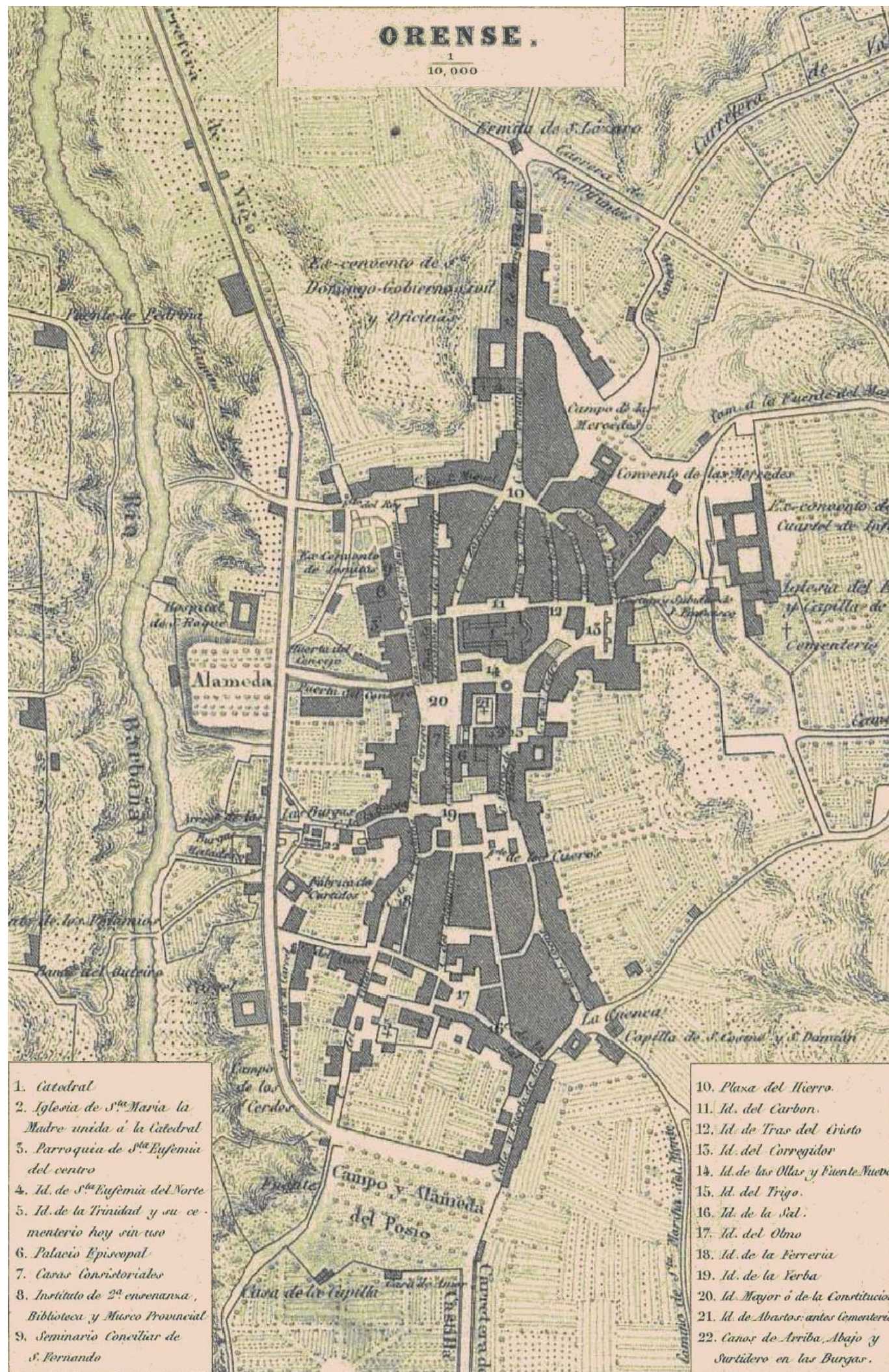




XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS



CLAVE

OU/09/283.00

TIPO DE ESTUDO

PLAN SECTORIAL

TÍTULO

PLAN SECTORIAL DA REDE VIARIA DE OURENSE E A SÚA ÁREA DE INFLUENCIA

PROVINCIA

OURENSE

INCIDENCIA

SUPRAMUNICIPAL

DOCUMENTOS

TOMO III DOCUMENTO RESUMO

ENXEÑEIRO DIRECTOR DO ESTUDO

JUAN JOSÉ VÁZQUEZ CERREDA

ENXEÑEIROS AUTORES DO ESTUDO

LUIS H. GÓMEZ CARRIÓN - JAIME ALDAMA CASO

PBL

DATA

DECEMBRO
2013

CONSULTORES

PBL+IVE

EXEMPLAR

FORMATO
PDF



ÍNDICE GENERAL

TOMO I

DOCUMENTO Nº01: MEMORIA GENERAL

MEMORIA GENERAL

DOCUMENTO Nº02: ANEJOS

ANEJO Nº01: CARTOGRAFÍA Y ESTUDIO GEOLÓGICO

SUBANEJO Nº01: CARTOGRAFÍA

SUBANEJO Nº02: ESTUDIO GEOLÓGICO

ANEJO Nº02: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL (EN TOMO II)

ANEJO Nº03: ESTUDIO DE TRÁFICO

ANEJO Nº04: ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO

ANEJO Nº05: DEFINICIÓN Y VALORACIÓN DE ACTUACIONES

ANEJO Nº06: PROPUESTA DE TITULARIDAD DE LA RED

ANEJO Nº07: ANÁLISIS DE LA MEJORA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

ANEJO Nº08: FICHAS DE INSPECCIÓN DE LA RED ACTUAL

DOCUMENTO Nº03: 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 PROPUESTA DE TRANSFERENCIAS

PLANO 12 SECCIONES TIPO

PLANO 13 RESERVAS VIARIAS

PLANO 14 PROPUESTA DE TITULARIDAD DE LA RED

TOMO II

DOCUMENTO Nº02: ANEJOS

ANEJO Nº02: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

TOMO III

DOCUMENTO Nº04: DOCUMENTO RESUMEN

DOCUMENTO RESUMEN

DOCUMENTO N°04

DOCUMENTO RESUMEN

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO 3

1.1 OBJETO DEL PLAN3

1.2 ÁMBITO Y HORIZONTE TEMPORAL DE DESARROLLO.....4

1.3 ORGANISMOS PROMOTORES5

1.4 DECLARACIÓN DE INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL DEL PLAN5

1.5 JUSTIFICACIÓN DE INTERÉS PÚBLICO5

2. DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA DE LA RED EXISTENTE..... 5

3. INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL 8

4. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE DESARROLLO DEL PLAN 8

5. DEFINICIÓN DE LA RED PROPUESTA..... 9

5.1 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS A ESTABLECER EN LA RED SEGÚN JERARQUIZACIÓN9

5.2 DESCRIPCIÓN DE LA RED PROPUESTA 12

5.3 JUSTIFICACIÓN DE LA RED PROPUESTA 14

5.4 PROPUESTA DE NUEVA TITULARIDAD DE LA RED Ó DE TRANSFERENCIAS DE TITULARIDAD 15

5.5 RESUMEN DE LA RED PROPUESTA..... 16

5.5.1 Imagen esquemática de actuaciones en la red viaria 17

5.5.2 Tablas resumen 18

5.5.2.1 Según código de plano 18

5.5.2.2 Según código de carretera 21

5.5.2.3 Imagen de actuaciones y propuesta de transferencias con codificación 24

5.6 RESERVAS VIARIAS 25

6. VALORACIÓN ECONÓMICA 26

7. PROPUESTA DE FINANCIACIÓN 27

8. EVALUACIÓN SOCIAL DE LAS PROPUESTAS 28

9. EVALUACIÓN AMBIENTAL 28

10. NORMATIVA DEL PLAN SECTORIAL 28

ÍNDICE 28

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 29

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.....29

CAPÍTULO II. DETERMINACIONES DEL PLAN SECTORIAL.....30

CAPÍTULO III. DETERMINACIONES DE LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA A MODIFICAR32

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.36

DISPOSICIÓN FINAL36

APÉNDICE I: DECLARACIÓN DE INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL37

APÉNDICE II: COPIA DE LOS PLANOS MÁS RELEVANTES DEL PLAN.....41

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El presente Documento Resumen 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.

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

El objeto del presente Plan Sectorial es el análisis de las comunicaciones viarias del área de estudio y su interconexión con las principales vías de comunicación existentes. Se busca 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
- Equilibrado

- Consensuado
- Estable
- Sostenible

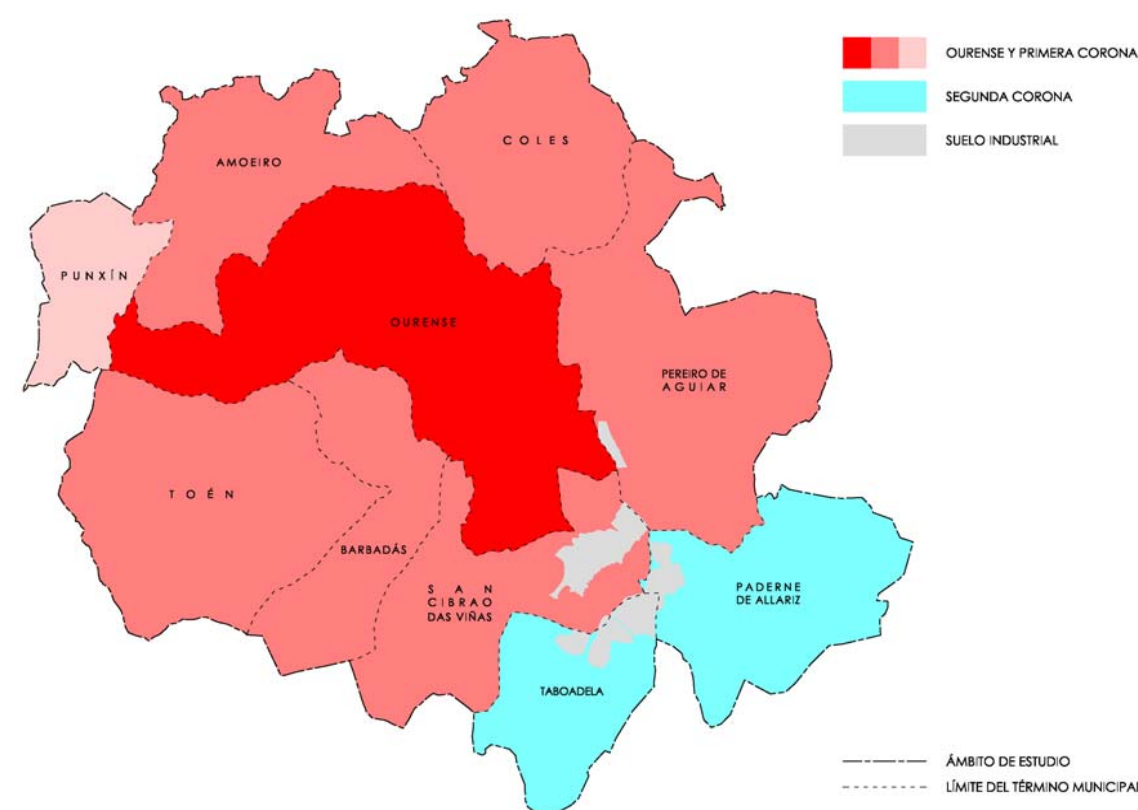
A partir de estos Objetivos Generales se definen los **Objetivos Específicos** del Plan Sectorial cuya determinación tiene que tener en cuenta no sólo la funcionalidad de la Red Viaria del ámbito del estudio y la mejora de su seguridad vial, sino también la aportación de la red estatal, autonómica y 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.
- 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.
- 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.
- Mejora global de la Red de Carreteras, favoreciendo la creación de itinerarios alternativos a los grandes ejes viarios del ámbito de estudio.
- 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.
- 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.
- 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

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.



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 del Plan Sectorial se coordinará con el escenario temporal del Plan MOVE de la Xunta de Galicia, que determinará los plazos de las actuaciones.

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 Gallega de Infraestructuras, por la Dirección Xeral de Infraestructuras de la citada Consellería.

En 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”, se describe el procedimiento para la formulación y aprobación de los planes y proyectos sectoriales de incidencia supramunicipal.

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 Memoria 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.

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.

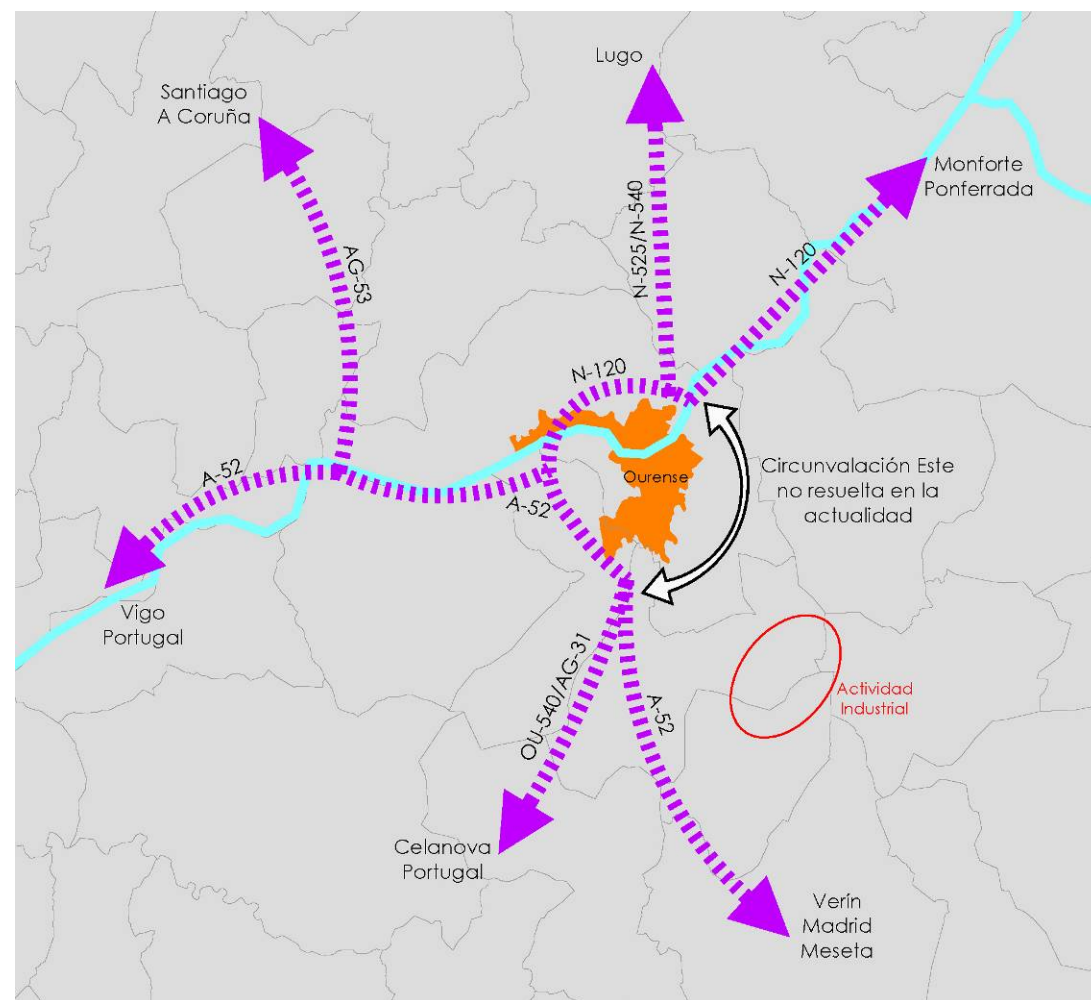
El desarrollo del presente Plan Sectorial acerca al ciudadano metropolitano a los servicios que el Concello de Ourense ofrece como capital de provincia, a las amplias áreas industriales del sureste del ámbito, y a destinos de largo recorrido por las principales autovías acortando los tiempos de recorrido 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 red viaria de Ourense, Pereiro de Aguiar, San Cibrao das Viñas, Paderne de Allariz, Taboada, Barbadás, Toén, Coles, Amoeiro y Punxín, 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 imagen anterior 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, en torno 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 actual y futura 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 la ejecución prevista por la Xunta de Galicia, de la conexión entre la A-52 y la N-525, 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), 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, y de nueva creación hasta Bemposta, punto en el que se conectará con el cierre sur (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, 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), la reciente AG-31, cuyo tramo inaugurado conecta Celanova con la autovía A-52, nuevo eje de comunicación con el país vecino, y la OU-540 hasta la frontera de Portugal.

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.

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 Plan 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 (pendiente de aprobación).
- 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, 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.

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
- Mejora en el sistema de comunicaciones
- Incremento del desarrollo equilibrado del territorio
- Mejora en la calidad del transporte público y privado
- Mayor desarrollo económico
- Mayor fijación e incluso recuperación de la población
- Mejora en la calidad de vida

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
- Empleo de recursos naturales
- Vertido de residuos
- Emisión de gases y polvo
- Generación de ruidos
- Modificación de la calidad de las aguas y composición del terreno
- Molestias a la población
- La afección a especies y espacios naturales protegidos
- Alteraciones al patrimonio histórico
- Impactos ambientales inducidos

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
- Carencias de accesibilidad
- Geometría inadecuada.

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 actuaciones descritas en el presente apartado. En el caso de nuevas actuaciones, serán las futuras figuras de planificación (proyectos de trazado y construcción) las encargadas de minimizar la afección a las viviendas situadas en las áreas de ocupación, sin olvidar la optimización de los diseños en todo su desarrollo.

• 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. 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-31 (A52-Celanova Sur).
- ✓ 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. Se plantea con la misma sección (7/12) que el tramo anterior.

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 (N-525 Rabo de Galo - P:I. San Cibrao). 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. En coordinación con el servicio de urbanismo del Concello, el trazado se adapta a la nueva reserva viaria planteada en la planificación urbanística actualmente en desarrollo, y permite la conexión a nivel con el eje de la Circunvalación interior Rairo-Bemposta-N-525.
- ✓ Circunvalación Este interior de Ourense, tramo Bemposta-N-525. Da continuidad a la recién mejorada OU-510 y al nuevo tramo Rairo – Bemposta, conectando a su vez con la Ronda Bulevar y estructurando la conexión de Ourense con las VAP.
- ✓ Conexión OU-536 (Os Viros) con N-120 (Velle). 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. Este nuevo eje tendrá su inicio en el enlace de Os Viros y finalizará en el enlace de Velle. Considerando el tipo de suelo afectado y la indeterminación actual de los condicionantes al trazado (encaje final del ADIF para la LAV), no se define el trazado concreto de esta conexión; se ajustará con detalle en las futuras figuras de planificación (estudios informativos o proyectos de trazado). Consecuentemente, y en coordinación con el servicio de urbanismo del Concello de Ourense, este corredor no lleva asociada una reserva viaria concreta, lo que no afectará al desarrollo urbanístico del planeamiento municipal del área, al atravesar suelos definidos por el propio PXOM como suelos rústicos de especial protección. 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 hasta Os Viros pasando por 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, pierde su carácter estructurante en buena parte del recorrido 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.

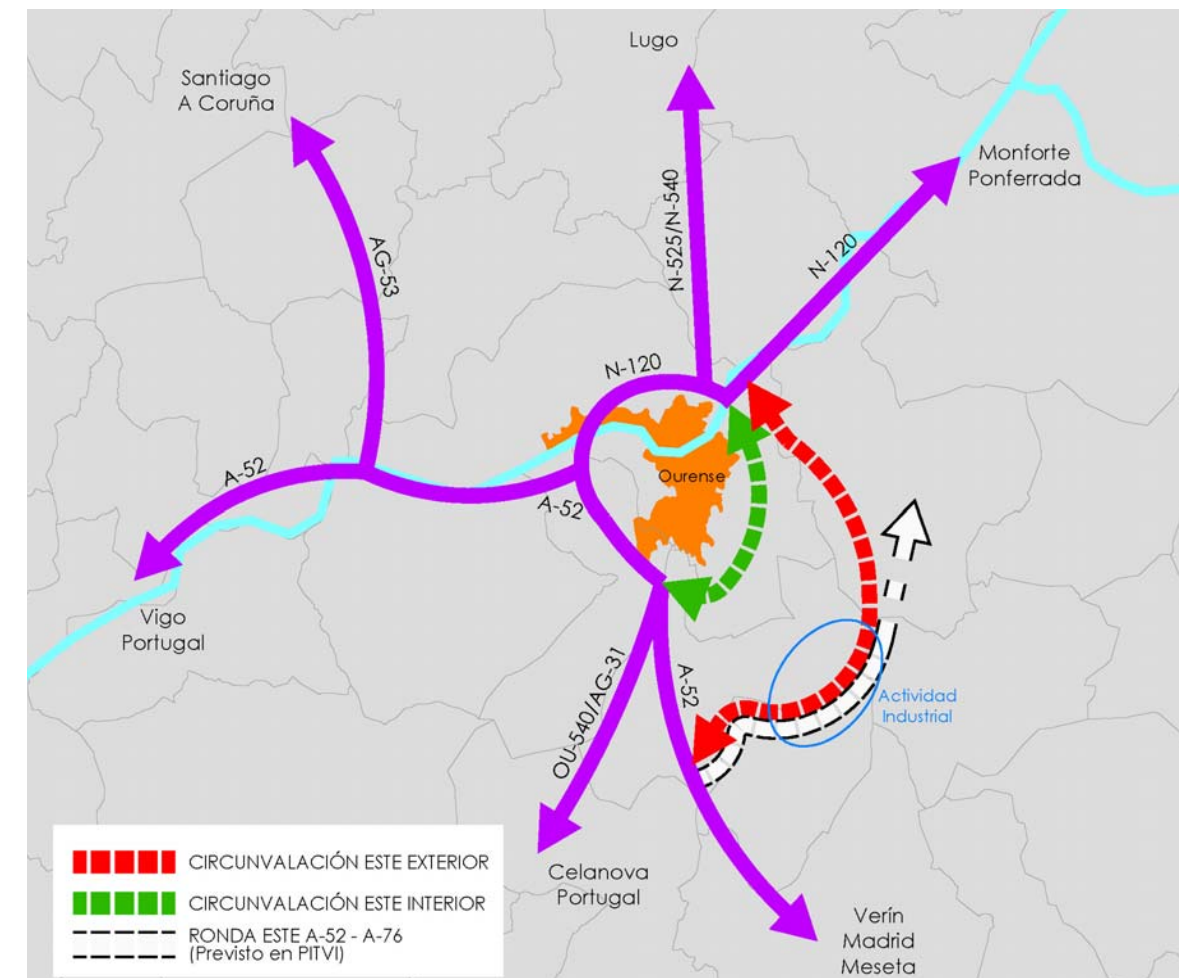
5.3 JUSTIFICACIÓN DE LA RED PROPUESTA

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:

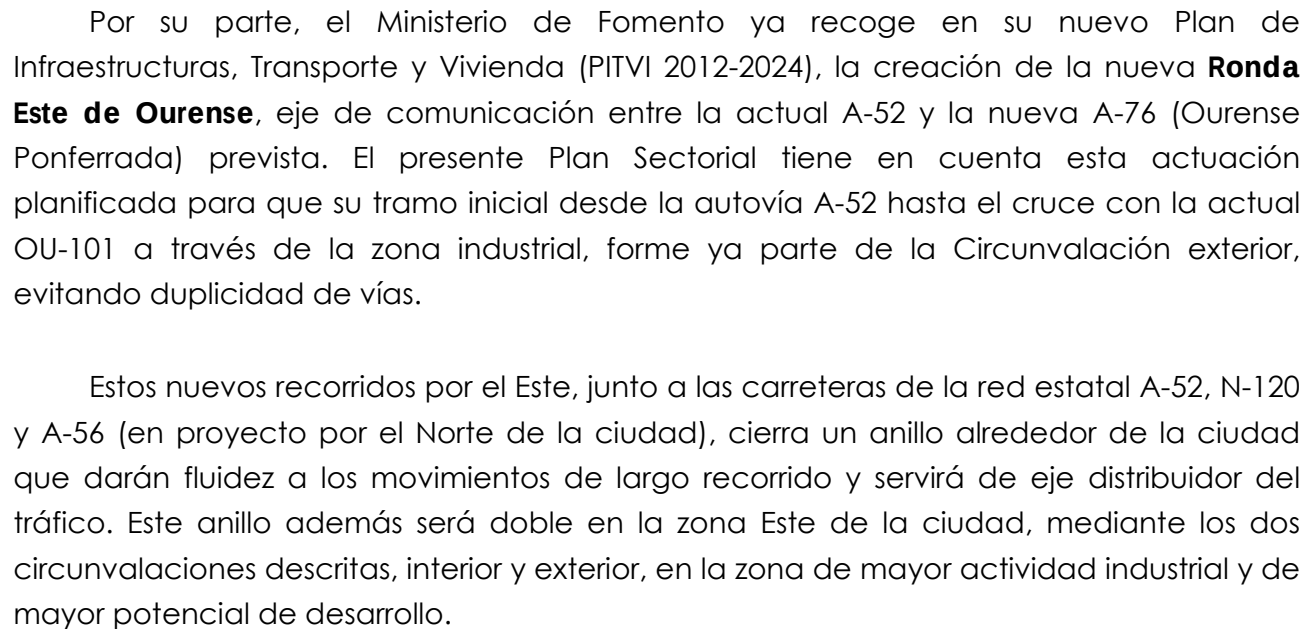
- ✓ **Circunvalación Este interior:** se situará muy próxima al núcleo urbano, discurriendo de Sur a Norte desde el enlace con la A-52 y la N-525, pasando por Bemposta, aprovechando la recién mejorada OU-510 y alcanzando la N-120 con una nueva vía que conectará con el enlace de Velle existente que permite 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 las 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 de 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 servicio.



No obstante, en previsión de un crecimiento futuro de la demanda en la zona (a largo plazo, fuera del 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 se describen con detalle en el Anejo nº 5 Definición y Valoración de las alternativas estudiadas, y se presentan en los Planos del Plan. También se incluyen en los Planos los trazados de las duplicaciones de la fase II (no incluidos en el horizonte temporal del plan) que permiten definir las reservas viarias, tal como se definen en el apartado 11.3.

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.



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.

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:

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

- **Propuesta de transferencias de titularidad**

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

Las transferencias a la Diputación de Ourense se concretan en 22,8 km repartidos entre las siguientes carreteras:

- PLAN SECTORIAL DE LA RED VIARIA DE OURENSE Y SU ÁREA DE INFLUENCIA

- OU-150 de Valdorregueiro (N-525)-Gustei (N-525). 5,67 km
- OU-222 N-120- Estación de Santa Cruz. 1,67 km.
- OU-402 de Ourense a intersección con A-52 y AG-53. 10,82 km.
- OU-413 de Ourense a Seminario. 0,51 km.

Tan solo 0,52 km serán transferidos al Concello, concretamente al de Ourense:

- OU-100 de Ourense a Estación de San Francisco. 0,52 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 34,0 km pertenecientes a las siguientes carreteras de la red de la Diputación:

- OU-0502 de Gustei (N-525) - OU-0505 (Vilarchao, concello de Coles). 2,0 km.
- OU-0503 de L.T.M. Coles (N-540)- Vilamarín (OU-0527). 4,6 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)-Luintra. 9,0 km.
- OU-0519 de Ourense (OU-540) - Toén (OU-0216). 10,2 km.
- OU-0524 de Tamallancos (N-525) – Amoeiro (OU-0526). Tramo conexión de Amoeiro (cabecera de Concello) con N-525. 3,67 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:

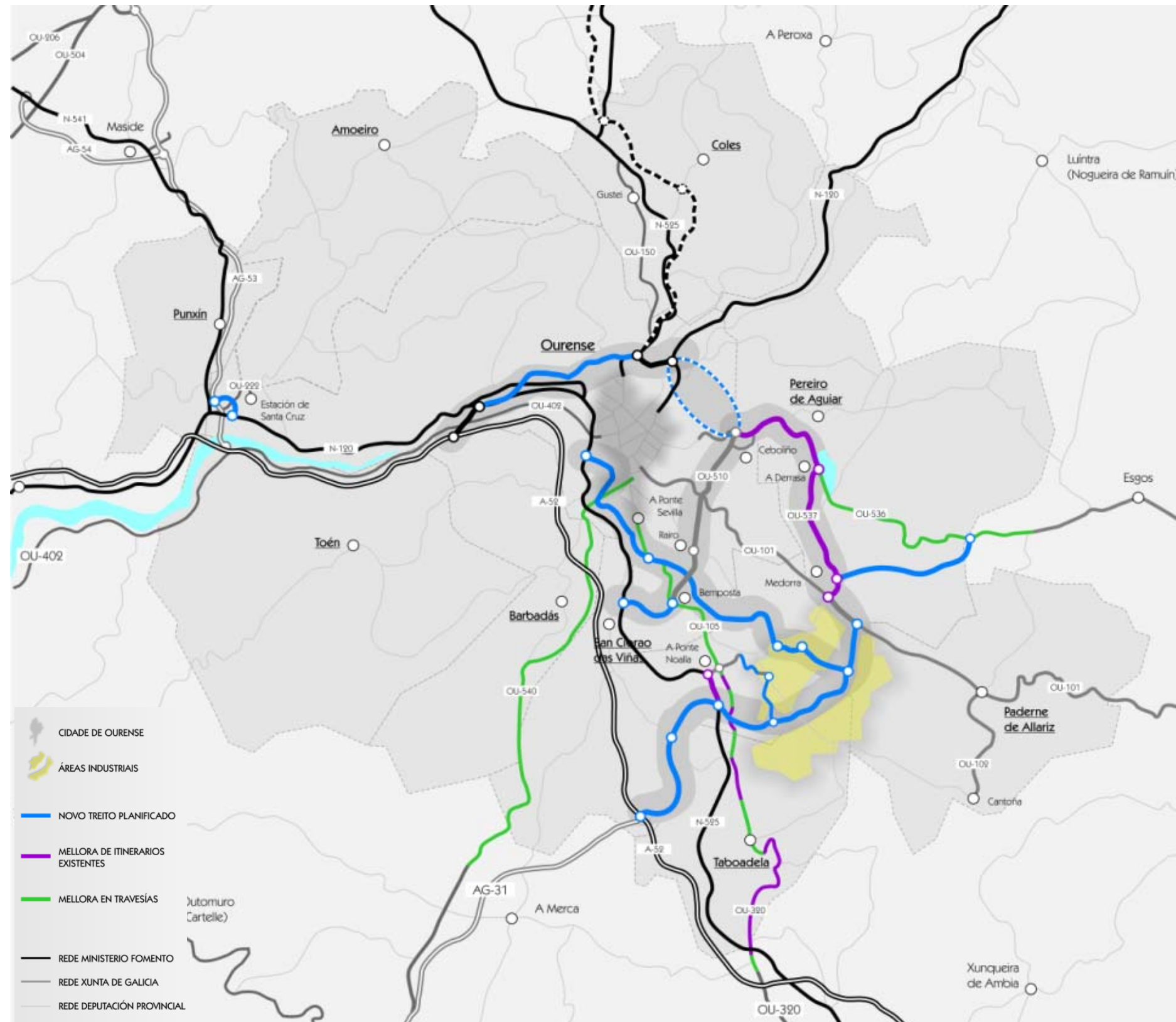
- **Actuaciones propuestas**, tanto creación de nuevas infraestructuras como actuaciones de mejora en la red actual.
- **Actuaciones en las carreteras que se proponen transferir** de unas administraciones a otras (ya sea de la Xunta de Galicia a otras administraciones o de la Diputación de Ourense a 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	PROGRAMA VIAS COMPLEMENTARIAS	Ourense-Maceda	Acondicionamiento	Acceso Parque Tecnológico - Maceda	15,98	7/9	7/9		En servicio	
A-2	OU-105		PROGRAMA VIAS 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		PROGRAMA VIAS COMPLEMENTARIAS	Piñeira de Arcos (N-525)- A Ponte Noalla (OU-105)	Acondicionamiento	Gundiás (N-525) - A Ponte Noalla	6,90	6,8/7,2	7/8	2.760.000	Sin iniciar	
A-4	OU-320		PROGRAMA VIAS 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	PROGRAMA VIAS 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		PROGRAMA VIAS 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	
A-7	OU-540		PROGRAMA VIAS 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	PROGRAMA VIAS COMPLEMENTARIAS	Ourense-Maceda	Acondicionamiento	A Granxa-Acceso Parque Tecnológico	4,83	7/9	7/9		En servicio	
A-9	OU-320	RC-OU-10.13	PROGRAMA VIAS 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		PROGRAMA VIAS ESTRUCTURANTES	N-525	Mejora	Enlace Santa Marta - PK 229 Pasadán	2	7/8 - 7/9	-	1.000.000	Sin iniciar	Ampliación de plataforma y refuerzo de firme.
A-14	N-525		PROGRAMA VIAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	N-525	Acondicionamiento	Enlace Santa Marta (N-525 - conexión oeste PI San Cibrao)	-	-	-	4.000.000	Sin iniciar	Remodelación de enlace existente.
C-1	-		PROGRAMA VIAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Circunvalación Este de Ourense	Nueva Carretera	Bemposta - N-525	1,43	-	7/9	4.900.000	Sin iniciar	En servicio tramo Rairo - Bemposta. Pendiente tramo Bemposta - N-525.
C-2	-		PROGRAMA VIAS 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).
C-3	OU-536		PROGRAMA VIAS 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	-		PROGRAMA ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. AMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ponte do Barbañica	Ronda urbana	-	0,21	-	2 x (6/8)	3.358.280	Sin iniciar	Incluye puente de 57 m y dos glorietas de conexión con la Ronda Bulevar.

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-5	-		PROGRAMA ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. AMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ronda Bulevar de Ourense	Ronda urbana	-	9,71	-	- Tramo urbano: 2 x (6/8), - Tramo interurbano: 2x (7/9)	50.862.809	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: OU-105 y P.I. San Cibrao. Tramos aislados ya ejecutados en el tramo urbano.
C-6	-		PROGRAMA VIAS 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	Sin iniciar	Formará parte de la Ronda Este de Ourense del Ministerio de fomento (A-52 - A-76).
C-7	-		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión Este PI San Cibrao	Nueva Carretera	-	1,5		7/9	3.385.669	Sin iniciar	
C-8	-		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión Oeste PI San Cibrao	Nueva Carretera	-	1,1		7/9	2.382.543	Parcialmente ejecutado	Ejecutada conexión entre PI San Cibrao y la N-525
C-9	-		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Circunvalación de Ourense. Treito OU-536-N-120	Nueva Carretera	OU-536 Os Viros -N-120 Velle	≈ 3	-	7/12	15.000.000	Sin iniciar	Considerando el tipo de suelo afectado y la indeterminación actual de los condicionantes al trazado (encaje final del ADIF para la LAV), no se define el trazado concreto de esta conexión. Será definido por futuras figuras de planificación: proyectos de trazado y construcción.
C-10	OU-536		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Duplicación	Os Viros - Inters. OU-537	3,87	10,5/14,5	2 x (7/10)	4.793.674	Sin iniciar	
C-11	-		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión con Ciudad de Transporte	Nueva Carretera	-	1,1	-	7/9	2.669.386	Sin iniciar	
C-12	AG-53 / N-120		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	AG-53 / N-120	Nueva Carretera	Semienlace conexión AG-53 - N-120 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.
C-13	N-525		PROGRAMA ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. AMBITO METROPOLITANO OURENSE	N-525	Ronda urbana	Enlace Rabo de Galo (Ronda Bulevar - N-525)	-	-	-	6.642.470	Sin iniciar	
C-14	-		PROGRAMA ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. AMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ponte do Barbaña	Ronda urbana	-	-	-	-	413.830	Sin iniciar	
Total Inversión Nuevas Carreteras, Acondicionamientos y Mejoras:										162.163.168 €		

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	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Os Cruceiros (OU-0504) - Vilamarín (OU-0527)	14,50	4,60	LTM Coles (N-540) - Vilamarín (OU-0527)	5,2/5,4	6/7	Mellora	Sin iniciar
T-2	OU-0507	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á 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	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Ponte dos Gozos (OU-536) - Parada de Sil (OU-604)	34,00	9,10	L.T.M. Pereiro de Aguiar (OU-0507) - Luintra (Nogueira de Ramuín)	6/6	7/8	Mellora	Sin iniciar
T-4	OU-0519	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Ourense (OU-540) - Toén (OU-0216)	10,20	10,20	Toda	Variable 7/8 - 7/9	7/8	--	--
T-5	OU-0524	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Tamallancos (N-525) - O Viñao (N-541)	11,70	3,67	Tamallancos (N-525) - Amoeiro (OU-0526)	7/9	7/9	Mellora	Sin iniciar
T-6	OU-102	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	Paderne (OU-101) - Cantoña	3,14	3,14	Toda	5/5,5	6/6	Mellora	Sen iniciar
T-7	OU-137	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	OU-536-Ceboliño-OU-536	0,94	0,94	Toda	7/9,4	7/9,5	Mellora	Sen iniciar
T-8	OU-150	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	Valdorregueiro (N-525)-Gustei (N-525)	5,67	5,67	Toda	7/7,5	7 / 8	Mellora	Sin iniciar
T-9	OU-222	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	N-120- Estación de Santa Cruz	1,67	1,67	Toda	5/5	6/6	Mellora	Sin iniciar
T-10	OU-100	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Concello)	Ourense (OU-105) - Estación de San Francisco	0,52	0,52	Toda	--	--	--	--
T-11	OU-402	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	Ourense (OU-413)- Cortegada (OU-801)	42,81	11	Enlace A-52/AG-53 - OU-413 (Ourense)	6,2/6,2	6/7	Mellora	Sin iniciar
T-12	OU-413	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	Ourense (OU-402)- Seminario	0,51	0,51	Toda	6/6	6/7	Mellora	Sin iniciar
T-13	OU-0502	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Gustei (N-525) - Os Peares (N-120)	20,43	2,00	Gustei (N-525) - Vilarchao (Coles) (OU-0505)	Variable por tramos 6/8 - 5,5/6	7/9	Mellora	Sin iniciar
Total Inversión Carreteras a transferir										7.025.700 €

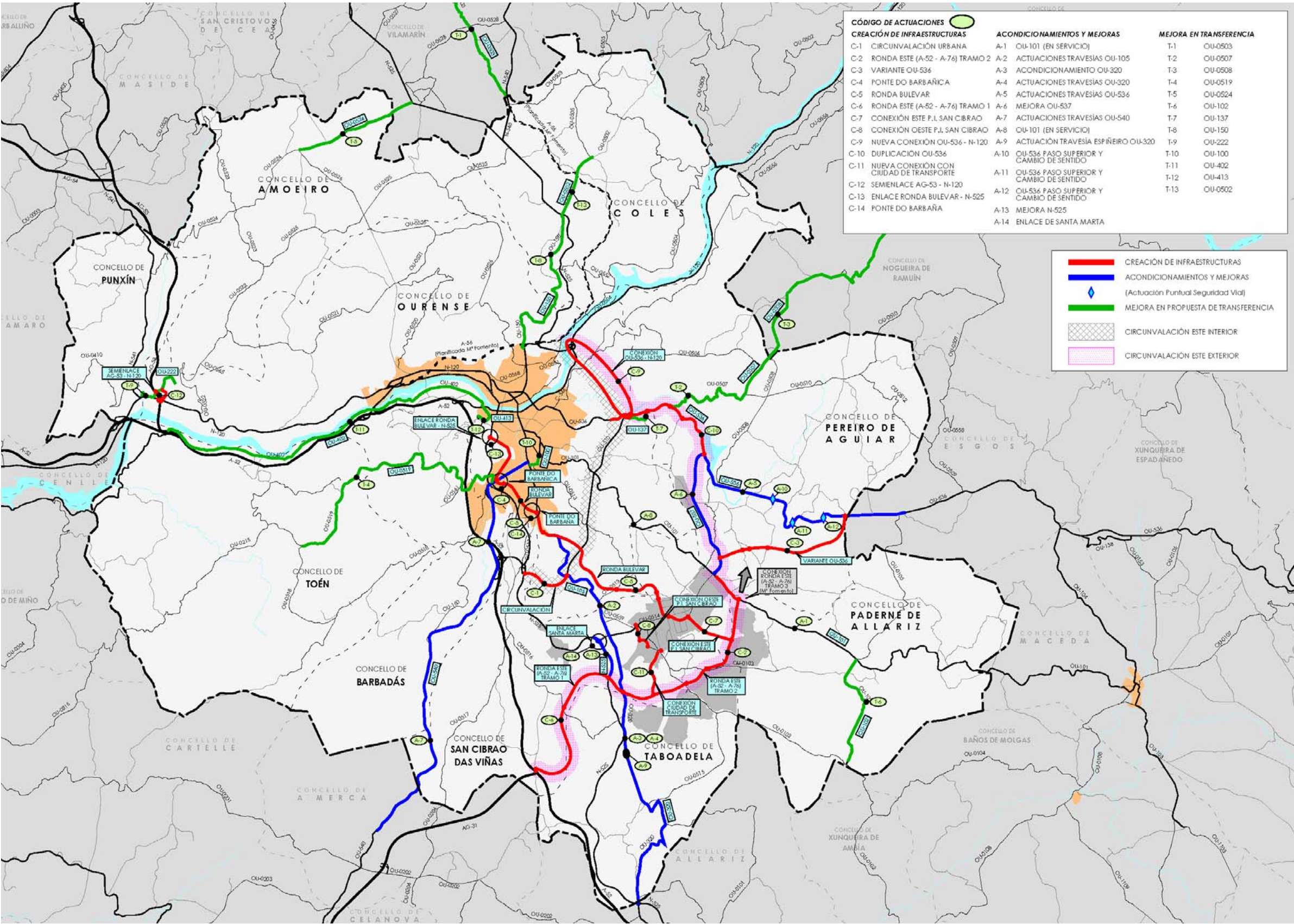
5.5.2.2 Según código de carretera

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	PROGRAMA VIAS COMPLEMENTARIAS	Ourense-Maceda	Acondicionamiento	Acceso Parque Tecnológico - Maceda	15,98	7/9	7/9			
OU-101	A-8	OU/02/003.01.1	PROGRAMA VIAS COMPLEMENTARIAS	Ourense-Maceda	Acondicionamiento	A Granxa-Acceso Parque Tecnológico	4,83	7/9	7/9		En servicio	
OU-105	A-2		PROGRAMA VIAS 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		PROGRAMA VIAS COMPLEMENTARIAS	Piñeira de Arcos (N-525)- A Ponte Noalla (OU-105)	Acondicionamiento	Gundiás (N-525) - A Ponte Noalla	6,90	6,8/7,2	7/8	2.760.000	Sin iniciar	
OU-320	A-4		PROGRAMA VIAS 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	PROGRAMA VIAS 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	PROGRAMA VIAS 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		PROGRAMA VIAS 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		PROGRAMA VIAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Ourense- A Pobra de Trives (OU-636)	Duplicación	Os Viros - Inters. OU-537	3,87	10,5/14,5	2 x (7/10)	4.793.674	Sin iniciar	
OU-537	A-6		PROGRAMA VIAS 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	
OU-540	A-7		PROGRAMA VIAS 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 Benlaces, Loiro, Campinas, Parderrubias
N-525	A-13		PROGRAMA VIAS ESTRUCTURANTES	N-525	Mejora	Enlace Santa Marta - PK 229 Pasadán	2	7/8 - 7/9	-	1.000.000	Sin iniciar	Ampliación de plataforma y refuerzo de firme.
-	A-14		PROGRAMA VIAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	N-525	Acondicionamiento	Enlace Santa Marta (N-525 - conexión oeste PI San Cibrao)	-	-	-	4.000.000	Sin iniciar	Remodelación de enlace existente.
-	C-1		PROGRAMA VIAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Circunvalación Este de Ourense	Nueva Carretera	Bemposta - N-525	1,43	-	7/9	4.900.000	Sin iniciar	En servicio tramo Rairo - Bemposta. Pendiente tramo Bemposta - N-525.
-	C-2		PROGRAMA VIAS 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).

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-4		PROGRAMA ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. AMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ponte do Barbañica	Ronda urbana	-	0,21	-	2 x (6/8)	3.358.280	Sin iniciar	Incluye puente de 57 m y dos glorietas de conexión con la Ronda Bulevar.
-	C-5		PROGRAMA ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. AMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ronda Bulevar de Ourense	Ronda urbana	-	9,71	-	- Tramo urbano: 2 x (6/8) - Tramo interurbano: 2x (7/9)	50.862.809	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		PROGRAMA VIAS 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	Sin iniciar	Formará parte de la Ronda Este de Ourense del Ministerio de fomento (A-52 - A-76).
-	C-7		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión Este PI San Cibrao	Nueva Carretera	-	1,5		7/9	3.385.669	Sin iniciar	
-	C-8		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión Oeste PI San Cibrao	Nueva Carretera	-	1,1		7/9	2.382.543	Parcialmente ejecutado	Ejecutada conexión entre PI San Cibrao y la N-525
-	C-9		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Circunvalación de Ourense. Treito OU-536-N-120	Nueva Carretera	OU-536 Os Viros -N-120 Velle	≈ 3	-	7/12	15.000.000	Sin iniciar	Considerando el tipo de suelo afectado y la indeterminación actual de los condicionantes al trazado (encaje final del ADIF para la LAV), no se define el trazado concreto de esta conexión. Será definido por futuras figuras de planificación: proyectos de trazado y construcción.
-	C-11		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	Conexión con Ciudad de Transporte	Nueva Carretera	-	1,1	-	7/9	2.669.386	Sin iniciar	
-	C-12		PROGRAMA VÍAS ESTRUCTURANTES. EJES NUEVOS Y VARIANTES	AG-53 / N-120	Nueva Carretera	Semienlace conexión AG-53 - N-120 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.
N-525	C-13		PROGRAMA ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. AMBITO METROPOLITANO OURENSE	N-525	Ronda urbana	Enlace Rabo de Galo (Ronda Bulevar - N-525)	-	-	-	6.642.470	Sin iniciar	
-	C-14		PROGRAMA ACTUACIONES EN MEDIOS URBANOS. AMBITO METROPOLITANO OURENSE	Ponte do Barbaña	Ronda urbana	-	-	-	-	413.830	Sin iniciar	
Total Inversión Nuevas Carreteras, Acondicionamientos y Mejoras:										162.163.168 €		

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	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	Paderne (OU-101) - Cantoña	3,14	3,14	Toda	5/5,5	6/6	Mellora	Sen iniciar
OU-137	T-7	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	OU-536-Ceboliño-OU-536	0,94	0,94	Toda	7/9,4	7/9,5	Mellora	Sen iniciar
OU-150	T-8	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	Valdorregueiro (N-525)-Gustei (N-525)	5,67	5,67	Toda	7/7,5	7 / 8	Mellora	Sin iniciar
OU-222	T-9	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	N-120- Estación de Santa Cruz	1,67	1,67	Toda	5/5	6/6	Mellora	Sin iniciar
OU-100	T-10	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Concello)	Ourense (OU-105) - Estación de San Francisco	0,52	0,52	Toda	--	--	--	--
OU-402	T-11	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	Ourense (OU-413)-Cortegada (OU-801)	42,81	11	Enlace A-52/AG-53 - OU-413 (Ourense)	6,2/6,2	6/7	Mellora	Sin iniciar
OU-413	T-12	ESTRADAS A TRANSFERIR DA XUNTA DE GALICIA A OUTRAS ADMINISTRACIÓNS (a Deputación)	Ourense (OU-402)- Seminario	0,51	0,51	Toda	6/6	6/7	Mellora	Sin iniciar
OU-0502	T-13	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Gustei (N-525) - Os Peares (N-120)	20,43	2,00	Gustei (N-525) - Vilarchao (Coles) (OU-0505)	Variable por tramos 6/8 - 5,5/6	7/9	Mellora	Sin iniciar
OU-0503	T-1	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Os Cruceiros (OU-0504) - Vilamarín (OU-0527)	14,50	4,60	LTM Coles (N-540) - Vilamarín (OU-0527)	5,2/5,4	6/7	Mellora	Sin iniciar
OU-0507	T-2	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á 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	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Ponte dos Gozos (OU-536) - Parada de Sil (OU-604)	34,00	9,10	L.T.M. Pereiro de Aguiar (OU-0507) - Luintra (Nogueira de Ramuín)	6/6	7/8	Mellora	Sin iniciar
OU-0519	T-4	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Ourense (OU-540) - Toén (OU-0216)	10,20	10,20	Toda	Variable 7/8 - 7/9	7/8	--	--
OU-0524	T-5	ESTRADAS A TRANSFERIR DAS DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS Á XUNTA DE GALICIA	Tamallancos (N-525) - O Viñao (N-541)	11,70	3,67	Tamallancos (N-525) - Amoeiro (OU-0526)	7/9	7/9	Mellora	Sin iniciar
Total Inversión Carreteras a transferir										7.025.700 €

5.5.2.3 Imagen de actuaciones y propuesta de transferencias con codificación



5.6 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 las reflejadas en los planos 13 del Plan y se resumen de forma genérica en las siguientes:

- ✓ 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.
- ✓ Para carreteras convencionales con proyecto de trazado o construcción redactado, la reserva se situará a 20 m del borde exterior de calzada si el proyecto no se encuentra aprobado definitivamente, y a 15 m del borde exterior de calzada si el proyecto se encuentra aprobado definitivamente.

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

En el caso de la C-1 Circunvención este de Ourense, tramo OU-105 (Bemposta) – N-525, que dispone de proyecto de clave OU/07/068.01 aprobado provisionalmente, se aplicará una reserva de 20 m desde el borde exterior de calzada.

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. Merece la pena insistir en que el presente plan sólo desarrolla en su horizonte temporal y económico la fase I de las siguientes actuaciones, esto es, carreteras de una calzada.

Por tanto, 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, en su tramo interurbano, desde el encuentro con la OU-105 hasta el polígono de San Ciprián.

La actuación C-9, que tendrá su inicio en el enlace de Os Viros y finalizará en el enlace de Velle, a priori tendría que tener una reserva dentro de este grupo de actuaciones. Sin embargo, no lleva asociada la delimitación específica de la reserva por no contar con un trazado definido dentro del presente Plan Sectorial, por la indeterminación actual de los condicionantes al trazado (encaje final del ADIF para la LAV). Consecuentemente, y en coordinación con el servicio de urbanismo del Concello de Ourense, este corredor no lleva asociada una reserva viaria concreta, lo que no afectará al desarrollo urbanístico del planeamiento municipal del área al atravesar suelos definidos por el propio PXOM como suelos rústicos de especial protección

La reserva viaria, en el caso del tramo urbano de la Ronda Bulevar, no sigue los criterios anteriormente expuestos para el resto de las actuaciones. Discurre por suelos urbanos desarrollados y consolidados en su mayoría, y es una actuación ya planificada con detalle por el Concello de Ourense, considerada, tanto en el planeamiento vigente como en el nuevo planeamiento en desarrollo en fase de aprobación inicial. Por tanto, dentro del Plan Sectorial, las actuaciones que conforman el tramo urbano de esta Ronda no cuentan con una reserva específica reflejada en planos, manteniéndose directamente los suelos reservados en el propio Planeamiento municipal:

- C-5: Ronda Bulevar, en su tramo urbano, desde el enlace con la N-525 hasta el encuentro con la OU-105,
- C-13: Enlace Ronda Bulevar – N-525,
- C-4: Ponte Barbañica,
- C-14: Ponte Barbaña,

En los casos particulares de intersecciones o gloriets 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.

En algunos casos concretos, los planos correspondientes además de reflejar la línea de reserva para las futuras actuaciones, presentan una “línea de no edificación” cuya finalidad queda expuesta en la Normativa del Plan. En los casos en los que no aparece reflejada dicha línea, será de aplicación lo indicado al respecto en el artículo correspondiente de la Normativa, tomando como línea de no edificación el límite de reserva viaria.

6. VALORACIÓN ECONÓMICA

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 de 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, ni ordinaria ni 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 temporal del Plan Sectorial** se coordinará con el escenario temporal del Plan MOVE de la Xunta de Galicia, que determinará los plazos de las actuaciones.

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 sus 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.

COSTES DE INVERSIÓN POR ACTUACIONES DE OBRA NUEVA Y ACONDIC. Y MEJORA

TIPO DE ACTUACIÓN	TOTAL (€)	PORCENTAJE TOTAL
Nueva Carretera	46.192.423	27,3%
Variante	35.254.682	20,8%
Ronda urbana	61.277.389	36,2%
Duplicación	4.793.674	2,8%
Acondicionamiento	6.760.000	4,0%
Mejora	3.075.000	1,8%
Mejora en travesías	4.810.000	2,8%
Mejora en transferencias	7.025.700	4,2%
TOTAL (Obra nueva y el acondicionamiento y mejora de la red)	169.188.868	100,0%

COSTES DE INVERSIÓN POR PROGRAMAS

PROGRAMA	TOTAL (€)	PORCENTAJE TOTAL
Programa Vías de Altas Prestaciones. Ejes nuevos	36.353.788	21,5%
Programa Actuaciones en Medios Urbanos. Ámbito metropolitano Ourense	61.277.389	36,2%
Programa Vías Estructurantes. Ejes nuevos y variantes	53.886.991	31,9%
Programa Vías Estructurantes	5.972.500	3,5%
Programa Vías Complementarias	4.672.500	2,8%
Programa de Transferencias: de Xunta de Galicia a otras administraciones	3.439.500	2,0%
Programa de Transferencias: de Diputaciones Provinciales a Xunta de Galicia	3.586.200	2,1%
TOTAL (Obra nueva y el acondicionamiento y mejora de la red)	169.188.868	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	194.188.868 €	-

7. PROPUESTA DE FINANCIACIÓN

Respecto a la financiación de las propuestas se plantea en este Plan Sectorial que su ejecución se haga vía presupuesto ordinario de la Xunta de Galicia. 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. 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 C-13 (Enlace Rabo de Galo: Ronda Bulevar – N-525)
- Actuación A-14 y A-13 (remodelación enlace Santa Marta y mejora de la N-525 desde Santa Marta hasta la nueva Ronda Este)

Hay dos actuaciones urbanas que dependen del Concello de Ourense y que, por su interés netamente urbano, deben financiarse a través de sus presupuestos:

- Tramo urbano de la actuación C-5 Ronda Bulevar (primeros 3,850 km), así como la disposición de los terrenos necesarios del tramo interurbano.
- En el caso de la actuación C-4 (Ponte Barbañica), se repartirá el presupuesto mediante un convenio de colaboración Xunta - Concello por el que la partida correspondiente a las glorietas correrá a cargo del Concello y la ejecución del puente con cargo a la Xunta de Galicia.

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 la conectividad de núcleos mal comunicados.
- Mejorar 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

ÍNDICE

- Exposición de motivo
- Capítulo I. Disposiciones generales
 - Artículo 1º. Objeto
 - Artículo 2º. Ámbito de aplicación
 - Artículo 3º. Seguimiento de la incidencia ambiental del Plan Sectorial
- Capítulo II. Determinaciones del Plan Sectorial
 - Artículo 4º. Esquema de la red
 - Artículo 5º. Reservas viarias

Artículo 6º. Zonas de no edificación

Artículo 7º. Informes previos

Artículo 8º. Transferencias de titularidad de carreteras

- Capítulo III. Determinaciones de la planificación urbanística a modificar

Artículo 9º. Obligación de modificación

Artículo 10º. Informes de la Agencia Gallega de Infraestructuras

Sección 1ª. Determinaciones referidas a la clasificación del suelo

Artículo 11º. Clasificación de los terrenos afectados por las reservas viarias

Artículo 12º. Suelos urbanos

Artículo 13º. Suelos urbanizables

Artículo 14º. Suelos de núcleo rural

Artículo 15º. Suelos rústicos

Sección 2ª. Determinaciones referidas a la ordenación del suelo

Artículo 16º. Ordenación de los terrenos afectados por las zonas de no edificación

Artículo 17º. Suelos urbanos

Artículo 18º. Suelos urbanizables

Artículo 19º. Suelos de núcleo rural

Artículo 20º. Suelos rústicos

- Disposición transitoria primera

- Disposición final

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los planes sectoriales de carreteras se configuran con una doble naturaleza.

Por una parte, trata de los instrumentos técnicos y jurídicos de desarrollo de la planificación en materia de carreteras (y, en particular, del Plan Director de Carreteras de Galicia), en el ámbito de la administración autonómica y de las entidades locales de

Galicia, con respecto a la red de carreteras de la que son titular, según los define el artículo 13 de la Ley 8/2013, del 28 de junio, de Carreteras de Galicia.

Por otra parte, como también indica el antedicho artículo, los planes sectoriales de carreteras también podrán tener la consideración de plan sectorial de incidencia supramunicipal, según el dispuesto en la Ley 10/1995, del 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio, cuando así los califique el Consejo de la Xunta de Galicia.

En ese caso, los planes sectoriales de carreteras prevalecerán sobre la ordenación urbanística en los aspectos relativos al sistema viario y de comunicaciones. A estos efectos, sus determinaciones vincularán el planeamiento de las entidades locales, que habrán de adaptarse a ellas en el plazo de tres años desde la fecha de su aprobación y, en todo caso, en la primera modificación o revisión del planeamiento urbanístico vigente.

En consecuencia, y según lo establecido en el artículo 23 de la Ley 10/1995, del 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio, es preciso que los planes sectoriales de carreteras que sean declarados de incidencia supramunicipal incluyan las determinaciones del planeamiento local que tengan que ser modificadas como consecuencia de su aprobación, así como el plazo para realizar la correspondiente adecuación.

Por otra parte, es preciso establecer un régimen transitorio, de aplicación en tanto no se adapten los instrumentos de ordenación urbanística municipal a las determinaciones incluidas en el plan sectorial.

Por todo ello, la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, en uso de las competencias que le corresponden con respecto a las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Galicia, propone el establecimiento de la siguiente normativa para la aplicación del Plan Sectorial de la red viaria de Ourense y su área de influencia.

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. Objeto

El objeto de esta normativa es establecer las determinaciones del Plan Sectorial de la red viaria de Ourense y su área de influencia que vincularán a los instrumentos de ordenación urbanística municipal de los ayuntamientos de su ámbito de aplicación, así

como establecer las determinaciones de los antedicho instrumentos de ordenación urbanística municipal que se tenga que modificar como consecuencia de la aprobación del Plan Sectorial.

Por otra parte, es también objeto de esta normativa el establecimiento de un régimen transitorio para su aplicación en tanto los instrumentos de ordenación urbanística municipal no se adapten a las determinaciones incluidas en el Plan Sectorial, a las que se hace referencia en el párrafo anterior.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación de esta normativa abarca los ayuntamientos incluidos en el ámbito del Plan Sectorial de la red viaria de Ourense y su área de influencia:

- a. Ourense
- b. Pereiro de Aguiar
- c. San Cibrao das Viñas
- d. Paderne de Allariz
- e. Taboadela
- f. Barbadás
- g. Toén
- h. Coles
- i. Amoeiro
- j. Punxín

Artículo 3º. Seguimiento de la incidencia ambiental del Plan Sectorial

El Plan Sectorial se desarrollará según el indicado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental y en la Memoria Ambiental correspondiente, en acuerdo a las siguientes determinaciones:

1. Todas las Actuaciones desarrolladas en cumplimiento del Plan, asegurarán el cumplimiento de la legislación sectorial, relacionada con la preservación de los valores naturales, que se encuentre vigente en el momento de su desarrollo.

2. El desarrollo de las Actuaciones de Nuevo Trazado, considerarán la necesidad de ser tramitadas conforme a la normativa vigente en materia de evaluación ambiental de proyectos; actualmente, Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; cuyas determinaciones, según proceda en cada caso, deberán ser desarrolladas en los proyectos correspondientes.
3. Las actuaciones de desarrollo del Plan no Afectadas por la Ley 21/2013, o cualquiera otra que pudiera sustituirla o modificarla, deberán incluir un documento que podría denominarse como "Anejo de Justificación del Cumplimiento de las Medidas del ISA", donde según procediera y se ajustará a cada caso concreto; se desarrollarán las medidas preventivas, correctoras, protectoras y de seguimiento que se integran en el ISA.

A estos efectos, el ISA integra un "Catálogo de Medidas Correctoras", aplicable al caso del desarrollo de proyectos de infraestructuras lineales, que se plantea con el objeto de servir de referencia para su toma en consideración en el marco de los proyectos que desarrollen las actuaciones del Plan.

4. El seguimiento del desarrollo del Plan Sectorial se llevará a cabo según los mecanismos previstos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental y en la Memoria Ambiental.

CAPÍTULO II. DETERMINACIONES DEL PLAN SECTORIAL

Artículo 4º. Esquema de la red

1. Se define el esquema de la red de carreteras en el área de influencia de Ourense según los planos 06 y 07 correspondiente.
2. La Administración General de la Comunidad Autónoma de Galicia y las administraciones de las entidades locales del ámbito de aplicación de esta normativa promoverán las medidas precisas para el desarrollo de las actuaciones que componen el esquema de la red de carreteras en el área de influencia de Ourense.

La Administración General del Estado desarrollará las actuaciones que haya previsto ejecutar, según su planificación en materia de carreteras, en ejercicio de su competencia exclusiva sobre las obras públicas de interés general, cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma.

Artículo 5º. Reservas viarias

1. Se definen inicialmente como reservas viarias del Plan Sectorial las áreas identificadas como tales en los planos correspondientes.
2. Cuando la actuación para cuya ejecución se haya establecido una reserva viaria se haya desarrollado a nivel de estudio informativo aprobado definitivamente, la reserva viaria prevista para ella en el Plan Sectorial será sustituida por la banda de fluctuación del antedicho estudio informativo, excepto que este fuera tramitado como un proyecto sectorial de incidencia supramunicipal y en su normativa se establezca una regulación diferente.

En defecto de definición de la banda de fluctuación en el estudio informativo, esta se extenderá 100 m a cada lado del eje de la infraestructura, y 200 m en torno al punto kilométrico de referencia de los enlaces previstos.

3. Cuando la actuación para cuya ejecución se haya establecido una reserva viaria se haya desarrollado a nivel de anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción aprobado definitivamente dejará de considerarse la reserva viaria prevista para ella en el Plan Sectorial, estableciéndose a partir de ese momento la zona de dominio público de la carretera proyectada y sus zonas de protección correspondientes, según lo previsto en la legislación sectorial autonómica en materia de carreteras.

Artículo 6º. Zonas de no edificación

1. Se definen inicialmente como zonas de no edificación del Plan Sectorial las áreas comprendidas entre las líneas de no edificación identificadas como tales en los planos de reservas viarias.

En su defecto se tomará como línea de no edificación la línea de reserva viaria.

2. Cuando la actuación para cuya ejecución se haya establecido una zona de no edificación se haya desarrollado a nivel de estudio informativo aprobado definitivamente, la zona de no edificación prevista para ella en el Plan Sectorial será sustituida por la zona reservada de la edificación del antedicho estudio informativo, excepto que este fuera tramitado como un proyecto sectorial de

incidencia supramunicipal y en su normativa se establezca una regulación diferente.

En defecto de definición de la zona reservada de la edificación en el estudio informativo, esta se extenderá:

- a. 75 m a cada lado del eje, en el caso de autopistas, autovías y vías para automóviles.
 - b. 35 m a cada lado del eje de la infraestructura en el caso de carreteras convencionales.
 - c. 100 m en torno al punto kilométrico de referencia de los enlaces previstos.
 - d. 50 m en torno al punto kilométrico de referencia de las intersecciones a nivel previstas.
3. Cuando la actuación para cuya ejecución se haya establecido una zona de no edificación se haya desarrollado a nivel de anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción aprobado definitivamente dejará de considerarse la zona de no edificación prevista para ella en el Plan Sectorial, estableciéndose a partir de ese momento la línea límite de edificación de la carretera proyectada, según lo previsto en la legislación sectorial autonómica en materia de carreteras.

Artículo 7º. Informes previos

1. Para la ejecución de obras, instalaciones o la realización de cualquier otra actividad en las reservas viarias del Plan Sectorial deberá obtenerse previamente informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras.
2. El informe al que hace referencia este artículo deberá emitirse en el plazo de dos (2) meses a contar desde el día siguiente a que la solicitud haya entrado en el registro de la Agencia Gallega de Infraestructuras.

El transcurso de dicho plazo sin que se haya practicado la notificación de la resolución permitirá a la persona interesada entender su pretensión como:

- a. Desestimada si la obra, instalación o actividad que se pretende realizar si sitúa, total o parcialmente, en la zona de no edificación.

b. Estimada si la obra, instalación o actividad que se pretende realizar si sitúa, totalmente, fuera de la zona de no edificación.

3. Cuando la actuación para cuya ejecución se haya establecido una reserva viaria se haya desarrollado a nivel de estudio informativo aprobado definitivamente, se estará al previsto en los artículos 5.2 y 6.2.

4. Cuando la actuación para cuya ejecución se haya establecido una reserva viaria se haya desarrollado a nivel de anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción no será precisa la obtención del informe previo al que hace referencia este artículo.

Porén, en esos casos, la ejecución de obras, instalaciones o la realización de cualquier otra actividad en la zona de dominio público de la carretera proyectada o en sus zonas de protección estará sujeta al deber de obtener la correspondiente autorización previa, según lo previsto en la legislación autonómica en materia de carreteras.

5. No se podrán otorgar licencias, permisos u otras autorizaciones de carácter urbanístico para la realización de obras y actividades en las reservas viarias, sin que previamente se hubiera obtenido el informe previo al que se refiere este artículo.

Las licencias, permisos u otras autorizaciones de carácter urbanístico que se otorguen deberán respetar el contenido de los informes previos a los que se refiere este artículo, cuyo contenido las vinculará y, en todo caso, prevalecerán sobre aquellas.

Artículo 8º. Transferencias de titularidad de carreteras

1. Se proponen las transferencias de titularidad de carreteras que se indican en el plano 08 correspondiente y en la tabla del apartado 9.5.2. del documento Memoria General del Plan Sectorial.

2. La Administración General de la Comunidad Autónoma de Galicia y las administraciones de las entidades locales del ámbito de aplicación de esta normativa colaborarán para la materialización de las transferencias de titularidad de carreteras propuestas en el Plan Sectorial, según los procedimientos previstos en la legislación autonómica en materia de carreteras.

En el caso de que una de las administraciones afectadas sea la Administración General del Estado, se aplicará la regulación sobre cambio de titularidad prevista en la normativa estatal en materia de carreteras.

CAPÍTULO III. DETERMINACIONES DE LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA A MODIFICAR

Artículo 9º. Obligación de modificación

Las determinaciones contenidas en esta normativa vincularán al planeamiento de las entidades locales, que habrán de adaptarse a ellas en el plazo de tres años desde la fecha de su aprobación y, en todo caso, en la primera modificación o revisión del planeamiento urbanístico vigente.

Artículo 10º. Informes de la Agencia Gallega de Infraestructuras

Los informes de la Agencia Gallega de Infraestructuras a los que se hace referencia en este Capítulo deberán emitirse en el plazo de dos (2) meses a contar desde el día siguiente a que la solicitud haya entrado en el registro de la Agencia Gallega de Infraestructuras.

El transcurso del dicho plazo sin que se haya practicado la notificación de la resolución permitirá a la persona interesada entender desestimada su pretensión por silencio administrativo.

Sección 1ª. Determinaciones referidas a la clasificación del suelo

Artículo 11º. Clasificación de los terrenos afectados por las reservas viarias

Los terrenos afectados por las reservas viarias del Plan Sectorial se clasificarán, con las excepciones previstas en esta Sección, como suelo rústico de protección de infraestructuras, pudiendo superponerse esa clasificación a cualquier otra de suelo rústico de especial protección.

En ese sentido, las determinaciones con respecto a las distintas clases de suelo contenidas en esta Sección se refieren única y exclusivamente a los terrenos afectados por las reservas viarias del Plan Sectorial.

Artículo 12º. Suelos urbanos

1. Los suelos clasificados como urbanos con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial podrán mantener su clasificación.
2. No se permitirá la clasificación como suelos urbanos de los terrenos incluidos en las reservas viarias del Plan Sectorial que no estuvieran clasificados como tales con anterioridad a la aprobación de aquel, teniendo en cuenta las prescripciones del artículo 5.2 para el caso de actuaciones desarrolladas a nivel de estudio informativo aprobado definitivamente y del artículo 5.3 para el de las desarrolladas a nivel de anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción aprobado definitivamente.

Artículo 13º. Suelos urbanizables

1. Los suelos clasificados como urbanizables con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial que cuenten con un plan parcial aprobado, o instrumento de desarrollo equivalente, podrán mantener su clasificación.
2. En los suelos clasificados como urbanizables con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial que no cuenten con un plan parcial aprobado, o instrumento de desarrollo equivalente, deberá recaudarse previamente un informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras sobre su compatibilidad con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial.
3. En los suelos que se pretenda clasificar como urbanizables, cuando no estuvieran clasificados de esa manera con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial, deberá recaudarse previamente un informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras sobre su compatibilidad con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial.
4. En el informe al que se hace referencia en los apartados anteriores, la Agencia Gallega de Infraestructuras podrá declarar:
 - a. Que la clasificación de ese suelo como urbanizable, en la parte que se ve afectada por la reserva viaria del Plan Sectorial, es totalmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que podrá clasificarse como tal.

- b. Que la clasificación de ese suelo como urbanizable, en la parte que se ve afectada por la reserva viaria del Plan Sectorial, es parcialmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que podrán integrarse en un sector de suelo urbanizable, pero destinándolos, total o parcialmente, a sistema general viario.

En este caso, en el instrumento de planeamiento se preverá la obtención de esos terrenos por parte de la administración titular de la carretera mediante cesión obligatoria u ocupación directa, en los términos previstos en la legislación autonómica en materia de ordenación urbanística.

- c. Que la clasificación de ese suelo como urbanizable, en la parte que se ve afectada por la reserva viaria del Plan Sectorial, es totalmente incompatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que deberá clasificarse como suelo rústico de protección de infraestructuras, pudiendo superponerse esa clasificación la cualquier otra de suelo rústico de especial protección.

Artículo 14º. Suelos de núcleo rural

1. Los suelos clasificados como de núcleo rural tradicional con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial podrán mantener su clasificación.
2. En los suelos clasificados como núcleo rural común o complejo con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial deberá recaudarse previamente un informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras sobre su compatibilidad con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial.
3. En el informe al que se hace referencia en el apartado anterior, la Agencia Gallega de Infraestructuras podrá declarar:
 - a. Que la clasificación de ese suelo como núcleo rural común o complejo, en la parte que se ve afectada por la reserva viaria del Plan Sectorial, es parcial o totalmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que podrá clasificarse como tal.
 - b. Que la clasificación de ese suelo como núcleo rural común o complejo, en la parte que se ve afectada por la reserva viaria del Plan Sectorial, es parcial o totalmente incompatible con el futuro desarrollo de la

infraestructura viaria prevista, por el que deberá clasificarse como suelo rústico de protección de infraestructuras, pudiendo superponerse esa clasificación la cualquier otra de suelo rústico de especial protección.

4. No se permitirá la clasificación como suelos de núcleo rural de los terrenos incluidos en las reservas viarias del Plan Sectorial que no estuvieran clasificados como tales con anterioridad a la aprobación de aquel, teniendo en cuenta las prescripciones del artículo 4.2 para el caso de actuaciones desarrolladas a nivel de estudio informativo aprobado definitivamente y del artículo 4.3 para el de las desarrolladas a nivel de anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción aprobado definitivamente.

Artículo 15º. Suelos rústicos

1. Los suelos clasificados como rústicos de protección ordinaria con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial deberán clasificarse como suelo rústico de protección de infraestructuras.
2. Los suelos clasificados como rústicos de especial protección con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial podrán mantener su clasificación, superponiéndola a la de suelo rústico de protección de infraestructuras.

Sección 2ª. Determinaciones referidas a la ordenación del suelo

Artículo 16º. Ordenación de los terrenos afectados por las zonas de no edificación

Los terrenos afectados por las zonas de no edificación del Plan Sectorial se ordenarán, con las excepciones previstas en esta Sección, de tal modo que no se permita en ellas ningún tipo de construcción de nueva planta, ni la reconstrucción o ampliación de las existentes, por encima o por debajo de la rasante del terreno.

En ese sentido, las determinaciones con respecto a las distintas clases de suelo contenidas en esta Sección se refieren única y exclusivamente a los terrenos afectados por las zonas de no edificación del Plan Sectorial.

Artículo 17º. Suelos urbanos

1. En los suelos clasificados como urbanos con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial deberá recaudarse previamente un informe vinculante de la Agencia

Gallega de Infraestructuras sobre la compatibilidad de la ordenación propuesta con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial.

2. En el informe al que se hace referencia en el apartado anterior, la Agencia Gallega de Infraestructuras podrá declarar:

- a. Que la ordenación del suelo urbano, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es totalmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que se podrá mantener la ordenación propuesta.
- b. Que la ordenación del suelo urbano, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es parcialmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que se deberá modificar total o parcialmente la ordenación propuesta.

En este caso, deberá indicarse concretamente el alcance de las modificaciones necesarias.

- c. Que la ordenación del suelo urbano, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es totalmente incompatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que todos los terrenos situados entre las líneas de no edificación indicadas en el Plan Sectorial deberán ordenarse de tal modo que no se permita en ellos ningún tipo de construcción de nueva planta, ni la reconstrucción o ampliación de las existentes, por encima o por debajo de la rasante del terreno.

Artículo 18º. Suelos urbanizables

1. En los suelos clasificados como urbanizables con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial que cuenten con un plan parcial aprobado, o instrumento de desarrollo equivalente, deberá recaudarse previamente un informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras sobre la compatibilidad de la ordenación propuesta con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial.
2. En el informe al que se hace referencia en el apartado anterior, la Agencia Gallega de Infraestructuras podrá declarar:

- a. Que la ordenación del suelo urbanizable, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es totalmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que se podrá mantener la ordenación propuesta.
- b. Que la ordenación del suelo urbanizable, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es parcialmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que se deberá modificar total o parcialmente la ordenación propuesta.

En este caso, deberá indicarse concretamente el alcance de las modificaciones necesarias.

- c. Que la ordenación del suelo urbanizable, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es totalmente incompatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que todos los terrenos situados entre las líneas de no edificación indicadas en el Plan Sectorial deberán ordenarse de tal modo que no se permita en ellos ningún tipo de construcción de nueva planta, ni la reconstrucción o ampliación de las existentes, por encima o por debajo de la rasante del terreno.
3. Los suelos clasificados como urbanizables con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial que no cuenten con un plan parcial aprobado, o instrumento de desarrollo equivalente, y puedan mantener su clasificación en aplicación del previsto en el artículo 13.2, deberá preverse su ordenación de tal modo que no se permita, en los terrenos situados entre las líneas de no edificación indicadas en el Plan Sectorial, ningún tipo de construcción de nueva planta, ni la reconstrucción o ampliación de las existentes, por encima o por debajo de la rasante del terreno.
 4. Los suelos que se pretenda clasificar como urbanizables, cuando no estuvieran clasificados de esa manera con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial, y puedan pasar a clasificarse como urbanizables en aplicación del previsto en el artículo 13.3, deberá preverse su ordenación de tal modo que no se permita, en los terrenos situados entre las líneas de no edificación indicadas en el Plan Sectorial, ningún tipo de construcción de nueva planta, ni la reconstrucción o ampliación de las existentes, por encima o por debajo de la rasante del terreno.

Artículo 19º. Suelos de núcleo rural

1. En los suelos clasificados como de núcleo rural tradicional con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial deberá recaudarse previamente un informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras sobre la compatibilidad de la ordenación propuesta con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial.
2. En los suelos clasificados como núcleo rural común o complejo con anterioridad a la aprobación del Plan Sectorial, y puedan mantener su clasificación en aplicación del previsto en el artículo 14.2, previamente un informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras sobre la compatibilidad de la ordenación propuesta con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial.
3. En el informe al que se hace referencia en los apartados anteriores, la Agencia Gallega de Infraestructuras podrá declarar:

- a. Que la ordenación del suelo de núcleo rural, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es totalmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que se podrá mantener la ordenación propuesta.
- b. Que la ordenación del suelo de núcleo rural, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es parcialmente compatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que se deberá modificar total o parcialmente la ordenación propuesta.

En este caso, deberá indicarse concretamente el alcance de las modificaciones necesarias.

- c. Que la ordenación del suelo de núcleo rural, en la parte que se ve afectada por la zona de no edificación del Plan Sectorial, es totalmente incompatible con el futuro desarrollo de la infraestructura viaria prevista, por el que todos los terrenos situados entre las líneas de no edificación indicadas en el Plan Sectorial deberán ordenarse de tal modo que no se permita en ellos ningún tipo de construcción de nueva planta, ni la reconstrucción o ampliación de las existentes, por encima o por debajo de la rasante del terreno.

Artículo 20º. Suelos rústicos

Los suelos clasificados como rústicos deberán ordenarse de tal modo que no se permita, en los terrenos situados entre las líneas de no edificación indicadas en el Plan Sectorial, ningún tipo de construcción de nueva planta, ni la reconstrucción o ampliación de las existentes, por encima o por debajo de la rasante del terreno.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.

En tanto no se adaptan a las determinaciones establecidas en esta normativa, la ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística municipales en los terrenos incluidos en las reservas viarias del Plan Sectorial se regirá por la regulación transitoria establecida en esta disposición.

1. Suelo urbano: Los suelos clasificados como urbanos, consolidados o no consolidados, mantendrán su clasificación original, y se regirán por la normativa que para ellos se establezca en el instrumento de ordenación urbanística vigente.
2. Suelo urbanizable:
 - a. Los suelos clasificados como urbanizables, delimitados o no delimitados, que cuenten con un plan parcial aprobado, o instrumento de desarrollo equivalente, mantendrán su clasificación original, y se regirán por la normativa que para ellos se establezca en el instrumento de ordenación urbanística vigente.
 - b. Los suelos clasificados como urbanizables, delimitados o no delimitados, que no cuenten con un plan parcial aprobado, o instrumento de desarrollo equivalente, deberán obtener, con carácter previo a la aprobación de aquel, un informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras sobre su compatibilidad con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial, según lo establecido y con los efectos previstos en los artículos 13 y 18 de esta normativa, que serán efectivos de manera inmediata.
3. Suelo de núcleo rural:
 - a. Los suelos clasificados como de núcleo rural tradicional mantendrán su clasificación original, y se regirán por la normativa que para ellos se establezca en el instrumento de ordenación urbanística vigente.

- b. Los suelos clasificados como de núcleo rural común mantendrán su clasificación original, y se regirán por la normativa que para ellos se establezca en el instrumento de ordenación urbanística vigente, pero previamente a la concesión de la licencia urbanística por parte del ayuntamiento correspondiente será precisa la obtención de un informe vinculante de la Agencia Gallega de Infraestructuras sobre su compatibilidad con el desarrollo de las infraestructuras viarias previstas en el Plan Sectorial.

El antedicho informe se regirá por lo indicado en los artículos 14 y 19 de esta normativa y provocará, de manera inmediata, los efectos previstos en él.

En todo caso, el informe deberá emitirse en sentido desfavorable cuando la obra, instalación o actividad que se pretenda realizar consista en algún tipo de construcción de nueva planta, o en la reconstrucción o ampliación de las existentes, por encima o por debajo de la rasante del terreno, y se sitúe, total o parcialmente, en la zona de no edificación.

4. Suelo rústico:

- a. Los suelos clasificados como rústicos de protección ordinaria pasarán a tener la consideración de suelo rústico de protección de infraestructuras, y se regirán por lo previsto para ellos en la legislación autonómica de ordenación urbanística.
- b. Los suelos clasificados como rústicos de especial protección mantendrán su clasificación, superponiéndola a la de suelo rústico de protección de infraestructuras, y se regirán por lo previsto para esos casos en la legislación autonómica de ordenación urbanística.

DISPOSICIÓN FINAL

Esta normativa entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de Galicia.

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

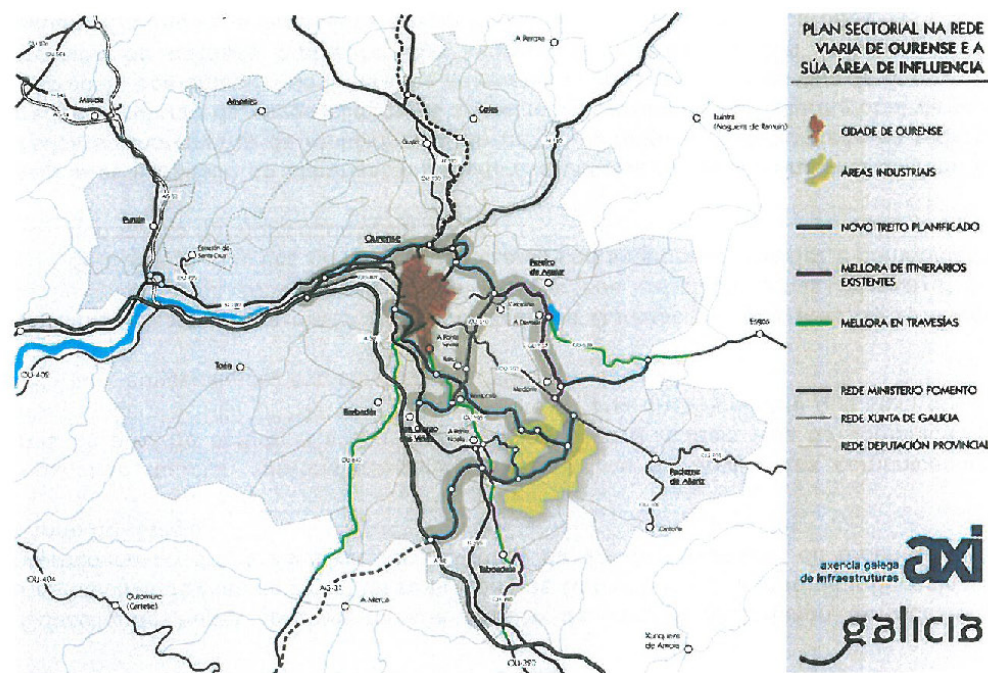
Gabinete de Comunicación
San Caetano, s/n - 15704 Santiago de Compostela
Tel.: 981 541 238/42/51 - Fax: 981 541 252/41
Correo-e: gabinete@xunta.es





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



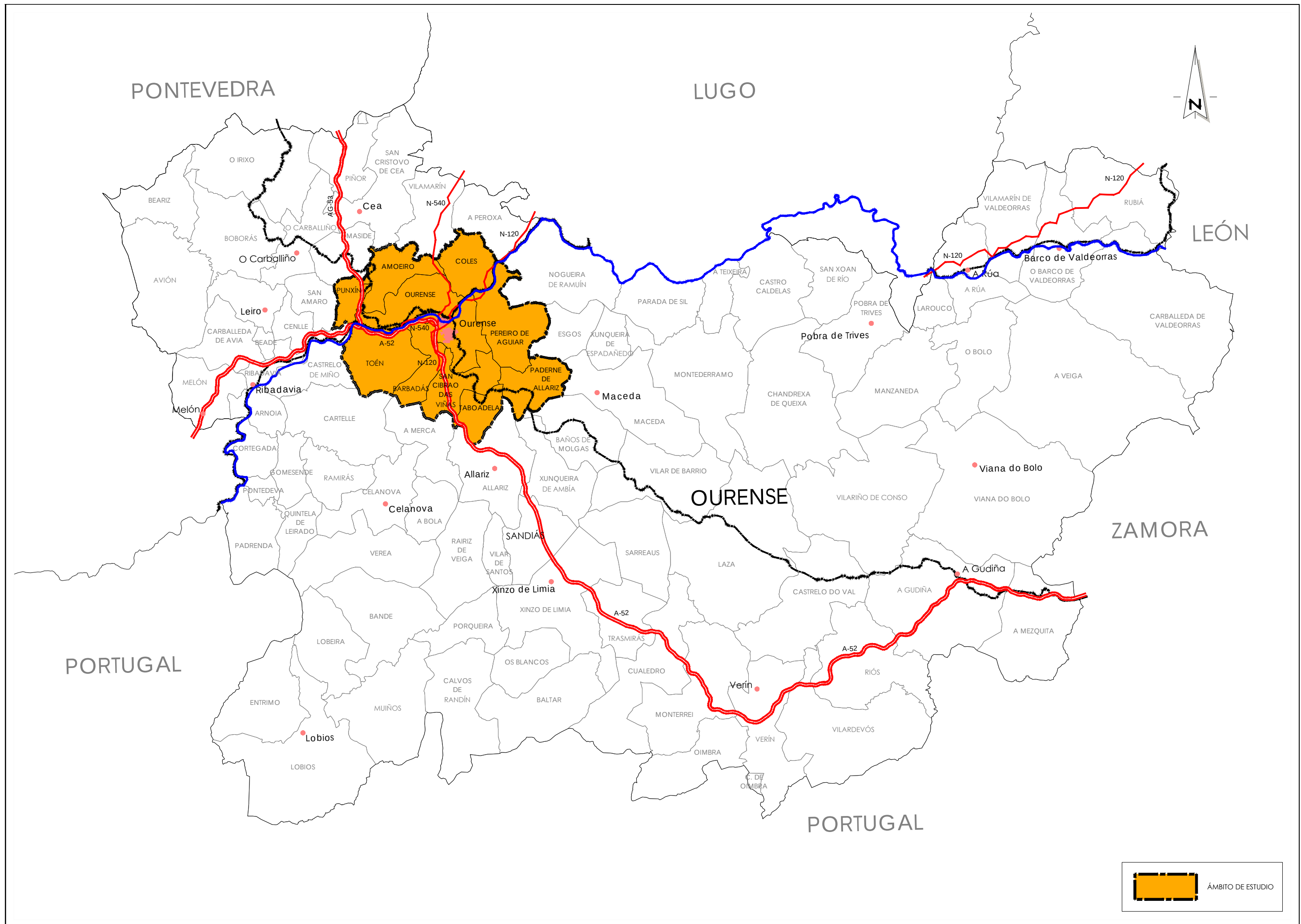
galicia
INFORMACIÓN AOS MEDIOS
Consello da Xunta

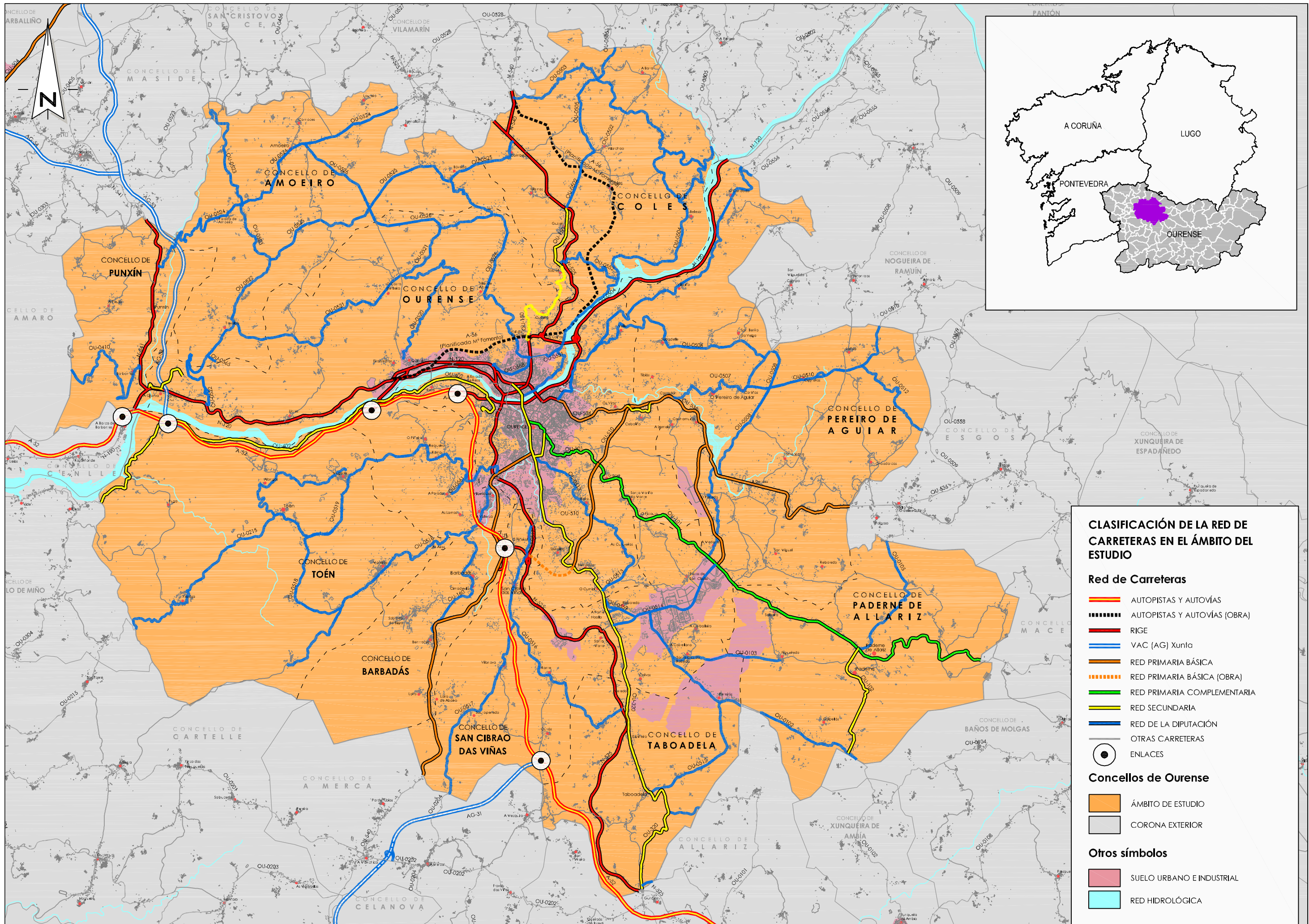
Os plans sectoriais de incidencia supramunicipal, creados pola Lei 10/1995, teñen por obxecto regular a implantación territorial das infraestruturas, dotacións e instalacións de interese público ou utilidade social cando a súa incidencia transcenda do termo municipal en que se encontran, ou que se asenten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





CLASIFICACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN EL ÁMBITO DEL ESTUDIO

Red de Carreteras

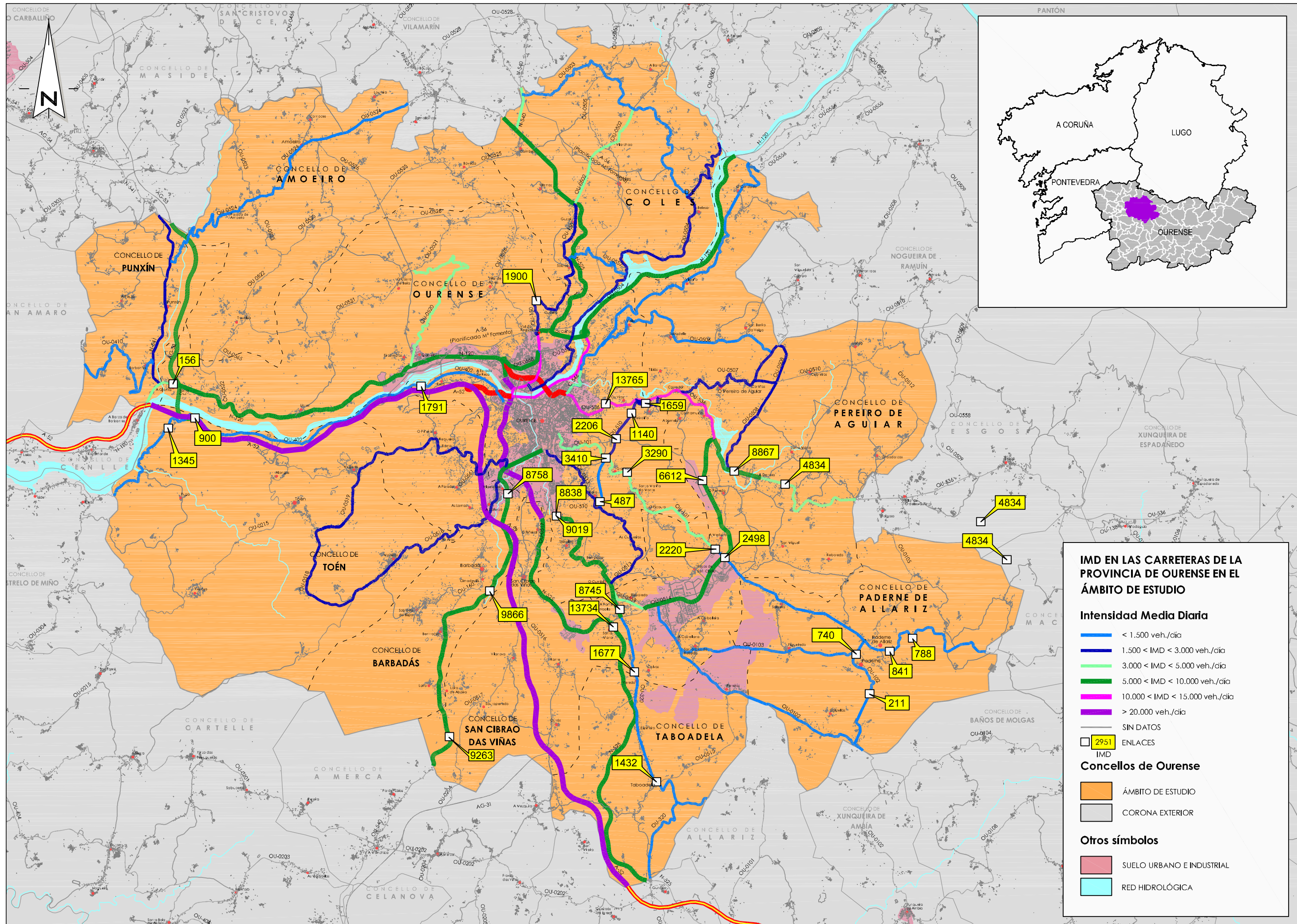
- AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS
- AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS (OBRA)
- RIGE
- VAC (AG) Xunta
- RED PRIMARIA BÁSICA
- RED PRIMARIA BÁSICA (OBRA)
- RED PRIMARIA COMPLEMENTARIA
- RED SECUNDARIA
- RED DE LA DIPUTACIÓN
- OTRAS CARRETERAS
- ENLACES

Concellos de Ourense

- ÁMBITO DE ESTUDIO
- CORONA EXTERIOR

Otros símbolos

- SUELO URBANO E INDUSTRIAL
- RED HIDROLÓGICA



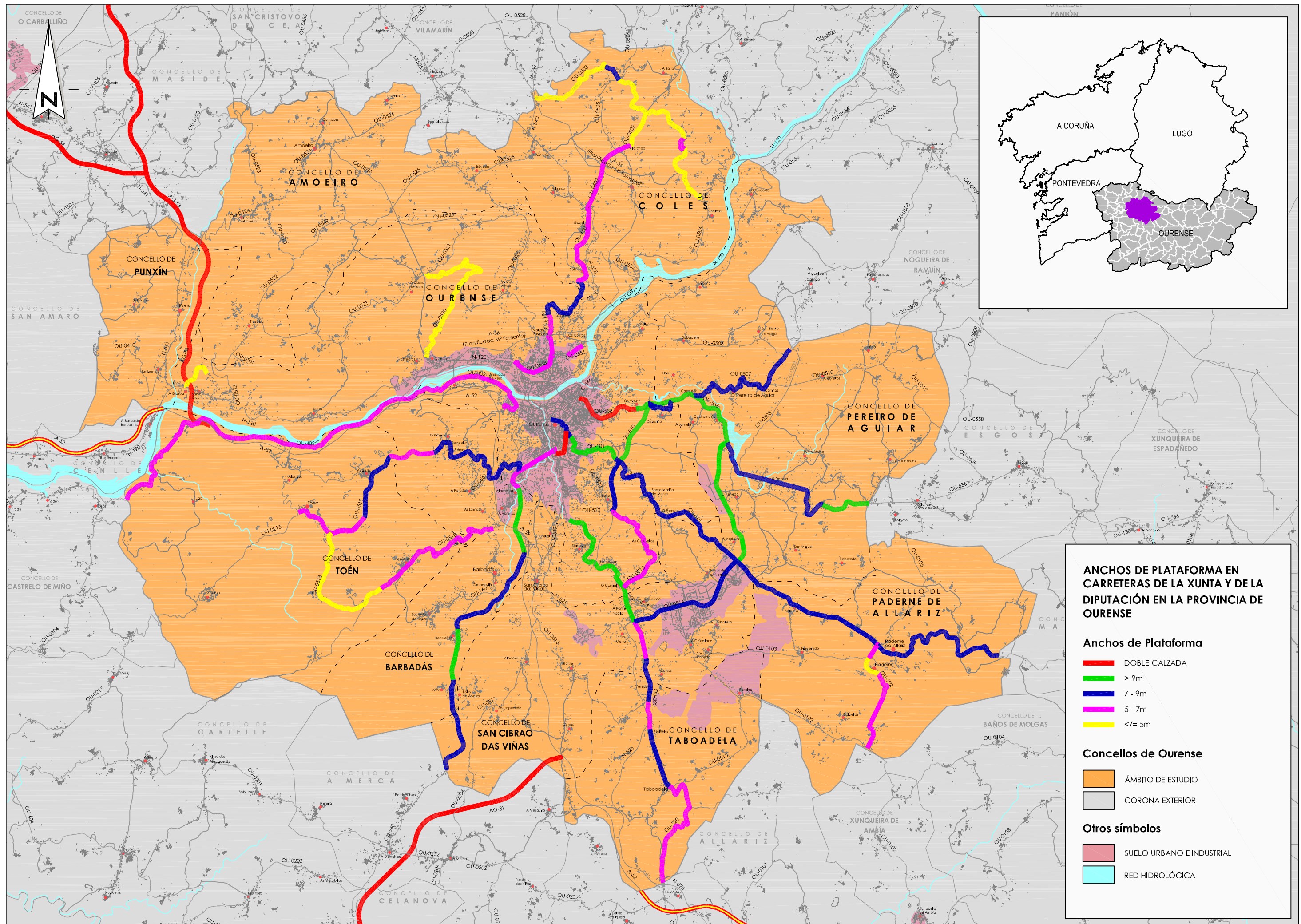
IMD EN LAS CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE OURENSE EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO

- Intensidad Media Diaria**
- < 1.500 veh./día
 - 1.500 < IMD < 3.000 veh./día
 - 3.000 < IMD < 5.000 veh./día
 - 5.000 < IMD < 10.000 veh./día
 - 10.000 < IMD < 15.000 veh./día
 - > 20.000 veh./día
 - SIN DATOS

Concellos de Ourense

- ÁMBITO DE ESTUDIO
- CORONA EXTERIOR

- Otros símbolos**
- SUELO URBANO E INDUSTRIAL
 - RED HIDROLÓGICA



ANCHOS DE PLATAFORMA EN CARRETERAS DE LA XUNTA Y DE LA DIPUTACIÓN EN LA PROVINCIA DE OURENSE

ANCHOS DE PLATAFORMA

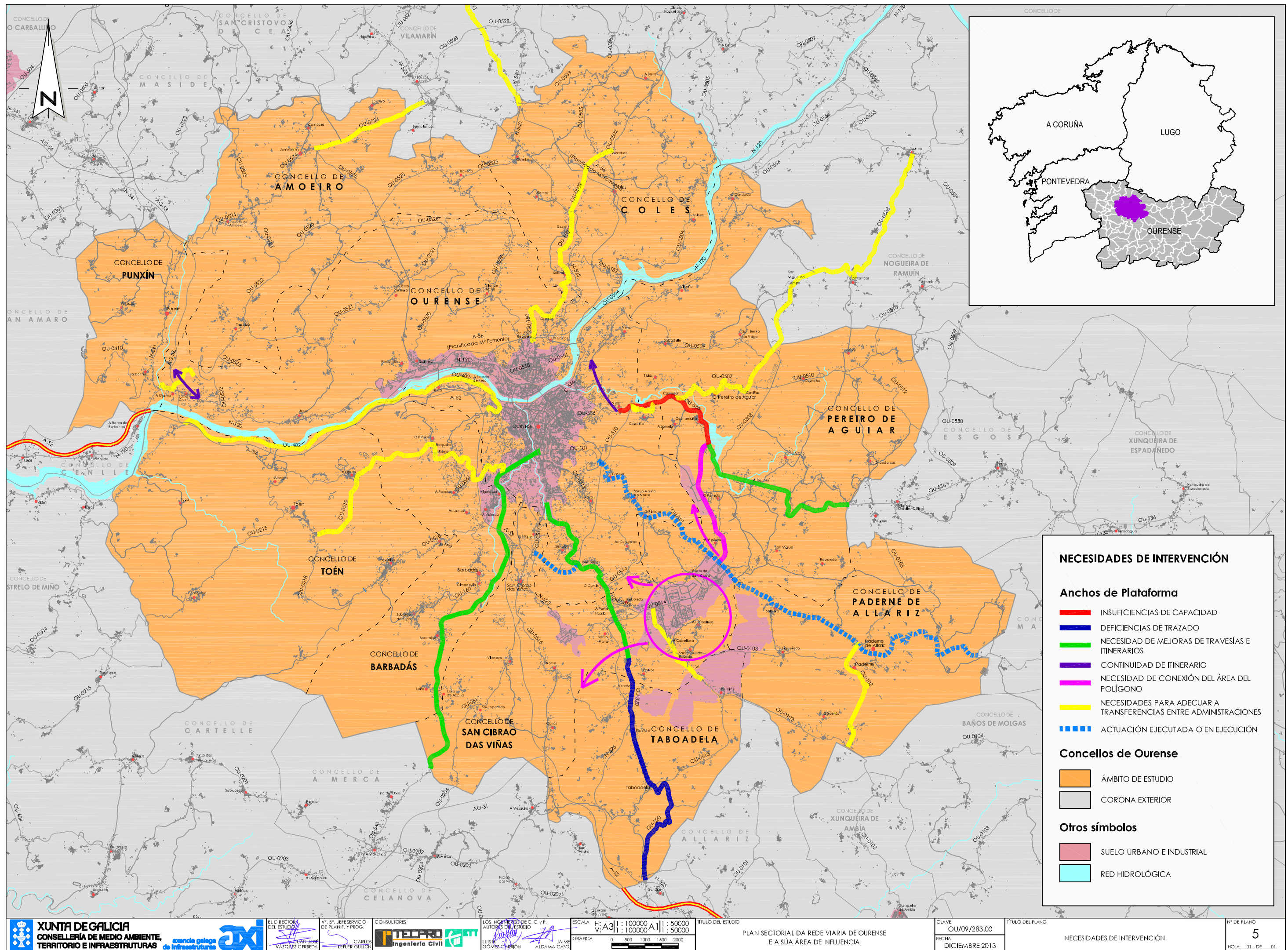
- DOBLE CALZADA
- > 9m
- 7 - 9m
- 5 - 7m
- <= 5m

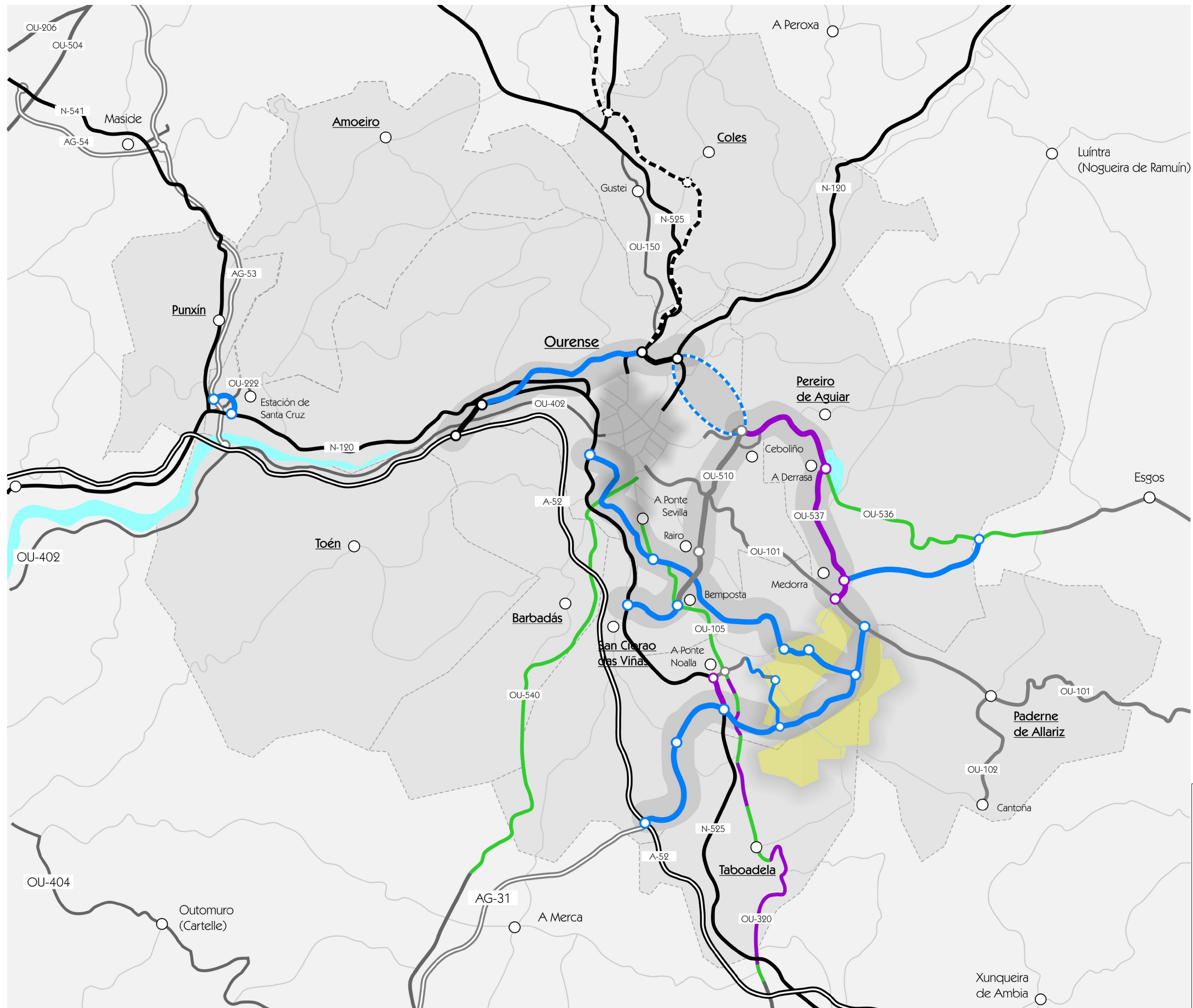
Concellos de Ourense

- ÁMBITO DE ESTUDIO
- CORONA EXTERIOR

Otros símbolos

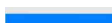
- SUELO URBANO E INDUSTRIAL
- RED HIDROLÓGICA

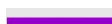


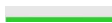


 CIUDAD DE OURENSE

 ÁREAS INDUSTRIALES

 NUEVO TRAMO PLANIFICADO

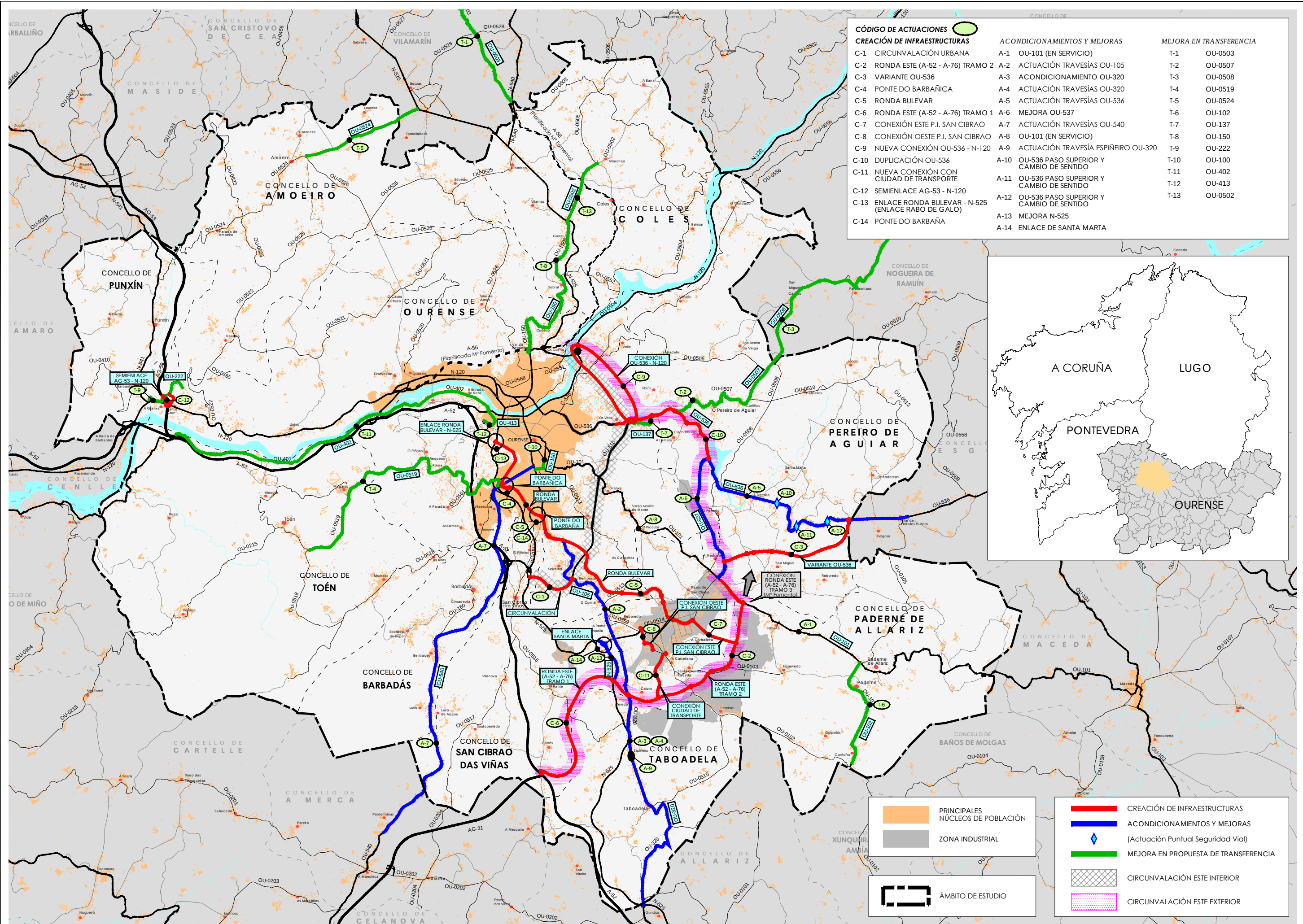
 MEJORA DE ITINERARIOS

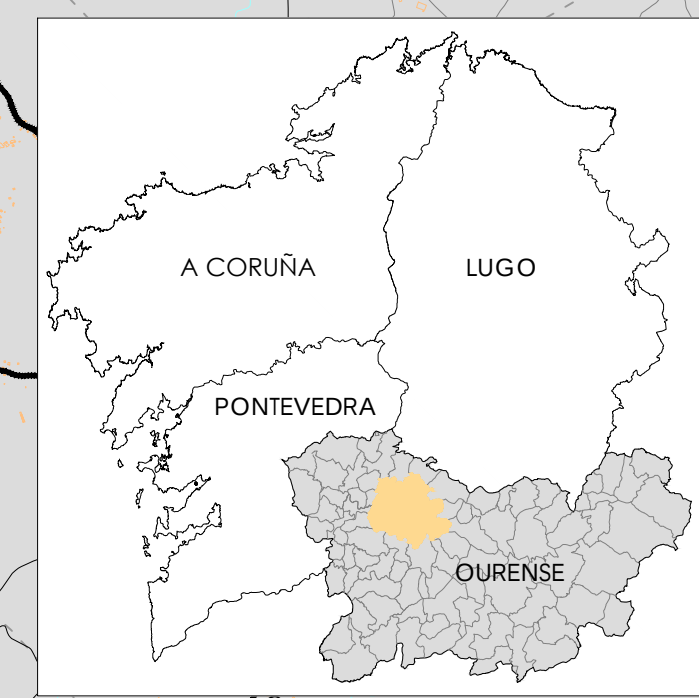
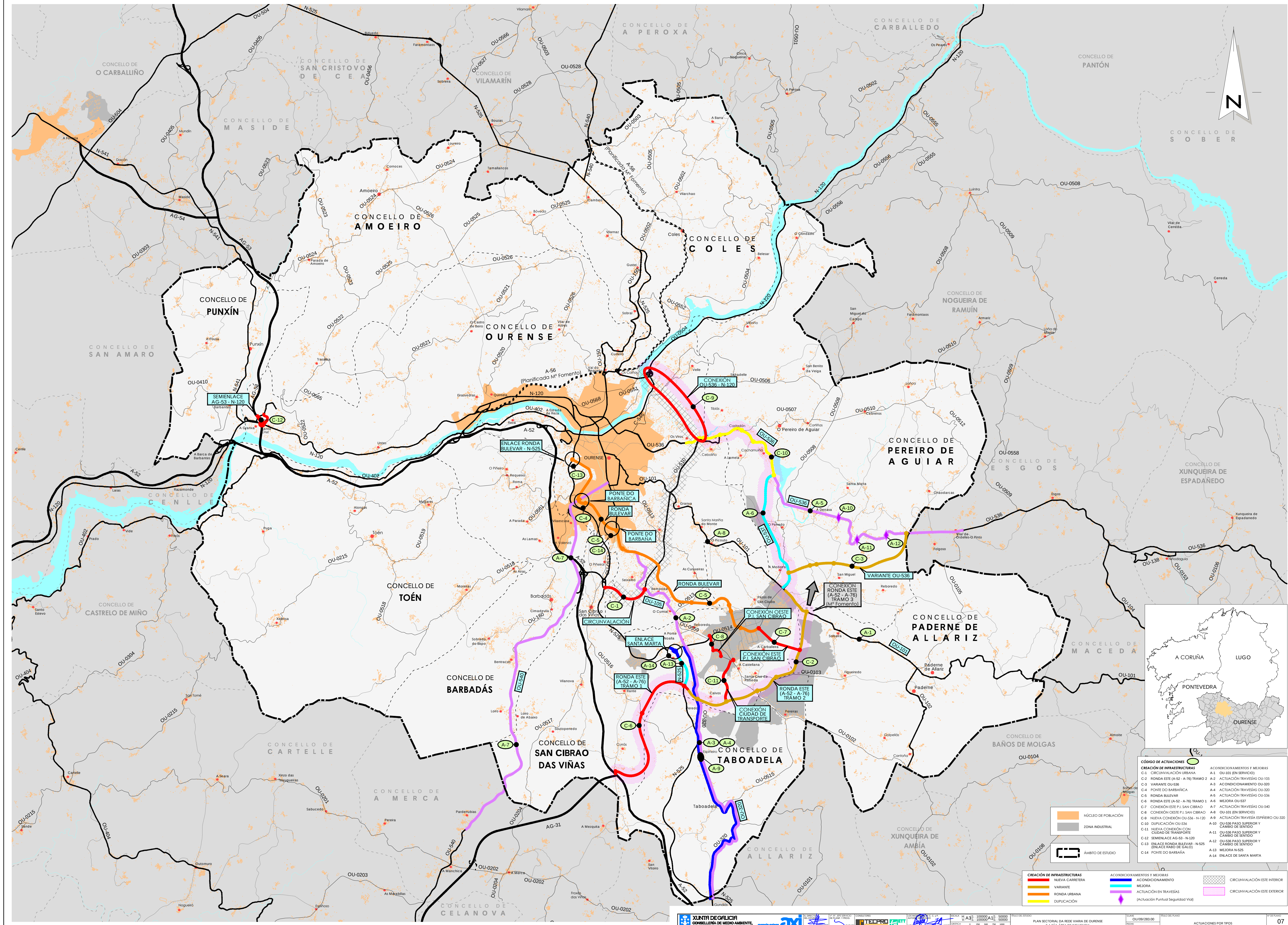
 MEJORA EN TRAVESÍAS

 RED MINISTERIO FOMENTO

 RED XUNTA DE GALICIA

 RED DIPUTACIÓN PROVINCIAL





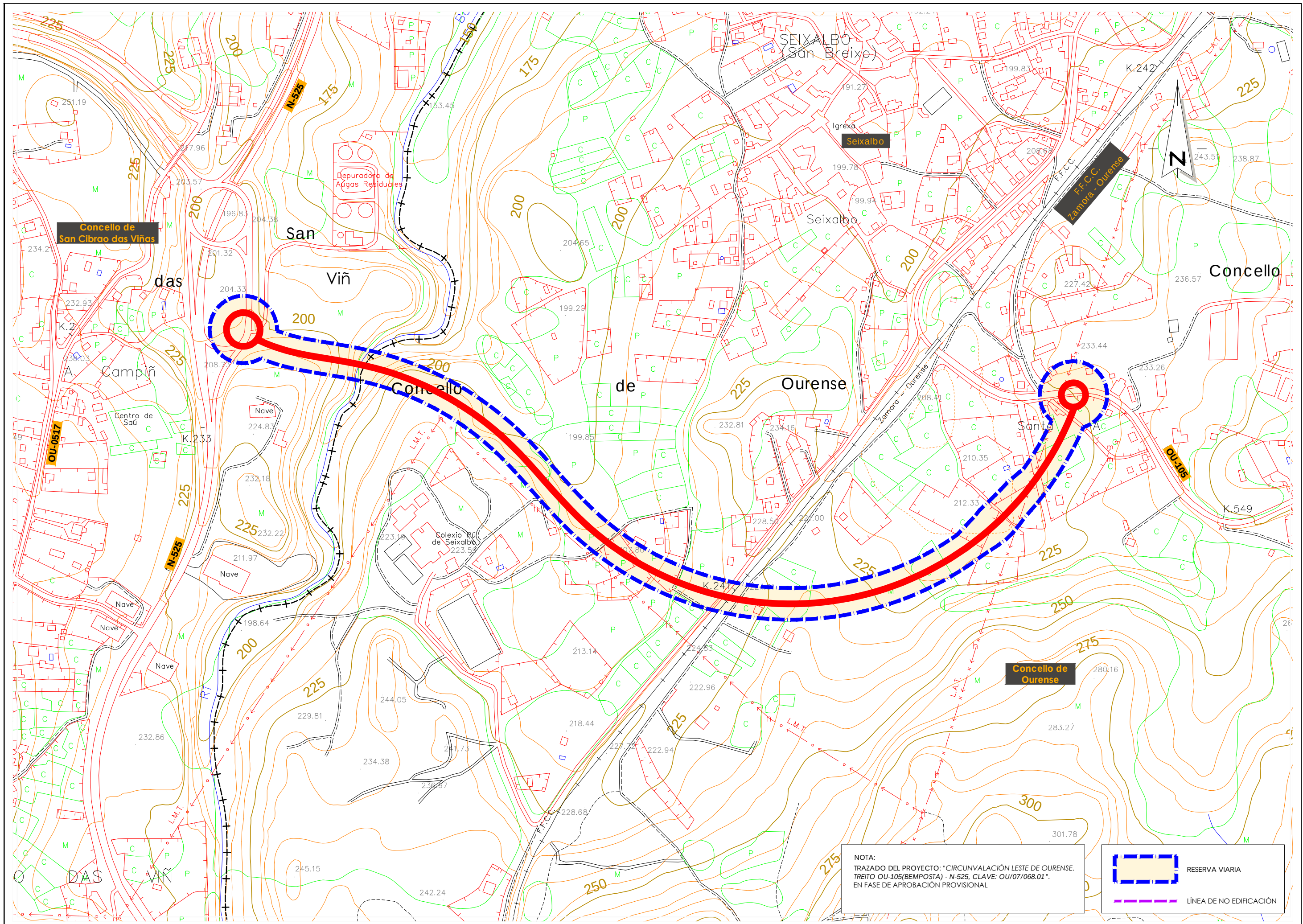
CÓDIGO DE ACTUACIONES	
CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	ACONDICIONAMIENTOS Y MEJORAS
C-1 CIRCUNVALACIÓN URBANA	A-1 O-101 (EN SERVICIO)
C-2 RONDA ESTE (A-52 - A-76) TRAMO 2	A-2 ACTUACIÓN TRAVESÍAS O-105
C-3 VARIANTE O-536	A-3 ACONDICIONAMIENTO O-320
C-4 PONTE DO BARBÁNICA	A-4 ACTUACIÓN TRAVESÍAS O-536
C-5 RONDA BULEVAR	A-5 ACTUACIÓN TRAVESÍAS O-536
C-6 RONDA ESTE (A-52 - A-76) TRAMO 1	A-6 MEJORA O-537
C-7 CONEXIÓN ESTE P.I. SAN CIBRAO	A-7 ACTUACIÓN TRAVESÍAS O-540
C-8 CONEXIÓN OESTE P.I. SAN CIBRAO	A-8 O-101 (EN SERVICIO)
C-9 NUEVA CONEXIÓN O-536 - N-120	A-9 ACTUACIÓN TRAVESÍA ESPRÍERO O-320
C-10 DUPLICACIÓN O-536	A-10 O-101 (EN SERVICIO)
C-11 NUEVA CONEXIÓN CON CIUDAD DE TRANSPORTE	A-11 O-536 PASO SUPERIOR Y CAMBIO DE SENTIDO
C-12 SEMIENLACE AG-53 - N-120	A-12 O-536 PASO SUPERIOR Y CAMBIO DE SENTIDO
C-13 ENLACE RONDA BULEVAR - N-525	A-13 MEJORA N-525
C-14 PONTE DO BARBÁNICA	A-14 ENLACE DE SANTA MARTA

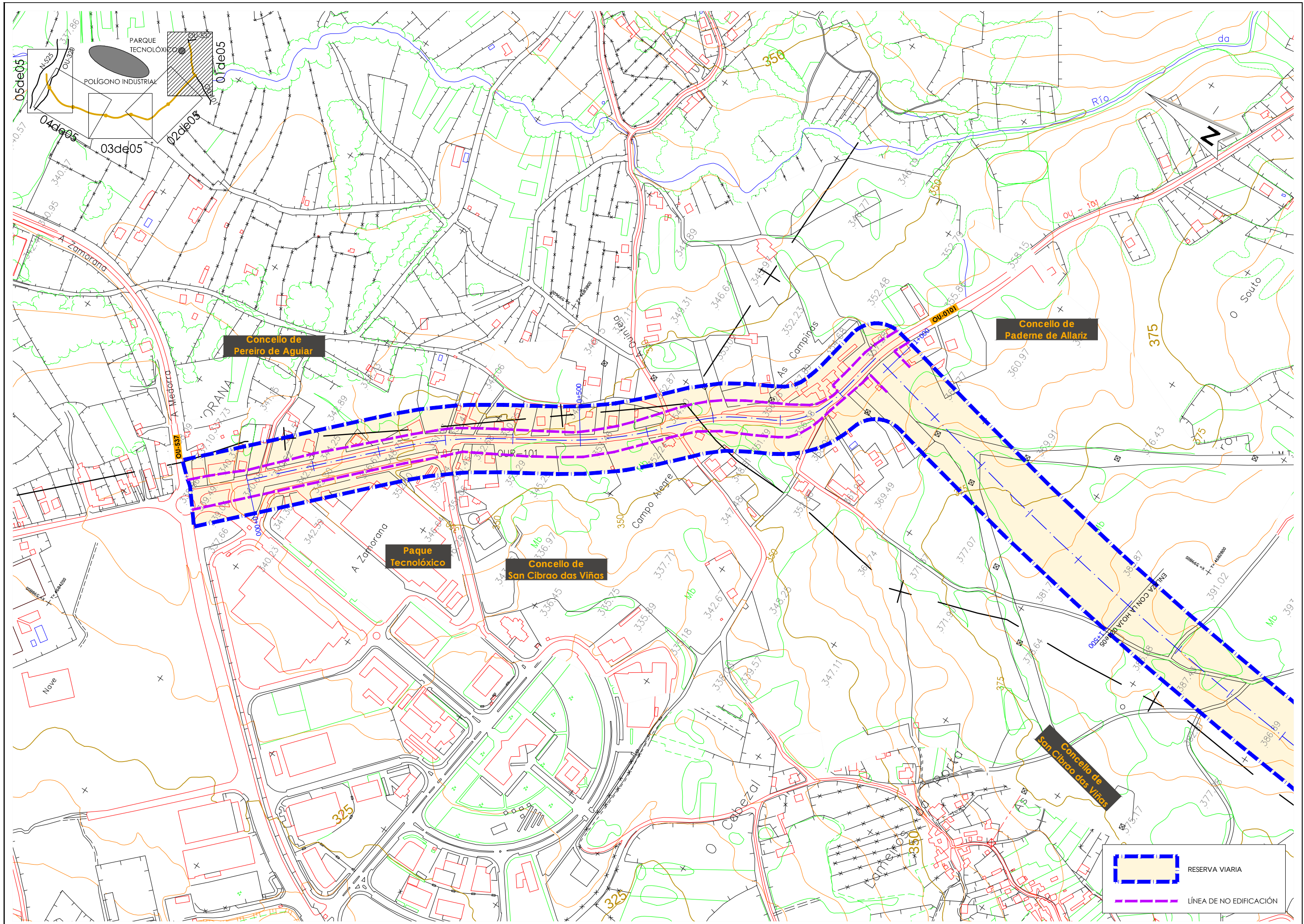
NÚCLEO DE POBLACIÓN
ZONA INDUSTRIAL
ÁMBITO DE ESTUDIO

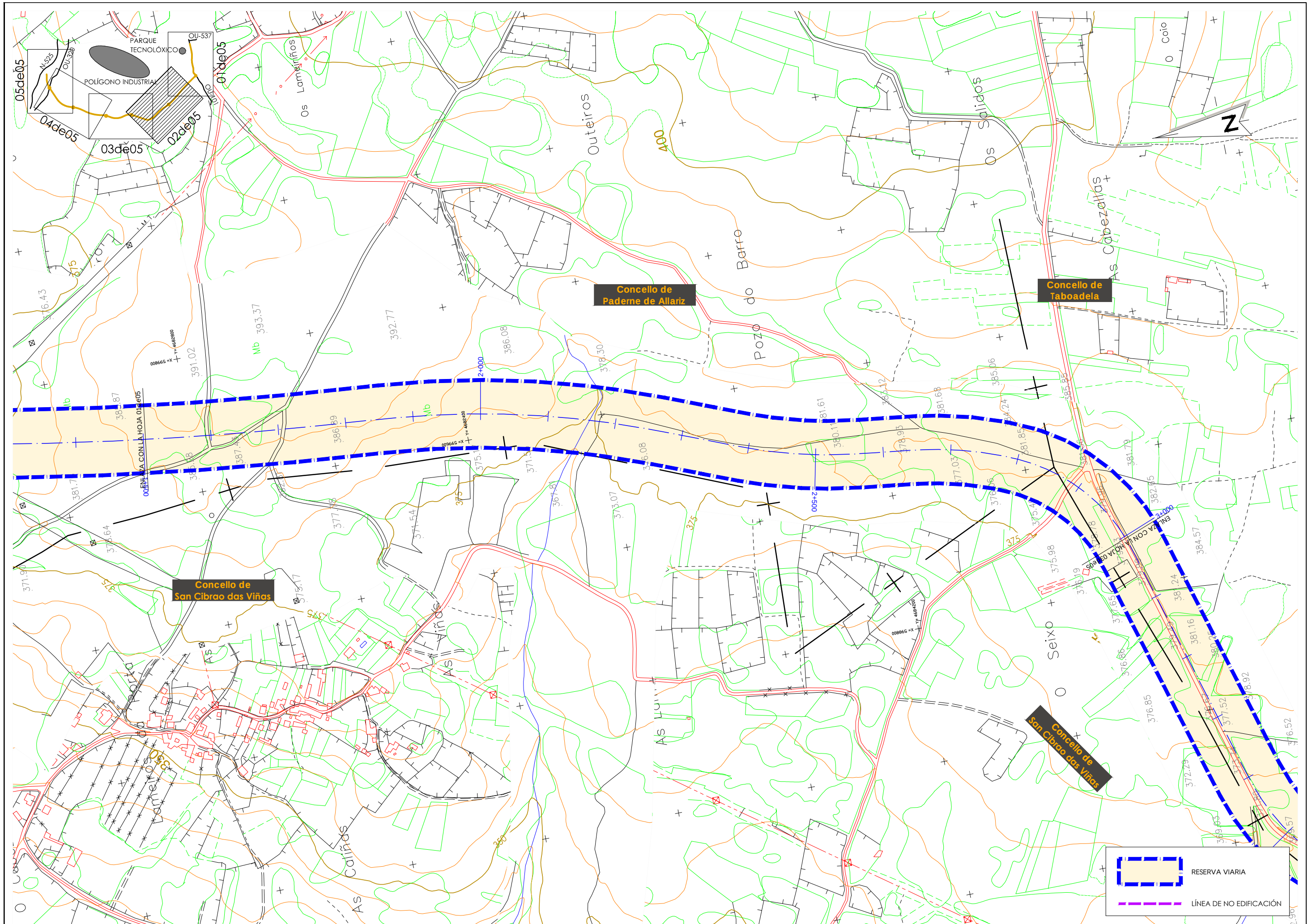
CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
NUEVA CARRETERA
VARIANTE
RONDA URBANA
DUPLICACIÓN

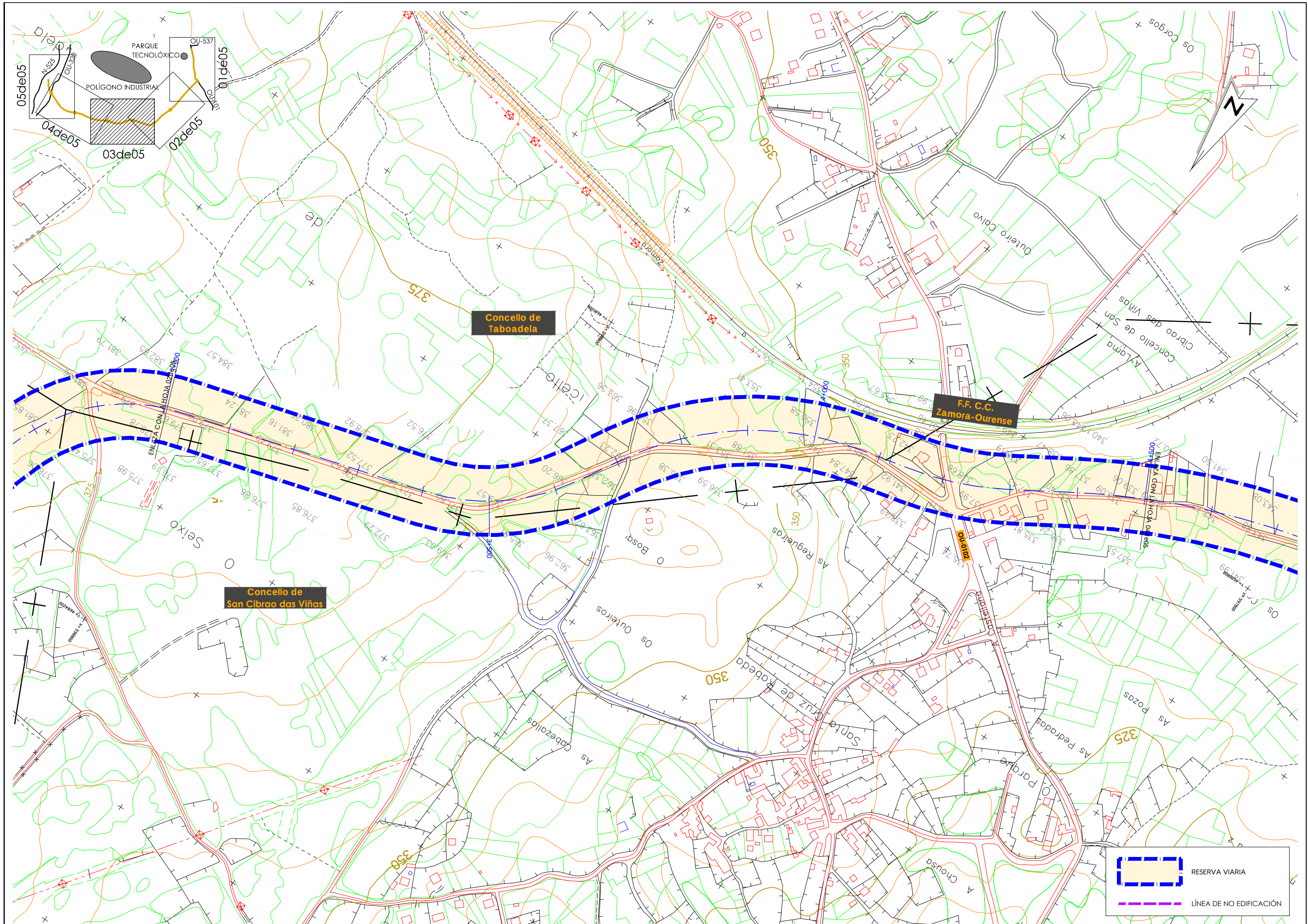
ACONDICIONAMIENTOS Y MEJORAS
ACONDICIONAMIENTO
MEJORA
ACTUACIÓN EN TRAVESÍAS
(Actuación Puntual Seguridad Vial)

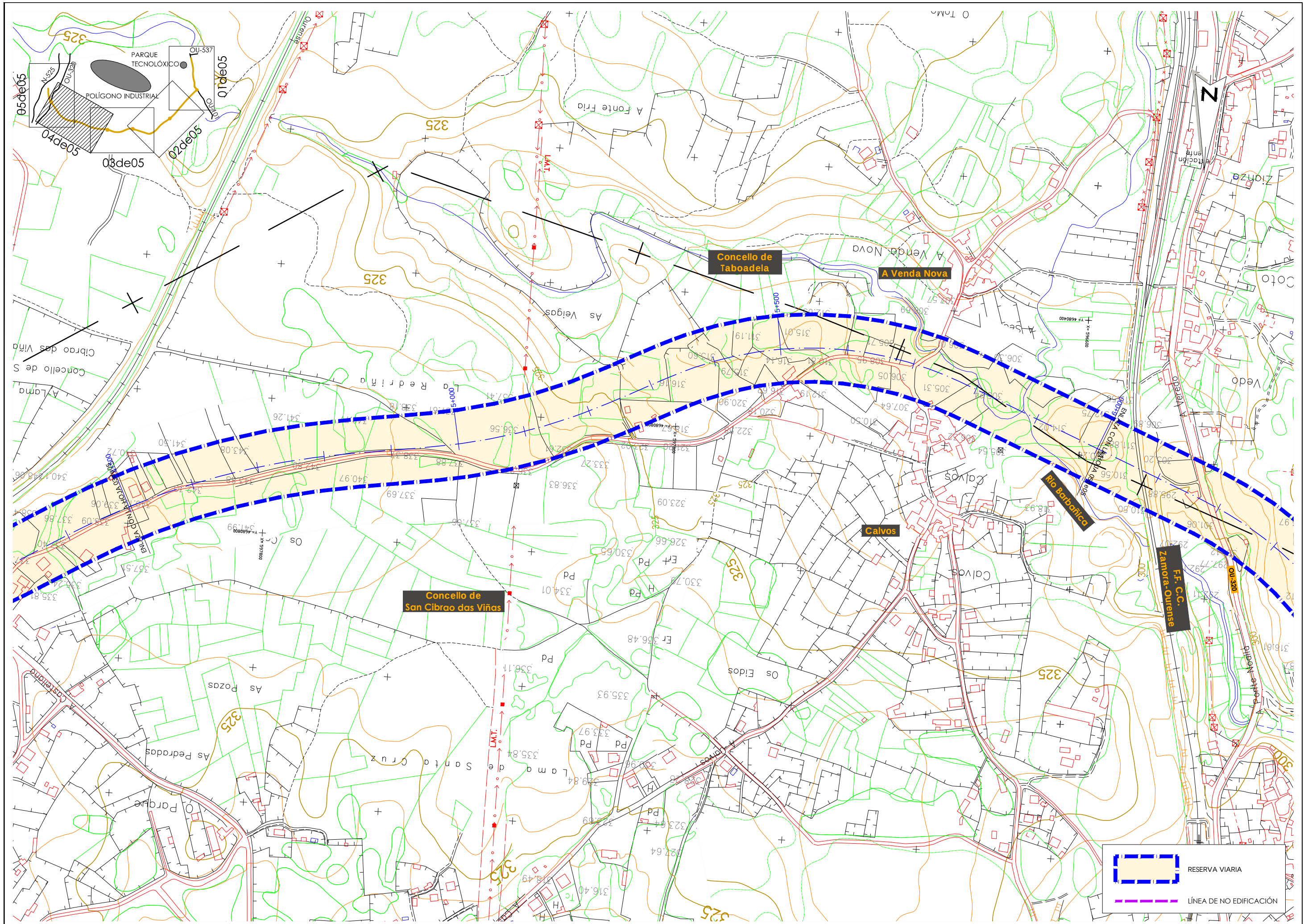
CIRCUNVALACIÓN ESTE INTERIOR
CIRCUNVALACIÓN ESTE EXTERIOR

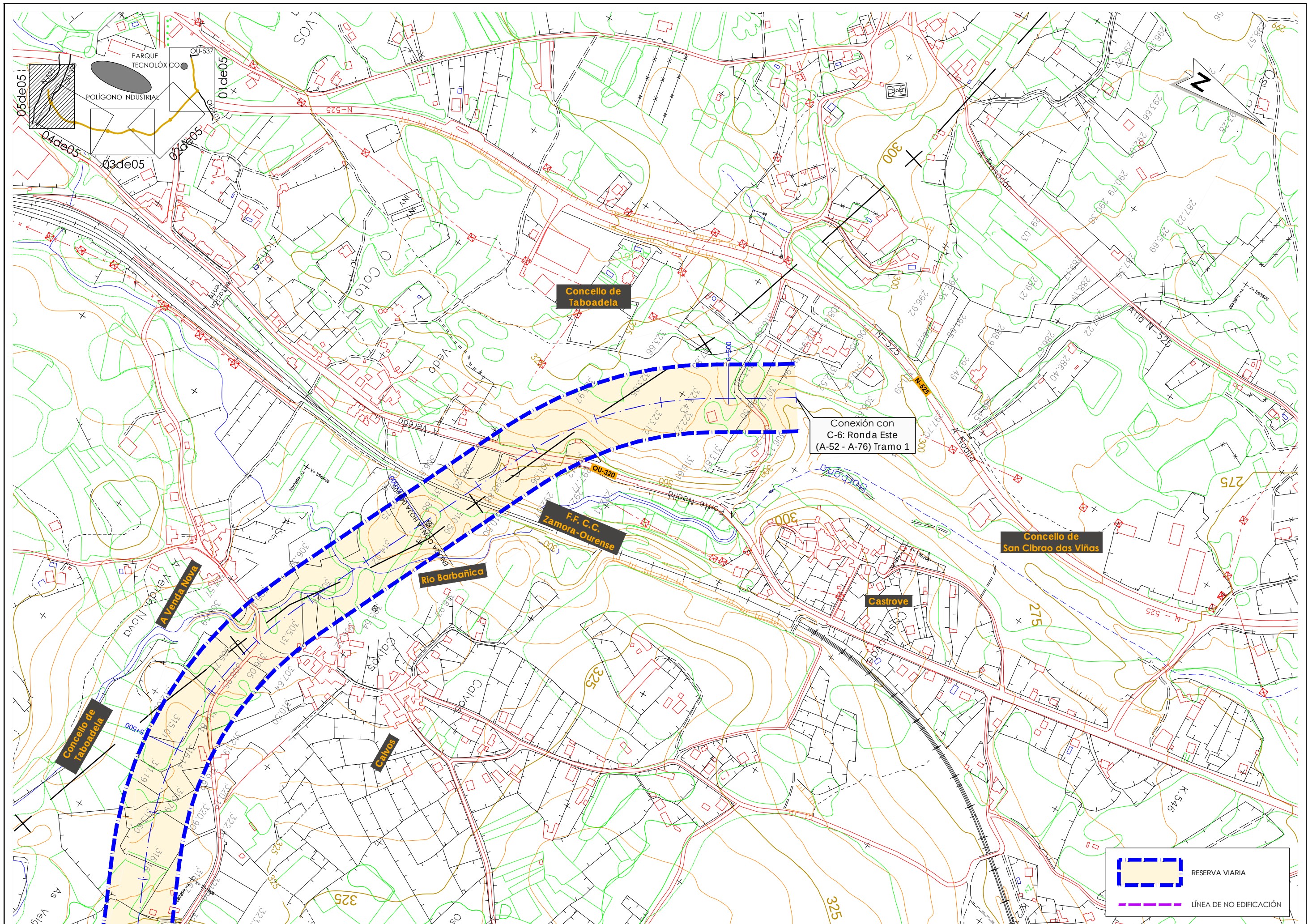


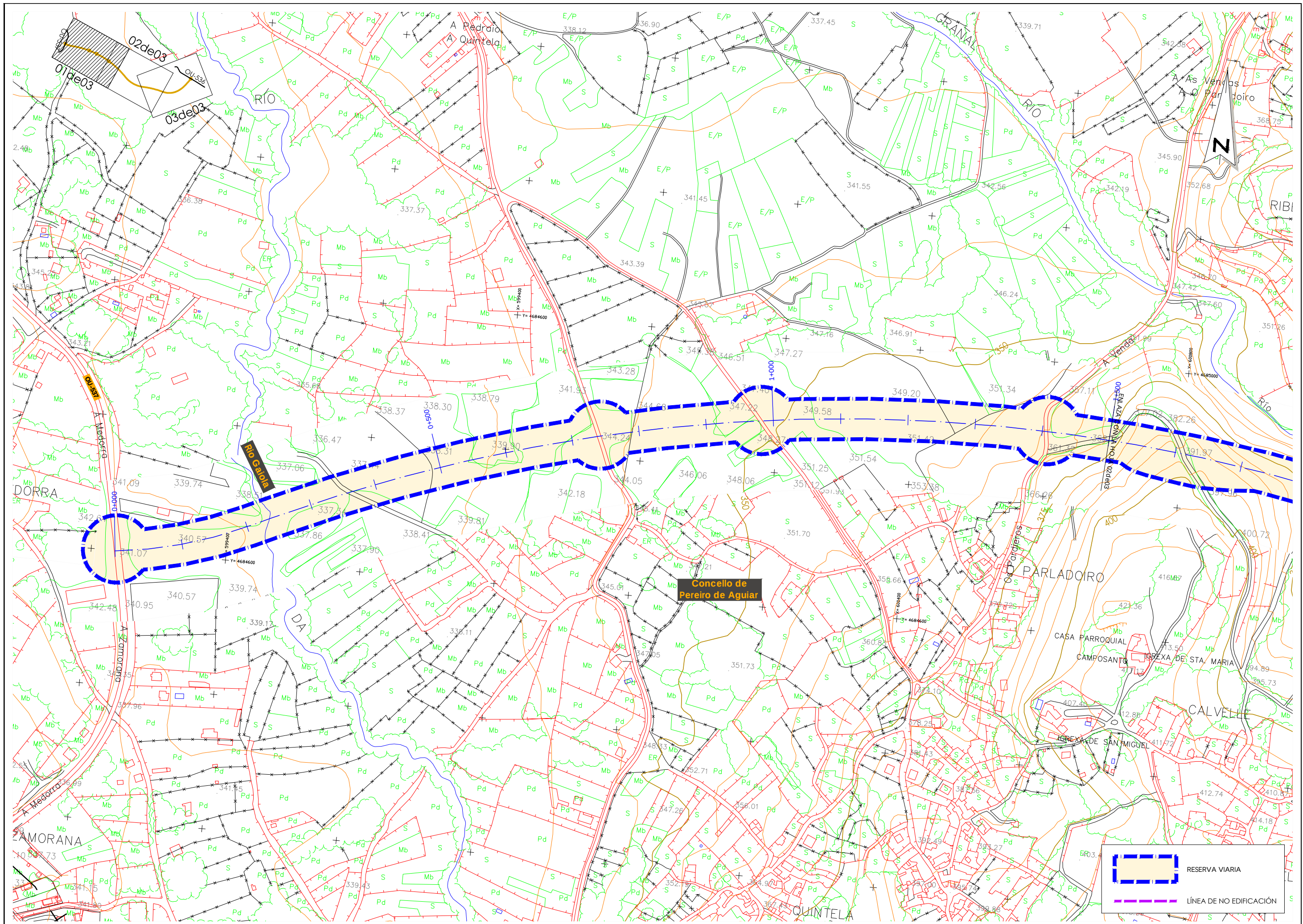


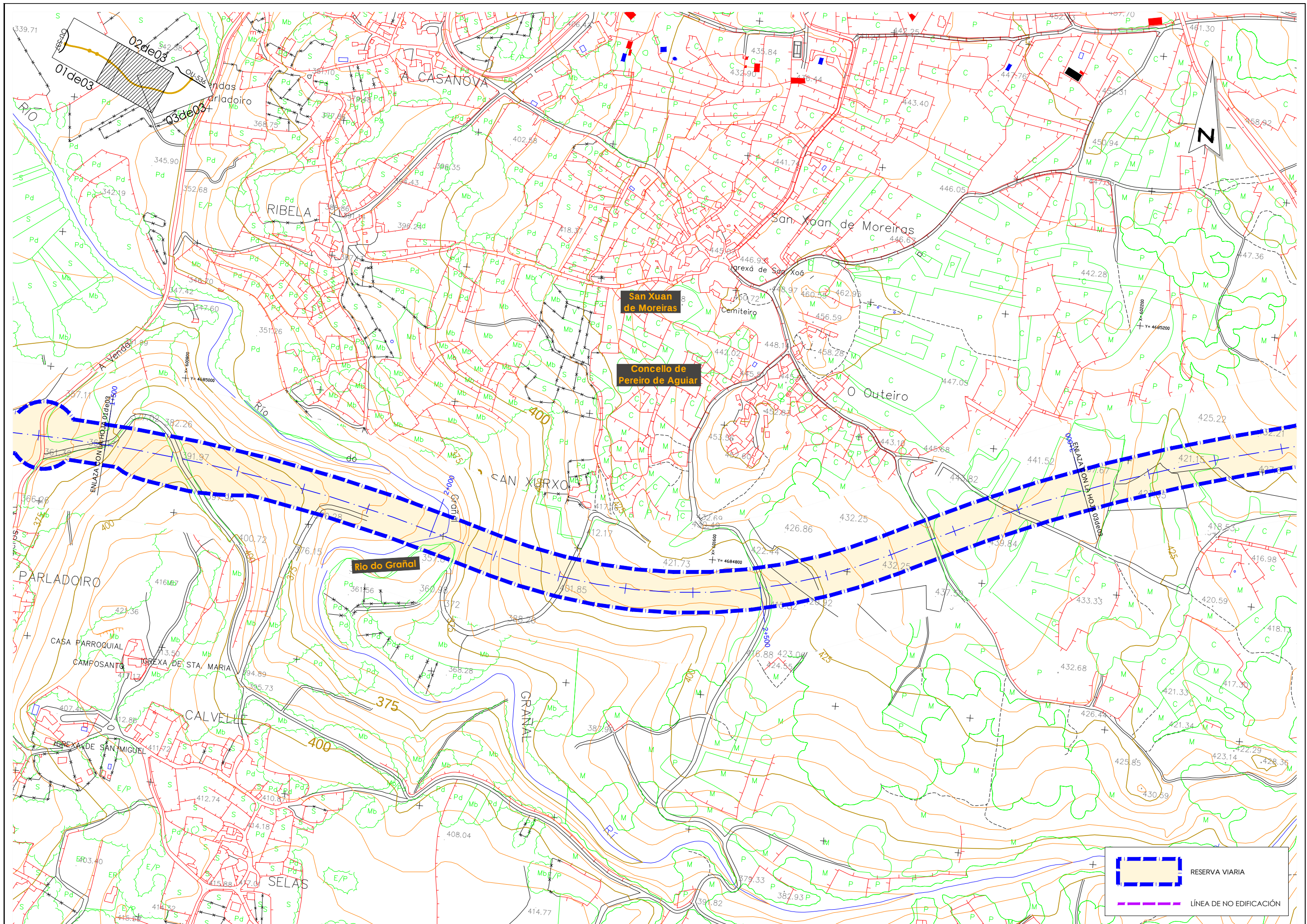


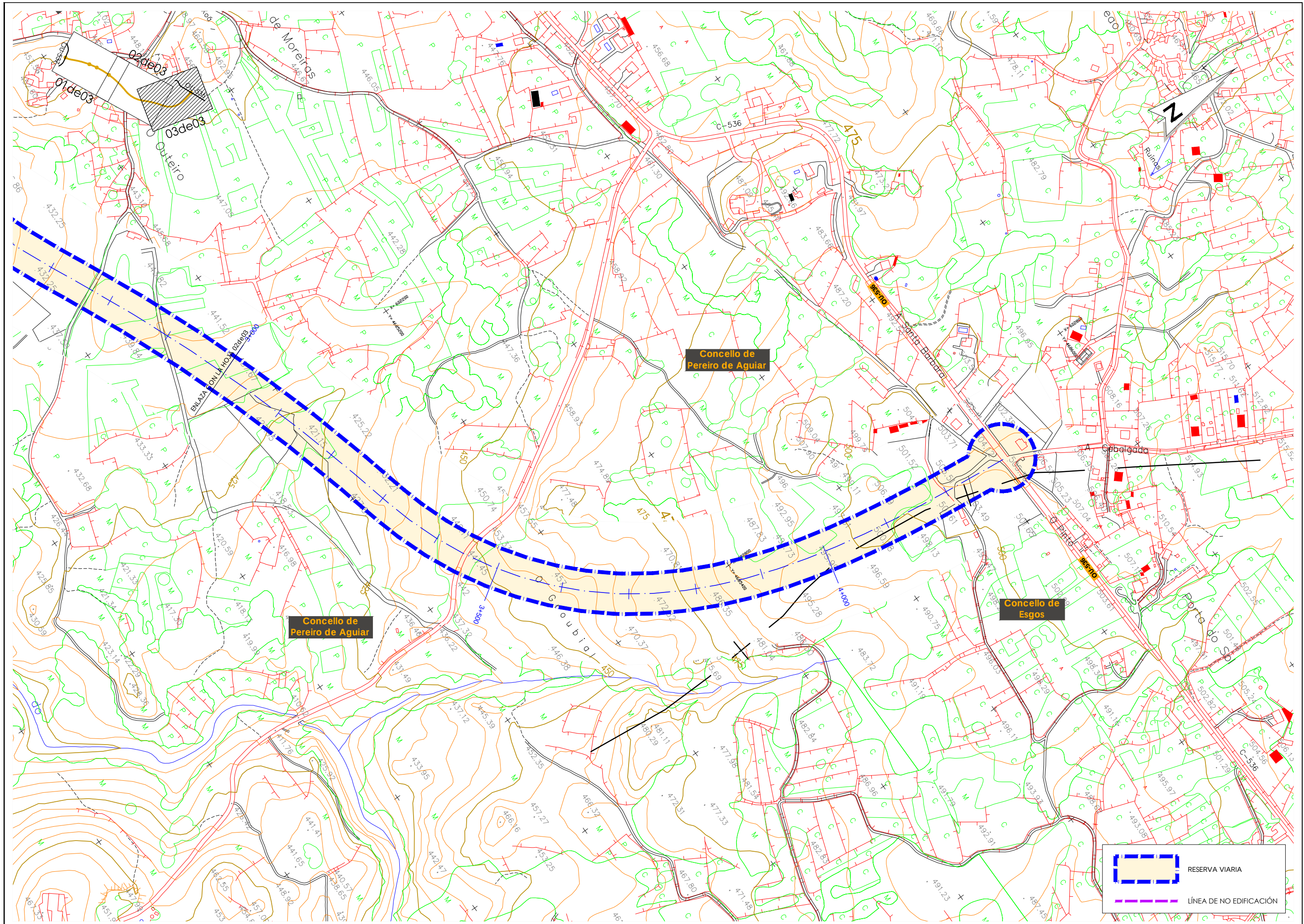


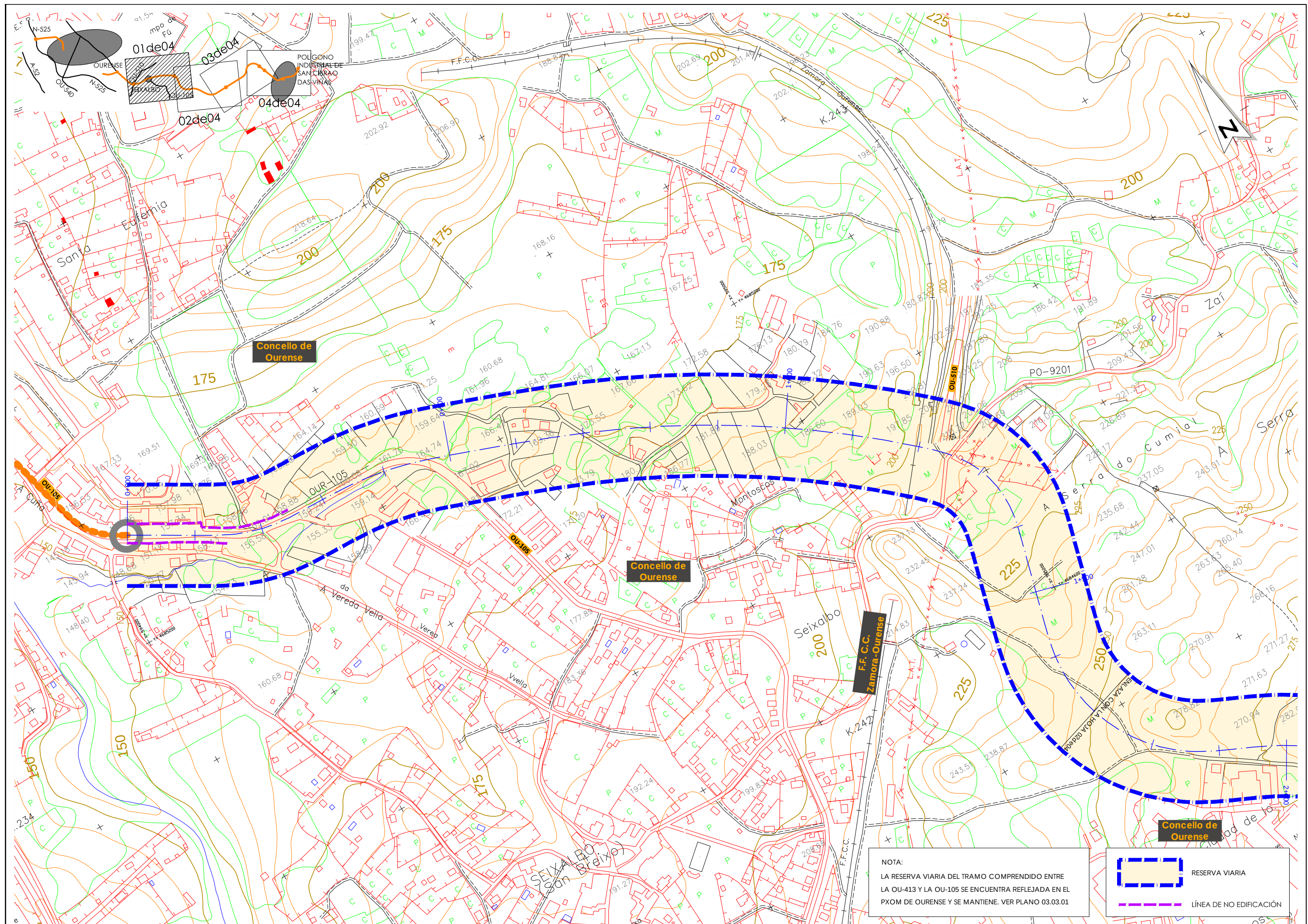






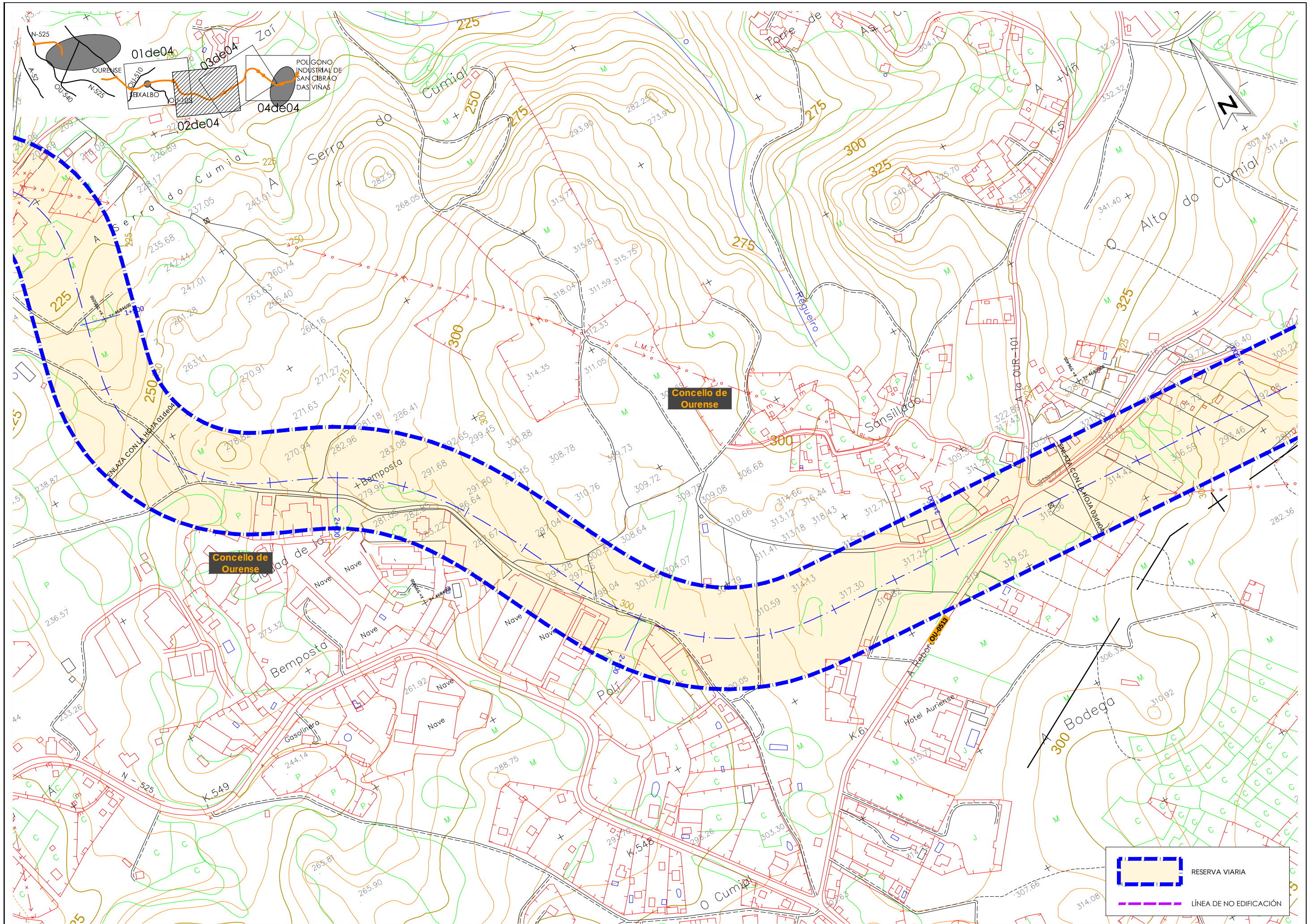


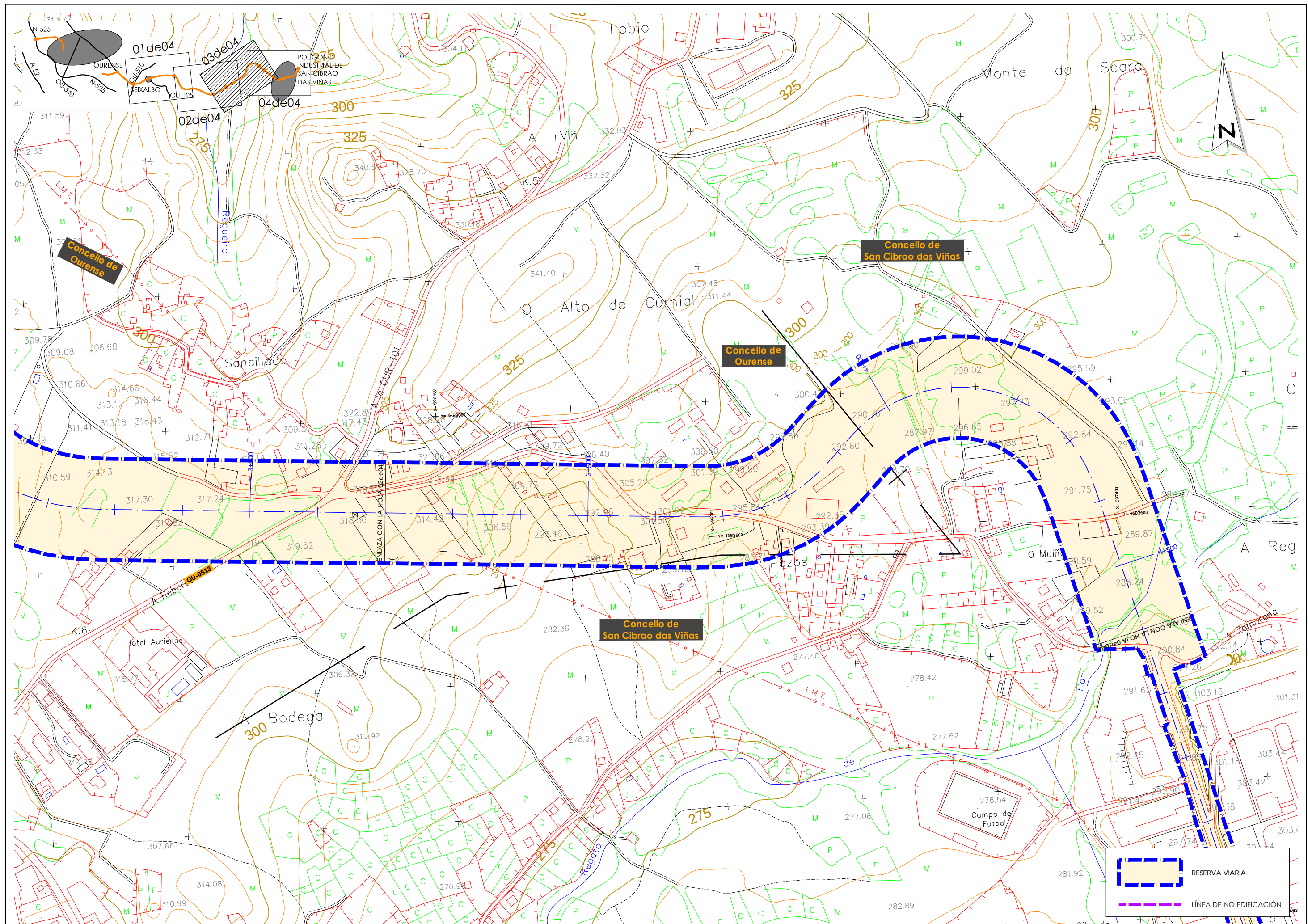


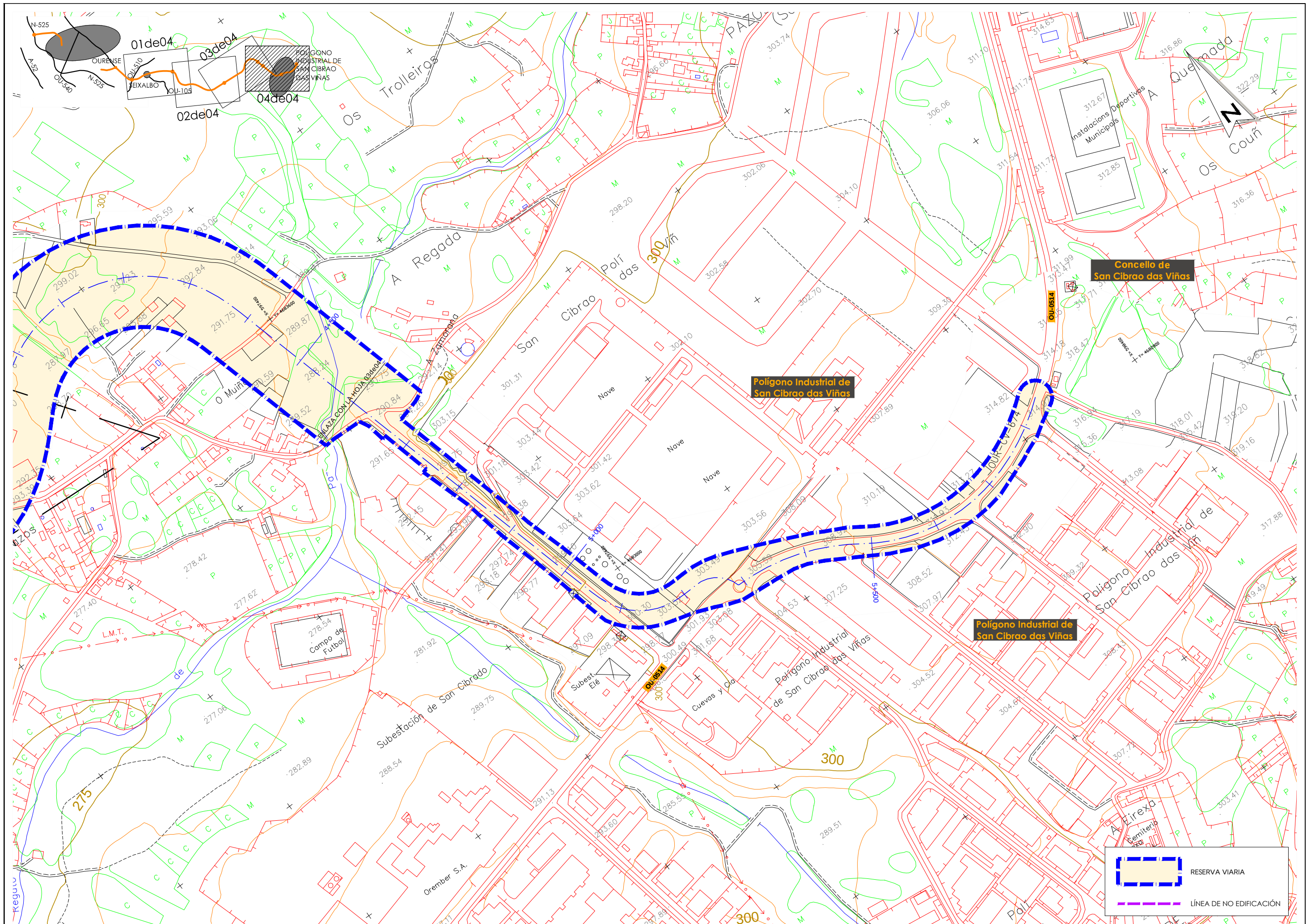


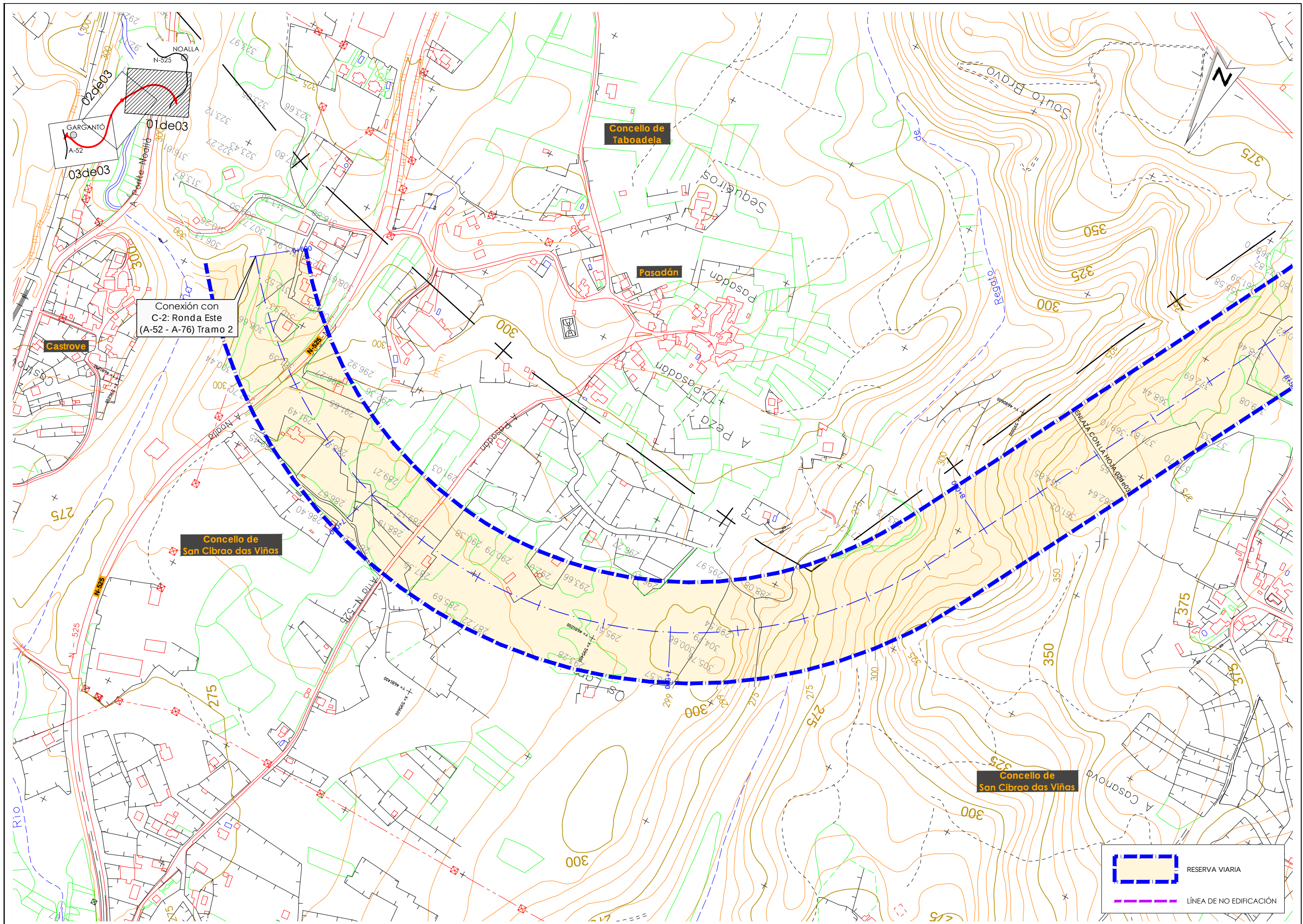
NOTA:
LA RESERVA VIARIA DEL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE
LA OU-413 Y LA OU-105 SE ENCUENTRA REFLEJADA EN EL
PXOM DE OURENSE Y SE MANTIENE. VER PLANO 03.03.01

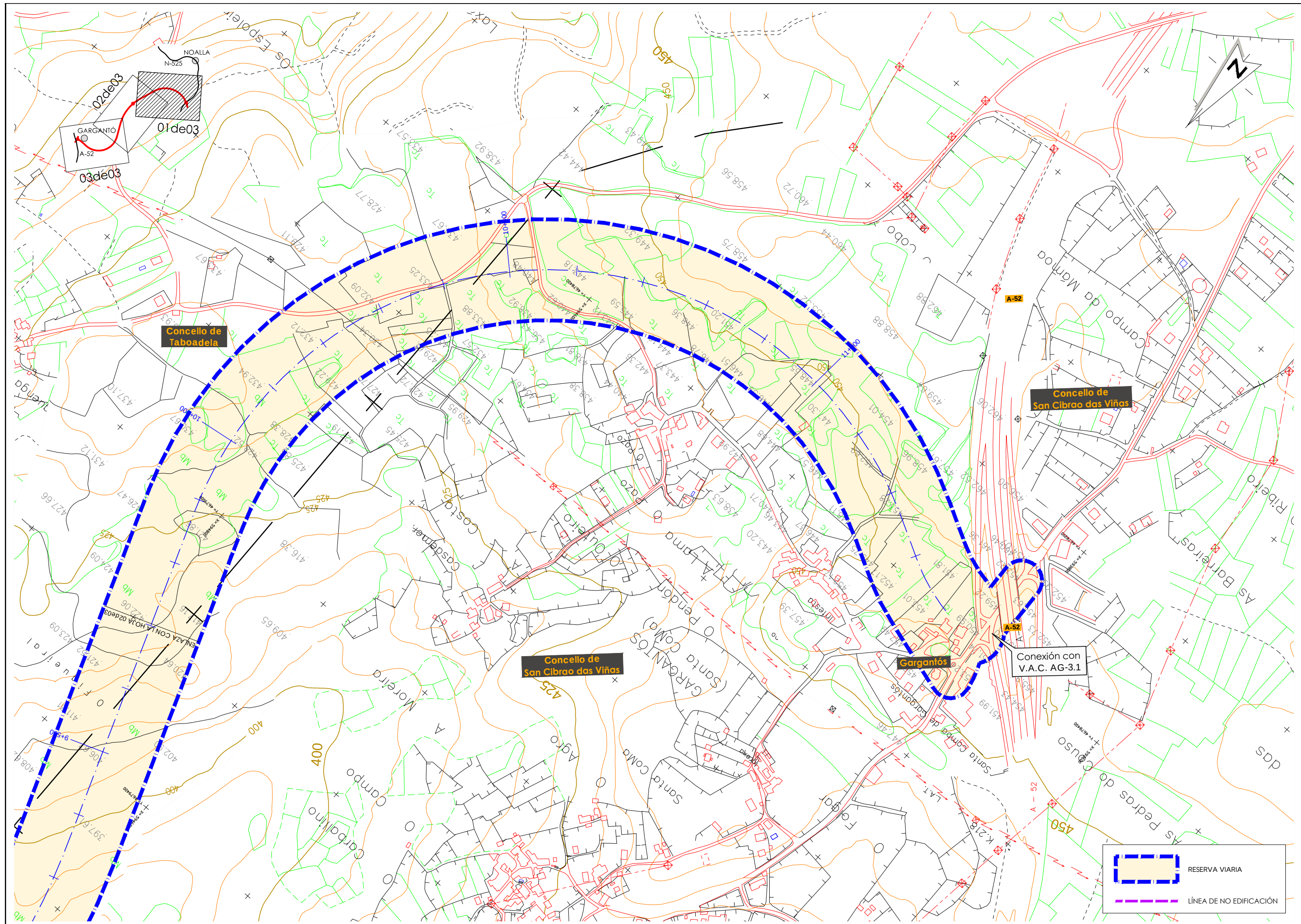
 RESERVA VIARIA
 LÍNEA DE NO EDIFICACIÓN

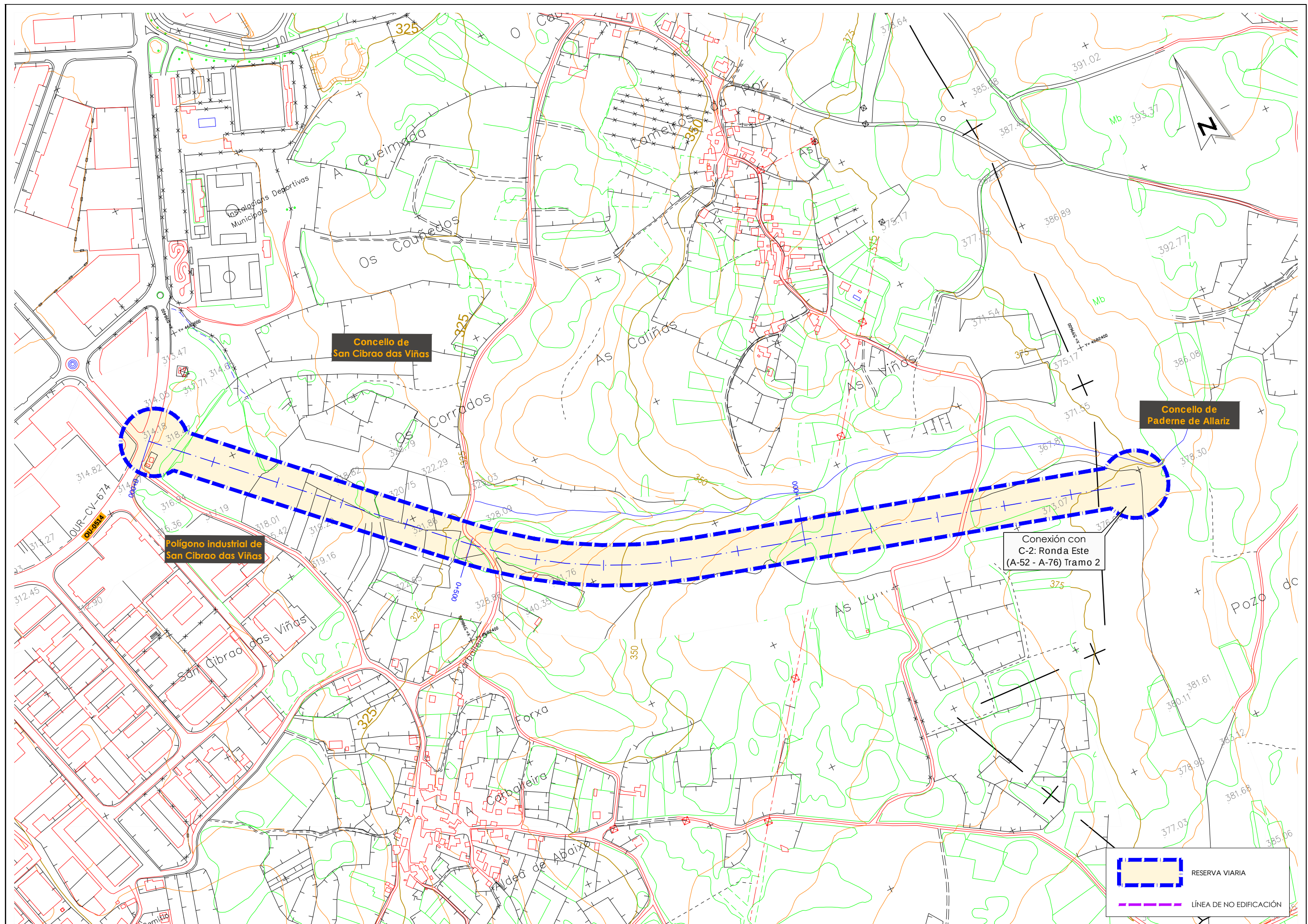


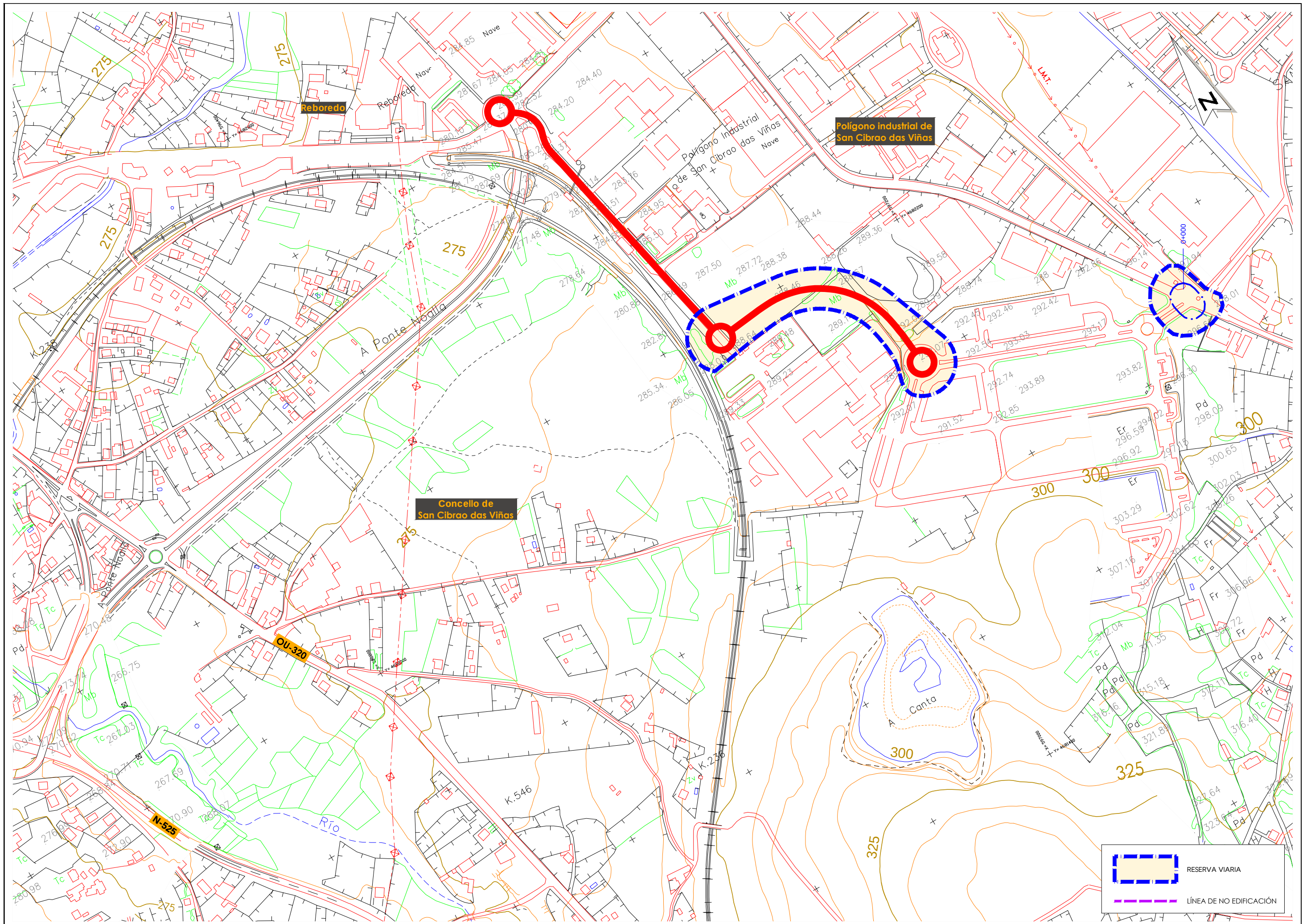


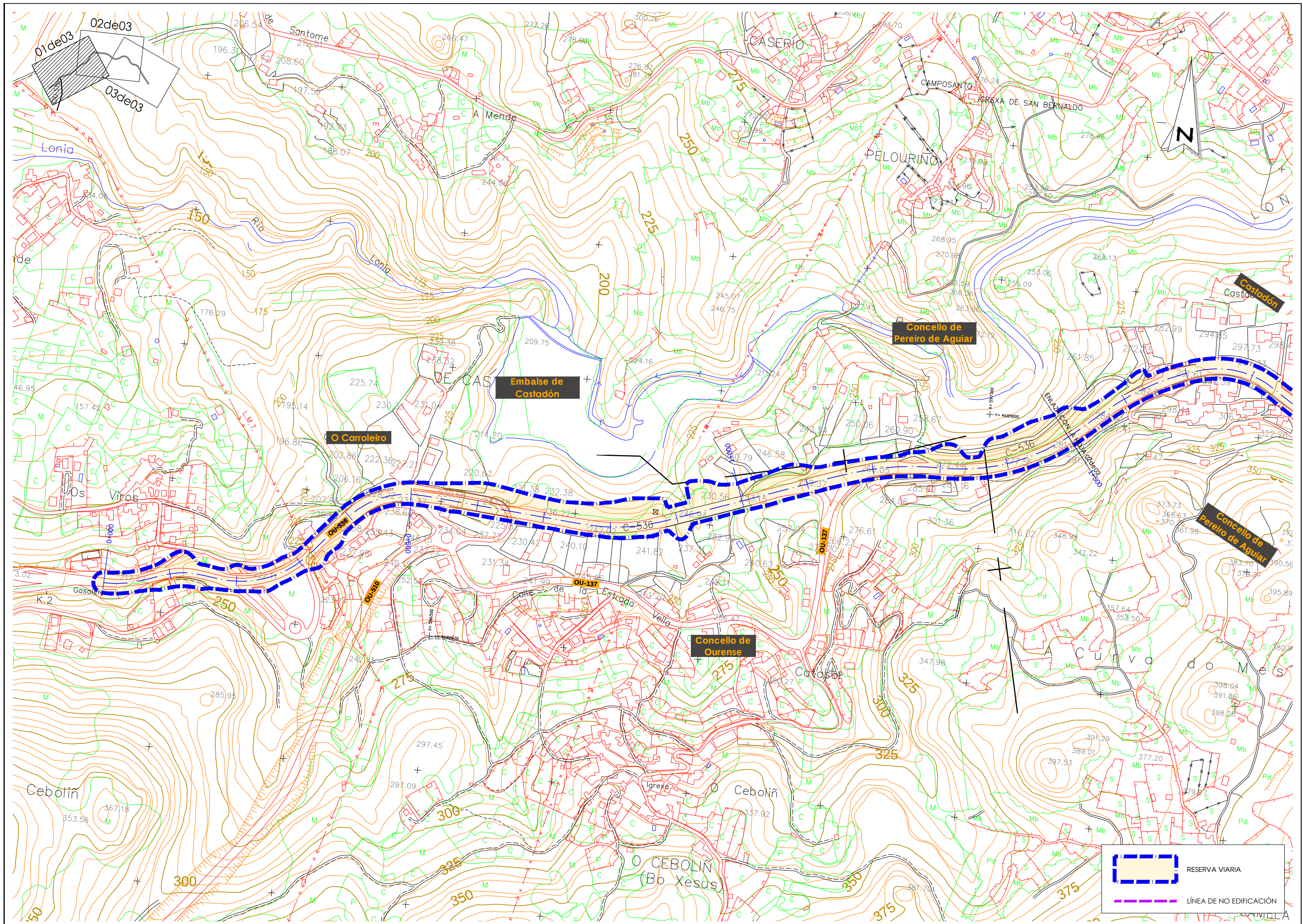


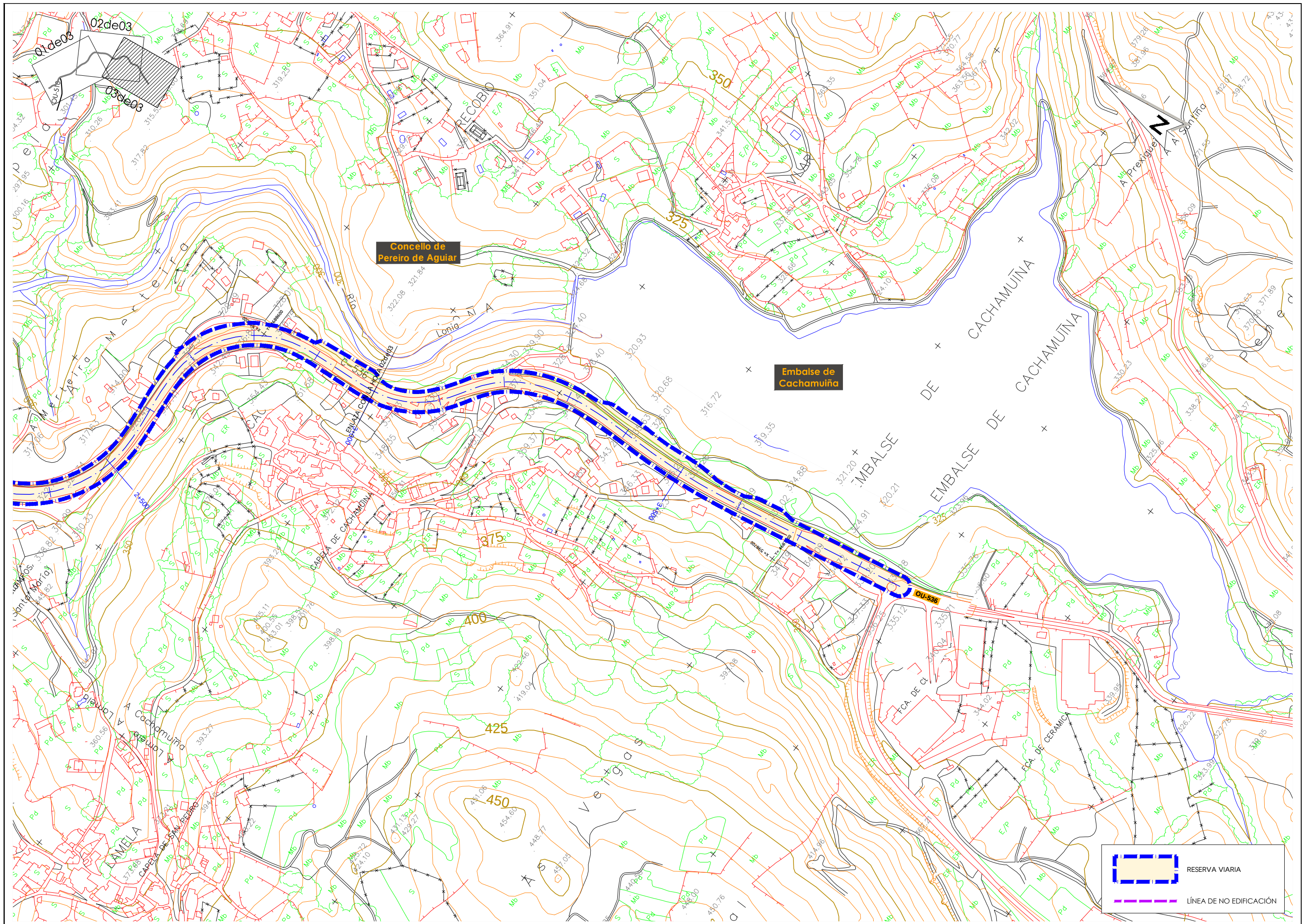


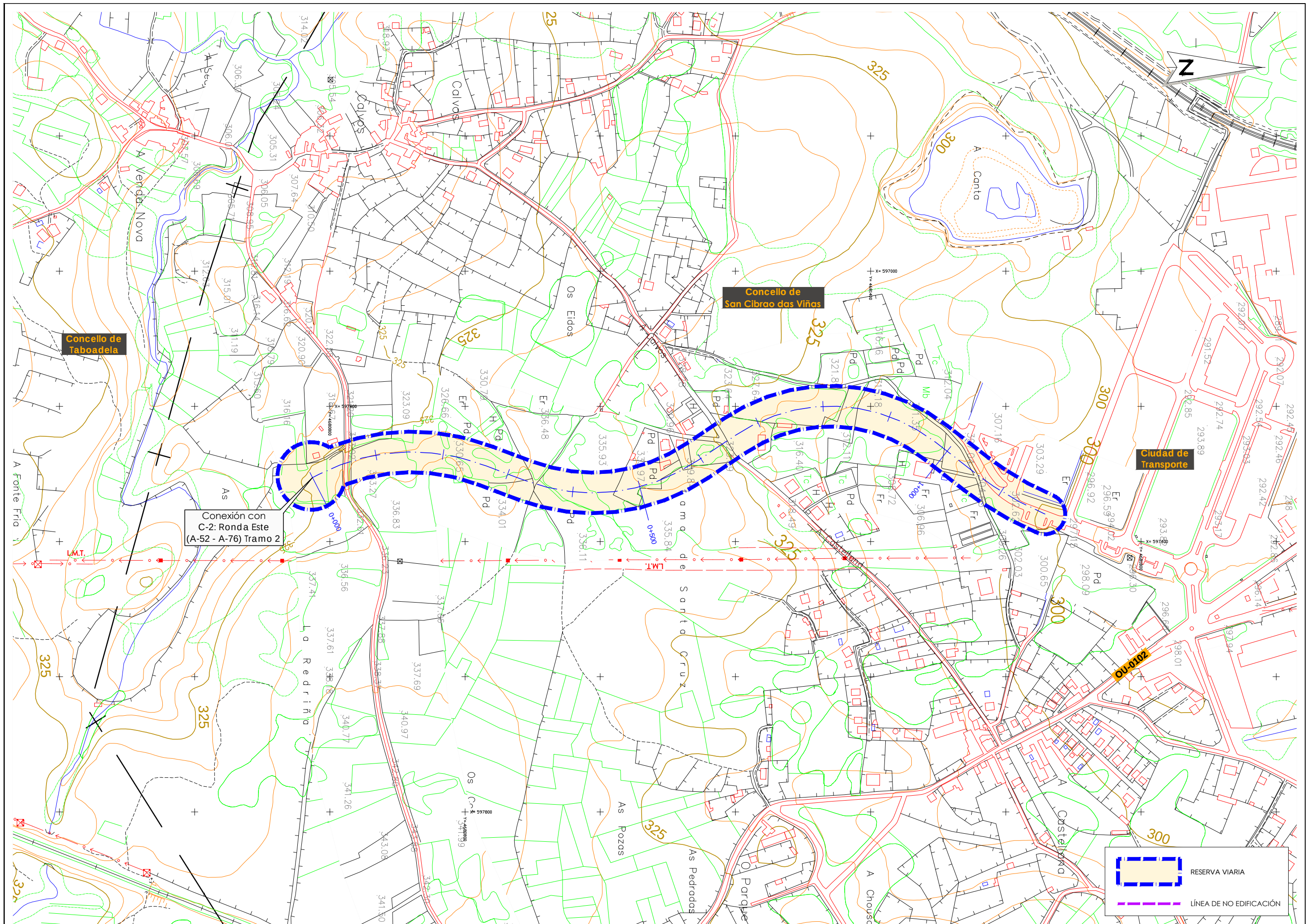


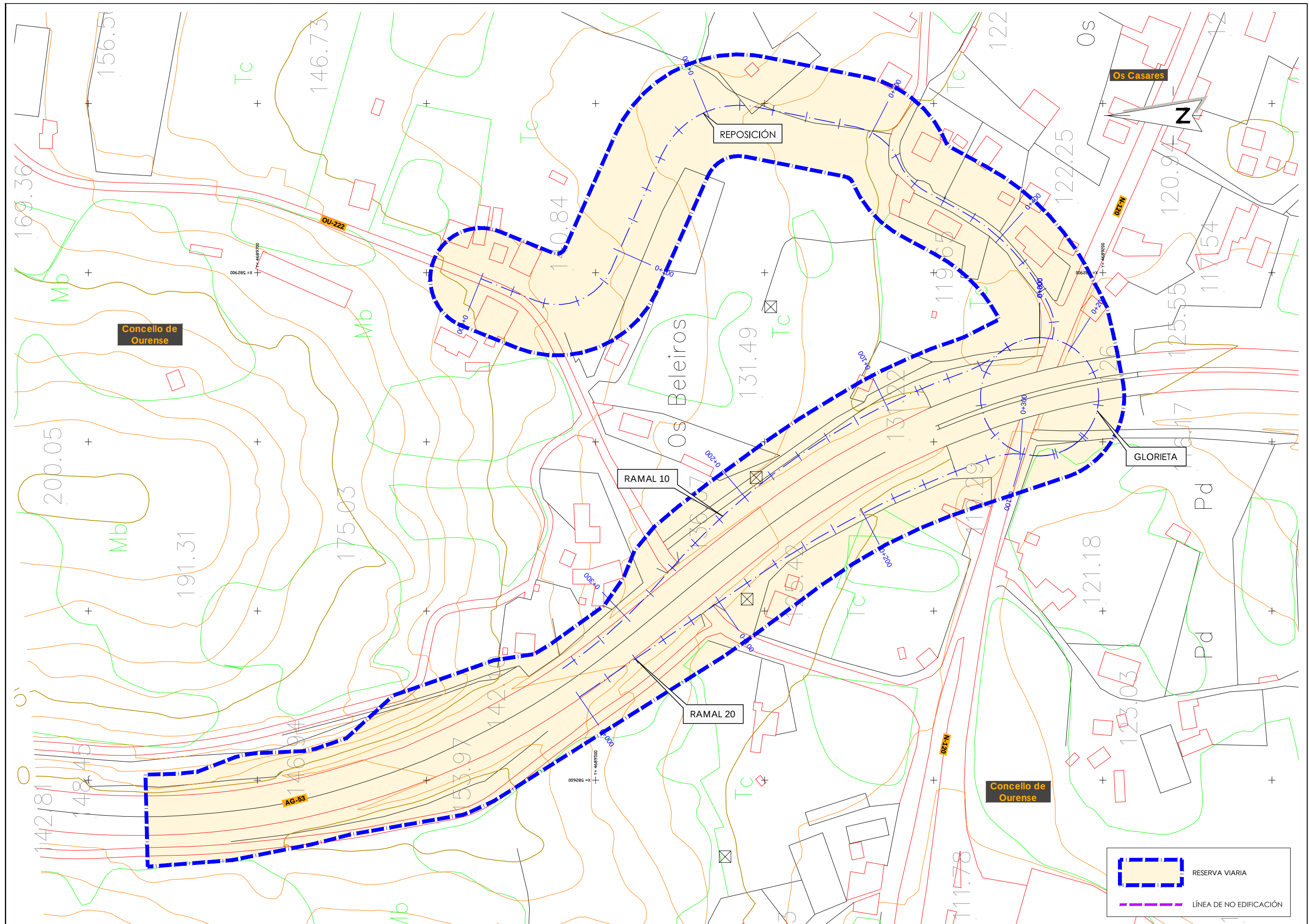


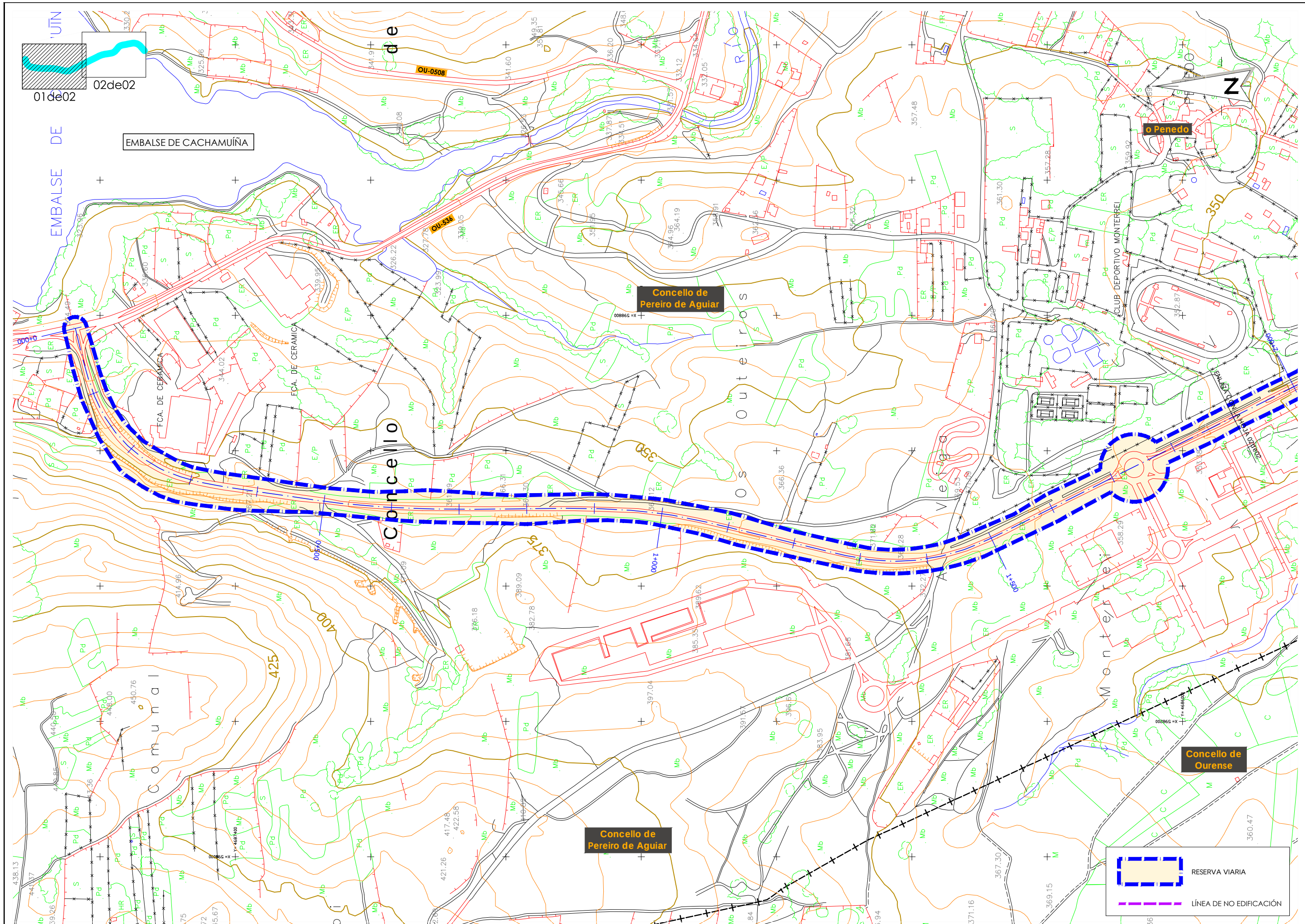


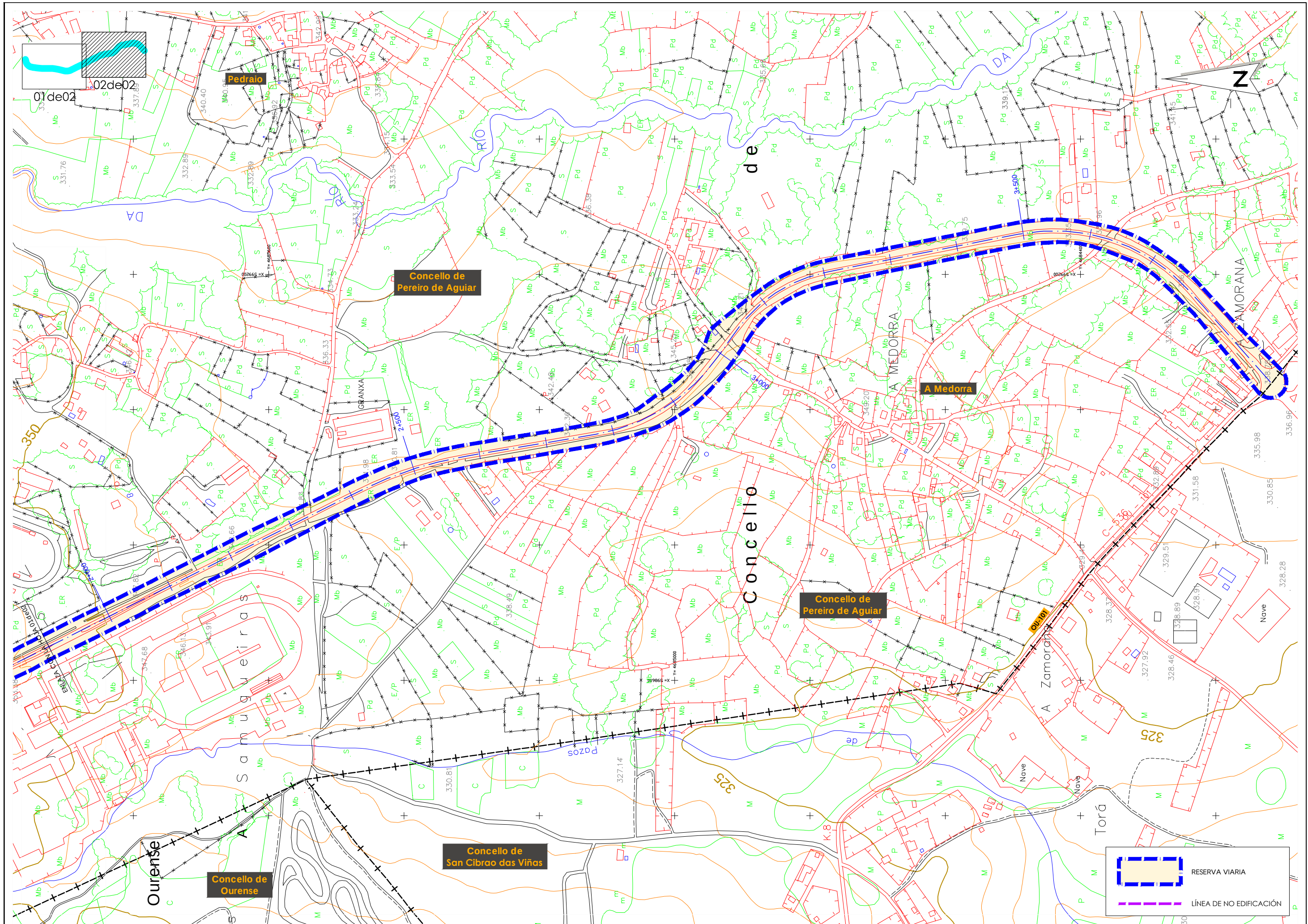


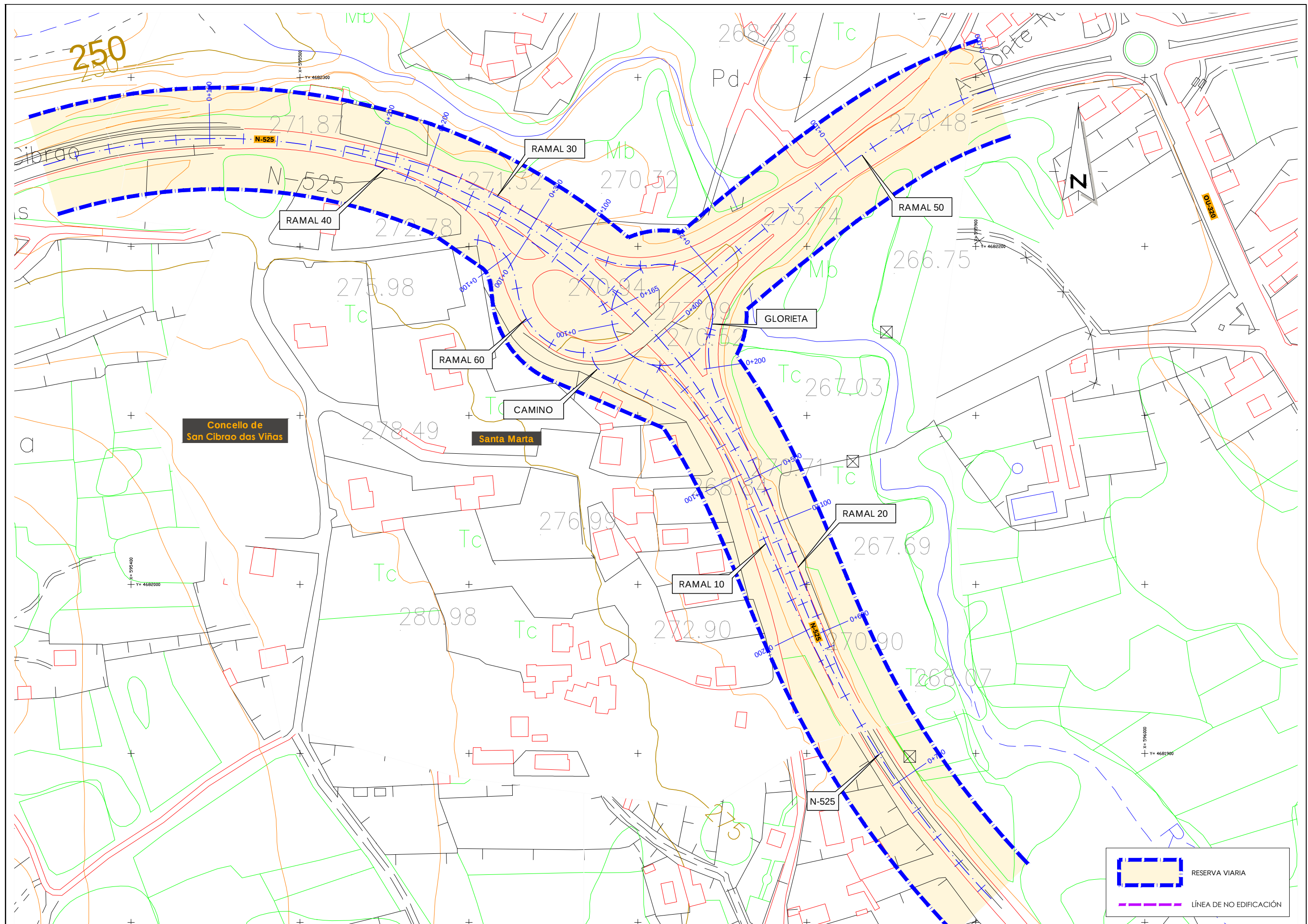


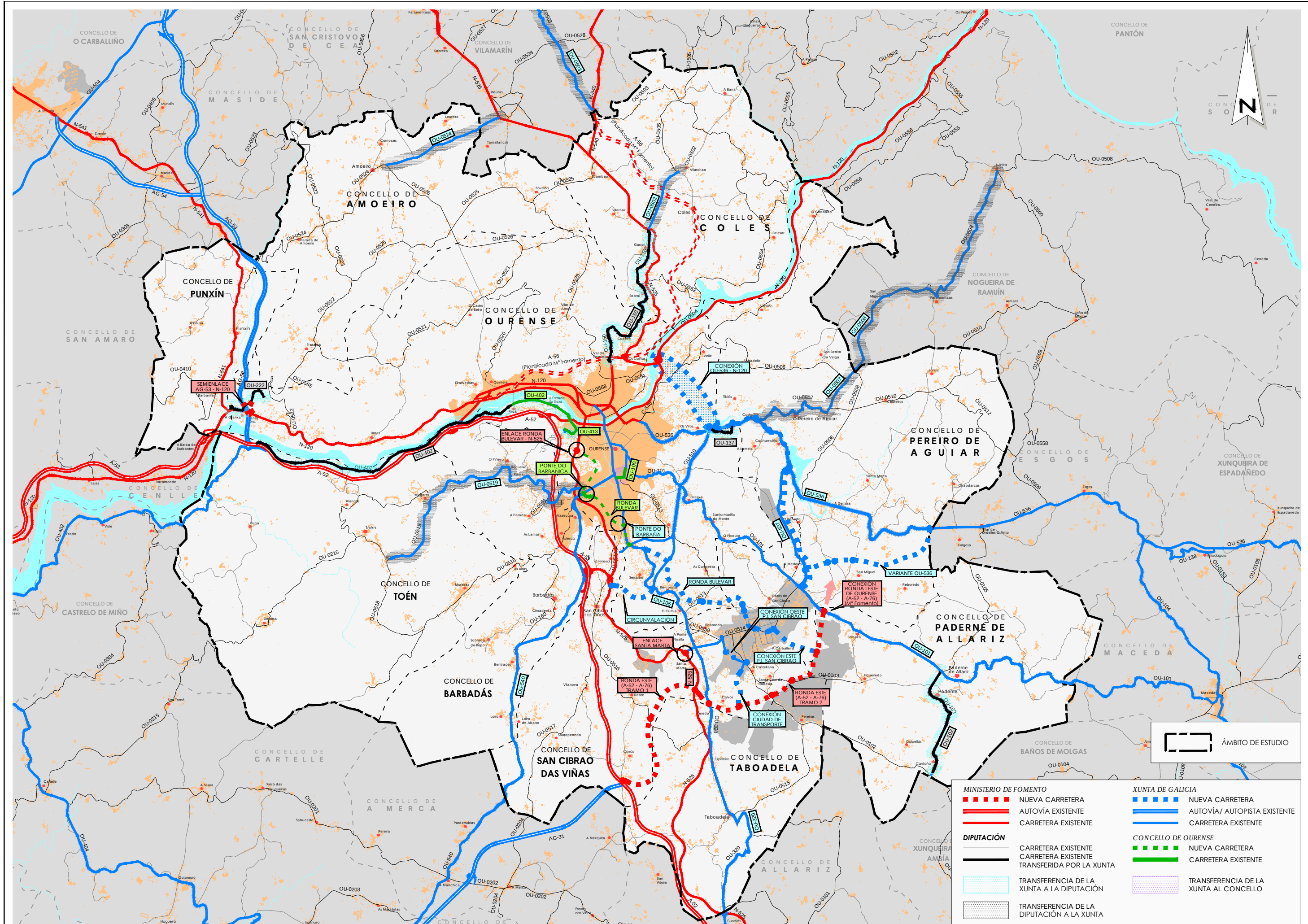












ÁMBITO DE ESTUDIO

MINISTERIO DE FOMENTO	XUNTA DE GALICIA
NUEVA CARRETERA	NUEVA CARRETERA
AUTOVÍA EXISTENTE	AUTOVÍA/ AUTOPISTA EXISTENTE
CARRETERA EXISTENTE	CARRETERA EXISTENTE
DIPUTACIÓN	CONCELLO DE OURENSE
CARRETERA EXISTENTE	NUEVA CARRETERA
CARRETERA EXISTENTE	CARRETERA EXISTENTE
TRANSFERIDA POR LA XUNTA	TRANSFERENCIA DE LA XUNTA AL CONCELLO
TRANSFERENCIA DE LA XUNTA A LA DIPUTACIÓN	TRANSFERENCIA DE LA XUNTA AL CONCELLO
TRANSFERENCIA DE LA DIPUTACIÓN A LA XUNTA	

