

Área de Urbanismo, Vivenda, Infraestruturas e Mobilidade
Dirección de Urbanismo
Servizo de Planeamento e Xestión do Solo
Departamento de Planeamento
📁 63116I020H 📁 631/2022/303

Exp.: EXC-13/22

Destinatario

XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE INFRAESTRUTURAS
E MOBILIDADE
AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS
Edif. Adto. San Caetano, 5
15781 Santiago de Compostela

Asunto:

Informe aos expedientes, “Zonas de servidume acústica dos grandes eixes viarios da rede autonómica de estradas de Galicia” e “Plan de acción contra a contaminación acústica da rede autonómica de estradas de Galicia”, Clave GA/19/001.09.4 e GA/19/001.09.5.

En relación co seu escrito que tivo entrada no Rexistro Xeral do Concello o 04.11.2022, co código de asento RMPE161SSZ, trasladámoslle o informe emitido o 05.12.2022 polo xefe de Sección de Calidade Ambiental que se transcribe:

“INFORME DEL PLAN DE ACCIÓN CONTRA LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA (CLAVE GA/19/001.09.5) Y DE LAS ZONAS DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA DE LOS GRANDES EJES VIARIOS DE LA RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS DE GALICIA (CLAVE GA/19/001.09.4)

A la vista las memorias del Plan de acción Contra la Contaminación Acústica de las carreteras de Galicia y de las Zonas de Servidumbre Acústica propuestas para los grandes ejes viarios de la Red Autonómica de carreteras de Galicia que actualmente se encuentran sometidas un período de exposición pública por un período de 30 días, se emite el siguiente informe:

Área de Urbanismo, Vivenda, Infraestruturas e Mobilidade
Dirección de Urbanismo
Servizo de Planeamento e Xestión do Solo
Departamento de Planeamento
📁 63116I020H 📁 631/2022/303

En ambos documentos se comprueba que las dos vías que discurren por el término municipal son la AC 552 y la AG 55 al haberse eliminado de dicho trámite la AC-415 transferida, según se indica en el documento, al ayuntamiento.

Ambos viales afectados, la AC 552 y la AG 55, confluyen en el polígono de Agrela hasta el cruce con la Avenida de Enrique Salgado Torres, pasando por un ámbito fundamentalmente industrial/comercial con escasa población afectada por ruido, por la limitada presencia de edificios de uso residencial.

En relación con el Plan de Acción de Ruido decir que, en su elaboración se ha tenido en cuenta el mapa de ruido de grandes ejes autonómicos, aprobado en 2021, y se ha seguido una metodología de priorización de medidas similar a la efectuada con el plan de acción de 2018, correspondiente a las 2ª fase.

En dicho documento se prevén medidas de gestión y correctivas. Las primeras afectan la forma en cómo el gestor de las vías asume el problema del ruido con sus recursos humanos y técnicos, mientras que las segundas son una serie de actuaciones concretas sobre los focos y sobre la transmisión (para reducir densidad de tráfico, % de pesados, reducción de velocidad, renovación del parque automovilístico, actuaciones en el pavimento) con el objeto de minimizar sus efectos sobre la población, basándose en una “acción priorizada” según la cual, de las 734 unidades, se seleccionan solo 45 para actuar, utilizando para ello el resultado obtenido con un indicador definido para la ocasión (INDICADOR DE AFECCIÓN SONORA) que depende de los niveles en fachada, la población afectada y el grado en que están afectados, dejando el resto de tramos sin ningún tipo de medida.

En relación con el documento en el que se define la Zona de Servidumbre Acústica, destaca la amplitud de la misma y la importante penetración en el polígono y área industrial de Agrela, utilizando como delimitación la isófona $L_n=50$ dBA, entendemos que por ser la más alejada del eje de la vía. Dicha línea se obtiene del mapa estratégico de ruido de carreteras de la Xunta,

Área de Urbanismo, Vivenda, Infraestruturas e Mobilidade
Dirección de Urbanismo
Servizo de Planeamento e Xestión do Solo
Departamento de Planeamento
📄 63116I020H 📁 631/2022/303

aprobado en 2021, y es significativamente más amplia en superficie que la que resulta en el mapa de ruido municipal.

Sobre las zonas de servidumbre hay que destacar sus implicaciones, en la medida que buscan la compatibilidad acústica de las infraestructuras viarias, aeroportuarias, ferroviarias y portuarias, mediante diferentes limitaciones a los usos, actividades, instalaciones o edificaciones a aplicar a esos sectores del territorio con la finalidad de que se cumplan, cuando menos, los niveles de inmisión en el interior de las edificaciones, asumiendo de esta manera la imposibilidad de eliminar de forma absoluta los incumplimientos de los objetivos de calidad acústica que se producen en el exterior por causa de la infraestructura. Según se indica en el plan de acción, en la práctica, en las edificaciones que se construyan de manera posterior a la entrada en vigor de las ZSA, el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica no será responsabilidad del gestor, evitando así nuevas situaciones de conflicto.

En cuanto a la afección al planeamiento urbano, estas zonas han de incluirse en los instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico con las determinaciones para conseguir su efectividad y remitirlos para su aprobación por el órgano sustantivo competente de la infraestructura cuando ordenen ámbitos afectados por la servidumbre.

En las zonas urbanizadas existentes es preceptiva la elaboración de un Plan de Acción, en el que se indicarán las medidas correctoras aplicables a los emisores acústicos vinculados al funcionamiento de la infraestructura, atendiendo a su grado de participación en el estado de la situación y a las vías de propagación, así como los responsables de su adopción, cuantificando económicamente y con proyecto de financiación.

Las zonas de servidumbre lo son por tiempo indefinido, solo se modifican cuando la infraestructura se modifique de forma sustancial o bien cuando el órgano que la delimitó estime que las medidas correctoras han sido eficaces

Área de Urbanismo, Vivenda, Infraestruturas e Mobilidade
Dirección de Urbanismo
Servizo de Planeamento e Xestión do Solo
Departamento de Planeamento
📁 63116I020H 📁 631/2022/303

para reducir el nivel sonoro en el entorno, por lo que su aprobación tiene consecuencias para las competencias municipales.

Por ese motivo, de acuerdo con la legislación estatal, principalmente el Real Decreto 1367/2007 y sus posteriores modificaciones, durante el procedimiento de información pública, para el caso de las infraestructuras de competencia estatal, ha de solicitarse informe preceptivo a la administración afectada en relación con la determinación de las limitaciones de aplicación a tal zona de servidumbre (artículo 7.6). Entendemos que, por asimilación, ha de procederse de similar manera.

En el documento que se remite para informe sobre las Zonas de Servidumbre de los Grandes Ejes Viarios de la Red Autonómica, realiza una introducción legal, una alusión a medidas genéricas a aplicar para la gestión de la movilidad, se explica la metodología de cálculo del mapa de ruido utilizado para la delimitación, dejando la determinación de las medidas aplicables al plan de acción, que no prevé ninguna para el tramo de A Coruña, ni entra en más detalles respecto de las limitaciones que las que, de forma general, se indican en la legislación estatal, lo que a mi juicio tiene dos consecuencias importantes, la incertidumbre en la gestión del uso del suelo y la imposibilidad de reducir ese sector afectado mediante medidas aplicables al foco, teniendo en cuenta que en el plan de acción no se aplica ninguna.

Como conclusiones a todo lo anterior, destaco:

1. Las zonas de servidumbre propuestas afectan a todo el territorio por el que transcurren los viales, introducen limitaciones a los usos, actividades, instalaciones o edificaciones, no definidas en detalle para cada sector, lo que entiendo genera incertidumbre en la gestión que se pueda realizar sobre ellas, más allá de las medidas genéricas que aplican según la normativa citada. Entiendo que tales limitaciones han de concretarse en el documento que se somete a información pública.

Área de Urbanismo, Vivenda, Infraestruturas e Mobilidade
Dirección de Urbanismo
Servizo de Planeamento e Xestión do Solo
Departamento de Planeamento
📁 63116I020H 📁 631/2022/303

2. La extensión de las zonas de servidumbre dependen del cálculo que al respecto se realiza con los mapas de ruido, dependiendo de múltiples factores, lo que se hace patente al comparar el propio de la aglomeración de A Coruña con el que se utilizó para la definición de la delimitación actual, estando su extensión muy ligada a las medidas que se apliquen a los focos.

Entendiendo la naturaleza principalmente industrial del tramo afectado en A Coruña y la poca influencia en términos de población afectada, sin lugar a duda prioritaria, considero han de preverse medidas en el conjunto de los viales y tramos afectados, no solo en los 45 elegidos, dado que no solo quedan el resto excluidos sino totalmente vacíos desde el punto de las medidas de prevención de la contaminación acústica, imposibilitando la reducción futura de la extensión de la ZSA fruto de una minimización de las emisiones, que es especialmente importante en un vial de entrada a la ciudad que posteriormente se introduce en el término municipal por zonas densamente pobladas.

En definitiva, el criterio de priorización no funciona como tal, sino como un criterio de selección excluyente que no pretende una auténtica gestión global del ruido en las vías y una mejora de la movilidad que genera el problema, sino la actuación puntual y paliativa en un número muy limitado de puntos negros, desvirtuando totalmente el papel que ha de jugar este instrumento”.

O que se lle comunica para producir os efectos conseguintes.

A Coruña, na data da sinatura electrónica deste documento

A directora da Área de Urbanismo