

# PLATAFORMA NON A-76 POLA RIBEIRA SACRA

Asamblea do sábado 30 de abril de 2016. (A Penalba)

## Apuntes:

Ley 37/2015, de 29 de setembro, de carreteras (B.O.E de 30 de setembro de 2015, substitúe a la Ley de carreteras, Ley 25/1988 de 29 de xullo). ..... 2

Real Decreto 1812/1994, de 2 de setembro, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (última modificación de 30 de setembro de 2015)..... 4

PITVI (2012-2024): Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda ..... 6

Accesibilidad territorial y "efecto túnel". ..... 8

Planeamiento urbanístico en Galicia: Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia (LOUG). ..... 9

## Apuntes:

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras (B.O.E de 30 de septiembre de 2015, sustituye a la Ley de carreteras, Ley 25/1988 de 29 de julio).

Párrafos extraídos del **PREÁMBULO**

*“(…) La Constitución española, en sus artículos 149.1.21ª y 24ª atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.*

*(…) se han producido importantes cambios en la consideración social hacia aspectos tales como la seguridad viaria, la integración de las infraestructuras en el medio ambiente, la búsqueda de la eficiencia en la gestión de las redes de transporte, y en la de los recursos financieros públicos, asuntos todos ellos en los que las demandas de la sociedad española son en la actualidad más exigentes que en los años en los que se promulgó la Ley anterior (…)*

***(…) Se impone así la obligación de resolver los problemas que crea la creciente necesidad de mayor movilidad ocupando el menor territorio posible, lo cual determina la prioridad de optimizar el servicio que presta la infraestructura existente antes de construir nuevas carreteras (…)***

*(…) Otra de las actuales prioridades sociales es la percepción de las infraestructuras viarias bajo el prisma de la **movilidad sostenible**. Esta sostenibilidad implica, entre otras cosas, el **conseguir mayor eficiencia en la gestión y uso de la infraestructura existente antes de ocupar más territorio con nuevas carreteras**. También la sostenibilidad impone la consideración de la intermodalidad en el entorno de las aglomeraciones urbanas, y **la compatibilidad de las carreteras con la***

**mejor defensa y protección del medio ambiente**, como aspectos esenciales a tener en cuenta al establecer la política de carreteras. **La presente ley recoge estas prioridades** y consideraciones y establece una serie de preceptos dirigidos a su implantación práctica en las actuaciones en la red viaria."

**DISPOSICIONES ADICIONALES.** Disposición adicional 1ª. Catálogo de carreteras estatales:

1. Como anexo II a la presente Ley figura el catálogo con la relación y denominación de carreteras estatales.

*ANEXO II: Catálogo de la Red de Carreteras del Estado*

*El presente Catálogo recoge la relación de carreteras que forman la Red de Carreteras del Estado, a fecha 31 de diciembre de 2014 (...) Asimismo, recoge **la nomenclatura propuesta para las carreteras que en la actualidad están planificadas por el Ministerio de Fomento**, aunque todavía no estén en servicio:*

*(...)*

*A-76: Ponferrada – Ourense*

*A-72: Monforte – Chantada*

*A-56: Lugo - Ourense*

**Real Decreto 1812/1994**, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Carreteras** (última modificación de 30 de septiembre de 2015)

Título II. Régimen jurídico de las carreteras.

Capítulo I: Estudios de carreteras.

### **Artículo 22. Estudios de carreteras**

TÍTULO II  
Régimen jurídico de las carreteras

CAPÍTULO I  
Estudios de carreteras

**Artículo 22.** Estudios de carreteras.

1. Los estudios de carreteras que en cada caso requiera la ejecución de una obra se adaptarán a los siguientes tipos, establecidos en razón a su finalidad:

a) Estudio de planeamiento.

Consiste en la definición de un esquema vial en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista del planeamiento territorial y del transporte.

b) Estudio previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.

c) Estudio informativo.

Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

d) Anteproyecto.

Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema planteado, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

e) Proyecto de construcción.

Consiste en el desarrollo completo de la solución óptima, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

f) Proyecto de trazado.

Es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados (artículo 7,1).

2. Los estudios y proyectos citados constarán de los documentos que respectivamente se relacionan en los artículos siguientes.

## Artículo 25. Estudio informativo

### **Artículo 25.** *Estudio informativo.*

1. El estudio informativo constará de memoria con sus anexos, y planos, que comprenderán:

a) El objeto del estudio y exposición de las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de las carreteras y la concepción global de su trazado.

b) La definición en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas.

c) El estudio de impacto ambiental de las diferentes opciones, en los casos en que sea preceptivo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

d) El análisis de las ventajas, inconvenientes y costes de cada una de las opciones y su repercusión en los diversos aspectos del transporte y en la ordenación territorial y urbanística, teniendo en cuenta en los costes el de los terrenos, servicios y derechos afectados en cada caso, así como los costes ambientales y de siniestralidad.

e) La selección de la opción más recomendable.

2. Será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de las siguientes obras:

a) Autopistas, autovías y vías rápidas que supongan nuevo trazado.

b) Nuevas carreteras.

c) Variantes no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población afectados.

## Artículo 33. Normas especiales para la aprobación de estudios informativos

### **Artículo 33.** *Normas especiales para la aprobación de estudios informativos.*

1. Cuando se trate de construir carreteras o variantes no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente deberá remitir el estudio informativo correspondiente a las Comunidades Autónomas y Corporaciones locales afectadas, al objeto de que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas a que afecte la nueva carretera o variante. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que dichas Administraciones Públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la propuesta formulada. En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de Ministros, que decidirá si procede ejecutar el proyecto, y, en este caso, ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación (artículo 10.1).

2. En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico aprobado, la aprobación definitiva de los estudios indicados en el apartado 1 de este artículo comportará la inclusión de la nueva carretera o variante en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad (artículo 10.3).

3. Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas carreteras o variantes contenidas en estudios de carreteras aprobados definitivamente.

## PITVI (2012-2024): Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

Es el actual documento de planificación estratégica de infraestructuras vigente en el Estado español. En él se definen las actuaciones objetivo en materia de infraestructuras para el período 2012-2024.

Se puede consultar y descargar directamente desde la web del Ministerio de Fomento:

[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/PLANES/PITVI/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/)

Apartado 6.2. – Mapas de la Red

6.2.1. – Red de carreteras





En el mapa de la red de carreteras planificada se observa cómo desde Monforte se planifica una “Y” que conectaría Monforte con la futura A-56 Lugo – Ourense hacia Chantada (A-72) y hacia Ourense (A-76).

Esta excesiva subdivisión de la infraestructura viaria viene a contradecir el espíritu de la nueva Ley de Carreteras (Ley 37/2015) donde se indica:

*(...) Se impone así la obligación de resolver los problemas que crea la creciente necesidad de mayor movilidad ocupando el menor territorio posible, lo cual determina la prioridad de optimizar el servicio que presta la infraestructura existente antes de construir nuevas carreteras (...)*

## **Accesibilidad territorial y “efecto túnel”.**

**Accesibilidad territorial:** se define como la facilidad para acceder a cualquier punto de un territorio empleando la red de infraestructuras existente. La accesibilidad es inversamente proporcional a la capacidad de la infraestructura. Es decir, una autovía dota de menor accesibilidad al territorio que una carretera nacional. A una autovía sólo se puede acceder en determinados puntos del territorio habilitados para tal fin: **los enlaces**.

El Estudio Informativo de la A-76 indica qué enlaces se propone proyectar para acceder a la misma pero no concreta su tipología. Es altamente probable que las parroquias de la ribera del Miño del Concello de Nogueira de Ramuín queden peor comunicadas con nodos principales (Ourense o Monforte) de lo que lo están en la actualidad.

Además, la disposición de enlaces supone un coste elevado y una gran ocupación de territorio.

**Efecto túnel de una infraestructura de alta capacidad:** una infraestructura de alta capacidad permite enlazar nodos de transporte con unas buenas condiciones de tiempo, costes y calidad de servicio. Sin embargo, sus beneficios no son iguales para todos los territorios por los que discurre la infraestructura, siendo especialmente beneficiosa sólo para los nodos que comunica (en el caso de la A-76 estos nodos serían Ourense, Monforte, O Barco de Valdeorras y Ponferrada).



## Planeamiento urbanístico en Galicia: Lei 2/2016, do 10 de febrero, do solo de Galicia (LOUG).

**Solo rústico:** aqueles que son incompatibles coa urbanización.

### Artigo 34: Solo rústico de especial protección

e) Solo rústico de protección de infraestruturas, constituído polos terreos rústicos destinados á localización de infraestruturas e as súas zonas de afección, tales como as comunicacións e telecomunicacións, as instalacións para o abastecemento, saneamento e depuración da auga, as de xestión de residuos sólidos, as derivadas da política enerxética ou calquera outra que xustifique a necesidade de afectar unha parte do territorio, conforme a previsión dos instrumentos de planeamento urbanístico e de ordenación do territorio.

f) Solo rústico de protección de espazos naturais, constituído polos terreos sometidos a algún réxime de protección por aplicación da lexislación de conservación da natureza ou da lexislación reguladora dos espazos naturais, a flora e a fauna.

g) Solo rústico de protección paisaxística, constituído polos terreos considerados como áreas de especial interese paisaxístico de conformidade coa lexislación de protección da paisaxe de Galicia e como espazos de interese paisaxístico no Plan de ordenación do litoral.

h) Solo rústico de protección patrimonial, constituído polos terreos protexidos pola lexislación de patrimonio cultural.

CVE-DOG: iy4kqjk0-42m3-bfg9-frc8-ike8wrvaa7j9



XUNTA  
DE GALICIA

ISSN1130-9229 Depósito legal C.494-1990 <http://www.xunta.es/diario-oficial-galicia>