
PLAN DE MOBILIDADE E ORDENACIÓN VIARIA ESTRATÉXICA 2010-2015

move

PLAN de MOBILIDADE e ORDENACIÓN VIARIA ESTRATÉXICA

Achegando á xente



XUNTA DE GALICIA

ÍNDICE

1	LIÑAS BÁSICAS	2
2	OBXECTIVOS	3
3	ANÁLISE DA REDE DE ESTRADAS DE GALICIA	4
	3.1 REDE DE ESTRADAS EXISTENTES	4
4	PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS	6
	4.1 REDE DO MINISTERIO DE FOMENTO	6
	4.2 REDE INTERIOR	6
	4.2.1 REDE DE ALTAS PRESTACIÓNS	6
	4.2.2 REDE CONVENCIONAL DE PRIMEIRO NIVEL	6
	4.2.3 REDE CONVENCIONAL DE SEGUNDO NIVEL	6
	4.2.4 REDE VIARIA METROPOLITANA	7
5	ACTUACIÓNS PROPOSTAS	8
	5.1 NOVA CLASIFICACIÓN DA REDE VIARIA GALEGA	8
	5.2 ACTUACIÓNS NA REDE ESTATAL	9
	5.2.1 REDE PLANIFICADA	9
	5.2.2 REDE A INCLUIR NA REVISIÓN DO PEIT	10
	5.3 ACTUACIÓNS NA REDE AUTONÓMICA. PROGRAMAS DE INFRAESTRUTURAS	11
	5.3.1 PROGRAMA DE VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS	13
	5.3.2 PROGRAMA DE VÍAS ESTRUTURANTES	23
	5.3.3 PROGRAMAS DE ACTUACIÓNS EN VÍAS COMPLEMENTARIAS	28
	5.3.4 PROGRAMA DE ACTUACIÓNS DE APOIO	29
	5.3.5 PROGRAMA DE ACTUACIÓNS EN MEDIOS URBANOS	31
	5.3.6 PROGRAMA DE MANTENIMENTO E CONSERVACIÓN	33
	5.3.7 PROGRAMA DE SEGURIDADE VIAL	33
	5.3.8 PROGRAMA DE I+D+I E MELLORA DA INTEGRACIÓN PAISAXÍSTICA DAS ESTRADAS	36
	5.4 ACTUACIÓNS NA REDE AUTONÓMICA. PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DAS PEAXES	37
6	ORZAMENTOS (INCLÚE ANO 2009)	39
7	FINANCIAMENTO	40
	7.1 FINANCIAMENTO ORZAMENTARIO	40
	7.2 FINANCIAMENTO EXTRAORZAMENTARIO	40
8	RESUMO	43
9	CONCLUSIÓNS	47

1 LIÑAS BÁSICAS

A elaboración do **PLAN DE MOBILIDADE E ORDENACIÓN VIARIA ESTRATÉXICA**, **Plan MOVE**, artículase en torno ás seguintes liñas básicas:

- Orientar a política en materia de infraestruturas ao servizo dunha concepción estratéxica e global do país, contribuíndo á mellora da competitividade da economía e ao benestar dos cidadáns.
- Mellorar as condicións de accesibilidade e da mobilidade das persoas, garantindo o acceso da poboación e das mercadorías ás infraestruturas do transporte con carácter equitativo, universal e global.
- Acadar unha mobilidade sostible, compatibilizando o desenvolvemento económico coa preservación do medio ambiente.
- Garantir a seguridade no transporte, mellorando as condicións das infraestruturas e dos usuarios.

Xunto a estas liñas básicas, as actuacións en materia de infraestruturas estarán marcadas polos criterios de racionalidade, calidade, eficiencia, integración e coordinación, transparencia e diálogo.

2 OBXECTIVOS

En desenvolvemento das Liñas Básicas nas que se enmarca o **Plan MOVE**, defínense os seguintes obxectivos:

- Completar a articulación da rede de infraestruturas de transporte de Galicia co exterior e a conexión entre os principais eixos interiores.
- Adecuar o transporte nos medios urbanos, mellorando a accesibilidade dos diferentes ámbitos funcionais do territorio dende unha perspectiva metropolitana.
- Garantir que o 80% da poboación se sitúe a menos de 10 minutos dunha Vía de Altas Prestacións (VAP).
- Mellorar a seguridade viaria, reducindo nun 50% o número de vítimas de accidentes de circulación nas estradas galegas no horizonte do ano 2013.
- Elevar o investimento en mantemento, xestión e conservación da rede ao 3% do seu valor patrimonial.
- Flexibilizar o sistema de peaxes nas autoestradas galegas atendendo a criterios de coherencia, globalidade, progresión e universalidade. A peaxe non debe ser unha barreira para a mobilidade das persoas en Galicia.
- Fomentar o emprego de sistemas de transporte alternativos ao vehículo privado, a través da implantación de aparcadoiros disuasorios nos contornos das cidades, así como de itinerarios peonís e ciclistas.

Coa finalidade de acadar estes obxectivos establécense os seguintes horizontes temporais que vanse a utilizar no presente documento para recoller as diferentes actuacións que serán postas en servizo ao longo de cada período:

- Período 2010-2013, coincidente coa presente lexislatura.
- Período 2014-2015, que supón o resto do presente Plan.

Con independencia do horizonte da planificación, tendo en conta a existencia de actuacións que se prolongan mais alá da presente planificación, establécese un segundo horizonte temporal no ano 2020, data de finalización do PEIT, que a súa vez presenta dous fitos parciais:

- Período 2016-2017.
- 2018-2020, que é o período restante ata o 2020 (horizonte final do PEIT).

3 ANÁLISE DA REDE DE ESTRADAS DE GALICIA

3.1 REDE DE ESTRADAS EXISTENTES

En materia de estradas Galicia presenta unha extensa rede, xestionada polas distintas administracións (Estado, Xunta, Deputacións Provinciais e Concellos), que alcanza na actualidade os 17.738 km; cifra que sitúa a Comunidade Autónoma notablemente por enriba da media estatal, tanto no que se refire á lonxitude da rede por superficie territorial (604 km por 1.000 km² de superficie, fronte ós 327 km da media do Estado) , coma en relación á súa poboación (639 km por 100.000 habitantes, fronte ós 382 km da media Estatal).

Densidade da rede de estradas. Galicia e España	GALICIA	ESPAÑA
Lonxitude da rede por superficie (km/1.000 km ²)	604	327
Lonxitude da rede por poboación (km/100.000 hab)	639	382

O artigo 2 da Lei 4/1994, de Estradas de Galicia establece a clasificación das estradas con itinerario comprendido integramente en Galicia e que non sexan de titularidade do estado, en función das súas características; e a relación de estradas de titularidade da Comunidade Autónoma de Galicia foi aprobada polo Decreto 308/2003 de 26 de xuño, resultando en consecuencia con ambos a seguinte clasificación da rede viaria actual na Comunidade Autónoma:

TITULARIDADE	TOTAL	% SOBRE LONXITUDE TOTAL REDE
REDE ESTATAL	2.406	13,6%
AUTOPISTAS E AUTOVÍAS	771	32,0%
RESTO RIXE	1.635	68,0%
REDE AUTONÓMICA	5.434	30,6%
VÍAS DE ALTA CAPACIDADE	334	6,2%
PRIMARIA BÁSICA	1.404	25,8%
PRIMARIA COMPLEMENTARIA	1.442	26,5%
SECUNDARIA	2.254	41,5%
REDE DEPUTACIÓNS PROVINCIAIS	9.898	55,8%
REDE CONVENCIONAL	9.898	100,0%
TOTAL	17.738	100,0%

Lonxitudes (km) de estradas galegas e porcentaxes

As funcións de cada unha das redes son:

Rede do Ministerio de Fomento

Son estradas estatais as integradas nun itinerario de interese xeral ou cuxa función no sistema de transporte afecte a máis dunha comunidade autónoma.

- 1) Canalizan as relacións co resto de España e cos principais pasos fronteirizos.
- 2) Facilitan a conexión entre os grandes núcleos de poboación.
- 3) Constitúen o acceso a un porto ou aeroporto de interese xeral.

Rede da Xunta de Galicia

- 1) Actúa como difusora do tráfico de longa distancia movido pola RIXE.
- 2) Posibilita as relacións interiores entre as distintas comarcas e a conexión dos núcleos de tamaño medio.

Rede das Deputacións Provinciais e dos Concellos

- 1) Soporte e garantía da accesibilidade territorial: rede “capilar” que vasculariza o territorio, e cumpre unha dobre funcionalidade:
 - Conectan un gran número de núcleos con vías de maior capacidade e cos principais nodos da rede.
 - Posibilitan tamén desprazamentos locais, ao marxe dos grandes eixos viarios.

4 PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS

4.1 REDE DO MINISTERIO DE FOMENTO

As IMDs máis elevadas corresponden ao eixo Atlántico, estando as conexións co centro da península por debaixo da súa capacidade. As principais problemáticas identificadas son as seguintes:

- Necesidade de completar as vías existentes para lograr os obxectivos de accesibilidade, reducindo os tempos de acceso da poboación a unha VAP.
- Problemas de conxestión en determinados treitos con niveis de servizo baixos e alta demanda.

4.2 REDE INTERIOR

4.2.1 REDE DE ALTAS PRESTACIÓNS

As IMDs máis elevadas corresponden tamén á área do eixo Atlántico, estando o viario interior por debaixo da súa capacidade. As principais problemáticas son similares ás definidas para as conexións co exterior.

4.2.2 REDE CONVENCIONAL DE PRIMEIRO NIVEL

- Deficiencias nas características técnicas (radios, pendentes,...) para os obxectivos de funcionalidade e seguridade. Un 5% do total da rede presentan tramos con pendente superior ao 7% e o 11% das estradas autonómicas presentan tramos con curvas con radios inferiores a 130m.
- Necesidade de completar as vías existentes para lograr os obxectivos de accesibilidade.
- Presenza de travesías en vías con tráfico elevados. Nesta rede atópanse 504 km de travesías, dos que 296 km presentan intensidades de tráfico superiores ós 8.000 veh/día.

4.2.3 REDE CONVENCIONAL DE SEGUNDO NIVEL

As principais problemáticas neste caso concéntranse na existencia de treitos con características técnicas deficientes, e na presenza de numerosas travesías, que se traducen nunha problemática en canto á funcionalidade e á seguridade. Nesta rede atópanse a maior parte das estradas de calzada menor a 6 m (1.478 km) e case o 50% da rede non ten beiravía ou esta é menor de 50 cm.

Do total dos 1.670 km de travesías que se atopan na rede autonómica, o 70% sitúanse nesta rede.

4.2.4 REDE VIARIA METROPOLITANA

Nas áreas metropolitanas os principais problemas detectados son problemas de conxestión por falta de capacidade da rede para as elevadas demandas de tráfico que soportan, o que fai necesario completar e mellorar a conectividade das redes viarias das áreas metropolitanas coa finalidade de acadar un aumento da súa capacidade e unha diversificación dos tráfico, reforzada con actuacións de apoio que favorezan a complementariedade do vehículo privado co transporte público.

O 11% da lonxitude das estradas autonómicas superan os 8.000 veh/día de IMD, concentrados na súa maior parte nas vías de acceso ós contornos urbanos. Os problemas máis importantes de capacidade da rede concéntranse nos contornos urbanos das provincias de A Coruña (A Coruña, Ferrol e Santiago) e Pontevedra (Vigo e Pontevedra), así como nas principais vías de comunicación coas Rías Baixas, zonas todas elas cunha importante concentración de poboación.

5 ACTUACIÓNS PROPOSTAS

5.1 NOVA CLASIFICACIÓN DA REDE VIARIA GALEGA

A grande extensión da rede de estradas fai pensar na necesidade dunha nova proposta de clasificación concibindo a rede como un **sistema único**, pois para o usuario a rede viaria é un único sistema que, independentemente da titularidade de cada unha das estradas, lle confire diversas opcións para levar a cabo desprazamentos dentro do territorio. En consecuencia, establécese unha **clasificación funcional** da rede.

Esta visión leva consigo a realización de propostas que afectan á globalidade da rede viaria, incluíndo, ademais da rede autonómica, tanto a rede do Ministerio de Fomento como a rede local das Deputacións Provinciais e dos Concellos.

Como resultado da análise realizada da situación actual da clasificación de estradas en Galicia, faise necesario propoñer unha **nova clasificación da rede viaria galega** en función das relacións co territorio. Así, distínguese entre Vías de Altas Prestacións, Vías Estruturantes, Vías Complementarias e Rede Local.

Vías de Altas Prestacións (VAP)

Constituída polas vías de maior entidade que comunican a Comunidade Autónoma co resto de España e Portugal, así como as principais áreas metropolitanas entre si. Conforman este grupo autopistas, autovías, corredores e vías para automóbiles. O seu deseño respoosta ás necesidades actuais e futuras, quedando previsto o seu desdoblamento en función da evolución do tráfico.

Vías Estruturantes

Composta pola rede convencional de primeira orde, tanto estatal como autonómica, verteбра o territorio dunha forma coherente, garantindo a articulación e a comunicación entre as capitais comarcais e os grandes ámbitos territoriais coas Vías de Altas Prestacións.

Vías Complementarias

Formada pola rede autonómica de segunda orde, a súa función é completar a vertebración territorial, garantindo a accesibilidade ao resto de asentamentos de poboación.

Rede Local

Rede capilar soporte da difusión territorial que dá acceso aos núcleos de menor entidade e aos espazos rurais, garantindo a accesibilidade terminal.

Este segmento da rede adquire gran importancia debido á gran dispersión de asentamentos.

5.2 ACTUACIÓNS NA REDE ESTATAL



5.2.1 REDE PLANIFICADA

O Ministerio de Fomento desenvolveu a súa planificación das Vías de altas prestación no Plan Estratégico de Infraestruturas e Transporte 2005-2020, que se recolle na seguinte imaxe:



Fonte: PEIT 2005-2020.

ACTUACIÓNS PREVISTAS NO PEIT PARA A REDE DE ALTAS PRESTACIÓNS DO MINISTERIO DE FOMENTO EN GALICIA




-  Rede de Altas Prestacións do Estado proposta no PEIT do Ministerio de Fomento
-  Rede de Altas Prestacións da Comunidade Autónoma proposta no PEIT do Ministerio de Fomento

5.2.2 REDE A INCLUIR NA REVISIÓN DO PEIT

A Xunta de Galicia nesta visión da rede como sistema único presenta neste **Plan MOVE** unha proposta conxunta da Rede de Vías de Altas Prestacións. Na seguinte imaxe aparecen aquelas propostas adicionais as incluídas no PEIT 2005-2020, que a Xunta de Galicia solicita incluír na revisión deste polo Ministerio de Fomento:



ACTUACIÓNS PROPOSTAS NO PLAN DE MOBILIDADE E ORDENACIÓN VIARIA ESTRATÉXICA PARA A REDE DE ALTAS PRESTACIÓNS DO MINISTERIO DE FOMENTO

-  Rede de Altas Prestacións do Estado proposta no PEIT do Ministerio de Fomento
-  Rede de Altas Prestacións da Comunidade Autónoma proposta no PEIT do Ministerio de Fomento
-  Rede de Altas Prestacións do Estado proposta no **Plan MOVE** da Xunta de Galicia. A incluír na revisión do PEIT.

- ① VAP Lavacolla (A-54) – Guitiriz (A-6)
- ② VAP Pontevedra – Cerdedo – Lalín – Lugo
- ③ VAP Monforte – Chantada (A-76)
- ④ VAP Ronda Leste de Ourense

Na modificación do PEIT a Xunta de Galicia incluír os cambios de titularidade do treito do M^o Fomento da Autoestrada Santiago – Ourense, así como da Autoestrada AP-9.

5.3 ACTUACIÓNS NA REDE AUTONÓMICA. PROGRAMAS DE INFRAESTRUTURAS

Baixo o prisma da mellora global do sistema de transporte e da accesibilidade, a concreción das accións en infraestrutura viaria subdividense en oito programas básicos de actuación, que contribúen conxuntamente á consecución dos obxectivos anteriormente indicados:

1) Programa de Vías de Altas Prestacións

Neste programa fórmulanse distintas actuacións consistentes na construción de novas vías, fundamentalmente derivadas da necesidade de completar as vías existentes para atender ós criterios desta rede ou de solucionar problemas de conxestión en determinados treitos con niveis de servizo baixos e alta demanda.

2) Programa de Vías Estruturantes

Conleva a formulación de distintas actuacións consistentes na construción de novas vías e variantes de poboación, así como a mellora da rede existente por medio de actuacións de acondicionamento do trazado e a humanización das travesías existentes, co obxecto de mellorar os seus parámetros técnicos e adecualos aos obxectivos de funcionalidade definidos para este tipo de rede.

3) Programa de Vías Complementarias

Neste programa fórmulanse actuacións consistentes na creación de eixos novos, variantes de poboación, travesías, acondicionamentos e actuacións de Baixa IMD Mellorada. O Plan de Baixa IMD existente se mellora con rectificacións puntuais de trazado, intervindo sobre o resto da rede convencional segundo os parámetros definidos para a mesma.

4) Programa de Actuacións de Apoio

Un dos obxectivos do Plan será a potenciación dos aparcadoiros disuasorios de conexión. Para isto, ademais de actuacións de nova construción, analizarase a posibilidade de aproveitar grandes aparcadoiros xa existentes con outras funcións para poder utilizalos con funcións de disuasión.

Por outra parte, para o cumprimento das obrigas de parada para o descanso regulamentario dos transportistas é preciso que se dote á rede de estradas de Galicia de espazos axeitados para este uso. As áreas de parada para transportistas desenrolaranse de modo prioritario naqueles eixos cunha maior intensidade de tráfico, se ben a planificación terá lugar sobre a totalidade da rede.

5) Programa de Actuacións en Medios Urbanos

Neste programa abórdanse distintas actuacións necesarias para resolvelos problemas existentes no acceso ás grandes cidades. Ademais, propóñense varias actuacións destinadas á construción de eixos novos, co fin de impulsar unha mellora dos accesos ás cidades.

6) Programa de Mantemento e Conservación

Con este programa preténdese actuar sobre a rede existente co obxectivo de manter o estado das estradas nas debidas condicións de vialidade, seguridade e comodidade. Deste xeito perséguese poñer en situación inicial as características dos elementos da estrada ou mellorar o estándar inicial (reforzos de firme, rehabilitación periódica do firme, reposición de estruturas,...), acadando, xunto co programa de mellora e actuacións de Baixa IMD Mellorada (incluído no programa de Vías Complementarias) e co programa de Seguridade Vial, unha cifra de investimento equivalente ao 2,5% do valor patrimonial da rede no ano 2015, se ben se acadará por completo o obxectivo do 3% do valor patrimonial da rede no ano 2017.

7) Programa de Seguridade Vial

As actuacións de Seguridade Vial deben ir implícitas en todas e cada unha das actuacións que se formulen dentro dos programas de actuacións reflectidos no presente documento, incorporando actuacións para eliminar os treitos de concentración de accidentes (TCAs), adecuando os sistemas de contención das estradas as necesidades dos motoristas, mellorando as condicións de seguridade e comodidade da vía a través de accións preventivas e construindo sendas peonís e carrís bici separados da zona de circulación dos vehículos, co obxectivo de reducir nun 50% o número de vítimas de accidentes de circulación nas estradas galegas no horizonte 2013.

8) Programa de I+D+i e Mellora da Integración Paisaxística das Estradas.

Este programa, de natureza transversal, tentará de mellorar as condicións ambientais das estradas, a súa integración paisaxística, así como as políticas destinadas a optimizar os usos dos materiais, a reciclaxe e as políticas sostibles na construción e mantemento das estradas.

5.3.1 PROGRAMA DE VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS

Co compromiso que existe actualmente de impulsar en tódolos itinerarios de nova construción a execución de autovías ou, no seu caso, de vías de circulación con deseño desdoblable para transformalas en autovías cando o tráfico así o demande e de lograr que o 80% da poboación de Galicia se sitúe a menos de 10 minutos dunha VAP, xorde este programa.

A continuación amósase o investimento previsto para poder levar a cabo as actuacións pertencentes a este programa, así como a estimación dos prazos correspondentes a cada unha delas. Cómpre sinalar neste sentido que as distintas actuacións serán postas en servizo ao longo dos períodos definidos polos anos horizonte correspondentes, e non necesariamente no ano horizonte que se indica no cadro.

PROGRAMA DE VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS.			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
VAP Santiago - N-541.			
- Treito: A Ramallosa - A Estrada	13,6	75.880.000	2015
- Treito: A Estrada - Cerdedo / Forcarei (N-541)	20,0	112.000.000	2020
VAP da Costa Norte.			
- Variante de Ortigueira e treito Celeiro-San Cibrao	17,9	97.940.000	2013
- Resto de Treitos	33,7	162.100.000	2015
- Resto de Treitos	33,6	160.220.000	2017
VAP Carballo - Fisterra.			
- Treito: Carballo - Berdoias	42,0	208.224.679	2013
- Treito: Berdoias - Cee	10,5	33.713.813	2015
- Treito: Cee - Sardiñeiro	4,8	11.914.174	2013
- Treito: Acceso ao porto de Brens en Cee	8,2	48.650.000	2015
VAP Transversal Arteixo - 3ª Rolda	7,8	83.460.000	2020
VAP Brión-Noia			
- VAP Brión-Noia	17,5	56.659.028	2013
- Desdoblamento da VAP Brión - Noia	17,5	22.685.000	2015
VAP Santiago - Costa da Morte	40,0	85.000.000	2020
Variante de Noia	3,7	35.000.000	2013

(...)

(...)

PROGRAMA DE VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS.			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
Conexión da AP-9 coa N-550 e Autovía do Barbanza <i>(a executar polo Mº de Fomento) (1)</i>	2,0	-	2017
VAP Ferrol - Vilalba. Treito: Cabreiros - Vilalba (Autovía do Cantábrico)	13,5	13.320.247	2013
VAP Sarria - Monforte.	28,5	113.335.048	2013
VAP Nadela - Sarria.			
- <i>Desdoblamento da VAP Nadela -Sarria</i>	26,8	34.827.000	2015
- <i>Treito IV: conexión da VAP Nadela - Sarria coa LU-636</i>	3,7	5.947.956	2013
VAP de acceso da plataforma loxística industrial de Salvaterra-As Neves á autovía A52	4,6	32.544.732	2013
Desdoblamento da VAP Sanxenxo (AG-41) - A Lanzada (PO-550)	9,1	11.778.000	2015
VAP alternativa á PO-531 Pontevedra - Vilagarcía. Treito: Curro - Baión (Enlace coa N-640)	8,8	122.700.000	2015
VAP Tui - A Guarda.			
- <i>Treito I: Tui (enlace A-55) - Tomiño (enlace PO-350)</i>	3,9	41.664.000	2013
- <i>Treito II: Tomiño - Goián</i>	14,1	77.897.318	2015
- <i>Treito III: enlace de Goián - enlace de A Guarda (Pontevedra)</i>	10,0	53.200.000	2013
- <i>Treito IV: Variante de A Guarda</i>	1,9	7.505.000	2015
VAP Lalín - Alto do Faro	18,0	23.400.000	2015
Variante de Rodeiro	2,0	8.500.000	2017
Adecuación dos ramais de conexión da VG-4.3 (Cambados - Vilagarcía) co Novo acceso o porto de Vilagarcía	1,6	1.336.173	2013
Variante de Marín. Treito I: Variante da PO-546 no termo municipal de Pontevedra entre O Regueiriño e a PO-11	4,4	25.447.385	2013
VAP Plisán - Portugal (Nova ponte internacional)	2,8	15.981.000	2020
VAP de conexión da Autoestrada Santiago-Ourense coas estradas N-640 e C-533 en Lalín	5,0	28.000.000	2020
VAP Ourense - Celanova Sur	18,7	72.251.700	2013
VAP Santiago-Ourense (AP-53). Treito: Alto de Santo Domingo - A-52. Ramal ó Carballiño e enlace de Maside	5,0	24.882.158	2013

(1) A lonxitude desta actuación non computará no total de km actuados da táboa resumo, xa que está imputada ao Mº de Fomento.

(...)

(...)

PROGRAMA DE VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS.			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
ÁREA METROPOLITANA DE A CORUÑA (*)			
Vía Ártabra.			
- Treito: AP-9 - A-6	5,4	39.332.500	2013
- Treito: AP-9 - Acceso a Sada	4,1	27.683.775	2013
- Treito: Acceso a Sada - AC-163	5,6	24.360.000	2013
Terceira Rolda de circunvalación de A Coruña. Treito II. (S. Pedro de Visma - Pocomaco)	4,4	51.335.394	2013
3º Carril na AG-55 (Treito Acceso Porto Exterior - A Grela)	1,5	4.125.000	2015
Duplicación da calzada da AC-551. Sabón - AG-55	1,3	1.386.000	2015
O Graxal-Santa Cruz	3,05	18.300.000	2017
ÁREA METROPOLITANA DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (*)			
Conexión N-550 (As Galanas) - Variante AC-841	5,7	29.925.000	2015
Cinturón Oeste			
- Treito II: Pardiñas - Roxos	1,8	9.450.000	2017
- Treito III: Roxos - Brins	7,2	26.640.000	2020
- Treito IV: Brins - N-550 (P.I. Tambre)	6,4	29.440.000	2020
Duplicación da calzada da AC-522 (As Galanas - Pardiñas)	3,3	12.210.000	2017
ÁREA METROPOLITANA DE FERROL (*)			
VAP de conexión da AP-9 (Enlace de Neda) coa AG-64 (Enlace de San Sadurniño)	7,3	36.135.000	2017
ÁREA METROPOLITANA DE OURENSE (*)			
Ronda Bulevar de Ourense	9,1	66.613.050	2017

(*) Os investimentos das actuacións en áreas metropolitanas están recollidos na valoración do programa de medios urbanos.

(...)

(...)

PROGRAMA DE VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS.			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
ÁREA METROPOLITANA DE PONTEVEDRA (*)			
Ronda Leste de Pontevedra (N-550 - N-541)	3,0	15.435.000	2015
Ronda Norte de Pontevedra			
- <i>Treito: Mourente (N-541) - Tilve (N-550)</i>	5,0	26.250.000	2015
- <i>Variante de Alba (N-550 - PO-531)</i>	1,1	5.775.000	2015
Desdoblamento da vía urbana Ponte Bora (N-541) - O Pino (N-550)	7,1	21.300.000	2015
ÁREA METROPOLITANA DE VIGO (*)			
Desdoblamento do corredor do Morrazo.	15,4	53.893.000	2015
Ronda de Vigo			
- <i>Treito: Balsa - Saiáns - Porto do Molle</i>	10,8	75.628.638	2015
- <i>Treito: Balsa - Balaidos</i>	0,7	4.984.275	2015
- <i>Treito: Balaidos - Buenos Aires</i>	11,8	86.239.560	2017
VAP de Val Miñor AG-57. Construción de novos ramais: Enlaces de Sabarís, Nigrán e A Ramallosa e Conexión de Porto de Molle	4,0	23.964.900	2013
Víal Universidade - Vincios	0,7	2.836.025	2017
TOTAL VAP. Horizonte 2013 (**)	203,3	793.667.280	
TOTAL VAP. Horizonte 2015 (**)	213,8	621.136.131	
TOTAL VAP. Horizonte 2017 (**)	72,7	168.720.000	
TOTAL VAP. Horizonte 2020 (**)	89,2	324.441.000	
TOTAL VAP.	579,0	1.907.964.411	

(*) Os investimentos das actuacións en áreas metropolitanas están recollidos na valoración do programa de medios urbanos.

(**) Investimentos íntegros correspondentes ás actuacións postas en servizo en cada período.

A modo de resumo da programación de actuacións correspondentes a Vías de Altas Prestacións fórmulase o seguinte cadro no que se indica a lonxitude de novo viario posto en servizo:

Período	km postos en servizo ao final do período	km totais en servizo	Incremento (%)	Incremento acumulado (%)
2009. <i>Situación a 31-XUL-2009</i>	-	334 km		
2009. <i>Situación a 31-DEC-2009</i>	14 km	348 km	4 %	4 %
2010 – 2013. <i>Situación a 31-DEC-2013</i>	189 km	537 km	57 %	61 %
2014 – 2015. <i>Situación a 31-DEC-2015</i>	214 km	751 km	64 %	125 %
2016 – 2017. <i>Situación a 31-DEC-2017</i>	73 km	824 km	22 %	147 %
2018 – 2020. <i>Situación a 31-DEC-2020</i>	89 km	913 km	26 %	173 %
TOTAL	579 km			

A continuación amósase o orzamento previsto no horizonte do Plan para poder levar a cabo as actuacións as actuacións pertencentes a este programa:

PROGRAMA DE VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015	
VÍAS DE ALTAS PRESTACIÓNS (VAP)	1.428 M€
TOTAL ACTUACIÓNS	1.428 M€



<p>1. VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS SITUACIÓN A 31-07-2009</p>	<p>VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. XUNTA DE GALICIA. EN SERVICIO 31-07-2009.</p> <p>VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. MINISTERIO DE FOMENTO</p>
---	---



2. VIAS DE ALTAS PRESTACIONES
HORIZONTE 2013

VIAS DE ALTAS PRESTACIONES. XUNTA DE GALICIA. EN SERVICIO 31-07-2009.

ACTUACIONES EN VIAS DE ALTAS PRESTACIONES. XUNTA DE GALICIA. HORIZONTE 2013.

VIAS DE ALTAS PRESTACIONES. MINISTERIO DE FOMENTO



3. VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS
HORIZONTE 2015

VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. XUNTA DE GALICIA. EN SERVICIO 31-12-2013.

ACTUACIÓNS EN VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. XUNTA DE GALICIA. HORIZONTE 2015.

VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. MINISTERIO DE FOMENTO



<p>4. VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS ESCENARIO DE PLANIFICACIÓN FUTURA. HORIZONTE 2017</p>	<p>VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. XUNTA DE GALICIA. EN SERVICIO 31-12-2015.</p> <p>ACTUACIÓNS EN VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. XUNTA DE GALICIA. HORIZONTE 2017.</p> <p>VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. MINISTERIO DE FOMENTO</p>
--	---



**5. VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS
ESCENARIO DE PLANIFICACIÓN FUTURA.
HORIZONTE 2020**

VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. XUNTA DE GALICIA. EN SERVICIO 31-12-2017.
 ACTUACIÓNS EN VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. XUNTA DE GALICIA. HORIZONTE 2020.
 VIAS DE ALTAS PRESTACIÓNS. MINISTERIO DE FOMENTO

5.3.2 PROGRAMA DE VÍAS ESTRUTURANTES

EIXOS NOVOS E VARIANTES:

A función destes eixos de novo trazado é o de completar as vías existentes para atender ós criterios desta rede ou solucionar problemas de conxestión de tráfico en determinados treitos con niveis de servizo baixos.

A continuación amósase o investimento para poder levar a cabo as actuacións pertencentes a este programa, así como a estimación dos prazos correspondentes a cada unha delas. Cómpre sinalar neste sentido que as distintas actuacións serán postas en servizo ao longo dos períodos definidos polos anos horizonte correspondentes, e non necesariamente no ano horizonte que se indica no cadro.

PROGRAMA DE VÍAS ESTRUTURANTES. EIXOS NOVOS E VARIANTES			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
Variante de A Pereira	4,2	12.840.500	2020
Variante de A Silva	1,9	5.700.000	2020
Variante de Ordes (AC-413 - AC-524)	1,8	5.490.000	2015
Variante de Ordes (AC-413 - N-550)	2,9	8.845.000	2015
Variante de Portosín	7,0	21.350.000	2015
Variante de Muros	6,7	24.753.000	2015
Variante de A Laracha	6,1	18.605.000	2015
Variante de Oza	2,3	6.960.000	2017
Variante de Curtis	3,2	9.570.000	2017
Variante de Melide	3,0	9.058.500	2020
Conexión Meirama - N-550 - AC-542	4,8	11.760.000	2015
Variante de Santa Comba.	2,6	7.777.500	2015
Variante de Carballo.	9,6	14.700.000	2013
Variante e acceso ao Porto de Ribeira	5,0	15.250.000	2020
Mellora da conexión entre Boiro e Noia	15,9	12.696.000	2017
Variante de A Fonsagrada	3,5	10.675.000	2020

(...)

(...)

PROGRAMA DE VÍAS ESTRUTURANTES. EIXOS NOVOS E VARIANTES			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
Conexión do Porto Seco de Monforte coa estrada LU-546	2,9	8.845.000	2015
Conexión do Porto Seco de Monforte coas estradas LU-933 e N-120	2,3	9.634.090	2013
Variante de Maceda	4,9	11.882.500	2020
Variantes de Bustavalle e Zorelle na estrada OU-104	2,0	4.500.000	2020
Variante de Ribadavia	1,9	4.532.500	2020
Variante de Gomariz	2,3	5.512.500	2020
Variante de San Cristovo	2,5	6.125.000	2020
Variante Norte de Celanova	3,8	9.310.000	2017
Variante de Viana do Bolo	5,3	19.610.000	2020
Variantes na estrada OU-536	11,5	28.175.000	2015
Variante de Castro Caldelas	3,8	9.187.500	2020
Variante de Bande	2,8	4.900.000	2013
Variante de Allariz	1,5	3.675.000	2015
Nova conexión entre a OU-536 e a VAP Ourense-Ponferrada e N-120	7,1	25.915.000	2015
Variante de Pontearreas	3,5	7.167.676	2017
Conexión A-57 con PO-254 (Carrasqueira)	4,5	13.059.858	2020
Conexión Rodeiro - N-525.	20,0	30.000.000	2017
Conexión AG-41 coa PO-550	2,0	2.000.000	2015
Conexión Palas - Friol - Begonte	40,0	32.000.000	2020
Outras Actuacións Estruturantes	20,0	16.000.000	2017

(...)

(...)

PROGRAMA DE VÍAS ESTRUTURANTES. EIXOS NOVOS E VARIANTES			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
ÁREA METROPOLITANA DE A CORUÑA (*)			
Novo vial Oleiros - Sada e Porto de Sada	5,1	24.990.000	2015
Variante de Oleiros	1,8	5.105.700	2013
Novo acceso ao Polígono de Sabón	2,5	11.500.000	2017
Variante de Arteixo	1,0	4.600.000	2015
Conexión Alvedro - AP-9	0,5	2.205.000	2013
ÁREA METROPOLITANA DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (*)			
Enlace da Cidade da Cultura coa AP-9 en Santiago	1,5	3.508.428	2015
Conexión da Cidade da Cultura coa SC-20	1,8	6.660.000	2015
ÁREA METROPOLITANA DE FERROL (*)			
Conexión AC-113_AC-642 en Narón	1,8	6.541.600	2017
ÁREA METROPOLITANA DE LUGO (*)			
Ronda Leste de Lugo.			
- Treito I: N-640 - LU-530	2,4	9.057.722	2013
- Treito II: LU-530 - N-VI	2,9	8.609.235	2013
Duplicación de calzada na LU-530. (A-6 - Rolda Leste)	0,4	1.580.000	2020
ÁREA METROPOLITANA DE OURENSE (*)			
Circunvalación de Ourense. Treito Rairo - Bemposta - N-525	3,5	12.673.575	2013
ÁREA METROPOLITANA DE PONTEVEDRA (*)			
Conexión Complexo asistencial coa estrada Pino-Bora (PO-542)	2,8	10.249.000	2015
Conexión entre as estradas PO-310 e C-531 en Campañó (Poio)	0,6	2.220.000	2015

(*) Os investimentos das actuacións en áreas metropolitanas están recollidos na valoración do programa de medios urbanos.

(...)

(...)

PROGRAMA DE VÍAS ESTRUTURANTES. EIXOS NOVOS E VARIANTES			
Descrición actuación	Lonxitude (km)	Investimento (€)	Horizonte
ÁREA METROPOLITANA DE VIGO (*)			
Variante de Zamáns	1,6	6.122.500	2017
Variante de VINCIOS	1,6	6.320.000	2017
Circunvalación de Cangas	1,8	2.037.190	2015
Circunvalación de Moaña	3,6	5.462.026	2015
Conexión PO-330 - PO-331 en VINCIOS	0,4	773.382	2020
Circunvalación Gondomar Leste	1,9	3.695.217	2015
TOTAL EIXOS NOVOS E VARIANTES EN VÍAS ESTRUTURANTES. Horizonte 2013 (**)	25,8	29.234.090	
TOTAL EIXOS NOVOS E VARIANTES EN VÍAS ESTRUTURANTES. Horizonte 2015 (**)	77,0	167.190.500	
TOTAL EIXOS NOVOS E VARIANTES EN VÍAS ESTRUTURANTES. Horizonte 2017 (**)	76,2	91.703.676	
TOTAL EIXOS NOVOS E VARIANTES EN VÍAS ESTRUTURANTES. Horizonte 2020 (**)	85,6	159.933.858	
TOTAL EIXOS NOVOS E VARIANTES EN VÍAS ESTRUTURANTES.	264,6	448.062.124	

(*) Os investimentos das actuacións en áreas metropolitanas están recollidos na valoración do programa de medios urbanos.

(**) Investimentos íntegros correspondentes ás actuacións postas en servizo en cada período.

A modo de resumo da programación de novos eixos e variantes en Vías Estruturantes fórmulase o seguinte cadro no que se indica a lonxitude de novo viario posto en servizo:

Período	km postos en servizo ao final do período
2010 – 2013. <i>Situación a 31-DEC-2013</i>	26 km
2014 – 2015. <i>Situación a 31-DEC-2015</i>	77 km
2016 – 2017. <i>Situación a 31-DEC-2020</i>	76 km
2018 – 2020. <i>Situación a 31-DEC-2020</i>	86 km
TOTAL	265 km



ESCENARIO DE PLANIFICACIÓN FUTURA.
VIAS DE ALTAS PRESTACIONES E VIAS ESTRUTURANTES
HORIZONTE 2020.

VIAS DE ALTAS PRESTACIONES.
VIAS ESTRUTURANTES DE CONEXIÓN.

TRAVESÍAS:

A actuación nunha variante de poboación implicará a execución de transformación da travesía nun viario acorde ao contorno urbano que permita a transferencia da súa titularidade a un organismo municipal. O investimento previsto para este subprograma acada os 75 M€.

ACONDICIONAMENTOS

Co obxecto de adecuar as características da vía ás condicións óptimas para cada categoría de rede, propóñense realizar actuacións de acondicionamento. O investimento previsto para este subprograma acada os 211 M€.

A continuación amósase o orzamento previsto para poder levar a cabo a totalidade das actuacións pertencentes ao Programa de Vías Estruturantes, incluíndo eixos novos e variantes, travesías e acondicionamentos, segundo se reflicte no seguinte cadro:

PROGRAMA DE VÍAS ESTRUTURANTES. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015	
EIXOS NOVOS E VARIANTES	175 M€
TRAVESÍAS	75 M€
ACONDICIONAMENTOS	211 M€
TOTAL ACTUACIÓNS	461 M€

5.3.3 PROGRAMAS DE ACTUACIÓNS EN VÍAS COMPLEMENTARIAS

Neste programa fórmulanse actuacións consistentes na creación de eixos novos, variantes de poboación, travesías, acondicionamentos e melloras sobre o resto da rede convencional segundo os parámetros definidos para a mesma.

Baixa IMD Mellorada: Naquelas estradas pertencentes á Rede Complementaria que cumprindo coa funcionalidade asignada a este tipo de rede dispoñan dunha menor demanda, seralles asignada unha actuación de mellora, que incluírá tamén rectificacións puntuais de trazado para a mellora global dos itinerarios, poñendo en valor o plan de baixa IMD. Deste modo preténdese conseguir unha adecuación da vía ás condicións de seguridade axeitadas cuns criterios de actuación sostibles ambientalmente.

A continuación amósase o orzamento previsto para poder levar a cabo as actuacións pertencentes ao Programa de Actuacións este programa:

PROGRAMA DE VÍAS COMPLEMENTARIAS. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015	
EIXOS NOVOS E VARIANTES	83 M€
TRAVESÍAS	99 M€
ACONDICIONAMENTOS	156 M€
BAIXA IMD MELLORADA	177 M€
MELLORAS (Transferencias)	73 M€
TOTAL ACTUACIÓNS	588 M€

5.3.4 PROGRAMA DE ACTUACIÓN DE APOIO

A. APARCADOIROS DISUASORIOS

Un dos obxectivos do **Plan MOVE** é impulsar a dotación de aparcadoiros disuasorios conectados coa rede de transporte público, que permitan ao cidadán estacionar o seu vehículo por un prezo reducido e acceder inmediatamente ao transporte urbano ou metropolitano.

Para reducir o efecto da maior utilización do vehículo privado, este programa fomenta os aparcadoiros de disuasión anexos ás estacións e aos intercambiadores de transporte, asociados ás áreas de xeración de mobilidade ou simplemente compartindo espazo con áreas existentes de grandes equipamentos ou dotacións, ben comunicados coas principais arterias de acceso e distribución das cidades, e encadrados nunha política integral en materia de transporte, favorecerá a realización de desprazamentos en dúas etapas (coche-ferrocarril, coche-metro ou coche-autobús), contribuíndo decisivamente ao desconxestionamento do viario principal de acceso ás cidades.

Para a potenciación dos aparcadoiros disuasorios de conexión, ademais de actuacións de nova construción, analizarase a posibilidade de aproveitar grandes aparcadoiros xa existentes con outras funcións para poder utilízalos con funcións de disuasión.

B. ÁREAS DE PARADA

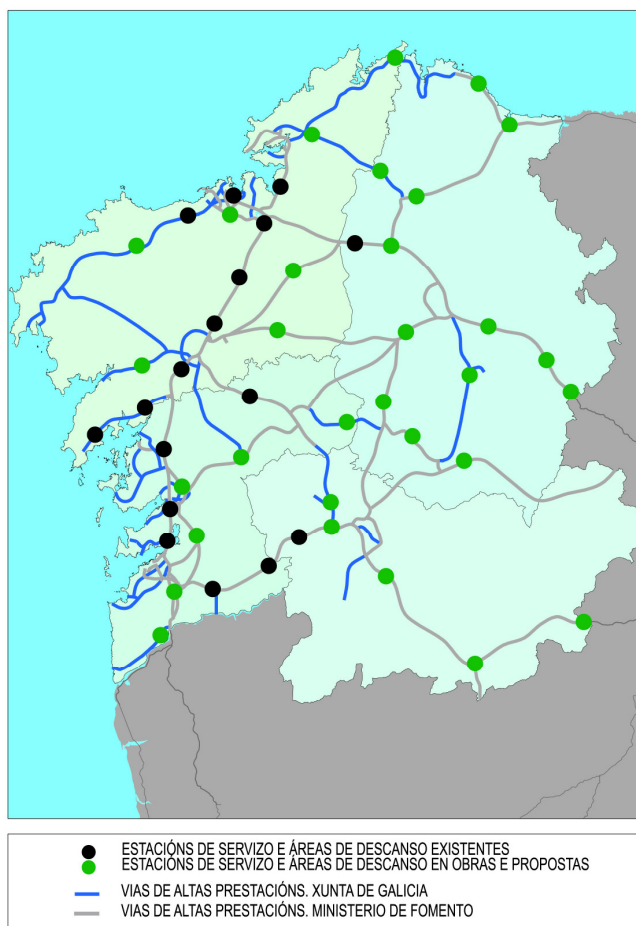
Por outra parte, para o cumprimento das **obrigas de parada** para o descanso regulamentario dos transportistas é preciso que se dote á rede de estradas de Galicia de espazos axeitados para este uso.

As **áreas de parada para transportistas** desenrolaranse de modo prioritario naqueles eixos cunha maior intensidade de tráfico, se ben a planificación terá lugar sobre a totalidade da rede.

Estes espazos contarán cuns accesos axeitados, e disporán dun área de aparcadoiro e outra de descanso, coas instalacións básicas de servizos públicos, recollida de lixo, iluminación e mobiliario.

A tipoloxía variará en función da categoría da rede e da demanda estimada en función dos aforos de tráfico pesado.

Na seguinte figura aparece a disposición das áreas de servizo e descanso existentes na Rede de Altas Prestacións, e aquelas outras que se recollen como propostas de actuación que completan a rede actual.



Nos restantes viarios autonómicos e estatais da **rede convencional**, establececese como criterio de referencia a situación **dun área de parada para transportistas aproximadamente cada 40 quilómetros**. Estas actuacións enmarcaranse dentro dos programas de conservación e acondicionamento das estradas existentes, así como nas actuacións de novo trazado que se desenvolvan.

PROGRAMA DE ACTUACIÓN DE APOIO. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015	
APARCADOIROS DISUASORIOS	37 M€
ÁREAS DE PARADA	42 M€
TOTAL ACTUACIÓN	79 M€

5.3.5 PROGRAMA DE ACTUACIÓNS EN MEDIOS URBANOS

Neste programa abórdanse distintas actuacións necesarias para resolvelos problemas existentes no acceso as grandes cidades.

Resúmense a continuación as principais actuacións programadas en cada un dos ámbitos urbanos correspondentes ás sete grandes cidades galegas:

- No ámbito metropolitano de **A Coruña**, propónse a configuración dunha rede mallada, na que as novas vías radiais de entrada á cidade permitirán dispoñer de accesos alternativos á Ría do Burgo. Ademais da execución dos principais eixos de penetración ás penínsulas de Oleiros-Sada (Vía Ártabra) e A Coruña (3ª Rolda), as novas actuacións propostas diríxense á conformación do viario de acceso que enlaza cos anteriores. Por outra parte propónse a execución de aneis de circunvalación en torno aos principais núcleos (O Burgo, Oleiros, Sada, Santa Cruz...), así como de acceso ás principais áreas industriais, residenciais e infraestruturas.
- No ámbito de **Vigo**, engádense novos viarios de accesibilidade á cidade dende o ámbito metropolitano (Ronda de Vigo: Balsa-Saians-Porto do Molle), así como novos eixos de circunvalación interior da cidade e mellora de accesibilidade interior (Circunvalación Balsa-Balaídos-Buenos Aires e túnel Beiramar-Bouzas) e propónse a execución de aneis de circunvalación en torno aos principais asentamentos (Gondomar, Cangas, Moaña...).
- As actuacións propostas en **Santiago** van dirixidas, por unha parte a mellorar os accesos radiais (Autovía Santiago - N-541 e Santiago-Noia), completar a circunvalación da Cidade, e por outra, á mellora da funcionalidade distribuidora do viario interior (acceso á Cidade da Cultura).
- En **Pontevedra** propónse completar o percorrido circunvalatorio (Ronda Leste e Ronda Norte), que terá continuidade con outras actuacións para mellorar as conexións aos principais ámbitos, como é o caso do desdoblamento da PO-542, Pino – Bora (conexión Complexo Asistencial).
- En **Ourense**, as actuacións propostas van dirixidas a conformar a circunvalación interior leste á cidade (completando a Circunvalación de Ourense), así como á conexión das principais áreas industriais (Conexión de San Cibrao e Val de Rábeda coa A-52), e a conformación dunha nova circunvalación da cidade (Ronda Leste N-525 – A-52 Autovía das Rías Baixas).
- As actuacións a incorporar na área de **Lugo** van dirixidas, por unha parte a completar a circunvalación da cidade polo leste (Ronda Leste), e por outra a mellorar a rede transversal de penetración (duplicación de calzada da LU-530 Lugo – A Fonsagrada).
- As actuacións definidas para o ámbito metropolitano de **Ferrol** tratan de mellorar os accesos polos tres eixos principais: Eixo Sur (Eixo Atlántico), eixo de Conexión coa Meseta e Eixo Costeiro. Con esta formulación, desenvólvese a VAP de conexión da AP-9 Autovía do Atlántico

coa AG-64 Ferrol-Vilalba (Neda-San Sadurniño) e as melloras de conexión entre as VAP e a Rede Estruturante.

A continuación amósase o orzamento total da Xunta de Galicia previsto para levar a cabo as actuacións programadas nos ámbitos urbanos correspondentes ás 7 grandes cidades galegas, no referente á rede de titularidade autonómica:

PROGRAMA DE ACTUACIÓNS EN MEDIOS URBANOS. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015	
ÁREAS URBANAS	INVESTIMENTO
A CORUÑA	175 M€
SANTIAGO	40 M€
FERROL	28 M€
LUGO	18 M€
OURENSE	33 M€
PONTEVEDRA	67 M€
VIGO	155 M€
TOTAL 7 ÁREAS URBANAS CIDADES	516 M€

5.3.6 PROGRAMA DE MANTEMENTO E CONSERVACIÓN

Con este programa preténdese actuar sobre a rede para dar cumprimento ós seguintes obxectivos:

- Manter o estado das estradas nas debidas condicións de vialidade, seguridade e comodidade.
- Poñer en situación inicial as características dos elementos da estrada ou mellorar o estándar inicial (reforzos de firme, rehabilitación periódica do firme, reposición de estruturas,...).

PROGRAMA DE MANTEMENTO E CONSERVACIÓN. ORZAMENTO PERÍODO 2009-2015	
MANTEMENTO E CONSERVACIÓN	680 M€
TOTAL ACTUACIÓNS	680 M€

5.3.7 PROGRAMA DE SEGURIDADE VIAL

Galicia presenta unha serie de particularidades xeográficas, orográficas e socioeconómicas que configuran unha particular estrutura territorial. A dispersión e a fragmentación do sistema de asentamentos repercuten significativamente na distribución da súa poboación, nas pautas e demandas de mobilidade, na distribución modal nos diferentes sistemas de transporte, na configuración da extensa rede de estradas da Comunidade Autónoma e, como consecuencia, na seguridade dos desprazamentos.

En canto a seguridade no transporte por estrada, un estudio detallado das cifras existentes ata a data relativas a accidentalidade indican, a modo de síntese, que:

- No total da rede viaria galega o maior número de sinistros (un 48%) detéctanse na **Rede Primaria Básica**, que abarca o 26 % da totalidade da Rede Autonómica; localizándose maioritariamente nas provincias de A Coruña e Pontevedra cun 41% e 34 % respectivamente do total de accidentes.
- O **32% da totalidade dos accidentes** que suceden en Galicia son sobre a **Rede Xunta**, distribuíndose o porcentaxe restante entre as estradas de titularidade estatal, deputación e municipais.
- No **3% da rede** de titularidade da Xunta detéctanse **Tramos de Concentración de Accidentes**. Da totalidade dos TCAs rexistrados en dita rede, o 43% deles prodúcese na provincia de A Coruña e o 39,5% en Pontevedra.
- **Máis do 50% da totalidade dos TCAs** existentes nas provincias de A Coruña e Pontevedra localízanse nos treitos de **travesías**.

- Finalmente, nos últimos cinco anos, observouse **positivamente** como o **número de accidentes con vítimas e o número de vítimas tende a descender** (o 24% e 30% respectivamente, no total da rede viaria), mentres que a evolución do tráfico foi claramente ascendente, cun incremento do 27%.

As actuacións de seguridade vial deben ir implícitas en todas e cada unha das actuacións que se formulen dentro dos programas de actuacións reflectidos no presente documento.

Neste programa, as actuacións a desenrolar quedan englobadas nos seguintes subprogramas:

- 1) Programa de seguridade vial.
- 2) Programa sendas peonís.

A continuación desenvólvese con maior detalle cada un destes programas.

PROGRAMA DE SEGURIDADE VIAL.

As actuacións de seguridade vial, como xa se comentou con anterioridade, van implícitas en todas e cada unha das actuacións formuladas, dende eixos novos a actuacións de conservación.

Estas pódense clasificar como de gran envergadura, actuacións localizadas e melloras de sinalización e balizamento.

As actuacións de gran envergadura consisten na duplicación da calzada, mellora do trazado, construción de variantes, etc.

As actuacións localizadas e melloras da sinalización e balizamento radican en levar a cabo melloras puntuais de trazado, corrección de interseccións e melloras de menor escala como sinalización e balizamento.

Trátase de actuacións, concentradas no espazo, de alta rendibilidade pola súa contribución na diminución de accidentes e das vítimas humanas asociadas ós mesmos; os obxectivos a perseguir son:

- Redución da siniestralidade nas estradas nun 50% dos falecidos en accidentes de tráfico no horizonte 2013.
- Actuacións para eliminar os treitos de concentración de accidentes (TCAs) co obxectivo de reducir o número e gravidade dos sinistros.
- Plan de adecuación dos sistemas de contención ás necesidades dos motociclistas, para o que inicialmente se identificarán os TCAs de accidentes de motoristas para proceder a actuar.

- Mellorar as condicións de seguridade e comodidade da vía a través de accións como aumento do ancho de plataforma, mellora do firme, mellora da drenaxe, sinalización vertical, balizamento, marcas viais e medidas protectoras para motociclistas.

PROGRAMAS DE INFRAESTRUTURAS DO PLAN DE SEGURIDADE VIAL PROGRAMA DE SEGURIDADE VIAL. ORZAMENTO 2009-2015	
DESENVOLVEMENTO DE ACTUACIÓNS DE SEGURIDADE VIAL	340 M€
TOTAL ACTUACIÓNS	340 M€

PROGRAMA DE SENDAS PEONÍS

Co obxecto de integrar nas vías de mobilidade corta a presenza doutro tipo de usuarios diferentes ós vehículos, como son peóns ou ciclistas, previse a construción de sendas peonís e carrís bici separados da zona de circulación dos vehículos, cun deseño compatible coa paisaxe.

PROGRAMAS DE INFRAESTRUTURAS DO PLAN DE SEGURIDADE VIAL PROGRAMA DE SENDAS PEONÍS. ORZAMENTO 2009-2015	
DESENVOLVEMENTO SENDAS PEONÍS AO LONGO DE ITINERARIOS EXISTENTES	103 M€
TOTAL ACTUACIÓNS	103 M€

5.3.8 PROGRAMA DE I+D+I E MELLORA DA INTEGRACIÓN PAISAXÍSTICA DAS ESTRADAS

Este programa, de natureza transversal, tentará de mellorar as condicións ambientais das estradas, a súa integración paisaxística, así como as políticas destinadas a optimizar os usos dos materiais, a reciclaxe e as políticas sostibles na construción e mantemento das estradas:

- Emprego de subprodutos doutras actividades.
- Optimización dos criterios ambientais.
- Minimización dos impactos: paisaxístico, ruídos, contaminación, efecto barreira.

PROGRAMA DE I+D+I E MELLORA DA INTEGRACIÓN PAISAXÍSTICA DAS ESTRADAS. ORZAMENTO 2010-2015	
I+D+I E MELLORA DA INTEGRACIÓN PAISAXÍSTICA DAS ESTRADAS	48 M€
TOTAL ACTUACIÓN	48 M€

5.4 ACTUACIÓNS NA REDE AUTONÓMICA. PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DAS PEAXES

As vías de altas prestacións desempeñan un importante papel dentro da rede autonómica de estradas, posto que facilitan a mobilidade da cidadanía, aumentan a accesibilidade ás principais vilas e cidades, fomentan a actividade empresarial e a mellora da competitividade, e contribúen ao reequilibrio, á cohesión e á vertebración do territorio.

A Comunidade Autónoma Galega conta con dúas autoestradas, a AG-55, que une A Coruña con Carballo, e a AG-57, entre Vigo e Baiona, que teñen contribuído ao desenvolvemento de Galicia no sentido anteriormente citado.

O modelo de xestión (concesión administrativa para a construción e explotación en réxime de peaxe ao usuario) que a Xunta de Galicia asumiu para prestar o servizo destas dúas infraestruturas, non pode ser un impedimento para acadar os obxectivos recollidos no **Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica (Plan MOVE) 2010-2015** porque un dos eixos vertebradores do plan é facilitar a mobilidade nas estradas galegas.

Por isto, a Xunta de Galicia estuda un conxunto de medidas para conseguir un novo marco de homoxeneización e mellora da xestión da mobilidade. Estas medidas están especialmente destinadas aos usuarios habituais en atención a súa mobilidade obrigada, de acordo coa política de mobilidade que o Goberno da Xunta de Galicia está impulsando para a reordenación das peaxes en Galicia.

Varios son os elementos que interveñen na mobilidade das persoas á hora de realizar unha división desta, pero aqueles que a condicionan de xeito mais estreito son:

- Localización da vivenda
- Localización das actividades económicas
- Localización dos equipamentos e servizos
- Dotación de infraestrutura de comunicación e transporte

A mobilidade obrigada comprende todos aqueles desprazamentos que sexa cal sexa a súa orixe, o seu destino é o centro de traballo ou de actividade, e aqueles desprazamentos en que a súa orixe sexa o centro de traballo ou de actividade e teñan por destino o domicilio. Así mesmo aqueles desprazamentos ligados á prestación dun servizo básico (sanidade, educación...)

Polo que, o termo de mobilidade obrigada fai referencia a todos aqueles desprazamentos diarios que as persoas realizan desde a súa residencia ata o lugar de traballo ou actividade. Esta mobilidade xera desprazamentos a cotío (xeralmente por motivos laborais) en diferentes sentidos segundo a frecuencia con que as persoas realicen o traxecto.

Para os usuarios condicionados pola mobilidade obrigada, a existencia de peaxes neste tipo de vías supón unha limitación dende a óptica dos obxectivos plantexados polo **Plan MOVE**. A utilización das autoestradas supón un custe importante para a economía do usuario. Si esta carga chega a ser inasumible pode verse obrigado a renunciar á utilización das autoestradas e a desprazarse por estradas convencionais, o que incidirá sobre a calidade e eficiencia da súa mobilidade e do conxunto da rede.

Tendo en conta as tarifas actuais (2,15 € entre A Coruña e Carballo e 1,45 € entre Vigo e Baiona), un usuario que se desprace de luns a venres ao seu posto de traballo gasta preto de 95 € ao mes en peaxes no traxecto de Carballo á Coruña, e uns 60 € se vai de Baiona a Vigo. Este é un gasto significativo para o usuario, e será aínda superior no caso de que se desprace varias veces ao día.

O Goberno da Xunta de Galicia plantexa un tratamento global, e con criterios homoxéneos, das peaxes existentes nas autoestradas que discorren pola Comunidade Autónoma, para acadar o obxectivo de que a mobilidade da poboación galega, con independencia do seu lugar de residencia, non se vexa condicionado polo pago das peaxes.

As solucións baralladas plantéxanse a través de diversas medidas de redución das peaxes fundamentadas na habitualidade. Así, arbítranse descontos do **25%** no viaxe de volta cando ida e volta se efectúan o mesmo día, ou bonificacións progresivas para usuarios frecuentes en función do número de viaxes efectuados ao longo do mes, cun maior desconto para os usuarios que máis teñen que utilizar a autoestrada. Deste xeito estarase beneficiando en maior medida ós usuarios máis desfavorecidos.

Estes descontos estarán asociados ao emprego dun dispositivo de peaxe dinámico, xa implantado integramente en ámbalas dúas autoestradas autonómicas, que permite un eficaz reconto das viaxes efectuadas. Este sistema ten, ademais, unha vantaxe indubidable para os usuarios, xa que elimina as barreiras físicas e os libera da necesidade de deterse totalmente ante as cabinas de peaxe nos seus desprazamentos, contribuindo así á calidade do servizo prestado aos usuarios, xa que se reducen os tempos de percorrido e se mellora a calidade e a seguridade viaria.

Por outra banda, o Goberno galego, no programa de I+D+i profundizará nos métodos ligados a mellorar o tratamento das peaxes en función do número de usuarios do vehículo, primando o uso eficiente deste, e establecendo un horizonte a medio prazo no que se poida discriminar o pago da peaxe tendo en conta ese factor de optimización do uso do vehículo.

PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DAS PEAXES. ORZAMENTO 2010-2015	
OPTIMIZACIÓN DAS PEAXES	22 M€
TOTAL ACTUACIÓNS	22 M€

6 ORZAMENTOS (INCLÚE ANO 2009)

PROGRAMAS		PLAN MOVE HORIZONTE 2015
PROGRAMAS DE INFRAESTRUTURAS		ORZAMENTO (M€)
1.	Vías de Altas Prestacións	1.428
2.	Vías Estruturantes	461
2.1	<i>Eixos novos e variantes</i>	175
2.2	<i>Travesías</i>	75
2.3	<i>Acondicionamentos</i>	211
3.	Vías Complementarias	588
3.1	<i>Eixos novos e variantes</i>	83
3.2	<i>Travesías</i>	99
3.3	<i>Acondicionamentos</i>	156
3.4	<i>Baixa IMD Mellorada</i>	177
3.5	<i>Melloras en transferencias</i>	73
4.	Actuacións de apoio	79
4.1	<i>Aparcadoiros disuasorios</i>	37
4.2	<i>Áreas de parada</i>	42
5.	Actuacións en Medios Urbanos / Sist. urb. intermedios	516
6.	Mantemento e Conservación	680
7.	Seguridade Vial	443
7.1	<i>Seguridade Vial</i>	340
7.2	<i>Sendas peonís</i>	103
8.	I+D+i e Mellora da Integración Paisaxística das Estradas	48
Total Programas de Infraestruturas		4.243
PROGRAMAS DE OPTIMIZACIÓN DAS PEAXES		ORZAMENTO (M€)
1.	Optimización das peaxes	22
Total Programas de Optimización das Peaxes		22
TOTAL PLAN MOVE 2010 – 2015		4.265

7 FINANCIAMENTO

7.1 FINANCIAMENTO ORZAMENTARIO

A fonte principal para o financiamento das actuacións recollidas no **Plan MOVE** terá orixe nos orzamentos anuais da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas.

Segundo a estimación realizada na táboa anexa representa un 64% do total das necesidades identificadas no Plan.

7.2 FINANCIAMENTO EXTRAORZAMENTARIO

Como complemento os orzamentos autonómicos ordinarios será preciso dispoñer de financiamento extraorzamentario.

Segundo a estimación realizada na táboa anexa representa un 36% do total das necesidades identificadas no Plan.

Defínense como modelos de financiamento extraorzamentario unha serie de instrumentos ou mecanismos para a provisión de infraestruturas con financiamento en todo, ou polo menos en gran parte, proveniente do mercado financeiro privado. Trátase basicamente de instrumentacións soportadas pola xeración de recursos derivados do uso da infraestrutura. Dentro destes modelos pódense distinguir basicamente:

- Concesión de obra pública:

Adxudicación dun contrato de concesión para a explotación dunha infraestrutura na que o axente privado, adquire a obriga de executar un programa de inversións que se retribúe cobrando unhas tarifas pactadas ao usuario (peaxe directo) ou á Administración (peaxe na sombra).

- Concesión de dominio público:

Adxudicación do dereito de explotación ou uso dun ben de dominio público. As inversións que realice o axente privado no ben de dominio público reverten á Administración libres de cargas e gravámenes ao fin da concesión.

- Fórmulas de financiamento cruzado:

Permiten financiar unha obra pública cos recursos xerados pola explotación doutra, sendo as partes do contrato a Administración e un axente privado.

- Entes Públicos, Entidades Públicas Empresariais, Organismos Autónomos, Sociedades Públicas Estatais, Consorcios e Sociedades Mixtas:

Son entidades creadas ad hoc ben pola Administración, ou entre ésta e axentes privados co obxecto de levar a cabo a construción e/ou explotación dunha infraestrutura nun prazo determinado. A participación da Administración nestas sociedades supón un investimento financeiro que non se computa como gasto público.

Xunto ao mecanismo concesional, a Administración pode utilizar o denominado modelo institucional como mecanismo para articular procedementos de colaboración público privado na construción e explotación de infraestruturas de transporte por estrada.

Ao respecto **crearase a Axencia Galega de Estradas como ente institucional público en materia de infraestruturas de transporte terrestre**, para a xestión global de tódalas estradas de competencia da Comunidade Autónoma Galega.

A creación desta Entidade autonómica de estradas permitirá optimizar a xestión desde o punto de vista orzamentario, contractual e de xestión de persoal, xerando axilidade, racionalidade, especialidade e optimización dos recursos.

FINANCIAMENTO PLAN MOVE 2010-2015	PERIODO 2009-2015		1	2	3	4	5	6	7
			2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vías de Altas Prestacións	1.428	33,5%	189	186	201	204	212	216	220
Vías Estructurantes	461	10,8%	51	38	68	70	73	77	84
Vías Complementarias	588	13,8%	90	72	96	91	80	74	85
Actuacións de Apoio	79	1,9%	1	3	12	16	15	15	17
Actuacións en Medios Urbanos	516	12,1%	60	60	74	66	83	86	87
Mantemento e Conservación	680	15,9%	65	61	80	97	115	133	129
Seguridade Vial	443	10,4%	41	39	51	64	76	87	85
I+D+i e Mellora de Integración Paisaxística	48	1,1%	0	2	6	8	10	11	11
Optimización das peaxes	22	0,5%	0	1	3	4	4	4	6
NECESIDADE INVESTIMENTO (M€)	4.265	100,0%	497	462	591	620	668	703	724
VARIACIÓN PIB (%)			-3,8%	-1,2%	1,1%	1,5%	1,7%	1,7%	1,7%
PIB (estimación evolución) (base ano 2008: 58.830 M€)			56.594	55.915	56.530	57.378	58.354	59.346	60.355
TASA ESTIMADA ORZAMENTOS/PIB (%)			0,769%	0,644%	0,637%	0,641%	0,655%	0,671%	0,684%
FINANCIAMENTO ORZAMENTARIO	2.716	64%	435	360	360	368	382	398	413
TASA REAL (INVESTIMENTO/PIB) (%)			0,878%	0,826%	1,045%	1,081%	1,145%	1,185%	1,200%
FINANCIAMENTO EXTRAORZAMENTARIO	1.549	36%	62	102	231	252	286	305	311

(Cifras en millóns de euros)

8 RESUMO

1.- O **Plan MOVE** non é un Plan de Infraestruturas, senón un **Plan de Mobilidade** que establece as orientacións estratéxicas en materia de infraestruturas de transporte coa finalidade de facilitar a mobilidade das persoas e o acceso aos mercados, contribuíndo deste xeito á mellora da competitividade da economía e ao benestar dos cidadáns.

A posta en marcha do Plan de Mobilidade dotará a Galicia dunhas infraestruturas do transporte que son un elemento clave para a **competitividade da economía**, para a **calidade de vida** dos galegos e para a **cohesión, vertebración e reequilibrio territorial de Galicia**.

Pola tanto a modernización da rede viaria de Galicia que plantexa o **Plan MOVE** parte do principio básico de que **todas as infraestruturas deben estar ao servizo dunha concepción estratéxica e global do país**, plantexando un novo enfoque que conciba a rede como un **sistema único**, xa que para o usuario a rede viaria é un único sistema que, independentemente da titularidade de cada unha das estradas, lle confire diversas opcións para levar a cabo desprazamentos dentro do territorio.

En consecuencia, o Plan establece unha **clasificación funcional** da rede da Comunidade Autónoma, plantexa unha visión integral dela e define un sistema organizativo articulado en:

- **Vías de Altas Prestacións (VAPs)** (autopistas, autovías, corredores e vías para automóviles)
- **Vías Estructurantes** convencionais que vertebran o territorio en primeira instancia cun criterio coherente e racional
- **Vías Complementarias** que completan a vertebración garantindo a accesibilidade ao resto de asentamentos de poboación
- e unha **Rede Local** que garante a accesibilidade terminal.

As **Vías de Altas Prestacións** reflicten o criterio integrado de calidade de deseño, funcionalidade e alto nivel de servizo das principais infraestruturas de transporte. Así mesmo desempeñan un importante papel dentro da rede autonómica de estradas, posto que facilitan a mobilidade da cidadanía, aumentan a accesibilidade ás principais vilas e cidades, fomentan a actividade empresarial e a mellora da competitividade, e contribúen ao reequilibrio, á cohesión e á vertebración do territorio.

Un dos principais obxectivos do **Plan MOVE** é garantir que o 80% da poboación se sitúe a menos de 10 minutos dunha **Vía de Altas Prestacións**.

A execución destas actuacións incluídas no presente Plan suporá a **posta en servizo no período 2009-2015 dun total de 417 km de VAPs** e a **posta en servizo no período 2016-2020 doutros 162 km de VAPs**, incrementando nun total de 579 km os 334 km da Rede de VAPs existente a 31 de xullo de 2009, o que supón un **incremento do 173%**.

As actuacións en **Vías Estruturantes** suporán a posta en servizo de 103 km no período 2009-2015 e de 162 km máis no período 2016-2020, completando deste xeito a vertebración do territorio dunha forma coherente e garantindo a articulación e a comunicación entre as cabeceiras comarcais e os grandes ámbitos territoriais coas VAPs ao través dunha rede viaria de primeira orde.

A **Rede Viaria Complementaria** supón aproximadamente dous terzos do total da rede autonómica, e xunto coas redes das Deputacións Provinciais e dos Concellos ten como misión completar a vertebración territorial garantindo a accesibilidade ao resto dos asentamentos de poboación. A súa extensión e misión aconsellan unha integración total no territorio.

2.- O Plan MOVE completa, suplementa e perfecciona ao Plan Director de Estradas de Galicia xa que este último é un plan de infraestruturas e o Plan MOVE é un plan de mobilidade. En concreto no plan:

- Elimínanse, con criterios de racionalidade e coordinación, as actuacións innecesarias e conflitivas que non obedecen a un deseño acertado.
- Introdúcese un **Programa de Baixa IMD Mellorada**, poñendo en valor o actual Plan de Baixa IMD, e engadindo ás actuacións de mellora rectificacións puntuais de trazado para a mellora global dos itinerarios en condicións de seguridade axeitadas e coidando especialmente a integración territorial e a sostibilidade ambiental.
- Incrementase a inversión total respecto ó Plan Director de Estradas de Galicia en 732 Millóns de Euros.
- O **Plan MOVE** fai un importante esforzo inversor no **Programa de Mantemento e Conservación** que persegue poñer en situación inicial as características dos elementos das estradas ou mellorar o estándar inicial e conservar a rede en condicións de uso axeitadas de seguridade e comodidade. O esforzo inversor en Mantemento e Conservación, incluíndo neste concepto o Programa de Seguridade Vial e as Actuación de Baixa IMD Mellorada, suporán acadar no **horizonte de 2015** unha cifra de unha cifra de **investimento equivalente ao 2,5% do valor patrimonial da rede da Comunidade Autónoma**, se ben se acadará por completo o obxectivo do **3% do valor patrimonial da rede no ano 2017**.

3.- O Plan MOVE introduce un **Programa de Actuacións de Apoio**, que inclúe **aparcadoiros disuasorios e áreas de parada para transportistas**.

Con os aparcadoiros disuasorios reducirase o efecto da maior utilización do vehículo privado nos ámbitos metropolitanos, e contribuírase decisivamente ao desconxestionamento do viario principal de acceso ás cidades.

Este programa xunto ao Programa de Actuacións en Medios Urbanos completan as melloras de mobilidade e plantexan actuacións tendentes a solventar os actuais problemas de transporte nos ámbitos metropolitanos.

Por outra banda, xunto coa mellora da mobilidade, o **Plan MOVE** pretende contribuir a **mellorar a Seguridade Vial**, establecendo como obxectivo reducir un 50% o número de vítimas de accidentes de circulación nas estradas galegas no horizonte 2013.

Para acadar este ambicioso obxectivo o **Plan MOVE** contempla **actuacións de Seguridade Vial implícitas en todas e cada unha das actuacións formuladas**, dende eixos novos a actuacións de conservación **todos os proxectos que se tramiten incluírán un Anexo de Seguridade Vial**.

4.- O Plan MOVE aborda a redución das peaxes nas autoestradas de titularidade autonómica, plantexando un tratamento global e con criterios homoxéneos, para acadar o obxectivo de que a mobilidade da poboación galega, con independencia do seu lugar de residencia, non se vexa condicionado polo pago das peaxes.

O modelo de xestión (concesión administrativa para a construción e explotación en réxime de peaxe ao usuario) que a Xunta de Galicia asumiu para prestar o servizo nestas autoestradas, non pode ser un impedimento para acadar os obxectivos recollidos no **Plan de Mobilidade e Ordenación Vial Estratéxica 2010-2015** porque un dos eixos vertebradores do plan é facilitar a mobilidade nas estradas galegas.

Por isto, a Xunta de Galicia implantará un conxunto de medidas para conseguir un novo marco de homoxeneización e mellora da xestión da mobilidade. Estas medidas están especialmente destinadas aos usuarios habituais en atención a súa mobilidade obrigada, de acordo coa política de mobilidade que o Goberno da Xunta de Galicia está impulsando para a reordenación das peaxes en Galicia.

Para os usuarios condicionados pola mobilidade obrigada, a existencia de peaxes neste tipo de vías supón unha limitación dende a óptica dos obxectivos plantexados polo **Plan MOVE**.

As solucións baralladas plantéxanse a través de diversas medidas de redución das peaxes fundamentadas na habitualidade. Así, estanse a estudar descontos do 25% no viaxe de volta cando ida e volta se efectúan o mesmo día, ou bonificacións progresivas para usuarios frecuentes en función do número de viaxes efectuados ao longo do mes, cun maior desconto para os usuarios que máis teñen que utilizar a autoestrada. Deste xeito estarase beneficiando en maior medida ós usuarios máis desfavorecidos.

Estes descontos estarán asociados ao emprego dun dispositivo de peaxe dinámico, xa implantado íntegramente en ámbalas dúas autoestradas autonómicas, que permite un eficaz recento das viaxes efectuadas. Este sistema ten, ademais, unha vantaxe indubidable para os usuarios, xa que elimina as barreiras físicas e os libera da necesidade de deterse totalmente ante as cabinas de peaxe nos seus desprazamentos, contribuíndo así á calidade do servizo prestado aos usuarios, xa que se reducen os tempos de percorrido e se mellora a calidade e a seguridade viaria.

Todas as actuacións propostas no **Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015**, permitirán acadar un modelo de mobilidade sostible, baseado no principio de que as infraestruturas estarán ao servizo dunha concepción estratéxica do país, organizando a rede viaria cun criterio funcional de racionalidade, que garante a accesibilidade do 80% da poboación as Vías de Altas Prestacións, primando en todos os programas a seguridade vial, garantindo a conservación e mantemento da rede en condicións de uso axeitadas e compatibilizando o desenvolvemento económico coa preservación do medio ambiente, elevado o investimento en infraestruturas por riba do 1% do PIB (investimento total de 8.233 Millóns de euros no período 2009-2020).

9 CONCLUSIÓNS

- O **Plan MOVE** é un plan de mobilidade no que o obxectivo é mellorar as condicións de vida dos galegos, incrementar as condicións de mobilidade e facer máis accesibles as infraestruturas.
- Investimento do plan ata 2020: 8.233 M€.
- Investimento no primeiro horizonte do plan 2015: 4.265 M€.
- A posta en marcha do plan permitirá incrementar a rede de vías de Altas Prestacións cun orzamento de 1.428 M€ no período 2009-2015.

HORIZONTE	EN SERVIZO	INCREMENTO SOBRE A REDE ACTUAL
2013	537	61 %
2015	751	125 %
2017	824	147 %
2020	913	173 %

- Un orzamento de 461 M€ permitirá dispor en 2015 de 103 km de novas Vías Estruturantes.
- En Vías Complementarias o investimento será de 588 M€ ata o 2015 e incluírá a mellora dos parámetros nas actuacións de baixa IMD, nas que se actuará tamén na mellora dos parámetros de trazado con rectificacións e melloras puntuais.
- O plan plantexa actuacións de aparcadoiros disuasorios e de áreas de parada cun investimento de 79 M€.
- En medios urbanos o orzamento previsto para o período 2009-2015 será de 516 M€.
- Para mantemento, conservación e seguridade viaria o plan dedica 1.123 M€ (o 26,3% de investimento do plan).
- Dentro das actuacións do plan está prevista a dotación de 22 M€ para o fondo de compensación das peaxes, con criterios equitativos, universais e progresivos. As peaxes deixarían de ser unha limitación da mobilidade dos galegos.
- Coa posta en marcha do plan:
 - O 80% da poboación situarase a menos de 10 minutos dunha Vía de Altas Prestacións.
 - No horizonte do 2015 os investimentos en conservación e seguridade viaria situaranse ó arredor do 2,5% do valor patrimonial da rede, acadándose en 2017 un investimento equivalente ao 3% do valor patrimonial.
- Mobilizaranse un total de 71.000 empregos directos no período 2009-2015.