

CONSELLERÍA DE INFRAESTRUTURAS E MOBILIDADE.
XUNTA DE GALICIA.

ASUNTO: Alegacións ó Plan de Acción contra a contaminación acústica da rede autonómica de estradas de Galicia e as Zonas de servidume acústica dos grandes eixes viarios da rede autonómica de estradas de Galicia.

No DOG nº 213, do 9 de novembro de 2022 publicouse o anuncio polo que se someten ao trámite de información pública o Plan de acción contra a contaminación acústica da Rede autonómica de estradas de Galicia (GA/19/001.09.5) e as zonas de servidume acústica dos grandes eixes viarios da Rede autonómica de estradas de Galicia (GA/19/001.09.4).

D. Carlos Calvelo Martínez, Alcalde-Presidente, en representación do Concello de Arteixo con NIF número P1500500B, e domicilio ós efectos de notificacións en Praza Alcalde Ramón Dopico, nº 1, 15.142, Arteixo, provincia de A Coruña, teléfono 981 600 009 por medio do presente escrito realiza as seguintes

I. CONSIDERACIÓNS XERÁIS:

A. Plans e Programas municipais

Dende o Concello de Arteixo estase a traballar no estudo da mobilidade e a sustentabilidade. Os documentos dos que se dispón e forman parte da estratexia municipal relacionada coa mobilidade son os seguintes:

- **Plan Novarteixo 2020. Estratexia de Desenvolvemento Urbano Sostible e Integrado (EDUSI) de Arteixo.**
Identifica los problemas y retos urbanos. Analiza a área urbana dende unha perspectiva integrada, realizando unha análise infraestructural e medioambiental. Define un plan de implementación e establece entre os principios horizontais e os obxectivos transversais o principio de desenvolvemento sostible e o obxectivo de accesibilidade. Finaliza sinalando as liñas de actuación.
- **Plan de Mobilidade Urbana Sustentable do Concello de Arteixo. PMUS.**
O PMUS ten a función de realizar o estudo completo da situación da mobilidade e o viario municipal. Foi aprobado definitivamente e publicada no BOP do venres 8 de outubro de 2021 (Exp. 2021/X999/000004-2021/G003/002951).
O Plan de mobilidade consta de dous documentos diferenciados: Documento de Diagnóstico e Documento de Propostas. O Plan propón a integración da mobilidade nas políticas urbanísticas, a promoción de boas practicas na mobilidade coa proposta dunha mesa da mobilidade e o plan de seguimento.
- **Plan de Accesibilidade Universal Municipal de Arteixo 2021-2028.**
Establece as liñas estratéxica diferenciando as actuacións de carácter xeral e as actuacións de carácter local. Dentro das actuacións de carácter xeral trata o viario estruturante das sendas verdes e a rede de transporte, as rutas ciclistas e propón a elaboración dun catálogo de solucións estándar. Dentro das actuacións locais trata o viario en relación coas parroquias ou zonas. O Plan se relaciona co PMUS e coa EDUSI, indicando as actuacións derivadas de ditos plans.

- **III Plan Municipal de Igualdade de oportunidades entre mulleres e homes do Concello de Arteixo 2021-2024.**

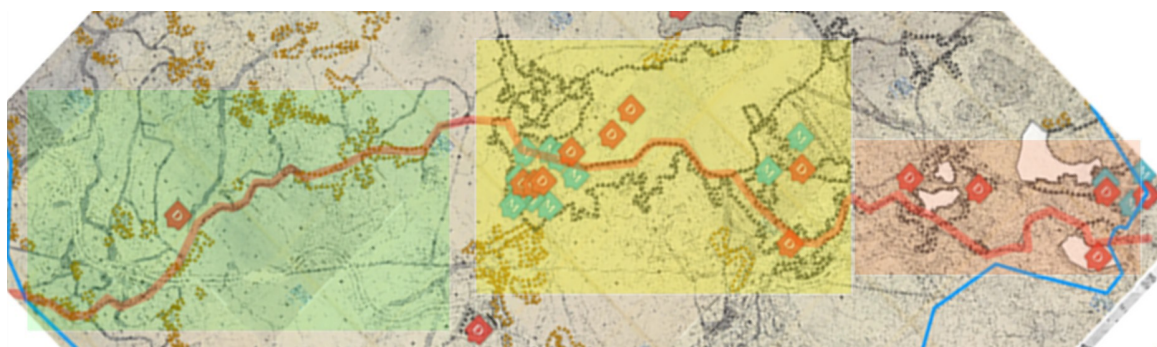
Este plan estudia de forma transversal as actuacións e previsións urbanísticas dende a perspectiva de xénero. Estuda os factores de desigualdade nos diferentes ámbitos dentro dos cales se atopa a mobilidade.

Estes plans estratéxicos aportan un estudo xeral da problemática municipal e incorporan obxectivos e propostas de actuación que teñen relación coa proposta presentada dende a administración autonómica.

- **Normas Subsidiarias Municipais do Concello de Arteixo**

O viario atravesa zonas delimitadas como urbanas no planeamento municipal e zonas delimitadas como núcleo rural. (Núcleo rural tradicional). As estradas de competencia autonómica indicadas no documento presentado son a AC-552, AC-551 e AG-55. O Plan de Acción considera actuacións prioritarias as propostas en determinados tramos da estrada AC-552.

Dende a perspectiva da trama urbanística se poden diferenciar tres tramos con respecto ao viario:



- **Un primeiro tramo** onde se sitúan asentamentos urbanos dispersos (Estibada, Quinto Pino, A Maceira e Galán) supeditados ao viario e o vehículo teñen prevalencia sobre a trama urbana e os peóns. Nestes tramos a velocidade de circulación é elevada e as pendentes pronunciadas. **Amplíase a exposición no informe urbanístico da técnico municipal que se axunta ó presente documento.**

- **Un segundo tramo** onde os asentamentos de poboación compactos e densos están a producir cambios na estrada cunha transformación en travesía urbana (Villarrodís e Arteixo). Neste tramo a trama urbana predomina sobre a trama viaria e a velocidade de circulación vese reducida polas constantes interseccións e cruces. **Amplíase a exposición no informe urbanístico da técnico municipal que se axunta ó presente documento.**
- **Un terceiro tramo** que comprende os asentamentos de poboación rurais (núcleos rurais e núcleos rurais tradicionais), onde o viario e o vehículo teñen prevalencia sobre a trama urbana e a circulación peonil. Nestes tramos a velocidade de circulación dos vehículos é elevada e os núcleos rurais tradicionais que inicialmente convivían co viario sufriron unha transformación ao resultar divididos polo corte que supón a relevancia do viario e a presenza dun trazado que antepón as necesidades do vehículo fronte as necesidades do núcleo rural e dos seus habitantes. **Amplíase a exposición no informe urbanístico da técnico municipal que se axunta ó presente documento.**

No Plan de acción contra a contaminación acústica da rede autonómica de estradas presentado se realizan propostas de mellora na estrada provincial AC-552, o diagnóstico que realiza o PMUS respecto dos viarios principais da rede primaria, secundaria e local se caracteriza respecto á A estrada provincial AC-552.

- **Estrada AC-552** é o eixo que vertebra o concello de suroeste a nordés atravesando os principais núcleos de poboación do concello sobre todo entre Arteixo e Pastoriza. Trátase dunha vía interurbana con dous sentidos de circulación cun carril en cada sentido atravesando varios núcleos urbanos en forma de travesía urbana con semáforos, pasos de peóns, presenza de beirarrúas, franxa de aparcamento, etc. Trátase ademais da alternativa gratuita á AG-55 para conectar Arteixo coa Coruña. Cabe destacar que é unha das principais estradas para o acceso ao polígono de Sabón.
- **AC-415:** esta estrada súmase á AG-55 e a AC-552 como o terceiro eixo de conexión de Arteixo coa Coruña. Trátase dun eixo máis ao norte que os anteriores permitindo conectar co núcleo de Oseiro e Meicende. Ten dous sentidos de circulación e un carril por sentido.
- **DP-0510 e DP-0512** Conectando Arteixo co sueste do concello cara á parroquia de Morás. Esta rede vese completada pola rede residencial ou local que vertebra cada un dos núcleos urbanos. É principalmente relevante en Arteixo así como en Pastoriza ou Meicende.

Segundo se recolle no PMUS, a coordinación entre as administracións competentes en relación ao viario resulta necesaria para acadar os obxectivos previstos e, asemade, no diagnóstico se sinala respecto á mobilidade peonil en relación coas travesías urbanas os seguinte:

1. Boa parte do espazo público está dedicado ás calzadas e á circulación dos coches deixando relegado ao peón a un espazo secundario. Faise patente tanto en ámbitos urbanos como nos ámbitos rurais das diferentes parroquias do concello.

2. Pola configuración dispersa do concello, con diferentes núcleos de poboación e as súas necesidades de comunicación pola rede viaria, existen moitos tramos de travesías urbanas que, en boa parte dos casos, teñen un deseño máis interurbano que urbano.
3. Existen algúns problemas como consecuencia dos accesos en coche aos centros educativos.
4. Respecto ós centros educativos indicar que estes ámbitos son grandes polos de captación de tránsito peonís e de desprazamentos de vehículos. Neste sentido, cómpre subliñar que se estes tránsitos prodúcense de xeito transversal á **estrada AC-552** que, tal e como se ven de expor, é o eixo que vertebra o concello de suroeste a nordés atravesando os principais núcleos de poboación.
5. Abundando no anterior, resulta pertinente indicar que os datos de alumnado e claustro son os seguintes:

ALUMNADO INFANTIL E PRIMARIA CURSO 2022-2023

TOTAL CENTRO | CLAUSTRO

CEIP PONTE DOS BROZOS		
CLASES	47	85
ALUMNADO	1059	

CEIP ARTEIXO		
CLASES	28	48
ALUMNADO	558	

CEIP GALÁN		
CLASES	19	33
ALUMNADO	377	

CEIP SAN XOSÉ OBREIRO		
CLASES	12	22
ALUMNADO	235	

EEI VILARRODÍS		
CLASES		
ALUMNADO	29	

EEI BARRIONOVO		
CLASES		
ALUMNADO	44	

EEI LAGOA		
CLASES		
ALUMNADO	16	

EEI LARÍN		
CLASES		
ALUMNADO	17	

EEI RORIS		
CLASES		
ALUMNADO	15	

TOTAL 2.350

ALUMNADO DOS IES DE ARTEIXO CURSO 2022-2023

IES PASTORIZA

	TOTAL CENTRO	CLAUSTRO
CLASES	15	37
ALUMNADO	413	

IES MANUEL MURGUIA

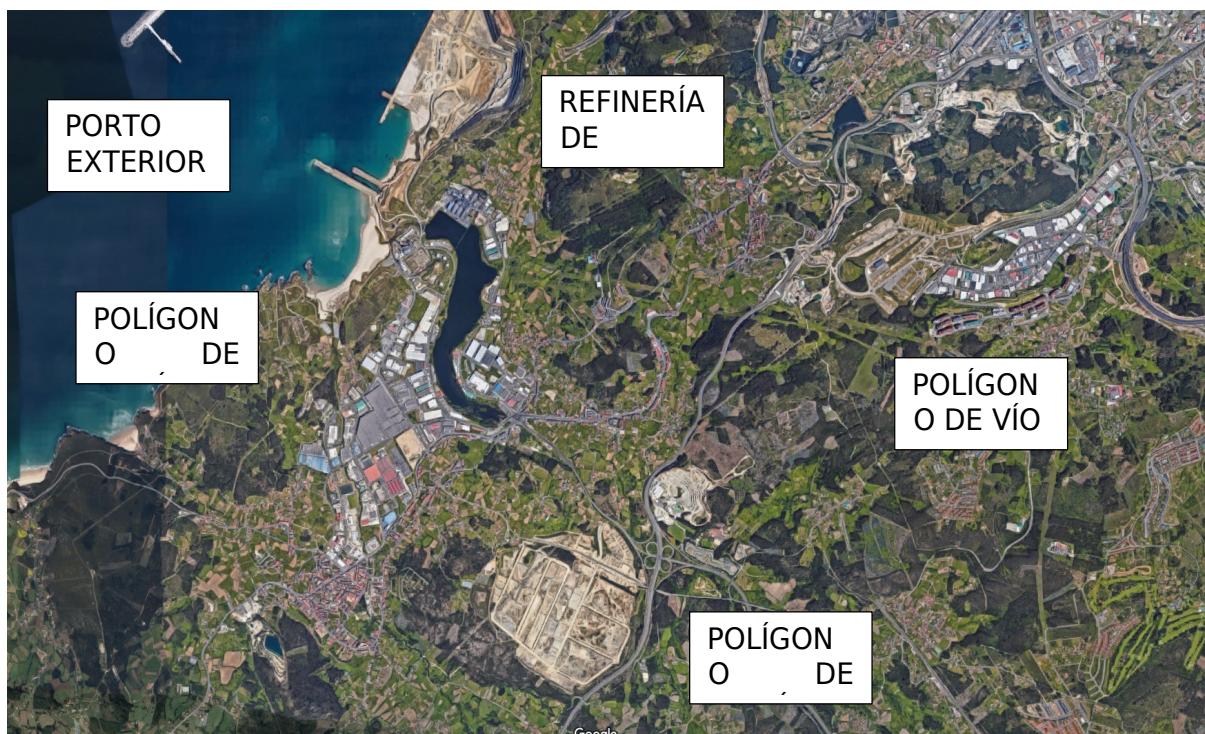
	TOTAL CENTRO	CLAUSTRO
CLASES	35	78
ALUMNADO	987	

IES SABÓN

	TOTAL CENTRO	CLAUSTRO
CLASES	15	42
ALUMNADO	268	

TOTAL 1.668

O diagnóstico respecto á rede viaria sinala a importancia do tráfico de paso polos diferentes núcleos nas travesías urbanas, especialmente se se atende á presenza dos centros educativos así como dos polígonos industriais, grandes nodos xeradores e atractores de tráfico, especialmente pesados.

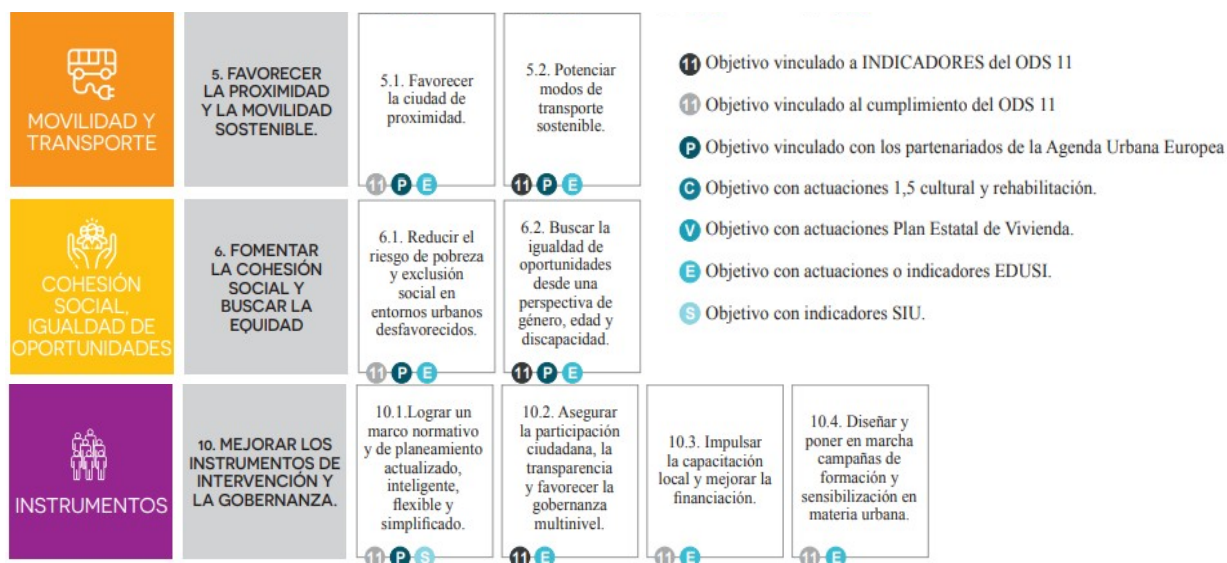


Isto mesmo se indica no documento acústico sometido a información pública respecto aos tramos no núcleo de Arteixo e no núcleo de Vilarrodís, polo que se desprende que a solución e enfoque cómpre que sexa integral, coordinado entre administracións e adaptado ás necesidades de conxunto das distintas contornas.

- **Axenda Urbana Local de Arteixo**

O Concello de Arteixo está a elaborar na actualidade o Plan Estratéxico de Acción Local, no marco da Axenda Urbana Española.





B. Plan de Acción contra a contaminación acústica da rede autonómica de estradas de Galicia e as Zonas de servidume acústica dos grandes eixes viarios da rede autonómica de estradas de Galicia

- O Plan de Acción establece actuacións correctivas nos casos nos que se están a incumprir os obxectivos de calidade acústica, dado que resulta necesario aplicar medidas polo que se definen as Zonas prioritarias de actuación.
- Respecto do Concello de Arteixo contémpanse 6 zonas de actuacións prioritarias e unha limítrofe co Concello de Laracha: actuacións prioritarias nº 2, 3, 4, 11, 13, 29 e 43. (tamén no extremo este da zona nº 29 de A Laracha), na Fase III, con Orde de Prioridade 3, 2, 4 e 43.
- As actuacións consideradas máis prioritarias localízanse na contorna máis urbana do concello, tendo como eixo a rotonda de Sabón, localizándose a ámbolos lados.
- Os núcleos de Vilarrodís e Arteixo, tramos da malla urbana compacta, son os que presentan maiores problemas de cumprimento da normativa acústica dada a convivencia entre unha vía de conexión entre municipios limítrofes e a localización no seu percorrido de núcleos urbanos con un índice de poboación elevado co resultado dun viario que funciona como travesía urbana integrada no conxunto de rúas do núcleo.

Todas estas cuestións son ampliadas nos informes urbanístico e medioambiental emitidos polos técnicos municipais, así como no informe de alegacións que se axuntan ó presente escrito.

Polo tanto, unha vez exposto o anterior, realízanse as seguintes

II. ALEGACIÓNS

- Plans e Programas como o Plan de Acción contra a contaminación acústica da rede autonómica de estradas de Galicia e as Zonas de servidume acústica dos grandes eixes viarios da rede autonómica de estradas de Galicia están a afectar directamente ó desenvolvemento da Axenda Urbana Local, proceso no que se atopa o Concello de Arteixo.
- Cómpre invocar á aplicación dos principios das relacións interadministrativas recollidos no artigo 140 da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, especialmente os referidos á colaboración, cooperación e coordinación para a procura de fins comúns, e concretamente, neste caso, para acadar unha ordenación da mobilidade integral, intelixente, accesible, organizada e ambientalmente sostible.
- Este tipo de Plans e Programas, ao abeiro do marco europeo, estatal e autonómico, deberán servir para o fortalecemento do modelo global de gobernanza multinivel e multiactor, favorecendo o diálogo plural e a rendición de contas, do mesmo xeito que se está a facer tanto na implementación da Axenda 2030 como no marco da Axenda Urbana Local, Española, Europea de das Nacións Unidas.
- A Axenda Urbana Española, aparece como unha política panca no Plan de Acción para a Implementación da Axenda 2030 en España e responde ó cumprimento dos compromisos internacionais adoptados de conformidade ca Axenda 2030 e a Nova Axenda Urbana de Nacións Unidas e a Axenda Urbana para a Unión Europea.
- A Axenda Urbana de Arteixo ten en consideración os Plans e Programas vixentes, especialmente os que teñen un carácter estratéxico para o Concello como os citados no bloque anterior, e ademais é unha ferramenta fundamental para acadar un desenvolvemento sustentable e integrado dos nosos núcleos rurais e urbanos, así como do noso territorio, servindo como guía para o cumprimento dos ODS 2030 e dos obxectivos da Axenda Urbana Española, entre os que se atopan os seguintes:
 - o OE1: Ordenar o territorio e facer un uso racional do solo, conservalo e protexelo;
 - o OE2: Evitar a dispersión urbana e revitalizar a cidade existente;
 - o OE3: Prevenir e reducir os impactos do cambio climático e mellorar a resiliencia
 - o OE5: Favorecer a proximidade e a mobilidade sustentable
 - o OE6: Fomentar a cohesión social e buscar a equidade
 - o OE10: Mellorar os instrumentos de intervención e a gobernanza

- A Axenda Urbana non só contribúe á consecución do ODS 11 sobre cidades sustentables e resilientes, senón a un bo número doutros ODS cos que transversalmente garda relación. Polo tanto, existe unha completa aliñación da Axenda Urbana ca Axenda 2030 e co resto de documentos internacionais cos que España se ven de comprometer.
- O Plan propón actuación xenéricas, sen definir e dando resposta a uns datos estatísticos que non reflicten a realidade complexa do entorno. Non se aportan datos dende diferentes perspectivas sectoriais e urbanísticas polo que os resultados quedan limitados á procura dunha solución a un solo aspecto do impacto do viario que neste caso é o impacto acústico.
- Contribuiría a unha solución en conxunto realizar o estudo das actuacións prioritarias dende un punto de vista integral, considerando tanto o impacto acústico como a mobilidade, accesibilidade, seguridade viaria entre outros e tendo como foco os Planes e Programas aprobados e vixentes no Concello de Arteixo.
- No propio Plan de Mobilidade Urbana Sustentable (PMUS) establécese a posibilidade de creación dunha Mesa da Mobilidade como elemento de relación entre os diferentes sectores e administracións implicados (apartado 2.12.4 do Documento de Propostas).
- Das medidas propostas no Plan de Acción, non se observa ningunha encamiñada ás novas políticas e tendencias en materia de mobilidade, e que deberían ter por obxectivo a súa reorientación cara modos de transporte máis sostibles, que permitan a súa vez protexer a saúde, o medio ambiente, o clima, o benestar e a seguridade de toda a cidadanía.
- A información aportada no Plan de Acción non concreta as distintas actuacións nin se sinala o motivo polo que se elixen ou rexeitan as diferentes solucións. Remítese ós informes técnicos (urbanístico, medioambiental e de alegacións) que acompañan ó presente escrito.
- Non se aporta información sobre a forma na que se pretenden realizar ditas actuacións propostas polo que o análise das mesmas está limitado á información existente nos documentos achegados e polo tanto é imposible realizar unha avaliación axeitada das solucións.
- Os datos de poboación afectada polos impactos acústicos deberían contrastarse cos datos dispoñibles na área de padrón e estatística do concello, mais precisos e axustados á realidade dos distintos ámbitos.
- Cómpre establecer mecanismos de colaboración multinivel ca Xunta de Galicia na procura dunha solución integral á problemática existente apoiada nun coñecemento territorial do Concello e das costumes dos usuarios que transitan pola rede de viais que o constitúen.

- Na documentación non se avalía a posibilidade de que as medidas planeadas para as zonas de actuación prioritaria de AC-552 sexan interpretadas ou consideradas polos usuarios como adversas ou desfavorables, en tanto, poderían provocar unha dilatación dos tempos dedicados para os desprazamentos cotiás (Nótese que unha redución da velocidade a 30 Km/h en conxunción con outras medidas de calado resultaría nun tempo para o quilómetro percorrido dun mínimo de dous minutos).
- Esta última cuestión, en conxunción coa peaxe actual que se dispón na AG-55, fai que as dúas principais vías de comunicación que vertebran A Coruña, Arteixo, A Laracha, Carballo, e por ende, a Costa da Morte, poderían ser percibidas como non idóneas e non útiles para unha parte dos potenciais usuarios, e en consecuencia, provocar un rexeite do tráfico de maneira caótica e desordenada cara outros vieiros secundarios ou rúas urbanas -non preparadas para tal efecto-, na procura de itinerarios máis efectivos; de darse este suposto, o resultado sería o traspaso do problema de maneira agravada cara outras zonas e vieiros do Concello.
- Do estudo presentado na documentación dilucidase que as solucións planeadas para cada área da AC-552 están totalmente subordinadas a unha atención estritamente circunscrita e estanca á dita estrada, e dicir, non se contempla a interacción con outras infraestruturas, nin tampouco con outros plans e proxectos a desenvolver.
- Neste marco, as accións planeadas deberían considerar as posibles sinerxías coas infraestruturas e plans e proxectos externos, na maneira de crear simbioses que resulten nun beneficio mutuo; a este respecto, debería estimar a planificación aprobada en materia de mobilidade e accesibilidade polo Concello, así como as obras e actuacións proxectadas por esta Administración que poden ter unha correlación con dita infraestrutura.
- Unha solución definitiva para a redución dos niveis sonoros dos tramos da AC-552 analizados é a redución da IMD nos mesmos.
- Para conseguir esta redución da IMD, sen afectar a outros tramos da rede urbana local, sería interesante promocionar rutas alternativas non urbanas: a AG-55 e a A-6. Dentro destas, semella que a máis razoable polo seu recorrido é a AG-55 sempre e cando se contemplase a opción de suprimir a actual peaxe que actúa como limitante para o seu uso.
- Outra opción é a construción de variantes que podan aliviar o tráfico noutros tramos urbanos afectados, como sucede no propio centro urbano de Arteixo (remítese ó informe urbanístico municipal e ó informe de alegacións).
- A proposta para a execución dun novo vial entre a Avda. Fisterra e o polígono de Sabón incluída no Apéndice Nº3 do informe de alegacións podería ser unha alternativa viable a estudar.

- Outras medidas que se poderían adoptar, na mesma liña que as propostas pola AXI, son: la execución de pavimentos fonoabsorbentes, glorietas, medianas centrais ou pantallas acústicas vexetais, que, sen necesidade de reducir a velocidade dos vehículos, non afectarían á fluidez do tráfico e redundarían nunha mellora da seguridade vial dos tramos, o que sempre é beneficioso.
- Insistindo no anterior, cómpre sinalar que ó dotar a estes tramos urbanos da AC-552 de solucións comúns, continuas e homoxéneas, actuarían como unha solución integral á problemática suscitada e non como suma ou xustaposición de solucións específicas, o que optimizaría a solución actual prevista no Plan.
- Atendendo á táboa na que se clasifican as solucións propostas no punto 10.3.5.2. do Plan de Acción, despréndese que as actuacións número 3 e 43 teñen unha clasificación de Insuficiente e para a actuación número 13 de Mala, nembargantes, da documentación non se deduce para estas zonas unha nova formulación das medidas ou, no seu caso, unha proposta de accións complementarias que revertan dita clasificación, polo tanto considérase que a proposta de solución é parcial e non está a satisfacer as necesidades identificadas.
- Na táboa 10.3.5.2. do Plan de Acción, expónse unha valoración dos resultados acústicos en relación coas accións propostas en termos de eficacia, eficiencia e do indicador IPES, o certo é que a parametrización así presentada non se presume como reproducible, comparable, predicible ou extrapolable aos efectos de fixar de maneira inequívoca os obxectivos de calidade que se pretenden acadar, en termos de inmisión para cada unha das áreas obxecto de actuación; na súa virtude, as zonas de servidume acústica así definidas, poderían ser concibidas na práctica, como zonas de exención do cumprimento das normas xenéricas establecidas na Lei 37/2003, de 17 de novembro, do Ruído (e na súa correspondente regulamentación), e non como zonas para compatibilizar o funcionamento da infraestrutura co uso do solo, da actividade, das instalacións e das edificacións implantadas. Polo tanto, os obxectivos de calidade acústicos considéranse incertos.
- Do mesmo xeito, para cada unha das medidas propostas na táboa do punto 10.3.5.2. do Plan de Acción, non se avalía a potencial redución das emisións, nin tampouco se argumenta, xustifica ou motiva o porqué ou a conveniencia da súa elección.
- Asemade, esta indefinición deixa nunha situación de desconcerto para con esta Administración, en tanto o ámbito para a xestión adecuada do planeamento territorial e urbanístico que ordene fisicamente as zonas afectadas carece de parámetros, indicadores, referencias, termos, rangos ou intervalos nos que basearse para unha ordenación que garanta a efectividade das servidumes acústicas, consonte ao artigo 11 do R.D. 1367/2007, presentándose un escenario confuso e incerto.

- En condicións ideais de tráfico fluído, en non influenciado por exterioridades, asúmesese que medidas coma a redución da velocidade ou de calzado de tráfico poden ter, a priori, unha incidencia positiva na redución da inmisión acústica (e de maneira paralela outros beneficios en canto a contaminación atmosférica, menor emisión de CO2 ou a diminución da sinistralidade). Nembargantes, nas áreas de actuación na AC-552 que nos atinxen, distan moito de ser ideais, en tanto, teñen unha interacción continua con outros vieiros e rúas de núcleos urbanos, e están afectadas de maneira continua por elementos que condicionan a fluidez como pasos de cebra, semáforos ou rotondas, entre outros.
- Da documentación non se dilucida unha avaliación precisa e específica da posta en funcionamento das medidas propostas, na que se valore claramente os pros e contras da súa implementación; neste senso, estráñase unha análise ou modelización que estudie de maneira pormenorizada, para cada área, a ocorrencia (ou non) de potenciais efectos adversos como aceleracións, freados, motores revolucionados e outras casuísticas, que no seu caso, poderían provocar situacións non desexadas e contrarias ás perseguidas en materia acústica, e tamén, incidir noutros contextos coma a contaminación atmosférica, modulando as emisións habituais de SO2, NOX ou materia particulada (PM10 e menores), entre outras.
- A metodoloxía empregada, tanto para establecer as Zonas Prioritarias de Actuación -en base o indicador IASU-, así coma para valorar as solucións propostas -en atención o indicador IPES-, solo contempla como elemento ambiental a poboación.
- Sen embargo, o artigo 1 da Lei 37/2003, de 17 de novembro, do Ruído ten como obxecto previr, vixiar e reducir a contaminación acústica, para evitar e reducir os danos que poden derivarse para a saúde humana, os bens ou o medio ambiente; asemade, o artigo 4 da Lei 1/1995, de protección ambiental de Galicia, considera elementos do medio ambiente, ao medio natural constituído pola poboación, a fauna, a flora, a diversidade xenética, o chan, o subsolo, a auga, o aire, o clima e a paisaxe, así como a interrelación entre os elementos antes mencionados, os recursos naturais e culturais, incluído o patrimonio arquitectónico e arqueolóxico, en canto poden ser obxecto de contaminación e deterioración por causas ambientais.
- Na súa virtude, sería apropiado que dalgunha maneira, esta metodoloxía contemplara estes elementos, para o establecemento das zonas prioritarias de actuación e para a valoración das solucións propostas, ao considerar que tanto AC-552, coma a AG-55, atravesan amplas zonas naturais e rurais, que neste caso quedan fora de estudo.
- No punto 10.4 do Plan de Acción sinálase unha serie de actuacións a desenvolver. A este respecto, estímase que as actuacións deberían ser máis ambiciosas, na maneira, de promover a concienciación, a formación e a participación de todos axentes implicados (especialmente cidadanía e Administración) co gallo de lograr unha mitigación das emisións acústicas derivadas da mobilidade.

- Para tal efecto, propónse a elaboración dun Programa de Educación Ambiental conformado por unha serie de actividades e actuacións, na que se establezan uns obxectivos, contidos, metodoloxía e avaliación, e que no seu conxunto se cohoneste coas medidas que se pretendan implementar para a mellora da calidade acústica.

Por todo o expresado, solicítase que se teñan en conta as alegacións que se formulan neste documento e, máis concretamente:

- a) Que se teña en consideración o contido deste documento xunto cos informes que o acompañan.
- b) Que se busque unha solución en conxunto e realizar o estudo das actuacións prioritarias dende un punto de vista integral, considerando tanto o impacto acústico como a mobilidade, accesibilidade, seguridade viaria, entre outros, e tendo como foco o PMUS e a posibilidade de creación dunha Mesa da Mobilidade como elemento de relación entre os diferentes sectores e administracións implicados.
- c) Que a lei de Réxime Xurídico do Sector Público fixa a colaboración entre administracións para a consecución de fins comúns e a coordinación para acadar uns resultados comúns, garantindo a coherencia entre as actuacións das diferentes administracións públicas.
- d) Que se considera necesario incorporar o sinalado tanto no Plan de Mobilidade Urbana Sustentable do Concello de Arteixo (PMUS) como no Plan de Accesibilidade Universal Municipal de Arteixo 2021-2028 e no III Plan Municipal de Igualdade de oportunidades entre mulleres e homes do Concello de Arteixo 2021-2024 ao estudo das propostas que se están a realizar no Plan de Acción contra a contaminación acústica da Rede autonómica de estradas de Galicia.
- e) Polo tanto, cómpre solicitarlle a Axencia Galega de Infraestruturas a observancia e a aplicación dos principios das relacións interadministrativas recollidos no artigo 140 da Lei 40/2015, de 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, especialmente os referidos á colaboración, cooperación e coordinación na procura de fins comúns, e concretamente no caso que nos atinxe, na consecución dunha ordenación da mobilidade integral, intelixente, accesible, organizada e ambientalmente sostible no Concello de Arteixo.
- f) Que de estimarse a petición anterior, se impulse unha actualización da documentación presentada, especialmente do Plan de Acción, para que contemple as consideracións arriba expostas, na maneira de lograr un documento integrador, holístico, sinérxico e simbiótico con outras infraestruturas, plans e proxectos -vixentes ou en previsión no Concello de Arteixo-, e tamén, coas novas políticas e tendencias en materia ambiental.
- g) Que de levarse a cabo dita actualización, se establezan uns obxectivos de calidade claros e precisos, en termos de inmisión nas Zonas de Servidume Acústica.

- h)** Que, a súa vez, se realice a correspondente xustificación da conveniencia das medidas propostas e, no seu caso, unha simulación ou modelización da potencial redución das emisións acústicas que con elas se pretenden conseguir.

Axúntanse para ampliar e reforzar ó presente escrito os seguintes documentos:

- Informe da área de urbanismo
- Informe da área de medioambiente
- Informe de alegacións

Para que conste ós efectos oportunos, asínase este documento

En Arteixo, asinado dixitalmente
D. Carlos Calvelo Martínez
Alcalde-Presidente do Concello de Arteixo