria ambiental sin que le fuese comunicada al órgano promotor (Axencia Galega de Infraestruturas), se entenderá aceptada la propuesta de memoria ambiental enviada al órgano ambiental y se podrá continuar la tramitación del plan.

Concluido el plazo al que se hace referencia en el apartado anterior y a la vista del resultado del trámite de audiencia, se realizarán, si es el caso, las modificaciones que procediesen, después de lo cual se remitirá el documento definitivo del Plan a la S.X.C.A.A. para informe preceptivo, previo a la elevación para su aprobación por parte del órgano promotor.

La Axencia Galega de Infraestruturas deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del plan y así identificar y adoptar las medidas adecuadas al respecto de los efectos adversos no previstos. La Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental participará de este seguimiento.

Contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental

Siguiendo las especificaciones del Documento de Referencia, en el Informe de Sostenibilidad Ambiental se analizan y desarrollan con detalle los siguientes aspectos, apoyando el estudio con la documentación gráfica necesaria en cada caso:

- Análisis del entorno
- Relación con otros planes y programas
- Definición de objetivos
- Análisis de alternativas y justificación de la propuesta seleccionada

- Identificación y caracterización de los efectos sobre el medio
- Medidas previstas
- Establecimiento del Pln de Seguimiento
- Informe sobre la viabilidad económica
- Análisis de coherencia

Se incluye asimismo un Resumen no técnico así como los necesarios planos y anejos de estudios de detalle, incluyendo entre otros:

- Planeamiento urbanístico
- Cumplimiento de la Legislación acústica
- Patrimonio histórico
- Estudio de impacto e integración paisajística
- Conectividad del territorio
- Afección a espacios naturales

Conclusiones

Con todo lo analizado y expuesto en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (Anejo nº2) se concluye lo siguiente:

- Todas las actuaciones propuestas se enmarcan dentro de un Plan que propone la creación de una red viaria que sirva como plataforma para la expansión económica de la comarca de Ourense y su área de influencia, con el consiguiente beneficio que esto supone para su población.
- El territorio sobre el que se asientan todas las actuaciones propuestas se caracterizan por poseer una importante capacidad de acogida, situación que le permite albergar dichas actuaciones, siempre y cuando se tengan en consideración todas las medidas correctoras incluidas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, habilitadas con el fin de preservar dicho territorio.
- Teniendo en cuenta que la expansión económica de la comarca de Ourense y su área de influencia pasa por la creación de una red viaria como la diseñada en este plan, y que ésta se integra de forma respetuosa en el medio físico que la acoge, se concluye que medioambientalmente la solución propuesta es compatible con la conservación del entorno natural.

4. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE DESARROLLO DEL PLAN

Para el examen de alternativas, desarrollado íntegramente en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Anejo nº2, se han considerado tres alternativas:

- La **alternativa 0**, que corresponde al mantenimiento de la red actual de carreteras de Ourense y Área de Influencia, tanto en lo que se refiere a su configuración como a sus características geométricas, sin ningún tipo de modificación/actuación.
- La **alternativa 1**, correspondiente a la red de carreteras propuesta en el Plan MOVE de la Xunta de Galicia.
- La **alternativa 2**, correspondiente a la red de carreteras propuesta en el presente Plan Sectorial de la Red Viaria de Ourense y su Área de Influencia.

Los criterios para la valoración de las distintas alternativas incluyen aquellos que minimicen el consumo de recursos naturales, maximicen los sistemas de prevención de la contaminación y reduzcan las alteraciones ambientales en las distintas etapas de ejecución y servicio. Así, para la valoración de las alternativas consideradas se ha tenido en cuenta su efecto sobre los siguientes aspectos:

- Mejora de accesibilidad
- Mejora de la funcionalidad de la red
- Disminución de la congestión: mejora del nivel de servicio
- Mejora del confort en el desplazamiento
- Disminución de los tiempos de recorrido
- Disminución del consumo de combustible
- Disminución en las emisiones de gases contaminantes
- Disminución de ruidos en entornos sensibles (variantes)
- Modificación de la calidad de las aguas
- Modificación de la calidad del suelo
- Ocupación de suelo
- Afección a especies y espacios naturales, tanto por pérdida como por efecto barrera
- Afección al paisaje
- Alteraciones del patrimonio histórico.
- Disminución de la accidentalidad
- Disminución del coste del transporte
- Empleo de recursos naturales
- Generación de residuos y vertidos
- Generación de empleo

- Molestias a la población
- Impactos ambientales inducidos (urbanismo)

Aplicando los criterios enumerados en el epígrafe anterior a cada una de las alternativas consideradas en el Plan, se obtiene la siguiente calificación y justificación de la alternativa elegida.

La **alternativa 0**, que contempla la actual red de carreteras de Ourense y su área de influencia sin ninguna actuación ni en cuanto a configuración ni a sus características geométricas, a largo plazo, supondría el progresivo deterioro de las condiciones de las vías; tanto por las condiciones climáticas, como por el paso de vehículos pesados y el uso habitual de la vía por los vehículos, siendo su tendencia natural el crecimiento.

Igualmente supone la renuncia a conseguir una mejor conexión con los principales puntos de interés turístico de la región y a mejorar la comodidad en los desplazamientos por carretera percibido por los usuarios.

La no modernización de las vías de comunicación, tanto en trazado como en vías de acceso alternativas, también supone desdeñar la posibilidad de conseguir un ahorro considerable tanto en tiempo como en energía, sin pasar por alto el hecho de que las mejoras propuestas deben suponer siempre una reducción en las tasas de accidentalidad y mortalidad de las carreteras, que deben ser considerados como importante coste de oportunidad.

Las **alternativas 1 y 2**, de ejecución del Plan, suponen la remodelación de la red existente a través de las propuestas realizadas, mejorando la situación de no actuación o alternativa 0, con los siguientes logros:

- **Reducción de la accidentalidad**, consecuencia de la modernización y adecuación de las características geométricas de las carreteras, de su homogeneización y de la adopción de mejores medidas de seguridad vial, incidiendo especialmente en los Tramos de Concentración de Accidentes.

La **alternativa 2** en este aspecto plantea soluciones más eficaces, previendo nuevos tramos de desarrollo de Red Viaria de doble calzada, lo cual mejorará notablemente las condiciones de seguridad en los itinerarios afectados. Este es el caso de las actuaciones C-2, C-9 y C-10.

Además promueve la utilización de la autopista AP-53, descargando el uso de la carretera N-120 en los recorridos regionales, a través de la actuación C-12.

Además, incrementa sustancialmente el número de actuaciones de seguridad vial; al incorporar a las ya previstas por la alternativa 1, las siguientes: A-10, A-11, A-12, A-13 y A-14.

Por último, mejoras en la planta de trazado de dos de las actuaciones contempladas en la alternativa 1; caso de las siguientes: C-3 y C-6.

- **Mejora en el sistema de comunicaciones** que redundará en una mayor eficiencia económica como consecuencia de la reducción de los tiempos de viaje, congestiones, consumo de combustibles, emisiones, etc.

En este aspecto, nuevamente la **alternativa 2** resulta más ambiciosa, reduciéndose en mayor medida los tiempos de viaje, previendo la construcción de más vías de doble calzada, aumentando las posibilidades de acceso a la AP-53 e incrementando el número de vías de acceso a ámbitos industriales y de variantes de población; caso de, además de las actuaciones antes indicadas, la C-2 y la C-11.

- **Incremento del desarrollo equilibrado del territorio**, disminuyendo las carencias originadas por la falta de comunicación en las comarcas más desfavorecidas, lo cual repercutirá en la mejora de sus servicios y posibilidades de promoción económica, turística y, por lo tanto poblacional, redundando en mejoras sociales y económicas derivadas de la mejor integración del territorio.

La accesibilidad a la red principal desde los ámbitos periféricos se mejora en mayor medida con la **alternativa 2**; especialmente al integrar las siguientes actuaciones, no contempladas en la alternativa 1: C-9, C-10 y C-12.

- **Mejora en la calidad del transporte público y privado** con los consiguientes ahorros de tiempo, de coste, mejoras de la calidad del viaje de los usuarios, etc, consecuencia de la mejora general de las comunicaciones. En este sentido, la **alternativa 2** (más ambiciosa) producirá mayores efectos que la alternativa 1.
- **Mayor desarrollo económico** con la consiguiente creación de riqueza: desde la fase de construcción, con la creación de empleo que ello supone, hasta el beneficio producido por la mejora de la competitividad de explotaciones alejadas de los

grandes ejes de comunicación o las economías familiares en las comarcas más aisladas de la región.

La **alternativa 2**, prevé mayores inversiones, por lo que las expectativas serán también mayores, tanto en fase de construcción de las infraestructuras, como en fase de explotación.

- **Mayor fijación e incluso recuperación de la población** en áreas menos accesibles como consecuencia de la mejor comunicación e integración del territorio y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. En este aspecto, debido a la mayor calidad y grado de penetración en el territorio de la **alternativa 2**, está será la que produzca los mejores resultados.
- **Mejora en la calidad de vida** en las localidades donde la construcción de variantes, remodelación de travesías supongan una disminución de los trastornos asociados al tráfico. La construcción y acondicionamiento de las infraestructuras también producirá beneficios sociales: mejor acceso a los servicios primarios, destinos de trabajos, lugares de ocio, etc. Nuevamente la **alternativa 2** producirá mejores resultados que la alternativa 1.

En cuanto a los efectos negativos que la aplicación de las alternativas 1 y 2 producirán, estos serán mayores para la alternativa 2, para la cual las actuaciones son de mayor envergadura, debiendo destacarse los siguientes:

- **Ocupación del suelo:** las alternativas consideradas suponen una intromisión inevitable, aunque la ampliación de carril y construcción de las variantes de población se realice minimizando la afección sobre áreas que sean objeto de protección ambiental.
- **Empleo de recursos naturales,** tanto para la fase de construcción como la fase de explotación de la misma: se prevé el empleo de una serie de recursos naturales que, si bien no son fácilmente cuantificables, no deben ser obviados (material forestal, mineral, combustible, etc.).
- **Vertido de residuos** procedentes principalmente de la fase de construcción, entre los que están los posibles vertidos de aceites y gasóleos de los motores de las máquinas de obra, escombros derivados de la construcción y otros residuos no contemplados que deberán ser previstos.

- **Emisión de gases y polvo** derivados del tráfico de camiones que transportan materiales de obra y de las emisiones de los motores de las mismas, durante la fase de ejecución.
- **Generación de ruidos,** si bien, en las actuaciones previstas, se contempla que no generen molestias relevantes a la población residente por las distancias de las obras previstas a los núcleos de población, excepto en travesías y variantes, aunque las molestias continúan siendo escasas. Sin embargo, se debe tener en cuenta durante la fase de ejecución, la generación de ruidos que supone toda la actividad de la maquinaria, los movimientos de tierras (más aún en el caso de la necesidad de realizar voladuras selectivas), etc.
- **Modificación de la calidad de las aguas y composición del terreno:** en el caso accidental de que pueda haber vertidos al terreno, será necesario contemplar las medidas de actuación para minimizar los efectos de la modificación de las aguas y del terreno que pudieran conllevar.
- **Molestias a la población,** especialmente en los casos de las variantes de población, generadas por las obras, con la modificación de los sentidos de las carreteras conexas, el ruido, el tránsito de los camiones de obra, etc.
- **La afección a especies y espacios naturales protegidos,** circunstancia esta última que no se produce en ningún caso; es consecuencia de la ejecución de obras dentro del propio perímetro de los espacios o en sus proximidades, con impactos típicos como la ocupación del suelo, generación de excedentes, efecto barrera e intrusión visual, alteración de habitats, afección a cauces.... Las especie sufrirán no solamente las modificaciones introducidas en su entorno, sino también las molestias asociadas a la ejecución de las obras, que requerirán de un especial cuidado.
- **Alteraciones al patrimonio histórico:** en este caso no se contempla la posibilidad de este tipo de intromisión sobre los bienes catalogados, si bien existe la posibilidad de que en el proceso de movimiento de tierras se pueda afectar algún resto arqueológico, por lo que será preciso el seguimiento de las obras por personal especializado.
- **Impactos ambientales inducidos,** vinculados a las expectativas urbanísticas que producen las nuevas vías y que motivan el desarrollo de nuevas infraestructuras de servicios. Se originan también Impactos directos derivados de la mejora de la accesibilidad a municipios y localidades no directamente vinculadas a la red implicada.

En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se presenta el análisis multicriterio realizado donde se compara manera simple y sencilla se comparan las alternativas consideradas según los criterios comentados.

Como conclusión, a pesar de la intromisión en algunos casos en los valores naturales, culturales y del patrimonio de los impactos de las actuaciones propuestas, a la vista de las ventajas consideradas como consecuencias a las mismas, se considera que la **alternativa 2** de ejecución del Plan, es compatible con los objetivos de conservación ambiental y de desarrollo sostenible, una vez adoptadas las medidas correctoras necesarias, siendo la que en conjunto genera mayores logros para el ámbito.

5. DEFINICIÓN DE LA RED PROPUESTA

5.1 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS A ESTABLECER EN LA RED SEGÚN JERARQUIZACIÓN

A partir del diagnóstico efectuado sobre la red existente y de la determinación de las necesidades de actuación, es posible pasar a la definición de las Propuestas de Actuación, de acuerdo con los criterios, programas y tipos de actuación que se definen a continuación.

Para determinar las Propuestas de Actuación se han establecido unos **criterios de intervención** a aplicar después de analizar la situación inicial de la Red. Los criterios básicos son los siguientes:

- **Capacidad insuficiente:** La insuficiencia de capacidad y las recurrentes situaciones de saturación en determinados tramos de la red requieren de actuaciones que mejoren la capacidad de la sección viaria, o de aquellos elementos que resulten limitantes del nivel de servicio ofertado por la vía. El tipo de actuación podrá ser de duplicación de calzada, construcción de variantes, acondicionamiento de trazados, nuevas carreteras, etc.
- **Carencias de accesibilidad:** Tiempos de viaje excesivos entre determinados orígenes y destinos desincentivan la movilidad y el desarrollo económico; la compleja orografía, así como la atomización de los municipios y núcleos rurales conlleva una amplia red de carreteras; no obstante, sus características no son insuficientes en cuanto a conectividad con los grandes ejes viarios. La mejora de la accesibilidad se traducirá en las actuaciones necesarias para la adecuación de los itinerarios que tienen el carácter de complementarios a la red de alta capacidad.

- **Geometría inadecuada:** Este criterio incluye las deficiencias de trazado, especialmente en planta, y la insuficiencia de la sección transversal. Las actuaciones necesarias para eliminar estas deficiencias serán de tipo “acondicionamiento” cuando se pretenda mejorar el trazado, y de tipo de “mejora” cuando el objeto sea ensanchar la plataforma.

Las propuestas que se deriven de la aplicación de estos criterios se complementarán con las actuaciones definidas en otros programas específicos, que no serán objeto de valoración en el presente estudio, como son los de Seguridad Vial, Conservación, Integración Ambiental, etc.

La concreción de las acciones propuestas se encuadra dentro de los siguientes **Programas de Actuación:**

- **Programa de Vías de Altas Prestaciones**

En este programa se incluye la creación de *nuevas vías* derivadas de la necesidad de mejorar determinados itinerarios principales de entrada y salida del ámbito, contribuyendo al aumento de la accesibilidad al núcleo central de Ourense y al reequilibrio y vertebración del territorio.

Las infraestructuras propuestas en este programa tienen en común un alto nivel de servicio, funcionalidad y diseño, pudiendo plantearse como autopistas, autovías, corredores o vías para automóviles, según la demanda del momento inicial y su desarrollo futuro.

- **Programa de Vías Estructurantes**

Persigue el objetivo de mejorar la comunicación entre las vías de altas prestaciones, garantizando una articulación coherente del territorio, comunicando los grandes núcleos de población y solucionando tramos con bajo nivel de servicio, de forma que se complete una red viaria de primer orden. Se desarrolla mediante dos líneas de actuación:

- ✓ creación de nuevas vías y variantes.
- ✓ formulación de actuaciones de mejora de la red existente, mediante acondicionamientos del trazado, actuaciones en travesías y mejora de los parámetros técnicos que adecuen estos ejes al objetivo funcional de este tipo de red.

• Programa de Vías Complementarias y Secundarias

Conlleva la propuesta de actuaciones de mejora en los ejes que conforman la red complementaria y secundaria existente, consolidando el territorio con una red de conexión entre vías estructurantes y garantizando la accesibilidad del resto de poblaciones no principales.

• Programa de Actuaciones en Medios Urbanos. Ámbito Metropolitano de Ourense

En este programa se plantean actuaciones tendentes a solventar los problemas de transporte de ámbito puramente urbano (ya sea consolidado o en proceso de desarrollo), completando las mejoras de acceso y la movilidad en el ámbito metropolitano de Ourense.

• Programa de Transferencias

La propuesta de transferencias de titularidad precisará de acuerdo previo entre las partes implicadas.

Incluye las propuestas de actuaciones de mejora de ejes existentes encaminadas a obtener los parámetros necesarios para cada tipo de red, que permitan la transferencia de titularidad a otros organismos. Se distinguirá entre transferencias desde la red de la Xunta de Galicia a otros organismos y viceversa.

La propuesta de tramos a transferir entre administraciones se centra en un criterio básico de articulación del territorio y tratando de conectar en todos los casos las cabeceras municipales del ámbito con carreteras estatales o con la capital de provincia a través de carreteras de la red de la Xunta de Galicia con unos ciertos parámetros de calidad.

• Otros programas

Estos programas se complementan con otros programas específicos dedicados a la mayor seguridad de la red, a su mejora ambiental, a la mejora de la infraestructura del transporte en las paradas y accesos, a su conservación y mantenimiento con atención específica a la rehabilitación del patrimonio cultural. Se pueden resumir en los siguientes programas:

- ✓ Seguridad Vial: actuaciones específicas de mejora de seguridad vial enmarcadas dentro de los programas específicos de Seguridad Vial de la red. Indudablemente, la mejora de la seguridad vial irá implícita en todas las actuaciones que se formulen en el Plan Sectorial (desde nuevos ejes a actuaciones de mejora de la red existente), adecuando la señalización, los

sistemas de contención y el resto de elementos de la vía a la normativa vigente y a las necesidades particulares de cada tramo.

- ✓ Integración ambiental: actuaciones específicamente orientadas a la mejora de la calidad ambiental de la red existente, como:

- Plantaciones de refuerzo en cordones de vegetación ripícola y masas de frondosas caducifolias.
- Erradicación de especies alóctonas e invasoras.
- Ejecución de barreras o pantallas vegetales que minimicen el impacto de la visión de los tramos de la red viaria existente en el ámbito de la cuenca visual en la que se integran dichas áreas de alta calidad paisajística.
- Integrar zonas con amplitud de visión y calidad visual, creando zonas de descanso, áreas de parada, miradores,... que permitan el disfrute del paisaje.

Al igual que en el caso de la seguridad vial, las actuaciones propuestas en el presente Plan Sectorial incorporarán la integración ambiental como parte integrante de su desarrollo.

- ✓ Transporte público: mejora de los accesos peatonal y rodado a las paradas de transporte, posibilidad de carriles bus específicos en los accesos a Ourense, tratamiento singular en la ronda urbana.
- ✓ Conservación y Mantenimiento: actuaciones de conservación, normalmente ordinaria, definidas en los Programas de Conservación con el objetivo concreto de mantener el estado de la carreteras en condiciones adecuadas de vialidad, seguridad y comodidad.
- ✓ Rehabilitación del patrimonio histórico y rural: Principalmente actuando en puentes y obras de fábrica históricos, respetando su proceso constructivo y adaptándolos a los nuevos requerimientos funcionales en caso necesario.

Con esta estructuración se articula la definición de las **Propuestas de Actuación**, de acuerdo con la siguiente clasificación por tipos:

- Creación de Infraestructuras
- Acondicionamientos y Mejoras
- Mejora en transferencia

Dentro de estos apartados se introducirán subactuaciones para algunos de ellos, de manera que exista una mayor concreción para las actuaciones propuestas.

- **Creación de infraestructuras**

Incluye todas las actuaciones que suponen, por un lado una ampliación de la capacidad de los itinerarios existentes, bien por la duplicación de la actual infraestructura o bien por la construcción de variantes de trazado de las carreteras existentes, y por otro lado la ejecución de nuevas infraestructuras. Se proponen los siguientes subactuaciones dentro del tipo de Creación de Infraestructuras:

- ✓ Nuevas carreteras. Son aquellas cuya finalidad es la definición de una vía de comunicación no existente, o la modificación funcional de una en servicio, con trazado independiente, que permita solucionar los problemas de congestión y de saturación de tráfico de los trayectos más solicitados.
- ✓ Variantes. Se entiende por aquellas obras que se realizan para resolver una travesía de población o un área industrial o urbanizada, mediante la construcción de una vía exterior, o ronda, siempre y cuando no forme parte de una variante de trazado o nueva carretera considerada como “Nuevas Carreteras”.
- ✓ Ronda urbana. Se entiende por ronda urbana, en el presente documento, aquella vía que discurre por el medio urbano (consolidado o en proceso de desarrollo) y que, sin tener control total de accesos, constituye una vía de distribución urbana del tráfico con un alto nivel de servicio, articulando la ciudad y proporcionando ejes de apoyo a próximos desarrollo.
- ✓ Duplicaciones de calzada. Son aquellas cuya finalidad es la transformación de una carretera de calzada única en otra de calzadas separadas, mediante la construcción de una nueva calzada, generalmente muy cercana y aproximadamente paralela a la existente. Esta actuación puede incluir modificaciones del trazado existente, supresión de cruces a nivel, reordenación de accesos, etc, según el estándar de vía que se precise.

- **Acondicionamientos y Mejoras**

Son aquellas obras cuya finalidad es la modificación de las características geométricas de la carretera existente, con actuaciones tendentes a mejorar los tiempos

de recorrido, el nivel de servicio y la seguridad de la circulación. Según el grado de intervención se pueden diferenciar los siguientes tipos:

- ✓ Acondicionamientos. Supone la ampliación de las plataformas a los estándares propuestos, la modernización y mejora de los trazados en planta y alzado, y la modificación de la ocupación en planta de los trazados existentes; en algún caso la actuación puede limitarse a la construcción de carriles que amplíen en tramos concretos la capacidad del itinerario.
- ✓ Mejoras. Actuación consistente en ampliar la plataforma de la carretera sobre el trazado existente, modificándose de forma puntual los elementos de trazado, como curvas, cambios de rasante, intersecciones o cruces, cuando no cumplan con las características geométricas exigidas a las necesidades funcionales establecidas y de seguridad de la carretera.
- ✓ Actuación en travesías. Conjunto de actuaciones destinadas a mejorar el control de las intersecciones, accesos y tránsitos peatonales en las travesías de la red.

- **Mejoras por transferencias**

Actuaciones en vías existentes, tanto de acondicionamiento, mejora, actuaciones en travesías, etc, cuyo resultado sea una carretera con las características necesarias para ser transferida al organismo correspondiente.

5.2 DESCRIPCIÓN DE LA RED PROPUESTA

Con esta estructuración de programas y tipos de actuación, y atendiendo a las necesidades observadas inicialmente, se plantean las siguientes actuaciones principales, comentadas según tipo de red:

- **Vías de Altas Prestaciones**

- ✓ Ronda Este (A-52 – A-76) Tramo 1: Corresponde a parte de la Ronda Este planificada por el Ministerio de Fomento, conectando en este caso la A-52 con la N-525 junto a los Polígonos industriales de San Cibrao-Val de Rabeda. Si bien no tiene un carácter comunicador específico más allá de la conexión de los parques empresariales, su amplia sección (7/12) y su conexión con la A-52 y la AG-31, permiten incluirla dentro de esta clasificación por comportarse como una continuación de la vía de alta capacidad AG-3 (A52-Celanova sur) que se

encuentra en ejecución. Se plantea con la misma sección (7/12) que el tramo anterior.

- ✓ Ronda Este (A-52 – A-76) Tramo 2: Corresponde a la segunda parte de la Ronda Este planificada por el Ministerio de Fomento, circunvalando en este los Polígonos industriales de San Cibrao-Val de Rabeda. El Ministerio de Fomento, dentro de su planificación prevista en el PITVI prevé dar continuidad a esta Ronda Este hacia el noreste para enlazar con la futura A-76 Ourense-Ponferrada.

Estas actuaciones crean un nuevo eje que rodea la ciudad dando servicio al tráfico industrial de los polígonos y descongestionan los viales existentes próximos al medio urbano.

Dentro del esquema viario planificado en el presente documento, estos dos tramos de la Ronda Este formarán parte a su vez de la denominada Circunvalación Este Exterior, y en un posible horizonte futuro de incremento de la demanda, se podrá plantear la ejecución de una segunda calzada que lo convierta en vía urbana de doble calzada. El desarrollo de esta posible fase II futura (fuera del horizonte temporal del presente Plan Sectorial) estaría en cualquier caso condicionado a la realización previa de los correspondientes estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad y la idoneidad de la ampliación.

• **Vías Estructurantes**

- ✓ Ronda Bulevar de Ourense. Siendo una vía urbana (a desarrollar como parte del Programa de Actuaciones en Medios Urbanos), se considera su carácter estructurante al servir de vertebradora del territorio de Ourense y de comunicación del área industrial, facilitando además la conexión con las vías de altas prestaciones existentes y programadas.
- ✓ Circunvalación Este interior de Ourense, tramo Rairo-Bemposta-N-525. Da continuidad a la recién mejorada OU-510 y se conecta a su vez con la Ronda Bulevar estructurando la conexión de Ourense con las VAP.
- ✓ Conexión OU-536 con N-120. Permite cerrar el anillo de circunvalación de la ciudad por el noreste, reduciendo significativamente los recorridos Este-Oeste cuando, en un escenario futuro, se rematen también los trabajos de la autovía A-56 del Ministerio de Fomento. También en este caso, como se ha explicado en la planificación de la Ronda Este, en un posible desarrollo de una fase II del Plan, se podrá plantear la ejecución de una segunda calzada que lo convierta

en vía urbana de doble calzada, siempre condicionado a los estudios previos requeridos para confirmar que la actuación es adecuada y necesaria.

- ✓ Actuaciones en la OU-536. Conjunto de actuaciones que, en su totalidad, mejoran notablemente la conexión Este de Ourense al sur del río Sil con el resto de la península. En este eje se diferencian tres actuaciones:
 - la variante propuesta desde el límite del término municipal de Pereiro de Aguiar hasta A Derrasa conectado con la OU-537, con la que se descongestionará ese tramo de la OU-536, integrado por numerosas travesías.
 - la duplicación de calzada entre la intersección con la OU-537 y la intersección con la OU-510, cerrando así un itinerario claramente mejorado de Circunvalación Este exterior.
 - y finalmente la mejora de las travesías en toda la carretera.
- ✓ Mejora de la OU-537: La ampliación de la sección de esta carretera a una sección 7/12 dará continuidad a la circunvalación Exterior de la ciudad con un estándar geométrico generoso que permita un recorrido cómodo y ágil en la conexión de todo tipo de vehículos desde la zona industrial hacia el norte del ámbito. Así mismo, como se ha comentado para el caso de los tramos de la Ronda Este, en un posible horizonte futuro de incremento de la demanda, se podrá plantear la ejecución de una segunda calzada que lo convierta en vía urbana de doble calzada.
- ✓ Mejora en travesías de la OU-540: este eje, de conexión entre las vías de altas prestaciones AG-31 y A-52 y la ciudad de Ourense, verá previsiblemente reducida su IMD con la puesta en servicio de la AG-31 y la futura circunvalación exterior descrita, por lo que las actuaciones se centran en mejorar el control de intersecciones, accesos y tránsitos peatonales.
- ✓ Conexión N-120 con AG-53: permite, mediante un semienlace, mejorar sensiblemente la conexión entre estas dos vías en el entorno de Santa Cruz de Arrabaldo, reduciendo el recorrido significativamente.
- ✓ Conexiones Este y Oeste del P.I. San Cibrao: permiten dotar a la zona industrial de dos vías directas de comunicación con vías de altas prestaciones, evitando incómodos recorridos de pesados a través de los viales internos del parque industrial.

- ✓ Conexión con la Ciudad de Transporte: este eje, de conexión directa entre el tramo 2 de la Ronda Este (cerca de la localidad de Calvos) y la Ciudad de Transporte (situada al sur del área industrial) dotará a la zona de una salida directa hacia las vías de alta capacidad, colaborará a descongestionar de vehículos pesados la red existente y servirá de estructura de desarrollo a la Ciudad del Transporte.
- ✓ Enlace de Santa Marta: sobre todo pensando en el tráfico pesado, contribuirá a la fluidificación del mismo en un punto que, de otra manera, sería un punto crítico en el recorrido entre el área industrial y la A-52.
- ✓ Mejora N-525, entre enlace de Santa Marta y Ronda este (A-52 – A-76) tramo 1: directamente relacionado con la actuación anterior, el acondicionamiento del enlace de Santa Marta, se plantea la mejora de este tramo de la N-525, adecuándolo a un esperado incremento de tráfico por la entrada/salida del polígono de San Cibrao hacia el tramo 1 de la Ronda Este y la A-52. Con esta mejora en combinación con la remodelación del enlace, se completa un itinerario de calidad que fomente el uso de la salida Oeste del polígono sin una circulación ralentizada que restaría sentido a la creación de los nuevos viales del entorno.

• Vías Complementarias y Red Secundaria

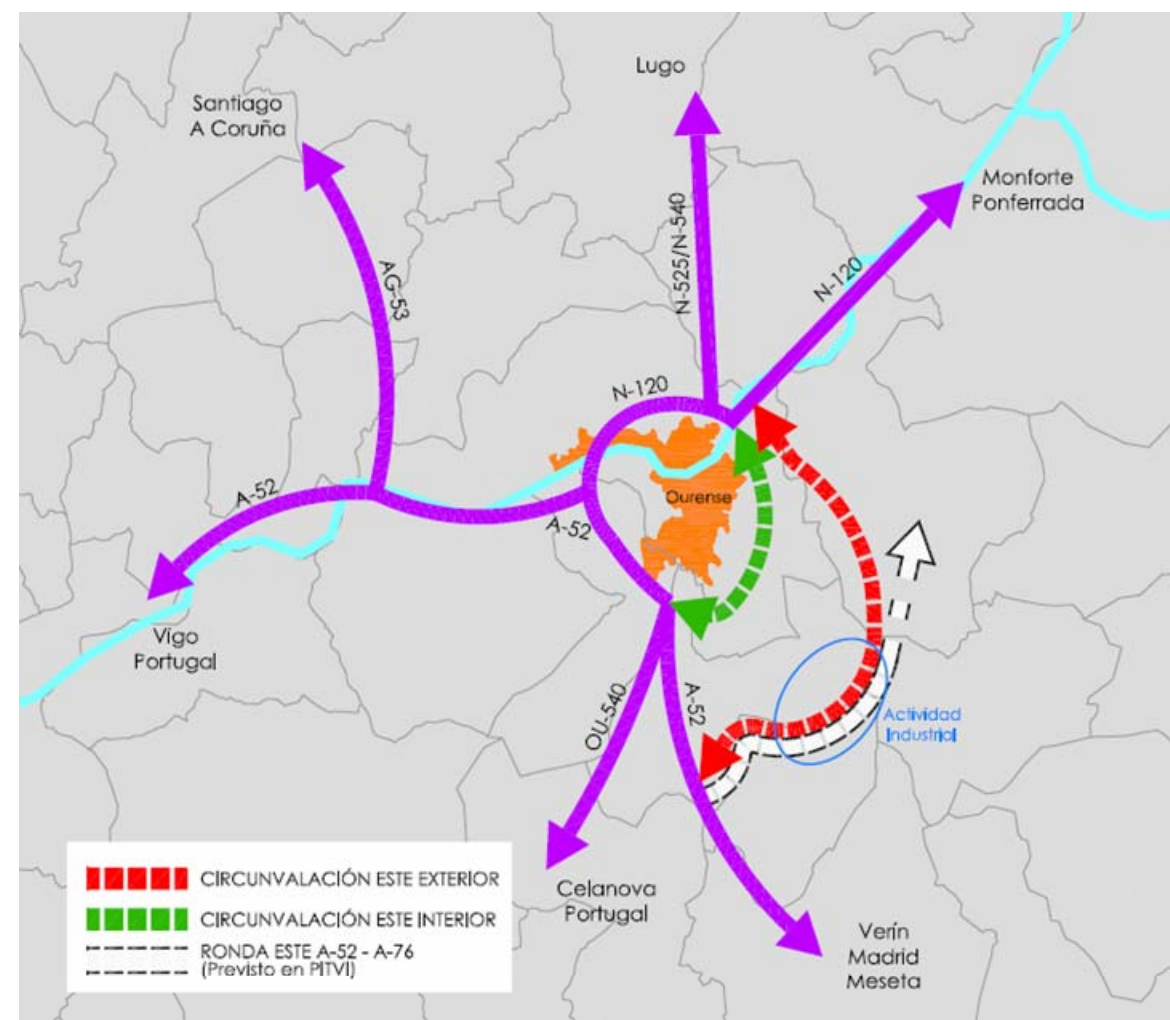
- ✓ Se complementa la estructuración viaria propuesta en el presente plan con las distintas actuaciones en las vías complementarias y secundarias que se indican en las tablas resumen, interviniendo en cada caso según los parámetros definidos como objetivo para cada tipo de red.
- ✓ Asimismo, se ha analizado la red de la Diputación de Ourense, así como las redes locales y de la Administración Central, con el motivo de que en futuros desarrollos del Plan Sectorial se evalúen posibles nuevas actuaciones en dichas redes que complementen las aquí presentadas, ya sea por necesidades específicas o por actuaciones de mejora para transferencias de red.

En la imagen de conjunto que se incluye en el apartado siguiente se esquematizan las propuestas y la red viaria planteada.

5.3 JUSTIFICACIÓN DE LA RED PROPUESTA

Estas actuaciones en conjunto, en el escenario futuro de concreción de las propuestas en tramos en servicio, dotan al ámbito de una malla viaria de adecuadas características según los objetivos de funcionalidad de cada tipo de red, resolviendo las carencias de los principales itinerarios y satisfaciendo las necesidades detectadas.

En concreto, es importante destacar la creación de dos alternativas de circunvalación de la ciudad por el Este, mediante vías estructurantes de nueva construcción y mejora de las existentes, que descongestionarán el núcleo urbano de Ourense, reducirán tiempos de recorrido y resolverán los accesos y conexiones al polígono industrial de San Cibrao y a los nuevos desarrollos industriales de la zona:



- ✓ **Circunvalación Este interior**: se situará muy próxima al núcleo urbano, discurriendo de Sur a Norte desde el enlace con la A-52 y la N-525, pasando por Bemposta y Rairo, aprovechando la recién mejorada OU-510 y alcanzando

la N-120 con una nueva vía que conecta con el enlace de Velle existente que permite cruzar el río Miño.

- ✓ **Circunvalación Este exterior:** permitirá resolver los movimientos Sur – Norte y los accesos a las grandes zonas industriales del ámbito, dando continuidad a la nueva autovía AG-31 nuevos viales que rodearán el P.I. San Cibrao por el Este, conectando con la carreteras mejoradas OU-537 y OU-536 para conectar con la circunvalación interior y alcanzar el río en el enlace de Velle.

El Plan Sectorial prevé dentro su horizonte de desarrollo que los distintos tramos que conforman esta Circunvalación exterior tengan una sección 7/12, siendo carreteras de calzada única con amplios arcenes de 2,50 m, que doten a la vía de una elevada capacidad y nivel de servio.

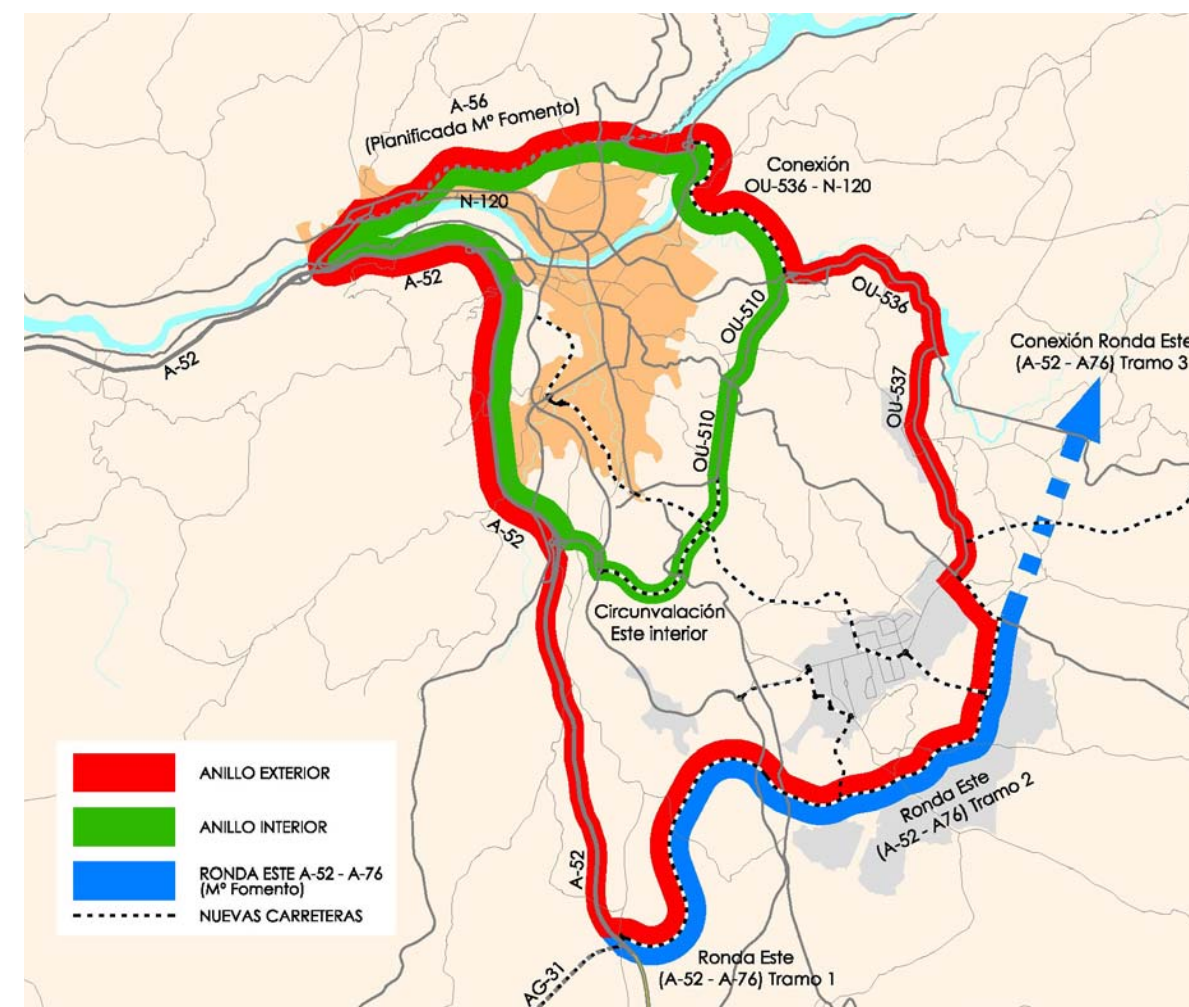
No obstante, en previsión de un crecimiento futuro de la demanda en la zona (en el largo plazo, fuera el horizonte establecido para este Plan Sectorial), se ha estudiado la posible transformación de todos los tramos que conforman esta Circunvalación en vía urbana de doble calzada, con separación física entre calzadas. Los trazados correspondientes, tanto los de nuevo diseño como la duplicaciones propias de calzadas (como la actual OU-536 que forma parte del itinerario) se presentan con detalle en el Anejo nº 5 Definición y Valoración de las alternativas estudiadas.

El desarrollo de la posible fase II del Plan Sectorial quedaría en cualquier caso condicionado a realización en su momento de los necesarios estudios económicos, de demanda y de seguridad vial que avalen la necesidad y la idoneidad de su realización.

Por su parte, el Ministerio de Fomento ya recoge en su nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024), la creación de la nueva **Ronda Este de Ourense**, eje comunicación entre la actual A-52 y la nueva A-76 (Ourense Ponferrada) prevista. El presente Plan Sectorial tiene en cuenta esta actuación planificada para que su tramo inicial desde la autovía A-52 hasta el cruce con la actual OU-101 a través de la zona industrial, forme ya parte de la Circunvalación exterior, evitando duplicidad de vías.

Estos nuevos recorridos por el Este, junto a las carreteras de la red estatal A-52, N-120 y A-56 (en proyecto por el Norte de la ciudad), cierra un anillo alrededor de la ciudad que darán fluidez a los movimientos de largo recorrido y servirá de eje distribuidor del

tráfico. Este anillo además será doble en la zona Este de la ciudad, mediante los dos circunvalaciones descritas, interior y exterior, en la zona de mayor actividad industrial y de mayor potencial de desarrollo.



5.4 PROPUESTA DE NUEVA TITULARIDAD DE LA RED Ó DE TRANSFERENCIAS DE TITULARIDAD

A continuación se indica la propuesta de nueva titularidad de la red y la propuesta de transferencias de titularidad, que en cualquier caso precisará de acuerdo previo entre las partes implicadas.

➤ **Actuaciones propuestas cuya titularidad no corresponderá a la Xunta de Galicia**

Se plantea en este Plan Sectorial la inclusión (en caso de ejes nuevos) o la no modificación de titularidad (en caso de actuaciones de mejora) como parte de la **Red del Estado**, y dependiendo del Ministerio de Fomento, de las siguientes carreteras:

- Tramos iniciales de la Ronda Este del Ministerio de Fomento prevista en el PITVI (Actuaciones C-6 y C-2)
- Semienlace entre la AG-53 y la N-120 previsto en el PITVI (Actuación C-12)
- Remodelación enlace Santa Marta y mejora de la N-525 desde Santa Marta hasta la nueva Ronda Este (Actuación A-14 y A-13)

Por su parte se plantea la inclusión en la **red municipal** del Concello de Ourense de los siguientes tramos de nueva creación:

- Ponte Barbañica (Actuación C-4)
- Los primeros 3,850 km de la Ronda Bulevar (Actuación C-5)

➤ **Propuesta de transferencias de titularidad**

Por último están las carreteras que se proponen transferir de unas administraciones a otras, ya sea de la Xunta de Galicia a la Diputación de Ourense o viceversa.

Propuesta de transferencia de la Xunta de Galicia a la Diputación de Ourense.

Se trata de carreteras que por su tráfico y funcionalidad no se constituyen en viarios con papel articulador en la red de la Xunta, resultando más idónea su pertenencia a redes, bien de la Diputación, bien de los Concellos. Las transferencias deberán realizarse mediante convenios con las distintas administraciones y previamente a su traspaso será necesario mejorarlas dotándolas de los estándares adecuados. Inicialmente se trata de cerca de 27,5 km repartidos entre las siguientes carreteras:

- OU-102 Paderne (OU-101) – Cantoña. 3,1 km.
- OU-137 de OU-536 a Ceboliño-OU-536. 0,9 km.
- OU-150 de Valdorregueiro (N-525)-Gustei (N-525). 5,6 km
- OU-222 N-120- Estación de Santa Cruz. 1,6 km.
- OU-402 de Ourense a intersección con A-52 y AG-53. 18, 6 km.
- OU-413 de Ourense a Seminario. 0,5 km.

Propuesta de transferencia de la Diputación de Ourense a la Xunta de Galicia.

Se trata de viarios necesarios para asegurar la conexión de cabeceras de Concello del ámbito de estudio con carreteras estatales o con la capital de provincia a través de carreteras de la red de la Xunta de Galicia o de viarios que pueden adquirir nuevas funcionalidades al diseñarse una nueva red. En principio se contabilizan aproximadamente 36,5 km pertenecientes a las siguientes carreteras de la red de la Diputación:

- OU-0503 de Os Cruceiros (OU-0504) - Vilamarín (OU-0527). 14,5 km.
- OU-0507 de Castadón (OU-536) - L.T.M. Pereiro de Aguiar (OU-0508). 4,5 km.
- OU-0508 de Ponte dos Gozos (OU-536) - Parada de Sil (OU-604). Tramo: LTM Pereiro de Aguiar (OU-0507)-San Miguel do Campo. 2,25 km.
- OU-0519 de Ourense (OU-540) - Toén (OU-0216). 10,2 km.
- OU-0524 de Amoeiro (OU-0526) - Tamallancos (N-525). Tramo conexión de Amoeiro (cabecera de Concello) con N-525. 3,67 km.
- OU-0102 Xunqueira de Ambia (OU-0108)-PI San Cibrao. Tramo LTM San Cibrao das Viñas - PI San Cibrao. 1,40 km.

En el plano correspondiente del documento Planos se incluyen, de forma independiente, el plano de *Actuaciones* clasificadas por tipos (en formato A1, escala 1:50.000) y el plano de *Propuestas de Transferencias* (formato A3, escala 1:100.000).

5.5 RESUMEN DE LA RED PROPUESTA

En la imagen incluida en el primer apartado se refleja el esquema conjunto de las actuaciones planteadas (sin considerar la propuesta de transferencias).

En los apartados siguientes se presentan las tablas que recogen de forma ordenada todas las actuaciones propuestas en el presente documento. Las propuestas se presentan divididas en dos grandes grupos:

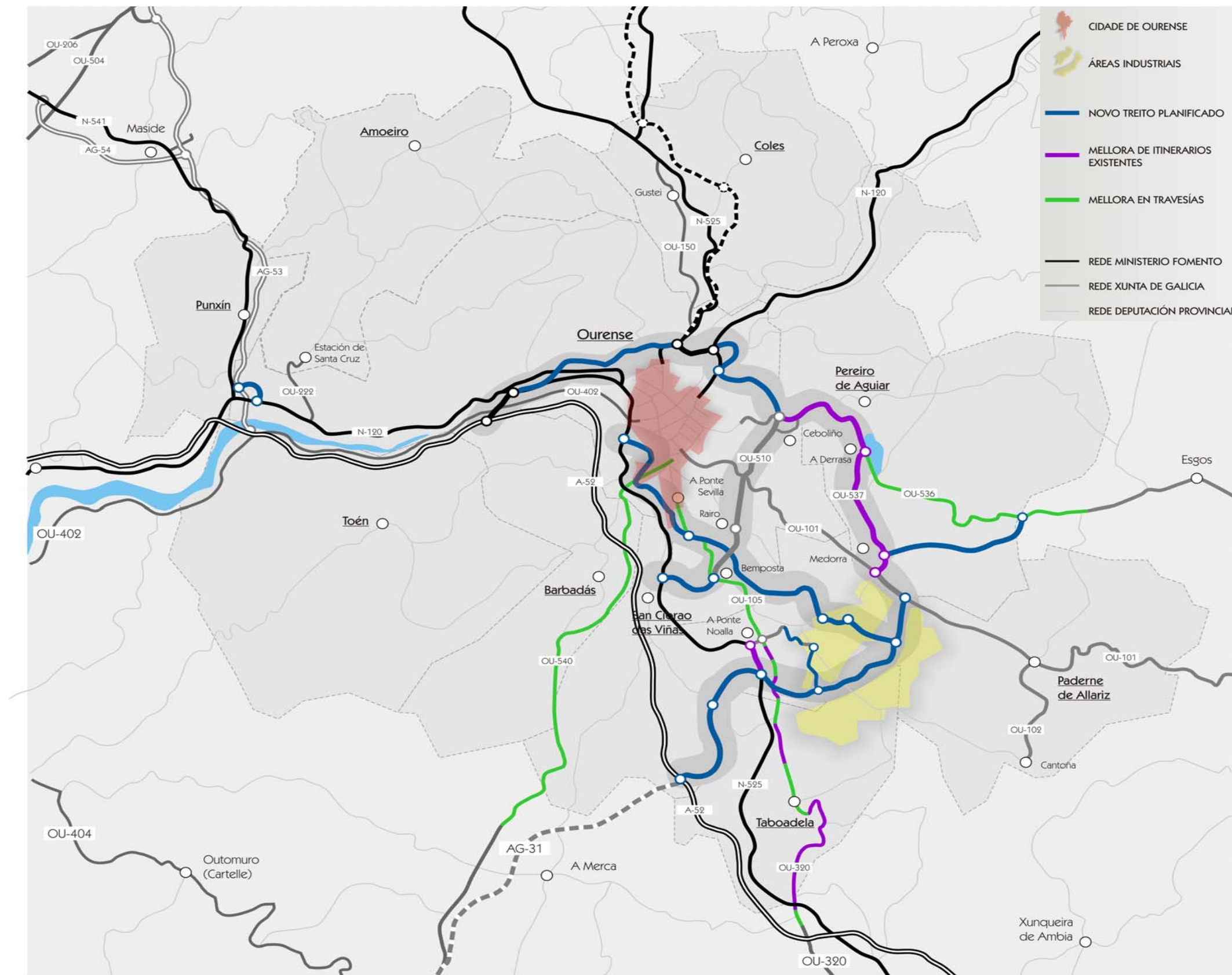
- **Actuaciones propuestas**, tanto creación de nuevas infraestructuras como actuaciones de mejora en la red actual.
- **Actuaciones en las carreteras que se proponen transferir** de unas administraciones a otras (ya sea de la Xunta de Galicia a otras administraciones o de la Diputación de Ourense a la Xunta de Galicia).

Cada tabla se presenta en dos versiones:

- ordenando las actuaciones por el código del plano
- ordenando las actuaciones por el código de la carretera.

En el plano final que acompaña a las tablas resumen se reflejan en conjunto todas las propuestas planteadas con su codificación. Además, en los planos correspondientes del documento Planos se incluyen, de forma independiente, el plano de *Actuaciones* clasificadas por tipos (en formato A1, escala 1:50.000) y el plano de *Propuestas de Transferencias* (formato A3, escala 1:100.000).

5.5.1 IMAGEN ESQUEMÁTICA DE ACTUACIONES EN LA RED VIARIA



5.5.2 TABLAS RESUMEN

5.5.2.1 Según código de plano

ACTUACIONES: NUEVAS CARRETERAS, ACONDICIONAMIENTOS Y MEJORAS												
Ordenado por código de plano												
CÓDIGO PLANO	CÓDIGO CARRETERA	CLAVE	PROGRAMA	DENOMINACIÓN CARRETERA	TIPO DE ACTUACIÓN	TRAMO	LONGITUD ACTUACIÓN (Km)	SECCIÓN ACTUAL	SECCIÓN PREVISTA	COSTE TOTAL (Euros)	ESTADO	OBSERVACIONES
A-1	OU-101	OU/02/003.01.2	VÍAS COMPLEMENTARIAS	Ourense-Maceda	Acondicionam.	Acceso Parque Tecnológico - Maceda	15,98	7/9	7/9		En servicio	
A-2	OU-105		VÍAS COMPLEMENTARIAS	Ourense (A Ponte Sevilla) - A Ponte Noalla (N-525)	Actuación en travesías	Travesías en OU-105	3,95	7/10 variable	7/10	987.500	Sin iniciar	
A-3	OU-320		VÍAS COMPLEMENTARIAS	Piñeira de Arcos (N-525)- A Ponte Noalla (OU-105)	Acondicionam.	Gundiás (N-525) - A Ponte Noalla	6,90	6,8/7,2	7/8	2.760.000	Sin iniciar	
A-4	OU-320		VÍAS COMPLEMENTARIAS	Piñeira de Arcos (N-525)- A Ponte Noalla (OU-105)	Actuación en travesías	Travesías na OU-320 entre Gundiás (N-525) - A Ponte Noalla	3,7	VARIABLE DE 6,5/6,5 A 6/8	7/8	925.000	Sin iniciar	
A-5	OU-536	OU/08/078.01	VÍAS ESTRUCTURANTES	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Actuación en travesías	Travesías na OU-536 entre Derrasa y Vilar de Ordelles-O Pinto	3,47	VARIABLE 7/8 Y 7/9	7/9	1.735.000	PT+PC	Incluye travesías de A Derrasa, Sin identificar, Casanova, Santabaia, As Vendas y O Pinto.
A-6	OU-537		VÍAS ESTRUCTURANTES	A Medorra (OU-101)- A Derrasa (OU-536)	Mejora	A Medorra - A Derrasa	4,15	7/10	7/12	2.075.000	Sin iniciar	En una previsión de FASE II del Plan, se duplicaría la calzada según definición Anejo 5 (condicionado a estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad e idoneidad de la actuación).
A-7	OU-540		VÍAS ESTRUCTURANTES	Ourense-Fronteira de Portugal (A Madalena)	Actuación en travesías	Ourense - Parderrubias	4,65	7/9	7/9	1.162.500	Sin iniciar	Incluye las travesías de Bentraces, Loiro, Campinas, Parderrubias
A-8	OU-101	OU/02/003.01.1	VÍAS COMPLEMENTARIAS	Ourense-Maceda	Acondicionam.	A Granxa-Acceso Parque Tecnológico	4,83	7/9	7/9		En servicio	En servicio en 2008
A-9	OU-320	RC-OU-10.13	VÍAS COMPLEMENTARIAS	Piñeira de Arcos (N-525)- A Ponte Noalla (OU-105)	Actuación en travesías	Travesía de Espiñeiro 9+200 - 10+100 (Taboadela). Contruc. Beirarrúas	0,9	6/11	6/11		En servicio	En servicio en 2010. Carriles (2x3m) y bandas aparcamiento (2x2,5m)
A-10	OU-536	OU/09/117.06	OTROS PROGRAMAS	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Seguridad Vial	Cambio de sentido no pk 8+700	-	-	-		PC	Actuación puntual de Seguridad Vial. Coste contabilizado en partida para programa de mejoras de la Seguridad Vial.
A-11	OU-536	OU/09/118.06	OTROS PROGRAMAS	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Seguridad Vial	Cambio de sentido no pk 10+120	-	-	-		PC	Actuación puntual de Seguridad Vial. Coste contabilizado en partida para programa de mejoras de la Seguridad Vial.
A-12	OU-536	OU/09/119.06	OTROS PROGRAMAS	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Seguridad Vial	Cambio de sentido no pk 11+130	-	-	-		PC	Actuación puntual de Seguridad Vial. Coste contabilizado en partida para programa de mejoras de la Seguridad Vial.
A-13	N-525		VÍAS ESTRUCTURANTES	N-525 (Enlace Santa Marta - PK 229 Pasadán)	Mejora	N-525	2	7/8 - 7/9	-	1.000.000	Sin iniciar	Ampliación de plataforma y refuerzo de firme.
A-14	-		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Enlace de Santa Marta	Acondicionam.	Enlace Santa Marta (N-525 - conexión oeste PI San Cibrao)	-	-	-	4.000.000	Sin iniciar	Remodelación de enlace existente.
C-1	-		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Circunvalación Este de Ourense. Treito Rairo-Bemposta - N-525	Nueva Carretera	Rairo-Bemposta - N-525	3,14	-	7/9	11.280.000	En ejecución	En servicio tramo Rairo - Bemposta. Pendiente de ejecutar tramo Bemposta - N-525. Se incluye en el presupuesto del plan la inversión prevista para 2013 y siguientes según presupuestos 2012 de la Consellería de Facenda.
C-2	-		VÍAS DE ALTAS PRESTACIONES. EJES NUEVOS	Ronda Este (A-52 - A-76) Tramo 2	Variante	N-525 - OU-101	6,60	-	7/12	21.052.882	Sin iniciar	Formará parte de la Ronda Este de Ourense del Ministerio de fomento (A-52 - A-76). En una previsión de FASE II del Plan, se duplicaría la calzada según definición Anejo 5 (condicionado a estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad e idoneidad de la actuación).

ACTUACIONES: NUEVAS CARRETERAS, ACONDICIONAMIENTOS Y MEJORAS												
Ordenado por código de plano												
CÓDIGO PLANO	CÓDIGO CARRETERA	CLAVE	PROGRAMA	DENOMINACIÓN CARRETERA	TIPO DE ACTUACIÓN	TRAMO	LONGITUD ACTUACIÓN (Km)	SECCIÓN ACTUAL	SECCIÓN PREVISTA	COSTE TOTAL (Euros)	ESTADO	OBSERVACIONES
C-3	OU-536		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Variante	Variantes na estrada OU-536 (A Derrasa - L.T.M. Pereiro de Aguiar). Conex. Con OU-537.	4,3	-	7/10	14.201.800	Sin iniciar	
C-4	-		ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. ÁMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ponte do Barbañica-Rua Marcelo Macías	Ronda urbana	-	0,21	-	2 x (6/8)	1.050.000	Sin iniciar	Incluye puente de 57 m y dos glorietas de conexión con la Ronda Bulevar. Se transfiere al Concello
C-5	-		ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. ÁMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ronda Bulevar de Ourense	Ronda urbana	0	9,55	-	Tramo urbano: 2x(6/8. Tramo interub.: 2x 7/9)	47.736.888	Sin iniciar	Se distinguen dos tramos: - Tramo urbano: entre N-525 y OU-105 (se transfiere al Concello). Arcén sustituible por aceras de anchura variable según zonas. - Tramo interurbano: entre OU-105 y P.I. San Cibrao. Tramos aislados ya ejecutados en el tramo urbano.
C-6	-		VÍAS DE ALTAS PRESTACIONES. EJES NUEVOS	Ronda Este (A-52 - A-76) Tramo 1	Nueva Carretera	Conexión A-52 / AG-31 con N-525 ;	4,8	-	7/12	15.300.906	Tramos aislados ya ejecutados en el tramo urbano.	Formará parte de la Ronda Este de Ourense del Ministerio de fomento (A-52 - A-76). En una previsión de FASE II del Plan, se duplicaría la calzada según definición Anejo 5 (condicionado a estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad e idoneidad de la actuación).
C-7	-		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión Este PI San Cibrao	Nueva Carretera	Conexión Este PI San Cibrao	1,5		7/9	3.385.669	Sin iniciar	Modificación de las soluciones estudiadas en E.I. e impacto ambiental da nova estrada de conexión da A-52 coa N-525, PI San Cibrao-Val de Rabeda. Clave: OU/08/053.00
C-8	-		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión Oeste PI San Cibrao	Nueva Carretera	Conexión Oeste PI San Cibrao	1,1		7/9	2.382.543	Parcialmente ejecutado	Ejecutada conexión entre PI San Cibrao y la N-525
C-9	-		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Circunvalación de Ourense. Treito OU-536-N-120	Nueva Carretera	OU-536-N-120	3,38	-	7/12	11.263.328	Sin iniciar	En una previsión de FASE II del Plan, se duplicaría la calzada según definición Anejo 5 (condicionado a estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad e idoneidad de la actuación).
C-10	OU-536		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Duplicación	Inters. OU-510 - Inters. OU-537	3,45	10,5/14,5	2 x (7/10)	4.793.674	Sin iniciar	
C-11	-		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión con Ciudad de Transporte	Nueva Carretera	Nueva Variante PI San Cibrao - Ciudad de Transporte	1,1	-	7/9	3.300.000	Sin iniciar	
C-12	-		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Semienlace conexión AG-53 - N-120	Nueva Carretera	Conexión N-120 con AG-53 en Santa Cruz de Arrabaldo	-	-	-	2.553.919	Sin iniciar	Glorieta a nivel en la N-120 y ramales de conexión con AG-53 sentido Santiago.
Total Inversión Nuevas Carreteras, Acondicionamientos y Mejoras:										152.946.609 €		

PROPUESTA DE TRANSFERENCIAS										
Ordenado por código de plano										
CÓDIGO PLANO	CÓDIGO CARRETERA	PROGRAMA	DENOMINACIÓN CARRETERA	LONGITUD CARRETERA (km)	LONGITUD A TRANSF. (Km)	TRAMO	SECCIÓN ACTUAL	SECCIÓN PROPUESTA	TIPO DE ACTUACIÓN	ESTADO
T-1	OU-0503	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Os Cruceiros (OU-0504) - Vilamarín (OU-0527)	14,50	14,50	Toda	5,2/5,4	6/7	Mellora	Sin iniciar
T-2	OU-0507	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Castadón (OU-536) - L.T.M. Pereiro de Aguiar (OU-0508)	4,54	4,54	Toda	6/8	7/8	Mellora	Sin iniciar
T-3	OU-0508	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Ponte dos Gozos (OU-536) - Parada de Sil (OU-604)	34,00	2,25	L.T.M. Pereiro de Aguiar (OU-0507) - San Miguel do Campo	6/6	7/8	Mellora	Sin iniciar
T-4	OU-0519	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Ourense (OU-540) - Toén (OU-0216)	10,20	10,20	Toda	7/7,5	7/8	Mellora	Sin iniciar
T-5	OU-0524	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Tamallancos (N-525) - O Viñao (N-541)	11,70	3,67	Amoeiro (OU-0526) - Tamallancos (N-525)	7/9	7/9	Mellora	Sin iniciar
T-6	OU-102	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Paderne (OU-101) - Cantoña	3,14	3,14	Toda	5/5,5	6/6	Mellora	Sin iniciar
T-7	OU-137	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	OU-536-Cebolíño-OU-536	0,94	0,94	Toda	7/9,4	7/9,5	Mellora	Sin iniciar
T-8	OU-150	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Valdorregueiro (N-525)-Gusteí (N-525)	5,67	5,67	Toda	7/7,5	7 / 8	Mellora	Sin iniciar
T-9	OU-222	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	N-120- Estación de Santa Cruz	1,67	1,67	Toda	5/5	6/6	Mellora	Sin iniciar
T-10	OU-402	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Ourense (OU-413)-Cortegada (OU-801)	42,81	7,6	Vide (P.K. 18+600) - Enlace A-52			Mellora	En servicio
T-11	OU-402	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Ourense (OU-413)-Cortegada (OU-801)	42,81	11	Enlace A-52 - OU-413 (Ourense)	6,2/6,2	6/7	Mellora	Sin iniciar
T-12	OU-413	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Ourense (OU-402)- Seminario	0,51	0,51	Toda	6/6	6/7	Mellora	Sin iniciar
T-13	OU-0102	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Xunqueira de Ambia (OU-0108)-PI San Cibrao	13,32	1,40	Límite T.M. San Cibrao das Viñas - PI San Cibrao	variable 5 a 7	7/8	Mellora	Sin iniciar
Total Inversión Carreteras a transferir										8.923.200 €

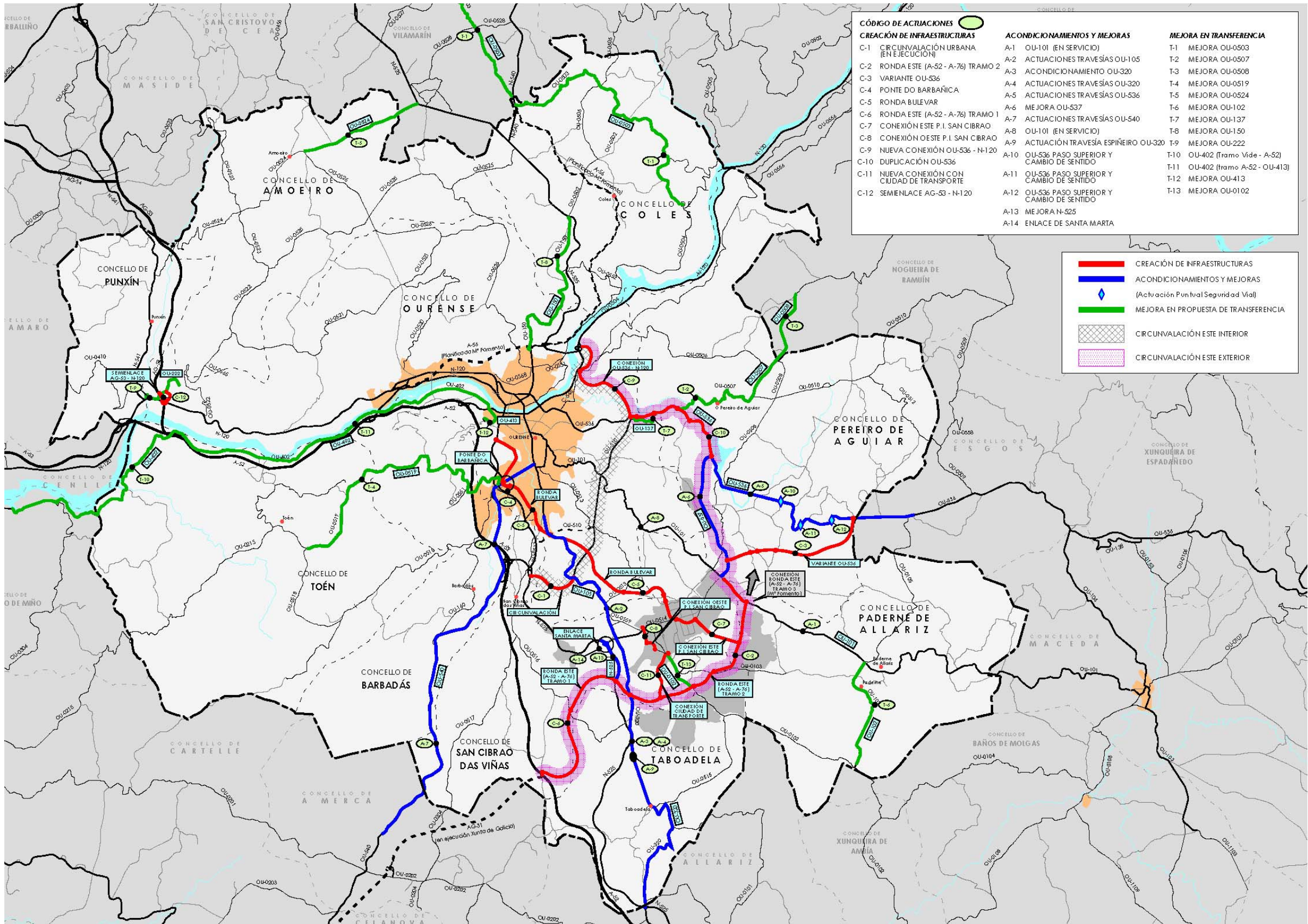
5.5.2.2 Según código de carretera

ACTUACIONES: NUEVAS CARRETERAS, ACONDICIONAMIENTOS Y MEJORAS												
Ordenado por código de carretera												
CÓDIGO CARRETERA	CÓDIGO PLANO	CLAVE	PROGRAMA	DENOMINACIÓN CARRETERA	TIPO DE ACTUACIÓN	TRAMO	LONGITUD ACTUACIÓN (Km)	SECCIÓN ACTUAL	SECCIÓN PREVISTA	COSTE TOTAL (Euros)	ESTADO	OBSERVACIONES
OU-101	A-1	OU/02/003.01.2	VÍAS COMPLEMENTARIAS	Ourense-Maceda	Acondicionam.	Acceso Parque Tecnológico - Maceda	15,98	7/9	7/9		En servicio	
OU-101	A-8	OU/02/003.01.1	VÍAS COMPLEMENTARIAS	Ourense-Maceda	Acondicionam.	A Granxa-Acceso Parque Tecnológico	4,83	7/9	7/9		En servicio	En servicio en 2008
OU-105	A-2		VÍAS COMPLEMENTARIAS	Ourense (A Ponte Sevilla) - A Ponte Noalla (N-525)	Actuación en travesías	Travesías en OU-105	3,95	7/10 variable	7/10	987.500	Sin iniciar	
OU-320	A-3		VÍAS COMPLEMENTARIAS	Piñeira de Arcos (N-525)- A Ponte Noalla (OU-105)	Acondicionam.	Gundiás (N-525) - A Ponte Noalla	6,90	6,8/7,2	7/8	2.760.000	Sin iniciar	
OU-320	A-4		VÍAS COMPLEMENTARIAS	Piñeira de Arcos (N-525)- A Ponte Noalla (OU-105)	Actuación en travesías	Travesías na OU-320 entre Gundiás (N-525) - A Ponte Noalla	3,7	VARIABLE DE 6,5/6,5 A 6/8	7/8	925.000	Sin iniciar	
OU-320	A-9	RC-OU-10.13	VÍAS COMPLEMENTARIAS	Piñeira de Arcos (N-525)- A Ponte Noalla (OU-105)	Actuación en travesías	Travesía de Espiñeiro 9+200 - 10+100 (Taboadela). Contruc. Beirarrúas	0,9	6/11	6/11		En servicio	En servicio en 2010. Carriles (2x3m) y bandas aparcamiento (2x2,5m)
OU-536	A-5	OU/08/078.01	VÍAS ESTRUCTURANTES	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Actuación en travesías	Travesías na OU-536 entre Derrasa y Vilar de Ordelles-O Pinto	3,47	VARIABLE 7/8 Y 7/9	7/9	1.735.000	PT+PC	Incluye travesías de A Derrasa, Sin identificar, Casanova, Santabaia, As Vendas y O Pinto.
OU-536	A-10	OU/09/117.06	OTROS PROGRAMAS	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Seguridad Vial	Cambio de sentido no pk 8+700	-	-	-		PC	Actuación puntual de Seguridad Vial. Coste contabilizado en partida para programa de mejoras de la Seguridad Vial.
OU-536	A-11	OU/09/118.06	OTROS PROGRAMAS	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Seguridad Vial	Cambio de sentido no pk 10+120	-	-	-		PC	Actuación puntual de Seguridad Vial. Coste contabilizado en partida para programa de mejoras de la Seguridad Vial.
OU-536	A-12	OU/09/119.06	OTROS PROGRAMAS	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Seguridad Vial	Cambio de sentido no pk 11+130	-	-	-		PC	Actuación puntual de Seguridad Vial. Coste contabilizado en partida para programa de mejoras de la Seguridad Vial.
OU-536	C-3		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Variante	Variantes na estrada OU-536 (A Derrasa - L.T.M. Pereiro de Aguiar). Conex. Con OU-537.	4,3	-	7/10	14.201.800	Sin iniciar	
OU-536	C-10		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Duplicación	Inters. OU-510 - Inters. OU-537	3,45	10,5/14,5	2 x (7/10)	4.793.674	Sin iniciar	
OU-537	A-6		VÍAS ESTRUCTURANTES	A Medorra (OU-101)- A Derrasa (OU-536)	Mejora	A Medorra - A Derrasa	4,15	7/10	7/12	2.075.000	Sin iniciar	En una previsión de FASE II del Plan, se duplicaría la calzada según definición Anejo 5 (condicionado a estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad e idoneidad de la actuación).
OU-540	A-7		VÍAS ESTRUCTURANTES	Ourense-Fronteira de Portugal (A Madalena)	Actuación en travesías	Ourense - Parderrubias	4,65	7/9	7/9	1.162.500	Sin iniciar	Incluye las travesías de Bentraces, Loiro, Campinas, Parderrubias
N-525	A-13		VÍAS ESTRUCTURANTES	N-525 (Enlace Santa Marta - PK 229 Pasadán)	Mejora	N-525	2	7/8 - 7/9	-	1.000.000	Sin iniciar	Ampliación de plataforma y refuerzo de firme.
-	A-14		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Enlace de Santa Marta	Acondicionam.	Enlace Santa Marta (N-525 - conexión oeste PI San Cibrao)	-	-	-	4.000.000	Sin iniciar	Remodelación de enlace existente.
-	C-1		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Circunvalación Este de Ourense. Treito Rairo- Bemposta - N-525	Nueva Carretera	Rairo-Bemposta - N-525	3,14	-	7/9	11.280.000	En ejecución	En servicio tramo Rairo - Bemposta. Pendiente de ejecutar tramo Bemposta - N-525. Se incluye en el presupuesto del plan la inversión prevista para 2013 y siguientes según presupuestos 2012 de la Consellería de Facenda.

ACTUACIONES: NUEVAS CARRETERAS, ACONDICIONAMIENTOS Y MEJORAS												
Ordenado por código de carretera												
CÓDIGO CARRETERA	CÓDIGO PLANO	CLAVE	PROGRAMA	DENOMINACIÓN CARRETERA	TIPO DE ACTUACIÓN	TRAMO	LONGITUD ACTUACIÓN (Km)	SECCIÓN ACTUAL	SECCIÓN PREVISTA	COSTE TOTAL (Euros)	ESTADO	OBSERVACIONES
-	C-2		VÍAS DE ALTAS PRESTACIONES. EJES NUEVOS	Ronda Este (A-52 - A-76) Tramo 2	Variante	N-525 - OU-101	6,60	-	7/12	21.052.882	Sin iniciar	Formará parte de la Ronda Este de Ourense del Ministerio de fomento (A-52 - A-76). En una previsión de FASE II del Plan, se duplicaría la calzada según definición Anejo 5 (condicionado a estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad e idoneidad de la actuación).
-	C-4		ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. ÁMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ponte do Barbañica-Rua Marcelo Macías	Ronda urbana	-	0,21	-	2 x (6/8)	1.050.000	Sin iniciar	Incluye puente de 57 m y dos glorietas de conexión con la Ronda Bulevar. Se transfiere al Concello
-	C-5		ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. ÁMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ronda Bulevar de Ourense	Ronda urbana	0	9,55	-	Tramo urbano: 2x(6/8. Tramo interub.: 2x 7/9)	47.736.888	Sin iniciar	Se distinguen dos tramos: - Tramo urbano: entre N-525 y OU-105 (se transfiere al Concello). Arcén sustituible por aceras de anchura variable según zonas. - Tramo interurbano: entre OU-105 y P.I. San Cibrao. Tramos aislados ya ejecutados en el tramo urbano.
-	C-6		VÍAS DE ALTAS PRESTACIONES. EJES NUEVOS	Ronda Este (A-52 - A-76) Tramo 1	Nueva Carretera	Conexión A-52 / AG-31 con N-525 ;	4,8	-	7/12	15.300.906	Tramos aislados ya ejecutados en el tramo urbano.	Formará parte de la Ronda Este de Ourense del Ministerio de fomento (A-52 - A-76). En una previsión de FASE II del Plan, se duplicaría la calzada según definición Anejo 5 (condicionado a estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad e idoneidad de la actuación).
-	C-7		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión Este PI San Cibrao	Nueva Carretera	Conexión Este PI San Cibrao	1,5		7/9	3.385.669	Sin iniciar	Modificación de las soluciones estudiadas en E.I. e impacto ambiental da nova estrada de conexión da A-52 coa N-525, PI San Cibrao-Val de Rabeda. Clave: OU/08/053.00
-	C-8		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión Oeste PI San Cibrao	Nueva Carretera	Conexión Oeste PI San Cibrao	1,1		7/9	2.382.543	Parcialmente ejecutado	Ejecutada conexión entre PI San Cibrao y la N-525
-	C-9		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Circunvalación de Ourense. Treito OU-536-N-120	Nueva Carretera	OU-536-N-120	3,38	-	7/12	11.263.328	Sin iniciar	En una previsión de FASE II del Plan, se duplicaría la calzada según definición Anejo 5 (condicionado a estudios de tráfico y seguridad vial que confirmen la necesidad e idoneidad de la actuación).
-	C-11		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión con Ciudad de Transporte	Nueva Carretera	Nueva Variante PI San Cibrao - Ciudad de Transporte	1,1	-	7/9	3.300.000	Sin iniciar	
-	C-12		VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Semienlace conexión AG-53 - N-120	Nueva Carretera	Conexión N-120 con AG-53 en Santa Cruz de Arrabaldo	-	-	-	2.553.919	Sin iniciar	Glorieta a nivel en la N-120 y ramales de conexión con AG-53 sentido Santiago.
Total Inversión Nuevas Carreteras, Acondicionamientos y Mejoras:										152.946.609 €		

PROPUESTA DE TRANSFERENCIAS										
Ordenado por código de carretera										
CÓDIGO CARRETERA	CÓDIGO PLANO	PROGRAMA	DENOMINACIÓN CARRETERA	LONGITUD CARRETERA (km)	LONGITUD A TRANSF. (Km)	TRAMO	SECCIÓN ACTUAL	SECCIÓN PROPUESTA	TIPO DE ACTUACIÓN	ESTADO
OU-102	T-6	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Paderne (OU-101) - Cantoña	3,14	3,14	Toda	5/5,5	6/6	Mellora	Sen iniciar
OU-137	T-7	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	OU-536-Ceboliño-OU-536	0,94	0,94	Toda	7/9,4	7/9,5	Mellora	Sen iniciar
OU-150	T-8	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Valdorregueiro (N-525)-Gustei (N-525)	5,67	5,67	Toda	7/7,5	7 / 8	Mellora	Sin iniciar
OU-222	T-9	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	N-120- Estación de Santa Cruz	1,67	1,67	Toda	5/5	6/6	Mellora	Sin iniciar
OU-402	T-10	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Ourense (OU-413)-Cortegada (OU-801)	42,81	7,6	Vide (P.K. 18+600) - Enlace A-52			Mellora	En servicio
OU-402	T-11	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Ourense (OU-413)-Cortegada (OU-801)	42,81	11	Enlace A-52 - OU-413 (Ourense)	6,2/6,2	6/7	Mellora	Sin iniciar
OU-413	T-12	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Ourense (OU-402)- Seminario	0,51	0,51	Toda	6/6	6/7	Mellora	Sin iniciar
OU-0102	T-13	TRANSFERENCIAS: DE XUNTA DE GALICIA A OTRAS ADMINISTRACIONES	Xunqueira de Ambia (OU-0108)-PI San Cibrao	13,32	1,40	Límite T.M. San Cibrao das Viñas - PI San Cibrao	variable 5 a 7	7/8	Mellora	Sin iniciar
OU-0503	T-1	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Os Cruceiros (OU-0504) - Vilamarín (OU-0527)	14,50	14,50	Toda	5,2/5,4	6/7	Mellora	Sin iniciar
OU-0507	T-2	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Castadón (OU-536) - L.T.M. Pereiro de Aguiar (OU-0508)	4,54	4,54	Toda	6/8	7/8	Mellora	Sin iniciar
OU-0508	T-3	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Ponte dos Gozos (OU-536) - Parada de Sil (OU-604)	34,00	2,25	L.T.M. Pereiro de Aguiar (OU-0507) - San Miguel do Campo	6/6	7/8	Mellora	Sin iniciar
OU-0519	T-4	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Ourense (OU-540) - Toén (OU-0216)	10,20	10,20	Toda	7/7,5	7/8	Mellora	Sin iniciar
OU-0524	T-5	TRANSFERENCIAS: DE DIPUTACIONES PROVINCIALES A XUNTA DE GALICIA	Tamallancos (N-525) - O Viñao (N-541)	11,70	3,67	Amoeiro (OU-0526) - Tamallancos (N-525)	7/9	7/9	Mellora	Sin iniciar
Total Inversión Carreteras a transferir										8.923.200 €

5.5.2.3 Imagen de actuaciones y propuesta de transferencias con codificación



6. VALORACIÓN ECONÓMICA

En el apartado anterior se resumen todas las actuaciones propuestas en el presente documento. En esta propuesta se concreta la base de partida para el posterior desarrollo del Plan Sectorial en futuros documentos, donde se complementarán o ampliarán en función del resultado de la supervisión y consultas a realizar a distintos organismos.

A partir de las inversiones realizadas por la Xunta de Galicia en la provincia de Ourense en los últimos años, se ha considerado un techo de inversión en el Ámbito de estudio del orden de 20 millones euros al año equivalentes al 55% de la inversión realizada en el conjunto de las carreteras dependientes de la Xunta en esta provincia. No se considera en esta cifra la conservación ordinaria y por gestión directa realizada también por la Xunta ni tampoco los presupuestos destinados a pagos de canon de demanda, cantidades éstas que pueden superar el 20% del total del presupuesto anual de la Administración Autonómica

El horizonte del Plan Sectorial se establece en el periodo 2013 – 2020, en coordinación con el escenario temporal del Plan MOVE de la Xunta de Galicia.

En total la **inversión prevista** es de aproximadamente **161,9 millones de euros para la obra nueva y el acondicionamiento y mejora de la red** (de los cuales 8,9 M€ corresponden a mejoras por transferencias). Los costes de inversión previstos para las distintas actuaciones se basan en la aplicación de unos costes unitarios medios estimados a partir de los costes considerados en el Plan Director de Estradas de Galicia del año 2008 ajustados al nuevo escenario económico mediante la constatación de costes reales en proyectos y obras de reciente ejecución.

Es necesario remarcar en este punto que, además de las actuaciones concretas indicadas en tablas y planos, el Plan Sectorial considera y valora de manera global la necesidad de otras actuaciones complementarias correspondientes a los Programas de Seguridad Vial, Integración Ambiental, Mejora del Transporte Público Conservación y Mantenimiento, y Rehabilitación del Patrimonio Cultural, que se distribuyen a lo largo de toda la red viaria del ámbito.

La cuantía de **inversión dedicada a estos programas complementarios se estima entre el 15 % - 20 % de la inversión en obra nueva** de acuerdo con las partidas presupuestarias dedicadas a estos capítulos en los últimos años. En total **alrededor de 25 millones de euros** en los años de vigencia del Plan. Esta cifra debe desglosarse en los Programas anteriormente citados según los presupuestos anuales que se establezcan. La Seguridad Vial debe ser prioritaria, mientras que en el resto de los programas deben

establecerse anualmente las cantidades dedicadas a cada uno de ellos en función de las necesidades detectadas.

De particular importancia deben ser las actuaciones de integración ambiental en la red de carreteras existente que tienen que ver con los pasos de fauna, el ruido, la afección hídrica y la contaminación atmosférica. A este Programa se deben dedicar partidas presupuestarias anuales para ir resolviendo los problemas preexistentes.

En el caso del transporte público hay que continuar con la adecuación de la red viaria a efectos de mejorar sus condiciones para los usuarios del transporte: paradas y refugios, información, carriles bus en los accesos a ciudades,..., deben ser actuaciones a tener en cuenta.

Por último la conservación y rehabilitación del Patrimonio Cultural debe estar en la base de cualquier política a establecer en la red viaria y más en un entorno como el de la Comarca de Ourense en la que el valor histórico de su caminos y vías resulta de singular importancia.

Estas actuaciones complementarias, desarrolladas mediante los citados programas de naturaleza transversal, *son independientes de las propias medidas de seguridad vial e integración ambiental que van implícitas en todas y cada una de las actuaciones formuladas y valoradas en el Plan Sectorial para creación de infraestructuras y acondicionamiento y mejora de la red*. Así, en todos los proyectos que desarrollen las propuestas realizadas se destinará aproximadamente entre un 2% y un 10% de su importe para medidas de mejora medioambiental y seguridad vial, porcentaje que será proporcionalmente mayor en aquellos que atraviesen zonas especialmente conflictivas o sensibles medioambientalmente, según queda reflejado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental realizado.

RESUMEN COSTES DE INVERSIÓN POR ACTUACIONES DE
OBRA NUEVA Y ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA RED

TIPO DE ACTUACIÓN	TOTAL (€)	Porcentaje total
Nueva Carretera	49.466.364	30,6%
Variante	35.254.683	21,8%
Ronda urbana	48.786.888	30,1%
Duplicación	4.793.674	3,0%
Acondicionamiento	6.760.000	4,2%
Mejora	3.075.000	1,9%
Mejora en travesías	4.810.000	3,0%
Mejora en transferencias	8.923.200	5,5%
TOTAL (Obra nueva y el acondic. y mejora de la red)	161.869.809 €	100,0%

RESUMEN COSTES DE INVERSIÓN POR PROGRAMAS

PROGRAMA	TOTAL (€)	Porcentaje total
Programa Vías de Altas Prestaciones. Ejes nuevos	36.353.789	22,5%
Programa Actuaciones en Medios Urbanos. Ámbito metropolitano Ourense	48.786.888	30,1%
Programa Vías Estructurantes. Ejes nuevos y variantes	57.160.932	35,3%
Programa Vías Estructurantes	5.972.500	3,7%
Programa Vías Complementarias	4.672.500	2,9%
Programa de Transferencias: de Xunta de Galicia a otras administraciones	3.439.500	2,1%
Programa de Transferencias: de Diputaciones Provinciales a Xunta de Galicia	5.483.700	3,4%
TOTAL (Obra nueva y el acondic. y mejora de la red)	161.869.809 €	100,0%
OTROS PROGRAMAS COMPLEMENTARIOS		
- Seguridad Vial	10.000.000	-
- Integración Ambiental	5.000.000	
- Mejora del Transporte Público	5.000.000	
- Rehabilitación del Patrimonio Cultural	5.000.000	
TOTAL	186.869.809 €	-

7. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

Respecto a la financiación de las propuestas se plantea en este Plan Sectorial que su ejecución se haga vía presupuesto ordinario de la Xunta o de la Diputación Provincial. Dada la entidad de las actuaciones propuestas en las carreteras existentes y la tipología de los nuevos ejes que formarán parte de la red autonómica, no es posible plantear ningún otro sistema de financiación extrapresupuestaria que permita acometerlas mediante la participación público-privada. Ni los sistemas de peaje sombra, ni los sistemas de pago por disponibilidad, ni el peaje directo son aplicables en estas propuestas.

En el caso de una serie de actuaciones del Plan Sectorial de carreteras que dependen del Ministerio de Fomento, su financiación correspondería al propio Ministerio y se debería recoger en sus presupuestos anuales correspondientes. No es posible fijar una fecha para estas últimas dado el grado de generalidad que presenta el recientemente redactado Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda 2012-2024. Esto es aplicable a las siguientes actuaciones, que tampoco resultan susceptibles de ser financiadas por vías que no sean estrictamente las presupuestarias:

- Actuaciones C-6 y C-2 (tramos iniciales de la Ronda Este del Ministerio de Fomento prevista en el PITVI)
- Actuación C-12 (semienlace entre la AG-53 y la N-120 previsto en el PITVI)
- Actuación A-14 y A-13 (remodelación enlace Santa Marta y mejora de la N-525 desde Santa Marta hasta la nueva Ronda Este)

Por último hay dos actuaciones urbanas que dependen del Concello de Ourense y que por su interés netamente urbano deben financiarse a través de sus presupuestos. Tal es el caso de:

- El tramo de la actuación C-4 (Ponte Barbañica)
- El tramo urbano de la actuación C-5 (los primeros 3,850 km de la Ronda Bulevar, así como la disposición de los terrenos necesarios del tramo interurbano)

En las actuaciones derivadas de las mejoras a realizar previamente a las trasferencias de la Xunta a otras Administraciones o viceversa, se ha adoptado el criterio de que sea la Xunta en el primer caso la que financie estas mejoras. En el caso de transferencias de la Diputación Provincial a la Xunta, debería ser objeto de acuerdo negociado entre ambas administraciones en función de la importancia y funcionalidad y carretera a transferir.

8. EVALUACIÓN SOCIAL DE LAS PROPUESTAS

Desde el punto de vista social, en el presente estudio se han tenido en cuenta los siguientes aspectos a la hora de considerar las alternativas de intervención y las propuestas de actuación:

- Distribuir el tráfico de paso por vías alternativas que permitan el desarrollo urbano y económico de algunos núcleos de población.
- Eliminar puntos conflictivos en los que son frecuentes los atascos y fuertes retenciones.
- Desarrollar las actuaciones encaminadas al progreso industrial del Área de Ourense.
- Mejorar de la conectividad de núcleos mal comunicados.
- Mejorar de la Seguridad Vial, evitándose el tránsito de vehículos pesados por zonas urbanas.

Todos estos aspectos están claramente encaminados a la mejora de la calidad de vida para los habitantes de Ourense y de su Área Metropolitana, así como un impulso a su desarrollo económico, social y urbano. A través de cada una de las actuaciones descritas en este Plan, se pueden comprobar los beneficios sociales que conllevan y las ventajas económicas que pueden generar, tanto para el sector público como para el sector privado.

9. EVALUACIÓN AMBIENTAL

En el presente apartado se valoran, desde un prisma medioambiental, la incidencia de las actuaciones propuestas sobre el territorio. A grandes rasgos, éste se desglosa en dos grandes medios:

- medio físico: espacio geográfico afectado.
- medio socioeconómico: población, mediatizada por sus circunstancias socioeconómicas, que se asienta sobre ese espacio geográfico.

Para que dicha valoración sea lo más rigurosa posible será imprescindible integrar las dos componentes que conforman el territorio afectado, evitando en todo momento el despreciar cualquiera de ellas frente a la restante.

Partiendo de esta premisa, se ha procedido a analizar las afecciones que se generarían si se ejecutasen las actuaciones propuestas, pero siempre teniendo en cuenta la realidad socioeconómica de la población asentada sobre el área afectada.

En los apartados correspondientes de la presente Memoria General, medio físico y medio socioeconómico, se han descrito de forma somera las particularidades del marco geográfico objeto de estudio y de la población que se asienta sobre el mismo.

En base a estos datos de partida, y tomando como referencia el Estudio de Efectos Ambientales incluido en el Anejo nº 2, se concluye que:

- Todas las actuaciones propuestas se enmarcan dentro de un Plan Sectorial que propone la creación de una red viaria que sirva como plataforma para la expansión económica de la comarca de Ourense, con el consiguiente beneficio para su población.
- El territorio sobre el que se asientan todas las actuaciones propuestas se caracteriza por poseer una importante capacidad de acogida, situación que le permite albergar dichas actuaciones, siempre y cuando se tengan en consideración todas las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Efectos Ambientales, habilitadas con el fin de preservar dicho territorio.
- Teniendo en cuenta que la expansión económica de la comarca de Ourense pasa por la creación de una red viaria como la diseñada en este plan, y que ésta se integra de forma respetuosa en el medio físico que la acoge, se concluye que medioambientalmente las soluciones propuestas son compatibles con la conservación del entorno natural.

10. NORMATIVA DEL PLAN SECTORIAL

10.1 MARCO LEGAL Y ALCANCE DEL PLAN SECTORIAL

El presente Plan Sectorial se redacta en base a lo dispuesto en la legislación vigente:

- Ley 10/1995 de 23 de Noviembre de Ordenación del Territorio de Galicia (Capítulo V).
- Decreto 80/2000 de 23 de Marzo de Galicia por el que se regulan los planes y proyectos sectoriales de incidencia supramunicipal.

10.2 RESERVAS VIARIAS

Se entiende por reservas viarias los espacios de terreno que han de ser preservados de la realización de actuaciones que puedan dificultar la ejecución de las previsiones y determinaciones del Plan Sectorial y/o incrementar el coste de indemnizaciones y expropiaciones para su ejecución, en tanto no se produzca la definición de los Proyectos Técnicos y del Proyecto de Expropiación o, en su caso, la determinación de las reservas funcionales derivadas de los mismos. Las reservas que se aplicarán a este Plan Sectorial son:

- ✓ Para carreteras urbanas de 4 carriles, la reserva viaria estará definida por dos líneas paralelas trazadas a 75 m del eje del vial, resultando un ancho total de 150 m.
- ✓ Para Duplicaciones de carreteras existentes, la reserva viaria estará definida por dos líneas paralelas trazadas a 5 m a cada lado de la ocupación estricta de la carretera.
- ✓ Para Carreteras Convencionales, la reserva viaria estará definida por dos líneas paralelas trazadas a 30 m del eje del vial resultando un ancho total de 60 m.

La reserva de suelo para duplicaciones de carreteras existentes se aplicará a:

- C-10: Duplicación de la OU-536
- A-6: Mejora de la OU-537 (en esta vía se prevé una posible duplicación futura que es tenida en cuenta para determinar la reserva de suelo).

La reserva para las carreteras convencionales se aplicará a:

- C-3: Variante OU-536
- C-7: Conexión Este P.I. San Cibrao
- C-8: Conexión Oeste P.I. San Cibrao
- C-11: Conexión Ciudad de Transporte
- C-12: Semienlace AG-53 – N-120
- A-14: Enlace de Santa Marta

Cabe destacar que, los tramos en los que se ha previsto el posible desarrollo futuro de una fase II del Plan Sectorial que convierta estas carreteras en vías urbanas de cuatro carriles, la reserva de suelo se hará teniendo en cuenta ya ese posible estado final. Así, la reserva de suelo correspondiente a carreteras urbanas de cuatro carriles se aplicará a las siguientes carreteras:

- C-6: Ronda Este (A-52 – A-76) Tramo 1.
- C-2: Ronda Este (A-52 – A-76) Tramo 2, pasando la reserva de 75m a 50m a cada lado del eje en un intento de reducir la afección a terceros por tratarse de una zona periurbana.
- C-5: Ronda Bulevar, a excepción del tramo que comienza en el encuentro con la OU-413 hasta su encuentro con la OU-105, cuya reserva ya se encuentra reflejada en el PXOM y se mantiene.
- C-9: Nueva conexión OU-536 – N-120.

En los casos particulares de intersecciones o glorietas cuya ocupación sea mayor de la marcada por el tipo de vía, la reserva de suelo se verá ampliada localmente mediante un área circular de 50m de diámetro. Así mismo, en aquellos casos donde la banda de suelo teórica reservada resulte insuficiente a la vista de los tanteos de trazado realizados y debido al importante movimiento de tierras generado por la infraestructura en algunos casos, la reserva de suelo se ampliará 10 metros más desde la ocupación de la explanación.

10.3 DESARROLLO DEL PLAN SECTORIAL

El Plan Sectorial se desarrollará mediante Proyectos de Trazado y/o Proyectos Constructivos tal y como se definen en la Ley 4/1.994 de 14 de Septiembre, de carreteras de Galicia.

Los Ayuntamientos adaptarán el Planeamiento Municipal a las determinaciones del Plan Sectorial, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 80/2000 de 23 de Marzo de Galicia.

10.4 RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Los Ayuntamientos adaptarán el Planeamiento Municipal a las determinaciones del Plan Sectorial, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 80/2000 de 23 de Marzo de Galicia.

- ✓ La adaptación se realizará coincidiendo con la primera Revisión o Adaptación de los respectivos Planes Generales de Ordenación Municipal que se produzca y, en todo caso, en un plazo no superior a 1 año desde la entrada en vigor del Plan Sectorial.
- ✓ La adaptación podrá llevar consigo la pormenorización de los trazados, entendiendo, en este caso, que su alcance y efectos serán los establecidos para los Proyectos de Trazado en el Art. 9.3 de este capítulo.
- ✓ Las reservas viarias establecidas podrán ser reducidas y ajustadas cuando la adaptación del Planeamiento Municipal al Plan Sectorial justifique debidamente el pormenor de trazado en los suelos urbano, urbanizable y de los núcleos rurales de población.
- ✓ A los efectos de la adaptación del Planeamiento Municipal, las infraestructuras que derivan del Plan Sectorial tendrán la consideración de Sistema General de Comunicaciones.
- ✓ El informe preceptivo y vinculante previo a la Aprobación Definitiva de la adaptación apreciará la cumplimentación de las previsiones y determinaciones del Plan Sectorial.
- ✓ Las futuras actuaciones urbanísticas deberán ser compatibles con el modelo de red viaria formulado por el presente Plan; es decir, que no sólo se incluirán las reservas viarias pertinentes, sino que se tendrán en cuenta dichos viales, enlaces y demás características, a la hora de planificar y clasificar los distintos tipos de suelo y actuaciones urbanas.
- ✓ Por último, conviene recomendar la necesidad de disminuir los accesos a los principales sistemas viarios de la red, con el fin de mejorar la fluidez, capacidad y seguridad vial del sistema de comunicaciones por carretera. Esta tendencia se debe incorporar en las futuras revisiones de los planes de ordenación para conseguir una red viaria conforme con los criterios sociales y económicos expuestos en el presente Plan.

En los documentos de desarrollo del Plan Sectorial se realiza un estudio detallado del planeamiento y las afecciones en cada municipio.

11. PLANOS

En el Apéndice II Planos se recogen los siguientes planos, copia de parte de los que conforman el Documento nº3 Planos del Plan Sectorial:

- Plano 02: Plano de conjunto
- Plano 04.01: Situación actual. Clasificación de la red de carreteras
- Plano 05: Necesidades de intervención
- Plano 06.01: Resumen de propuestas. Esquema de red viaria
- Plano 07: Actuaciones por tipos (A1, 1:50.000)
- Plano 08: Propuesta de transferencias (A3, 1:100.000)
- Plano 14: Propuesta de titularidad de la red

12. CONCLUSIÓN

El estudio de la red actual, del marco socioeconómico, del planeamiento urbanístico, del medio físico y el amplio conocimiento del desarrollo de la Comarca de Ourense y sus perspectivas de crecimiento, tanto industrial como urbano, fundamentan y posibilitan las propuestas realizadas dentro del presente Plan Sectorial.

Los resultados obtenidos a partir del análisis de la demanda, del modelo de tráfico, del análisis territorial, el estudio medioambiental y de las posibilidades económicas actuales de las Administraciones Públicas con competencia en la red de carreteras del ámbito de estudio, corroboran y justifican las propuestas viarias del presente Plan Sectorial. Los resultados esperables son los siguientes:

- Reducción, tanto del tiempo medio empleado en los viajes, como de la longitud media de los trayectos.
- Mejoras en la seguridad vial.
- Mejoras ambientales, por cuanto se reducen los tiempos de recorrido.
- Mejoras en la articulación urbanística del conjunto de la Comarca.
- Dichas reducciones se traducen en buenos resultados económicos de la inversión necesaria para acometer las infraestructuras propuestas.

Santiago de Compostela, enero de 2013

Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Autores del Estudio

Jaime Aldama Caso

Luis H. Gómez Carrión

VºBº
El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Jefe del Servicio de Planificación y Programación

El Ingeniero de Caminos, Canales
y Puertos
Director del Proyecto

Juan José Vázquez Cerrada

Carlos Lefler Gullón

APÉNDICE I: DECLARACIÓN DE INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL

DOCUMENTACIÓN CONSELLO 10/01/13



galicia

INFORMACIÓN AOS MEDIOS
Consello da Xunta

REFERENCIA DO CONSELLO DA XUNTA DE GALICIA
QUE TIVO LUGAR EN SAN CAETANO,
O 10 DE XANEIRO DE 2013,
BAIXO A PRESIDENCIA DO
SR. D. ALBERTO NÚÑEZ FEIJÓO

PROXECTOS DE LEI

CONSELLERÍA DE CULTURA, EDUCACIÓN E ORDENACIÓN UNIVERSITARIA

- Proxecto de Lei do Sistema universitario de Galicia.

DECRETOS

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

- Decreto polo que se aproba o cambio de titularidade da estrada LU-143 Celeiro (LU-862)-Porto de Celeiro a prol do Concello do Viveiro.

CONSELLERÍA DE CULTURA, EDUCACIÓN E ORDENACIÓN UNIVERSITARIA

- Decreto polo que se establece a estrutura orgánica da Consellería de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria.

CONSELLERÍA DE ECONOMÍA E INDUSTRIA

- Decreto polo que se dispón que cese Ricardo Capilla Pueyo como director da Axencia Galega de Innovación
- Decreto polo que se nomea a Manuel Antonio Varela Rey como director da Axencia Galega de Innovación

CONSELLERÍA DE SANIDADE

- Decreto polo que se dispón que cese Manuel Antonio Varela Rey como director xeral de Innovación e Xestión da Saúde Pública.

Gabinete de Comunicación
San Caetano, s/n - 15704 Santiago de Compostela
Tel.: 981 541 238/42/51 - Fax: 981 541 252/41
Correo-e: gabinete@xunta.es



galicia

INFORMACIÓN AOS MEDIOS
Consello da Xunta

O CONSELLO DA XUNTA APROBA A DECLARACIÓN DE INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL DO PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE OURENSE

- *O ámbito xeográfico que abarca este plan sectorial comprende os concellos de Ourense, O Pereiro de Aguiar, San Cibrao das Viñas, Paderne de Allariz, Taboadela, Barbadás, Toén, Coles, Punxín e Amoeiro, o que implica unha poboación beneficiada de máis de 140.000 habitantes*
- *Este plan, cun investimento de máis de 150 millóns de euros, prevé case 40 actuacións ata o ano 2020 para actuar en 135 km de vías*
- *No primeiro trimestre de 2013 o documento técnico someterase á información pública de durante un prazo mínimo de 45 días*

O Consello da Xunta aprobou na súa reunión de hoxe a declaración de incidencia supramunicipal do Plan sectorial da rede viaria de Ourense e a súa área de influencia, de conformidade co artigo 25.2 da Lei 10/1995, do 23 de novembro, de ordenación do territorio de Galicia.

O obxectivo do plan sectorial responde á necesidade de analizar as comunicacións viarias da área de estudo e a súa interconexión coas principais vías de comunicación existentes para acadar un sistema de transporte na área metropolitana que sexa eficaz, equilibrado, consensuado, estable e sustentable.

A finalidade deste plan é mellorar a mobilidade de Ourense e a súa área de influencia para cumprir co obxectivo global de ofrecerlles aos cidadáns unhas infraestruturas viarias de calidade, que lles permitan desprazarse con seguridade, rapidez e comodidade, dentro dun marco de mobilidade sustentable.

Grazas a este traballo de planificación acadarase unha adecuación funcional da rede de estradas ao incremento da mobilidade e do tráfico, a mellora da seguridade na rede de estradas, o reforzo da accesibilidade ás zonas máis periféricas, a mellora global da rede de estradas, coa creación de itinerarios alternativos; ao mesmo tempo que se potencia a protección da calidade ambiental dos espazos de interese natural e unha xestión adecuada dos recursos destinados á rede de estradas, mellorando as partidas destinadas á conservación e explotación da rede.

O ámbito xeográfico que abarca este plan sectorial comprende os concellos de Ourense, O Pereiro de Aguiar, San Cibrao das Viñas, Paderne de Allariz, Taboadela, Barbadás, Toén, Coles, Punxín e Amoeiro, o que implica unha poboación beneficiada de máis de 140.000 habitantes

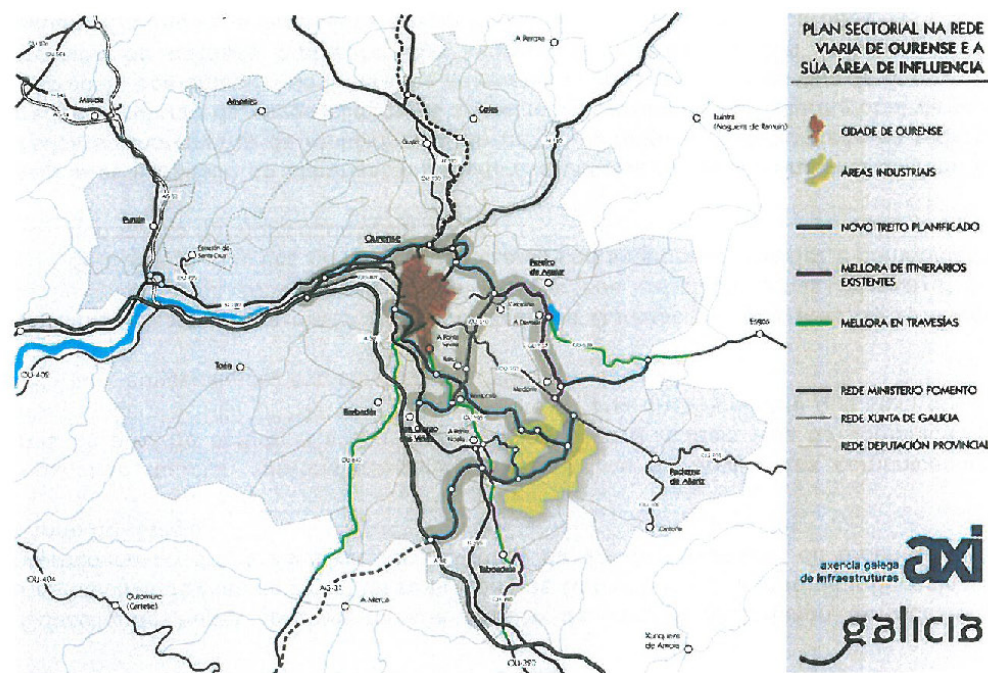
Gabinete de Comunicación
San Caetano, s/n - 15704 Santiago de Compostela
Tel.: 981 541 238/42/51 - Fax: 981 541 252/41
Correo-e: gabinete@xunta.es





galicia
INFORMACIÓN AOS MEDIOS
Consello da Xunta

Este plan prevé preto de 40 actuacións, que implican actuar en 135 km de vías, que en termos de investimento supoñen un orzamento de máis de 150 millóns de euros para actuacións que se van executar no horizonte temporal 2013-2020. Na seguinte imaxe pódese observar a planta xeral das actuacións:



Estado actual

Unha vez aprobada a declaración de supramunicipalidade por parte do Consello da Xunta, a Axencia Galega de Infraestruturas someterá o plan á Información pública e, posteriormente, analizaranse as posibles alegacións e redactarase a memoria ambiental.

A Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas promove o plan denominado Plan sectorial da rede viaria de Ourense e a súa área de influencia ao abeiro da Lei 10/1995, do 23 de novembro, de ordenación do territorio de Galicia e do Decreto 80/2000, do 23 de marzo, polo que se regulan os plans e proxectos sectoriais de incidencia supramunicipal.

Gabinete de Comunicación
San Caetano, s/n - 15704 Santiago de Compostela
Tel.: 981 541 238/42/51 - Fax: 981 541 252/41
Correo-e: gabinete@xunta.es



galicia
INFORMACIÓN AOS MEDIOS
Consello da Xunta

Os plans sectoriais de incidencia supramunicipal, creados pola Lei 10/1995, teñen por obxecto regular a implantación territorial das infraestruturas, dotacións e instalacións de interese público ou utilidade social cando a súa incidencia transcenda do termo municipal en que se encontran, ou que se asenten sobre varios termos.

Gabinete de Comunicación
San Caetano, s/n - 15704 Santiago de Compostela
Tel.: 981 541 238/42/51 - Fax: 981 541 252/41
Correo-e: gabinete@xunta.es



APÉNDICE II: COPIA DE LOS PLANOS MÁS RELEVANTES DEL PLAN