

**SESIÓN EXTRAORDINARIA DO PLENO DA CORPORACIÓN DO DÍA 4 DE  
XUÑO DE 2008**

No salón de sesións da casa do Concello de Cambre, ás vinte horas e trinta minutos do día catro de xuño de dous mil oito, baixo a presidencia do señor alcalde don Antonio Varela Saavedra, reúnese en sesión extraordinaria, en primeira convocatoria, a corporación municipal en Pleno.

Asisten os señores concelleiros don Francisco Javier Varela Tejedor, don Jaime Manuel López Lisnier, dona Erundina Prado Arcay, dona Carmen Tato Lago, don José Venancio Salcines Cristal e dona María Beatriz Ramos Padín, do PSdeG-PSOE; don José Antonio Baamonde López, don Nicolás José Cubeiro Martínez, dona María Jesús González Roel, dona María Jesús Vieites Mariñas, don Santiago Manuel Ríos Rama e dona Goretti Pérez Eléxpuru, do PP; don Henrique Xabier Iglesias Oviedo, dona Gumersinda Becerra Montes, don Antón Otero Domínguez e dona Laura Fernández Martínez, do BNG; don Luis Miguel Taibo Casás e don Juan Antonio Fernández López, de EU-IU; e don Manuel Marante Gómez, do PG (GM).

Non asiste, con escusa, don Felipe Andreu Barallobre, do PP.

Asiste dona M<sup>a</sup> Irache Enríquez Albaina, interventora, e dona M<sup>a</sup> Luisa de la Red Ampudia como secretaria da corporación.

Aberto o acto pola presidencia, examináronse os asuntos incluídos na orde do día da convocatoria.

**1º Aprobación, se procede, da contía de prezo público correspondente ao acordo n.º 1 regulador do prezo público por actividades culturais**

Vista a proposta do concelleiro delegado da área de Facenda, Comercio e Emprego de data 30 de maio de 2008.

Visto o ditame favorable emitido pola Comisión Informativa de Presidencia, Réxime Interior, Facenda e Promoción Económica de data 3 de xuño de 2008.

Don Henrique Xabier Iglesias Oviedo, voceiro do BNG, manifesta que o seu grupo vai manter o seu voto de abstención, baseándose en que eles non farían ese tipo de actividade. Di que non están de acordo con que se gaste un importe de preto de 4.500 euros, nunha actividade de 36 horas, justificando soamente dúas horas no obxecto principal da actividade, que é o circuito de termalismo e, ademais, cando só se benefician 53 persoas do concello. En todo caso, é un unha decisión que se adoptou dende a concellería, non van a votar en contra, pero parécelles que había maneiras de favorecer un lecer activo das persoas da terceira idade de Cambre, que fora máis rendible para máis persoas, e durante máis tempo.

Don Manuel Marante Gómez, voceiro do GM (PG), manifesta que tamén vai manter o seu voto de abstención baseándose en que lle parece excesivo o financiamento do 99,79 % para unha actividade que, se a realizaran doutra maneira, seguramente nela poderían participar máis veciños e veciñas de Cambre.

Dona M<sup>a</sup> Jesús González Roel, voceira o PP, di que o seu grupo vota a prol desta actividade, que é a primeira vez que se solicita, e agardan que se poidan obter máis subvencións, tanto para a terceira idade, como para outros colectivos.

Don Luis Miguel Taibo Casás, voceiro de EU-IU, manifesta que o seu grupo mantén o voto a prol emitido na comisión informativa, dado que a terceira idade ten o mesmo dereito que outros colectivos, como por exemplo o colectivo dos mozos de Cambre, que tamén ten ido a actividades, como viaxes á neve, ou carreiras de motos. Di que se alegra de que a xente poida gozar deste tipo de actividades. Pensa que a xente da terceira idade tamén ten o seu dereito e por iso votan a prol.

Sometido o asunto a votación ordinaria, votan a prol os sete concelleiros do PSdeG-PSOE, os seis concelleiros presentes do PP e os dous concelleiros de EU-IU, e abstéñense os catro concelleiros do BNG e o concelleiro do GM (PG).

A corporación, por quince votos a prol, acordou:

Primeiro: Aprobar a seguinte contía de prezo público correspondente ao acordo n<sup>o</sup> 1 regulador do prezo público por actividades culturais:

CONCEPTO	IMPORTE
Actividade “Viaxe ao Balneario da Toxa”	34 euros

Segundo: Publicar para o seu xeral coñecemento no boletín oficial da provincia segundo o disposto no artigo 59.6 a) da Lei 30/1992, de 26 de novembro de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

Terceiro: O presente acordo de establecemento do prezo público entrará en vigor a partir do día seguinte ao da súa publicación no boletín oficial da provincia.

**2º Alegación ao “proxecto de trazado e estudo de impacto ambiental da obra: Vía Ártabra. Treito: AC-221 (polígono de Cambre)-autoestrada AP9- autovía A6”**

Visto o documento de alegación ditaminado favorablemente pola Comisión Informativa Especial para o Plan Xeral de Ordenación Municipal e da Vía Ártabra de data 3 de xuño de 2008.

Concedida a palabra a don Nicolás José Cubeiro Martínez, concelleiro do PP, manifesta que hai unha serie de matices que hai que facer á alegación. Quere comezar lamentando que non estea hoxe presente o enxeñeiro municipal, porque a Asociación Pro-Urbanismo de Cambre, que é unha das máis involucradas neste asunto, fixo unha serie de suxestións que son importantes. Unha refírese a eliminar os planos da alegación municipal, porque a obriga do concello non é facer o traballo dos técnicos da Xunta, senón que é presentar alegacións para pedir que se faga o que consideran que é o correcto. Tamén, no que antes era o punto 17, cando se refire ao enlace de Catro Camiños, ao final onde se fala de “... manter o enlace á AP-9 no contorno de Catro Camiños (Cecebre)...”, non podemos esixir que se manteña, porque non existe, o que hai que dicir é “que se faga o enlace completo á AP-9...”.

Continúa dicindo que, en relación co asunto da Vía Ártabra, quere sinalar que o Plan Xeral de Ordenación Municipal foi presentado e rexeitado na Xunta no ano 2003. Dende ese momento, hai cinco anos, o único trámite que se fixo, hai uns días, foi a presentación do documento de inicio para a avaliación ambiental. Di que dá por suposto que un pequeno documento que tardou cinco anos en facerse, ten que ser un documento ben feito.

Expón que, este documento, na súa páxina 10, se fala das estradas e se recolle o seguinte: “Exceptuando as dúas vías de alta capacidade que atravesan o municipio (autoestrada AP-9 e autovía A-6), as restantes estradas que atravesan ou discorren polo municipio de Cambre, actúan en gran parte de treitos como travesías, debido á consolidación edificatoria das súas márxenes. Esta situación tradúcese en retencións diarias de tráfico, tanto nos accesos ás vías de alta capacidade (A Barcala e A Rocha) como no centro dos principais núcleos de poboación.

Polo tanto, hai que resaltar que Cambre, aínda que conta cunhas importantes vías de alta capacidade que permiten comunicar o municipio co exterior, carece dun viario complementario que permita establecer adecuadamente as comunicacións internas, así como as comunicacións cos municipios vecinos.

As comunicacións co exterior da comarca son adecuadas ao contar esta con vías de alta capacidade. Polo contrario existen importantes déficits de comunicacións entre os municipios da comarca, ao non existir un viario complementario.”

Manifesta que, nese documento que se tardou cinco anos en preparar, estase dicindo que xa se teñen bastantes autoestradas e autovías en Cambre, xa existen dúas, co proxecto da Vía Ártabra pasarían a ser tres, e seguiríase cos mesmos problemas de comunicación interna. A conclusión que se pode sacar é que a necesidade de Cambre non é ter máis vías de alta capacidade, senón mellorar a comunicación interior.

Segue dicindo que a Vía Ártabra, tal e como está proxectada, non soluciona case nada, e presenta moitos problemas, como é a obriga de pagar peaxe para acceder á AP-9, e que se elimina o acceso en Pravio en dirección a Santiago, cando dende o concello se pediu que, ademais de non retiralo, se fixese o acceso para A Coruña. Das cinco entradas que tería se se fixese como este pleno aprobou por unanimidade no 2006, pasaríase a tres, resultando ineficaz para os veciños de Cambre.

Sinala que os representantes dos partidos políticos de Cambre decidiron nunha xunta de voceiros, hai un mes aproximadamente, facer unha alegación conxunta do pleno da corporación. O PP tomou a decisión de non presentar ningunha pola súa conta, por entender que era moito máis eficaz unha alegación da corporación e, ademais, porque se era posible o acordo, retractarse nalgún punto da que hoxe se aproba, restaríalle forza ás actuacións.

Nas comisións informativas do día de onte, onde se consensou a alegación, o PP achegou varias ideas. En primeiro lugar, contundencia no tono e nas reclamacións, teñen a obriga de defender o territorio e os intereses dos veciños, teñen que falar coa Xunta con respecto, pero esixindo ser escoitados. O PP achegou a súa postura de que se faga unha estrada que sexa útil, con máis beneficios que prexuízos. Que se faga tomando como referencia o que o pleno aprobou no ano 2006, e de non ser así que non a fagan.

Di que a asociación denominada Pro-Urbanismo de Cambre fixo un traballo extraordinario, un traballo que probablemente tería que ter feito o concello, presentou unha alegación cunha

proposta de treito alternativo que resulta moito menos prexudicial para o Concello de Cambre, económica e medioambientalmente que, non obstante, da solución aos problemas de tráfico de Sada e Oleiros, que é o que realmente parecen buscar. O PP propuxo dende o primeiro momento que se incluíse na alegación esa posibilidade, se a Vía Ártabra non sirve, como é o caso, que escoiten a estes 3000 veciños que se molestaron en achegar solucións.

Manifesta que no PP se sinten satisfeitos de que todos os partidos representados na corporación, se entenderan para facer a alegación, non obstante, dille ao Sr. alcalde, que non poden aceptar o agravio comparativo que sofre Cambre. En Oleiros negociaron o trazado adaptando o proxecto ás propiedades existentes, como así o manifestaron neste salón de plenos os técnicos do Concello de Oleiros. En Cambre cúmprese escrupulosamente coa lei, e por iso só se van ter tres accesos. En Oleiros van ter sete. O Sr. alcalde díxolles que non o recibiron na Xunta e que non puido falar co alcalde de Oleiros nos dous últimos meses.

O Sr. alcalde dille que con a Xunta non, pero que co alcalde de Oleiros si fala a miúdo.

Don Nicolás José Cubeiro Martínez contesta que el entendeu outra cousa, pero que, de todas formas, ata hoxe non se enteraron de que hai unha subvención para a casa da cultura, aínda que se levan reunindo todos os días, tamén se enteraron das negociacións levadas a cabo en Oleiros, etc., todos estes son exemplos do problema de comunicación que existe no concello.

O Sr. alcalde dille que non é este o tema que están a tratar.

O Sr. Cubeiro conclúe que, respecto da alegación, están de acordo, agás polo tema dos planos, que é mellor quitarlos. Todo isto sen olvidar que no Concello de Cambre se ten que empezar a actuar doutra maneira.

Concedida a palabra a don Henrique Xabier Iglesias Oviedo, voceiro do BNG, manifesta que xa comentou o outro día que o tema da Vía Ártabra foi un dos asuntos que máis tempo lles tivo ocupados, polo menos ao BNG, e supón que tamén aos demais, nos últimos dez anos. Di que, para eles, foi unha sorpresa desagradable o proxecto que se presentou a exposición pública despois do esforzo de debate, discusión e intención de acadar un consenso entre todas as forzas políticas, que se ten feito para lograr que a solución que se achegaba dende Cambre, se aceptase na Consellería.

Di que esta historia ven de moi vello, é un proxecto que sae no 1997 e que, dende o primeiro momento, tivo o apoio, con matices, do BNG. As primeiras alternativas para o Concello de Cambre eran lamentables e destructoras do patrimonio e das características territoriais, pero

pouco a pouco, se foron modificando determinadas cuestións. Espera que dentro de dous anos non teñan que estar repetindo este tema. Di que o BNG foi o único que, dende o primeiro momento, defendeu que un trazado concéntrico ao resto das redes troncais que comunican A Coruña era necesario, non só para Cambre, senón tamén para toda a área metropolitana.

Di que precisamente un dos motivos de que se rexeitara a proposta do Plan Xeral de Cambre foi que non se incluía o proxecto de trazado da Vía Ártabra. Ao final, no 2006, todos se puxeron de acordo en que había que buscar o trazado menos malo para Cambre, que era, basicamente, o que agora se defende na alegación, un trazado que contiña unha serie de servizos de comunicación e accesibilidade para Cambre, servizos que eran importantes porque contribuían ao desenvolvemento e a cubrir o déficit de comunicacións do concello. Porque dentro do forte impacto que ten unha infraestrutura deste tipo, polo menos buscouse unha que tivera o menos malo de todos eles, e porque o concello se podería beneficiar dunha estrutura de comunicación boa para toda a comarca.

Continúa dicindo que a sorpresa foi a presentación dunha proposta agravante para Cambre, porque non é igual o tratamento que lle dan a este vial no resto dos territorios polos que pasa, que o tratamento que lle dan en Cambre. Un tratamento que non ten en conta cuestións que son esenciais, vertebradoras do plan viario comarcal (por exemplo o enlace de Catro Camiños), trátase dunha proposta que para eles non vale para nada e, aínda máis, aumenta os custos do proxecto. Chegados a este punto é importante que se faga forza, que se chegue ao acordo máis unánime posible.

Manifesta que o BNG si presentou unha alegación no período de exposición pública que rematou o 8 de maio, porque pensaban que era a súa obriga. Con respecto ao documento de alegacións que agora se trata, tamén queren facer unha serie de matizacións, recollen un pouco o do PP, porque tamén co BNG falou a asociación deste tema. Tamén lles dixeron que os planos que aparecen na alegación poden causar máis prexuízos que beneficios para a forza da alegación. Di que el chamou ao enxeñeiro municipal esa mesma tarde para preguntarlle polo tema e, efectivamente, respondeulle que dende o seu punto de vista o documento non perde nada se non se inclúen os planos, e que efectivamente poden dar lugar a confusión, se por algún aspecto técnico eses debuxos son valorados negativamente polas persoas que van analizar a alegación, e ese análise negativo pódese estender ao conxunto da alegación que habería que corrixir na redacción final.

Outra cuestión que pensa é importante, e que responde á proposta feita polo BNG na reunión que tiveron o pasado luns coas dúas asociacións de afectados, que era que quedara explícito

que se non se vai facer caso a esta alegación que a corporación presenta, entón a corporación non apoia o trazado da Vía Ártabra da Consellería, e que para iso a conexión da A-6 e da AP-9 para os concellos de Sada e Oleiros, que se faga en Guísamo, garantizándose todos os accesos no nudo da AP-9 en Catro Camiños. Parécelle que sería mellor que se substituíse o último parágrafo que di:

*“Por todo iso, solicítase desa DIRECCIÓN XERAL DE OBRAS PÚBLICAS que, tendo por presentado en tempo e forma este escrito de alegacións, sírvase admitilo e proceder á modificación do Documento nos termos indicados, e en todo caso se o que se pretende con este proxecto é pasar a través de Cambre sen darlle servizo, entón EXIXIMOS que se anule este proxecto e se faiga unha conexión entre a Vía Ártabra que ven de Oleiros e a AP-9 no intercambiador de Guísamo, que plantexa a “Asociación PRO URBANISMO DE CAMBRE”, na súa alegación de data 8 de maio e cunha corrección de erros de data 23 de maio de 2008, xa que chegaría para darlle servizo os demais municipios non así a Cambre. Ademais de manter o enlace completo á AP-9 no entorno de Catro Camiños.”,*

substituílo por outro parágrafo que diga:

*“Estas alegacións e suxestións parten da premisa de aceptar e defender os obxectivos do Plan Viario Comarcal no seu conxunto e, nomeadamente, os aspectos singulares que afectan ao Concello de Cambre e ás súas relacións e comunicacións co conxunto metropolitano. O diferente tratamento para esta vía, proposto no estudo e, a eliminación de aspectos do Plan que eran básicos desde o punto de vista do seu funcionamento e que constituían algunhas das aspiracións municipais históricas, provocan que a decisión unánime de Cambre sexa que, de non se ter en conta as nosas propostas, consideremos que sería mellor opción a formulada na alegación da “Asociación PRO URBANISMO DE CAMBRE”, na súa alegación de data 8 de maio e cunha corrección de erros de data 23 de maio de 2008, na que formulan a proposta de conectar a Vía Ártabra procedente de Oleiros coa AP-9 no intercambiador de Guísamo. Ademais de manter o enlace á AP-9 no contorno de Catro Camiños (Cecebre) e aumentarlle as entradas en dirección Coruña, tal como reflicte o Plan Viario desde a súa xénese.*

*Por todo o exposto, solicitamos desa Dirección Xeral de Obras Públicas que, tendo por presentado en tempo e forma este escrito de alegacións, o dea por admitido e, o teña en consideración para modificar o Documento en exposición pública.”*

O voceiro do BNG considera que o sentido do documento é o mesmo, pero parécelle que se mellora sensiblemente a redacción.

Concedida a palabra a don Luis Miguel Taibo Casás, voceiro de EU-IU, expón que o primeiro que quere destacar é o grao de consenso existente entre os grupos representados na corporación en canto á alegación. Alégrase de que, a pesar do debate, se chegara a un acordo para presentar unha alegación conxunta, porque EU-IU sempre apoiou que calquera alternativa ao plan viario comarcal tiña que ser realizada dende un amplo debate, e posterior consenso entre os grupos, e de poder ser, entre os veciños e asociacións.

Destaca tamén a falta de sensibilidade da Xunta de Galicia con este último proxecto, ao non contar coas graves repercusións, que producirían un grave prexuízo social, económico, medioambiental, e de todo tipo, pola zona que atravesaba. A Xunta non tivo ningún tipo de consideración con Cambre, sendo Cambre o concello máis prexudicado dos que atravesaba a Vía Ártabra.

Segue dicindo que o seu grupo tamén presentou alegacións no prazo establecido, xa que era a súa obriga, sobre todo porque non sabían se chegarían a un acordo conxunto da corporación.

Tamén quere destacar un par de cuestións que considera moi importantes, e que se trataron de engadir na alegacións conxunta. En primeiro lugar, a rotura da permeabilidade do territorio, cuns efectos evidentemente negativos para toda a poboación do concello, onde se encerraría toda unha zona na Gándara, no extremo do concello, onde ademais se crearía unha peaxe, e se eliminaría o enlace de Catro Camiños en Pravio, coa conseguinte perda de calidade de vida para os veciños, e sen olvidar a zona de afección do río Gándara e toda a súa área protexida.

Por outra banda, na valoración do impacto se obvian aspectos bastante graves, algúns dos impactos valorados como moderados son claramente severos, e noutros considérase insuficientes, pero só durante as obras da autovía, despois non. Destaca, sobre todo, o estudo da afección da caída das augas, que non ten en conta os efectos da contaminación que esta infraestrutura vai producir coa rodadura, do asfalto arrastrado polas choivas, e a concentración de moitos puntos de correntías. Non se localizan as fontes nin os manantiais e, polo tanto, tampouco se estudan os impactos sobre os abastecementos ás vivendas mediante pozos naturais, ou de barrena, que existen en moitas casas.

Como xa dixo antes, consideran moi severo o impacto sobre a permeabilidade do territorio, dende o punto de vista social, que tampouco se valora o impacto sobre os redutos de fauna e flora, máis aló de protexer algunhas zonas illadas. A canalización dos regatos da



Gándara, que é a fonte do río Mero, e da Folgueira, obedece a un criterio de aforro económico, e non a consideralo o tratamento máis axeitado dada a importancia natural destes espazos.

Conclúe que todas estas cuestións tentáronse plasmar no documento presentado por EU, e forman parte da súa alegación.

Concedida a palabra a don Manuel Marante Gómez, voceiro do GM (PG), manifesta que a valoración é positiva porque pensa que esta alegación recolle o sentir xeral de todo o pobo de Cambre, tanto dende o punto de vista político como veciñal. Isto é así porque a alegación do concello coincide practicamente coa presentada pola Asociación de afectados pola Vía Ártabra, e porque tamén se recolle a alegación que presentou a Asociación Pro-Urbanismo de Cambre.

Di que lle parece importante que isto se faga con outros temas, pero que o que si bota en falta é que se fagan as cousas con máis tempo, e non con esta premura. Lembra que nunha comisión que tiveron hai máis dun mes, o alcalde quedara en facer as xestións para ter unha reunión con algún responsable político da Cotop para negociar algúns dos aspectos do trazado. Iso non se chegou a producir, pero pensa que, aínda que agora se presente esta alegación en tempo e forma, sería interesante que esa reunión tivera lugar, co fin de intercambiar posturas, porque é importante falar as cousas.

O Sr. presidente somete a votación ordinaria o documento de alegación coas modificacións propostas durante o desenvolvemento desta sesión polos grupos municipais do PP e BNG. Votan a prol os sete concelleiros do PSdeG-PSOE, os seis concelleiros presentes do PP, os catro concelleiros do BNG, os dous concelleiros de EU-IU e o concelleiro do GM (PG).

A corporación, por unanimidade dos vinte concelleiros asistentes á sesión, acordou:

Aprobar o documento de alegación ao “proxecto de trazado e estudo de impacto ambiental da obra: Vía Ártabra. Treito: AC-221 (polígono de Cambre)-autoestrada AP9-autovía A6” que literalmente se transcribe a seguir:

“En relación coa Resolución de 21 de febreiro de 2008, da Dirección Xeral de Obras Públicas pola que se aprobou provisionalmente o proxecto de trazado e estudo de impacto ambiental da obra: Vía Ártabra. Treito: AC-221 (polígono de Cambre) - autoestrada AP9 - autovía A6. Crave AC/04/156.00.2 e coa Resolución do 24 de marzo de 2008, da Dirección Xeral de Obras Públicas, pola que se somete a información pública o citado proxecto,

publicada no DOG N° 63, mércores, 2 de abril de 2008, unha vez visto o informe do enxeñeiro de camiños, canais e portos municipal – Xefe da Sección de Servizos, esta Corporación Municipal, en fase de audiencia, e de conformidade co artigo 25.3 da Lei 10/1995, de ordenación do territorio de Galicia presenta as seguintes alegacións:

1. Neste proxecto obxecto de alegación incúmpranse varios dos obxectivos fundamentais sinalados na exposición de motivos da Lei 10/1995, do 23 de novembro, de ordenación do territorio de Galicia:

*“II. A Carta europea de 1983 conceptúa a ordenación do territorio como «a expresión espacial da política económica, social, cultural e ecolóxica de toda sociedade» e establece os seguintes **obxectivos fundamentais** da política territorial:*

- a) O **desenvolvemento socioeconómico equilibrado** das rexións, cunha clara tendencia á eliminación das grandes diferenzas no nivel de vida.*
- b) A mellora da calidade de vida, que, entre outras cousas, se concreta nunha **maior accesibilidade da poboación aos equipamentos colectivos de todo tipo na mellora das infraestruturas.***
- c) A xestión responsable dos recursos naturais e a **protección do medio natural** que faga compatible a satisfacción das necesidades crecentes de recursos e a súa conservación, así como o respecto ás peculiaridades propias de cada comarca en canto ás súas formas de vida.”*

2. **Esta Corporación ratifícase no acordo plenario de data 23 de febreiro de 2006**, no que se aprobaba por unanimidade trasladar á CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES, unha alternativa cuxo trazado estaba formada polos tramos 3.1 e 3.2 e o ramal cara ao núcleo de Cela, e discorría polas seguintes zonas:

- ✓ Enlace do Polígono de Cambre/AC-221
- ✓ Leiras (Cecebre)
- ✓ Volteiro (Cecebre)
- ✓ Enlace de Catro Camiños/AP-9/AC-214/AC-221 (Cecebre)
- ✓ Quintán (Cecebre)
- ✓ Castrillón (Pravio)
- ✓ O Canal (Cecebre)
- ✓ Enlace de Peirao (Bribes)
- ✓ Enlace de Coido/CP-0102 (Bribes)

- ✓ Río Brexa (Bribes)
- ✓ Costa da Lapa/A-6/CP-1704.

O tronco principal coincide basicamente coa traza que agora se somete a información pública, a excepción do ramal cara á Gándara coa peaxe, o cal non figuraba.

3. En todos os antecedentes do Plan Viario falábase de Vía Rápida ou Estrada Convencional, pero nunca de Autovía, (Tal e como aparece reflectida na Resolución do 9 de setembro de 2004, da Dirección Xeral de Obras Públicas, pola que se fai público o acordo do Consello da Xunta de Galicia pola que se aproba definitivamente o plan denominado Plan sectorial da rede viaria da Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre, Oleiros, Sada e Bergondo como plan sectorial de incidencia supramunicipal para os efectos previstos na Lei 10/1995, do 23 de novembro, de ordenación do territorio de Galicia. (DOG 183, 20 de setembro de 2004) “O planeamento de Cambre deberá incluír unha solución para este trazado, con características de VR-80 entre o Polígono e a AP-9, e de C-80 e accesos controlados entre a AP-9 e a A-6.”), polo que se propón que se manteña o ditado nesa resolución, é dicir NON A UNHA AUTOVÍA E SI A UNHA ESTRADA CONVENCIONAL OU VÍA RÁPIDA entre 80 e 100 km/h, tal e como vén do tramo de Oleiros, aprobado mediante anuncio do 22 de febreiro de 2008, da Dirección Xeral de Obras Públicas, publicado no DOG N° 48 venres, 7 de marzo de 2008, respecto do documento presentado en data 22 de decembro de 2006, pola Subdirección Xeral de Estradas da DIRECCIÓN XERAL DE OBRAS PÚBLICAS da CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES, denominado “proxecto de trazado e o estudo de impacto ambiental da denominada Vía Ártabra. Treito: porto de Lorbé-AC-221 (polígono de Cambre). (Crave AC/04/156.00). Anuncio DOG 28 de decembro de 2006. No que o trazado, aínda formando unha actuación única, dividiuse en varios viais:

**VIAL 13** ( VIAL 10 – N-VI). Tipo de vía **VR-80**. Calzada dous carrís de 3,50 metros, e **sección tipo: 7/11**.

**VIAL 19** (N-VI – AC-163). Tipo de vía **VR-80**. Calzada variable dende dous carrís e **sección tipo:7/13**; tres carrís e **sección tipo:10,50/19,50**; catro carrís e **sección tipo 14/23**; e seis carrís e **sección tipo 21/30**.

**VIAL 19'** (VIAL 19 – PORTO DE LORBÉ). Tipo de vía **VR-40**. Calzada dous carrís de 3,50 metros, sendo a **sección tipo: 7/11**.

**VIAL 20** (AC-174 – VIAL 19) Tipo de vía **VR-40**. Calzada dous carrís de 3,50 metros, sendo a **sección tipo: 7/11**.

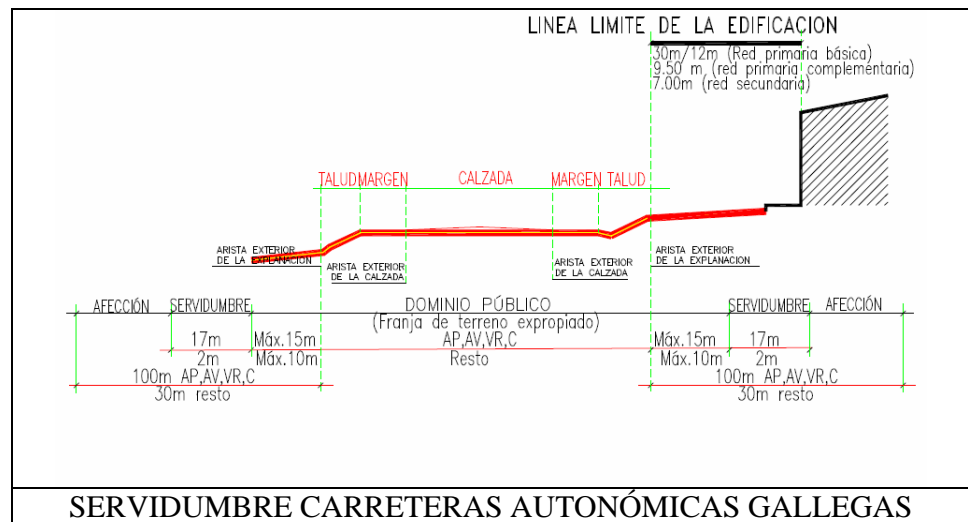
Para reforzar as teses para que a vía sexa ben Estrada Convencional, ben Vía Rápida, referímonos ao 17 de marzo de 2006, onde a conselleira de Política Territorial, María José Caride, presentou na casa consistorial de Cambre o trazado definitivo da Vía Ártabra, que cruzará os concellos de Oleiros, Sada e Cambre, nesta visita a consellería declarou o seguinte, segundo se pode ver na hemeroteca dos xornais do día 18:

*“A conselleira de Política Territorial destacou que se trata dun proxecto que contribuirá decisivamente a **mellorar a mobilidade e a accesibilidade** na comarca da Coruña. “A Vía Ártabra e a terceira rolda facilitarán unha nova forma de entender a mobilidade. Mellorarán a mobilidade e tamén a seguridade reducindo o tráfico dunhas vías que están moi colapsadas”, afirmou, e **valorou o apoio dos concellos implicados**. **“Este proxecto nace do consenso dos concellos**, que agradecemos”, dixo.*

*Os técnicos da Consellería explicaron que **o proxecto apártase un pouco do perfil habitual das vías de alta capacidade para adaptarse ás necesidades de mobilidade** dun área metropolitana xa moi densamente poboada. Nese sentido sinalaron que a estrada terá unha gran cantidade de enlaces, moitos máis dos habituais. Neste tipo de vías adoita haber unha separación mínima ente un enlace e outro de 6 quilómetros. Na Vía Ártabra é moito menor. Nun trazado de 15 quilómetros haberá un total de 11 entradas e saídas, sen contar as conexións con Lorbé e coa autovía A-6. A razón é que non se trata tanto dunha circunvalación como dunha estrada de enlace moi importante para o tráfico local.*

*A **estrada terá un trazado con dous carrís** salvo no tramo central, comprendido entre Oleiros e a autoestrada AP-9, no que terá catro.”*

**O cambio de tipoloxía de vía significa maiores afeccións.** Os veciños de Cambre son os máis prexudicados, polo que se plantexa volver á tipoloxía de Estrada Convencional como así se aprobou no acordo plenario de data 23 de febreiro de 2006.



**O cambio de Autovía a Carretera Convencional, significa poderse adaptar máis á topografía do medio natural, xa que esta última tipoloxía permite unhas maiores pendentes lonxitudinais e uns radios máis pequenos en planta.**

Solicitamos que apliquen os **mesmos criterios de FLEXIBILIZACIÓN** da normativa, aplicados no tramo inmediatamente anterior dentro do “proxecto de trazado e o estudo de impacto ambiental da denominada Vía Ártabra. Treito: porto de Lorbé-AC-221 (polígono de Cambre). (Crave AC/04/156.00)”, en canto a enlaces existentes (7 accesos) e adaptación ao medio (pendentes, radios), número de carrís (Vías Rápidas con ata 6 carrís).

A intención do Plan Viario era reforzar un sistema de malla e non radial, a través da Terceira Rolda e a Vía Ártabra, tal e como se desprende no documento do Plan Viario de maio 2001:

- ✓ Do documento 1108A05a: ANEXO Nº 5: DEFINICIÓN E VALORACIÓN DAS ACTUACIONES

*“Créanse, xa que logo, novos eixos de penetración que complementan aos tradicionais, enchendo o espazo existente entre a Avenida de Alfonso Molina e a de Arteixo e ampliando o abanico cara a mar aberto. Outra*

*proposta de vial supón a creación dunha rolda intermedia interior á da Autovía do Noroeste e exterior ao que nalgunhas propostas difundidas pola prensa denominouse 3ª Rolda (Os Rosales-POCOMACO). As propostas do sector Sur-Este permiten o acceso dunha zona cunha poboación moi importante á **Autoestrada A-9 en Catro Camiños**, contemplando a conexión A-9/A-6 en Sigrás, co que quedaría completada a gran rolda metropolitana. As restantes propostas buscan fundamentalmente un mellor acceso no entorno dos enlaces.*

*En xeral pode concluírse que a tendencia reflectida supón a substitución da tradicional modelo radial a algo que se aproxima a un **modelo en malla**, respectando a peculiar configuración do territorio que obriga a configurar a malla como un abanico, pero evitando a concentración do tráfico nun único punto.”*

4. **Si ao acceso libre de peaxe á AP-9 en dirección A Coruña, no contorno de Catro Camiños de Pravio.** Que constituía un dos obxectivos do Plan Viario do 2001.
5. **Non á eliminación do acceso dirección Santiago na AP-9**, tal e como aparece reflectido no proxecto obxecto de alegación, xa que podería salvarse coa ampliación nuns metros da obra de fábrica no PK 3+900.
6. **Non á peaxe**, e polo tanto non ao ramal desde a AC-221 cara á Gándara (Área húmida da Gándara, que é unha área de especial protección nas Normas Subsidiarias do Planeamento de Cambre), provoca que esa zona quede illada e delimitada por unhas barreiras físicas (A peaxe non estaba prevista no acordo plenario de data 22 de febreiro de 2006 antes citado) e supoñendo un agravio para Cambre, termo municipal que xa soportou a AP-9 sen ter acceso directo cara á cidade da Coruña no contorno de Catro Camiños. E evitar así que Cambre sexa unha vez máis o prexudicado á hora de soportar as infraestruturas da área metropolitana, o cal vulneraría o principio de proporcionalidade entre carga soportada e beneficio obtido. Ademais como apoio a esta tese en contra da peaxe indícase o seguinte:
  - Do documento do Plan Viario de maio 2001 despréndese o seguinte:
    - ✓ Do documento 1108A02b ANEXO Nº 2: ESTUDO DE INCIDENCIAS AMBIENTAIS SOBRE O TERRITORIO
    - \* **VIAL 13**  
*Definición. Itinerario que discorre polo municipio de Cambre de Sur a Norte. Partindo da A-6 nun novo enlace, tras cruzar o*

*Mero pasa sobre a A-9 por un novο enlace sobre a autoestrada próximo ao enlace incompleto de Catro Camiños. Pasa xunto ao polígono industrial e enlaza na N-VI en Espírito Santo co viario 19.*

*Descrición. Vial de 2 carrís cunha lonxitude de 8.215 m.*

- ✓ Do documento 1108A05a: ANEXO Nº 5: DEFINICIÓN E VALORACIÓN DAS ACTUACIÓNS

*Nas propostas realizadas, obsérvase un interese na integración das vías na rede viaria de uso cotián da área metropolitana. A singularidade de autoestradas e autovías (xunto coas vías rápidas) fronte ás estradas tradicionais é que se pasa de dar accesibilidade de modo continuo a todo o territorio atravesado, a concentrar esta accesibilidade nuns puntos moi singulares, os enlaces. Unha parte importante das accións propostas consiste en facilitar o acceso dos centros de xeración e atracción de viaxes a estes puntos, potenciando a utilización das vías de alta capacidade (de modo concomitante expónse a supresión de peaxes que favoreza este aproveitamento das vías de maior capacidade e velocidade de percorrido que existen na área).*

- ✓ Do documento 1108A06a: ANEXO 6.- ESTUDO DE TRÁFICO.  
*O modelo permite comparar posteriormente a evolución do tráfico tanto na situación de peaxe, como na de non peaxe que é a que se adoptou finalmente á vista dos resultados.*

- ✓ Do documento 1108A07a: ANEXO Nº 7: ESTUDO ECONÓMICO-FINANCIERO

*Unha vez identificada a problemática exposta, definida a súa zona de influencia, analizada a demanda e realizada unha adecuada prognosis de tráfico en cada unha das hipóteses consideradas, procédese a efectuar a previsión de custos e beneficios que cada actuación leva para a colectividade, para o que non se teñen en conta impostos nin peaxes (a efectos económicos non de asignación de tráfico). Partindo desta cuantificación establécense os índices económicos que permiten avaliar a rendibilidade de cada opción e comparalas para elixir a máis idónea.*

- ✓ Do documento 1108A08A: ANEXO Nº 8: PROPOSTA DE TITULARIDADE DA REDE

- Vial 13 13.1 (Conexión A-9 A-6 N-VI; Cambre-Oleiros): trátase dunha vía rápida de interese local, situada nun corredor novo. Este viario facilitará as conexións de Oleiros/Sada/Cambre coa cidade da Coruña. Trátase dun traxecto vital para a poboación dos municipios mencionados, pero se considera de interese autonómico. Por iso é polo que a titularidade proposta sexa autonómica.

✓ Do documento 1108MEMc. DEFINICIÓN REDE PROPOSTA

### **1.- Peaxe nas Autoestradas**

*Da análise dos tráfico que discorren polas vías da zona de estudo pódese concluír que a imposición da peaxe nas Autoestradas leva unha diminución importante da circulación de vehículos por devandito viario, coa consecuenta sobrecarga do resto do viario local.*

*Toda a formulación da proposta realizouse baixo a base da supresión de devandita peaxe e permitir a libre circulación por devanditas autoestradas como ocorre noutras cidades importantes. Desde o punto de vista técnico esta condición considérase de vital importancia para o funcionamento do modelo proposto para os tramos da Autoestrada do Atlántico entre o Enlace da Barcala e A Coruña e para a A-55 entre o Enlace de Sabón e A Coruña.*

### **2.- Desdoblamento da A9**

*Expúxose a permeabilización da Autoestrada a través da liberalización da peaxe e do acceso á mesma en tres novos enlaces (A Corbeira, Área de servizo, mellora na Barcala e Catro Camiños, o cal implica unha carga de tráfico no tramo entre o enlace de Catro Camiños e o Monte de Corbeira. Tamén é certo que a mellora da circulación do viario local, basicamente a través da permeabilización dos enlaces do Seixal e dos extremos da Ponte da Pasaxe na N-VI e do cruzamento do Portazgo dentro das melloras que levan cabo na N-550, implicará o seu uso por boa parte da poboación metropolitana. Ademais a construción do Vial 7 suporá a eliminación dun tráfico de medio e longo percorrido que acceda e salga da Coruña.*

- Cambre acordou no Pleno do 27 de marzo de 2008 en sesión ordinaria rexeitar a instalación da peaxe no enlace da Vía Ártabra coa AP-9 en Cambre.



- Consta por outra banda que o Concello de Sada acordou por unanimidade no pleno de 29 de maio en sesión ordinaria **rexeitar a instalación da peaxe no enlace da Vía Ártabra coa AP-9** en Cambre.
  - O Concello de Oleiros segundo a información aparecida en prensa, tampouco quere a peaxe.
7. **Manter a accesibilidade** do tronco principal cos distintos lugares de Cambre expostos no acordo plenario antes referido, xa que se entende que os enlaces propostos non dan a accesibilidade necesaria para Cambre (Manter os enlaces de Catro Camiños (coa AC-214) e Coído (coa CP-0102)).

Non aparecen reflectidos os enlaces nin de Catro Camiños nin de Coído, os cales enténdense fundamentais para o desenvolvemento de Cambre, ademais propomos o cambio de tipoloxía do enlace de Peiraio, xa que se denomina así por estar fisicamente nese núcleo, pero a accesibilidade ao el é nula, xa que habería que ir ao núcleo de Cela, a través do camiño codificado como 00310, o cal na proposta queda curtado (haberá que darlle continuidade), polo que se propón o cambio de tipoloxía de trompeta a unha glorieta a un nivel inferior.

En canto ao **enlace de Catro Camiños podería facerse do tipo “pesas”**, con dúas glorietas de 96 m aproximadamente de diámetro no eixo, sobre a Vía Ártabra e a ambos os dous lados da AP-9, ao nivel das actuais estradas (unha sobre a AC-214 e outra sobre a AC-221), que servirían de canalizadoras de todos os movementos posibles entre a Vía Ártabra, a AP-9 e as estradas existentes. Á súa vez, estas dúas glorietas estarían conectadas directamente a través das estradas sobre as que se constrúe, a AC-214 e AC-221, distanciándose 500 m de lonxitude, e nas que xa está actuando a Xunta de Galicia a través da CPTOPT nunha mellora da seguridade viaria deste tramo.

Desde o punto de vista da AP-9, é necesario modificar os ramais do enlace existentes (dirección Santiago de Compostela) para adaptar o seu trazado e embocar nas glorietas, non sendo necesario movemento de terras no tronco da AP-9, aínda que si se propón unha ampliación do carril de deceleración existente por incumprir a normativa vixente logrando, deste xeito, unha mellora substancial na seguridade viaria do enlace.

Para conectar coa AP-9 dirección A Coruña construíríanse dous ramais que obrigan a ampliar os pasos inferiores existentes.

Con respecto á Vía Ártabra, a localización deste enlace entre os enlaces proxectados de Peiraio e do Polígono Industrial de Cambre fai que se incumpra a

Norma 3.1 IC de Trazado no referente a distancias mínimas entre enlaces, polo que sería necesario adoptar medidas para a mellora da seguridade viaria na área de influencia dos enlaces.

Entre o enlace de Peiraio e o proposto en Catro Camiños sería necesario unir ambos a través dun terceiro carril que serviría de área común de trezado de aceleración e deceleración, seguindo as indicacións da Norma 3.1 IC de Trazado.

Pola contra, entre o enlace do Polígono Industrial de Cambre e o proposto en Catro Camiños sería necesario a construción de dúas vías colectoras polas dúas marxes que una ambas as glorietas, sen necesidade de modificar o actual deseño de ramais de entrada e saída do enlace do Polígono Industrial. Estas vías colectoras proxéctanse cunha velocidade de proxecto de 80 km/h e teñen unha lonxitude aproximada de 700 m cada unha, seguindo as indicacións da Norma 3.1 IC de Trazado.

Para rematar, e debido a que esta proposta substitúe o enlace previsto coa AP-9 na Gándara, elimínase a afección desta zona protexida desde o punto de vista ambiental, posibilitando o cambio de trazado do viario que uniría o enlace do Polígono Industrial de Cambre coa glorieta AC-221 evitando o desvío do río ao que se afecta actualmente en toda a súa lonxitude.

8. **Manter os falsos túneles, onde as condicións técnicas o permitan**, no contorno da AC-214 (Cecebre) e de Peiraio (taludes no proxecto de 15 metros), tal e como se aprobou no acordo plenario de data 23 de febreiro de 2006. Polo que deberían adaptarse máis ao terreo.
9. Débese **dar continuidade a todos os camiños públicos** e en concreto ao camiño codificado como 00310 coa intersección coa CP-1704, xa que segundo os planos achegados non se respectan, e sería o camiño que terían que coller os veciños de Peiraio para poder enlazar coa Vía Ártabra. Afectan a cada un dos camiños polos que pasa a vía, e deberían adaptarse a eles.

Relación de camiños afectados:

Folla 1 de 16

Viaduto Brexa, co camiño municipal codificado como 00252

Folla 2 de 16

P.S. 1.5 , co camiño municipal codificado 00275 e 00302

Vía Ártabra P.K. 0+900 al 1+200 , co camiño municipal codificado 00283

P.S. 1.1 , co camiño municipal codificado como 00303 e coa C.P. 0102

Folla 3 de 16

P.S. 2.1. co camiño municipal codificado como 00270

P.S. 1.5. co camiño municipal codificado como 00275

Folla 4 de 16

Enlace Peiraio P.K. 2+400, co camiño municipal codificado como 000271

Viaduto do Mero, co camiño municipal codificado como 00084

Folla 5 de 16

Vía Ártabra P.K. 3+100, co camiño municipal codificado como 00362

Folla 6 de 16

P.S. 3.5, co camiño municipal codificado como 00366

P.S. 3.7, coa AC-221

P.I. 4.0 coa AP-9

P.S. 4.1. coa AC-214

Folla 7 de 16

P.S. 4.2, co camiño municipal codificado como 00357

P.I. 4.5, co camiño municipal codificado como 00336

Folla 8 de 16

PK 5+270 ao PK 5+450 co camiño municipal codificado 00355

Folla 10 de 16

Enlace Vigo A-6, Ramal 1 cos camiños municipais codificados como 00251 e 00237

Enlace Vigo A-6, Ramal 2 cos camiños municipais codificados como 00237

Folla 12 de 16

Intersección Cela-Peiraio, Glorieta Cela 0 000, coa CP-1706

Enlace Cela 0 00 ao 0 200, co camiño municipal codificado como 00310

P.I. 0.5. Conexión Peiraio, co camiño municipal codificado como 00310

Folla 13 de 16

Enlace Gándara (AP-9) Terceiro Carril M.D. aprox. 0 400, co camiño municipal codificado 00385

Folla 14 de 16

Enlace Gándara (AP-9) Terceiro Carril M.I. aprox. 0 300 , cos camiños municipais codificado 00399 e 00400

Enlace Gándara (AP-9) Terceiro Carril M.D. aprox. 1 000 a 1 150 , cos camiños municipais codificado 00386, 00389 e 00391

Folla 16 de 16.

Ramal enlace AC-221, e ramais 1 e 2, co camiño municipal codificado 00356

Glorieta de enlace AC-221 co camiño municipal codificado 00395

Glorieta de enlace AC-221 coa AC-221

P.S. 1.4.(Viario Polígono) co camiño municipal codificado 00392

10. Respecto das **afeccións a camiños e servizos afectados**: Tanto os pasos superiores como inferiores terán un ancho mínimo de 12 metros libres (2+0,5+3,5+3,5+0,5+2), tal e como se establece nas nosas Normas Subsidiarias de Planeamento, se as beirarrúas non levan protección (varandas e/ou biondas), xa que deberá cumprirse en todo momento o Decreto 35/2000, de 28 de xaneiro, polo que se aproba ou Regulamento de desenvolvemento e execución da Lei de accesibilidade e supresión de barreiras na comunidade Autónoma de Galicia, onde se regula que o ancho mínimo de beirarrúas será de 1,8 metros libres de todo obstáculo. De levar as beirarrúas varandas e biondas, o ancho dela deberá ser tal que o ancho libre de obstáculos sexa de 1,8 metros.

En todos os camiños que curtan con motivo das obras, existen tanto saneamento como abastecemento, polo que deberá preverse a súa reposición nos mesmos termos.

11. Pasos de Fauna, so fala no anexo 12 de obras complementarias, e no anexo 18 presenta unha ODT (Obra de Drenaxe Transversal) como paso de fauna, polo que deberán aclarar como van a dar accesibilidade e permeabilidade á fauna afectada polo proxecto obxecto de alegación.
12. Coa actuación exposta a información pública desaparecería un bosque de castiñeiros e carballos en Peiraio, polo que se propón que amplíen o viaduto do Mero cara a Peiraio, e así poder salvagardalos.

13. No Estudo de Impacto Ambiental (anexo 18) expónse 2 posibles vertedoiros para os excedentes da obra, vertedoiro A (antiga graveira) e o outro próximo ao Castro de Xoxa. Temos que indicar que en Cambre non están permitidos os recheos segundo as Normas Subsidiarias de Planeamento. (Anexo 6 Normas de Construción en Núcleos Rurais e en Solo Non Urbanizable. Punto 4: **Non poderán facerse nivelacións do terreo que modifiquen as características naturais do solo ou alteren a paisaxe**).
14. Drenaxe: na zona da Gándara existe unha gran obra de drenaxe, estando esa zona está protexida (Área Húmida da Gándara, que é un área de especial protección nas Normas Subsidiarias de Planeamento), polo tanto enténdese que non debería executarse este ramal desde a AC-221 cara á Gándara, xa que só é para a execución da praia de peaxe, polo que se reitera que debería proxectarse en enlace libre de peaxe na contorno de Catro Camiños.

No tomo I, do Documento Memoria e anexos, no seu anexo 4, detállase un estudo do cálculo e deseño dos distintos tipos das drenaxes tanto dos lonxitudinais como dos transversais. Deste estudo parece deducirse que o cálculo (dimensionamento) das drenaxes é suficiente para a recollida e encanamento das augas, con todo, non se menciona en ningún punto a evacuación destas augas ao medio natural. Estudando as plantas de drenaxe pertencentes ao Tomo IV de V planos, do Proxecto de Trazado e Impacto Ambiental, da Vía Ártabra: Treito AC-221 (Polígono de Cambre) / Autoestrada AP-9 / Autovía A- 6, podemos ver que estas drenaxes desaugan directamente ao terreo existindo nalgúns casos canles naturais próximos. Non se menciona nin se estudou en ningún documento a repercusión do alivio destes novos caudais no terreo, que en numerosos casos son privados, así como tampouco se tivo en conta a relación de afectados nin o modo, gravidade ou magnitude destas afeccións. Polo que deberán encanar ata os regatos e ríos máis próximos estas augas que agora se concentran.

15. No **DOCUMENTO DE INICIO PARA AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA DO PXOM DE CAMBRE**, expónse o seguinte en referencia á Vía Ártabra:

“ANÁLISE DE DÉFICITS. As comunicacións co exterior da bisbarra son adecuadas ao contar esta con vías de alta capacidade. Pola contra, **existen importantes déficits de comunicacións entre os municipios da bisbarra**, ao non existir un viario complementario.”

“Dos novos accesos previstos á área metropolitana, a denominada "Vía Ártabra" cruzará o municipio de Cambre de norte a sur, unido a Autoestrada AP-9 coa

Autovía a-6. Ademais contará con accesos ás principais vías de comunicación do municipio.

Esta vía debe xogar un papel decisivo nas comunicacións futuras de Cambre cos municipios veciños, así como nas súas comunicacións internas, tanto dos seus principais núcleos de poboación entre si, como co polígono industrial do Espírito Santo.

Parte dos problemas citados veranse solucionados coa construción da Vía Ártabra ao preverse a súa conexión co viario principal do municipio, o que levará consigo unha mellora notable nas comunicacións das áreas próximas ao trazado da devandita vía. Non obstante o documento exposto ao público actualmente non recollen todos os enlaces previstos inicialmente, polo que **dende o concello de Cambre defenderanse, mediante a formulación de alegacións, os enlaces propostos no proxecto inicial polas melloras que introducirá a execución da vía Ártabra nas comunicacións internas do municipio**, así como a eliminación da peaxe proxectada.”

16. Manter as rutas de sendeirismo existentes en Cambre, en concreto facer un paso inferior á altura do PK 3+100, para darlle continuidade os camiños municipais codificados provisionalmente como 00362, 00364 e 00377, e así poder manter a ruta de sendeirismo, aínda que o gálibo só permita o paso de peóns, xa que é o que se pretende con estas rutas de sendeirismo, xa que o tráfico viario queda asegurado polas vías de servizo paralelas a Vía Ártabra.

Estas alegacións e suxestións parten da premisa de aceptar e defender os obxectivos do Plan Viario Comarcal no seu conxunto e, nomeadamente, os aspectos singulares que afectan ao Concello de Cambre e ás súas relacións e comunicacións co conxunto metropolitano. O diferente tratamento para esta vía, proposto no estudo e, a eliminación de aspectos do Plan que eran básicos desde o punto de vista do seu funcionamento e que constituían algunhas das aspiracións municipais históricas, provocan que a decisión unánime de Cambre sexa que, de non se ter en conta as nosas propostas, consideremos que sería mellor opción a formulada na alegación da “Asociación PRO URBANISMO DE CAMBRE”, na súa alegación de data 8 de maio e cunha corrección de erros de data 23 de maio de 2008, na que formulan a proposta de conectar a Vía Ártabra procedente de Oleiros coa AP-9 no intercambiador de Guísamo. Ademais de manter o enlace á AP-9 no contorno de Catro Camiños (Cecebre) e aumentarlle as entradas en dirección Coruña, tal como reflicte o Plan Viario desde a súa xénese.

Por todo o exposto, solicitamos desa Dirección Xeral de Obras Públicas que, tendo por presentado en tempo e forma este escrito de alegacións, o dea por admitido e, o teña en consideración para modificar o Documento en exposición pública.”

E non habendo máis asuntos que tratar, o señor presidente levantou a sesión cando son as vinte e unha horas, do que eu, secretaria, certifico.

O presidente

A secretaria

Antonio Varela Saavedra

M<sup>a</sup> Luisa de la Red Ampudia