

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO PARA A AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

PROCEDEMENTO SIMPLIFICADO SEGUNDO A LEI 21/2013



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUTURAS PARA O NOVO ACCESO AO CEIP “PÁRROCO DON CAMILO”, EN SAN ANDRES DE COMESAÑA

SITUACIÓN:	CEIP PÁRROCO DON CAMILO PARROQUIA SAN ANDRÉS DE COMESAÑA.
DATA:	ABRIL 2021.
PROMOTOR:	XERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO. CONCELLO DE VIGO.
ARQUITECTO:	ÁNGEL J. SANTORIO CUARTERO.



CONCELLO DE VIGO
XERENCIA DE URBANISMO
Urbanización e Infraestructuras



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	7
1.1	DESCRIPCIÓN DA SITUACIÓN DE PARTIDA. O ACTUAL ACCESO AO CEIP.....	7
1.2	O MARCO URBANÍSTICO PARA RESOLVER A PROBLEMÁTICA EXISTENTE.	11
2	OBXECTIVOS DA PLANIFICACIÓN	13
2.1	ENTIDADE PROMOTORA E EQUIPO REDACTOR	13
2.2	OBXECTIVOS DO PEI DO NOVO ACCESO AO CEIP PÁRROCO DON CAMILO ..	13
3	XUSTIFICACIÓN DAS RAZÓNS DE INTERESE PÚBLICO DO PEI.....	15
4	ALCANCE E CONTIDO DO PEI E DAS ALTERNATIVAS FORMULADAS.....	15
4.1	ALCANCE	15
4.2	CONTIDO	16
4.3	DESCRIPCIÓN DOS TERREOS E DISTRIBUCIÓN PARCELARIA	16
4.4	SERVIZOS	18
5	CARACTERIZACIÓN DA ACTUACIÓN: ALTERNATIVAS CONSIDERADAS.....	19
5.1	ALTERNATIVA 0. AUSENCIA DE INTERVENCIÓN.	20
5.2	ALTERNATIVA 1. ACCESO POR ESTRADA MATAMÁ-PAZÓ.....	21
5.3	ALTERNATIVA 2. ACCESO POR ZONA ALTA DO CAMIÑO PEDREIRA	25
5.4	ALTERNATIVA 3. ACCESO POR ZONA BAIXA DO CAMIÑO PEDREIRA	30
5.5	ALTERNATIVA 4. ACCESO POR ESTRADA PO-552, ESTRADA DE CAMPOSANCOS.	33
6	RESUMO DOS MOTIVOS DA SELECCIÓN DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS E MÉTODO MULTICRITERIO COMPARATIVO PARA A ELECCIÓN DA ALTERNATIVA ESCOLLIDA.	37
6.1	SISTEMÁTICA EMPREGADA NA PUNTUACIÓN OUTORGADA A CADA ALTERNATIVA.....	37
6.2	ALTERNATIVA 0. AUSENCIA DE INTERVENCIÓN.	39
6.3	ALTERNATIVA 1. ACCESO POR ESTRADA MATAMÁ-PAZÓ.....	39
6.4	ALTERNATIVA 2. ACCESO POR ZONA ALTA DO CAMIÑO PEDREIRA	40
6.5	ALTERNATIVA 3. ACCESO POR ZONA BAIXA DO CAMIÑO PEDREIRA.	41
6.6	ALTERNATIVA 4. ACCESO POR ESTRADA PO-552, ESTRADA DE CAMPOSANCOS.	43
7	DESCRIPCIÓN E XUSTIFICACIÓN DA SOLUCIÓN ADOPTADA.....	46
7.1	MOBILIDADE.....	46
7.2	ADECUACIÓN PAISAXÍSTICA E AMBIENTAL.	47
7.3	REDE VIARIA E SERVIZOS URBANÍSTICOS.....	52
7.3.1	Rede viaria e aparcadoiros.	52
7.3.2	Rede de abastecemento de auga.	53
7.3.3	Rede de saneamento.....	53
7.3.4	Rede de enerxía eléctrica, gas e telecomunicacións.	53



7.4	A PARCELA DO CEIP	53
7.5	CUANTIFICACIÓN RESUMO DA PROPOSTA	54
8	DESENVOLVEMENTO PREVISIBLE DO PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUTURAS E DOTACIÓNS	54
9	CARACTERIZACIÓN DO MEDIO FÍSICO E NATURAL	56
9.1	ÁMBITO TERRITORIAL. O CONCELLO DE VIGO.	56
9.2	MEDIO FÍSICO	57
9.2.1	XEOLOXÍA	60
9.2.2	A LITOLOXÍA DOS TERREOS.	61
9.2.3	A CLIMATOLOXÍA DA ZONA.	62
9.2.4	ESPAZOS PROTEXIDOS	62
9.2.5	A REDE HIDROGRÁFICA.....	63
9.2.6	OS USOS DO SOLO.	65
9.3	MEDIO BIÓTICO	66
9.3.1	FLORA	67
9.3.2	FAUNA	67
9.4	MEDIO PERCEPTUAL	67
9.4.1	A UNIDADE DE PAISAXE. ANÁLISE PAISAXÍSTICA.	67
9.5	MEDIO SOCIO CULTURAL	75
9.5.1	ESTRUTURA SOCIODEMOGRÁFICA	75
9.5.2	XUSTIFICACIÓN DA COMPATIBILIDADE DA PROPOSTA REALIZADA COA NORMATIVA SECTORIAL DO PATRIMONIO CULTURAL.	77
9.6	INFRAESTRUTURAS E SERVIZOS	77
9.6.1	INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE.	77
9.6.2	INFRAESTRUTURAS DE SERVIZOS	79
9.7	SERVIDUMES AERONÁUTICAS.....	81
9.8	RISCOS NATURAIS E TECNOLÓXICOS	83
9.9	ZONAS QUEIMADAS	84
9.10	ATMÓSFERA E CAMBIO CLIMÁTICO.....	85
9.10.1	CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.....	85
9.10.2	CAMBIO CLIMÁTICO	87
10	EFFECTOS AMBIENTAIS PREVISIBLES E, SE PROCEDE, A SÚA CUANTIFICACIÓN, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN O CAMBIO CLIMÁTICO	88
11	EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE OS PLANS SECTORIAIS E TERRITORIAIS CONCORRENTES	89
11.1	RELACIÓNS CO PLANEAMENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL VIXENTE	89
11.1.1	Instrumento de ordenación provisional (iop).....	89
11.1.2	PLAN XERAL DE ORDENACIÓN URBANA de Vigo, de 1993 (PXOU 93)	90
11.1.3	Revisión de PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL de Vigo (PXOM). .	92

11.2	RELACIÓN COS PLANS DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO.....	95
11.2.1	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO (DOT).....	95
	Xustificación da adecuación ás determinacións das DOT relativas ás estradas.	96
11.2.2	PLAN DE ORDENACIÓN DO LITORAL (POL).	97
11.3	RELACIÓNS CON PLANS CON INCIDENCIA NA ORDENACIÓN DO TERRITORIO:	98
11.3.1	ESTRATEGIA DA PAISAXE GALEGA	98
11.3.2	DIRECTRICES DA PAISAXE GALEGA (DPG).....	99
11.3.3	PLAN HIDROLÓXICO DAS DEMARCAÇÃO HIDROGRÁFICA GALICIA COSTA	106
11.3.4	PLAN DE SANEAMENTO DE GALICIA 2000-2015.....	106
11.3.5	PLAN DE ABASTECIMENTO DE GALICIA. PLAN AUGA 2010-2025	110
11.3.6	PLAN DE XESTIÓN DE RESIDUOS URBANOS DE GALICIA 2010-2020	112
11.3.7	PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA 2009-2020. PLAN MOVE.	113
11.3.8	PLAN DIRECTOR DA MOBILIDADE ALTERNATIVA DE GALICIA	115
11.3.9	PLAN DE RECUPERACIÓN DA SUBESPECIE LUSITÁNICA DA ESCRIBENTA DAS CANAVEIRAS.....	119
11.3.10	PLAN DE XESTIÓN DO LOBO	119
11.3.11	ÁREAS E ÁMBITOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN	120
11.3.12	PLANES DE ORDENACIÓN DOS RECURSOS NATURAIS (PORN) E PLANES RECTORES DE USO E XESTIÓN (PRUG)	120
11.3.13	DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE. A IMPLANTACIÓN DA AXENDA 2030 DE DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE NA XUNTA DE GALICIA.....	120
11.4	RELACIÓN CON PLANES E PROGRAMAS DE CARÁCTER NACIONAL.....	122
11.4.1	ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE	122
11.4.2	ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE ECONOMÍA CIRCULAR	123
11.4.3	ESTRATEGIA GALEGA DE ECONOMÍA CIRCULAR	123
11.4.4	ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE CALIDADE DO AIRE	124
11.4.5	PLAN NACIONAL DE ADAPTACIÓN AO CAMBIO CLIMÁTICO (PNACC) ..	125
11.4.6	ESTRATEGIA GALEGA CONTRA O CAMBIO CLIMÁTICO.	130
11.4.7	ESTRATEGIA 2020 DO TURISMO DE GALICIA	130
11.5	RELACIÓN DA ACTUACIÓN COS OBOECTIVOS DE DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE DA ONU (ODS).....	131
12	MOTIVACIÓN DA APLICACIÓN DO PROCEDEMENTO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA SIMPLIFICADA	133
13	MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVIR, REDUCIR E, NA MEDIDA DO POSIBLE, CORRIXIR CALQUERA EFECTO NEGATIVO RELEVANTE NO MEDIO DA APLICACIÓN DO PLAN, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN O CAMBIO CLIMÁTICO.	134
14	DESCRICIÓN DAS MEDIDAS PARA O SEGUIMENTO AMBIENTAL DO PLAN	136



15	INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA	138
16	CAPACIDADE TÉCNICA E RESPONSABILIDADE DO EQUIPO REDACTOR.	139

ANEXOS

ANEXO I. INFORME CONCELLERÍA DE TRANSPORTES

ANEXO II. INFORMACIÓN SERVIZOS EXISTENTES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 DESCRICIÓN DA SITUACIÓN DE PARTIDA. O ACTUAL ACCESO AO CEIP.

CONTEXTUALIZACIÓN DO CEIP

O Centro de Ensinaza Infantil e Primaria (CEIP) Párroco Don Camilo se localiza na parroquia viguesa de San Andrés de Comesaña.



Figura nº 1. Situación sobre Plano IXN 1/50000

A parcela conta cunha superficie duns 6.377 m², nos que coexisten as edificacións docentes con pistas de fútbol, baloncesto e badminton, zonas de xogos ao aire libre, patio de céspede, zonas de arboredo, xardíns, e unha pista de patinaxe, ximnasio e patio cuberto para o xogo dos cativos nos días de chuva.

Pola súa banda, as edificacións existentes no CEIP contan cunha superficie construída que ascende aos 2.791 m², segundo a información catastral dispoñible.



Figura nº 2. Fotografía oblicua do CEIP Párroco Don Camilo.



Figura nº 3. Fotografías da zona na que se propón o novo acceso ao CEIP Párroco Do Camilo.

AS CONDICIÓN DO ACCESO EXISTENTE

O acceso existente ao CEIP se resolve por medio dun vial de 4,30 metros de sección, en plataforma única, na que, polo tanto, convive o tráfico de vehículos coa circulación peonil. A zona de paso peonil se atopa grafada e sinalizada no pavimento do mesmo.

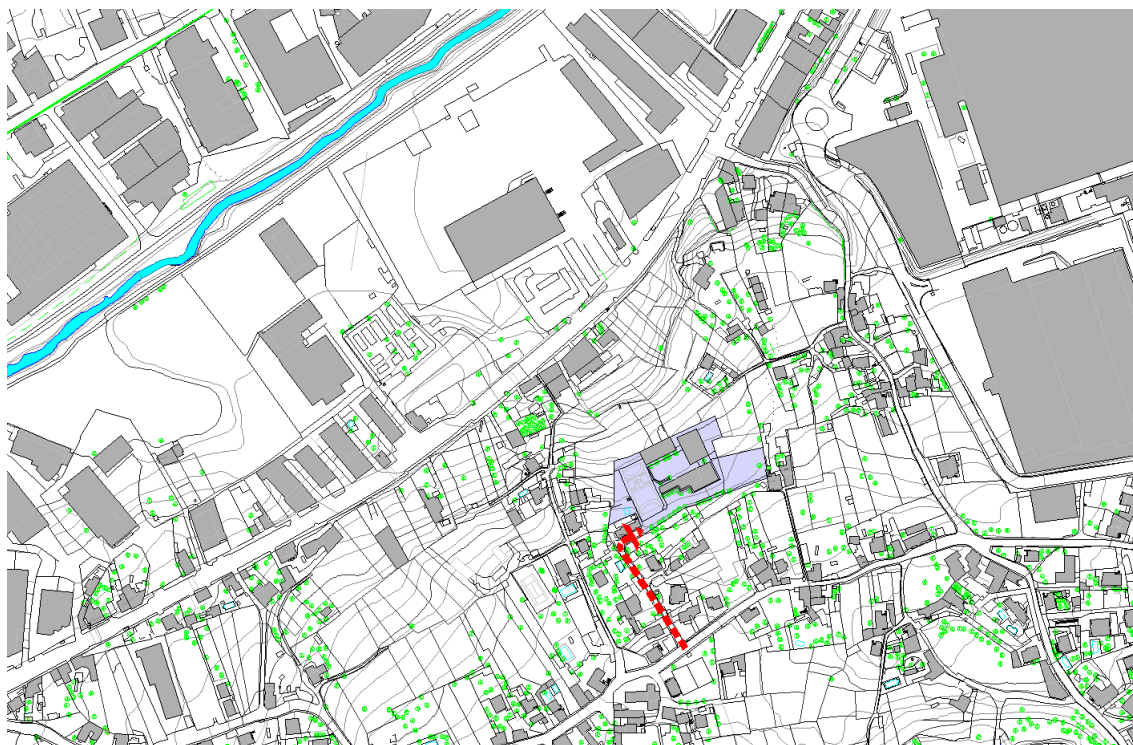


Figura nº 4. Sinalización do actual vial de acceso e a parcela do CEIP Párroco Don Camilo sobre cartografía.



Figura nº 5. Imaxe do actual acceso existente ao CEIP Párroco Don Camilo. Apréciase a zona adicada aos peóns grafada a un lado do mesmo. Fonte: Google StreetView.

O angosto da sección do vial dificulta moito o cruce de dous vehículos, ademais de que supón un incremento da inseguridade cando coinciden co paso de peóns.

Para evitar maiorar os episodios de maior risco, actualmente so poden acceder ao centro os vehículos automóveis do claustro de profesorado, estando prohibido o acceso de vehículos particulares dos tutores dos cativos. Por mor desta circunstancia, e para evitar xerar episodios de maior inseguridade durante o acceso ao centro dos pequenos, os profesores deben acceden ao recinto antes da hora de entrada dos alumnos, saíndo igualmente posteriormente á hora de saída oficial dos cativos.

Así mesmo, o estreito do vial e mais o ángulo recto que existe logo do primeiro treito perpendicular á estrada Matamá-Pazó, fai imposible o acceso de autobuses ao interior do recinto. Para non bloquear a devandita estrada Matamá-Pazó, os autobuses ocupan unha parcela vacante existente nas proximidades, onde realizan as operacións de recollida e entrega dos cativos, polo outro lado da beirarrúa, o que aumenta as situacións de perigo ao ter os pequenos que cruzar a estrada.



Figura nº 6. Imaxe da actual parcela existente na estrada Matamá-Pazó, na que se realizan as operacións de recollida e desembarco dos escolares dende os autocares na actualidade, que deben cruzar polo paso de cebra existente e percorrer peonilmente o vial que leva ao CEIP. Fonte: Google StreetView.

Por elo, todos os cativos, tanto os que acuden en autobús de transporte escolar, como os que veñen ou son recollidos en vehículos particulares, deben percorrer andando o treito do actual acceso.

Ademáis, o vial serve de acceso igualmente ás edificacións residenciais existentes, sendo usado polos residentes en horario laboral, polo xeral, coincidente ao de acceso ou marcha do centro, maiorando así ademáis as situacións de perigo e inseguridade vial para os nenos e nenas que o han de percorrer.

Existe informe da Área de Fomento e Servizos da Concellería de Transportes do Concello de Vigo, de data 10/03/2021, e subscrito pola Xefa do Servizo de Transportes, no cal se sinala nomeadamente:

"En relación con la solicitud de informe sobre los servicios de transporte y acceso al CEIP Párroco D. Camilo, se le comunica que realizada visita de inspección se ha comprobado lo siguiente:

Los autobuses del transporte escolar no acceden hasta la puerta del colegio, haciendo parada en la carretera de Matamá-Pazo a la altura del nº 110, teniendo que recorrer los alumnos 135 mts, por un camino estrecho y sin aceras, por una senda peatonal pintada en el asfalto. En este recorrido se encuentran con la salida y entrada de los coches de los vecinos provocando situaciones de conflicto, tanto con los niños como con los autobuses que esperan en la ctra de Matamá-Pazo. En este colegio estudian dos niños con discapacidad a los cuales se les hace largo el recorrido.

Sería conveniente el estudio de un nuevo acceso que permitiera llegar a los autobuses hasta las instalaciones del colegio para dejar a los niños y poder darla vuelta, así como un espacio que permitiera la parada de los coches de los padres cuando vienen a traerlos y recojerlos."

O informe elaborado pola Concellería de Transportes se incorpora como Anexo 1 a este DAE.

1.2 O MARCO URBANÍSTICO PARA RESOLVER A PROBLEMÁTICA EXISTENTE.

A Lei 2/2016, do solo de Galicia, a fin de clarificar a tramitación dos instrumentos de planeamento, pretende unha maior integración da tramitación do procedemento de Avaliación Ambiental Estratéxica coa tramitación urbanística. Desta maneira, a Lei incorpora a nova tramitación da Lei estatal, 21/2013, de 9 de decembro, de avaliación ambiental, o que responde á necesidade de adecuar a normativa autonómica ao marco común europeo e estatal, garantino así a unidade de mercado interior e concorrencia (exposición de motivos da Lei 2/2016).

Modifícase, non obstante, pola Lei 2/2016, o sistema de reparto de funcións entre o órgano substantivo e o órgano ambiental, de xeito que a solicitude de inicio da tramitación ambiental, remitírase directamente ao órgano ambiental.

Polo tanto, o procedemento de avaliación ambiental estratéxica constitúe parte do propio contido dos instrumentos de ordenación do territorio e do planeamento urbanístico, de conformidade co previsto na normativa comunitaria en materia de medioambiente. O devandito procedemento, como instrumento de prevención, permite integrar os aspectos ambientais na toma de decisións dos plans e programas públicos, así como promover un desenvolvemento sostible.

Nese contexto, o Concello de Vigo precisa resolver a situación existente no actual acceso ao CEIP Párroco Don Camilo, na parroquia de San Andrés de Comesaña, que presenta importantes problemas de seguridade vial, especialmente delicados ao tratarse de nenas e nenos os seus maiores usuarios.

A tal efecto, tal e como determina o Decreto 143/2016, do 22 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia, o sistema de infraestruturas de comunicacións se integra nas denominadas dotacións urbanísticas.

No epígrafe 1 do artigo 65 do devandito Decreto 143/2016 se artellan as dotacións urbanísticas, definíndoas como o conxunto de instalacións e servizos destinados á satisfacción das necesidades dos cidadáns, podendo ser de uso e titularidade públicos ou privados.

No epígrafe 3 do mesmo artigo se organizan as dotacións urbanísticas nos seguintes sistemas: sistema de infraestruturas de comunicación, sistema de infraestruturas de redes de servizos, sistema de espazos libres e zonas verdes e sistema de equipamentos.

E no epígrafe 4 se incorporan as comunicacións viarias rodadas e peonís no sistema local de infraestruturas de comunicacións.

No presente caso, a solución planteada ao deficitario e problemático acceso ao CEIP Párroco Don Camilo existente pasa pola definición dun novo viario que resolva ditos problemas de seguridade e, na medida do posible, contribúa á mellora igualmente da mobilidade na zona.

De acordo ao anterior, propónse para elo o desenvolvemento dun plan especial de infraestruturas, segundo o regulado na Sección 3ª da LSG. No artigo 70 da LSG se regulan as finalidades dos plans especiais. Nomeadamente:

"1. Poderán formularse e aprobarse plans especiais coa finalidade de protexer ámbitos singulares, levar a cabo operacións de reforma interior, coordinar a execución de dotacións urbanísticas e protexer, rehabilitar e mellorar o medio rural.

*2. Na ausencia de planeamento xeral municipal, ou **cando este non conteña as previsións detalladas oportunas, poderán aprobarse plans especiais unicamente coa finalidade de** protexer ámbitos singulares, rehabilitar e mellorar o medio rural ou **establecer infraestruturas** e dotacións urbanísticas, **sempre que estas determinacións non exixan a previa definición dun modelo territorial.***

3. Así mesmo, nos concellos sen planeamento xeral ou que contén con plan básico municipal, poderán formularse plans especiais que teñan por obxecto a execución de actuacións públicas para crear solo urbano con destino a usos industriais ou terciarios, a equipamentos públicos ou a construción de vivendas de promoción pública.

4. Os plans especiais conterán as determinacións necesarias para o desenvolvemento do planeamento correspondente e, en todo caso, as propias da súa natureza e finalidade.

5. En ningún caso os plans especiais poderán substituír os plans xerais na súa función de instrumentos de ordenación integral do territorio, polo que non poderán modificar a clasificación do solo, agás nos supostos previstos no artigo 65 desta lei e no punto 3 deste artigo."

Nomeadamente, esta é a situación que se da no presente caso, xa que logo o PXOU 93 vixente non contén as previsións detalladas oportunas para resolver o problema existente do necesario vial de acceso ao CEIP, sen que elo supoña, en ningún caso, a definición dun modelo territorial.

De acordo a todo o anterior, e aos principios e os criterios de sustentabilidade aplicables, levouse a cabo un estudo ambiental, que permite coñecer os condicionantes ambientais de partida, e o resultado da operativa da implantación do novo vial proxectado, para resolver as necesidades dun novo acceso seguro ao CEIP Párroco Don Camilo.



Figura nº 7. Fotografía aérea mostrando o emprazamento do ámbito.

Conseguentemente ao anterior, o Concello de Vigo, a través da Xerencia Municipal de Urbanismo, formula, para a súa aprobación, esta documentación inicial da tramitación ambiental estratéxica simplificada dun Plan Especial de Infraestruturas específico, (en adelante PEI), co obxecto de que, unha vez informado favorablemente polo órgano competente da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda da Xunta de Galicia, sexa viable a súa redacción e tramitación urbanística, para posibilitar a execución final do novo acceso ao CEIP Párroco Don Camilo, que non se atopa contemplado actualmente no planeamento vixente.

A actuación que se propón, xorde como consecuencia da urxente necesidade de resolver a accesibilidade rodada e peonil segura ao CEIP Párroco Don Camilo, resolvendo as carencias das condicións actuais existentes, que afectan de xeito directo á seguridade dos peóns.

2 OBXECTIVOS DA PLANIFICACIÓN

2.1 ENTIDADE PROMOTORA E EQUIPO REDACTOR

O promotor deste PEI é a Xerencia Municipal de Urbanismo do Concello de Vigo, con CIF P-3605700-H e domicilio social en Praza do Rei nº 1, CP 36.202, Vigo.

O presente traballo foi elaborado nos meses de marzo e abril de 2021 polo estudo de arquitectura e urbanismo Santoarquitectos, actuando como coordinador do equipo o arquitecto urbanista, Ángel J. Santorio Cuartero, colexiado 2883 do COAG.

2.2 OBXECTIVOS DO PEI DO NOVO ACCESO AO CEIP PÁRROCO DON CAMILO

O **obxectivo xeral** do presente PEI é dar resposta á necesidade de executar un novo acceso ao CEIP Párroco don Camilo, para resolver os problemas de seguridade viaria que sofren os escolares do centro no seu acceso ao mesmo.

Para elo, se define técnicaamente a alternativa escollida das avaliadas no presente Documento Ambiental Estratéxico, que consiste nun novo vial de 16 m. de ancho que comunicará a estrada autonómica PO-552, denominada Estrada de Camposancos, co CEIP Párroco Don Camilo.



Figura nº 8. Localización dos terreos afectados pola proposta deste Plan Especial sobre foto aérea.

Formúlanse, ademais, sintéticamente, sen carácter excluínte, os seguintes **obxectivos específicos**:

- Dotar ao centro docente dun novo acceso rodado que garanta as condicións de seguridade viaria
- Mellorar a mobilidade na rede viaria existente na contorna do CEIP, reducindo os fluxos circulatorios actualmente existentes no Camiño Pedreira e a estrada Matamá-Pazó.
- A integración da actuación no entorno natural rururbano circundante, con criterios de protección do patrimonio construído e o menor impacto territorial posible, por medio da adaptación ao parcelario existente e o respecto aos elementos identificativos dos asentamentos e a trama de soporte existente.
- A integración da zona e, especialmente do CEIP, no contexto funcional de primeiro orde da cidade, en base á operación proxectada.
- A mellora das condicións de vida da contorna, por medio da implementación desta nova infraestrutura viaria, que suporá unha evidente mellora igualmente para os asentamentos cercanos.
- Complementariamente, regularizar, por medio da actuación, a parcela do CEIP Párroco Don Camilo, mellorando así a zona da mesma onde se plantexa o novo acceso proxectado.

- Por último, favorecer a participación cidadá da comunidade, defunindo unha proposta integrada e cosensuada cos veciños da zona e o claustro directivo do CEIP.

No presente Documento Ambiental Estratéxico se acredita, por unha parte que é viable ambientalmente a execución dun novo vial de acceso ao CEIP Párroco Don Camilo existente e, por outra, que a alternativa escollida a tal fin, para a creación deste vial, é a mellor e máis favorable, dende a perspectiva urbanística, estratéxica e medioambiental, en virtude dos condicionantes territoriais existentes no ámbito.

3 XUSTIFICACIÓN DAS RAZÓNS DE INTERESE PÚBLICO DO PEI

A necesidade urxente de contar cun novo vial de acceso seguro ao CEIP Párroco Don Camilo determina, por si mesma, o especial interese xeral da actuación, tendo en conta a precariedade da situación existente na actualidade, que afecta un colectivo especialmente vulnerable como son os menores de idade que o utilizan a diario.

Tendo en conta ese interese xeral que fundamenta o carácter da infraestrutura do novo vial de acceso ao CEIP a desenvolver, e que beneficiará á totalidade dos usuarios do CEIP (profesores e alumnos) e aos veciños da zona, ésta se apoia igualmente en elementos fundamentais da estrutura xeral e orgánica do territorio, como é o sistema xeral de infraestruturas de comunicación existente, a estrada autonómica PO-552, supoñendo importantes beneficios ao interese xeral, ao mellorar a seguridade da mobilidade rodada e peonil de acceso directo ao centro, así como para a súa contorna.

4 ALCANCE E CONTIDO DO PEI E DAS ALTERNATIVAS FORMULADAS

4.1 ALCANCE

O presente documento serve para iniciar formalmente o procedemento de Avaliación Ambiental Estratéxica (AAE) simplificada, para o desenvolvemento do PEI, de acordo coa regulación legal establecida ao respecto na actual lexislación urbanística.

Segundo se reflicte nos planos e documentación gráfica adxunta, se achega a documentación necesaria para precisar a delimitación concreta do ámbito, as características da actuación prevista, a análise completa do medio, así como as propostas e alternativas analizadas, cunha avaliación dos efectos ambientais previsibles.

Neste senso, os plans especiais deben someterse a avaliación ambiental estratéxica simplificada, agás cando deban ser obxecto do procedemento ordinario.

Consecuentemente, o obxectivo desta Memoria do presente Documento Ambiental Estratéxico (DAE) é xustificar, tanto o procedemento a seguir para a tramitación do Plan Especial, como achegar toda a documentación precisa para dar inicio ao proceso de Avaliación Ambiental Estratéxica Simplificada, ofrecendo unha síntese do contido e do alcance da planificación, das alternativas formuladas e unha avaliación

do seu desenvolvemento previsible, en canto aos efectos ambientais e dos efectos que a proposta poda ter sobre os elementos estratéxicos do territorio.

Este DAE xustifica, ademáis, a adecuación da proposta realizada ás directrices do planeamento de rango superior, demostrando a súa coherencia interna e a correlación entre os obxectivos de interese público existentes no Plan previsto.

A futura documentación a elaborar do PEI, en base ao que recolla o correspondente Informe Ambiental Estratéxico, a emitir polo órgano ambiental, conterá toda a documentación gráfica e escrita necesaria para a axeitada planificación e ordenación dos terreos comprendidos dentro do ámbito delimitado, adaptado aos mínimos establecidos na lexislación urbanística e ambiental, dende a parcelación actual, a estrutura territorial e de propiedade, ata a completa definición da ordenación prevista. Pola súa banda, e como non pode ser doutro xeito, a elaboración do planeamento especial detallado terá en conta os principios da avaliación ambiental, segundo o recollido no artigo 2 da Lei 21/2013, de avaliación ambiental.

4.2 CONTIDO

A solución escollida está fundada na necesidade de artellar unha solución urbanística pragmática e coherente, baseada fundamentalmente na definición dun novo vial de acceso seguro ao CEIP Párroco Don Camilo, dando resposta á necesidade concreta e urxente do mesmo, sendo, por outra parte, respectuoso co entorno, e sen menoscabar a protección dos valores característicos identificados do ámbito delimitado, asegurando unha axeitada integración da proposta do novo vial proxectado coa planificación urbanística xeral do resto da trama do solo rururbano no que se inxire.

4.3 DESCRIPCIÓN DOS TERREOS E DISTRIBUCIÓN PARCELARIA

Os terreos que conforman o ámbito deste Plan Especial de Infraestruturas para a definición do novo vial de acceso ao CEIP Párroco Don camilo son os seguintes:

Nº DE PARCELA	REFERENCIA CATASTRAL
01	0423907NG2702S0001GO
02	0423946NG2702S0001TO
03	0423908NG2702S0001QO
04	0423945NG2702S0001LO
05	0423942NG2702S0001GO
06	0423948NG2702S0001MO
07	0423933NG2702S0001UO
08	0525101NG2702N0001MQ
09	0525129NG2702N0001FQ
10	0423934NG2702S0001HO
11	0423939NG2702S0001GO
12	0423935NG2702S0001WO
13	0423936NG2702S0001AO
14	0423949NG2702S0001OO
15	VIARIO

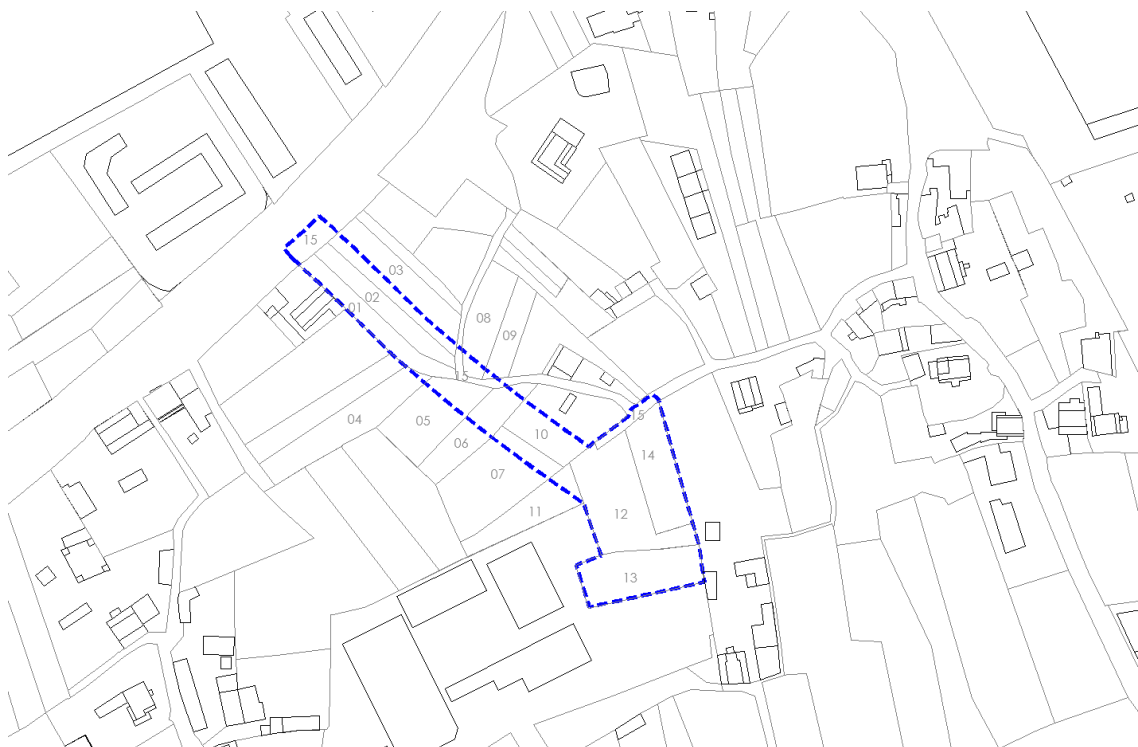


Figura nº 9. Identificación das parcelas afectadas pola proposta sobre cartografía catastral.

No apartado 4.3.1 do Borrador do Plan se conxuga esta información coa clasificación e calificación urbanística de cadansúa parcela catastral.

Ademais, igualmente no apartado 4.3.2 do Borrador do Plan, relaciónanse os bens e dereitos afectados pola actuación proxectada.

Existe levantamento topográfico da zona na que se localizan os terreos que integran o ámbito delimitado da actuación, realizado polo Servizo de Cartografía da Xerencia Muicipal de Urbanismo, que foi facilitado para a realización deste PEI dende a Xerencia Municipal de Urbanismo.

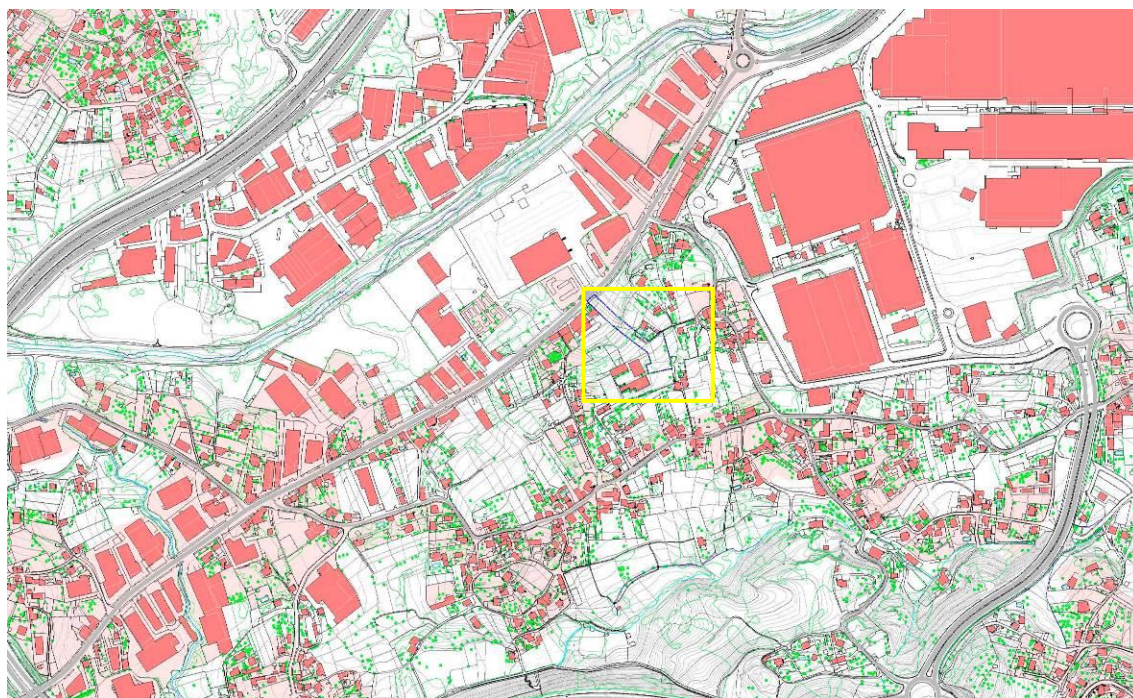


Figura nº 10. Situación da actuación sobre cartografía oficial municipal. Fonte: Elaboración propia.

4.4 SERVIZOS

A zona en cuestión conta con todos os servizos e infraestruturas urbanas precisas para o actual funcionamento do CEIP Párroco don Camilo, sito en solo urbano consolidado, de acordo á clasificación do solo recollida no IOP vixente. Nomeadamente, as instalacións urbanas existentes localízanse segundo o que se recolle esquemáticamente nos seguintes planos, de acordo á documentación facilitada dende a Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo, que foi, á súa vez, recabada do Departamento de Servizos Enerxéticos (Electromecánicos) municipais e das respectivas compañías subministradoras e concesionarias:



Saneamento



Gas



Figura nº 11. Esquemas das infraestruturas urbanas que actualmente existen nas inmediacións do ámbito do PEI. Información facilitada polas respectivas compañías concesionarias, o Servizo de Electromecánicos Municipal e o documentación dispoñible da Avaliación Ambiental Estratéxica da revisión do PXOM actualmente en elaboración.

A documentación relativa aos servizos existentes se incorpora como Anexo 2 a este DAE.

5 CARACTERIZACIÓN DA ACTUACIÓN: ALTERNATIVAS CONSIDERADAS.

Neste documento se recollen, desenvolven e avalían as alternativas elaboradas que se entenden como técnicaamente viables. Nomeadamente, estudiáronse as seguintes alternativas:

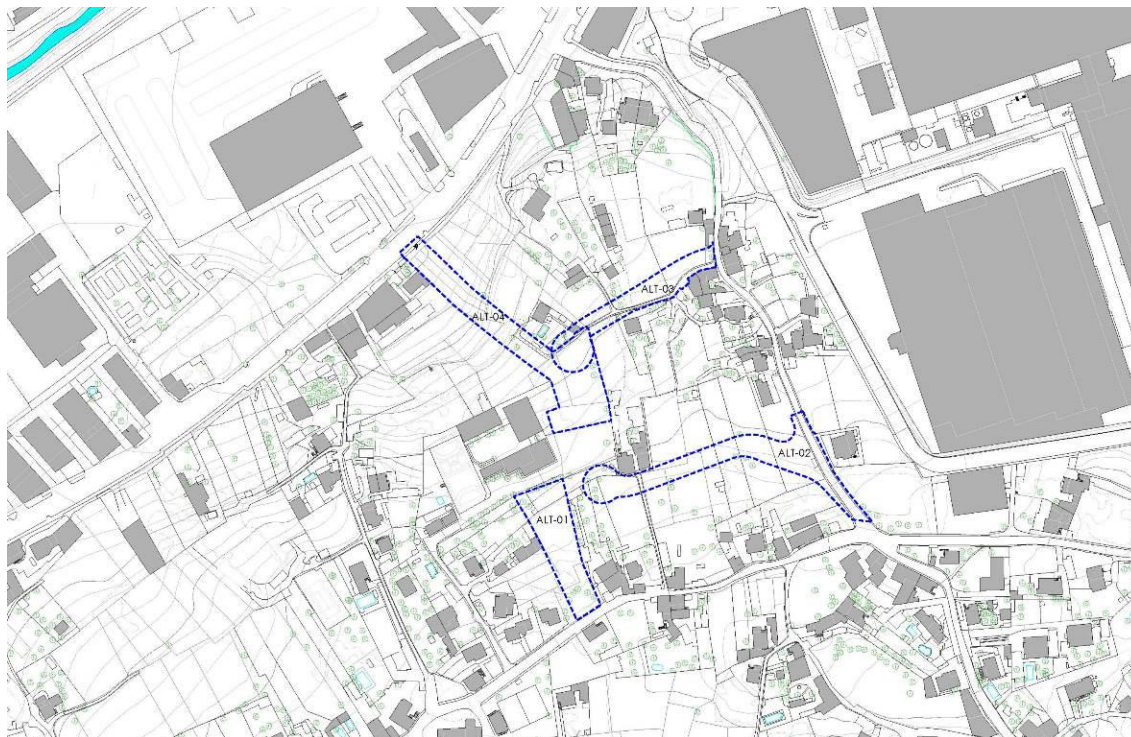


Figura nº 12. Esquema de superposición das Alternativas avaliadas neste DAE (alternativas 1 á 4).

- Alternativa 0. AUSENCIA DE INTERVENCIÓN.
- Alternativa 1. ACCESO POR ESTRADA MATAMÁ-PAZÓ.
- Alternativa 2. ACCESO POR ZONA ALTA DO CAMIÑO PEDREIRA.
- Alternativa 3. ACCESO POR ZONA BAIXA DO CAMIÑO PEDREIRA.
- Alternativa 4. ACCESO POLA PO-552, ESTRADA DE CAMPOSANCOS.

Recóllese unha serie de planos de análise detallado da alternativa elixida, entre os que se achegan no presente DAE.

5.1 ALTERNATIVA 0. AUSENCIA DE INTERVENCIÓN.

A primeira alternativa a considerar é a solución urbanística que tivese como obxecto **a non execución do vial de acceso ao CEIP.**

Non parece moi fundado aplicar dita alternativa a un Plan Especial de Infraestruturas que se formula, precisamente, para acadar o desenvolvemento e execución do mesmo, establecendo unha solución técnica coherente coas propias condicións dos terreos, que suporá unha substancial mellora das condicións actuais en canto a mobilidade e accesibilidade ao CEIP e outras zonas do asentamento existente na contorna.

Se realiza dita simulación co obxecto de identificar a situación estática da alternativa 0.

Neste caso, o PEI se redacta para resolver unha importante problemática existente: **A non realización do mesmo suporía, a perda da oportunidade de garantir as axeitadas condicións de accesibilidade segura ao centro docente existente.**

De seguido se desagregan as principais problemáticas que, dende a perspectiva dos intereses do CEIP e o Concello de Vigo, se ocasionarían na política da planificación urbanística e socioeconómica do Concello:

A non aplicación da Alternativa "cero", dende o punto de vista ambiental, urbanístico e socioeconómico non producirá efectos positivos no conxunto do territorio municipal, sino mais ben ao contrario, perpetuará as actuais condicións de inseguridade viaria no acceso diario ao centro docente do CEIP, e igualmente non melloraría as actuals condicións de mobilidade de certas zonas aledañas, que quedarían perpetuadas na deficitaria situación actual.



Figura nº 13. Plano da Alternativa 0 Ausencia de intervención.

5.2 ALTERNATIVA 1. ACCESO POR ESTRADA MATAMÁ-PAZÓ.



Figura nº 14. Plano da Alternativa1 sobre vista aérea.

A alternativa 1 de ordenación plantea un vial transversal á estrada Matamá-Pazó, definido nunha zona actualmente vacante de edificacións. Sen embargo, o enlace con ésta atópase condicionado pola presenza dunha vivenda ao outro lado do vial, o cal pode afectar á manobrabilidade dos autocares.



Figura nº 15. Imaxe da zona onde se plantea a conexión do vial desta alternativa 1 coa estrada Matamá-Pazó. Se aprecia o remate da urbanización existente na beirarrúa dereita, ao fondo, e a presenza do peche e a vivenda unifamiliar existentes que condicionan o xiro á 90° dos autocares. Fonte: Google StreetView.

Trátase dun vial directo con enlace directo dende a devandita estrada, substancialmente paralelo ao actualmente existente, e con remate nunha rotonda disposta ao pe da

parcela. Plántase un viario de sección simétrica, con aparcadoiros e beirarrúas a ambos os dous lados, onde nun deles se contempla a parada dos autocares de transporte dos escolares, de tal maneira que estes non interromperan o tráfico no mesmo. Deste xeito, o outro lado da zona de aparcadoiros quedaría para as paradas dos vehículos particulares da entrega e recollida dos pequenos.

En principio non existirían accesos directos dende o vial ás parcelas lindadeiras, xa que logo éstas contan con acceso directo á estrada Matamá-Pazó.

Por outra banda, a diferenza de cota existente entre a plataforma de chegada do vial na rotonda, maiormente conservando a rasante da estrada Matamá-Pazó, e a rasante interior da parcela, necesitaría da execución dunha rampa a dispoñer no interior da parcela. Dita rampa sería de uso fundamentalmente peonil, pero tamén para o emprego por vehículos de emerxencias de ser o caso.

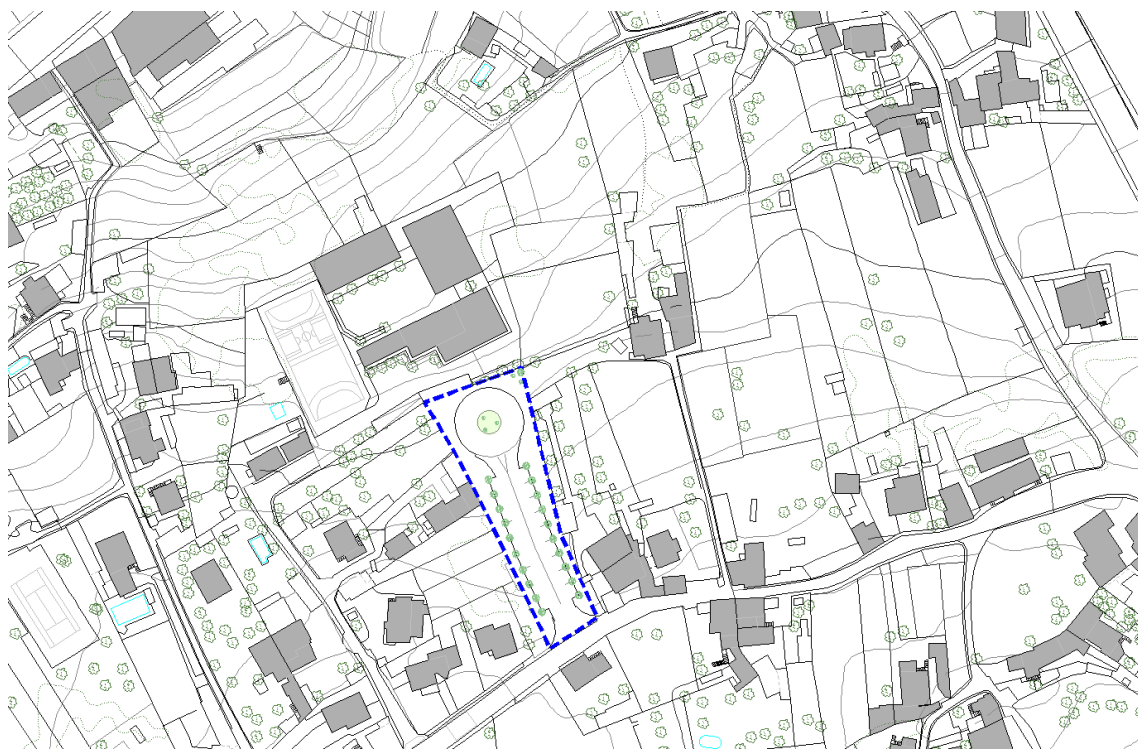


Figura nº 16. Plano da Alternativa 1 sobre cartografía municipal.

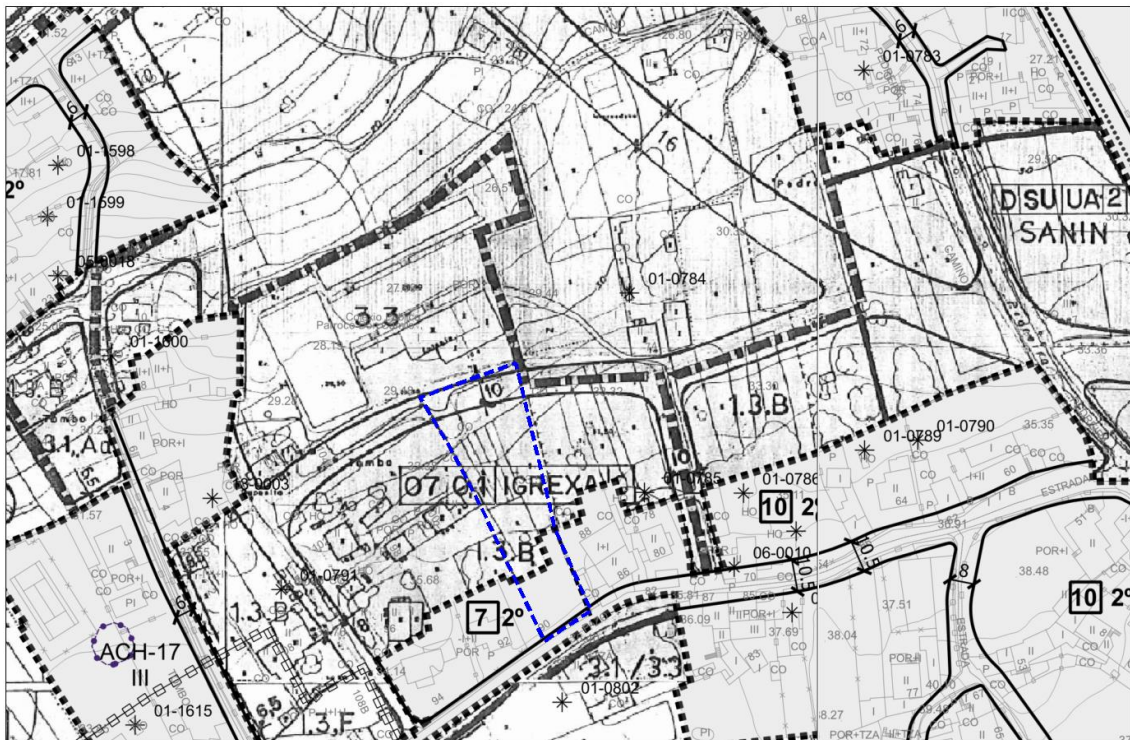


Figura nº 17. Plano da Alternativa 1 sobre planeamento vixente.

Discorre por diferentes tipos de solo: Solo urbano do IOP (ordenanza 7 2º) e Solo de Núcleo rural do PXOU 93 (Núcleo 07/01/Igrexa/C), segundo o recollido no epígrafe 2º da Disposición Transitoria primeira da LSG.

FICHA DE NÚCLEO		07 01 C	PARROQUIA		SAN ANDRÉS DE COMESAÑA		Nº 07
DENOMINACIÓN DEL NÚCLEO		IGREXA		PLANO Nº	(12-31) (12-31)	Nº 01	
TIPO DE NÚCLEO		RURAL EXISTENTE TRADICIONAL		SUP	14,1 Haa	Nº DE VIV.	340
COORDINACIÓN	75,214	ACR.	SI	ALICORNILLADO	NO	ELECTRICIDAD	SI
EQUIPAMENTOS EXISTENTES		DENOMINACIÓN		SUPERFICIE M2			
ESCOLAR		COLEGIO PÚBLICO P.D. CAMILO		6.578			
DEPORTIVO				1.680			
RELIGIOSO				3.025			
CULTURAL-SOCIAL		COMBUSTIBLE		1.800			
RECREATIVO		ALAMEDA					
EQUIPAMENTOS PROPUESTOS		DENOMINACIÓN		SUPERFICIE M2			
ESCOLAR		GUARDERÍA		1.040			
DEPORTIVO							
RELIGIOSO							
CULTURAL-SOCIAL							
RECREATIVO							
ZONAS VERDES		DENOMINACIÓN		SUPERFICIE M2		%	
EXISTENTES		ALAMEDA		2.440		1,02	
PROPUESTAS		AMPLIACIÓN ALAMEDA / PRINTER COMBUSTIBLE		3.500 + 1.500		3,82	
TOTAL				6.840		4,84	
SUELO URBANO		SUP	AMPLIACIÓN DIRECTA	SUP	UNIDAD DE ACTUACIÓN	SUP	INDIC
		14,1	3.3.A 3.3	4,5	10,5	C 02 U. 1 TORREDA	3,4
TOTAL		14,1ha		10,5ha		3,4ha	
SUELO URBANIZABLE		SUP.	PROGRAMADO	SUP.	NO PROGRAMADO	SUP.	NO URBANIZABLE
TOTAL							
ELEMENTOS CATASTRALES		- CONFINTE, ENTRADA, HERRIDO, CRUCERO, TORREDA PARROQUIAL					
DISTRIBUCIÓN		- DISTRIBUCIÓN ALICORNILLADO					
OBSERVACIONES		- LAS ZONAS EN LA ZONA DE PROTECCIÓN DEL COMBUSTIBLE QUEAN FUERA DE OBSERVACIÓN. - SE AGILITADA PROTECCIÓN DE OBSERVACIÓN DE LA ZONILLA Y SU ENTORNO					

Figura nº 18. Ficha do Núcleo Rural Existente Tradicional Igrexa 07/01/Igrexa/C do PXOU 93.

A estes efectos, na Disposición transitoria primeira da LSG, Réxime aplicable aos municipios con planeamento non adaptado e aos municipios sen planeamento, se sinala:

“2. O planeamento aprobado definitivamente con anterioridade á entrada en vigor desta lei e non adaptado á Lei 9/2002, do 30 de decembro, de ordenación urbanística e protección do medio rural de Galicia, conservará a súa vixencia ata a súa revisión ou adaptación a ela, consonte as seguintes regras:

...

c) Ao solo incluído no ámbito dos núcleos rurais ou nas delimitacións de solo non urbanizable de núcleo rural, nas súas áreas de influencia ou tolerancia, aplicaráselle integramente o disposto no planeamento respectivo, agás no que se refire ás edificacións tradicionais existentes, ás que será aplicable o previsto no artigo 40 desta lei.”

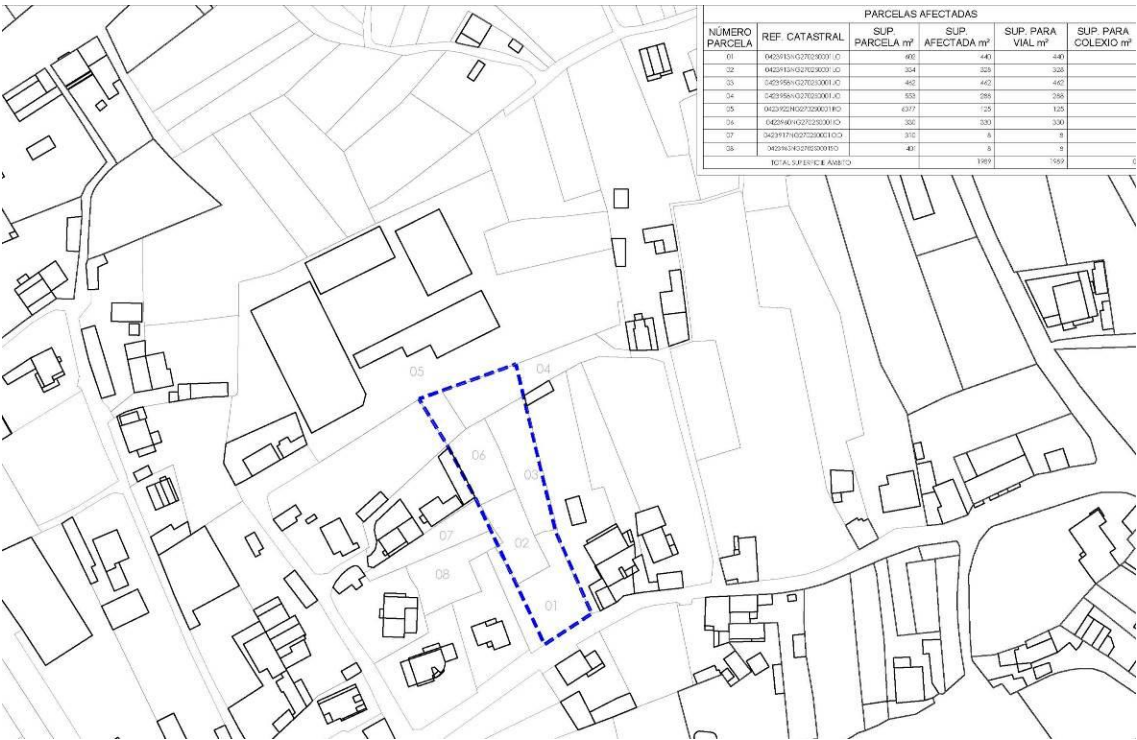


Figura nº 19. Plano da Alternativa1 sobre cartografía catastral, con indicación das parcelas afectadas.

A proposta afecta a un total de 8 parcelas, segundo a información catastral dispoñible:

NÚMERO PARCELA	REF. CATASTRAL
01	0423913NG2702S0001LO
02	0423913NG2702S0001LO
03	0423958NG2702S0001JO
04	0423958NG2702S0001JO
05	0423922NG2702S0001RO
06	0423960NG2702S0001IO
07	0423917NG2702S0001OO
08	0423963NG2702S0001SO

5.3 ALTERNATIVA 2. ACCESO POR ZONA ALTA DO CAMIÑO PEDREIRA



Figura nº 20. Plano da Alternativa 2 sobre vista aérea.

A alternativa 2 de ordenación plantea un vial transversal ao Camiño Pedreira, apoiándose no trazado de rede viaria proposta no PXOU 93, actualmente non existente. Discorre por unha zona actualmente vacante de edificacións. Trátase dun vial directo con enlace directo dende o devandito camiño, e con remate nunha rotonda disposta ao pé da parcela.



Figura nº 21. Imaxe da zona onde se plantea a conexión do vial desta alternativa 2 co Camiño Pedreira. Fonte: Google StreetView.

Platéase un viario de sección asimétrica, con aparcadoiros nun lado e beirarrúas a ambos os dous lados. O enlace co camiño Pedreira é un punto estreito onde, polo ángulo de entrada do novo vial, aparecen xiros importantes que puideran afectar á manobrabilidade dos autocares, en relación cos fluxos de vehículos existentes. Resolveranse os encontros cos accesos existentes ás parcelas lindeiras.

Na zona onde se plantean os aparcadoiros se contempla igualmente unha zona para a parada dos autocares que transportan aos escolares, de tal maneira que estes non interromperan o tráfico no mesmo. Esta zona sitúase máis preto do CEIP. Por diante desta zona, no mesmo lado do vial, se reserva espazo para as paradas dos vehículos particulares da entrega e recollida dos pequenos e para aparcadoiro.

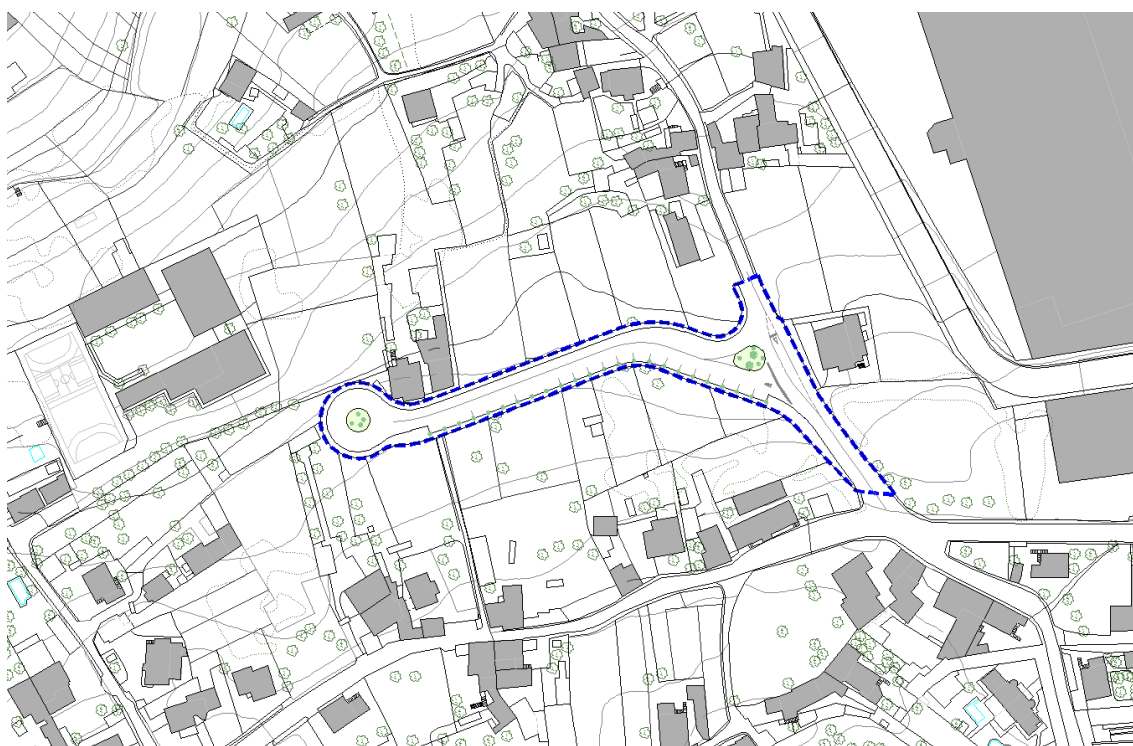


Figura nº 22. Plano da Alternativa 2 sobre cartografía municipal.



- Solo urbano consolidado do IOP (ordenanza 10 2º) e solo incluído nun ámbito de desenvolvemento do PXOU 93 (D/SU/UA-2/SANIN).

Figura nº 24. Ficha da Unidade de Actuación SU/JA-2/SANÍN do PXOU 93.

Página 27 de 139



FICHA DE SUELO		07-08-B	PARROQUIA		SAN ANDRÉS DE COMESAÑA		Nº 07
DENOMINACIÓN DEL SUELO		ZONDA 2		PLANO Nº		(13-32)	
TIPO DE SUELO		NUEVA CREACIÓN		SUP		4,16 Haa Nº DE VTV	
CONSERVACIÓN		ACTA		ALICENCIADO		REACTIVADO	
ACTIVIDADES RELATIVAS		DENOMINACIÓN		SUPERFICIE M2			
ESCOLAR				41.600			
DEPORTIVO							
RELIGIOSO							
CULTURAL-SOCIAL							
RECREATIVO							
ACTIVIDADES RELATIVAS		DENOMINACIÓN		SUPERFICIE M2			
ESCOLAR		AMPLIACIÓN ESCOLAR		3.432			
DEPORTIVO							
RELIGIOSO							
CULTURAL-SOCIAL		ART. 18. ANEXO REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO					
RECREATIVO							
USOS VARIOS		DENOMINACIÓN		SUPERFICIE M2		Nº	
RECREATIVO				4.160		20	
RECREATIVO		ART. 18. ANEXO REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO		4.160		32	
TOTAL							
USO URBANO		SUP		APLICACIÓN DIRECTA		SUP	
TOTAL							
USO URBANIZABLE		SUP		NO URBANIZABLE		SUP	
TOTAL		4,16 Haa					
ELABORACIÓN: 1A CRON PARA ESCOLAR DE DISEÑO A COMPLETAR LOS 10.000 M2, DEL COLLEJO R.D. CAMILO.							

DENOMINACIÓN		B	SUP	P.P. 1	ZONDA 2	Nº DE PLANO	(13-32)
CLASIFICACIÓN DEL SUELO		URBANIZABLE		NUEVA CREACIÓN			
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO		PLAN URBANO					
SUPERFICIE M2		41.600					
INDICATIVA DE PLANEAMIENTO		PRELIMINAR					
SISTEMA DE ACTUACIÓN		CONSERVACIÓN					
PROGRAMA		2º CONSERVADO					
OBJETIVOS		- COMPLETAR Y RECONSTRUIR LOS NÚCLEOS URBANOS EXISTENTES.					
PREFERENCIAS							
APROVECHAMIENTO		Nº MÁXIMO VIVIENDAS		78			
RENTABILIDAD RESIDENCIAL		0,5 m2/m2					
RENTABILIDAD INDUSTRIAL							
RENTABILIDAD COMERCIAL							
RENTABILIDAD TURÍSTICA							
TOTAL		0,5 m2/m2					
PERSONAS RECORRIDAS PARA DETERMINACIÓN		4.160					
ESPACIOS LIBRES DE DISEÑO Y USO PÚBLICO		3.432					
ESCOLAR		3.432					
DEPORTIVO							
RECREATIVO							
OTROS							
TOTAL		7.562					
SUPERFICIE MÁXIMA DE CREAR DE SUELO		7.562					
CONSERVACIONES		- USOS COMERCIALES COMERCIAL Y TURÍSTICO					
CRITERIOS DE ORDENACIÓN Y REGIMEN DE APLICACIÓN		- REGIMEN DE 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª, 7.ª, 8.ª, 9.ª, 10.ª, 11.ª, 12.ª, 13.ª, 14.ª, 15.ª, 16.ª, 17.ª, 18.ª, 19.ª, 20.ª, 21.ª, 22.ª, 23.ª, 24.ª, 25.ª, 26.ª, 27.ª, 28.ª, 29.ª, 30.ª, 31.ª, 32.ª, 33.ª, 34.ª, 35.ª, 36.ª, 37.ª, 38.ª, 39.ª, 40.ª, 41.ª, 42.ª, 43.ª, 44.ª, 45.ª, 46.ª, 47.ª, 48.ª, 49.ª, 50.ª, 51.ª, 52.ª, 53.ª, 54.ª, 55.ª, 56.ª, 57.ª, 58.ª, 59.ª, 60.ª, 61.ª, 62.ª, 63.ª, 64.ª, 65.ª, 66.ª, 67.ª, 68.ª, 69.ª, 70.ª, 71.ª, 72.ª, 73.ª, 74.ª, 75.ª, 76.ª, 77.ª, 78.ª, 79.ª, 80.ª, 81.ª, 82.ª, 83.ª, 84.ª, 85.ª, 86.ª, 87.ª, 88.ª, 89.ª, 90.ª, 91.ª, 92.ª, 93.ª, 94.ª, 95.ª, 96.ª, 97.ª, 98.ª, 99.ª, 100.ª					

Figura nº 25. Ficha do solo urbanizable programado 07/08/IGREXA-2B do PXOU 93.

A estes efectos, na Disposición transitoria primeira da LSG, Réxime aplicable aos municipios con planeamento non adaptado e aos municipios sen planeamento, se sinala:

"2. O planeamento aprobado definitivamente con anterioridade á entrada en vigor desta lei e non adaptado á Lei 9/2002, do 30 de decembro, de ordenación urbanística e protección do medio rural de Galicia, conservará a súa vixencia ata a súa revisión ou adaptación a ela, consonte as seguintes regras:

a)...

Ao solo urbano que reúna as condicións establecidas no artigo 17.b) desta lei, aplicaráselle o disposto nela para o solo urbano non consolidado.

b)...

Ao solo urbanizable delimitado, aplicaráselle o disposto nesta lei para o solo urbanizable."

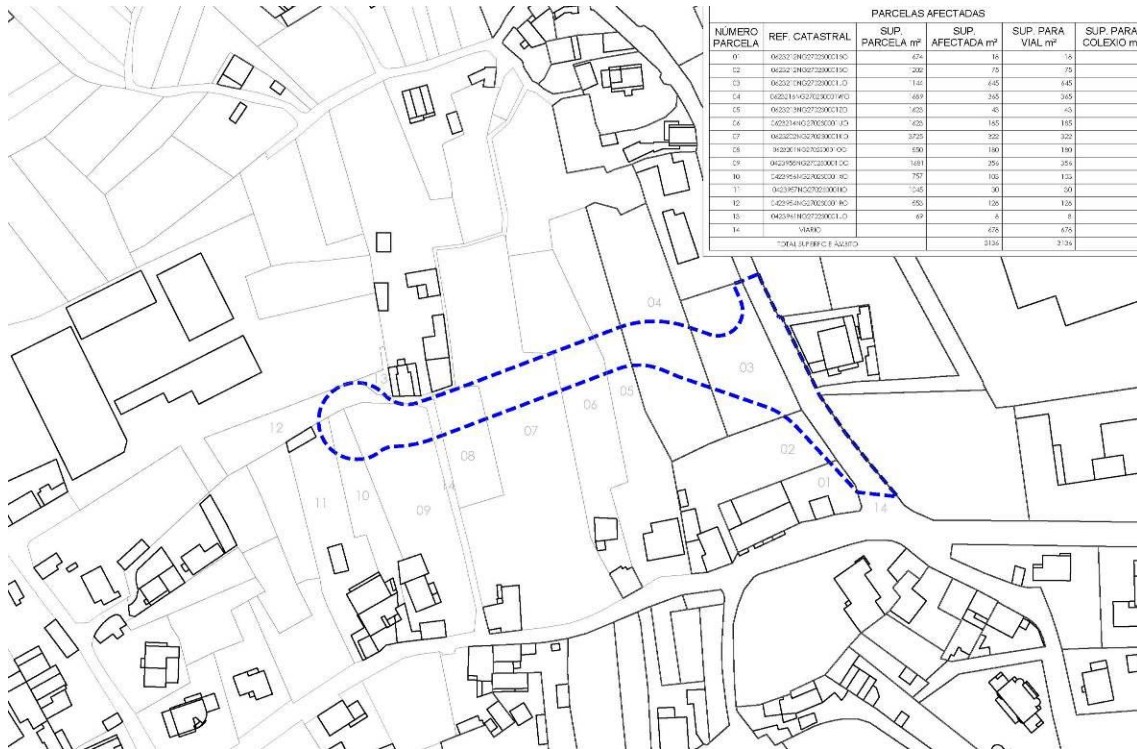


Figura nº 26. Plano da Alternativa 2 sobre cartografía catastral, con indicación das parcelas afectadas.

Afecta a un total de 14 parcelas, segundo a información catastral dispoñible.

NÚMERO PARCELA	REF. CATASTRAL
01	0623212NG2702S0001SO
02	0623212NG2702S0001SO
03	0623210NG2702S0001JO
04	0623216NG2702S0001WO
05	0623213NG2702S0001ZO
06	0623214NG2702S0001UO
07	0623202NG2702S0001KO
08	0623201NG2702S0001OO
09	0423955NG2702S0001DO
10	0423956NG2702S0001XO
11	0423957NG2702S0001IO
12	0423954NG2702S0001RO
13	0423961NG2702S0001JO
14	VIARIO

5.4 ALTERNATIVA 3. ACCESO POR ZONA BAIXA DO CAMIÑO PEDREIRA



Figura nº 27. Plano da Alternativa 3 sobre vista aérea.

A alternativa 3 de ordenación se apoia nun vial transversal ao Camiño Pedreira actualmente existente. Discorre por unha zona actualmente vacante de edificacións pero que nalgúns zonas se torna moi angosta pola presenza dos peches das parcelas existentes, moitos deles de corte tradicional. Trátase dun vial directo, de cota substancialmente uniforme, que mantén o punto de enlace directo co Camiño Pedreira, nun punto moi consolidado por edificacións tradicionais, que constriñe o acceso e dificulta a maniobrabilidade especialmente dos autocares, en relación cos fluxos de vehículos existentes na actualidade no mesmo.

Se regulariza e complementa a parcela dotacional do CEIP.



Figura nº 28. Imaxe da zona onde se plantea a conexión do vial desta alternativa 3 co Camiño Pedreira, onde xa existe un pequeno vial de acceso a certas vivendas e propiedades, que conta con servizos urbanos, como se aprecia na imaxe. Fonte: Google StreetView.

Plantéase un viario de sección asimétrica, con aparcadoiros nun lado e beirarrúas a ambos os dous lados.

Resolveranse os encontros cos accesos existentes aos camiños que conectan na actualidade co mesmo, así como ás parcelas lindeiras.

Nesta zona onde se plantea o novo acceso, a parcela do CEIP conta cun deslinde irregular, que supón certas reducións espaciais entre o peche e as edificacións existentes, polo que se estima convinte aproveitar a actuación para resolver esta circunstancia, regularizando a configuración da superficie da parcela nesta zona, o cal beneficiará, á súa vez, a funcionalidade do novo acceso proxectado.

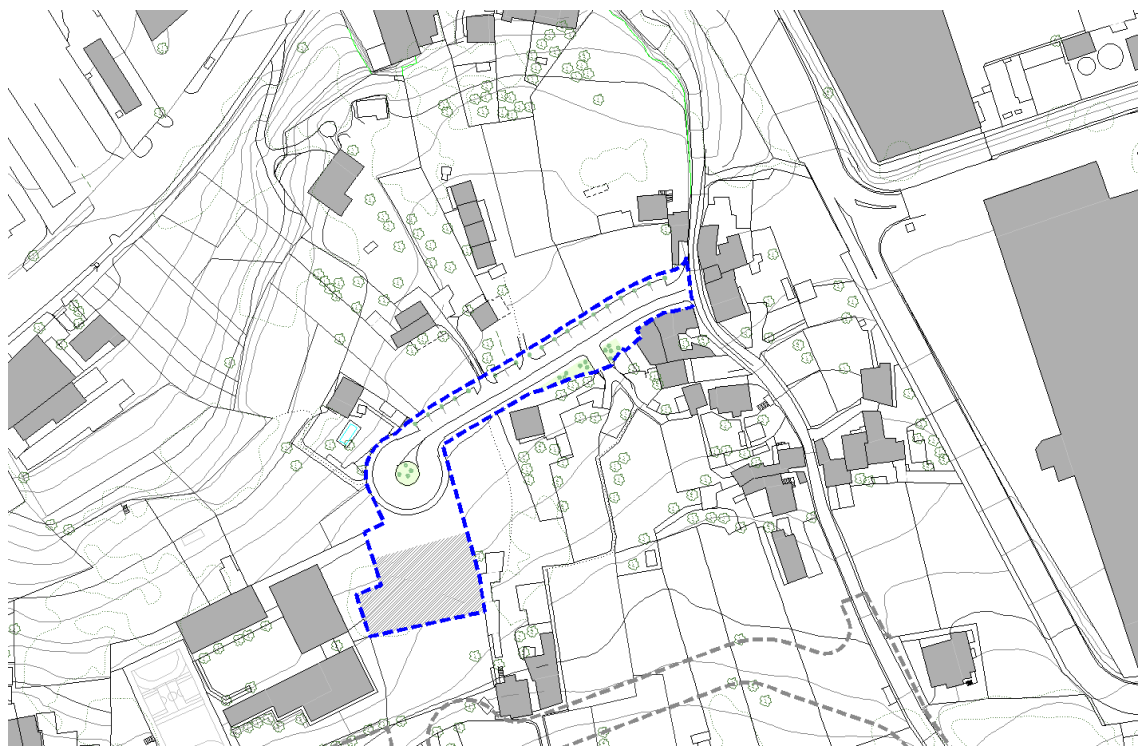
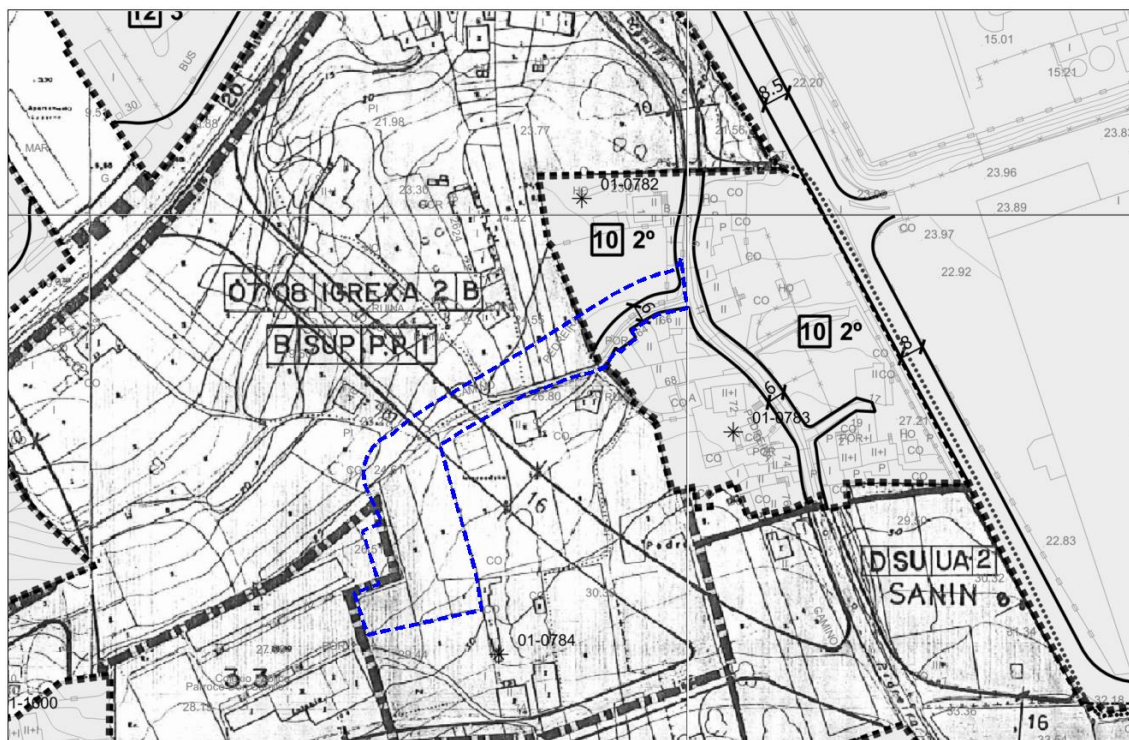


Figura nº 29. Plano da Alternativa 3 sobre cartografía municipal. En cor gris a superficie que se propón incorporar á parcela do CEIP para regularizar o seu deslinde na zona e completar a súa superficie de espazos libres.



Discorre por diferentes tipos de solo: Solo urbano do IOP (ordenanza 10 2º) e solo urbanizable programado do PXOU 93 (07/08/IGREXA/ 2/B B/SUP/PP/1), actualmente coa consideración de solo urbanizable, segundo o recollido no epígrafe 2º da Disposición Transitoria primeira LSG, como xa se sinalou no caso anterior.

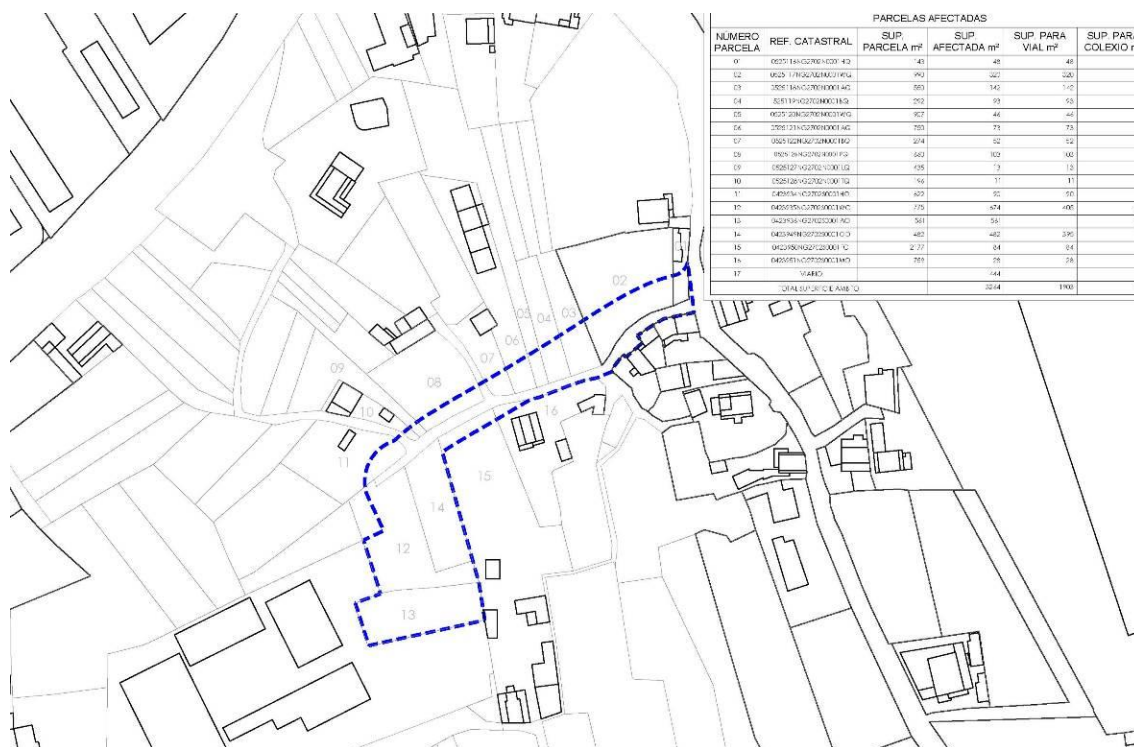


Figura nº 31. Plano da Alternativa 3 sobre cartografía catastral, con indicación das parcelas afectadas.

Afecta a un total de 17 parcelas, segundo a información catastral dispoñible.

NÚMERO PARCELA	REF. CATASTRAL
01	0525116NG2702N0001HQ
02	0525117NG2702N0001WQ
03	0525118NG2702N0001AQ
04	525119NG2702N0001BQ
05	0525120NG2702N0001WQ
06	0525121NG2702N0001AQ
07	0525122NG2702N0001BQ
08	0525126NG2702N0001PQ
09	0525127NG2702N0001LQ
10	0525128NG2702N0001TQ
11	0423934NG2702S0001HO
12	0423935NG2702S0001WO
13	0423936NG2702S0001AO
14	0423949NG2702S0001OO
15	0423950NG2702S0001FO
16	0423951NG2702S0001MO
17	VIARIO

5.5 ALTERNATIVA 4. ACCESO POR ESTRADA PO-552, ESTRADA DE CAMPOSANCOS.



Figura nº 32. Plano da Alternativa 4 sobre vista aérea.

A alternativa 4 de ordenación define un novo vial transversal á estrada autonómica PO-552, con enlace directo dende a mesma, que se apoia na topografía existente.



Figura nº 33. Imaxes da zona onde se plantea a conexión do vial da alternativa 4 coa estrada autonómica PO-552.

Discorre por unha zona actualmente vacante de edificacións e recupera un trazado xa manexado polo actualmente anulado PXOM 2008, reaxustándoo lixeiramente para evitar afectar a edificacións existentes, e que discurra por zonas vacantes de edificación. O vial proxectado remata nunha rotonda disposta ao pé da parcela dotacional docente do CEIP, definido unha zona específica para a parada dos buses e a realización das operacións de subida e baixada dos escolares.

En canto á conexión coa estrada autonómica PO-552, plantéase un acceso a noventa grados, semellante ao existente no Camiño Pedreira, se ben sería igualmente posible a definición dunha rotonda de enlace, tal e como xa recollía o pasado PXOM 2008.

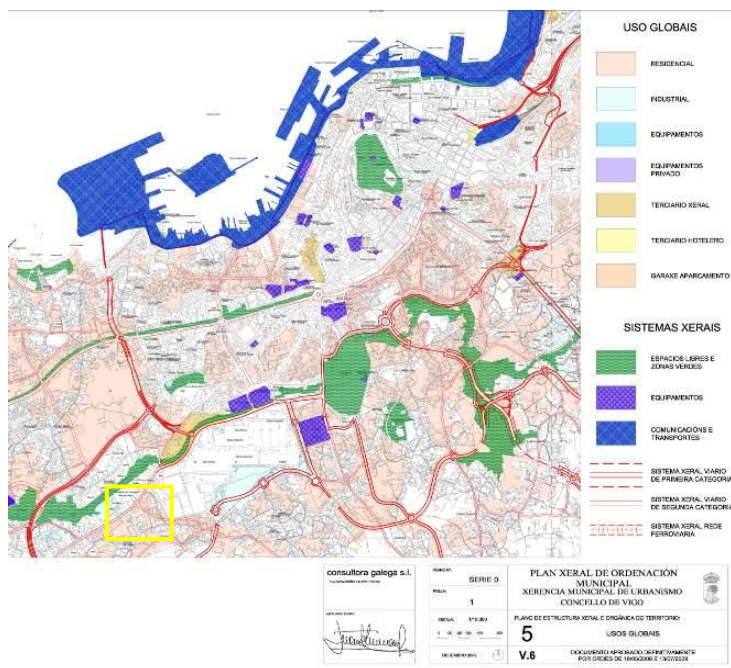


Figura nº 34. Plano de Usos Globais do anulado PXOM 2008, onde xa se recollía o enlace dun novo vial diante da sede e cocheiras de Vitrasa, por medio dunha nova rotonda.

Conta cunha zona illada e independente na que realizar a parada segura dos autocares, ao carón dunha beirarrúa especificamente adicada ao uso e estancia dos escolares, a modo de andén propio, sen afectar ao resto da circulación do vial. Esta zona acondicionarase especificamente, coidando a súa urbanización por medio da disposición de mobiliario urbano, vexetación e iluminación axeitada, procurando outorgarlle un

tratamento semellante ao dunha extensión do propio CEIP, funcionando como un espazo sensible e coidado, de recibimento e despedida dos cativos na súa xornada formativa diaria.

En canto ao vial, plantéase de sección simétrica, con aparcadoiros e beirarrúas a ambos os dous lados, o cal significará un importante incremento de prazas na zona, onde se desenvolverán as manobras de carga e descarga dos cativos dende os vehículos particulares.

Resólvense os encontros cos accesos existentes aos camiños que conectan na actualidade co mesmo, así como ás parcelas lindeiras.

Nesta zona onde se plantea o novo acceso, a parcela do CEIP conta cun deslinde irregular, que supón certas reducións espaciais entre o peche e as edificacións existentes, polo que se estima convinte aproveitar a actuación para resolver esta circunstancia, regularizando a configuración da superficie da parcela nesta zona, o cal beneficiará, á súa vez, a funcionalidade do novo acceso proxectado. Deste xeito, conseguintemente, a superficie da parcela do CEIP ampliarase lixeiramente (644 m²).

A configuración parcelaria existente neste punto favorece a resolución de dito obxectivo.

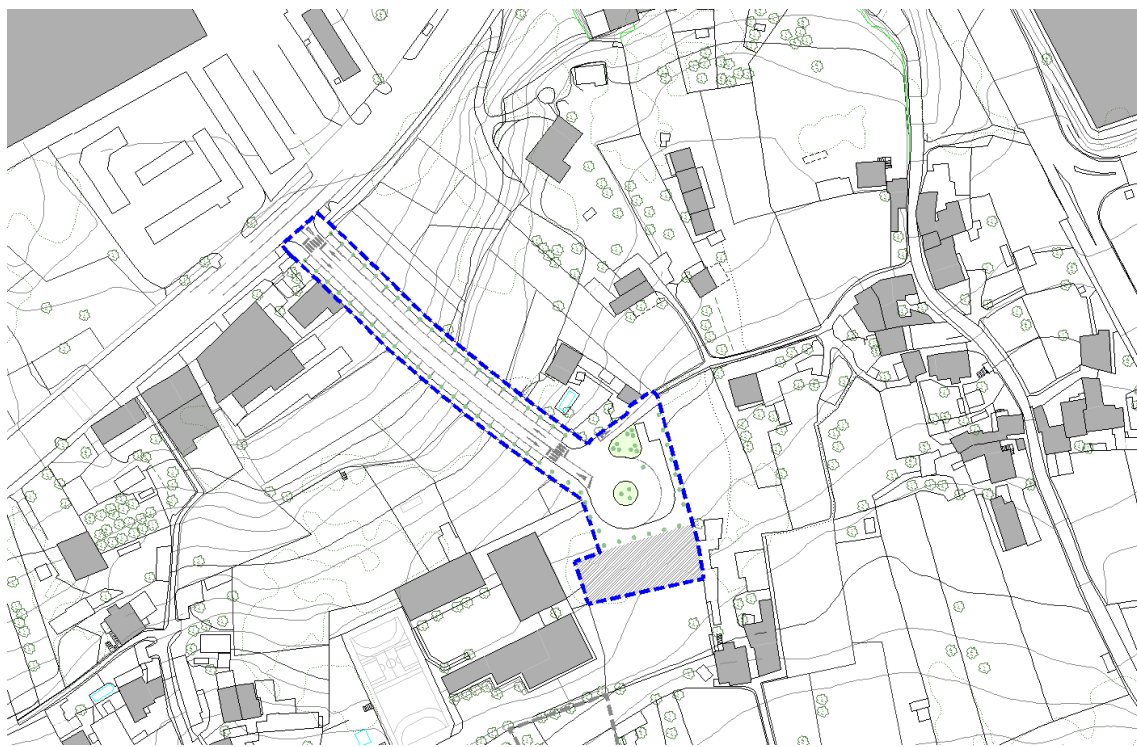


Figura nº 35. Plano da Alternativa 4 sobre cartografía municipal. En cor gris a superficie que se propón incorporar á parcela do CEIP para regularizar o seu deslinde na zona e completar a súa superficie de espazos libres.

O ámbito delimitase empregando os límites definidos pola aliñación do vial proxectado, así como o das parcelas existentes que o conforman, de forma que se garante unha adecuada inserción do acceso dentro da rede viaria existente. De acordo ao anterior, a delimitación do ámbito adáptase ao parcelario existente, sen prexuízo de certas disfuncións existentes detectadas no grafado da planimetría de clasificación do solo do PXOM 93.

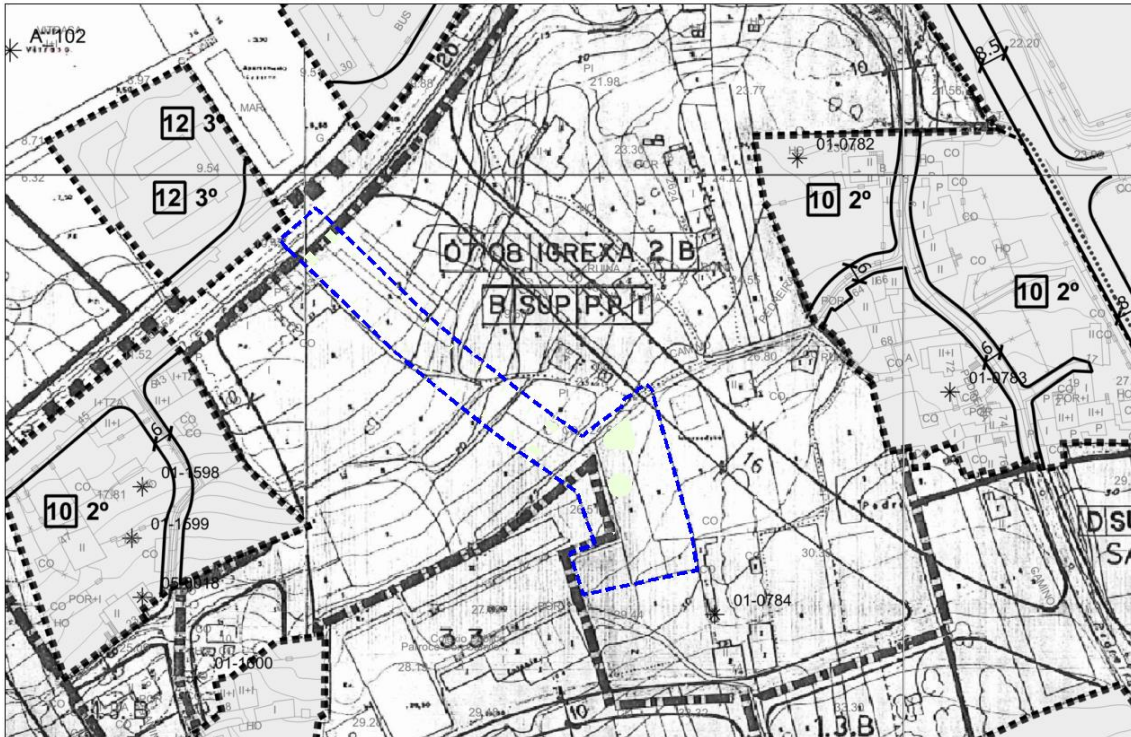


Figura nº 36. Plano da Alternativa 4 sobre planeamento vixente.

Discorre por diferentes tipos de solo: Solo urbano da actual rede viaria e solo urbano da ordenanza 3.3 do PXOU 93, e igualmente solo urbanizable (07/08/IGREXA/2/B B/SUP/PP/1), segundo o recollido no epígrafe 2º da Disposición Transitoria segunda da LSG.

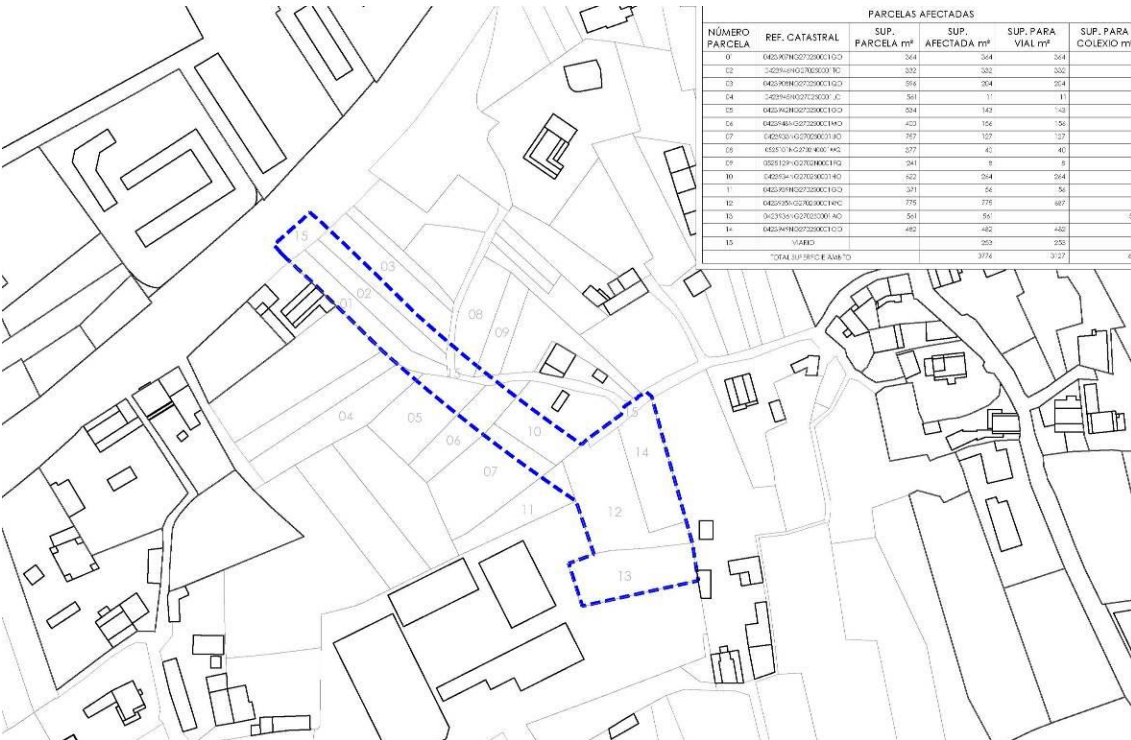


Figura nº 37. Plano da Alternativa 4 sobre cartografía catastral, con indicación das parcelas afectadas.

Afecta a un total de 15 parcelas, segundo a información catastral dispoñible.

NÚMERO PARCELA	REF. CATASTRAL
01	0423907NG2702S0001GO
02	0423946NG2702S0001TO
03	0423908NG2702S0001QO
04	0423945NG2702S0001LO
05	0423942NG2702S0001GO
06	0423948NG2702S0001MO
07	0423933NG2702S0001UO
08	0525101NG2702N0001MQ
09	0525129NG2702N0001FQ
10	0423934NG2702S0001HO
11	0423939NG2702S0001GO
12	0423935NG2702S0001WO
13	0423936NG2702S0001AO
14	0423949NG2702S0001OO
15	VIARIO

No presente DAE recóllese unha serie de planos específica de análise detallado da alternativa elixida.

6 RESUMO DOS MOTIVOS DA SELECCIÓN DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS E MÉTODO MULTICRITERIO COMPARATIVO PARA A ELECCIÓN DA ALTERNATIVA ESCOLLIDA.

6.1 SISTEMÁTICA EMPREGADA NA PUNTUACIÓN OUTORGADA A CADA ALTERNATIVA.

Todas as alternativas se avalían cunha puntuación que vai do 0 o 5, de forma que 5 puntos se outorgan como puntuación máis favorable dende a perspectiva analizada, e 0 á máis desfavorable.

Con ditas premisas, a alternativa que acade a máxima puntuación será a solución que se considere máis favorable, en termos ambientais. De seguido se pormenoriza cada un dos criterios seleccionados.

▫ Integración ambiental e paisaxística.

Se ten en consideración a afección a espazos de interese patrimonial (cultural e/ou natural), aos hábitats de interese que podan existir, ao medio natural e á vexetación de valor existente. No caso de incidencia na paisaxe, se valora a incidencia do proxecto no entorno territorial, e a capacidade das posibles medidas de cautela, correctoras ou compensatorias para facilitar a integración da urbanización do novo vial na zona.

▫ Accesibilidade e mobilidade.

Se ten en consideración a idoneidade da proposta do novo vial en resposta á necesidade detectada, procurando a eficacia do seu trazado para resolver a mellora da accesibilidade rodada segura ao CEIP, e tamén, simultaneamente, a mellora da funcionalidade viaria no tecido capilar existente, así como a accesibilidade aos asentamentos contiguos existentes. Neste obxectivo, analízase a relación da solución proposta coas redes de comunicación estruturantes do concello existentes, polo seu efecto de aliviar os fluxos actualmente existentes na rede.

Tamén se analiza a capacidade de definir e plantear na proposta zonas de estacionamento de vehículos, sen que supoñan afeccións desfavorables, e zonas seguras nas que realizar a entrega e recollida dos cativos por parte dos autocares de transporte escolar.

Neste apartado, avalíase, ademáis, a conectividade da proposta coa rede viaria actualmente existente na parroquia.

▫ Existencia de infraestruturas.

Avalíase a sostibilidade do trazado proposto en canto á sinxela resolución do enlace e conexión das infraestruturas urbanas existentes na contorna, ao longo do novo vial proxectado (abastecemento de auga, saneamento, alumeado e telecomunicacións de carácter público, e outras que fosen precisas, en condicións hixiénico sanitarias favorables) sen prexuízo da preservación do medio ambiente, e das indicacións que ao efecto establezan os servizos técnicos municipais, ou outras administracións concorrentes, así como as propias compañías concesionarias dos devanditos servizos.

Tamén se avalía a incidencia do novo vial previsto en canto á xeración de residuos, así como na emisión de contaminantes á atmosfera.

▫ Adecuación funcional.

Se avalía a incidencia da proposta en canto á vertebración funcional da trama e o tecido parroquial, analizando a contribución da mesma para acadar unha máis áxil e completa operatividade funcional, así como favorecer a mellora da calidade de vida e cohesión social na contorna, dende unha perspectiva integrada. Neste senso, considérase importante a imbricación da actuación ás estruturas e redes existentes de maior rango, así como á posibilidade de aproveitar as vantaxes doutras inversións xa realizadas ou vindeiras de titulariedade pública, en aras á procura da máxima rendabilidade das inversións e á optimización dos recursos asociados ás mesmas.

▫ Integración territorial.

Avalíase a caracterización da proposta en canto á idoneidade da integración territorial e urbanística, en canto á resolución de necesidades complementarias aos usos existentes, así como ao resto de actividades urbanas e sistemas xerais estruturantes do concello, na procura da obtención dun óptimo resultado xeral, dende a aplicación de criterios sostibles e de respecto ao medio ambiente e ao medio circundante.

De seguido se aplican ditos criterios a cada unha das alternativas escollidas.

En todas elas a sección do viario proposto é de 16 metros. Ademáis, igualmente, en todas elas, a disposición do novo acceso proposto se dispón sen afectar a edificacións existentes, por espazos despexados e vacantes. Sen embargo, en función do punto de enlace de cada unha das alternativas co tecido viario existente, danse diferentes casuísticas de conexión, algunhas das cales poden complexizar a manobrabilidade dos vehículos de transporte escolar, e mesmo a necesidade de coordinar o tráfico na zona por medio de semáforos, dada a escasa sección existente en certas zonas. En todas elas se contempla a disposición de pantallas liñais de arboredo, ao longo do seu trazado, en ambas as dúas beirarrúas.

A chegada do novo vial proxectado se realiza, igualmente, en zonas despexadas da parcela do CEIP, procurando a óptima funcionalidade do mesmo, e a seguridade viaria nas operacións de chegada e partida dos cativos nos autocares de transporte de pasaxeiros.

Ademáis, para cada unha das alternativas se realiza unha estimación económica orientativa da actuación, contemplando tanto a expropiación dos terreos como a execución das obras de execución da devandita alternativa. Orientativamente, se empregan os seguintes valores na estimación realizada:

- Expropiación dos terreos. Realízase unha estimación en función de si o solo en cuestión se atopa en condición de urbanizado ou rural, segundo o regulado ao efecto no Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de outubro, polo que se aproba o texto refundido da Lei do Solo e rehabilitación urbana. Asígnaselles os seguintes importes orientativos:

	Custe estimado
Solo Urbanizado:	124 €/m ²
Solo Rural:	25€/m ²

- Urbanización dos terreos. Establécese un custe medio para a execución e urbanización do novo vial proxectado. Asígnaselle un custe de execución material: 150,00€/m²

6.2 ALTERNATIVA 0. AUSENCIA DE INTERVENCIÓN.

Se lle outorgan 5 puntos para a integración ambiental e paisaxística e cero para os restantes. Para o apartado correspondente ás sinerxías de mobilidade provocadas se lle outorga valor 0, xa que aquelas serán nulas en relación á situación actual, debido á ausencia da iniciativa.

6.3 ALTERNATIVA 1. ACCESO POR ESTRADA MATAMÁ-PAZÓ.

Non afecta a espazos protexidos.

Enlaza na estrada Matamá Pazó, e conta cun trazado perpendicular a esta e ao centro docente CEIP, nunha zona altamente consolidada pola edificación, o cal mitigaría igualmente o impacto do novo trazado. Non afecta a edificacións existentes.

As infraestruturas e os accesos son suficientes, se ben non conta cunha óptima maniobrabilidade para os vehículos de transporte escolar, ao tratarse dunha zona altamente consolidada e estreita na zona onde se pode plantear a conexión. A facilidade de conexión peonil co resto da trama urbana é media, pois so se atopa completamente humanizado o treito da estrada Matamá-Pazó máis próximo á igrexa parroquial, á cal dará continuidade o novo vial proxectado. Sen embargo, pola outra orientación do vial, cara o Este, onde non se atopa urbanizado, persistirán as condicións viarias actuais. Polo tanto, non se acadará a continuidade da humanización no enlace do novo acceso proxectado coa totalidade da rede viaria existente.

Os custos previstos do proxecto son asumibles en canto á urbanización do vial, xa que conta cun trazado plano e de escasa superficie, que acada un total de 1.980 m².



SITUACIÓN BÁSICA DO SOLO (ART. 21 LEI 7/2015)

Situación Básica Do Solo	Superficie
Solo Rural	0m ²
Solo Urbanizado	1.980m ²
Total	1.980m ²

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DA ACTUACIÓN:

Expropiación dos terreos	Superficie	Custe	TOTAL
Solo Urbano:	1.841m ²	124€/m ²	228.284 €
Solo Rústico:	0m ²	25€/m ²	0 €
TOTAL EXPROPIACIÓN:			228.284 €
Urbanización dos terreos	1.980m ²		
Execución material		150,00€/m ²	
Beneficio industrial (6%)+ Gastos xerais (13%)		28,50€/m ²	
Total execución por contrata		178,50€/m ²	
IVE (21%)		37,48€/m ²	
TOTAL (PEM+Execución por Contrata +IVE)		215,98€/m ²	427.640,40 €

TOTAL CUSTES ESTIMADOS DA ACTUACIÓN ALT.1:

655.924,40 €

Non existen terreos públicos na zona, nin posibilidade de aproveitar as vantaxes doutras inversións xa realizadas.

Existe unha escasa complementariedade da nova infraestrutura viaria proxectada coas existentes no entorno, xa que esta só resolverá o acceso ao centro, nunha zona igualmente densamente consolidada pola edificación, sen aportar maiores beneficios á comunidade próxima. Por elo, a complementariedade funcional e operativa do proxecto coas actividades existentes no entorno se considera de grado baixo.

6.4 ALTERNATIVA 2. ACCESO POR ZONA ALTA DO CAMIÑO PEDREIRA

Non afecta a espazos protexidos.

Enlaza na zona alta do Camiño Pedreira definindo un eixo Este-Oeste, que discorre por unha zona vacante con lixeira pendente descendente. O trazado do vial proposto neste caso apóiase en varias das aliñacións definidas polo PXOU de 1993 na zona. Na parte alta do Camiño da Pedreira entra cara o Oeste seguindo o trazado dun vial predefinido polo PXOU, de 16m de sección entre aliñacións, e despois xira novamente ao Oeste, para adaptase a un vial igualmente proposto polo PXOU 93, de 10m de sección entre aliñacións, chegando así ao CEIP. Atópase colindante co asentamento residencial existente, por debaixo do cruce do Camiño Pedreira coa estrada Matamá Pazó.

A facilidade de conexión peonil co resto da trama urbana se valora cun grao baixo, pois o Camiño Pedreira non se atopa humanizado, polo que, fora do ámbito da actuación persistirán as condicións viarias actuais, se acadarse, polo tanto, a continuidade da humanización entre o novo vial e a rede viaria existente.

Ao discurrir por certos espazos abertos, podería ocasionar unha certa incidencia visual que sería preciso mitigar por medio da disposición de pantallas do arboredo perimetral.

As infraestruturas e os accesos se complementan e coordinan cos existentes, polo que coa proposta de intervención serán suficientes, e non será preciso realizar outras novas

inversións para asegurar a accesibilidade. Sen embargo, ao tratarse dun novo trazado viario, con entrada e saída dende o Camiño Pedreira, a actuación non poderá contribuir a reducir os fluxos que actualmente soporta dito camiño, senón que mesmo poderá aumentalos en horas punta.

Os custes de urbanización son máis elevados, fundamentalmente vencellados ao trazado do viario proxectado, que non existe na actualidade.

SITUACIÓN BÁSICA DO SOLO (ART. 21 LEI 7/2015)

Situación Básica Do Solo	Superficie
Solo Rural	918m ²
Solo Urbanizado	2218m ²
Total	3136m ²

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DA ACTUACIÓN:

	Superficie	Custe	TOTAL
Expropiación dos terreos			
Solo Urbano:	2.186m ²	124€/m ²	271.064 €
Solo Rústico:	950m ²	25€/m ²	23.750 €
TOTAL EXPROPIACIÓN:			294.814 €
Urbanización dos terreos	3.136m ²		
Execución material		150,00€/m ²	
Beneficio industrial (6%)+ Gastos xerais (13%)		28,50€/m ²	
Total execución por contrata		178,50€/m ²	
IVE (21%)		37,48€/m ²	
TOTAL (PEM+Execución por Contrata +IVE)		215,98€/m ²	677.313,28 €

TOTAL CUSTES ESTIMADOS DA ACTUACIÓN ALT.2:

972.127,28 €

Acada unha superficie total de 3.136 m².

Non existen terreos públicos na zona, nin posibilidade de aproveitar as vantaxes doutras inversións xa realizadas.

Existe unha maior complementariedade do vial proxectado coas características do asentamento, xa que éste poderá facilitar a comunicación a un barrio existente.

Existe unha escasa complementariedade da nova infraestrutura viaria proxectada coas existentes no entorno, xa que, ademáis de resolver o aceso ao CEIP, este non poderá mellorar substancialmente a mobilidade da zona, ao tratarse dun vial sen saída que non en aportará maiores beneficios á comunidade próxima. Por elo, a complementariedade funcional e operativa do proxecto coas actividades existentes no entorno se considera de grado baixo.

6.5 ALTERNATIVA 3. ACCESO POR ZONA BAIXA DO CAMIÑO PEDREIRA.

A proposta non afecta a espazos protexidos.

Enlaza nunha cota intermedia do Camiño Pedreira, cun trazado segundo un eixo Este-Oeste, partindo daquel, e discorrendo apoiándose na traza do camiño actualmente existente, manténdose a cota practicamente uniforme. Nace do asentamento residencial existente nese punto do Camiño Pedreira, na cota media do primeiro treito do camiño, zona densamente consolidada pola presenza de edificacións. Esta circunstancia dificulta a manobrabilidade dos vehículos de transporte escolar.

A facilidade de conexión peonil co resto da trama urbana se valora cun grao baixo, pois o Camiño Pedreira non se atopa humanizado, polo que, fora do ámbito da actuación persistirán as condicións viarias actuais, se acadarse, polo tanto, a continuidade da humanización entre o novo vial e a rede viaria existente. Ademáis, a pesar de apoiarse sobre o camiño transversal existente, a estreitez do Camiño de Pedreira, xustamente nesta zona do enlace, dificulta substancialmente as manobras dos vehículos de transporte de pasaxeiros, especialmente acusado en horas punta do uso do vial, o que seguramente precisaría da instalación de semáforos para o control da circulación.

Ao discurrir por espazos xa antropizados, sobre a traza dun vial existente, non causaría a priori incidencia visual importante no medio, sendo practicamente o único preciso regularizar as aliñacións dos peches existentes, e dotar de servizos o acceso proposto. Sen prexuízo do anterior, contéplase mitigar o seu posible impacto visual por medio da disposición de pantallas do arboredo perimetral lonxitudinais en ambas beirarrúas.

As infraestruturas e os accesos se complementan e coordinan cos existentes, apoiándose na medida do posible nos xa actualmente existentes no camiño que serve de soporte a esta alternativa, polo que coa proposta de intervención serán suficientes, e non será preciso realizar outras novas inversións para asegurar a accesibilidade. Sen embargo, trátase dun novo trazado viario, con entrada e saída dende o Camiño Pedreira, polo que non contribuirá a reducir os fluxos que actualmente soporta dito camiño, senón que incluso poderá aumentalos en horas punta.

Os custes de urbanización son semellantes aos da primeira alternativa, fudamentalmente vencellados ao trazado do viario proxectado, que se apoia nun vial existente de reducida dimensión e escasa entidade.

SITUACIÓN BÁSICA DO SOLO (ART. 21 LEI 7/2015)

Situación Básica Do Solo	Superficie
Solo Rural	2621m ²
Solo Urbanizado	643m ²
Total	3264m ²

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DA ACTUACIÓN:

Expropiación dos terreos	Superficie	Custe	TOTAL
Solo Urbano:	643m ²	124€/m ²	79.732 €
Solo Rústico:	2.621m ²	25€/m ²	65.525 €
TOTAL EXPROPIACIÓN:			145.257 €
Urbanización dos terreos vial	2.154m ²		
Execución material		150,00€/m ²	
Beneficio industrial (6%)+ Gastos xerais (13%)		28,50€/m ²	
Total execución por contrata		178,50€/m ²	
IVE (21%)		37,48€/m ²	
TOTAL (PEM+Execución por Contrata +IVE)		215,98€/m ²	465.220,92 €
Urbanización dos terreos parcela	1.110m ²		
Execución material		30,00€/m ²	
Beneficio industrial (6%)+ Gastos xerais (13%)		5,70€/m ²	
Total execución por contrata		35,70€/m ²	
IVE (21%)		7,49€/m ²	
TOTAL (PEM+Execución por Contrata +IVE)		43,19€/m ²	47.940,90 €
TOTAL URBANIZACIÓN VIAL + PARCELAS			513.161,28 €
TOTAL CUSTES ESTIMADOS DA ACTUACIÓN ALT.3:			658.418,82 €

Acada unha superficie total de 3.264 m².

Non existen terreos públicos na zona, nin posibilidade de aproveitar as vantaxes doutras inversións xa realizadas.

Existe unha maior complementariedade do vial proxectado coas existentes na contorna, xa que, ademáis de resolver o acceso ao CEIP, éste poderá mellorar as condicións da parte da rede viaria existente na que se apoia, recualificandoa. Sen embargo, non poderá mellorar substancialmente a mobilidade da zona, ao tratarse dun vial sen saída que non en aportará maiores beneficios á comunidade próxima. Por elo, a complementariedade funcional e operativa do proxecto coas actividades existentes no entorno se considera de grado baixo.

6.6 ALTERNATIVA 4. ACCESO POR ESTRADA PO-552, ESTRADA DE CAMPOSANCOS.

A proposta non afecta a espazos protexidos.

O vial proposto enlaza na estrada PO-552, coñecida como estrada de Camposancos, discorrendo por unha zona despexada de edificacións con lixeira pendente ascendente dende a estrada autonómica. Conta con suficiente espazo para garantir a maniobrabilidade e seguridade na mobilidade dos vehículos de transporte dos alumnos e alumnas. Non afecta a espazos protexidos.

Ao discurrir apoiado na rasante dos terreos, e preverse a disposición de arboredo perimetral, nunha zona fortemente antropizada pola inercia das dinámicas consustanciais á actividade vencellada ás dinámicas existentes no vial autonómico, nesta zona do primeiro anel exterior da cidade, non causaría a priori incidencia visual significativa.

As infraestruturas e os accesos se complementan e coordinan cos existentes, polo que coa proposta de intervención serán suficientes, e non será preciso realizar outras novas inversións para asegurar a accesibilidade. A facilidade de conexión peonil co resto da trama urbana se valora cun grao alto, xa que vertebrada a dotación do CEIP existente coa rede viaria autonómica principal existente, que conta coa consideración de sistema xeral viario. A PO-552 conta cunha sección viaria formada por dous carrís para tráfico rodado, unha banda de aparcamento a cada lado do vial e beirarrúas. Esta configuración facilita a accesibilidade directa ao centro docente, dende unha estrada de rango principal, tanto dende o punto de vista rodado como peonil, aliviando, ademais, o tráfico existente na rede capilar local existente na contorna do CEIP.

Os custos de urbanización serán algo máis elevados, fundamentalmente vencellados ao trazado do viario proxectado e ás pequenas labores de acondicionamento das rasantes definitivas por medio da compensación de vaciados e desmontes con recheos menores, e a execución de certos muros que permitan definir unha plataforma continua e integrada no medio.

SITUACIÓN BÁSICA DO SOLO (ART. 21 LEI 7/2015)

Situación Básica Do Solo	Superficie
Solo Rural	3439m ²
Solo Urbanizado	337m ²
Total	3776m ²

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DA ACTUACIÓN:

Expropiación dos terreos	Superficie	Custe	TOTAL
Solo Urbano:	337m ²	124€/m ²	41.788 €
Solo Rústico:	3.439m ²	25€/m ²	85.975 €
TOTAL EXPROPIACIÓN:			127.763 €
Urbanización dos terreos vial	3.132m ²		
Execución material		150,00€/m ²	
Beneficio industrial (6%)+ Gastos xerais (13%)		28,50€/m ²	
Total execución por contrata		178,50€/m ²	
IVE (21%)		37,48€/m ²	
TOTAL (PEM+Execución por Contrata +IVE)		215,98€/m²	676.449,36 €
Urbanización dos terreos parcela	644m ²		
Execución material		30,00€/m ²	
Beneficio industrial (6%)+ Gastos xerais (13%)		5,70€/m ²	
Total execución por contrata		35,70€/m ²	
IVE (21%)		7,49€/m ²	
TOTAL (PEM+Execución por Contrata +IVE)		43,19€/m²	27.814,36 €
TOTAL URBANIZACIÓN VIAL + PARCELAS			704.263,72 €

TOTAL CUSTES ESTIMADOS DA ACTUACIÓN ALT.4: 832.026,72 €

Acada unha superficie total de 3.776 m².

A proposta enlaza con viario de sistema xeral de titularidade supramunicipal, como é al PO-552. Consequentemente, poden darse xinerxias que permitan poder aproveitar as vantaxes doutras inversións xa realizadas ou vindeiras.

Nomeadamente, durante o pasado ano 2020, a Axencia Galega de Infraestruturas (AXI) ven realizar obras de mellora da seguridade viaria nun tramo de 4,5 kilómetros da estrada autonómica PO-552, nomeadamente entre a intersección cas estradas de Matamá e Muíños, e á entrada de San Miguel de Oia, por medio da definición de novas rotondas de xiro, para facilitar os cambios de sentido en condicións de seguridade, o calmado do tráfico, modernado a velocidade, así como intervencións puntuais en pequenos tramos de beirarrúas, o reforzo da sinalización dos pasos de cebra, e as zonas de aparcamento, e a mellora das paradas de autobús.

Existe unha alta complementariedade do vial proxectado coas características do medio rururbano que caracteriza a zona, xa que éste comunicará directamente o CEIP coa estrada autonómica, e beneficiará a mellora da permeabilidade viaria cara o diseminado residencial existente, puidendo mesmo xerar un percorrido dun único sentido para os residentes do mesmo, liberando así tráfico do Camiño Pedreira.

Ademáis, ao plantear o novo vial de acceso ao CEIP dende a PO-552, desconxestionarase a priori moito tráfico específico con destino ao centro, que discorre na actualidade polo Camiño Pedreira e a estradas Matamá-Pazó. Por elo, a complementariedade funcional e operativa do proxecto coas actividades existentes no entorno se considera de grado alto.

De seguido se acompaña cadro resumo da avaliación das diferentes alternativas propostas.

Alternativa	Integración ambiental e paisaxística	Accesos	Infraestruturas	Adecuación funcional	Integración territorial e urbanística	Puntuación
0	5	0	0	0	0	05,00
1	3	2	3	2	3	13,00
2	2	2	1	2	2	09,00
3	4	2	1	2	3	12,00
4	3	4	4	4	4	19,00

A ordenación física escollida facilita o mantemento e a continuidade da actividade docente do CEIP, así como o seu crecemento ordenado e harmonizado, por mor dunha pequena superficie parcela complementaria a adicionar ao CEIP, así como a mobilidade rodada e peonil no entorno do centro e dos asentamentos residenciais contiguos.

En canto ás obras a realizar, contéplase, como elemento fundamental, a execución do novo vial proxectado, por medio do cal dar resposta á acuciante necesidade inminente de acceso seguro ao CEIP, mellorando igualmente á accesibilidade aos asentamentos existentes. Complementariamente á obra de urbanización do devandito vial, desenvolverase o reforzo dos servizos urbanos actualmente existentes, dotándoo das infraestruturas e servizos correspondentes, así como as precisas para garantir a necesaria ensamblaxe ambiental e paisaxística da actuación, no contexto territorial onde se localiza.

Como resultado da avaliación comparativa realizada das alternativas estudadas, resulta a elección da alternativa de ordenación elixida, que define un vial que nace da estrada autonómica PO-552, que conta cunha superficie de 3.166 m², e definindo ademáis unha

superficie de ampliación do CEIP que acada os 660 m². De todo elo resulta a superficie total do ámbito do PEI, que acende a 3.776 m².

Os materiais a empregar na construción do vial (pavimentos, desaugues, vexetación, etc, etc) serán acordes aos existentes actualmente na contorna, e pularán pola súa mellor integración paisaxística na mesma. Se ben se incorpora unha proposta orientativa dos mesmos, definirase polo miúdo no PEI e no proxecto de urbanización do vial.

7 DESCRICIÓN E XUSTIFICACIÓN DA SOLUCIÓN ADOPTADA.

De acordo ao anterior, a solución adoptada é a Alternativa 4, en base á avaliación comparativa realizada das alternativas analizadas escollidas, de acordo coas determinacións recollidas no apartado correspondente deste DAE. A estes efectos, recóllese unha serie de planos de análise detallado da Alternativa 4 elixida, entre os que se achegan no presente DAE.

Como xa se indicou anteriormente, esta solución deséñase tendo en conta os seguintes puntos estratéxicos:

- Resolución do acceso ao CEIP dende unha estrada da rede principal, nomeadamente de titularidade autonómica.
- Resolución do acceso nunha zona actualmente vacante, onde se garante a accesibilidade segura e manobrabilidade dos vehículos de transporte escolar, definindo unha zona específica, contigua ao propio vial e á entrada ao CEIP, na que realizar as operacións de subida e baixada aos autocares, por parte dos escolares, en condicións seguras, e na que poder esperar ao autobús, de ser o caso. Proponse realizar un tratamento de humanización singularizado desta zona, que tome especial conta do seu uso maioritario por parte dos cativos, traballándoo como unha antesala ou vestíbulo de acceso ao CEIP.
- Completado e regularización da parcela do CEIP, nunha zona actualmente constreñida por unha xeometría de deslinde irregular, aumentando lixeiramente a superficie da parcela.
- Mellora da mobilidade na rede viaria na contorna do CEIP, liberando tráfico rodado do estreito Camiño Pedreira, actualmente moi densificado, e da estrada Matamá-Pazó.
- Integración visual da proposta do novo vial no medio circundante por medio da definición de sendas ringleiras verdes de arboredo ao longo das beirarrúas proxectadas, así como de bosquetes na zona alta onde se localiza o novo acceso proxectado.
- Preservación dos ecosistemas existentes e da conectividade ecolóxica por medio da defición de pasos inferiores de comunicación da fauna existente entre ambos lados do novo vial proxectado.

O resto das determinacións da proposta seleccionada xa se atopan indicadas no apartado correspondente de descrición das alternativas o nos planos de ordenación.

7.1 MOBILIDADE.

Debido á conxestionada rede viaria existente na contorna do CEIP (estrada Matamá-Pazó e Camiño Pedreira), así como á necesidade de ofrecer unha solución verdadeiramente solvente para o futuro, se considera fundamental enlazar o novo vial proposto demandado na estrada autonómica PO-552, garantindo así unha óptima e directa conectividade viaria

co centro, o cal favorecerá igualmente, unha vez realizado, mesmo os tempos de traslado dos cativos ao centro.

A proposta de ordenación plantea un novo vial, a escala local, que permita resolver a accesibilidade ao CEIP, nunha zona de terreo amplo, onde existe solo vacante, de feito que a actuación non seguerá constriñendo a zona do actual acceso existente, onde existen igualmente accesos a vivendas particulares.

Ademáis, o novo vial proxectado acollerá prazas de aparcadoiro e carga e descarga, para vehículos automóveis e autobuses, favorecendo así manobras de entrega e recollida dos meniños por parte dos seus tutores, así como outros fluxos complementarios, e igualmente o acceso directo para as operacións de carga e descarga de mercadorías e materias primas directamente ao interior do CEIP.

7.2 ADECUACIÓN PAISAXÍSTICA E AMBIENTAL.

De conformidade coa análise territorial realizada, se acredita que os terreos nos que se propón o novo vial de acceso ao CEIP Párroco don Camilo non dispoñen de condicións que requiran a súa protección polos seus valores ambientais ou paisaxísticos, en base á clasificación que actualmente teñen no planeamento vixente do concello, ao atoparse incluídos nun solo de desenvolvemento urbanístico no vixente PXOU 93 e igualmente na revisión do PXOM en elaboración na actualidade.

A zona está integrada, dende a perspectiva ambiental, na unidade de paisaxe da Curso Baixo do Val do Lagares, que se configura como un territorio de transición cara o bordo costeiro litoral.

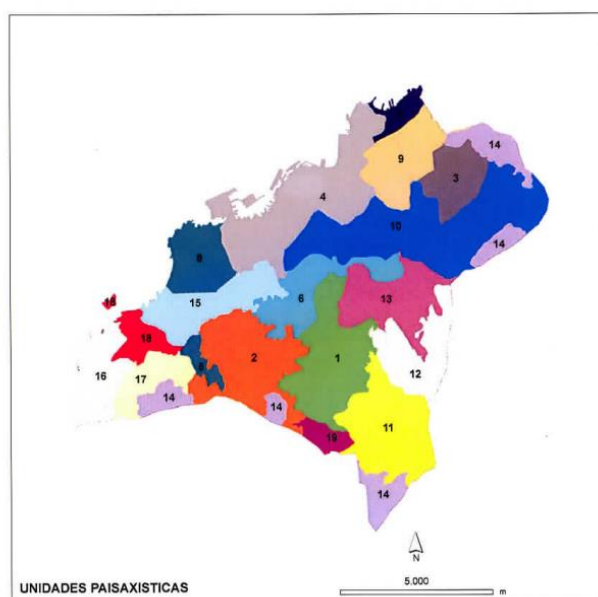


Figura nº38. Vista do diseminado de vivendas existente ao longo da estrada Matamá-Pazó, na parroquia de Comesaña.



Figura nº 39. Instalación do CEIP Párroco Don Camilo, e ao fondo a Polígono do Carmauxo e o Polígono de Balaídos do Consorcio Zona Franca de Vigo.

Mapa 44: Unidades Paisaxísticas



 **XUNTA DE GALICIA**
**CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL,
OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTES**
División Xeral de Urbanismo
APROBADO PARCIALMENTE, nos termos sinalados
polo Orde do Conselleiro de Política Territorial,
Obras Públicas e Transportes de data 16 de maio
de 2008.
Santiago de Compostela o 12 de agosto de 2008.

PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE VIGO
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
O Plan Xeral de Ordenación Municipal de Vigo, aprobado polo Consello Municipal de Vigo, en sesión de 29 de maio de 2008, e polo Consello de Goberno do Concello de Vigo, en sesión de 29 de maio de 2008, e polo Consello de Goberno do Concello de Vigo, en sesión de 29 de maio de 2008.

Título II: As unidades paisaxísticas. A. Zonas de Paisaxe.

UNIDADE PAISAXÍSTICA	DETALLE
1	UNIDADE PAISAXÍSTICA
2	UNIDADE PAISAXÍSTICA
3	UNIDADE PAISAXÍSTICA
4	UNIDADE PAISAXÍSTICA
5	UNIDADE PAISAXÍSTICA
6	UNIDADE PAISAXÍSTICA
7	UNIDADE PAISAXÍSTICA
8	UNIDADE PAISAXÍSTICA
9	UNIDADE PAISAXÍSTICA
10	UNIDADE PAISAXÍSTICA
11	UNIDADE PAISAXÍSTICA
12	UNIDADE PAISAXÍSTICA
13	UNIDADE PAISAXÍSTICA
14	UNIDADE PAISAXÍSTICA
15	UNIDADE PAISAXÍSTICA
16	UNIDADE PAISAXÍSTICA
17	UNIDADE PAISAXÍSTICA

Figura nº 40. Unidades de paisaxe do concello de Vigo. A zona analizada se atopa na unidade 15. Curso Baixo do Lagares. Fonte: Estudo de Paisaxe do PXOM 2008. Siotuga.

A zona na que se plantea a execución do novo acceso ao CEIP Párroco Don Camilo encádrabase na Unidade de Paisaxe nº 15, denominada Curso Baixo do Lagares no Estudo da paisaxe do anulado PXOM 2008.

A zona obxecto de estudo non é visible dende a costa, e non está incluída no ámbito de xestión do Plan de Ordenación do Litoral, como xa se sinalou.

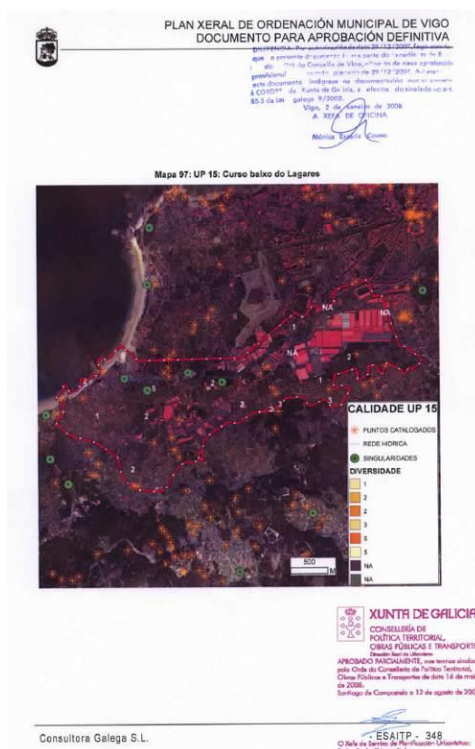


Figura nº 41. Delimitación da Unidade Paisaxística Curso Baixo do Lagares.

ESAITP do PXOM 2008 anulado. Anexo de Imaxes das Unidades Paisaxísticas.

Fonte: Estudo de Paisaxe do PXOM 2008. Siotuga.

Na imaxe seguinte, se recollen as unidades de paisaxe establecidas polo PXOM anulado de 2008, cunha avaliación da calidade de cada unha delas, en base á sistemática elaborada no estudo ambiental daquela. A unidade onde se atopa a zona delimitada se establecía como de calidade media.

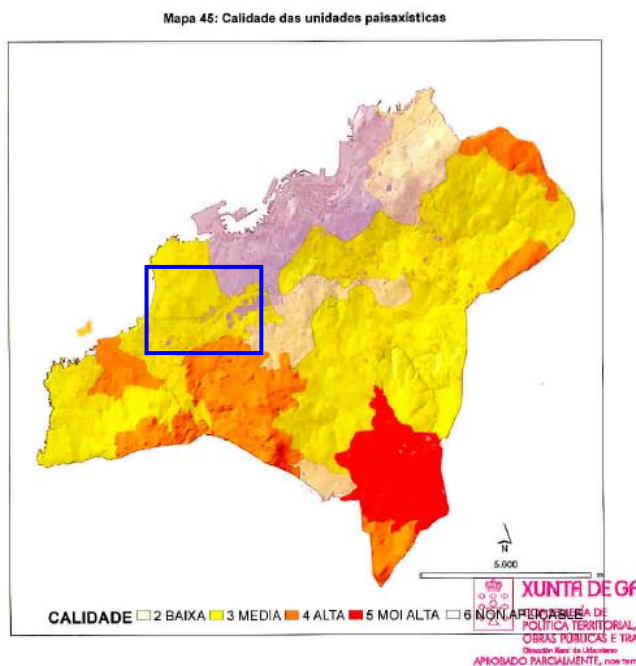


Figura nº 42. Calidade das unidades paisaxísticas. Estudo da paisaxe do ESAITP do PXOM 2008 anulado.
Anexo de Imaxes das Unidades Paisaxísticas. Fonte: Siotuga.

En canto á fragilidade visual das devanditas unidades da paisaxe, ésta establecíase
como de nivel medio:

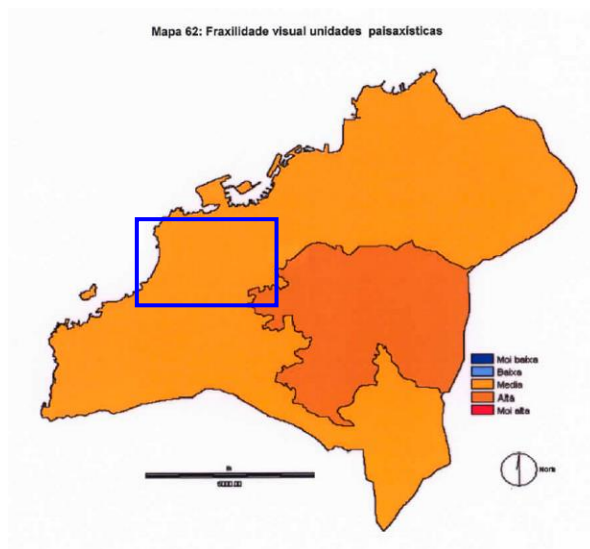


Figura nº 43. Fragilidade visual das unidades paisaxísticas. Estudo da paisaxe do ESAITP do PXOM 2008
anulado. Anexo de Imaxes das Unidades Paisaxísticas. Fonte: Estudo de Paisaxe do PXOM 2008. Siotuga.

Ademáis, en canto á paisaxe propiamente, igualmente se trataba dunha zona de
media fragilidade visual da paisaxe:

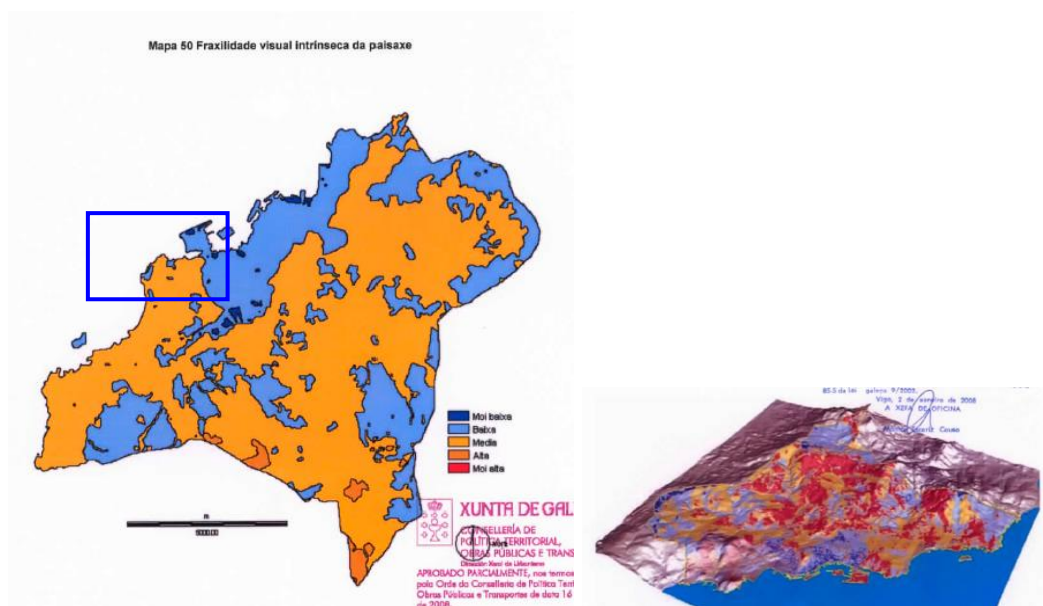


Figura nº 44. Fraxilidade visual intrínseca da paisaxe. Estudo da paisaxe do ESAITP do PXOM 2008 anulado. Anexo de Imaxes das Unidades Paisaxísticas. Fonte: *Estudo de Paisaxe do PXOM 2008*. Siotuga.



Figura nº 45. Vista do Polígono de Balaidos (esquerda) e do Polígono do Caramuxo (dereita, o río Lagares e a estrada PO-552. Ao fondo a zona de transición cara o diseminado urbano onde se sitúa o CEIP Párroco Don Camilo.

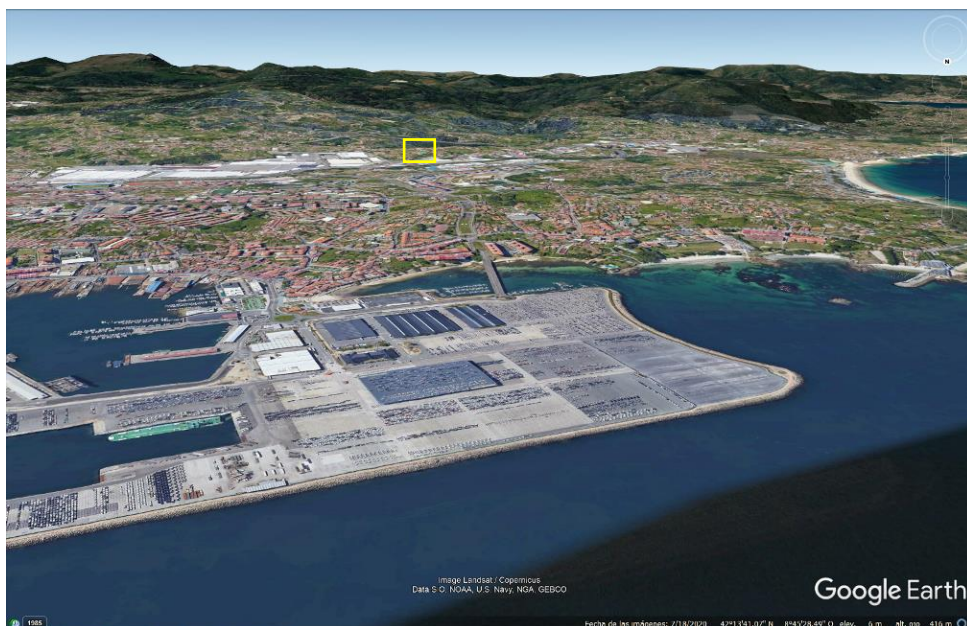


Figura nº 46. Vista dende a fronte litoral cara o interior. Polo escasa diferenza de cota e a pequena escala da actuación a desenvolver, nun medio xa fortemente antropizado, así como pola distancia existente, o novo vial proxectado non será perceptible dende o mar.



Figura nº 47. Vista do CEIP e a estrada de Camposancos PO-552, dende a que se plantea o novo vial proxectado. A topografía descende suavemente dende o CEIP cara o devandito vial e o val do Lagares, dende o que non será visible.

7.3 REDE VIARIA E SERVIZOS URBANÍSTICOS.

7.3.1 REDE VIARIA E APARCADOIROS.

A nova rede viaria proxectada é a suficiente e necesaria para garantir o acceso ao CEIP Párroco don Camilo, acoollendo novos estacionamentos públicos. Se conecta directamente coa estrada autonómica PO-552 existente.

7.3.2 **REDE DE ABASTECIMENTO DE AUGA.**

Segundo información facilitada polo concello existe unha rede de abastecemento ao longo dos viais e a estrada que rodean a actuación, que será suficiente para dar servizo a rede necesaria para a apertura do novo vial.

7.3.3 **REDE DE SANEAMENTO.**

Existen redes de saneamento de PVC para fecais e pluviais na estrada PO-552. No novo vial proposto se proxecta a execución dunha nova rede de pluviais. Proponse inicialmente un colector de pluviais centrado no eixo do vial e inbornais a cada lado do vial.

7.3.4 **REDE DE ENERXÍA ELÉCTRICA, GAS E TELECOMUNICACIÓNS.**

Proponse un trazado para a rede de subministro eléctrico, alumeadado público e telecomunicacións, unha rede para a Compañía Telefónica e outra para outros operadores.

Na actuación non se prevé inicialmente a instalación de rede de gas.

7.4 **A PARCELA DO CEIP.**

Aprovéitase a definición concreta do novo vial de acceso ao CEIP, que se plantea por unha zona actualmente vacante da parcela do mesmo, partindo da estrada autonómica PO-552, para regularizar lixeiramente precisamente esta zona da parcela, adicionando á mesma unha superficie de 644 m², o cal favorecerá contribuir, do mesmo xeito, a optimizar a funcionalidade do novo acceso proxectado.

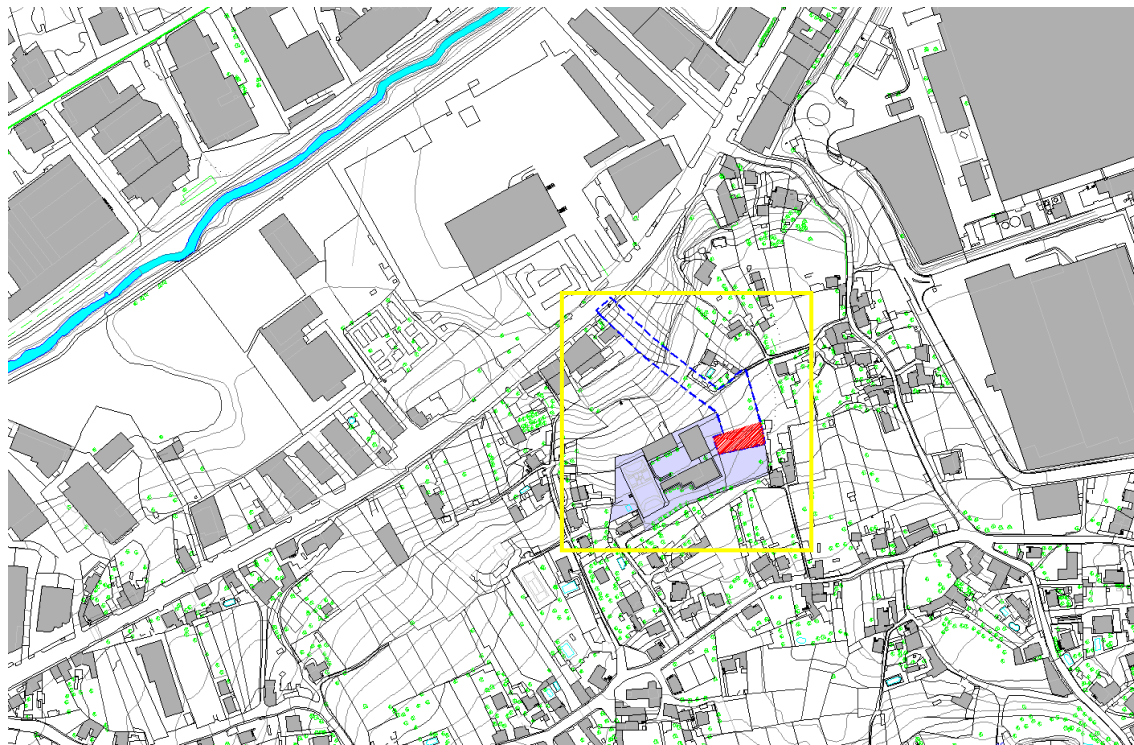


Figura nº 48. Superficie a incorporar á parcela do CEIP Párroco Don Camilo.

7.5 CUANTIFICACIÓN RESUMO DA PROPOSTA

SUPERFICIE TOTAL DO PEI: 3.776 m².

SUPERFICIE TOTAL DA REDE VIARIA PROXECTADA: 3.132 m².

SUPERFICIE TOTAL DE PARCELA PARA AMPLIACIÓN DO CEIP: 644 m².

Nº PLAZAS APARCADOIRO TOTAIS: 32 ud.

Nº PLAZAS APARCADOIRO MOBILIDADE REDUCIDA: 4 ud.

Nº PLAZAS APARCADOIRO AUTOCARES: 2 ud.

Nº ÁRBORES: 33 ud.

LUMINARIAS: 23 ud.

ML REDE PLUVIAIS: 180 m.

Nº SUMIDOIROS NO VIAL: 26 ud.

ML REDE TELECOMUNICACIÓNS TELEFÓNICA: 146 m.

ML REDE TELECOMUNICACIÓNS OUTRAS COMPAÑIAS: 146 m.

ML REDE ELÉCTRICA: 146 m.

SUPERFICIE ZONA AXARDINADA: 174 m²

CRUCES/PASOS DE FAUNA TRANSVERSAIS DE CONECTIVIDADE ECOLÓXICA: 2 ud.

8 DESENVOLVEMENTO PREVISIBLE DO PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUTURAS E DOTACIÓNS

O desenvolvemento do Plan Especial seguirá o seguinte proceso, determinado pola lexislación ambiental e urbanística vixentes:

FASE 0: Recopilación e análise de información.

Nesta fase realízase a recopilación da información arqueolóxica, histórica, arquitectónica e ambiental. Trala obtención da información, e recopilación de datos, analizaranse de forma exhaustiva e metódica de cara a fixación dos criterios que determinen a ordenación e protección do ámbito. Actualmente xa foi desenvolvida por este equipo redactor.

- FASE 1: Tramitación ambiental do Plan.

Comprende as seguintes fases:

1.1. Solicitude de inicio

Neste caso, o promotor da actuación é o propio Concello de Vigo, a través da súa Xerencia Municipal de Urbanismo, quen remitirá ao órgano ambiental a solicitude de inicio da Avaliación Ambiental Estratéxica (AAE) simplificada, acompañada dun Borrador do Plan (BP) e dun Documento Ambiental Estratéxico (DAE).

O Borrador será un documento que conteña, cando menos, as liñas esenciais do planeamento e permita debater os seus criterios, obxectivos e solucións xerais.

O Documento Ambiental Estratéxico terá, como mínimo, o contido que establece o artigo 29 da Lei 21/2013 de avaliación ambiental.

1.2. Consultas previas

O órgano ambiental consultará as administracións públicas afectadas e as persoas interesadas, por un prazo de dous meses a contar dende a recepción da documentación completa.

Ao tratarse dun plans especial de infraestruturas non previsto no plan xeral deberase consultar tamén ao órgano competente en materia de urbanismo.

1.3. Informe ambiental estratéxico (IAE)

O órgano ambiental formulará o Informe Ambiental Estratéxico (IAE) no prazo de dous meses tras o remate do período de consultas previas. No IAE determinará se o plan ten ou non efectos significativos no medio:

No caso de prever efectos ambientais significativos, o plan deberá someterse ao procedemento ordinario de Avaliación Ambiental Estratéxica e o órgano ambiental elaborará o Documento de Alcance (DA) do Estudo Ambiental Estratéxico (EAE).

De non prever efectos ambientais significativos, o procedemento ambiental remata e o plan poderá aprobarse nos termos que o propio IAE estableza.

O Informe Ambiental Estratéxico (IAE) publicarase no Diario Oficial de Galicia e na sede electrónica do órgano ambiental.

- FASE 2: Redacción do documento de aprobación inicial:

Nesta fase terá lugar a redacción da documentación completa do Plan Especial para a súa tramitación, co contido e determinacións establecidas na lexislación que resulta de aplicación.

- FASE 3: Información pública e Informes sectoriales.

Nesta fase procederase a elaborar o informe técnico individualizado en relación a cada unha das alegacións presentadas durante o trámite de información pública posterior á aprobación inicial do planeamento. Así mesmo, incluírá a redacción de informes en relación aos emitidos polos distintos organismos e administracións competentes, e en concreto, de ser o caso, a aqueles que se refiren ao período de consultas regulado na lexislación ambiental.

- FASE 4: Redacción do Documento para a aprobación definitiva:

Nesta fase, redáctase o documento para a aprobación definitiva.

9 CARACTERIZACIÓN DO MEDIO FÍSICO E NATURAL

9.1 ÁMBITO TERRITORIAL. O CONCELLO DE VIGO.

O ámbito do PEI localízase na parroquia de Comesaña, no Concello de Vigo, dentro da comarca de Vigo, na provincia de Pontevedra, dentro da Comunidade Autónoma de Galicia.



Figura Nº 49. Situación da comarca de Vigo na provincia de Pontevedra, Galicia.

Sitúase no Sur da Provincia, sendo os concellos limítrofes con Vigo os seguintes: Redondela ao Noreste, Mos ao este, ao sur con Porriño e Gondomar e ao suroeste con Nigrán.

Na Comarca de Vigo localízanse os municipios de Baiona, Fornelos de Montes, Gondomar, Mos, Nigrán, Pazos de Borbén, Porriño, Redondela, Salceda de Caselas, Sotomaior e Vigo:



Figura nº 50. Situación da Comarca de Vigo.

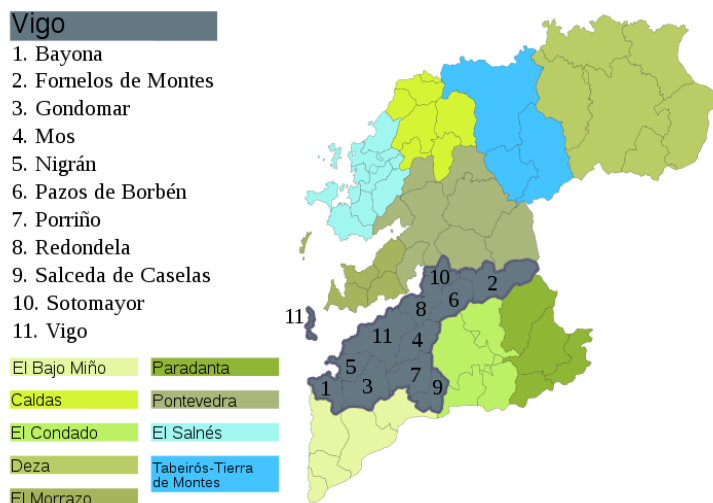


Figura nº 51. Plano da Comarca de Vigo.

Nomeadamente, a localización concreta do ámbito da actuación se localiza moi preto dos asentamentos empresariais existentes de Balaídos e Caramuxo, tal e como se amosa no seguinte esquema a vista de páxaro:



Figura nº 52. Identificación das instalacións do CEIP no seu contexto territorial.

9.2 MEDIO FÍSICO

O municipio de Vigo atópase no extremo suroccidental da Comunidade Autónoma de Galicia. Administrativamente, pertence á provincia de Pontevedra, situándose na Ría de Vigo.

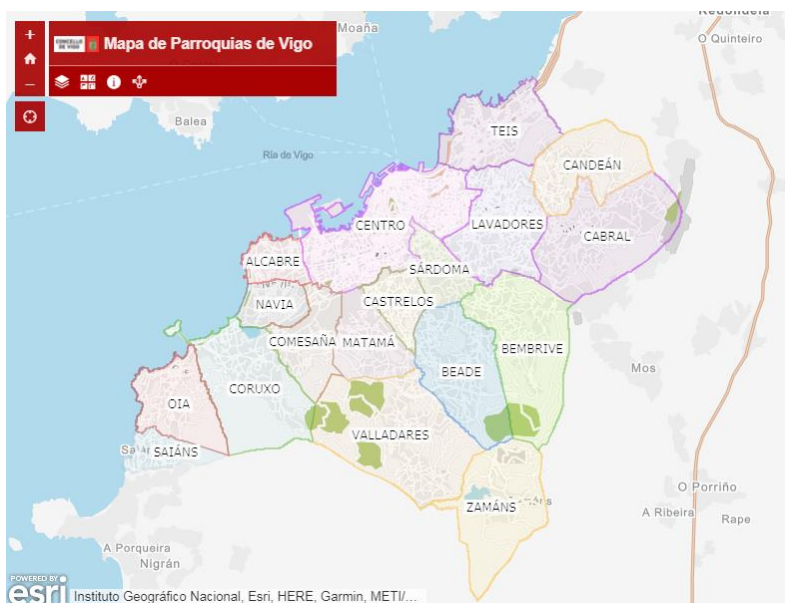


Figura nº 53. Estrutura parroquial do concello de Vigo. Fonte:Concello de Vigo.

O municipio de Vigo ten unha extensión de 109,06 km². Está formado por 9 distritos e 18 parroquias.

O ámbito deste PEI do PXOM de Vigo localízase na parroquia de Comesaña, moi preto dos terreos do polígono industrial de Balaidos, titularidade da Zona Franca de Vigo, e da estrada PO-552, coñecida como estrada de Camposancos, de titularidade autonómica. Esta parroquia limita con Navia, Coruxo, Matamá e Valadares.



Figura nº 54. Vista aérea da zona onde se localiza a actuación. Fonte: Elaboración propia.

Dende o punto de vista hipsométrico, a zona constitúe o fondo do Val do Lagares, caracterizándose por contar cunha suave pendente descendente en sentido Sur-Norte, cara ao curso do río.



Figura nº55. Mapa Hipsométrico. Fonte: Elaboración propia.

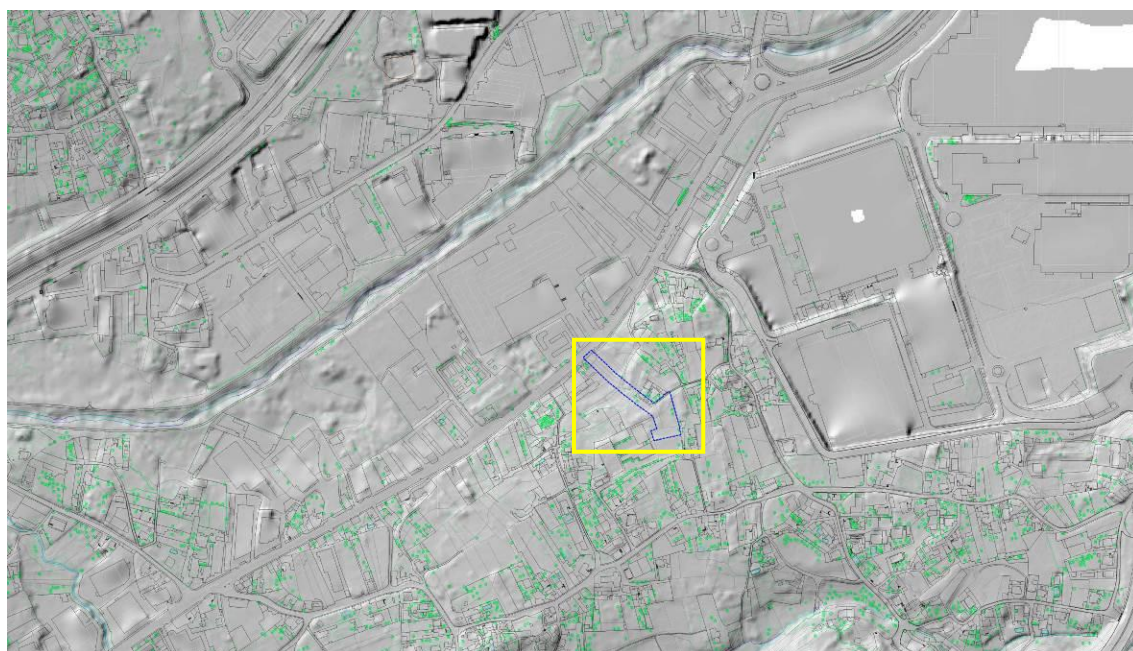


Figura nº56. Mapa de relevo. Fonte: Elaboración propia.

A zona onde se empraza o vial proposto resolve a diferenza de cota existente entre a plataforma baixa na que se apoia o curso do Lagares e a estrada autonómica PO-552 (+9,50) e a cota lixeiramente superior pola que discorre a estrada municipal Matama-Pazó (+33,79). A parcela do colexio atópase a unha cota (+28,00) aproximadamente.



Figura nº57. Mapa de pendentes. Fonte:Elaboración propia.

9.2.1 XEOLOXÍA

O ámbito onde se localiza o novo vial proposto localízase en zona centro-ibérica, dentro do Mapa Tectónico da Península Ibérica e Baleares (IGME, 1972) incluíndo parte da terminación sur da unidade denominada "Fosa blastomilonítica".

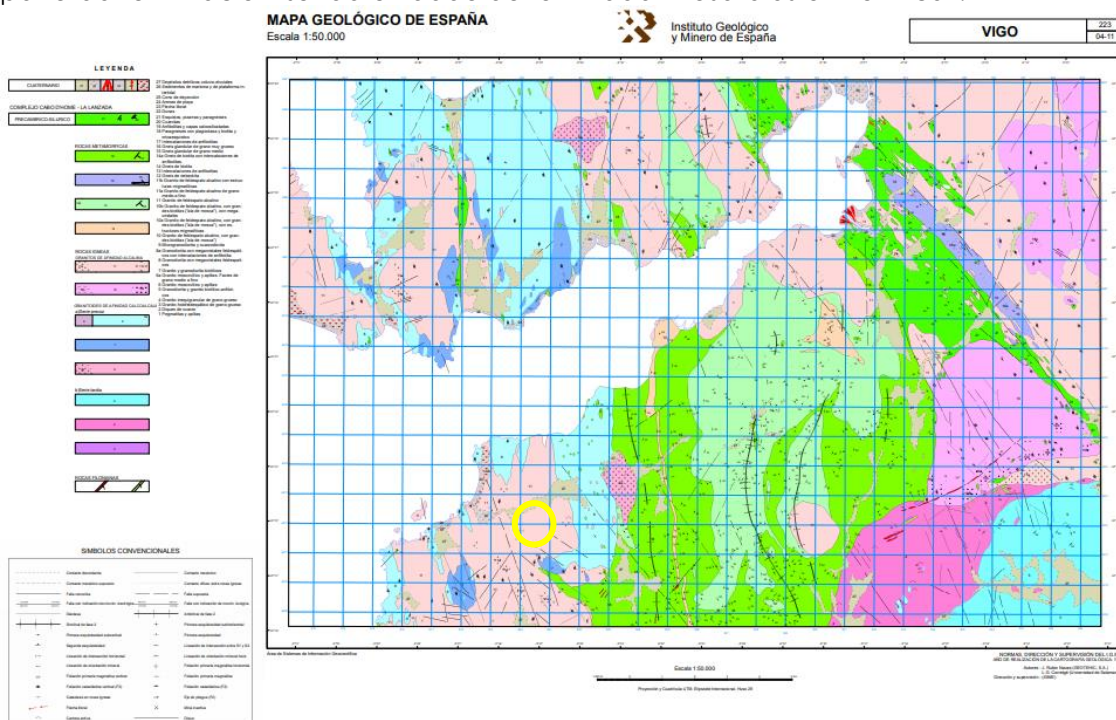


Figura nº 58. Mapa Xeolóxico de España. Folla 223. Fonte: Instituto Xeolóxico e Mineiro de España.



A meirande parte do municipio está formado principalmente por solos de rocas graníticas, e dentro destas, predominan os granitos de dúas micas.

En canto á caracterización litolóxica dos terreos, estes se atopan conformados por granitoides alcalinos.

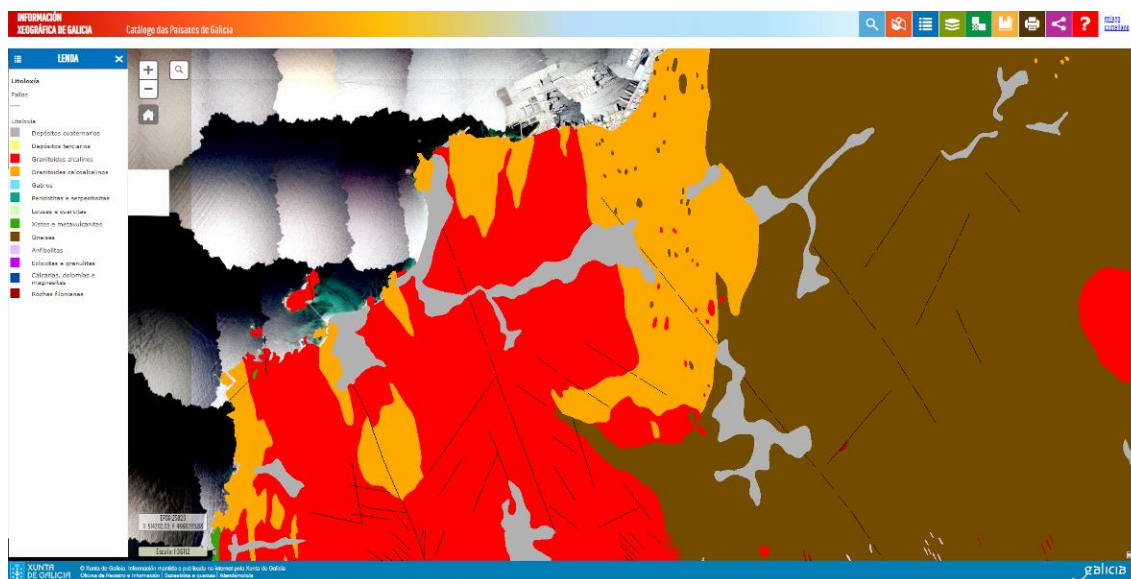


Figura nº 60. Plano de caracterización litolóxica dos terreos. Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/paisaxe/>

9.2.3 A CLIMATOLOXÍA DA ZONA.

Segundo a clasificación de Köppen, Vigo posuía un clima tipo Cfb (oceánico de veráns suaves). Debido ao incremento da temperatura dos derradeiros anos, o clima pasou a considerarse de tipo Csb (oceánico de veráns secos).

Básicamente, este último consiste nunha transición entre o clima oceánico e o mediterráneo. É un microclima caracterizado por ter estación seca e temperaturas superiores nos meses máis cálidos. A unidade paisaxística localízase en clima de val sublitoral termotemperado.

A Ría de Vigo é un dos puntos máis chuviosos de Galicia, con elevadas precipitacións e rexistros de 1.918 mm anuais. Ao mesmo tempo, Vigo conta con maior número de días despexados que a maioría de municipios galegos. A cidade ten poucos cambios de temperatura gracias a que o mar exerce unha acción moderadora das condicións climáticas. En inverno as xeadas son escasas e as temperaturas non adoitan baixar dos 12 °C.

9.2.4 ESPAZOS PROTEXIDOS

Os terreos obxecto da actuación, non se atopan incluídos na rede galega de espazos protexidos, que comprende os principais ecosistemas, paisaxes ou hábitats existentes en Galicia que requiren protección, e tampouco constitúen espazos ou lugares próximos a aqueles, que sexan necesarios para asegurar a súa conservación.

De acordo ao anterior, os terreos en cuestión non se atopan incluídos en ningunha das categorías que integran a citada Rede: Reserva natural, Parque nacional, Parque Natural, Monumento Natural, Humidal Protexido, Paisaxe Protexida, Zona de Especial Conservación dos valores naturais.

Así mesmo, os terreos non se atopan incluídos en espazos da Rede Natura 2000, rede de espazos naturais protexidos a escala da Unión Europea, creada en virtude da Directiva 92/43/CEE do Consello, de 21 de maio de 1992, relativa á conservación dos

hábitats naturais e da fauna e flora silvestres (Directiva hábitats), con obxecto de salvagardar os espazos naturais mais importantes de Europa.

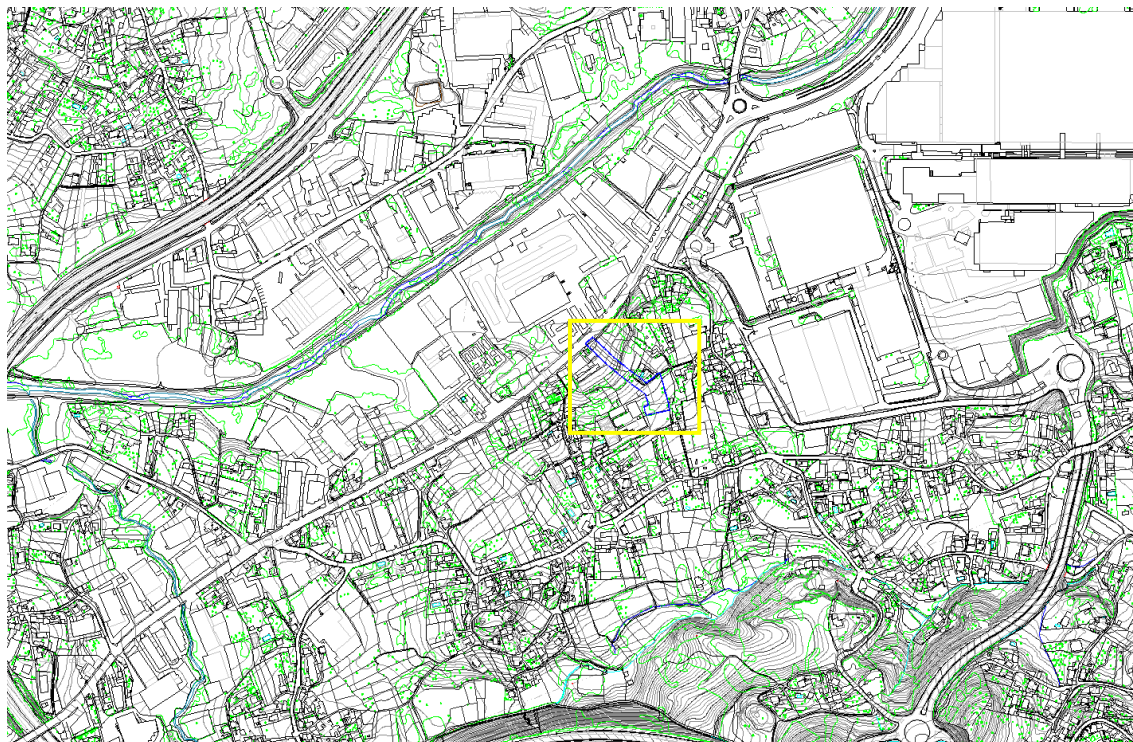


Figura nº 61. Plano da delimitación da Rede Natura 2000. Fonte: elaboración propia.

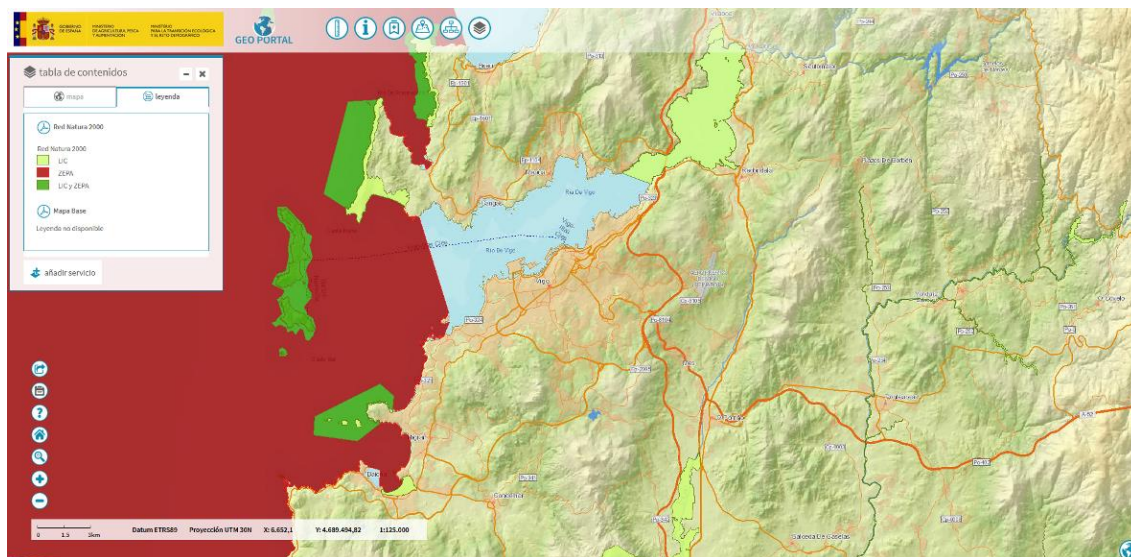


Figura nº 62. Plano da Rede Natura 2000. Fonte: Xeoportal..

No ámbito de análise da actuación non se atopa ningún ámbito da Rede Natura 2000.

9.2.5 A REDE HIDROGRÁFICA.

A zona se localiza nas proximidades da terraza fluvial actual definida polo curso do Río Lagares.

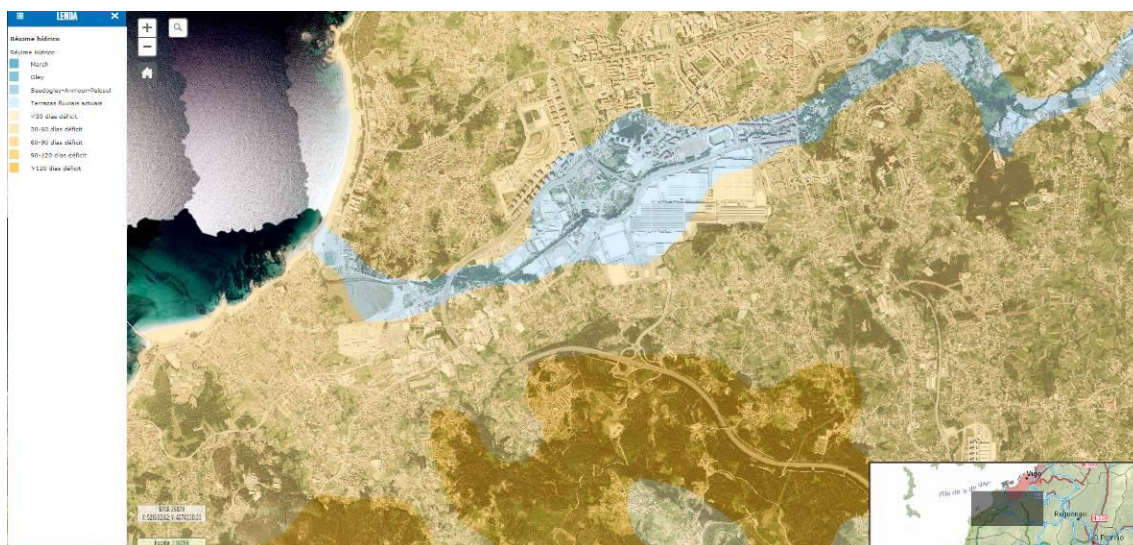


Figura nº 63. Plano de caracterización hidrolóxica da zona. Fonte: <http://mapas.xunta.gal/visores/ocupaciondosolo/>

Acredítase que no interior do ámbito delimitado non existen cursos de auga, regos nin escorrentas permanentes nin espazos afectados pola escorrenta transitoria. A zona se empraza entre o curso do río Lagares e o do seu tributario o rego de Rega.

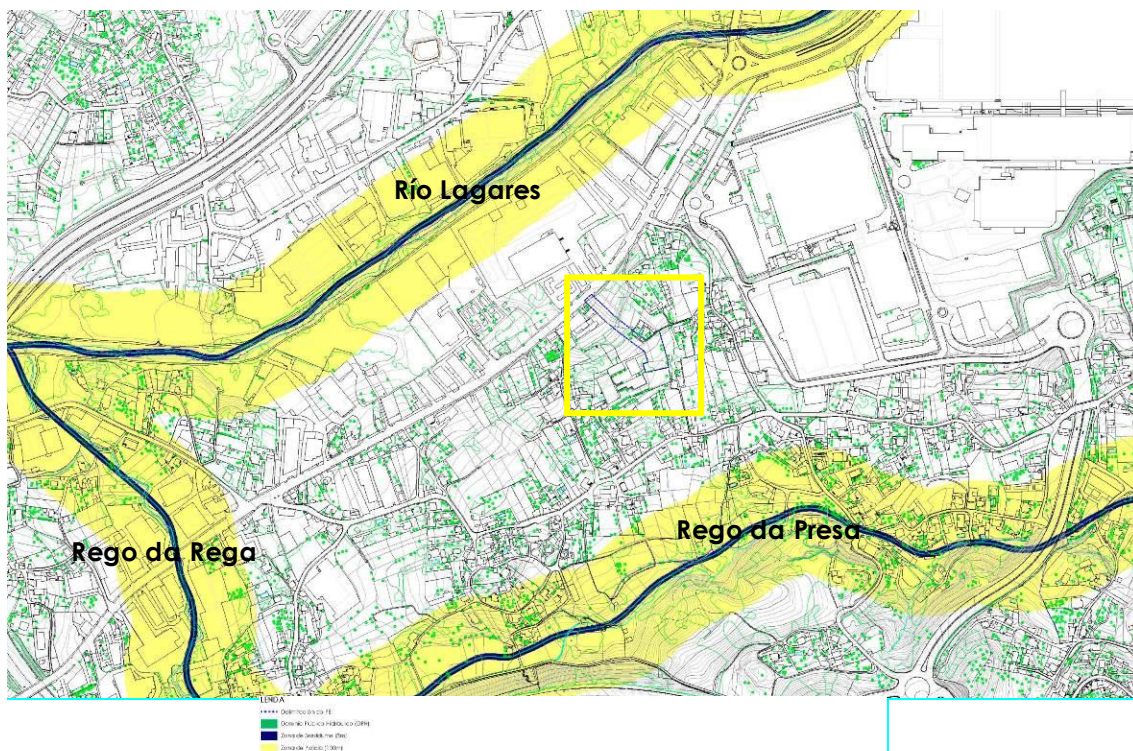


Figura nº 64. Información hidrolóxica. Afeccións dos ríos. Fonte: elaboración propia.

Tampouco atopamos na zona, áreas que deban ter a consideración de espazos inundables ou a caracterización de dominio público hidráulico, fluxo preferente, ou zonas de protección, servidume ou de policía de aqueles.

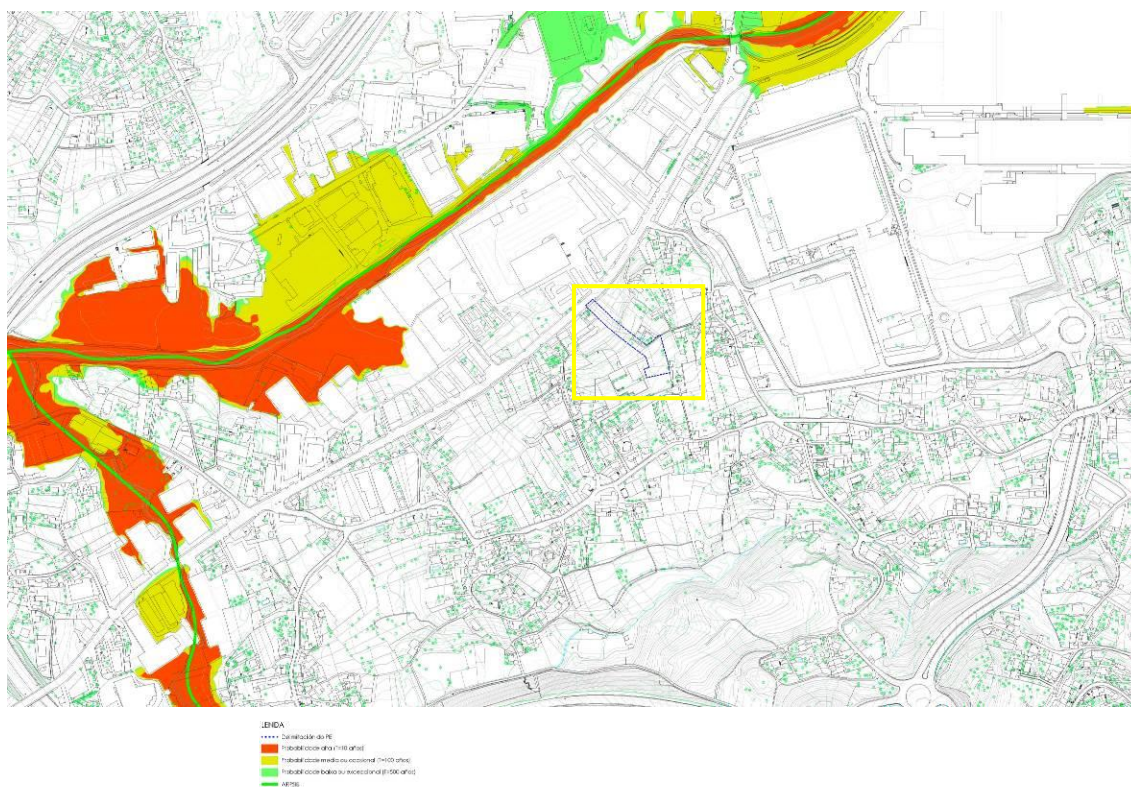
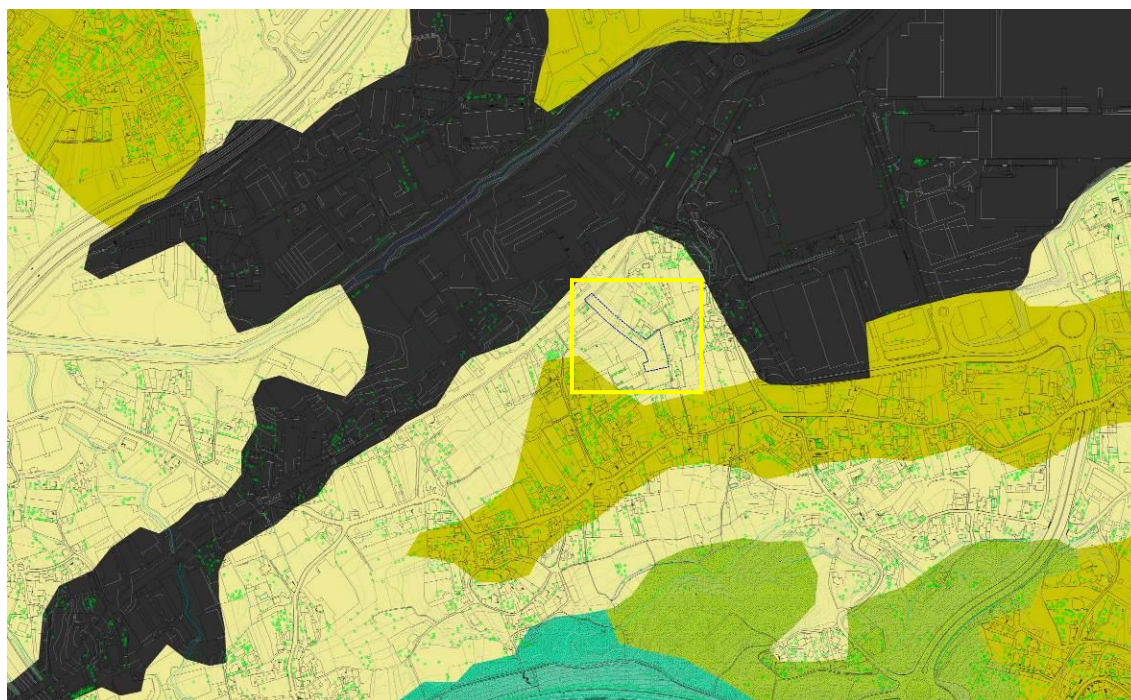


Figura nº 65. Información zonas inundables. Fonte: elaboración propia.

9.2.6 OS USOS DO SOLO.

En canto á caracterización dos usos do solo, apréciase que a zona na que se plantea a actuación se atopa recollida como zona rururbana. Os terreos lindeiros ao ámbito do PEI recóllense como cultivos e prados fundamentalmente, apreciándose tamén grandes zonas de mosaico agrícola e urbano.



LEENDA
----- Rede local (Siose)
■ Ocupación artificial
■ Cultivos e prados
■ Espaces e montes
■ Espaces de servizo público
■ Espaces agrícolas e urbanos

Figura nº 66. Plano de caracterización dos usos do solo segundo.

Fonte: Elaboración propia.

Segundo a información do Siose os terreos constitúen un mosaico agrícola e urbano:

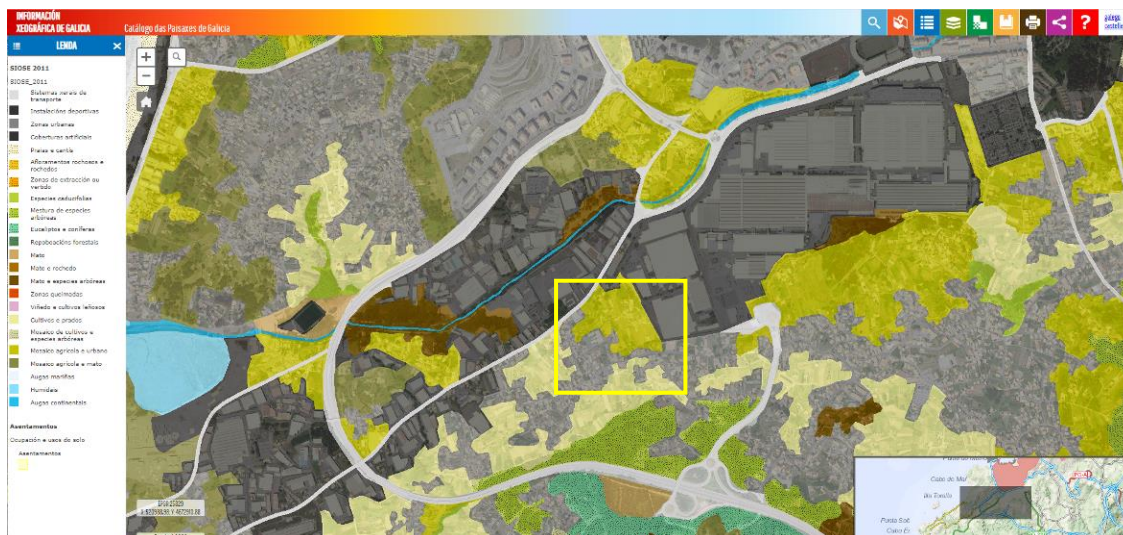


Figura nº 67. Plano de ocupación e usos do solo. Fonte: <http://mapas.xunta.gal/visores/paisaxe/>

9.3 MEDIO BIÓTICO

A maior parte do municipio, no que atinxe o medio biótico, hoxe en día existente –ao igual que acontece no resto de Galicia– é máis produto do labor multiseccular do ser humano que das propias condicións xeolóxicas ou climatolóxicas.

No caso concreto do ámbito do PEI, está localizado na súa totalidade nunha zona rururbana de Vigo.



Figura nº 69. Mapa das áreas paisaxísticas. Fonte: Catálogo das Paisaxes de Galicia

Dende a perspectiva da paisaxe, en canto a cuberta do territorio e a súa identidade territorial, atopámonos nun espazo de carácter rururbano, caracterizado polo xenérico difuso da contorna das cidades galegas. Existen mesturas de actividade residencial en continuos con outras actividades terciarias, con caracterización de paisaxe urbano ou de cidade xardín ruralizada de transición cara as zonas periféricas da cidade, combinada con pezas de uso agrario, forestal e terciario.



Figura nº 70. Imaxes da zona da actuación. Varias vistas tomadas dende a estrada PO-552.



Figura nº 71. Imaxe da zona da actuación na zona de chegada do novo vial de acceso ao CEIP.

O espazo paisaxístico se caracteriza, asimesmo, pola presenza do Val do río Lagares, e de redes de comunicación primaria, como é a propia estrada de Camposancos (PO-552), e o continuo espazo terciario empresarial existente ao longo da mesma, en pleno funcionamento, fundamentalmente dende a ubicación da factoría do grupo PSA e demais industrias do sector complementarias existentes no recinto da Zona Franca Vigo en Balaídos.

A rede viaria capilar que artella a mobilidade está constituída por un tecido antigo, maiormente proviñente dos camiños existentes a mediados do século pasado, aos que se lles foi dotando sucesivamente ao longo dos anos de servizos urbanos.

A estes efectos, se aprecia perfectamente na seguinte imaxe a presenza do estrada Matamá-Pazó e a do Camiño Pedreira, e a forte consolidación de edificacións xa existente no mesmo naquelas datas. Ademáis, igualmente se aprecia o actual acceso ao CEIP Párroco Don Camilo.

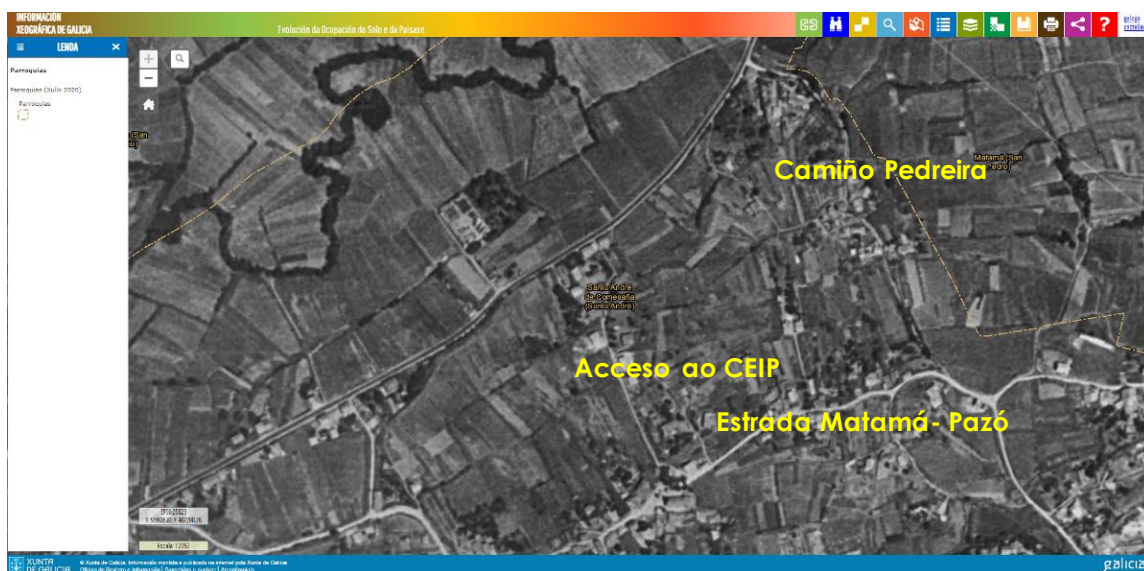


Figura nº 72. Imaxe do voo americano de 1956, onde se aprecia a rede de camiños existente que subsistiu ata a actualidade.

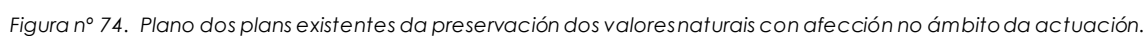
Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/paisaxe/>

En canto á cobertura do solo da unidade de paisaxe, localízase nunha zona de transición do urbano ao diseminado rururbano:



Dende o punto de vista dos valores paisaxísticos, naturais e ecolóxicos, nos terreos e nas súas inmediacións non existen árbores senlleiras, formacións senlleiras, nin áreas prioritarias de avifauna ameazada, así como tampouco zonas de protección da avifauna contra liñas eléctricas de alta tensión.

Tampouco zonas integrantes do Plan de conservación da pillara das dunas, Plan de recuperación do oso pardo ou Plan de recuperación do sapoconcho común. Sen embargo, a zona se atopa identificada como zona 3 no Plan de xestión do Lobo e como área potencial no Plan de recuperación da escribenta das canaveiras.



Dende o punto de vista dos valores paisaxísticos, culturais e patrimoniais, nos terreos e nas súas inmediacións non existen castelos, torres ou fortalezas, mosteiros, casa grande, pazos, festas de Galicia, xardíns botánicos, patrimonio cultural, camiño de Santiago, ámbitos do Camiño de Santiago, nin conxuntos históricos. Sí se atopa preto da igrexa parroquial de

Santo Andrés de Comesaña, que se atopa incluída no catálogo do patrimonio cultural, ao igual que da sede da empresa Vitrasa, sen estar afectado polo ámbito de protección dos mesmos.

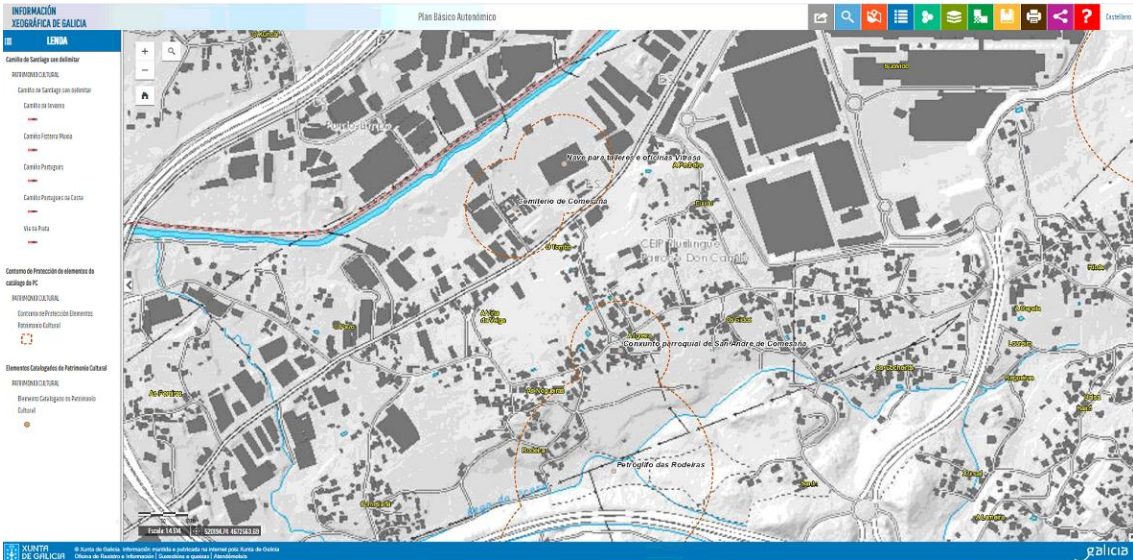






Figura nº 75. Imaxe da localización do ámbito do PEI en relación cos elementos pertencentes ao patrimonio cultural: igrexa parroquial de San Andrés e nave para talleres e oficinas Vitrasa.

Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/pba/>

De seguido se achegan as fichas dos elementos próximos, pertencentes ao catálogo do patrimonio cultural do IOP de Vigo.

PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE VIGO CATALOGO DE BENS CULTURAIS					PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE VIGO CATALOGO DE BENS CULTURAIS				
CLASE ELEMENTO: ARQUITECTURA	TIPOLOGIA: CIVIL	CLASE PLANO: 14-H	Nº FOLIO: A_102		CLASE ELEMENTO: ARQUITECTURA	TIPOLOGIA: RELIXIOSA	CLASE PLANO: 15-H	Nº FOLIO: A_162	
 					 				
DESIGNACIÓN: PASADIZO, NÚCLEO, LOCALIZACIÓN: Nave para talleres e oficinas de Vitrasa SANTO ANDRÉ DE C Vigo Estrada de Camposancos nº 36, San A					DESIGNACIÓN: PASADIZO, NÚCLEO, LOCALIZACIÓN: Conxunto parroquial de Sto André de Comesaña SANTO ANDRÉ DE C Comesaña Estrada de Matamá				
DESCRIPCIÓN: CONTEMPORANEO Trase Bar Bo e Garza Pontón asinaron o proxecto desta obra realizada no ano 1974 para acoller os talleres e oficinas da empresa Vitrasa. A súa fachada frontal, sen dúbida o elemento máis destacado do edificio, presenta unha combinación de materiais prefabricados en forma de bandas inclinadas de formigón e cristal que se inscriben nun marco arquitectónico aparentemente clásico. En opinión de Agrasar Quiruga "nas fachadas laterais dispoñíase una expresivos soportes exteriores de formigón, de sección en U invertida, que se superpoñían ao volume principal e a unha longa sucesión de grandes paneis prefabricados de rematados verticais" que "reflexaban a natureza dual, administrativa e industrial do edificio". Dous escalóns da autoría de Bar Boe permiten acceder ao inmoble, dando a sensación de pavillón futurista que se apoiaba nunha estrutura plástica, material presente á altura do abaco sobre o que se alinea o conxunto.					DESCRIPCIÓN: NEOCLÁSICO Edificio de planta en forma de cruz latina con cuberta a dúas augas que foi levantado en periplo gráfico de óptima calidade perfectamente labrado e esculpido. A súa fachada, que garda anos semellanzas co templo parroquial de Teia, presenta un eixo de simetría no que se encaixa a porta de acceso principal gremida baixo un tímpano moldurado. Sobre el un grande Rosón. Antigos elementos empuñados entre pilastros de inspiración clásica embutidos no muro. Servizo de base ao campanario de planta cuadrangular e equinocia acrobaticado un frontón triangular no que rompe bruscamente o balcamento do campanario. Este remata en altura a través dunha cúpula octogonal forrada cuberta por unha cúpula e rematada en altura por un pináculo.				
CATEGORÍA: INCLUIDO NO CATALOGO ORDENANZA DE APLICACIÓN: URBANO CONSOLIDADO OBSERVACIÓN: ELEMENTO A PROTEXER: MEILLORAS NECESARIAS: OBRAS PROHIBIDAS: As que establece o nivel de protección OBRAS PERMITIDAS: As que establece o nivel de protección Máis todas as permitidas na normativa xeral correspondentes ao seu nivel de protección.					CATEGORÍA: INCLUIDO NO CATALOGO ORDENANZA DE APLICACIÓN: URBANO CONSOLIDADO OBSERVACIÓN: Esta foto, tal e como se contempla na Memoria deste Catálogo, protexe o conxunto de edificios e elementos que conforma o Conxunto parroquial: templo, aliro, casa reitoral, casa da obra, cruceiro e cemiterio histórico. Iza que logo todos eles contan cunha protección específica que lle asigna esta foto e, no seu caso, a que se reserva a divandada Memoria. A foto deste conxunto inclúese tamén na foto nº 155 e 156 do Catálogo de Patrimonio Bregográfico Inmóbel do Concello de Vigo. ELEMENTOS A PROTEXER: ELEMENTOS PETROS DEBILITADOS ORBITERAS DE MADURA MEILLORAS NECESARIAS: Soterramento do caladoiro aliro e instalación dun alumeado notiro acorde coa entidade do ben. Adopción de medidas de humanización do contorno tendentes a priorizar o uso peonil sobre os dos vehículos a motor. OBRAS PROHIBIDAS: Alteración dos elementos protexidos OBRAS PERMITIDAS: Restauración ou reparación dos elementos deteriorados Máis todas as permitidas na normativa xeral correspondentes ao seu nivel de protección.				



CLASE ELEMENTO: ARQUITECTURA	TIPOLÓGICA: CEMITERIOS	CLASE PLANO: 15-H	Nº FOLIO: A_198
F 01			
PLAN			
<p>DEINOMINACIÓN: Cementerio parroquial de Comesaña</p> <p>PARROQUIA: SANTO ANDRÉ DE C</p> <p>NÚCLEO: Comesaña</p> <p>LOCALIZACIÓN: Estrada do cemiterio s/n</p> <p>DESCRIPCIÓN: Construído no primeiro cuarto do século pasado (1913) o cemiterio parroquial de San Andrés de Comesaña conta cunha das portadas monumentais de acceso máis notables de todo o termo municipal. De estilo barroco, o conxunto permite acceder ao recinto a través de tres portas, dúas aliñadas de pequeno tamaño laterais e un portón monumental gremiado baixo un arco caprichoso con clave rematada en abaco por un frontón triangular partido. O campamento en si orgánizase de xeito ortogonal a partir dun eixo central que articula a comunicación principal de cada unha das catro cruas de rúas que se dispoñen a ambos lados desta arteria. Ao longo de comunicación dentro do campamento complementáronse cunha alia perimetral que interconecta coa alia axial transversalmente. Na planta deste conxunto diferenciamos tres momentos: construídos durante o século XVIII e diferenciados pola tipoloxía construída e a distribución de rúas e túmulos. A primeira «vía» achegada á porta de acceso principal estaba conformada por pequenos túmulos que se distribuían harmonicamente entre un humilde xardín fronteiro. A segunda responde a un modelo igualmente ordenado seguindo un modelo reticular, pero máis densificado na medida en que responde a cruas aliadas conformadas por túmulos superpostos en altura levantados en bloco e cemento. O terceiro momento, producido durante nova ampliación posterior cara ao NE, é herdado deste mesmo modelo.</p> <p>CATEGORÍA: INCLUIDO NO CATALOGO</p> <p>AMBITO: LOCAL</p> <p>NÍVEL PROTECCIÓN: ESTRUTURAL</p> <p>ESTADO CONSERVACIÓN: BO</p> <p>PROPIETARIO: PARROQUIAL</p> <p>ORDENANZA DE APLICACIÓN: URBANO NON CONSOLIDADO</p> <p>OBSERVACIÓN:</p> <p>ELEMENTOS A PROTEXER: FRONTERO: BARRERAS: MELLORAS NECESARIAS:</p> <p>OBRAS PROHIBIDAS: As que establecen o nivel de protección</p> <p>OBRAS PERMITIDAS: Máis todas as permitidas na normativa xeral correspondentes ao seu nivel de protección.</p>			



CLASE ELEMENTO: XACEMENTOS ARQUEOLÓXICOS	TIPOLÓGICA: PETROGLIFO	CLASE PLANO: 16-H	Nº FOLIO: X_107
F 01			
PLAN			
<p>DEINOMINACIÓN: Petroglifo das Rodeiras</p> <p>PARROQUIA: SANTO ANDRÉ DE C</p> <p>NÚCLEO: Rodeira</p> <p>LOCALIZACIÓN: Estrada do cemiterio s/n</p> <p>DESCRIPCIÓN: Alíase no extremo dun val, nun afloramento a carón dun afloramento, a 35 m ao SW, dun lazo. Na parte superior dunha rocha, nunha superficie recortada de 0,80 m (eixo N-S) por 0,40 m (eixo E-W), obsérvanse cruas con diámetros que oscilan entre 5 e 12 cm, algunhas delas unidas entre si directamente ou mediante liñas. Noutra rocha, a carón dela, outra cruá. O xacemento localízase a 20 m s.n.m.</p> <p>CATEGORÍA: BIC - DECLARADO</p> <p>AMBITO: LOCAL</p> <p>NÍVEL PROTECCIÓN: I-I (G-I) 3-2 (G-I-2)</p> <p>ESTADO CONSERVACIÓN: MALO</p> <p>PROPIETARIO: PRIVADA</p> <p>ORDENANZA DE APLICACIÓN: URBANO NON CONSOLIDADO</p> <p>OBSERVACIÓN: A gran cantidade de mallas (alivas e fentos) ocultan por completo as cruas recortadas. Bibliografía e documentación: Castro Gubernia 1984: 122 e 154; Hidalgo Cufiño 1984a: 70; Lucero Arca e Tascón Novella 1992 e 1994.</p> <p>ELEMENTOS A PROTEXER:</p> <p>MELLORAS NECESARIAS:</p> <p>OBRAS PROHIBIDAS: As que establecen o nivel de protección</p> <p>OBRAS PERMITIDAS: As que establecen o nivel de protección</p>			

Consultora Galega s.l.

F RES
A_198

Consultora Galega s.l.

F RES
X_107

Figura nº 76. Fichas dos elementos incluídos no catálogo do patrimonio cultural próximos ao ámbito de actuación. Dende o punto de vista do valor panorámico ou ambiental, citar que non existen miradoiros, nin xardíns da ruta da camelia de Galicia, nin rutas BTT, tampouco se da a presenza de sendeiros.

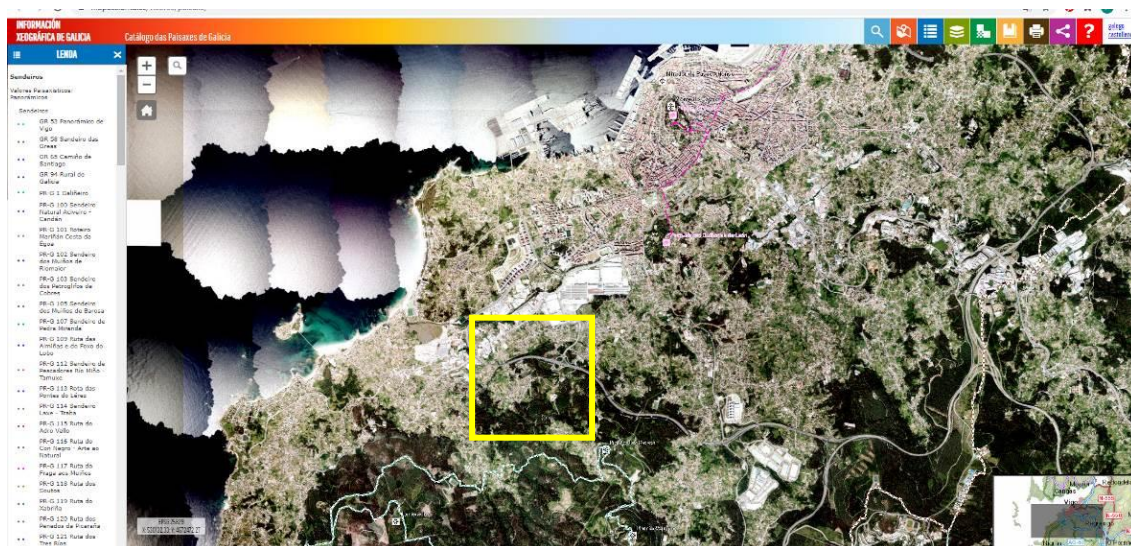


Figura nº 77. Plano de valores paisaxísticos: panorámicos. Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/paisaxe/>

Dende o punto dos valores paisaxísticos en función dos usos do solo, estes se localizan preto de zonas definidas como agroforestais, nun entorno no que existen coníferas, eucaliptos e outras, se ben non existen na contorna zonas cunha alta produtividade agraria nin forestal.



Figura nº 78. Plano dos valores paisaxísticos en base aos usos do solo agroforestais.

Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/paisaxe/>

Dende o punto de vista do uso do solo, de acordo ao que se recolle no seguinte plano, apreciamos a presenza dos solos empresariais da Zona Franca e o polígono do Caramuxo, así como a zona ao longo da estrada autonómica PO-552, e defínense as liñas de media tensión eléctrica que dan servizo a este espazos. Apréciase a existencia de liñas eléctricas de media tensión na zona.



Figura nº 79. Plano dos valores paisaxísticos en base aos usos do solo, en canto a valores paisaxísticos de usos extractivos, enerxéticos e áreas empresariais. Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/paisaxe/>

O seguinte plano recolle a visibilidade estratéxica, e en canto á visibilidade dende estradas e núcleos, apréciase que se trata dunha zona de visibilidade baixa, pouco exposta visualmente:

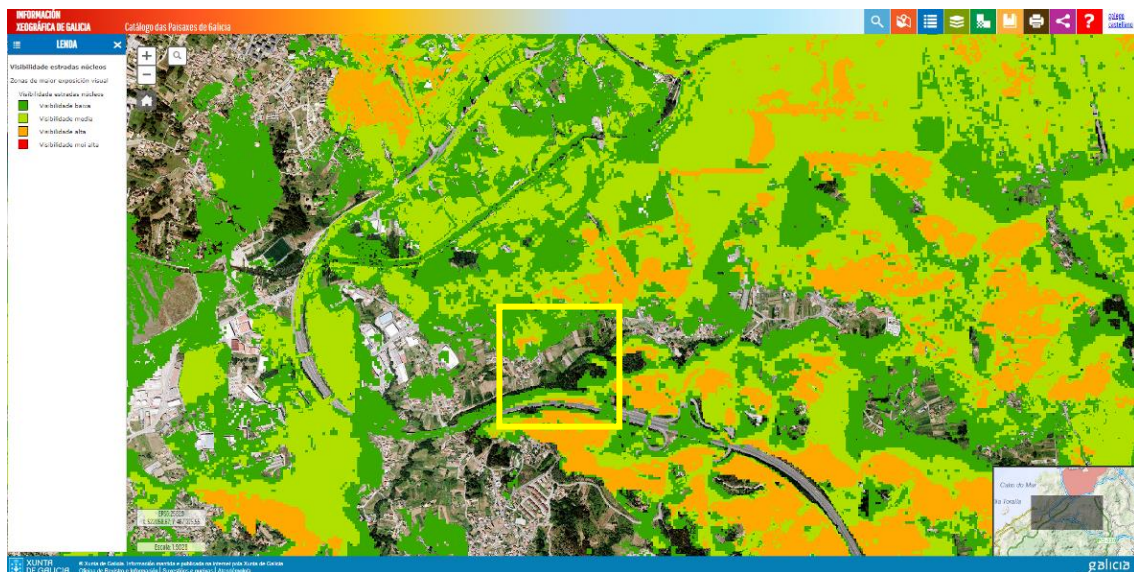


Figura nº 80. Plano dos valores paisaxísticos en base á visibilidade estratéxica, no tocante á visibilidade dende estradas e núcleos.

Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/paisaxe/>

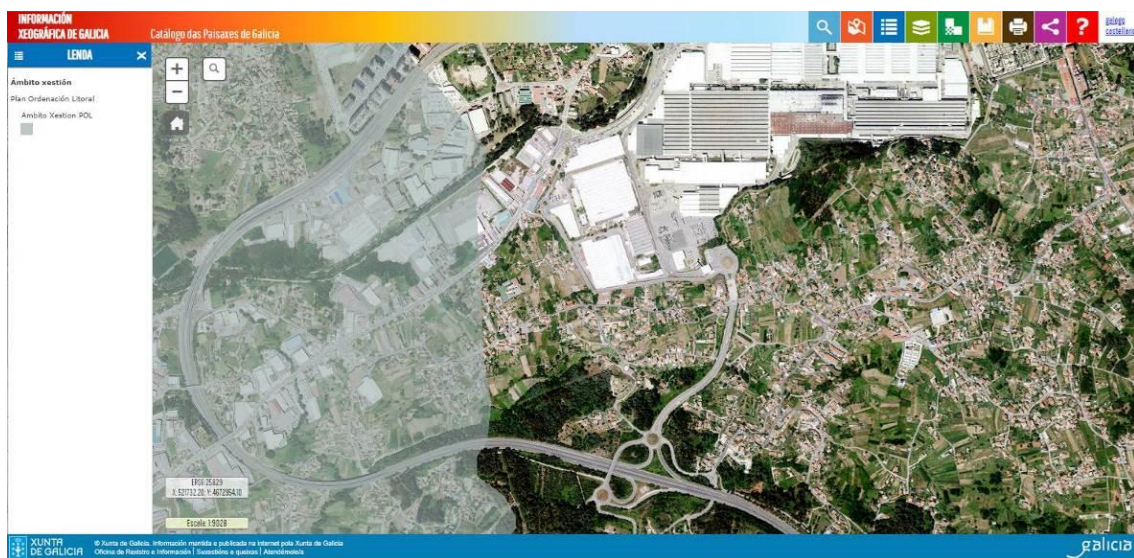


Figura nº 81. Plano do ámbito de xestión do POL en relación coa localización do PEI.

Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/paisaxe/>

Na zona obxecto da actuación non existen áreas de Especial Interese Paisaxístico (AEIP) das definidas no Catálogo de Paisaxes de Galicia.

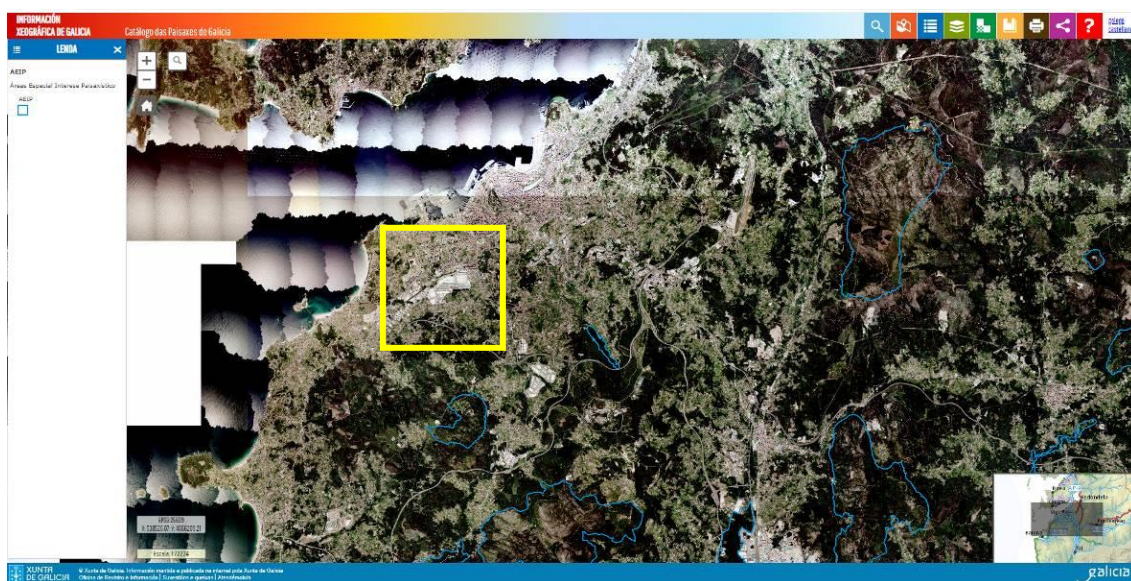


Figura nº 82. Plano das Áreas de Especial Interese Paisaxístico. Fonte: <http://mapas.xunta.es/visores/paisaxe/>
Asemade, non existen Lugares de Especial Interese Paisaxístico, nin de especiais valores. Tampouco áreas paisaxísticamente especialmente degradadas, das identificadas no proceso de participación pública do Catálogo das Paisaxes de Galicia.

9.5 MEDIO SOCIO CULTURAL

9.5.1 **ESTRUTURA SOCIODEMOGRÁFICA**

A Comarca de Vigo, constitúe unha extensa bisbarra moi heteroxénea, conformada polos municipios satélites do sur da Ría de Vigo, que pivotan en torno á cidade. É por iso que a actual bisbarra oficial de Vigo aglutina dentro do seu seo varias pequenas bisbarras históricas, con moito carácter propio: Val Miñor (con cabeceira en Baiona), o Val do Fragoso (con cabeceira en Vigo), o Val da Louriña (con cabeceira en O Porriño), a terra de Mañó (con cabeceira en Redondela), unha parte da Terra de Entenza (con cabeceira en Salceda de Caselas), e unha parte da inmensa bisbarra histórica de Terra de Montes, sen unha cabeceira comarcal determinada.

Actualmente a área de influencia da cidade de Vigo a constitúen os concellos de O Porriño, Baiona, Fomelos de Montes, Gondomar, Mos, Nigrán, Pazos de Borbén, Redondela, Salceda de Caselas, Soutomaior e Vigo.

O ámbito localízase na parroquia de Comesaña, unha das parroquias periurbanas do municipio de Vigo.

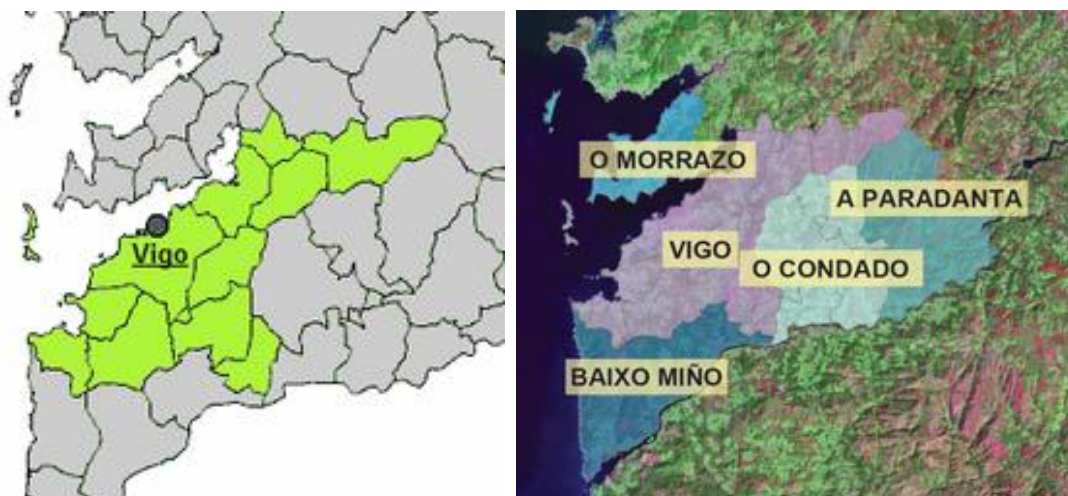


Figura nº 83. Área metropolitana de Vigo.

NOME	TOTAL	HOMES	MULLERES
ALCABRE (SANTA BAIÁ)	4300	2073	2227
BEADE (SANTO ESTEVO)	5292	2551	2741
BEMBRIVE (SANTIAGO)	4374	2014	2360
CABRAL (SANTA MARIÑA)	6628	3204	3424
CANDEÁN (SAN CRISTOVO)	4675	2259	2416
CASTRELOS (SANTA MARÍA)	7999	3900	4099
SANTO ANDRÉ DE COMESAÑA (SANTO ANDRÉ)	6530	3133	3397
CORUXO (SAN SALVADOR)	5324	2618	2706
FREIXEIRO (SAN TOMÉ)	6001	2875	3126
LAVADORES (SANTA CRISTINA)	17514	8321	9193
MATAMÁ (SAN PEDRO)	3669	1773	1896
NAVIA (SAN PAIO)	6246	3118	3128
OIA (SAN MIGUEL)	3896	1892	2004
SÁRDOMA (SAN PEDRO)	2443	1194	1249
SAIÁNS (SAN XURXO)	1169	574	595
TEIS (SAN SALVADOR)	2317	1191	1126
VALADARES (SANTO ANDRÉ)	5382	2608	2774
ZAMÁNS (SAN MAMEDE)	839	409	430

Figura nº 84. Táboa de poboación do concello de Vigo no ano 2020. Fonte: INE. Padrón municipal de habitantes. Explotación estadística e nomenclator.

De acordo ao anterior, segundo a información existente no INE, relativa ao Padrón municipal de habitantes, Explotación estadística e nomenclator, a parroquia de San Andrés de Comesaña contaba cunha poboación de 6530 habitantes o pasado ano 2020.

Segue sendo unha parroquia fortemente imbrincada co medio rural, pero a agricultura xa non constitúe a actividade económica preponderante, pois a inercia das dinámicas propias da cidade teñen colonizado moita da súa superficie, especialmente aquela disposta ao longo das estradas principais que vertebran o territorio.

As entidades de poboación e asentamentos que intergran a parroquia se comunican entre si a través de viarios locais, con orixe nos camiños tradicionais, característicos da trama rural galega rural, o que limita e condiciona a posibilidade de aumentar as anchuras dos mesmos, ao existir, ao longo do seu trazado, numerosas edificacións ubicadas nos propios límites do viario.

O ámbito do PEI se localiza moi preto do polígono de Balaídos, pertencente á titularidade da Zona Franca de Vigo, e onde se empraza o centro de fabricación do grupo PSA, polo estratéxico fundamental da economía da cidade de Vigo, xunto co resto da industria auxiliar do sector do automóvil. Outros sectores base da economía viguesa son o sector pesqueiro, o comercio e o turismo.

9.5.2 XUSTIFICACIÓN DA COMPATIBILIDADE DA PROPOSTA REALIZADA COA NORMATIVA SECTORIAL DO PATRIMONIO CULTURAL.

Dende a perspectiva do patrimonio cultural, non se realizan cambios que supoñan afección desfavorable aos elementos do patrimonio cultural xa que non se atopan elementos protexidos no ámbito da actuación, nin no seu entorno inmediato, de conformidade coa listaxe dos elementos do patrimonio cultural que están recollidos no planeamento municipal nin no inventario da Xunta de Galicia. Polo tanto, se considera que a ditos efectos, o proxecto do vial proposto é compatible con calquera normativa sectorial, de protección do patrimonio cultural en vigor.

9.6 INFRAESTRUTURAS E SERVIZOS

9.6.1 INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE.

Dentro das infraestruturas de transporte que descorren polo ámbito funcional na contorna do emprazamento diferéncianse as seguintes:

-Estrada PO-552, estrada de titularidade autonómica que conecta Vigo con Baiona. Esta estrada é sobre a que se plantea o enlace do novo acceso proposto para o CEIP Párroco don Camilo.

-Estrada VG-20, e unha autovía de circunvalación de Vigo. Arranca da parroquia de Bouzas e rodea a cidade ata conectar coa AP-9, ao Este do Termo Municipal.

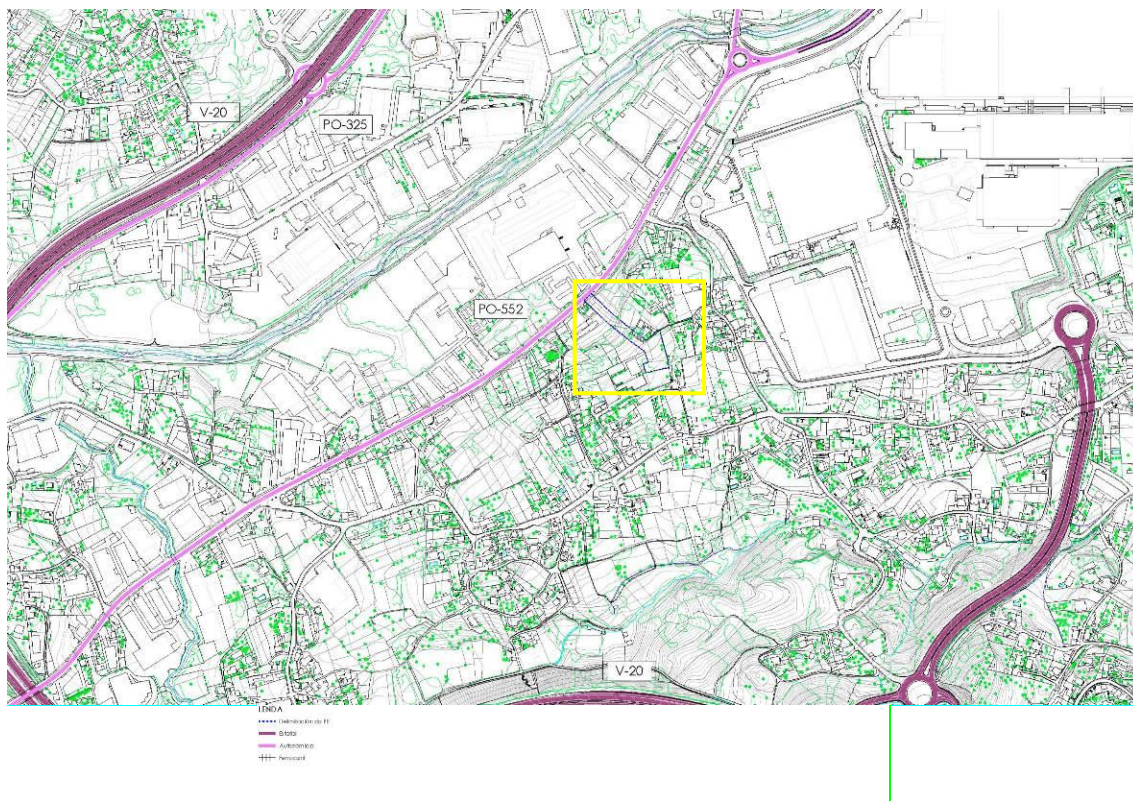


Figura nº 85. Plano da rede viaria principal existente na contorna do ámbito do PEI. Fonte: Elaboración propia.

En canto ás afeccións de cada unha delas, de acordo ao regulado ao efecto na lexislación sectorial de estradas de Galicia, éstas se recollen gráficamente no visor do Plan Básico Autonómico, que se incorpora de seguido:

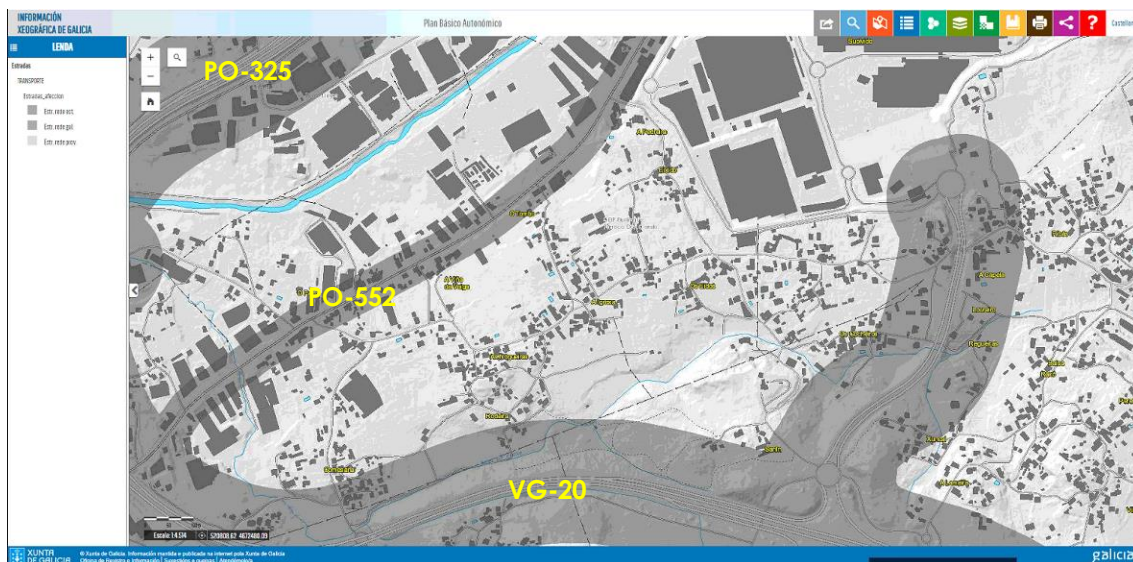


Figura nº 86. Plano de afeccións da estrada PO-552 e a VG-20, segundo o regulado na Lei 8/2013, de estradas de Galicia e o seu Regulamento. Fonte: <http://mapas.xunta.gal/visores/jpba/>

9.6.2 INFRAESTRUTURAS DE SERVIZOS

O ámbito no que se propón a actuación conta con todos os servizos urbanos, integrándose nun entorno rururbano de transición entre a cidade compacta e o difuso que caracteriza o extrarradio da cidade. Por elo, na zona existen instalacións e infraestruturas urbanas. Se achegan a este DAE, como Anexo 2, os informes de suficiencia das redes existentes correspondentes, emitidos polas compañías subministradoras dos mesmos, e que foron recabados pola Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo, como promotora da actuación.

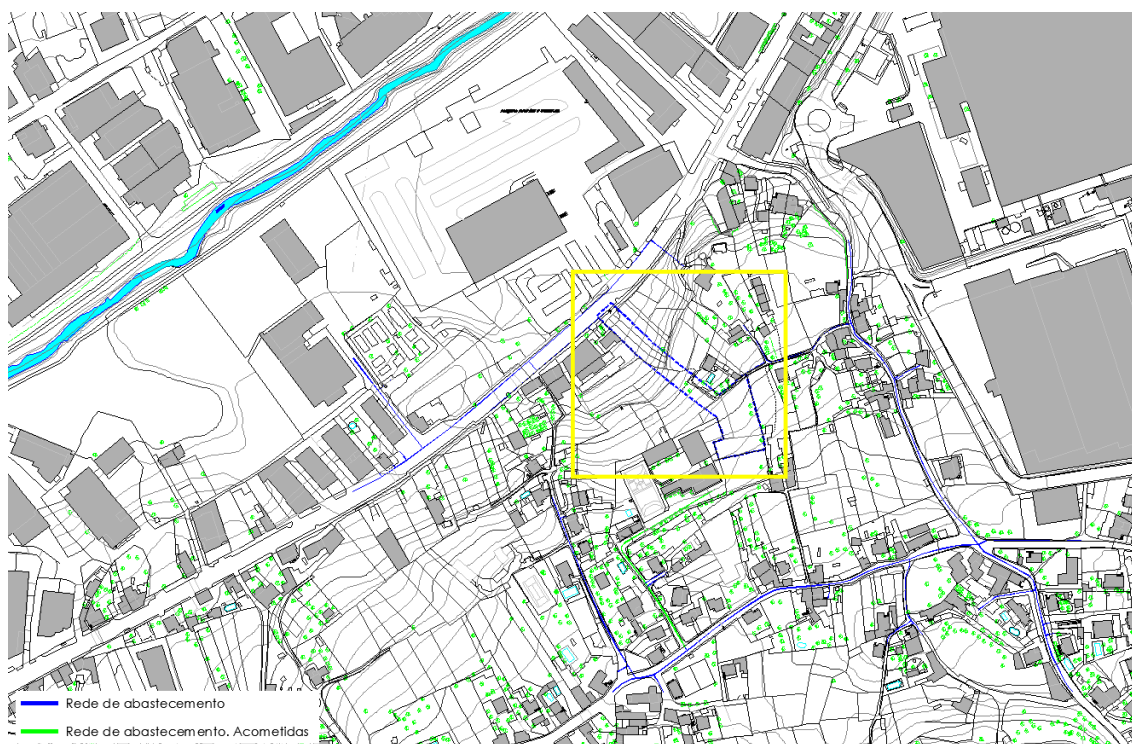


Figura nº 87. Plano de rede de servizos de abastecemento. Fonte: Servizos Técnicos Municipais.

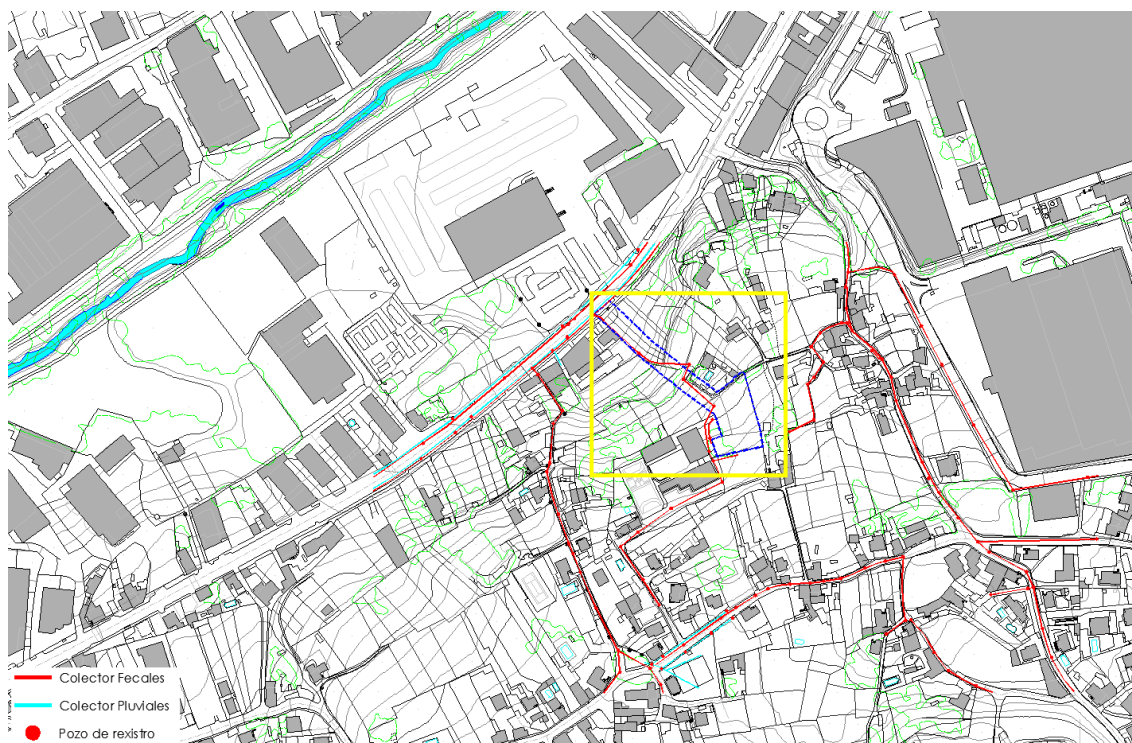


Figura nº 88. Plano de rede de servizos de saneamento. Fonte: Servizos Técnicos Municipais.

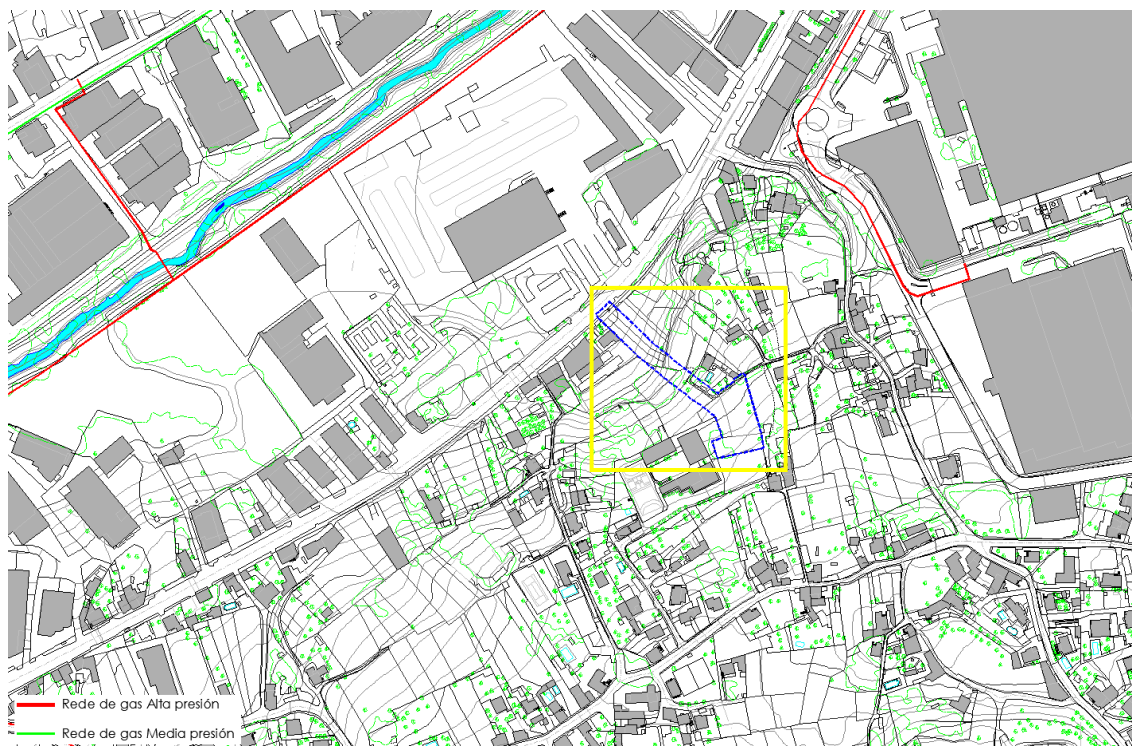


Figura nº 89. Plano de rede de servizos de gas. Fonte: Servizos Técnicos Municipais.

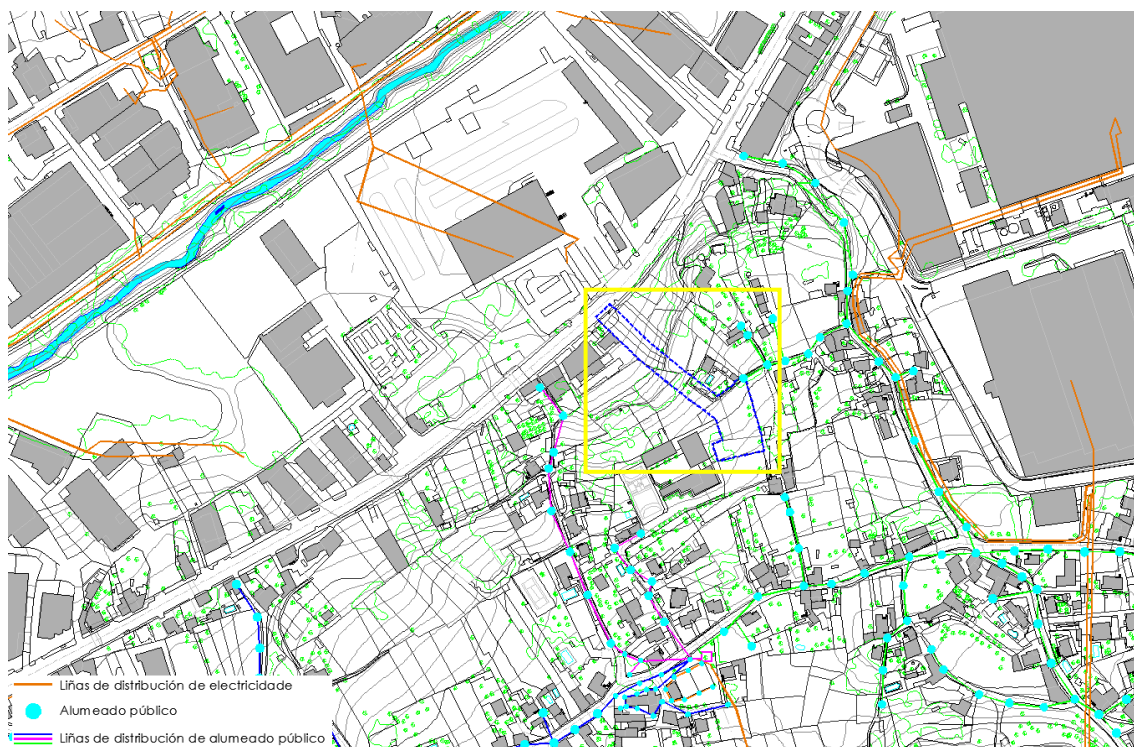


Figura nº 90. Plano de rede de servizos de electricidade e iluminación. Fonte: Servizos Técnicos Municipais e anteproxecto da revisión do Plan Xeral de Ordenación Municipal en elaboración.



Figura nº 91. Plano das redes de transporte de enerxía existentes nas proximidades do ámbito do PEI.
Fonte: <http://mapas.xunta.gal/visores/pba/>

9.7 SERVIDUMES AERONÁUTICAS

De acordo cos datos contidos nos planos de servidumes aeronáuticas de operación de aeronaves, segundo o R.D. 2278/1986, onde se recollen as determinacións establecidas pola Dirección Xeral de Aviación Civil, do Ministerio de Fomento (Secretaría de Estado de Transportes), o emprazamento do ámbito se atopa afectado polas servidumes aeronáuticas citadas, do aeroporto de Vigo.

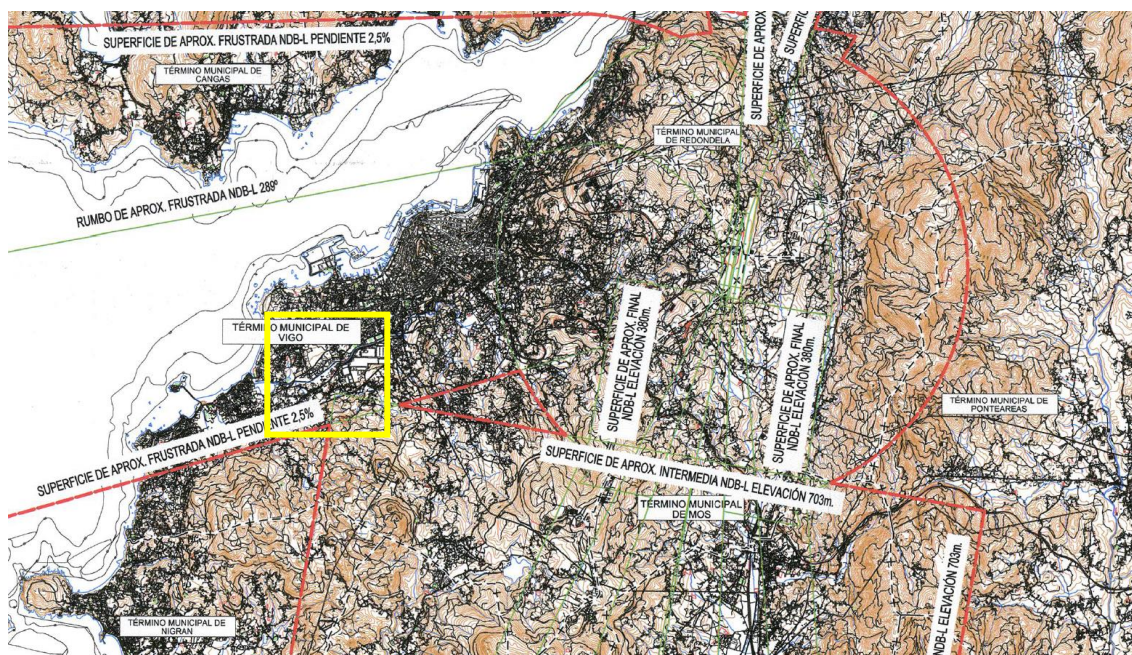


Figura nº 92. Plano da servidumes aeronáuticas segundo R.D. 2278/1986 (servidumes de operación de aeronaves).
Fonte: Plan Director do Aeroporto de Vigo. AENA.

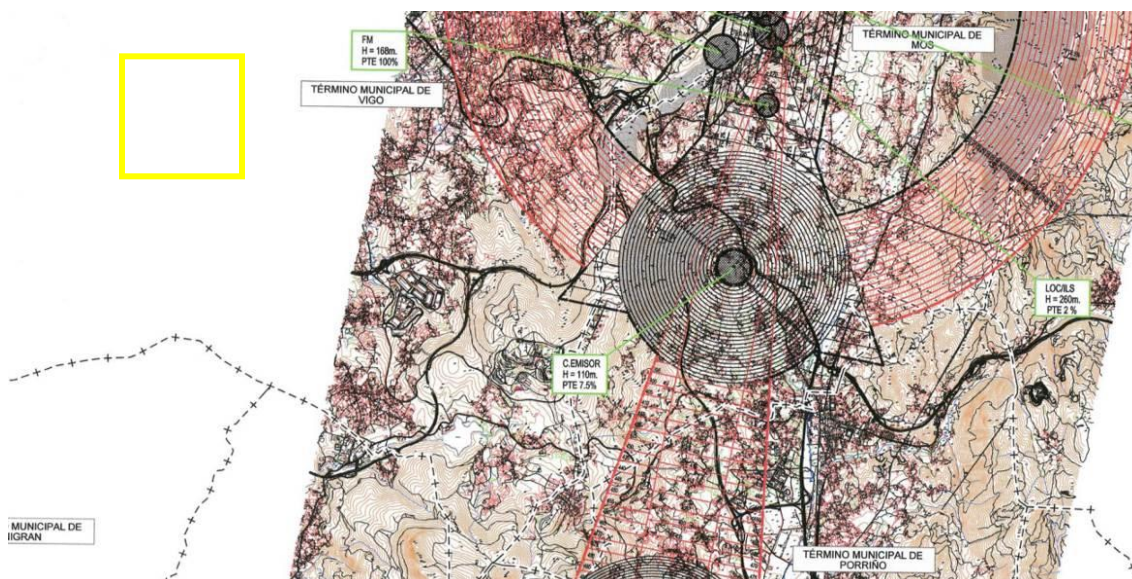


Figura nº 93. Plano da servidumes aeronáuticas segundo R.D. 2278/1986 (servidumes de aeródromo e radioeléctricas).
Fonte: Plan Director do Aeroporto de Vigo. AENA.



Figura nº 94. Plano de afectación das servidumes aeronáuticas do R.D. 2278/1986 (servidumes de aeródromo e radioeléctricas) que abranguen o ámbito do PEI.
Fonte: <http://mapas.xunta.gal/visores/pba/>

9.8 RISCOS NATURAIS E TECNOLÓXICOS

O ámbito do PEI atópase nunha zona de perigosidade sísmica baixa e risco de incendio forestal baixo, se ben a proximidade do Río Lagares determina a existencia de riscos de asolagamento e inundación na contorno da ámbito da actuación pero sen ver afectado o ó ámbito do plan espacial.

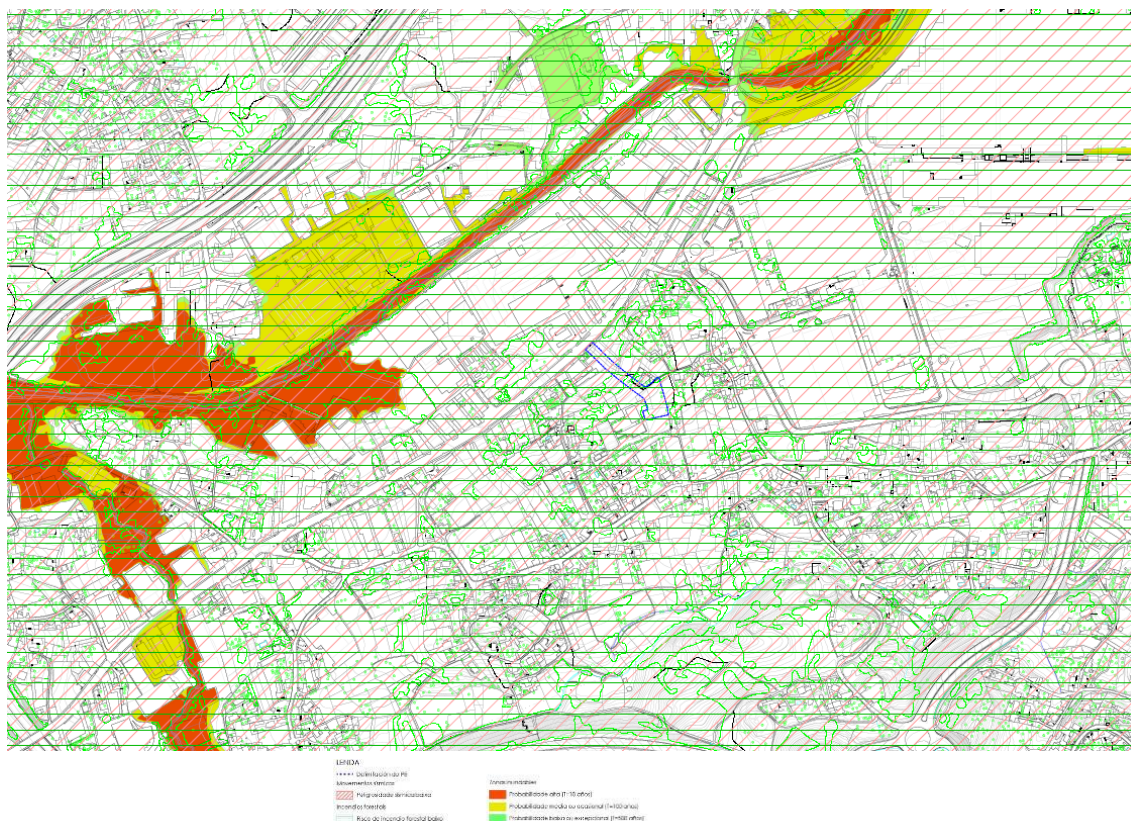


Figura nº 95. Plano de Riscos Naturais. Fonte: elaboración propia.

En relación aos riscos tecnolóxicos, o ámbito do PEI atópase dentro da afección da servidumes de operación de aeronaves do Aeroporto de Vigo, na superficie de aproximación intermedia NDB-L Altitude 703m e superficie de aproximación frustrada NDB-L pte. 2,5% segundo RD 2278-1986. Ademáis, a Avenida de Citroën considérase como percorrido de transporte de mercadorías perigosas. O ámbito do PEI vese afectado pola servidume de estradas da PO-552 (Lei 8/2013, do 28 de xuño, de estradas de Galicia)

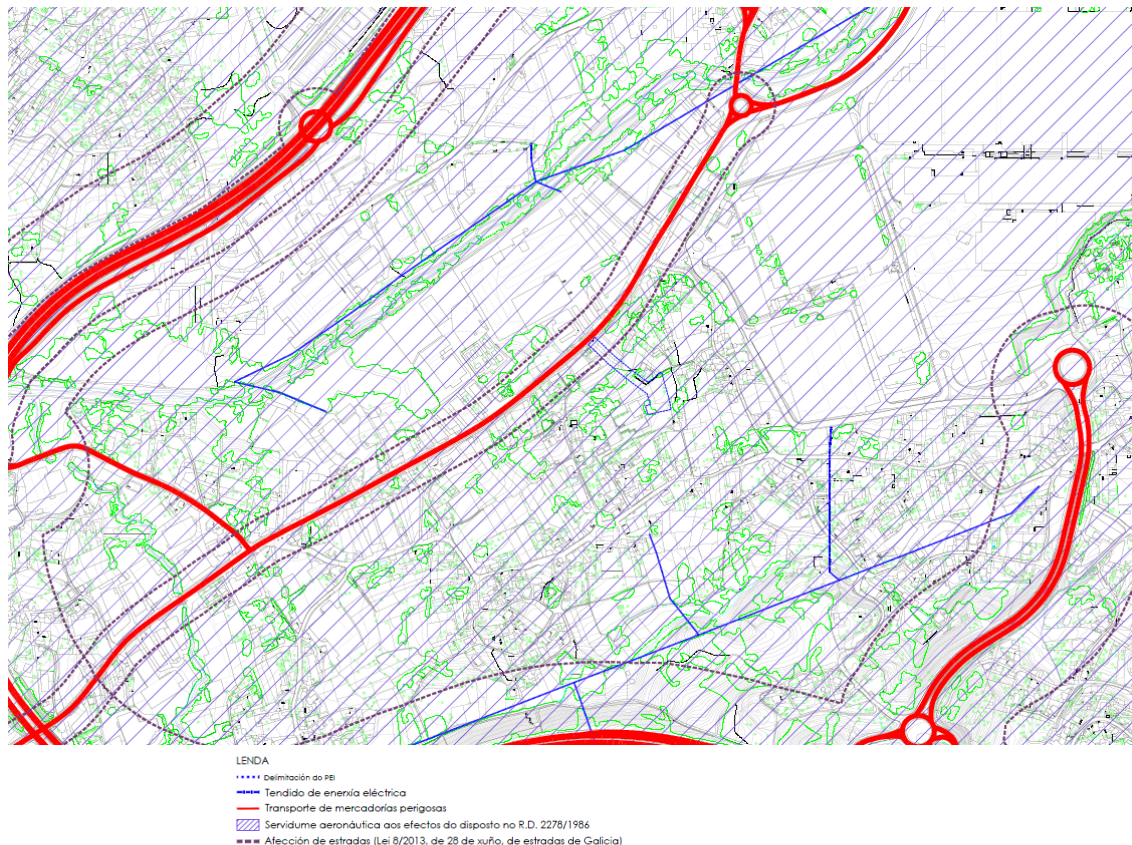


Figura nº 96. Plano de Riscos Tecnolóxicos. Fonte: Elaboración propia.

9.9 ZONAS QUEIMADAS

De acordo coa información dispoñible, nin os terreos obxecto da presente proposta nin os da súa contorna inmediata se viron afectados por incendios forestais nos derradeiros anos, polo que non existe inconveniente para a realización da proposta do novo vial de acceso ao CEIP que se plantea sobre os terreos.



Figura nº 97. Plano de ocupación e coberturas do solo que recolle as zonas queimadas. Fonte:
<http://mapas.xunta.gal/visores/ocupaciondosolo/>

Ademáis, segundo o sinalado no artigo 34.2.b) da Lei 2/2016, do solo de Galicia, os solos que sufriran incendios deberán ser clasificados no planeamento urbanístico municipal como "solo rústico de protección forestal", non podendo ser urbanizadas, por imperativo legal, nos dez anos posteriores aos mesmos.

9.10 ATMÓSFERA E CAMBIO CLIMÁTICO

9.10.1 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

A Directiva Europea 2002/49/CE e o desenvolvemento lexislativo estatal que se traduciu na Lei do ruído 37/2003 solicitan a elaboración de mapas estratéxicos de ruído das aglomeracións do estado cunha poboación superior a 250.000 habitantes, ademais da realización dos mapas de ruído das grandes infraestruturas de transporte.

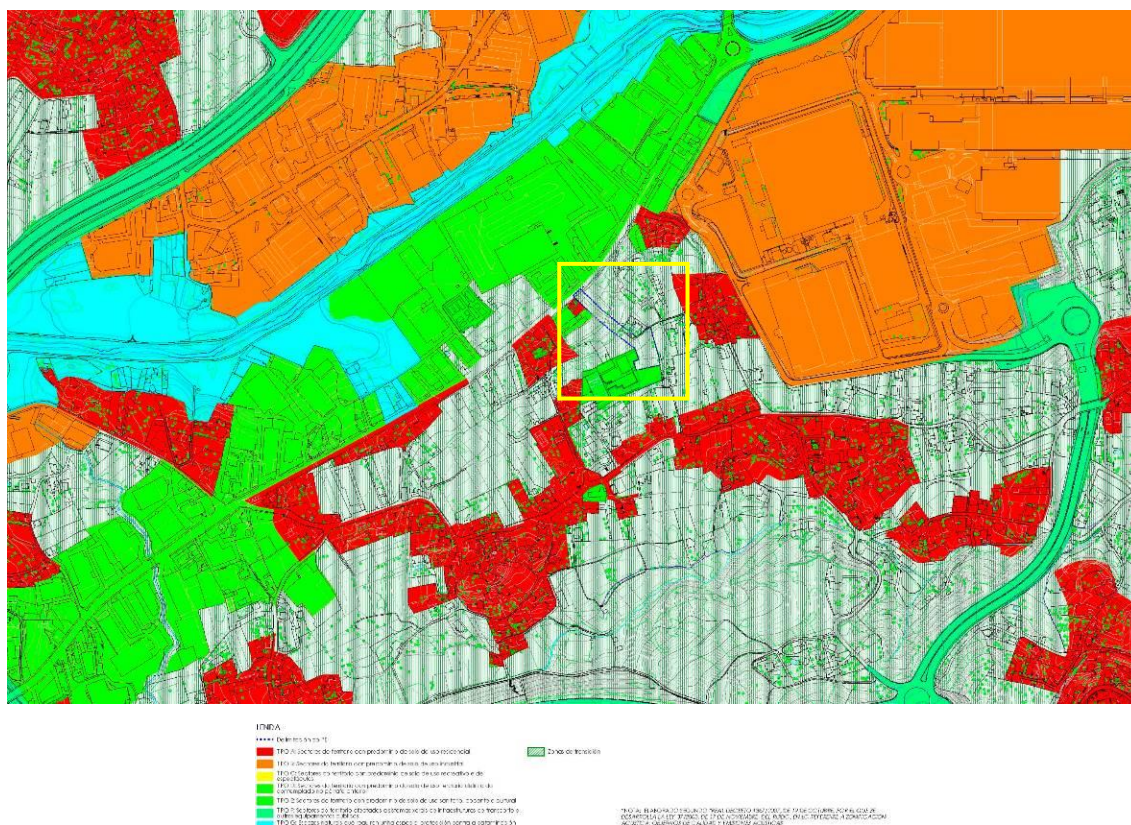
O obxectivo é obter mapas denominados estratéxicos que serven para tomar decisións a nivel global e non local, as cales precisarían de estudos de detalle que permitan a adopción de solucións a nivel puntual. A partir dos mapas de ruído, débense obter os indicadores de chan exposto e persoas expostas nas condicións reflectidas por devanditos mapas e segundo os requisitos da citada Directiva.

O artigo 16 da Lei 37/2003, de 17 de novembro, do ruído, establece que "os mapas de ruído haberán de revisarse e, no seu caso, modificarse cada cinco anos a partir da data de súa aprobación". A Xunta de Goberno Local en sesión do 08/08/2013 aprobou definitivamente a revisión do mapa estratéxico de ruído do Concello de Vigo, tralo correspondente trámite de información pública polo prazo de un mes

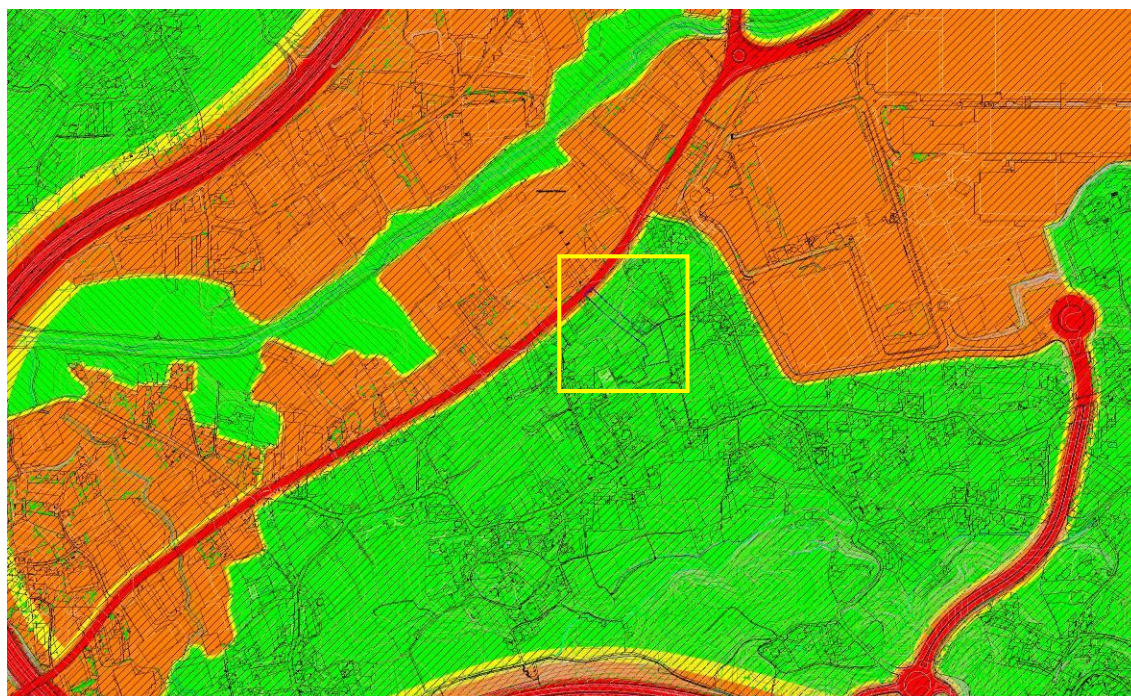
A Lei 37/2003, do 17 de novembro, do ruído establece a obriga de aprobar os Plans de acción contra o ruído nas aglomeracións con máis de 250.000 habitantes, como é o caso de Vigo, antes do 18/07/2008.

O Plan de acción contra o ruído no Concello de Vigo ten por obxecto reflectir as medidas a adoptar e as accións a desenvolver para mitigar os niveis de ruído ós que está exposta a poboación do Concello de Vigo de forma global, detectados no mapa estratéxico do

De seguido se recolle a zonificación acústica do entorno do ámbito do PEI, segundo Real Decreto 1367/2007, de 19 de outubro, polo que se desenvolve a lei 37/2003, de 17 de novembro, do ruído, no referente á zonificación acústica, obxectivos de calidade e emisións acústicas.



nte: Elaboración propia.



LEENDA:
----- Sólido co FE
----- Interpolado
----- Ruído
----- Ruído co FE
----- Ruído co FE
----- Ruído co FE
----- Ruído co FE

Figura nº 99. Plano de contaminación acústica.
Fonte: Elaboración propia.

9.10.2 CAMBIO CLIMÁTICO

De seguido se achegan gráficos onde se recolle a evolución prevista das temperaturas na Península obtidos do visor de escenarios de cambio climático para Vigo:

Escenarios AdaptecCa - Temperatura máxima - Datos en rejilla (media) - RCP 8.5 - Año completo - Vigo (Galicia)

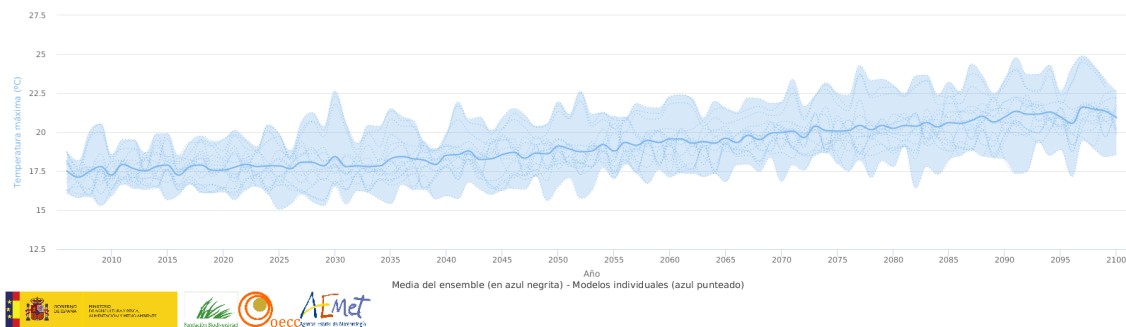


Figura nº 100. Táboa da evolución da temperatura en Vigo nos próximos 90 anos.

Fonte: Visor de escenarios de cambio climático para Vigo. Magrama (<http://www.adaptecca.es/>).

O ámbito caracterízase por estar ubicado na periferia urbana, nunha zona fortemente antropizada. Amósase na seguinte figura a incidencia sobre a atmósfera e o cambio climático, no que se aprecia a mínima escala da actuación, na que se implementarán medidas que atenúen a incidencia sobre a atmósfera e o cambio climático.

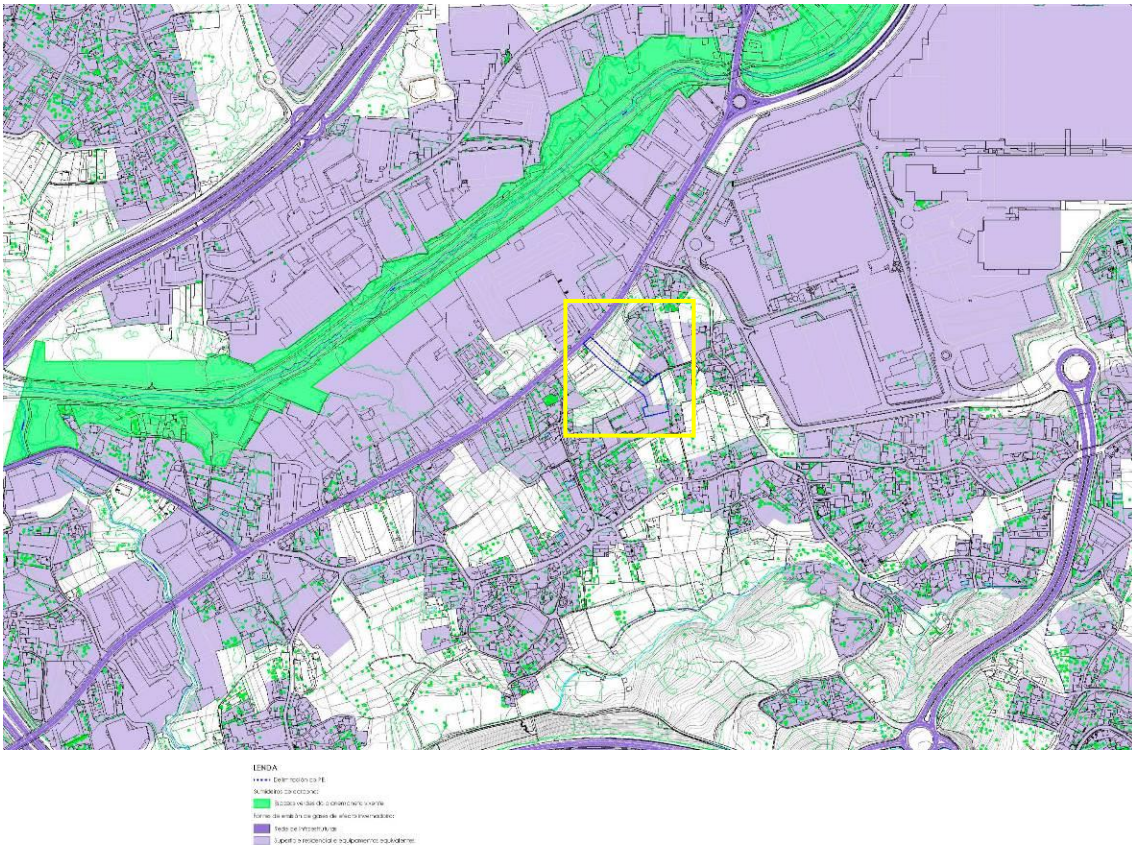


Figura nº 101. Estudo da incidencia sobre a atmósfera e o cambio climático. Fonte: Elaboración propia.

10 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES E, SE PROCEDE, A SÚA CUANTIFICACIÓN, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN O CAMBIO CLIMÁTICO

Neste punto, identifícanse e avalíanse os efectos potenciais derivados da actuación. Mais adiante, acompañaranse das medidas protectoras e correctoras propostas para minimizar ou evitar o seu impacto no medio ambiente.

No seguinte cadro esbózase a evolución previsible da actuación proposta, en ausencia de intervención e, no caso contrario, coa execución do PEI, tendo en consideración o cambio climático:

VARIABLE DE SOSTENIBILIDADE	EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES EN AUSENCIA DE INTERVENCIÓN	EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES COA EXECUCIÓN DO PEI NOVO ACCESO AO CEIP PÁRROCO DON CAMILO
PAISAXE	Mantemento dos valores paisaxísticos actuais da zona	Mantemento dos valores paisaxísticos actuais da zona, pois non se contempla a execución de edificabilidade de ningún tipo, acomodando á topografía existente o novo vial de acceso ao CEIP, e dispoñendo no mesmo bandas de arboredo autóctono.
PATRIMONIO NATURAL	Os terreos manterán as súas condicións actuais, sufrindo un proceso lóxico de naturalización progresiva	Aumento da densidade de arboredo na zona, potenciando o emprego de especies autóctonas, sen menoscabar os ecosistemas existentes e a biodiversidade.
PATRIMONIO CULTURAL	Non existen elementos pertencentes ao patrimonio cultural.	Non existen elementos pertencentes ao patrimonio cultural.

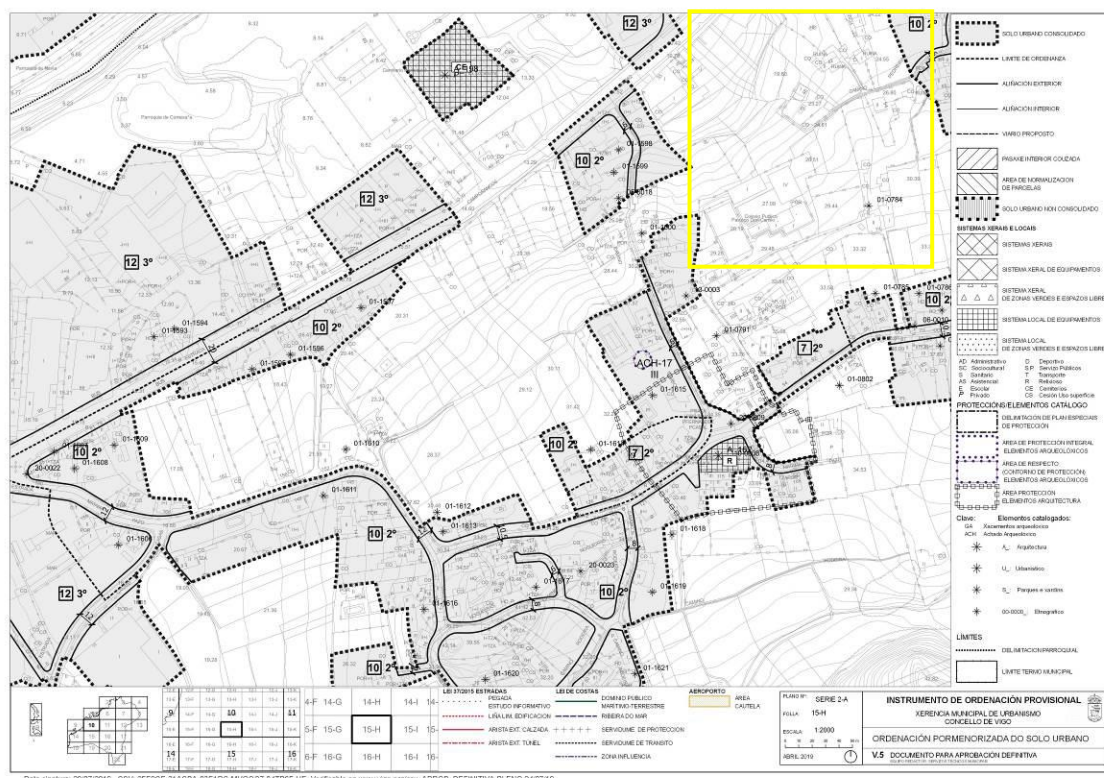
VARIABLE DE SOSTENIBILIDADE	EFFECTOS AMBIENTAIS PREVISIBLES EN AUSENCIA DE INTERVENCIÓN	EFFECTOS AMBIENTAIS PREVISIBLES COA EXECUCIÓN DO PEI NOVO ACCESO AO CEIP PÁRROCO DON CAMILO
	Non se afecta aos elementos pertencentes ao patrimonio cultural existentes na contorna.	
OCUPACIÓN TERRITORIO DO	Os terreos sufrirán un proceso lóxico de dexeneración e progresivo abandono, así como falla de xestión eficiente dos mesmos	Racionalización do uso do solo, por medio da execución dunha dotación urbana imprescindible para garantir a seguridade vial e a mellora da calidade de vida na zona
SOCIEDADE	Terreos de propiedade particular, adicados a usos agrícolas, de escasa capacidade produtiva pola súa superficie, sen representar unha incidencia directa substancial na sociedade	Mellora da calidade de vida e a cohesión social da zona, ampliando a oferta de superficie dotacional docente na zona e creando un novo vial que resolva a accesibilidade segura ao CEIP e contribúa á mellora da mobilidade na contorna.
MOBILIDADE	Mantemento das deficitarias condicións actuais de mobilidade e a inseguridade viaria na contorna do CEIP	Mellora da accesibilidade e mobilidade ao centro do CEIP, así como da mobilidade aos asentamentos residenciais lindeiros existentes, alixeirando a densidade dos fluxos actuais sobre a rede de camiños existentes na zona, fomentando ademais hábitos de mobilidade alternativa e saudable
ENERXÍA	Mantemento das infraestruturas e servizos existentes no ámbito e na súa contorna, que non se verán mellorados.	Mellora e reforzo das infraestruturas existentes na zona asociadas ás redes de subministro de enerxía.
ATMÓSFERA CAMBIO CLIMÁTICO E	Mantemento da calidade do aire actual, por non alterarse os principais focos de emisión nin xerarse novos de especial relevancia.	Redución das emisións contaminantes
CICLO HÍDRICO	Mantemento das actuais condicións dos terreos, sen alterar o ciclo hídrico existente.	Dotaranse ás infraestruturas necesarias para garantir a recollida e conducción das augas procedentes do novo vial proxectado, por medio dunha rede específica de augas pluviais, a definir segundo as Instrucións Técnicas para Obras Hidráulicas en Galicia (ITOHG) de Augas de Galicia, da Xunta de Galicia, para a súa devolución de xeito progresivo ao medio natural.

11 EFECTOS PREVISIBLES SOBRE OS PLANS SECTORIAIS E TERRITORIAIS CONCORRENTES

11.1 RELACIÓNS CO PLANEAMENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL VIXENTE

11.1.1 **INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN PROVISIONAL (IOP)**

Ao abeiro da Lei 2/2017, de medidas fiscais, administrativas e de ordenación, o 24.07.2019 aprobouse definitivamente o Instrumento de medidas provisionais de ordenación do Concello de Vigo. Nomeadamente, con aprobación definitiva do Pleno o 24/07/2019 (Certificación do Acordo Adoptado), publicación no DOG o 26/08/2019 e publicación da normativa no BOP o 20/09/2019.



Tal e como se desprende do plano 15H, da serie 2-A, do Instrumento de Ordenación Provisional (IOP), de ordenación pormenorizada do solo urbano, o solo onde se localiza o novo vial proposto, non se atopa recollido no mesmo, sendo, polo tanto, a súa clasificación urbanística a recollida no PXOU de 1993.

Nas zonas onde non rixe o IOP, o planeamento xeral vixente na actualidade no Concello de Vigo é o Plan Xeral de Ordenación Urbana de Vigo, aprobado definitivamente por acordo do Consello da Xunta de Galicia de 29/04/1993, coas súas modificacións puntuais, como consecuencia da declaración de nulidade contida na sentenza de 10 de novembro de 2015 do Tribunal Supremo que afectou ás ordes da Conselleira da CPTOPT do día 16.05.2008 de aprobación definitiva e parcial do PXOM (DOG nº. 106, do día 03.06.2008; BOP nº. 151, do 06.08.2008) e do Conselleiro da CMATI do 13.07.2009 de aprobación do documento de cumprimento da Orde do día 16.05.2008 (DOG nº. 144, do día 24.07.2009; BOP nº. 175, do día 10.09.2009).

No devandito PXOU do 93, os terreos atópanse clasificados como Solo Urbanizable Programado 07.08 Igrexa 2B (B/SUP/PP/1), e unha pequena parte como solo de núcleo

rural (07/01/IGREXA/C), calificado coa ordenanza 3.3. de Zonas de equipamento culturais e sociais.

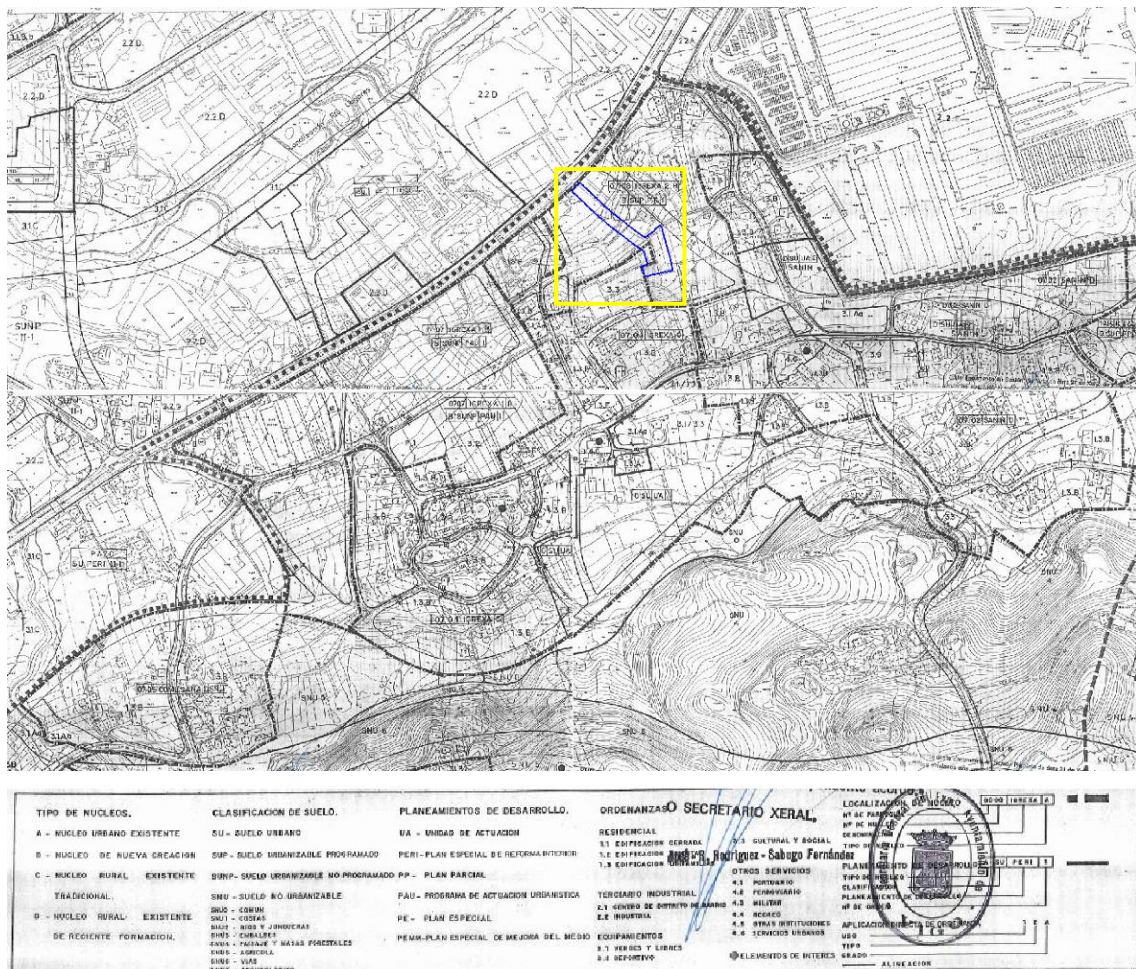


Figura nº 103. Plano de clasificación e calificación do PXOU de Vigo de 1993. (E:1/2000).

De conformidade coa Disposición Transitoria Primeira da Lei 2/2016, de 10 de febreiro, do solo de Galicia, que regula o Réxime aplicable aos municipios con planeamento non adaptado e aos municipios sen planeamento:

"2. O planeamento aprobado definitivamente con anterioridade á entrada en vigor desta lei e non adaptado á Lei 9/2002, do 30 de decembro, de ordenación urbanística e protección do medio rural de Galicia, conservará a súa vixencia ata a súa revisión ou adaptación a ela, consonte as seguintes regras:

....

b) Ao solo urbanizable delimitado, aplicaráselle o disposto nesta lei para o solo urbanizable.

Ao solo urbanizable non delimitado, apto para urbanizar ou rústico apto para o desenvolvemento urbanístico, aplicaráselle o disposto nesta lei para o solo rústico.

Malia o anterior, ao solo urbanizable delimitado, non delimitado, apto para urbanizar ou rústico apto para o desenvolvemento urbanístico con planeamento de desenvolvemento aprobado inicialmente antes da

entrada en vigor desta lei, aplicaráselle o réxime do solo urbanizable previsto nela.

Así mesmo, ao solo urbanizable delimitado, non delimitado, apto para urbanizar ou rústico apto para o desenvolvemento urbanístico con planeamento de desenvolvemento aprobado definitivamente antes da entrada en vigor desta lei, aplicaráselle integramente o disposto no planeamento respectivo.

c) Ao solo incluído no ámbito dos núcleos rurais ou nas delimitacións de solo non urbanizable de núcleo rural, nas súas áreas de influencia ou tolerancia, aplicaráselle integramente o disposto no planeamento respectivo, agás no que se refire ás edificacións tradicionais existentes, ás que será aplicable o previsto no artigo 40 desta lei.

d) Ao solo non urbanizable ou solo rústico, aplicaráselle o disposto nesta lei para o solo rústico."

En consecuencia, o réxime de aplicación dos terreos incluídos no ámbito é o de solo de núcleo rural (07/01/IGREXA/C) e o de solo urbanizable (07/08/IGREXA/ 2/B B/SUP/PP/1).

11.1.3 REVISIÓN DE PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE VIGO (PXOM).

O día 08.04.2020 recibíuse na anterior Dirección Xeral de Calidade Ambiental e Cambio Climático un escrito do Concello de Vigo no que solicitaba iniciar o procedemento de avaliación ambiental estratéxica ordinaria da Revisión do Plan xeral de ordenación municipal, cumprindo as esixencias legais establecidas pola Lei 21/2013 de avaliación ambiental.

Así, o 22.09.2020, o órgano ambiental emitiu o Documento de alcance do estudo ambiental estratéxico, de acordo co artigo 60 da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia.

Actualmente, o documento de revisión do PXOM se atopa en elaboración, estando prevista a súa aprobación inicial nos próximos meses.

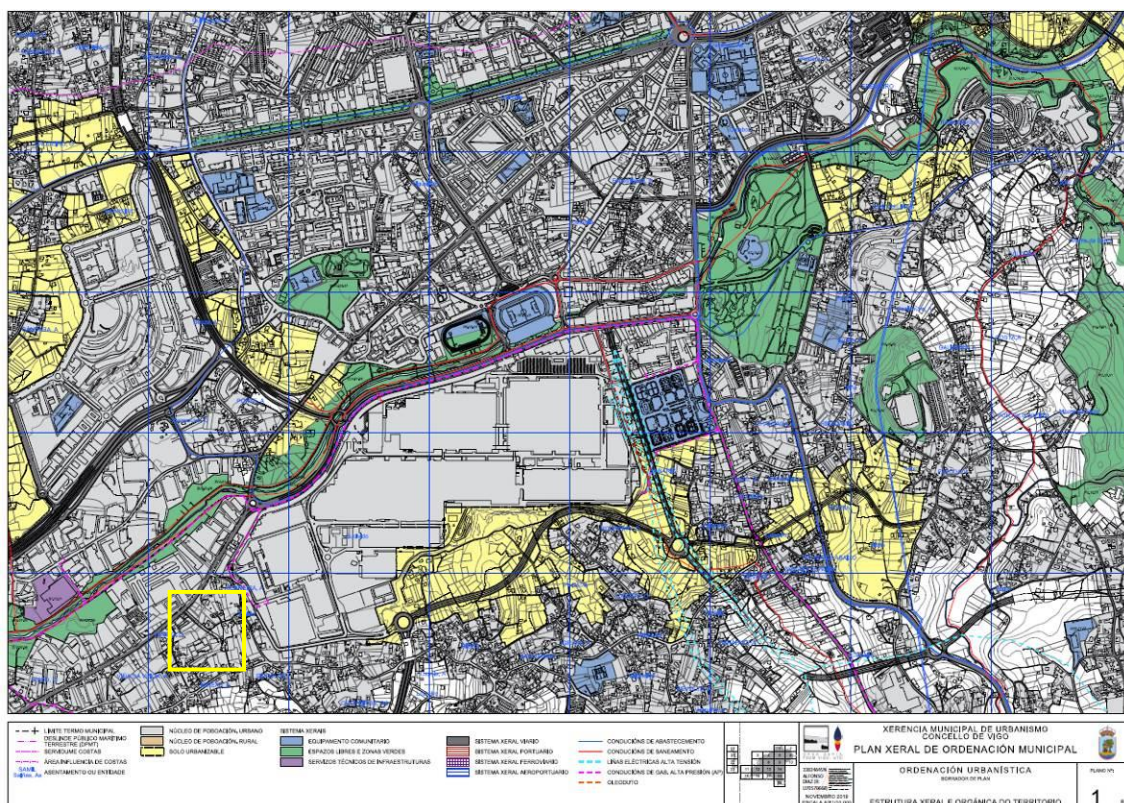


Figura nº 104. Plano de estrutura Xeral e Orgánica do Territorio da Revisión do PXOM en elaboración. (E:1/5000). No plano anterior se recolle a estrada autonómica PO-552 como Sistema Xeral Viario. Ademais, no mesmo xa aparece grafado un trazado substancialmente semellante ao que se define na presente documentación que acompaña á solicitude de inicio da Avaliación Ambiental Estratéxica deste PEI, segundo a seleccionada como a alternativa elixida no presente DAE para a execución do novo vial de acceso ao CEIP Párroco Don Camilo.

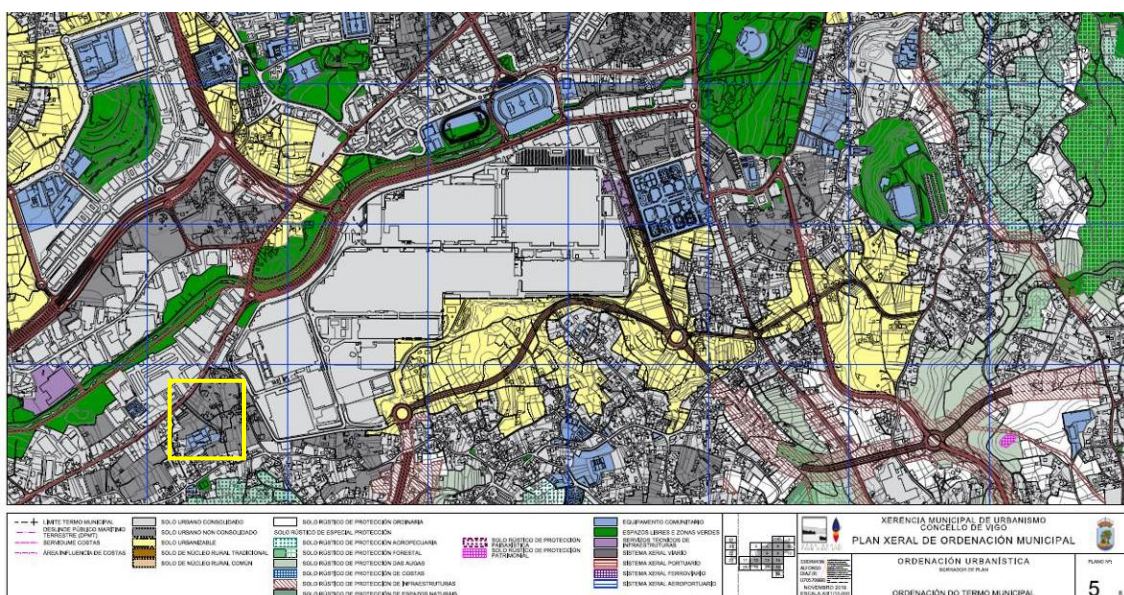
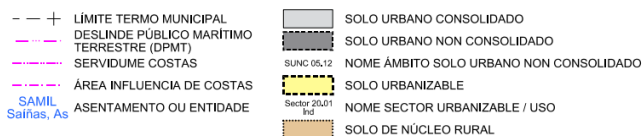
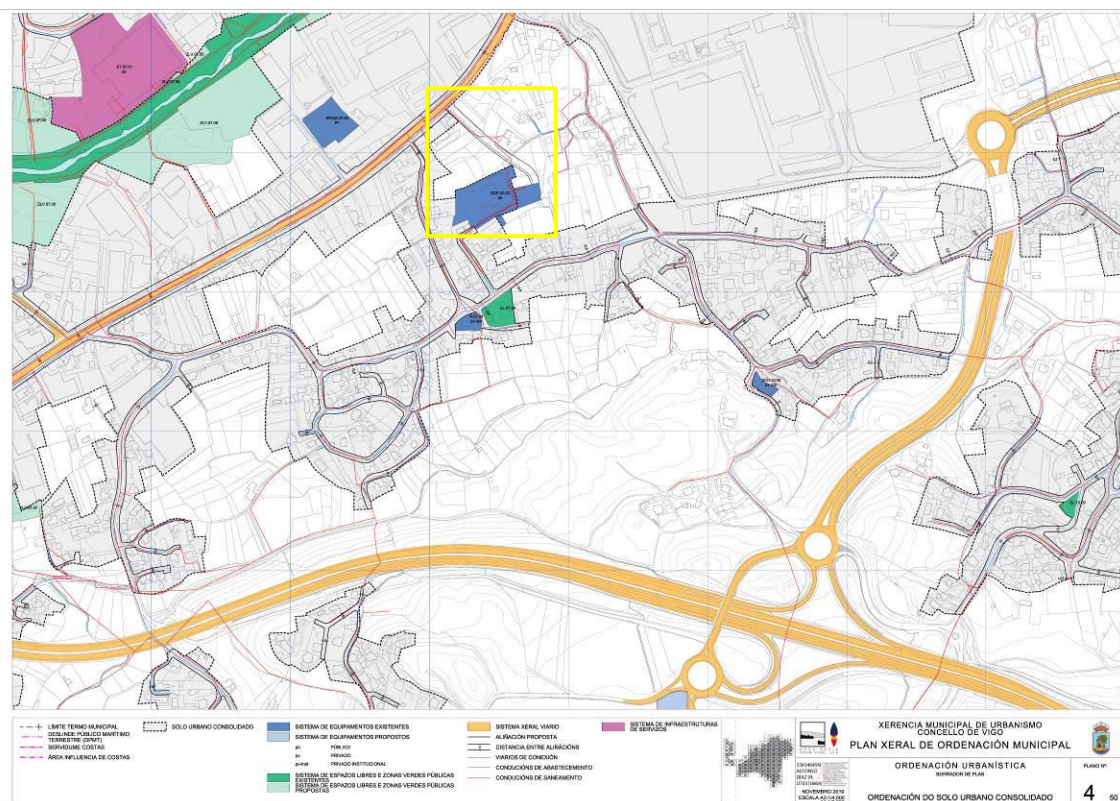


Figura nº 105. Plano de Ordenación do Termo Municipal do PXOM en elaboración. (E:1/5000).

O plano anterior recolle a clasificación do solo proposta para a zona na que se localiza o ámbito deste PEI, na revisión do PXOM de Vigo, en redacción. No mesmo,

[illegible]

Nomeadamente, o ámbito de actuación deste PEI atópase incluído no ámbito de solo urbano non consolidado SUNC 07.09 do borrador do da documentación de Avaliación Ambiental Estratéxica da revisión do PXOM de Vigo.



No plano nº 4, de ordenación do solo urbano consolidado, que integra a colección de planos obrante na documentación ambiental remitida á Consellería de Medio Ambiente, e que foi obxecto de consultas ambientais, se recolle, esquemáticamente, un trazado do vial relativamente semellante ao que se define no presente PEI.

11.2.1 DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO (DOT).

Este sistema, confórmase polas dúas grandes Rexións Urbanas da comunidade: a de Vigo e Pontevedra e a da Coruña e Ferrol, así como polas Áreas urbanas da Coruña, Vigo, Santiago de Compostela, Ourense, Lugo, Pontevedra e Ferrol.

- Rexión con evidente potencial para desempeñar un papel esencial na prestación de servizos a un espazo moi dinámico e cun importante sistema produtivo, que se caracteriza pola súa elevada integración nos mercados internacionais. O mantemento da competitividade das actividades económicas neste territorio vai demandar nos próximos anos unha armazón de

servizos produtivos cada vez máis complexo e unha aposta pola I+D+i que só pode atoparse en Áreas urbanas de certo tamaño e diversificación.

- Este espazo é unha das zonas con maior crecemento demográfico e económico de Galicia e un dos ámbitos máis dinámicos de todo o norte peninsular. Con todo, a falla de estratexias territoriais integradas impide aproveitar oportunidades de futuro importantes.

Por outro lado, en canto á paisaxe, as Directrices de ordenación do territorio, sinalan expresamente que *"as administracións públicas integrarán, conforme os criterios da Lei 7/2008, do 7 de xullo, de protección da paisaxe de Galicia, a consideración da paisaxe nos instrumentos de ordenación territorial e urbanística así como noutras políticas sectoriais que poidan producir un impacto directo ou indirecto sobre el"*. A este efecto, as entidades locais deberán garantir a consideración da paisaxe en todas as actuacións con incidencia no territorio, en aras a implementar unha xestión e planificación estratéxica do territorio encamiñada a o desenvolvemento sustentable do mesmo.

Xustificación da adecuación ás determinacións das DOT relativas ás estradas.

4.1. Determinacións relativas ás estradas

Se xustifican de seguido as determinacións que afectan ao vial local que é obxecto desta actuación urbanística, para a consecución do novo acceso ao CEIP Párroco Don Camilo.

Determinacións orientativas

Determinación 4.1.4.

"Con carácter xeral, toda actuación sobre a rede de estradas incorporará medidas de mellora da seguridade vial e as necesarias para asegurar a integración ambiental e paisaxística e a protección do patrimonio cultural, prestando especial atención aos niveis de ruído."

O vial proposto como resultante da selección das alternativas avaliadas no presente DAE recolle medidas de seguridade vial e de integración ambiental e paisaxística, tal e como se xustifica polo miúdo no presente documento. Non existen elementos pertencentes ao catálogo do patrimonio cultural no ámbito nin zonas incluídas no seus respectivos ámbitos de protección.

Determinación 4.1.5.

"Procederá de forma progresiva á eliminación de travesías e de tráfico de longo percorrido polas zonas urbanas. A execución de variantes de poboación implicará a transferencia aos diferentes municipios daqueles tramos de estrada que foron substituídos pola nova infraestrutura no momento da súa posta en servizo e a posta en marcha de medidas de humanización."

A presente proposta consiste na creación dun pequeno vial de acceso ao CEIP Párroco Don Camilo, e non incide sobre o contido desta Determinación.

Determinación 4.1.6.

"Os plans e proxectos das administracións públicas estudarán a implantación de solucións de deseño que outorguen prioridade ao transporte colectivo (carril-bus, apeadeiros, intercambiadores...) e faciliten a mobilidade peonil, fomentando ademais a mellora das redes existentes fronte aos novos trazados."

A actuación concreta contempla un espazo específico para resolver a mellor operatividade do transporte colectivo dos escolares que acuden ao centro docente, por medio dun deseño específico para dita zona, por medio dun tratamento que teña en conta o seu funcionamento como antesala ou vestíbulo previo de acceso ao CEIP, pero, á súa vez, como unha extensión exterior deste. Ademais, a actuación facilitará a mobilidade peonil ao centro, así como a accesibilidade aos asentamentos existentes na contorna (Eixido e Igrexa), ao mellorar os fluxos actualmente existentes sobre o Camiño Pedreira e a estrada Matamá-Pazó.

Determinación 4.1.7.

"As novas vías urbanas estruturantes das cidades deberán prever a posibilidade de implantar varios modos de transporte diferentes (peonil, bicicleta, autobús, metro lixeiro, vehículo particular), dándolles prioridade aos modos de transporte colectivo."

O novo vial proposto contempla a implantación do emprego de diferentes modos de transporte, especialmente o rodado, para vehículos particulares e de transporte de pasaxeiros, e o peonil.

Determinación 4.1.8.

"O acceso ás parcelas resultantes dos novos desenvolvementos urbanísticos deberá realizarse a través de estradas cando menos de rango local. As conexións coas estradas supramunicipais coordinarase coa administración titular da vía."

O novo vial proxectado resolve precisamente o acceso ao CEIP Párroco Don Camilo, sendo un novo vial de escala e rango local, que conecta a un vial da rede xerárquica inmediateiramente superior como é a estrada autonómica PO-552. Por elo, para resolver dita conexión axeitadamente será precisa a necesaria coordinación entre o Concello de Vigo e a Axencia Galega de Infraestruturas (AXI), da Consellería de Infraestruturas e mobilidade da Xunta de Galicia, como administración titular da vía.

11.2.2 PLAN DE ORDENACIÓN DO LITORAL (POL).

Polo Decreto 20/2011, de 10 de febreiro, aprobouse o Plan de Ordenación do Litoral (POL), en coordinación absoluta coas Directrices de Ordenación do Territorio (DOT), publicándose no DOG nº 37 o 23 de febreiro de 2011.

Tal e como xa se sinalou por medio do plano correspondente, os terreos obxecto deste PEI non se atopan dentro do ámbito de xestión do Plan de Ordenación do Litoral.

11.3 RELACIÓNS CON PLANS CON INCIDENCIA NA ORDENACIÓN DO TERRITORIO:

11.3.1 ESTRATEXIA DA PAISAXE GALEGA

A Estratexia da Paisaxe de Galicia sinala as liñas maestras para o desenvolvemento dos instrumentos propios previstos na Lei da Paisaxe (7/2008, de 7 de xullo).

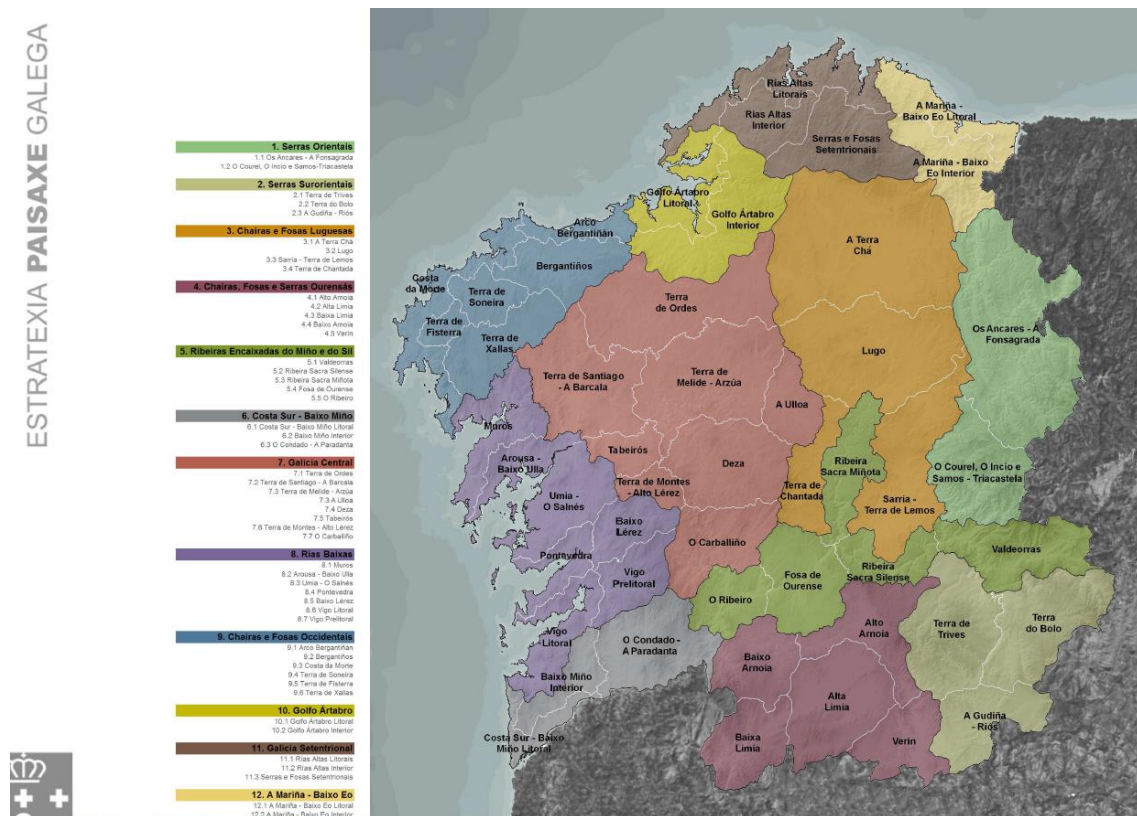


Figura nº 108. Plano de grandes Áreas Paisaxísticas da Estratexia da paisaxe de Galicia.

A estratexia desenvólvese a través de tres tipos fundamentais de accións:

- Os Instrumentos de Protección, Ordenación e Xestión das Paisaxes.
- As Estratexias de Integración Paisaxística.
- A Sensibilización, Formación e Divulgación da paisaxe.

A Estratexia da Paisaxe de Galicia inicia no ano 2017 unha nova fase, tendo o ano 2020 como horizonte de chegada para o alcance dos seus obxectivos.

A paisaxe é unha realidade dinámica, en continuo cambio, polo que as políticas que o xestionan deben considerar esta evolución constante e adoptar mecanismos de seguimento que identifiquen os cambios e avalíen a eficiencia e os resultados das políticas adoptadas ata ese momento. Por este motivo, a planificación estratéxica resulta especialmente necesaria na xestión da paisaxe, debido aos cambios estruturais que se producen na paisaxe e a evolución da consideración social do mesmo. Ao anterior engádese a necesidade de establecer políticas públicas que incorporen a opinión cidadá, de cara a asentar un modelo de responsabilidade compartida entre administración e cidadanía, en relación á paisaxe.

Con eses obxectivos, acométese unha nova planificación da Estratexia da Paisaxe Galega. Unha vez superados diversos obxectivos e fitos da fase anterior da estratexia,

coma a aprobación do Catálogo das paisaxes de Galicia, o novo horizonte ven definido pola continuidade dalgunhas das accións iniciadas nos períodos anteriores, así como pola identificación de novas metas, que sorden dos resultados das etapas anteriores e da evolución do contexto territorial, socioeconómico e institucional, tendo sempre presente o fin último de protección, xestión e ordenación das paisaxes galegas.

11.3.2 DIRECTRICES DA PAISAXE GALEGA (DPG).

O día 1 de febreiro de 2021 publicouse no DOG nº 20 o Decreto 238/2020, do 29 de decembro, polo que se aproban as Directrices de paisaxe de Galicia.

Logo da aprobación do Catálogo das paisaxes de Galicia, polo Decreto 119/2016, do 28 de xullo, publicado no DOG nº 160, do 25 de agosto, o artigo 10 da Lei 7/2008, do 7 de xullo, de protección da paisaxe de Galicia, regula a figura das Directrices de paisaxe como as determinacións que, baseadas nos catálogos da paisaxe, definen e precisan, para cada unidade de paisaxe, os obxectivos de calidade paisaxística que se pretenden alcanzar. As Directrices de paisaxe inclúen:

- a) A definición dos obxectivos de calidade paisaxística para cada unidade de paisaxe.
- b) Unha proposta de medidas e accións específicas para acadar os obxectivos de calidade e de recuperación daquelas áreas en que existen ámbitos degradados.
- c) Unha descrición dos indicadores de calidade paisaxística para o control e seguimento do estado e da evolución das unidades de paisaxe.
- d) Unha serie de normas e recomendacións para a definición dos plans urbanísticos e sectoriais e das estratexias rexionais ou locais encamiñadas a un desenvolvemento sustentable do territorio, co fin de integrar neles os obxectivos de calidade paisaxística.

De acordo co sinalado no punto 8 das DOT, as administracións públicas integrarán, conforme os criterios da Lei 7/2008, do 7 de xullo, de protección da paisaxe de Galicia, a consideración da paisaxe nos instrumentos de ordenación territorial e urbanística.

En canto aos obxectivos de calidade paisaxística do anexo I das DPG, a actuación se encadra nomeadamente entre os obxectivos xerais:

“OX.1. Unhas paisaxes protexidas, ordenadas e xestionadas co obxecto de respectar e manter o carácter dos diferentes tipos de paisaxe baixo principios de sustentabilidade e de procurar a mellora da calidade de vida da cidadanía.

OX.2. Unhas paisaxes heteroxéneas en que o mosaico paisaxístico sexa entendido como un valor en si mesmo, mantendo unha matriz paisaxística que outorgue variedade textural e perceptiva e evitando a banalización e o abandono.

OX.3. Unhas paisaxes en que se manteña a interface que xeran as combinacións harmónicas, evitando a fragmentación e as grandes continuidades que homoxeinizan a paisaxe.

OX.4. Unhas paisaxes en que se manteña a singularidade a través da preservación e potenciación dos valores referenciais que as conforman.

OX.5. Unhas paisaxes vivas, accesibles e que poidan ser desfrutadas pola cidadanía. Creación dunha cultura da paisaxe mediante recursos didácticos e formativos.

OX.6. Unhas paisaxes de valor natural e ecolóxico que preserven a súa calidade, biodiversidade e singularidade e nas cales sexa compatible a preservación deses valores co aproveitamento de recursos e o desfrute da cidadanía.

OX.7. Unhas paisaxes agrarias, gandeiras e forestais en que a actividade produtiva sexa compatible co mantemento da estrutura paisaxística, cos valores históricos do territorio e coa funcionalidade dos asentamentos como lugar de habitación.

OX.8. Unhas paisaxes urbanas ben dimensionadas, nas cales os materiais e volumes se adapten á paisaxe da contorna e nas cales se procure a compactidade fronte á dispersión.

OX.9. Unhas paisaxes produtivas integradas na contorna e que atendan ás condicións paisaxísticas do ámbito en que se insiren.

OX.10. Unhas paisaxes vinculadas a valores patrimoniais que poñan de manifesto a relevancia histórica, simbólica e identitaria dos elementos patrimoniais materiais e inmateriais."

Pola súa banda, a actuación pretendida non se encadra en ningún dos casos dos recollidos no Anexo II, Medidas e accións para os ámbitos de especial atención paisaxística, que se enumeran de seguido:

"A. Paisaxes urbanas degradadas.

B. Liñas eléctricas de alta tensión e parques eólicos.

C. Explotacións mineiras, canteiras e extracción de areas ou terras.

D. Áreas degradadas por outros impactos ambientais e paisaxísticos.

E. Actividades industriais ou empresariais mal integradas na paisaxe.

F. Zonas abandonadas.

G. Repoboacións forestais con especies alóctonas."

No Anexo IV se recollen as Normas e Recomendacións das Directrices.

Nas Disposicións de carácter xeral recollidas no epígrafe 4.1 se sinala nomeadamente:

"Calquera plan, programa ou proxecto que se desenvolva en Galicia deberá tomar en consideración no seu deseño, na súa aplicación e na execución das actuacións que implique, os valores paisaxísticos e o carácter diferenciado das grandes áreas paisaxísticas e dos diferentes tipos de paisaxes, identificados e analizados no Catálogo das paisaxes de Galicia.

A consideración da paisaxe atenderá a todos os valores de tipo natural, cultural e perceptivo que a configuran.

....

As directrices xerais aplícanse en función do obxecto a que se refiren, en todas as grandes áreas paisaxísticas e en calquera tipo de paisaxe.

As directrices específicas establécense en función dos tipos de paisaxe a que corresponden as unidades de paisaxe delimitadas polo Catálogo das paisaxes de Galicia. Ademais, fíxanse unhas directrices específicas para as áreas de especial interese paisaxístico e os ámbitos de especial atención paisaxística.

....

As normas (senaladas cun N en cada caso) terán carácter obrigatorio para os instrumentos de planificación sectorial e urbanística e para as estratexias rexionais e locais. A pesar de estaren formuladas en termos vinculantes, terán diferentes niveis de intensidade: ben expresando unha limitación ou condición directa non susceptible de variantes ou alternativas, ben deixando un maior grao de liberdade en canto ao modo de chegar ao resultado previsto.

As recomendacións (senaladas cun R en cada caso), formuladas en termos orientativos, suxiren limitacións ou condicións de carácter xenérico, que poden ser acadadas de diversas formas, ben que o seu carácter de recomendación implica que carecen do carácter obrigatorio que é predicable das normas. En particular, as solucións ou orientacións expresadas nas recomendacións formúlanse coa condición de que sexan técnica e economicamente viables, que non condicionen a funcionalidade da actuación e que sexan acordes cos informes técnicos que emitan os órganos competentes, nos oportunos procedementos administrativos de autorización ou aprobación, consonte a correspondente normativa sectorial.

Os plans, programas ou proxectos deben xustificar, na súa memoria, o cumprimento destas Directrices de paisaxe. No caso das normas de carácter excluínte, mediante a oportuna acreditación ou descrición dos medios e do fin que se pretende acadar e, no caso das normas cun maior grao de flexibilidade en canto aos medios, dun xeito máis aberto, sen prexuízo do seu fin vinculante.

Finalmente, as directrices de carácter orientativo (recomendacións), ben que non obrigan a seguir as súas prescricións, si exigen que se deba describir e xustificar a solución concreta por que se opta para o caso de que non se cumpra con estas determinacións e se opte por separarse dos criterios recollidos nelas."

....

4.2.4. Directrices para actuacións e elementos da paisaxe.

Estas directrices están dirixidas a elementos caracterizadores do territorio, que poden aparecer en calquera tipo de paisaxe e que teñen unha elevada incidencia potencial sobre ela. Desenvólvense mediante determinacións orientadas a acadar os obxectivos de calidade paisaxística específicos para estes elementos e son de aplicación en todo o territorio de Galicia, xa que se comprobou que os índices de intervención desexada para estes elementos (polígonos industriais, centrais hidroeléctricas e térmicas, parques eólicos, infraestruturas, elementos do patrimonio cultural materiais ou intanxibles, Camiño de Santiago, sendas, viarios históricos e tradicionais, miradoiros, cerramentos, valados ou sebes) non presentaban diferenzas significativas entre as doce grandes áreas paisaxísticas.

....

4.2.4.4. Infraestruturas e vías de comunicación.

"DX.21. Establécense as seguintes directrices para os instrumentos de planificación e os proxectos de infraestruturas e vías de comunicación:

a) (N) A planificación sectorial e os proxectos de infraestruturas viarias e ferroviarias adoptarán as solucións requiridas para maximizar a súa integración paisaxística e amortecer así o seu impacto na paisaxe. Esta integración poderá sustentarse en estratexias de singularización nos casos que poidan constituír elementos de interese paisaxístico, como poden ser pontes, viadutos ou outros elementos de carácter singular ou monumental."

Trátase dun vial de moi escasa entidade no seu contexto territorial, sen especial interese paisaxístico. A pesar de elo, se artellan medidas de integración paisaxística

como a introducción de arboredo ao longo do mesmo e mesmo en bosquetes na zona de chegada, ás portas do CEIP.

"b) (R) Empregaranse as técnicas e solucións de integración paisaxística máis recentes nas novas infraestruturas viarias; do mesmo xeito estableceranse medidas de integración das infraestruturas existentes que minimicen o seu impacto."

Se artellan medidas de integración paisaxística como a introducción de arboredo ao longo do mesmo e mesmo en bosquetes na zona de chegada, ás portas do CEIP.

"c) (R) Nos proxectos sempre se analizará a alternativa de acondicionar estradas existentes fronte á construción de novas vías."

Estudiouse esta alternativa pero non existen vías que conduzan ao CEIP máis que a actualmente existente.

"d) A integración paisaxística das infraestruturas viarias existentes e das novas terá en conta os seguintes criterios:

1. (R) Os trazados das novas estradas axustaranse o máximo posible á topografía, co fin de minimizar os movementos de terras e a aparición de noiros e desmontes."

O trazado do vial proxectado acomódase á topografía existente, minimizando os movementos de terras e compensando, no posible, desmontes e recheos.

"2. (N) As infraestruturas viarias adaptaranse á topografía mediante a construción de túneles, falsos túneles e viadutos nos casos en que a avaliación das alternativas determine que sexan necesarios, de xeito que se minimice a fragmentación da paisaxe e se reduza a superficie de noiros."

O novo vial proxectado acomódase á topografía existente, minimizando a fragmentación da paisaxe e os movementos de terras, compensando, no posible, desmontes e recheos.

"3. (R) Os pasos sobre cursos de auga resolveranse, sempre que sexa posible, evitando a canalización e a redución da sección natural dos corredores ecolóxicos, para o cal se evitarán os estribos de recheo."

Non se producen no presente caso cruces sobre cursos de auga.

"4. (N) No deseño dos noiros buscarase o mellor equilibrio posible entre a súa pendente e a ocupación de solo."

A integración do vial na topografía existente dará como resultado a mínima existencia de noiros cara os terreos contiguos.

"5. (N) Cando as pontes e demais estruturas provoquen un notable impacto visual, como ocorre cando se localizan nunha área de especial interese paisaxístico ou nunha zona de grande exposición visual, así como cando xeran unha bacía visual moi ampla, serán obxecto dun deseño coidado en que se prime a esvelteza e a singularidade formal fronte á estandarización. En particular, calquera nova ponte de máis de 50 metros de lonxitude requirirá informe do organismo competente en materia de paisaxe."

Non existen pontes no presente caso.

"6. (N) Nos muros de máis de tres metros visibles desde unha área de especial interese paisaxístico, así como nos que xeren unha bacía visual moi ampla, aplicarase o tratamento máis axeitado para a súa integración paisaxística."

Non existen nin se contemplan muros de esa entidade no presente caso.

"7. (N) Cando se realicen apantallamentos vexetais, empregaranse preferentemente especies arbustivas ou arbóreas autóctonas semellantes ás existentes na contorna."

Empréganse especes autóctonas, semellantes ás existentes na contorna.

"8. (N) Levarase a cabo a revexetación dos elementos viarios tales como medianas, noiros ou rotondas empregando sempre especies vexetais autóctonas. No caso das vías de menor entidade (camiños, pistas ou similares) o uso da vexetación acompañando a vía axuda a reducir o seu impacto na paisaxe, sobre todo cando se empregan árbores autóctonas propias do lugar."

"9. (N) Diseñarase un tratamento axeitado dos noiros e dos espazos do dominio público co fin de favorecer a continuidade paisaxística e territorial."

Non existen noiros e espazos de dominio público, se ben se contempla acadar a continuidade paisaxística e territorial.

"10. (N) Buscarase a integración cromática de elementos construtivos, como poden ser os muros ou o gunitaxe."

Non existen nin se contemplan muros que sexa preciso integrar cromáticamente.

"11. (N) Adoptaranse as medidas necesarias para a integración paisaxística de edificios asociados. Tanto os edificios de servizo como o seu mobiliario de sinalización e iluminación deseñaranse de xeito que se integren da mellor maneira posible na contorna onde se sitúan, tanto en canto a localización, volume e estética como a tratamento cromático."

Non existen novos edificios asociados á actuación, máis aló do CEIP e as edificacións residenciais cercanas.

"12. (N) Retíranse os carteis, paneis e demais sinalética de obras ou actuacións públicas unha vez finalizadas e rematado o prazo de permanencia que determinen, se for o caso, os compromisos adquiridos para o seu financiamento. Do mesmo xeito, asegúrase un deseño dos citados elementos que, na medida do posible, minimize o seu impacto na paisaxe."

Cumprírase esta circunstancia.

"e) (R) Impulsarase a eliminación ou ordenación de infraestruturas viarias obsoletas. Preverase a eliminación de elementos e tramos que entren en desuso, así como a integración das novas superficies xeradas (vertedoiros, préstamos,...), restaurándoos segundo as características da contorna e promovendo, na medida do posible, o retorno a usos preexistentes ou de utilidade pública para evitar espazos abandonados."

O tramo de vial que constitúe o actual acceso ao CEIP quedará como acceso secundario, destinándose principalmente ao acceso ás vivendas existentes no mesmo.

"f) (N) Calquera proxecto de nova vía de titularidade estatal ou autonómica, así como de calquera nova vía de comunicación nunha área de especial interese paisaxístico, calculará a bacía visual desde as alternativas de trazado e analizará o impacto da vía nos tipos de paisaxe, nos valores paisaxísticos e nos lugares de especial interese paisaxístico existentes nesa bacía visual, así como a superficie de área de especial interese paisaxístico incluída na bacía visual de cada alternativa de trazado."

Non nos atopamos, no presente caso, nunha área de especial interese paisaxística.

"g) (R) As vías de transporte e comunicación constitúen sendas visuais, cunha escena paisaxística propia, polo que deben terse en consideración os seguintes criterios:

1. Se porá en valor as infraestruturas como xeradoras de identidade e as vías de comunicación como medio de acceso ás paisaxes."

O novo vial constitúe a resolución dun problema grave para a comunidade escolar do CEIP, polo que aportará unha importante mellora na calidade de vida e a seguridade viaria na zona, integrándose na paisaxe do lugar de xeito amable e respectuoso co entorno e o medio circundante, adaptado á topografía existente e contando con arboredo autóctono que favorecerá a súa ensamblaxe territorial.

"2. Conservarase o valor patrimonial das tramas viarias de raíz histórica cunha integración harmónica na paisaxe."

Non existen tramas viarias históricas no presente caso.

"3. Asegurarase a conservación das corredoiras e rueiros tradicionais, así como dos muros tradicionais asociados a estes, tanto en solo de núcleo rural como en solo rústico."

Non existen corredoiras nin rueiros tradicionais, nin tampouco muros tradicionais asociados.

"4. Os sistemas de luminarias empregados nas infraestruturas planifícaranse de xeito que reduzan a contaminación lumínica e tendo en conta criterios de integración paisaxística, como cor, intensidade, distribución ou ritmo."

Empregarase iluminación con tecnoloxía LED, dispoñendo o punto de luz a menor altura posible.

"5. Fomentarase a ordenación paisaxística das actividades asociadas aos eixos viarios con incidencia visual (edificios, produtos expostos ao aire libre, instalacións adxacentes, rotulación ou similares)."

Mellorarase a fachada do CEIP na zona onde se localiza o novo acceso proxectado, o cal redundará nunha mellor imaxe conxunta da actuación e unha mellor integración xeral no medio.

"h) (R) Mellorarase a sinalización, acondicionamento e mantemento de rutas paisaxísticas, para o cal:

1. Se porá en valor a función da rede de estradas e dos camiños como itinerarios para a percepción do territorio."

Na urbanización do vial terase en conta a orixe do mesmo, como antesala do acceso a un centro de formación infantil. A estes efectos, acondicionarase con especial mimo e coidado a zona onde realizará a parada dos autocares, ao tratarse dunha zona de espera dos escolares, como vestíbulo do centro.

"2. Mellorarase a sinalización dos itinerarios de interese paisaxístico existentes."

Non existen itinerarios de interese paisaxístico no presente caso.

"3. Identifícaranse os tramos de estradas que deban ser protexidos polas súas vistas panorámicas."

Non existen tramos de estradas que deban ser protexidos polas súas vistas panorámicas no presente caso.

"4. Na planificación de novas estradas tomaranse en consideración os valores panorámicos daqueles tramos desde os cales se aprecien vistas de interese do mar, as rías, os vales, o horizonte ou outros fitos paisaxísticos de interese. Para tal fin evitárase a ocultación das vistas, e, se resultar viable, preveranse áreas ou puntos de parada para a contemplación da paisaxe."

Se ben no presente vial non existen vistas de especial interese, sí se define un punto, ao final do mesmo, onde se realizará o novo acceso ao CEIP, que se acondicionará como punto de estancia, dende o que se poderá observar a zona baixa do fondo do val do Lagares.

"5. Equiparanse as estradas con espazos para miradoiros e elementos de interpretación da paisaxe; asemade dispoñeranse áreas de descanso en puntos estratéxicos para a observación de espazos de especial interese paisaxístico ou de bacías visuais amplas."

"6. Mellorárase a sinalización de elementos ou áreas de especial interese paisaxístico."

Non existen áreas de especial interese paisaxístico no presente caso.

"7. Estableceranse criterios e regras de deseño dos sinais de itinerarios de interese paisaxístico, miradoiros, áreas de especial interese paisaxístico ou análogos que aseguren a súa calidade estética e a súa integración na paisaxe."

Non existen itinerarios de interese paisaxístico no presente caso.

"8. Recuperaranse para rutas paisaxísticas as sendas e camiños en desuso ou en mal estado de conservación nas cales existan ou que atravesen áreas con especiais valores paisaxísticos."

Non existen camiños vellos que se podan tornar en rutas paisaxísticas no presente caso.

"i) (R) Co fin de minimizar o impacto paisaxístico e visual e de conformidade coa determinación 4.6.7 das DOT, polo que atinxe ás infraestruturas de telecomunicacións:

1. Consideraranse como localizacións preferentes en calquera clase de solo as instalacións preexistentes de telecomunicación, as instalacións destinadas á publicidade, as construcións ou instalacións industriais ou comerciais e outras infraestruturas ou mobiliario urbano, sempre que sexa compatible.

2. As súas dimensións e características serán as que, preservando a funcionalidade da instalación, produzan un menor impacto visual.

3. Evitárase a implantación en lugares protexidos ben pola lexislación reguladora do patrimonio histórico ben pola de protección do ambiente, sen prexuízo dos dereitos de ocupación do dominio público e privado previstos na lexislación básica en materia de telecomunicacións.

j) (R) Sempre que sexa posible, concentrárase a instalación das antenas emisoras e de repetición, aínda que sexan de diferentes titulares, nas mesmas localizacións, de xeito que se instalen nun único báculo ou se minimize o número destes.

k) (N) A localización de novas antenas minimizará o impacto nas áreas de especial interese paisaxístico e nos miradoiros identificados polo Catálogo das paisaxes de Galicia.

l) (N) Sen prexuízo da normativa técnica aplicable, as antenas e as súas construcións anexas deberán ser obxecto dun adecuado tratamento estético, de tal xeito que a forma e altura dos elementos que as integran, e os seus materiais e cores, se escollan co criterio de minimizar os impactos visuais negativos sobre a contorna, procurando un deseño acorde coas características cromáticas, volumétricas, naturais e paisaxísticas do lugar.

m) (R) Priorizarase a localización das infraestruturas aéreas (como poden ser as liñas telefónicas) nas trazas das infraestruturas de transporte ou agruparanse en corredores establecidos polos instrumentos sectoriais."

11.3.3 PLAN HIDROLÓXICO DAS DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA GALICIA COSTA

O Plan Hidrolóxico da Demarcación Hidrográfica Galicia Costa do ciclo 2015-2021, aprobouse polo RD 11/2016, do 8 de xaneiro.

Con data 18 de febreiro de 2016 publicouse no DOG nº33 a Orde, de 29 de xaneiro de 2016, pola que se dispón a publicación da normativa do Plan hidrolóxico da demarcación hidrográfica de Galicia-Costa, aprobado por Real Decreto 11/2016.

Este plan é o resultado dos traballos da implantación, actualización e seguemento da Directiva Marco da Auga (Directiva 2000/60/CE) en Galicia Costa.

Os obxectivos xerais deste plan hidrolóxico son a consecución do bo estado e a axeitada protección das masas de auga da demarcación, a satisfacción das demandas de auga e o equilibrio e armonización do desenvolvemento rexional e sectorial.

O plan guíase por criterios de sustentabilidade no uso da auga mediante a xestión integrada e a protección a longo prazo dos recursos hídricos, a prevención da deterioración do estado das augas, a protección e mellora do medio e dos ecosistemas acuáticos e a redución da contaminación. Así mesmo, esta planificación contribuirá a paliar os efectos das inundacións e secas.

No artigo 37 da Normativa do PHGC establécense os Criterios para o deseño do drenaxe nas novas áreas que se urbanicen, que se terá en conta nas provisións do desenvolvemento deste PEI.

Pola súa parte, a información máis relevante de carácter xeorreferenciable deste Plan (delimitación e estado das masas de auga, redes de control, hidroloxía...) foi empregada para a realización deste documento.

11.3.4 PLAN DE SANEAMENTO DE GALICIA 2000-2015

Consultado o Plan de Saneamento de Galicia 2000-2015, apréciase que a carga contaminante total de Galicia vértese maioritariamente en Zona Normal, e este é o caso do concello de Vigo.

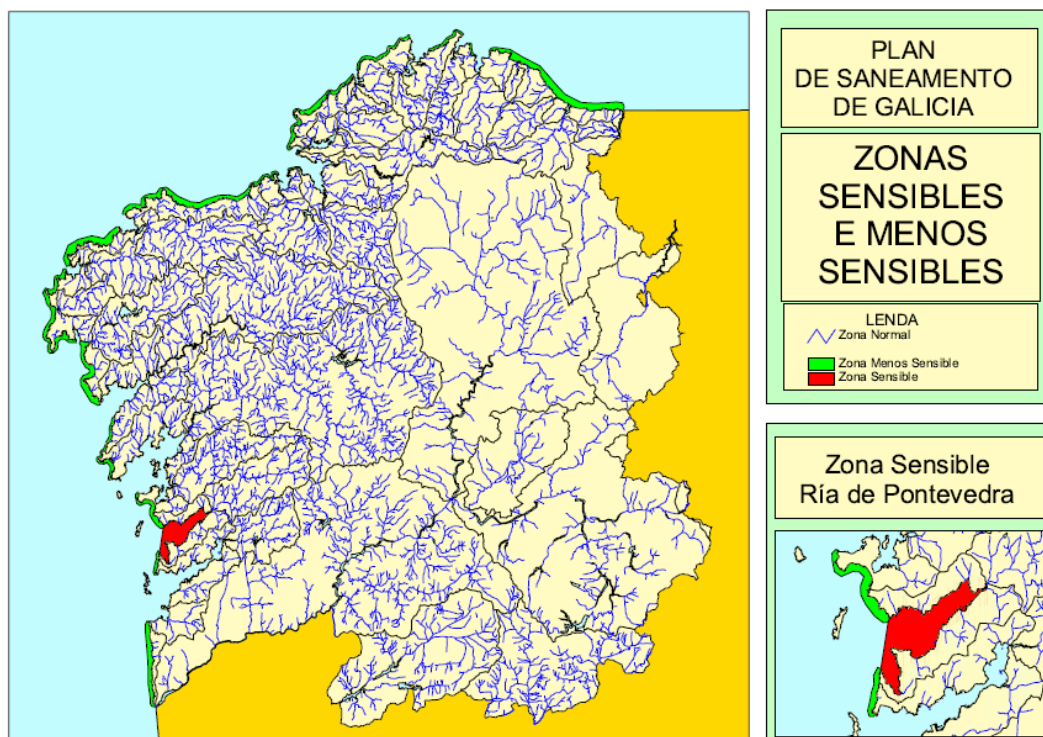


Figura nº 109. Plan de saneamento de Galicia 2000-2015. Fonte: Augas de Galicia. CMAOT.

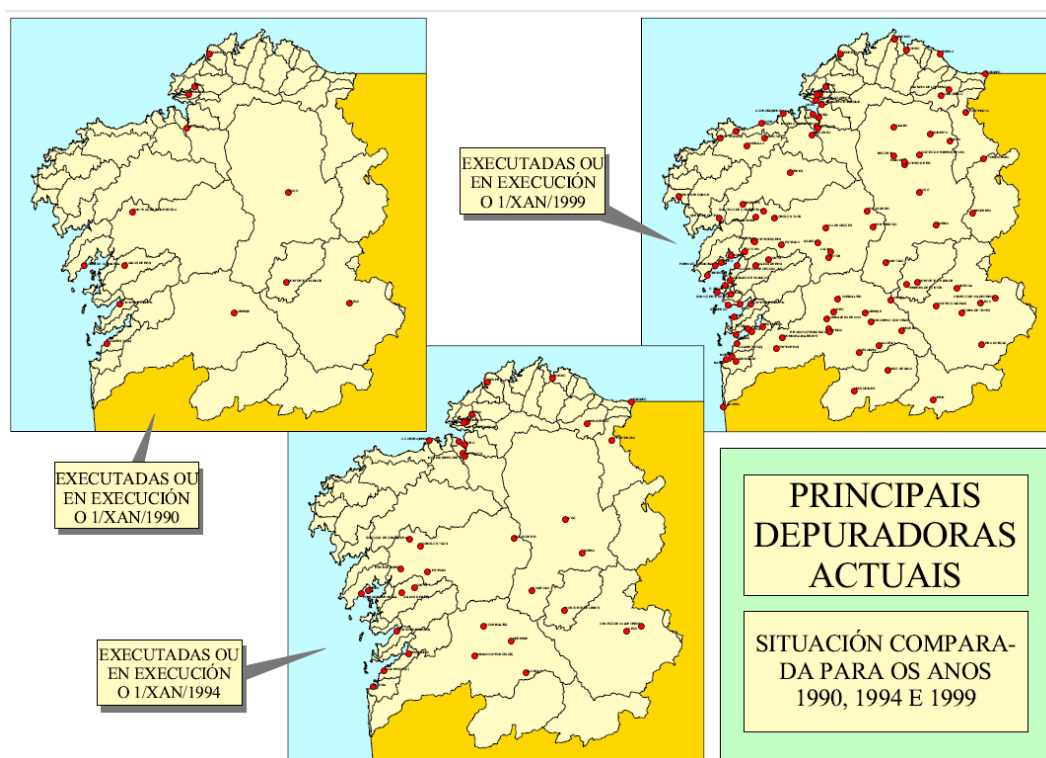


Figura nº 110. Plan de saneamento de Galicia 2000-2015. Fonte: Augas de Galicia. CMAOT.

Inclúese no Plan a Vigo como un dos núcleos con actuación para a adecuación das redes existentes ao cumprimento da Directiva, en concreto, en Teis en Lagares-Vigo.

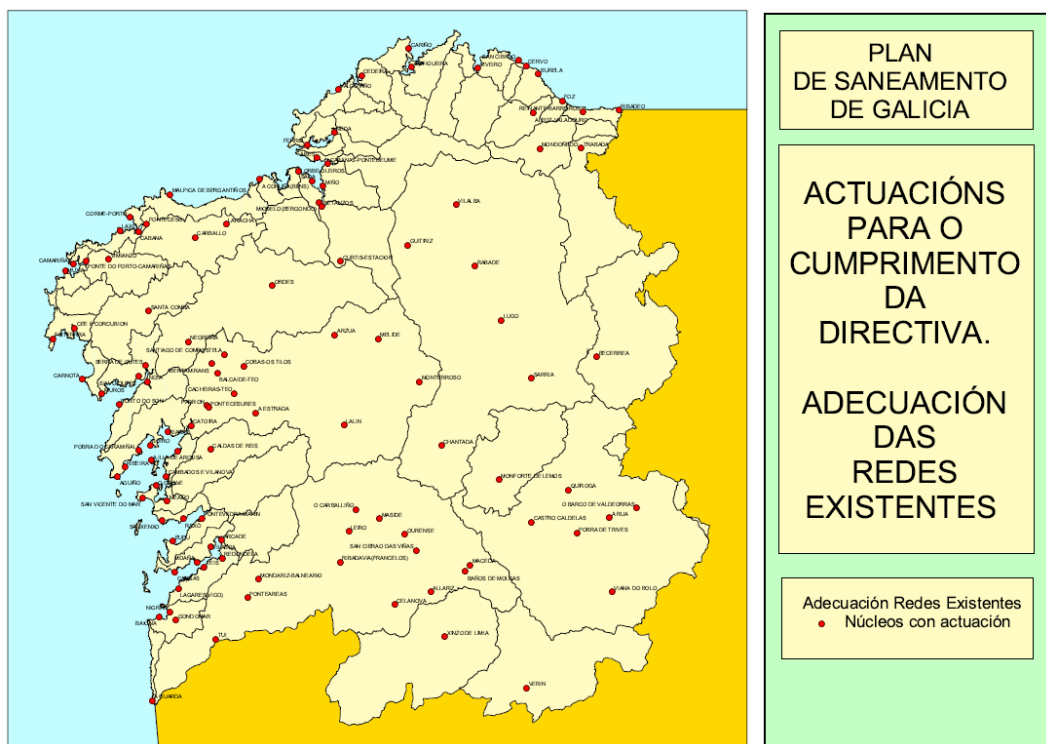


Figura nº 111. Plan de saneamento de Galicia 2000-2015. Fonte: Augas de Galicia. CMAOT.

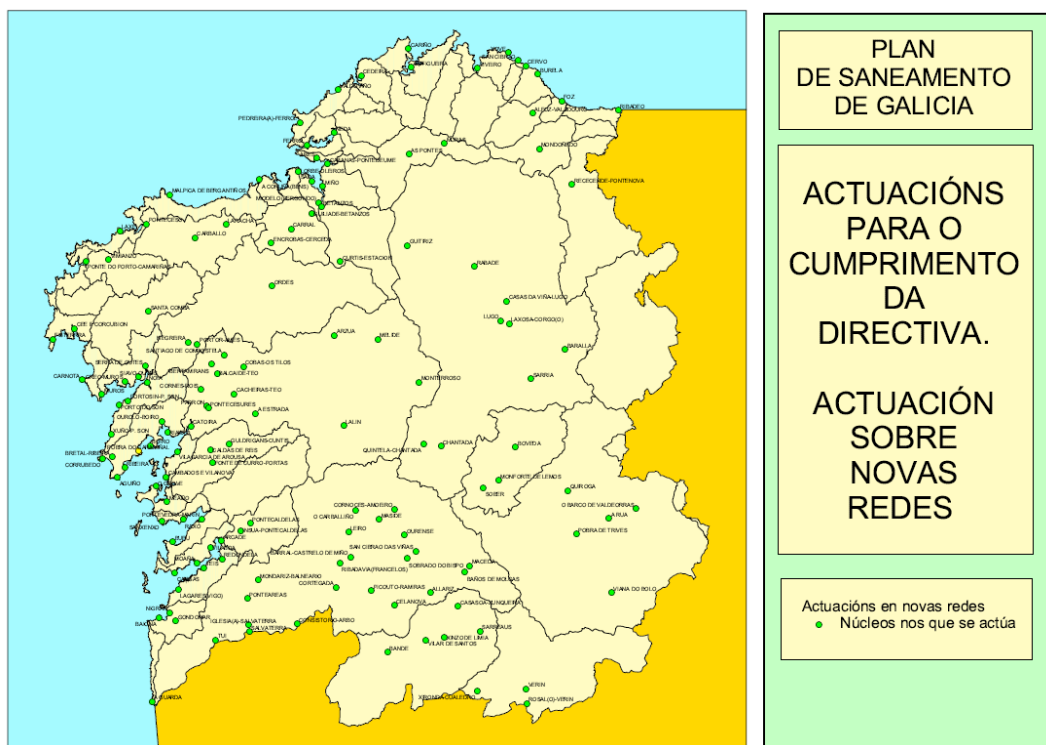


Figura nº 112. Plan de saneamento de Galicia 2000-2015. Fonte: Augas de Galicia. CMAOT.

Así mesmo, inclúese nas actuación sobre novas redes, tamén en Teis e en Lagares-Vigo.

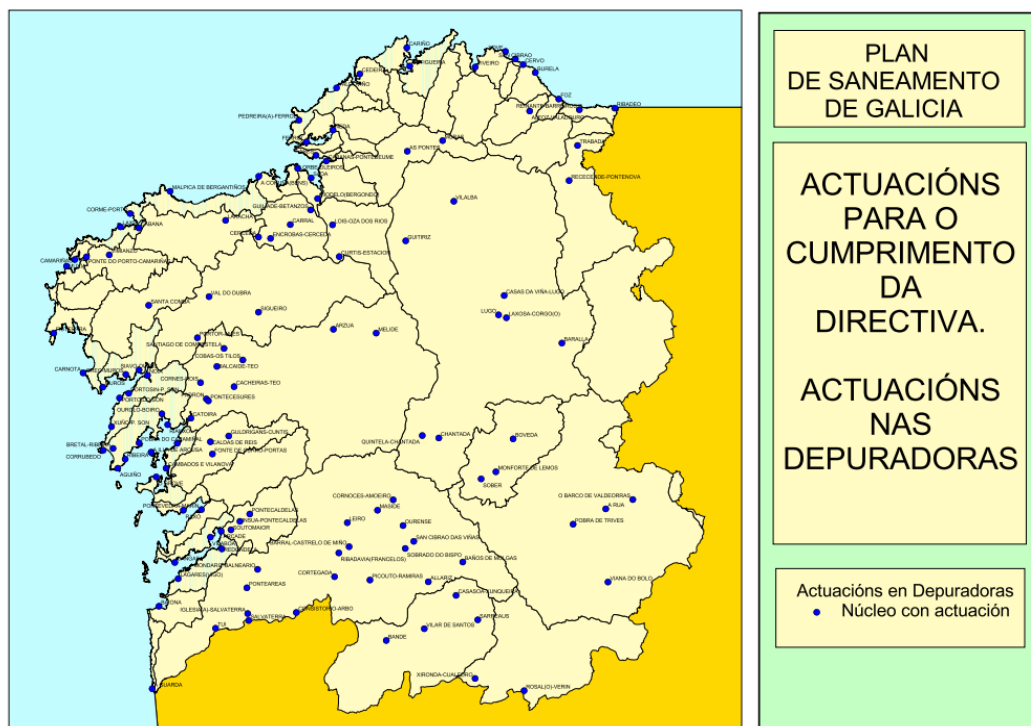


Figura nº 113. Plan de saneamento de Galicia 2000-2015. Fonte: Augas de Galicia. CMAOT.

Así como tamén inclúese a de Lagares-Vigo nas actuacións nas depuradoras.

As actuacións propostas polo Plan de Saneamento, a realizar nas aglomeracións urbanas durante a vixencia do mesmo, agrúpanse en tres categorías:

- Melloras nas redes de colectores existentes (incluídas as redes de pluviais).
- Actuacións nas novas redes de colectores (ampliación e extensión das existentes e construción das novas redes).
- Actuacións nas estacións de depuración (ampliación e/ou adecuación das existentes e construción de novas plantas).

En canto á xerarquización cronolóxica das actuacións, o Plan considerou catro períodos:

- Ata decembro de 2000: Neste período propónse o cumprimento da Directiva para todas aquelas aglomeracións actuais de máis de 15.000 habitantes equivalentes.
- Ata decembro de 2005: Neste período propónse o cumprimento da Directiva para todas aquelas aglomeracións existentes na actualidade e as propostas de máis de 2.000 habitantes equivalentes.
- Ata decembro de 2010: Neste período propónse ampliar e mellorar as depuradoras e os sistemas de colectores e as redes de pluviais para adaptalos ao crecemento poboacional e ao desenvolvemento urbano das aglomeracións.
- Ata decembro de 2015: Neste período propóñense sistemas de saneamento axeitados para aquelas aglomeracións que non alcanzan os 2.000 habitantes equivalentes.

Sinalar que o Concello de Vigo atópase incluído no listado das aglomeracións futuras de máis de 2000 Habitante-Equivalente (H-E), propostas no Plan de Saneamento, Anexo ao Plan, correspondente á zona normal de vertido, con 663.064 H-E.

11.3.5 PLAN DE ABASTECIMENTO DE GALICIA. PLAN AUGA 2010-2025

O Plan Auga, que constitúe o instrumento de planificación e xestión do abastecemento de auga no territorio galego, foi elaborado por Augas de Galicia, cun horizonte temporal que alcanza o ano 2025, acorde coas formulacións establecidas no Directiva Marco do Auga (2000/60/CE) e no Real Decreto 140/2003, do 7 de febreiro, polo que se establecen os criterios sanitarios da calidade do auga de consumo humano.

O Plan Auga proposto, responde á necesidade de dispoñer dunha ferramenta de xestión e distribución dos recursos hídricos e de definir a política para seguir en materia de augas para o consumo da poboación no territorio galego.

A planificación desenvólvese dende a perspectiva de realizar un uso sustentable da auga, materializándose nunhas actuacións concretas que se rexerán polos principios que recolle a Directiva Marco da auga, tales como previr e reducir a contaminación ou fomentar a cohesión social e innovación tecnolóxica, para conseguir un abastecemento de auga, sustentable no tempo, ás poboacións de calidade e en cantidade suficiente.

O Plan Auga foi aprobado o día 24 de marzo de 2010 polo Pleno da Xunta de Goberno de Augas de Galicia, que posteriormente aprobou o Consello da Xunta, na súa reunión do día 14 de maio de 2010.

Á hora de profundar no estudo dos sistemas de abastecemento en Galicia efectuouse unha tripla análise, tendo en conta os seguintes factores:

- os recursos dispoñibles
- a demanda prevista
- as infraestruturas existentes e necesarias

Concretamente, desde a perspectiva da demanda futura prevista de abastecemento a poblacinose, o Plan Auga analizou tanto a poboación prevista como as dotacións previstas.

En canto á poboación prevista é significativa a expectativa de crecemento prevista polo Plan para o concello de Vigo, entre un 6-25%, tal ye como se indica no seguinte Plano do documento:

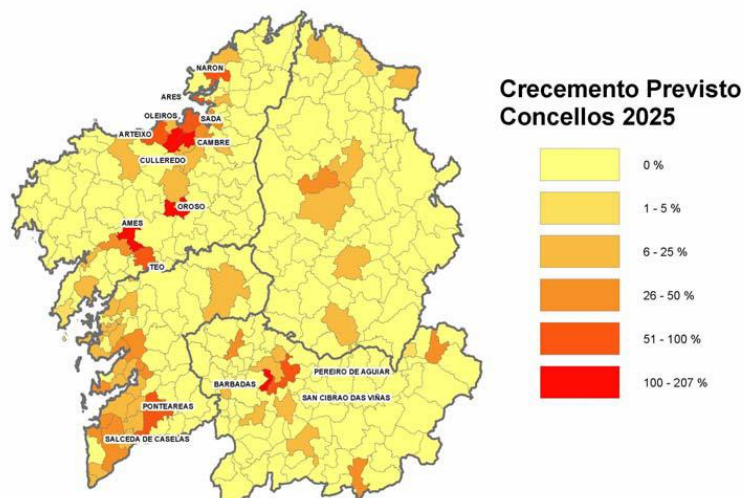


Figura nº 114. Plan Auga. Augas de Galicia. CMATI.

Pola o seu parte, en canto ás dotacións previstas, indícase no documento que para a elaboración dos diferentes plans de conca de Galicia, establecéronse as dotacións para o abastecemento en función do tamaño da poboación, así como ao grao de industrialización da mesma e aos diferentes horizontes dos plans, prevéndose para os segundos horizontes dotacións superiores ás estimadas para os primeiros.

O Plan Auga, co obxecto de xestionar a demanda de auga, co obxecto de alcanzar un uso sustentable dos recursos, supón o escenario de que estas previsións non se van a cumprir, e que a tendencia ao aforro fará que os consumos previstos de auga diminúan co tempo.

Por esta razón, as dotacións consideradas para establecer as necesidades futuras de auga, foron as previstas no Plan Hidrolóxico Galicia Costa para o 1º horizonte, e non para o 2º. Estas dotacións supuxéronse aplicadas no punto de captación, polo que se consideran incluídas as demandas industriais presentes nos núcleos de poboación, os consumos municipais para rega de xardíns, etc., así como as perdas e fugas que se poidan producir na rede. As dotacións por habitante e día establecéronse a nivel municipal, considerando a súa poboación e o seu grao de industrialización, segundo recóllese no seguinte cadro, extraído do documento:

POBOACIÓN	ACTIVIDADE INDUSTRIAL COMERCIAL		
	ALTA	MEDIA	BAIXA
Menos de 2.000	210 ¹	195	180
De 2.000 - 10.000	270	240	210
De 10.000 a 50.000	300	270	240
De 50.000 a 250.000	350	310	280
Máis de 250.000	410	370	330

Figura nº 115 Plan Auga. Augas de Galicia. CMATI.

Pola súa banda, o grao de industrialización estableceuse en función do número de industrias presentes no concello, enmarcando ao concello de Vigo entre os que contan cunha actividade industrial "alta".

Para o cálculo das dotacións en cada un dos sistemas de abastecemento, o Plan realizou as seguintes suposicións:

- Para os sistemas de abastecemento incluídos na súa totalidade dentro dun concello, adoptáronse as dotacións calculadas para ese concello.
- Para os sistemas de abastecemento de carácter supramunicipal, adoptouse a dotación maior das correspondentes aos concellos afectados.
- Para os grandes sistemas de abastecemento, adoptouse, para cada concello a súa dotación particular.

De acordo ao estudo elaborado, Vigo enmárcase entre os concellos cunha expectativa de dotación de 410 (l/h/d).

11.3.6 **PLAN DE XESTIÓN DE RESIDUOS URBANOS DE GALICIA 2010-2020**

O Consello da Xunta de Galicia, en sesión celebrada o día 13 de xaneiro de 2011, acordou aprobar definitivamente o Plan de Xestión de Residuos Urbanos de Galicia 2010-2020, tramitado de conformidade co disposto polos artigos 18º e seguintes da Lei 10/2008, de 3 de novembro, de residuos de Galicia, resolución de 7 de febreiro de 2011, publicada no DOG nº 32, do 16 de febreiro de 2011. O 31 de xullo de 2014 foi aprobada addenda de actualización do Plan de Xestión de Residuos Urbanos de Galicia, mediante resolución da Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental da CMATL.

O 9 de decembro de 2016 foi aprobada a actualización do Plan de Xestión de Residuos Urbanos de Galicia, mediante resolución da Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental da CMAOT, por medio da cal adaptáronse os obxectivos do mesmo, así como ampliouse o período da súa vixencia ata o ano 2022, entre outros axustes.

Mapa 3. Mapa de clasificación de los ayuntamientos según el índice de ruralidad (2004)

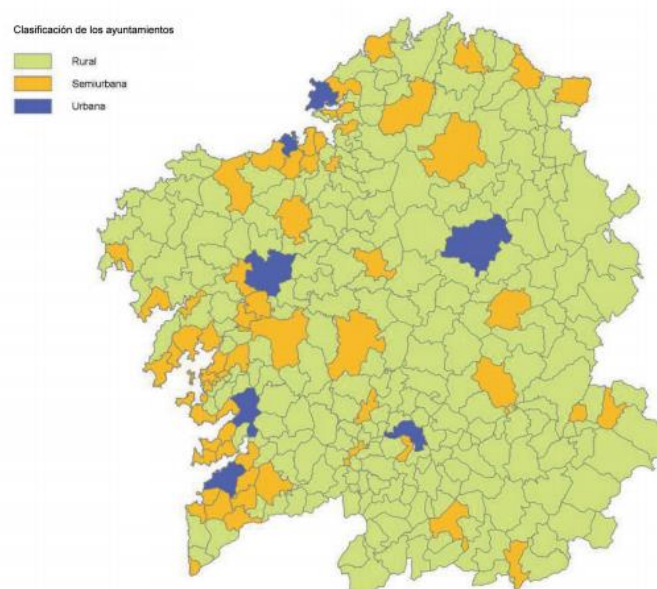


Figura nº 116. Mapa de clasificación dos concellos segundo o índice de ruralidade. Fonte: Plan de Xestión de Residuos Urbanos de Galicia.

O concello de Vigo atópase clasificado como Urbano, segundo o índice de ruralidade de 2004.

En canto aos obxectivos cualitativos do Plan cabo sinalar:

- Estabilizar, e reducir a produción de residuos en Galicia, en canto ao peso pero tamén en volume, diversidade e peligrosidade, desajustando a produción de residuos do crecemento económico.
- Fomentar a recolleita selectiva en orixe, como estratexia para obter materiais de calidade que teñan saída no mercado do reciclaxe.
- Potenciar a xestión e recolleita en orixe da fracción orgánica dos residuos municipais.
- Potenciar as recolleitas comerciais en orixe.
- Potenciar o mercado do reciclaxe.
- Garantir a complementariedade de modelos.
- Desenvolver as infraestruturas precisas para tratar os residuos xerados, conseguir os obxectivos marcados e potenciar deste xeito a organización territorial e a capacitación de técnicos, baixo criterios de suficiencia, proximidade, viabilidade ambiental e económica.
- Minimizar o vertido final en depósitos controlados, especialmente de fracción biodegradable e materiais recuperables.
- Implicar ás persoas nas actuacións de xestión de residuos, maximizar a implicación e os coñecementos da poboación e os xestores.
- Garantir a calidade e transparencia da información.
- Acomodar o sistema de xestión de residuos a sistema de xestión urbana, como un elemento máis, interrelacionado con outros como a xestión do espazo público, a mobilidade, o ruído, etc.
- Prever a contaminación do chan e rexenerar os chans degradados.

A xestión do Plan se estrutura en tres etapas:

Inicio do Plan: 2010-2013

Primeira fase de consolidación do Plan: 2014-2017

Segunda fase de consolidación do Plan: 2018-2020

En canto ao resultado da diagnosis elaborada da xestión de residuos, o Plan sitúa ao concello de Vigo cunha xeración de residuos de 0,91 a 1,10 Kg/hab/día.

A xestión dos residuos xerados polo concello, da mesma forma que os da maior parte dos concellos de Galicia (93% dous concellos), lévaa a cabo a Sociedade Galega de Medio Ambiente (SOGAMA), a través dunha recolleita diferenciada da fracción Resto e dos envases. Recolleita selectiva de papel e vidro. Non separación da fracción orgánica.

11.3.7 PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA 2009-2020. PLAN MOVE.

O Plan Director de Estradas de Galicia, hoxe denominado Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica (MOVE), constitúese como documento básico da planificación en materia de infraestruturas, ao servizo da mobilidade na Comunidade Autónoma de Galicia, elaborado pola Dirección Xeral de Mobilidade da CMAT. Nace coa intención de establecerse como marco de referencia para o desenvolvemento das estradas, e demais infraestruturas de transporte, en Galicia, en consonancia co

Plan Estratéxico de Infraestruturas proposto polo Ministerio de Fomento para o período 2005-2020.



Figura nº 117. Actuacións previstas no PEIR para a rede de altas prestacións do Ministerio de Fomento en Galicia

Marrón: Rede de Altas Prestaciones do Estado proposta no PEIT do Ministerio de Fomento.

Verde: Rede de Altas Prestaciones da Comunidade Autónoma proposta no PEIT do Ministerio de Fomento

Con todo, o Plan Move propón a revisión do PEIT para incluír no mesmo Rede de Altas prestacións.



Figura nº 118. Actuacións propostas no plan de mobilidade e ordenación viaria estratéxica para a rede de altas prestacións do Ministerio de Fomento.

Rede de Altas Prestaciones 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 Rolda Leste de Ourense

Este é o segundo Plan de Estradas na historia de Galicia, e nace unha vez esgotado ou período de vixencia do primeiro, e nel inclúiranse novas actuacións para satisfacer as demandas de tráfico e mobilidade, especialmente nos ámbitos urbanos, como consecuencia da estruturación do territorio coas novas autovías, ademais dalgunha das vías non executadas no Plan anterior.

En definitiva, o Plan MOVE (Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica) é 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 deste Plan Mobilidade dotará a Galicia dunhas infraestruturas do transporte que son un elemento clave para a competitividade da economía, para a calidade de vida das galegas e galegos e para a cohesión, vertebración e reequilibrio territorial da comunidade.

Ou documento do Plan Move está estruturado segundo os seguintes horizontes temporais, recollendo nos mesmos as diferentes actuacións que serán postas en servizo ao longo de cada período:

- Período 2010-2013.
- Período 2014-2015.

Nembargantes, con independencia do horizonte da planificación, tendo en conta a existencia de actuacións que se prolongan máis alá desta 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).

Logo das análises realizadas polo Plan Move da situación actual da clasificación de estradas en Galicia, o Plan propoñe unha nova clasificación da rede viaria galega, en función das relacións co territorio. Así, distingue entre Vías de Altas Prestacións, Vías Estruturantes, Vías Complementarias e Rede Local.

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...).

11.3.8 PLAN DIRECTOR DA MOBILIDADE ALTERNATIVA DE GALICIA

Na procura dun modelo de mobilidade sostenible que faga compatible o desenvolvemento económico e a satisfacción das demandas de mobilidade, coa preservación do medio ambiente e a loita contra o cambio climático, é preciso fomentar os modos de transporte non motorizados e incorporar obxectivos ambientais á planificación e ordenación do territorio e das infraestruturas.

Neste sentido, trátase dun plan que pretende definir unha rede de vías ciclistas de ámbito interurbano e metropolitano (Rede Básica de Vías Ciclistas de Galicia) e que,

ao mesmo tempo, estimula mediante outras medidas ao uso da bicicleta e a marcha a pé, xa sexa en solitario ou en combinación co transporte público colectivo, pero de xeito cómodo e segura, como medios de locomoción alternativos ao automóbil.

O obxectivo fundamental do plan é o fomento do uso dos modos de transporte non motorizados, incrementando a súa importancia na repartición modal con relación á dos modos motorizados privados, tanto no ámbito metropolitano coma no rural, centrándose moi especialmente na bicicleta e nos peatones.

Outros obxectivos do plan son os seguintes:

- Favorecer os hábitos saudables de camiñar e andar en bicicleta, en condicións de seguridade. A seguridade debe estar garantida para todos os usuarios da infraestrutura, tanto os motorizados como os non motorizados.

- Propiciar a coordinación entre as Administracións Públicas para o fomento do uso dos modos non motorizados, especialmente no relativo ás redes de vías ciclistas.

- Dotar a Galicia de infraestruturas cómodas e seguras para andar en bicicleta e camiñar.

- Crear unha rede básica galega de vías ciclistas, de carácter interurbano e metropolitano.

- Coordinar as redes de vías ciclistas de Galicia coas redes exteriores.

- Coordinar as redes de vías ciclistas de Galicia coas redes de servizos de transporte público colectivo, de modo que favorecendo a intermodalidade con estes modos se fomenta tamén o seu uso.

- Establecer criterios técnicos para o deseño de vías ciclistas polas Administracións Públicas galegas, coas premisas básicas de calidade e seguridade para os usuarios, criterios coordinados ou coherentes coas normas de deseño existentes fose de Galicia.

- Implicar aos axentes sociais no fomento da mobilidade alternativa.

- Beneficiarse da experiencia noutros países e comunidades, as "boas prácticas" na materia da mobilidade non motorizada generalmente recoñecidas.

Na actualidade estase redactando o Plan, de acordo a dous lineas de traballo paralelas e interrelacionadas: a elaboración técnica do plan e o proceso participativo e de consultas.

O Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia sinala a Vigo como unha das zonas de máxima demanda potencial ciclista segundo o modelo de asentamento.

Por outra banda, sinálase dentro do Programa de Potenciación da rede de Sendas Litorais na área Vigo-Pontevedra as conexións "entre Vigo e Baiona a través da PO-325 e da PO-552, entre Pontevedra-Sanxenxo.

O apoio á creación de ditas sendas e vías e a potenciación da mobilidade alternativa, non ha de xustificarse unicamente en termos de sustentabilidade ambiental, senón tamén por aqueles relacionados coa diversificación económica, coas opcións de ocio e turismo e de hábitos saudables.

Os obxectivos deste programa concréntanse en:

- Xeración de novas opcións de recreo e ocio, complementarias ao turismo de praias practicamente exclusivo na actualidade.

- Potenciar recursos económicos sustentables, fomentando a conservación do medio. A consecución deste obxectivo leva consigo o aforro de enerxía, a redución das emisións de gases contaminantes e de ruídos e, polo tanto, contribúe á conservación do espazo costeiro, de elevado valor botánico e fáunico.

- Fomentar non soamente o coñecemento do territorio costeiro, senón tamén potenciar o desenvolvemento da Galicia interior, mediante sendas interconectadas co litoral.

- Integración dos modos de mobilidade alternativa nas conexións entre Vigo-Baiona, Pontevedra-Marín, Pontevedra-Sanxenxo-A Lanzada e Ferrol-A Coruña (DOT).

En relación ás conexións metropolitanas para Vigo o Plan establece:

"Vigo Malia ser a cidade con máis poboación de Galicia con 297.355 hab. , a súa localización periférica ao sur de Galicia e a súa condición de cidade costeira fai que por ela só pase un corredor da Rede Básica de Vías Ciclistas de Galicia. Trátase do corredor principal A5 que percorre a costa dende Baiona ao sur, onde prosegue ata A Guarda e Portugal polo corredor complementario C14, ata Redondela ao norte onde entronca co corredor A6 Pontevedra-Tui.

Tamén ao norte, á altura de Rande, entronca co corredor A4 que percorre toda a costa da Península do Morrazo. O corredor A5 atravesa a cidade de Vigo pola costa, entrando ao sur por Samil e saíndo ao norte por Rande. Percorre o paseo marítimo onde se sitúa unha gran superficie comercial, o porto marítimo de pasaxeiros e edificios da administración pública e pasa xunto ao casco histórico, non moi lonxe da estación de tren.

Pasa así mesmo polos aparcadoiros disuasorios de Samil, Areal, Guixar, e "Enlace de Bos Aires".

Vigo presenta un importante desenvolvemento metropolitano extensivo ao longo da costa e tamén cara ao interior, onde destacan poboacións como Valadares, Porto, Bembibre, Saa, Cabral, etc. Os xeradores de viaxe, ademais dos xa mencionados no paseo marítimo, sitúanse ao longo do eixe urbano formado pola Avenida de Europa, a Avenida de Castelao e a Gran Vía que discorren en paralelo á costa polo interior e concentran nas súas inmediacións a principal oferta comercial e sanitaria da área metropolitana.

Encontramos tamén oferta comercial e sanitaria (Hospital de Meixoeiro) na saída da cidade cara a Mos pola A-55.

Respecto da oferta industrial, destaca a Área Industrial de Balaídos, vinculada ao sector da automoción e pegada ao estadio de fútbol (outro importante xerador de viaxes), e o eixe da A-55 que aglutina varios polígonos industriais. Proponse a conexión sobre o eixe urbano das Avenidas Europa, Castelao e Gran Vía onde xa existe algunha infraestrutura ciclista.

Proponse promover a intermodalidade entre bicicleta e barco, de maneira que as conexións marítimas existentes entre Vigo e Cangas do Morrazo e Moaña, ámbalas dúas ao outro lado da ría, sexan utilizables polos ciclistas e polo tanto pódanse integrar na rede como itinerarios.

Cabe destacar que nas estacións marítimas de Cangas e Moaña se sitúan dous aparcadoiros disuasorios.

O resto de conexións propostas son de carácter radial e distribúense pola periferia de Vigo cara ao interior en todas direccións.

Proponse a conexión das zonas industriais mencionadas; por un lado, a área industrial e deportiva de Balaídos configurando un acceso - saída de Vigo polo suroeste e, por outro lado, o eixe da A-55 que tamén conecta con dous centros comerciais e co Hospital Meixoeiro.

Proponse unha conexión cara ao sur por Freixeiro, Castrelos e Babío que podería prolongarse ata Valadares e Garrida polo sur, e ata o Campus da Universidade de Vigo (CUVI) polo oeste, se ben este último acceso debería apoiarse na intermodalidade con modos colectivos, debido á distancia e as pendentes."

Plano nº 10: Conexións metropolitanas. Vigo

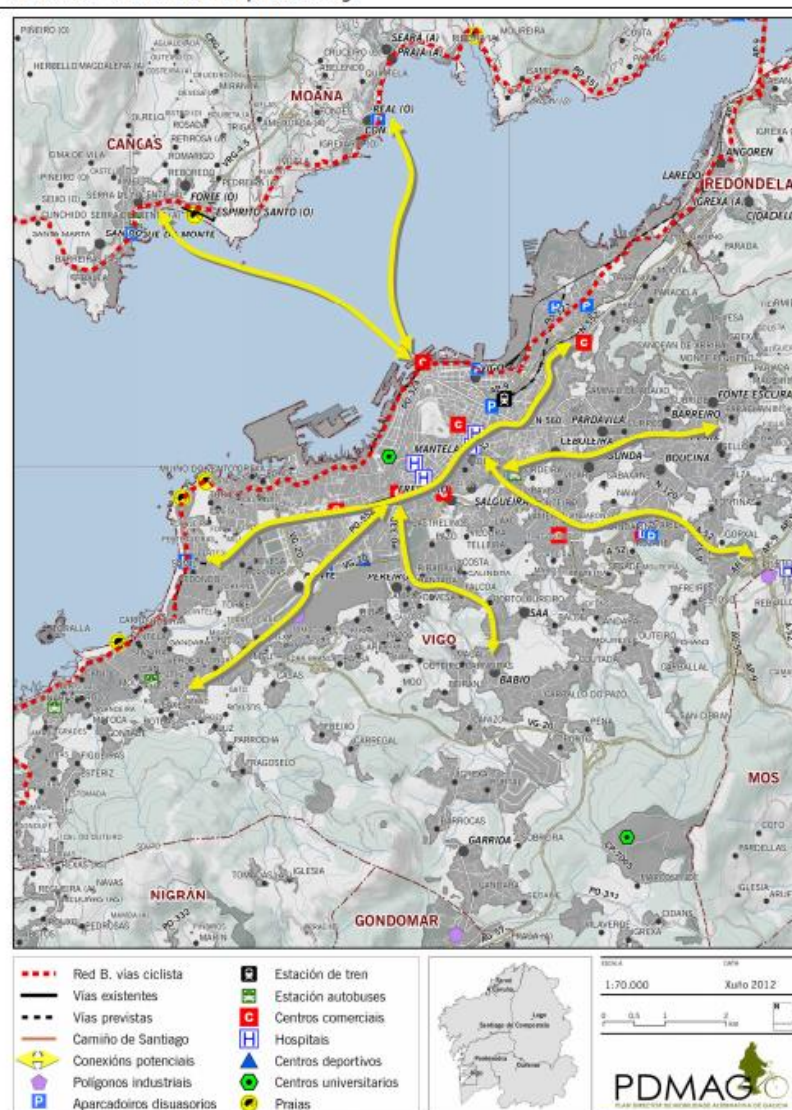


Figura nº 119. Conexións metropolitanas en Vigo. Fonte: Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia

11.3.9 PLAN DE RECUPERACIÓN DA SUBESPECIE LUSITÁNICA DA ESCRIBENTA DAS CANAVEIRAS

O ámbito está incluído como zona de potencial distribución da escribenta das canaveiras (*Emberiza schoeniclus* L. Subsp. lusitánica Steinbacher), especie en perigo de extinción recollida no Anexo I do Catálogo Galego de Especies Ameazadas (Decreto 88/2007, do 19 de abril).

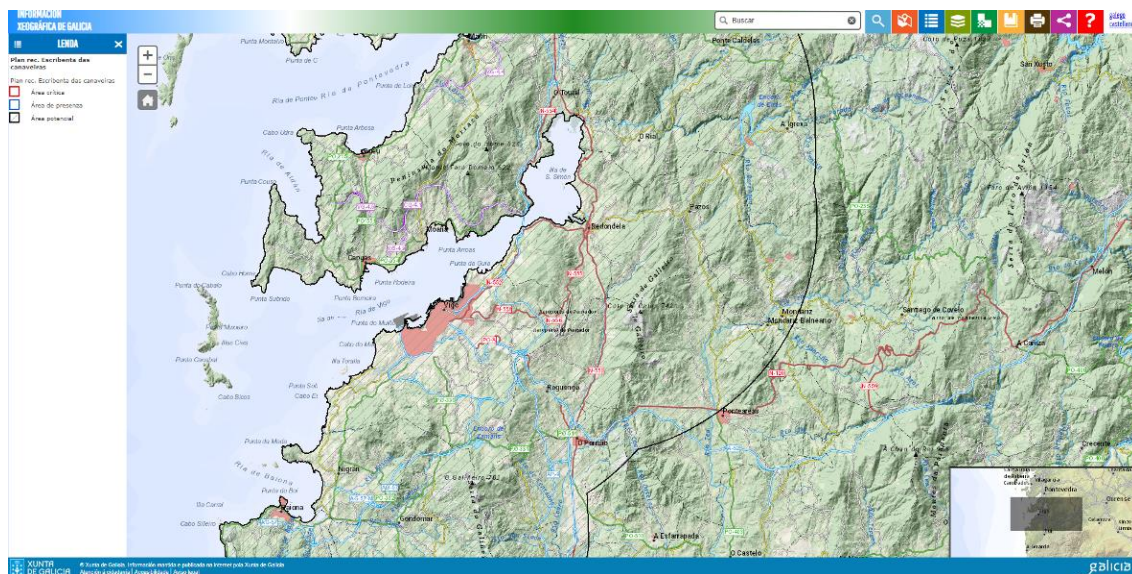


Figura nº 120. Plan de recuperación da subespecie lusitánica da escribenta das canaveiras.

Fonte: <http://mapas.xunta.gal/visores/conservaciondanatureza/>

11.3.10 PLAN DE XESTIÓN DO LOBO

O término municipal de Vigo está incluído na Zona 3 do Plan de Xestión do Lobo.

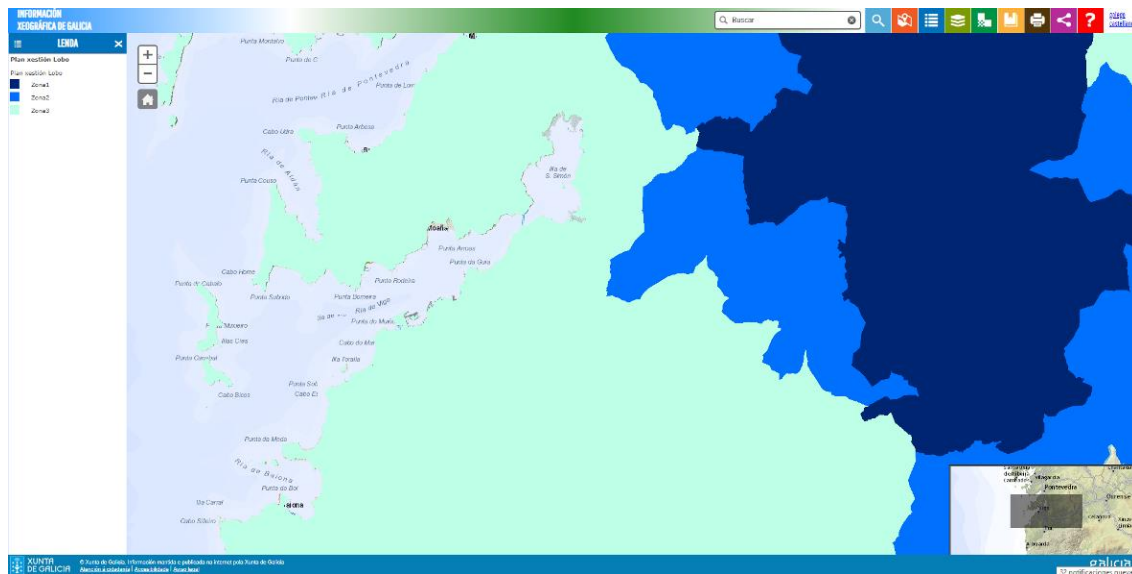


Figura nº 121. Plan de xestión do lobo. Zona 3.

Fonte: <http://mapas.xunta.gal/visores/conservaciondanatureza/>

11.3.11 ÁREAS E ÁMBITOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN

O "Capítulo 5: Anexos" das DOT, relaciona as áreas estratéxicas de conservación cos espazos naturais protexidos e as súas áreas complementarias, así como os ámbitos de interese do patrimonio cultural.

O ámbito definido no presente documento non afecta a ningún dos espazos relacionados, nin é colindante á Rede Natura 2000, polo que o seu desenvolvemento previsto non afecta directamente a valores de ningún espazo natural que deban ser conservados.

11.3.12 PLANES DE ORDENACIÓN DOS RECURSOS NATURAIS (PORN) E PLANES RECTORES DE USO E XESTIÓN (PRUG)

Na zona obxecto da actuación non existen espazos caracterizados pola existencia de recursos naturais, polo que non se dá a existencia de Plans de Ordenación dos Recursos Naturais (PORN) e Plans Rectores de Uso e Xestión (PRUG).

11.3.13 DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE. A IMPLANTACIÓN DA AXENDA 2030 DE DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE NA XUNTA DE GALICIA.

As transformacións que se produciron no sistema internacional nos últimos anos, cun carácter cada vez máis globalizado e interdependiente, trouxeron consigo novos e importantes retos para o traballo pola promoción do desenvolvemento a escala global.

A denominada Axenda 2030 de Desenvolvemento Sostenible, aprobada por Nacións Unidas en setembro de 2015, supón unha clara expresión deses cambios, á vez que constitúe un esforzo sen precedentes por parte a comunidade internacional para dar resposta aos desafíos que estas transformacións suscitan. Uns retos que se concretan nos denominados Obxectivos de Desenvolvemento Sostenible (ODS).

A Xunta de Galicia pretende dar resposta a devanditos obxectivos nos próximos anos, para o que desenvolveu un estudo a preto da implantación da Axenda de Desenvolvemento Sostenible na Xunta de Galicia.

Cadro 1. Os Obxectivos de Desenvolvemento Sostenible (ODS):

1. Poñer fin á pobreza en todas as súas formas e en todo o mundo
2. Poñer fin ao fame, lograr a seguridade alimentaria e mellóraa da nutrición e promover a agricultura sostenible
3. Garantir unha vida sa e promover o benestar de todos/as a todas as idades
4. Garantir unha educación inclusiva e equitativa de calidade e promover oportunidades de aprendizaxe permanente para todos/as
5. Lograr a igualdade de xénero e empoderar a todas as mulleres e as nenas
6. Garantir a dispoñibilidade e a xestión sostenible do auga e o saneamento para todos/as
7. Garantir o acceso a unha enerxía asequible, fiable, sostenible e moderna para todos/as

8. Promover o crecemento económico sostido, inclusivo e sostenible, o emprego pleno e produtivo e o traballo decente para todos/as
9. Construír infraestructuras resilientes, promover a industrialización inclusiva e sostenible e fomentar a innovación
10. Reducir a desigualdade nos países e entre eles
11. Lograr que as cidades e os asentamientos humanos sexan inclusivos, seguros, resilientes e sostenibles
12. Garantir modalidades de consumo e produción sostenibles
13. Adoptar medidas urxentes para combater o cambio climático e os seus efectos
14. Conservar e utilizar sustainablemente os océanos, os mares e os recursos mariños para o desenvolvemento sostenible
15. Protexer, restablecer e promover o uso sostenible dos ecosistemas terrestres, gestionar sustainablemente os bosques, loitar contra a desertificación, deter e investir a degradación das terras e deter a perda de biodiversidade
16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvemento sostenible, facilitar o acceso á xustiza para todos e construír a todos nivelelos institucións eficaces e inclusivas que rendan contas
17. Fortalecer os medios de implementación e revitalizar a Alianza Mundial para o Desenvolvemento Sostenible

Fonte: Nacións Unidas

O devandito estudo arroxa as seguintes conclusións:

- 1.- A Axenda 2030 de Desenvolvemento Sostenible, aprobada no marco de Nacións Unidas, convoca ao conxunto da comunidade internacional, incluíndo a países desenvolvidos e a gobernos subestatales, o que interpela directamente a actores como a Xunta de Galicia.
- 2.- A implantación da Axenda 2030 de Desenvolvemento Sostenible en Galicia requirirá un compromiso sólido e consistente por parte da Xunta que permita lograr avances relevantes nos retos que suscitan os ODS na rexión.
- 3.- Lonxe de compoñer unha axenda externa e afastada da realidade galega, os propósitos que persegue a Axenda 2030 de Desenvolvemento Sostenible presentan un elevado grado de coincidencia coas prioridades de actuación e os obxectivos estratéxicos que a Xunta de Galicia xa recolle nos seus marcos de planificación.
- 4.- O PEG 2015-2020 e os plans sectoriales dos que xa se dotou a Xunta de Galicia poden constituír unha sólida base a partir da que tratar de adoptar e adaptar a axenda dos ODS na rexión, pero a súa consecución requirirá a disposición de plans específicos e marcos de acción integrados.
- 5.- O elevado número de consellerías e áreas de goberno ás que implican os ODS, xunto coa multidimensionalidade coa que deben ser abordados, esixe a posta en marcha de mecanismos institucionais que promuevan a transversalidade e a coherencia de políticas na Xunta de Galicia.

6.- De xeito simultánea á persecución dos ODS na rexión, a Axenda 2030 comporta unha dimensión de traballo externa, que alude ao papel de Galicia como actor do sistema internacional e ás achegas que neste sentido pode realizar para contribuír ao logro dos ODS noutros países e rexións.

7.- O logro de avances significativos nos retos que a axenda 2030 suscita para Galicia requirirá que a súa adopción e implementación descansen en procesos participativos e abertos á cidadanía, capaces de capitalizar as contribucións que poden facer os diversos actores presentes na rexión.

8.- As profundas transformacións ás que remite a consecución da axenda dos ODS abre espazos e oportunidades para a creatividade e a innovación, á vez que demandará solucións e respostas compartidas, o que outorga unha especial relevancia á construción de alianzas entre os diversos actores da rexión e á aprendizaxe permanente.

11.4 RELACIÓN CON PLANES E PROGRAMAS DE CARÁCTER NACIONAL.

11.4.1 ESTRATEXIA ESPAÑOLA DE DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE

Para lograr un crecemento plenamente sustentable hemos de ser capaces de satisfacer as nosas necesidades económicas, sociais e ambientais sen comprometer a capacidade das futuras xeracións para cubrir as súas. Dende unha perspectiva ambiental, esta premisa cobra maior relevancia posto que son os recursos naturais, o lugar e a materia prima necesaria para o desenvolvemento das actividades económicas e sociais.

En definitiva, desenvólvense unha serie de obxectivos e medidas para lograr a sustentabilidade ambiental, social e global. Dentro da sustentabilidade ambiental establece varias áreas de actuación, unha das cales está destinada á conservación e xestión dos recursos naturais e a ocupación do territorio. Os obxectivos desta área son:

- Promover un desenvolvemento territorial e urbano sustentable e equilibrado, incentivando, en particular, o desenvolvemento sustentable no medio rural.

Para alcanzar este obxectivo propóñense unha serie de actuacións encamiñadas a lograr, por unha banda, un reequilibrio territorial a través dun desenvolvemento sustentable nas zonas rurais e nas cidades e, por outro, a facer fronte aos problemas ocasionados pola ocupación do chan.

Para lograr o obxectivo de desenvolvemento territorial sustentable débese acadar un equilibrio intra e interrexional, cunha axeitada organización física do espazo e utilización racional dos recursos naturais, no que se preserve a calidade de vida e a calidade ambiental. O equilibrio entre as diferentes unidades territoriais é garantía de progreso e de estabilidade, polo que a ordenación territorial debe estimular ás máis atrasadas ou en regresión e procurar conectar as máis periféricas con centros máis dinámicos, a través de actuacións como a localización de investimentos produtivos públicos e o estímulo das privadas, a dotación de infraestruturas públicas e de equipamentos colectivos, a adecuación dos sistemas de transporte e o estímulo á transferencia de tecnoloxía e innovación.

Para facer fronte ao conxunto de externalidades derivadas do forte crecemento urbano, débense potenciar medidas igualmente desenvolvidas na Estratexia, como

son promover un consumo e produción sustentable, utilizar as fontes enerxéticas renovables, mellorar o metabolismo ecolóxico da cidade e reducir a súa pegada ecolóxica e promover unha xestión sustentable do ciclo completo da auga, do consumo enerxético urbano, dos residuos e dos principais focos de contaminación urbana.

11.4.2 *ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE ECONOMÍA CIRCULAR*

O MAPAMA comezou en marzo de 2017 a traballar na elaboración dunha Estrategia Española de economía circular. Dita Estrategia se alinea cos obxectivos do primeiro Plan de Acción da Comisión da Unión Europea para a Economía Circular, aprobado en decembro de 2015, que incluía 70 actuacións a poñer en marcha durante o período 2018-2020.

A estratexia ten en conta as características españolas e fixa un marco nacional que permite despregar as medidas necesarias para favorecer que a nosa economía sexa circular e, xa que logo, plenamente sostenible e competitiva no marco internacional en 2030.

A Estrategia ten unha visión a longo prazo, España circular 2030, que será alcanzada a través de sucesivos plans de acción de curto prazo, que permitirán incorporar os axustes necesarios para culminar a transición en 2030.

Identifícanse cinco sectores prioritarios de actividade nos que incorporar este reto para conseguir unha España circular: sector da construción, da agroalimentación, da industria, os bens de consumo, e o turismo.

O plan de acción 2018-2020 conta con cinco liñas principais de actuación: produción, consumo, xestión de residuos, materias primas secundarias, e reutilización do auga. Ademais, con carácter transversal, incorpóranse tres máis: Sensibilización e participación, Investigación, innovación e competitividade, e Emprego e formación.

Este primeiro Plan de Acción inclúe 70 actuacións identificadas polos distintos departamentos ministeriais implicados, a poñer en marcha durante o período 2018-2020, e conta cun orzamento de máis de 836 millóns de euros para iso.

11.4.3 *ESTRATEGIA GALEGA DE ECONOMÍA CIRCULAR*

A Estrategia galega de economía circular ten como obxectivo fomentará a eficiencia enerxética e a optimización dos recursos, así como a conversión dos residuos en novas materias primas co fin de prolongar o ciclo vital dos produtos, introducindo o criterio multiterre, isto é, repensar, rediseñar, refabricar, reparar, redistribuir, reducir, reutilizar; en todo o proceso de elaboración dun produto, desde as materias primas, de orixe técnica e biolóxico, ata un deseño orientado á recuperación dos materiais, prolongando a vida útil dos produtos e garantindo a redución dos residuos.

Ademais, a Estrategia busca a eficiencia enerxética e a redución de emisións de efecto invernadeiro, así como o uso sostible dos chans e dos recursos hídricos, constituíndo unha oportunidade para o impulso do crecemento económico e a xeración de emprego verde.

A Estrategia galega de economía circular complementará a Estrategia de loita contra cambio climático e enerxía 2050, que tamén está elaborando a Xunta, que incorporará a consideración do cambio climático na xestión territorial e que levará

aparellada a elaboración dun mapa de coñecemento en cambio climático, permitirá identificar a todos os axentes implicados nesta loita e definir as liñas de actuación en observación, mitigación e adaptación ao fenómeno.

11.4.4 *ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE CALIDADE DO AIRE*

A Estrategia Española de Calidade do Aire establece as liñas de traballo necesarias para satisfacer os obxectivos de calidade do aire comunitarios, así como para cumprir coas obrigacións de España no horizonte 2010, en particular as relativas aos teitos nacionais de emisión, e aos Protocolos de Xenebra sobre Contaminación Atmosférica Transfronteriza a Longa Distancia.

Os obxectivos que se perseguen coa estratexia é establecer distintas liñas de acción que permitan cumprir os valores límite e limiares de alerta, segundo os casos e baseados nos estudos levados a cabo fundamentalmente pola OMS e diferentes grupos europeos sobre efectos da contaminación atmosférica en vegetación e ecosistemas.

- Definir e establecer obxectivos de calidade para evitar, previr ou reducir os efectos nocivos dos principais contaminantes atmosféricos.
- Evaluar a calidade do aire ambiente en todo o territorio.
- Dispoñer da información adecuada e informar, baseándose en métodos e criterios comúns, ao público.
- Manter boa calidade do aire e mellorar nos demais casos.
- Establecer mecanismos de colaboración e iniciativas para potenciar a investigación.

A estratexia baséase en que o desenvolvemento tecnolóxico é elemento fundamental para facer compatible o crecemento económico con unha boa calidade do aire. Apóíase, xa que logo, na investigación e desenvolvemento tecnolóxico a través das subvencións de fomento da investigación para a prevención da contaminación otorgadas polo Ministerio de Medio Ambiente, con contribución aos obxectivos do Plan Nacional de I D i.

Respecto da calidade do aire, da prioridade ás medidas reais de emisións procedentes dos sectores enerxéticos e de transporte, e inclúese unha nova liña relativa á minimización de emisión de partículas procedentes de neumáticos ou de pavimentos.

A estratexia está deseñada para mellorar a calidade de vida dos cidadáns, para protexer a súa saúde e a súa contorna. A contaminación do aire supón un risco para a saúde dos cidadáns, polo que a Estrategia persegue reducir a perda de anos de vida, reducindo os efectos nocivos da contaminación sobre o sistema respiratorio e cardiovascular.

Esixe a obrigación de levar a cabo plans de mellora nos casos que se superen os valores límite establecidos. A estratexia ten un enfoque integrador, que considera que o logro dos obxectivos só pode alcanzarse por un efecto acumulativo das medidas adoptadas polas distintas administracións públicas, conforme ás súas competencias.

Asimesmo, este enfoque integrador determina que a estratexia non se centre nunha ou outra fonte de contaminación, senón que aspire a abordar, de xeito integral, todas as que teñan relevancia, xa sexan puntuais ou difusas.

Como consecuencia deste enfoque integrado, a estratexia non ten unha vocación estática, senón que aspira a ser un instrumento dinámico, que, a tenor dos problemas de calidade do aire que se vaian detectando nas avaliacións periódicas, sexa capaz de ir dando adecuada resposta a través da suma das medidas que as administracións competentes deban ir articulando no tempo.

11.4.4.1 PLAN NACIONAL DE MELLORA DA CALIDADE DO AIRE

A Administración Xeral do Estado elaborará Plans nacionais de mellora de calidade do aire para aqueles contaminantes en que se observen comportamentos similares en canto a fontes, dispersión e niveis en varias zonas ou aglomeracións.

O 12 de abril de 2013 o Consello de Ministros aprobou o Plan Nacional de Calidade do Aire e Protección da Atmósfera 2013-2016: Plan AIRE, que conta coa colaboración das comunidades autónomas, entidades locais e departamentos ministeriales implicados, así como da comunidade científica.

Establece un marco de referencia para a mellora da calidade do aire en España; por unha banda, mediante unha serie de medidas concretas e, por outra, mediante a coordinación con outros plans sectoriais, e, en especial, cos plans de calidade do aire que poidan adoptar as comunidades autónomas e as entidades locais no marco das súas competencias.

As medidas do Plan AIRE divídense en horizontales e sectoriais. As medidas horizontais actúan sobre a información á cidadanía, a concienciación, administración, investigación e fiscalidad. As medidas sectoriais, en cambio, van dirixidas a sectores concretos: a industria, a construción, o transporte, a agricultura e ganadería ou o sector residencial, comercial e institucional.

11.4.4.2 PLANS DE MELLORA DA CALIDADE DO AIRE AUTONÓMICOS OU LOCAIS

Segundo o Artigo 24 do Real Decreto 102/2011, relativo a mellora da calidade do aire, cando, en determinadas zonas ou aglomeracións, os niveis de contaminantes no aire ambiente superen calquera valor límite ou valor obxectivo, así como a marxe de tolerancia correspondente a cada caso, as comunidades autónomas (e entidades locais cando corresponda segundo o previsto nos artigos 5.3 e 10.1 da Lei 34/2007) aprobarán plans de calidade do aire para esas zonas e aglomeracións co fin de conseguir respectar o valor límite ou o valor obxectivo correspondente. Na cidade de Vigo todavía non está aprobado o Plan de mellora da calidade do aire.

11.4.5 PLAN NACIONAL DE ADAPTACIÓN AO CAMBIO CLIMÁTICO (PNACC)

O Plan Nacional de Adaptación ao Cambio Climático é o marco de referencia para a coordinación entre as Administracións Públicas, nas actividades de avaliación de impactos, vulnerabilidade e adaptación ao cambio climático en España.

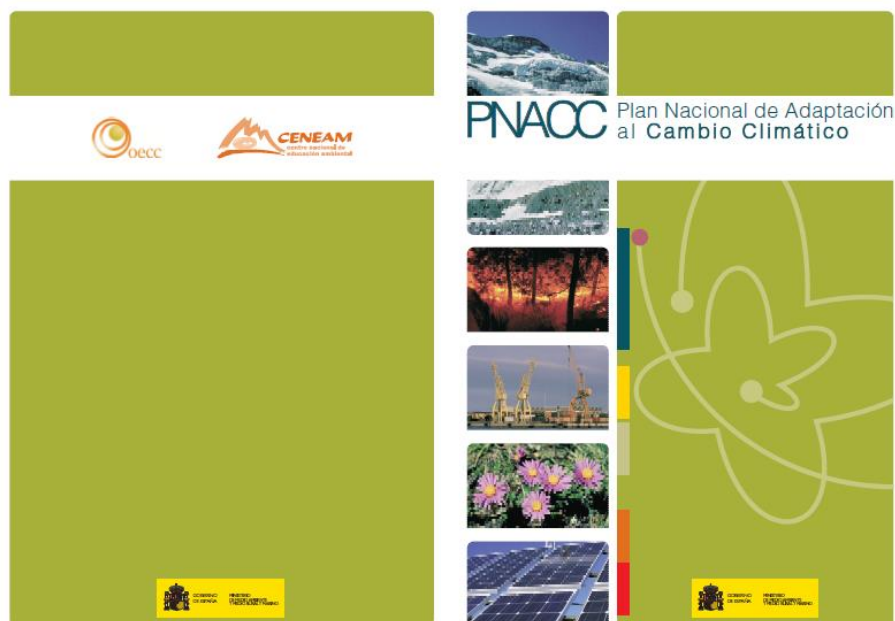


Figura nº 122. Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC). Fonte: PNACC.

O Plan, elaborado pola Oficina Española de Cambio Climático (OECC), foi adoptado polo Consello de Ministros no ano 2006 logo dun amplo proceso de consulta pública e participación cos principais órganos de coordinación a nivel nacional: a Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático, ao Consello Nacional do Clima, o Grupo Interministerial de Cambio Climático e a Conferencia Sectorial de Medio Ambiente.

O diagrama seguinte representa o marco baixo o cal intégranse as políticas de mitigación e adaptación, como respostas fronte ao cambio climático antropogénico.

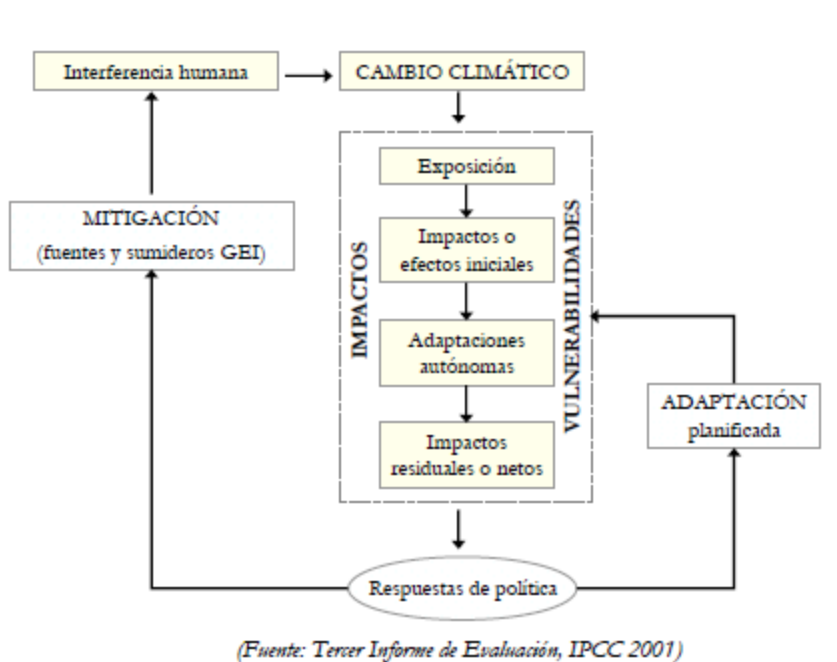


Figura nº 123. Esquema de las políticas de mitigación y adaptación, respuestas al cambio climático. Fonte: PNACC.

- desenvolver os escenarios climáticos rexionais para a xeografía española
- desenvolver e aplicar métodos e ferramentas para avaliar os impactos, vulnerabilidade e adaptación ao cambio climático en diferentes sectores socioeconómicos e sistemas ecolóxicos en España
- aportar ao esquema español de I D i as necesidades máis relevantes en materia de avaliación de impactos do cambio climático
- realizar un proceso continuo de actividades de información e comunicación dos proxectos
- promover a participación entre todos os axentes implicados nos distintos sectores / sistemas, con obxecto de integrar nas políticas sectoriales a adaptación ao cambio climático
- elaborar informes específicos cos resultados das avaliacións e proxectos
- elaborar informes periódicos de seguimento e avaliación dos proxectos e do conxunto do Plan Nacional de Adaptación

PARTICIPACIÓN DE LOS INTERLOCUTORES

(1) DEFINICIÓN DEL ALCANCE Y DEL DISEÑO DEL PLAN

(2) EVALUACIÓN DE LA VULNERABILIDAD ACTUAL

(3) EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS CLIMÁTICOS FUTUROS

(4) FORMULACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DE ADAPTACIÓN

(6) INTEGRACIÓN DEL PROCESO DE ADAPTACIÓN

FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD ADAPTATIVA

(5)

(Fuente: adaptado de *Adaptation Policy Framework for Climate Change* UNDP, 2004 y con elementos de *Climate adaptation: risk, uncertainty and decision-making*, UKCIP Technical Report, 2003)

Hai dúas categorías principais de aproximación ou enfoque (non exclusivos), que responden a cuestións ou preguntas fundamentais diferentes. Son as chamadas aproximacións de tipo arriba cara abaixo (top-down approach) e as de tipo abaixo cara arriba (bottom-up approach).

Aproximación	Cuestión o pregunta fundamental	Comentarios
Arriba-abajo, top-down (standard approach o first generation de las evaluaciones de vulnerabilidad e impactos)	¿cuáles son los impactos clave del cambio climático a largo plazo?	<ul style="list-style-type: none"> - enfoque centralizado y descendente, que parte de lo general a lo particular - basado en escenarios climáticos y socioeconómicos - se usan métodos y herramientas tales como downscaling, modelos sectoriales de impactos...
	¿hasta qué punto la adaptación puede reducir los efectos negativos del cambio climático?	<ul style="list-style-type: none"> - puntos fuertes: aspectos biofísicos, interacciones dinámicas, idóneo para horizontes a largo plazo - puntos débiles: falta de reflejo de interacciones humanas y capacidades locales
Abajo-arriba, bottom-up (multi-stressors approach o second generation de las evaluaciones de vulnerabilidad e impactos)	¿qué puede hacer un país o comunidad para adaptarse al cambio climático?	<ul style="list-style-type: none"> - enfoque descentralizado y ascendente, que parte de la base, de lo particular, a lo general - basado en la identificación de la vulnerabilidad - combina la evaluación de la vulnerabilidad actual y futura a factores climáticos con factores no climáticos, involucrando de forma intensiva a actores clave
	¿cómo pueden desarrollarse y aplicarse mejor las políticas de adaptación?	<ul style="list-style-type: none"> - puntos fuertes: representan mejor opciones locales, idóneo para horizontes a corto-medio plazo - puntos débiles: carencia de datos

Figura 125. Componentes del PNACC. Fuente: PNACC.

Ambos enfoques quedan reflejados na figura seguinte:

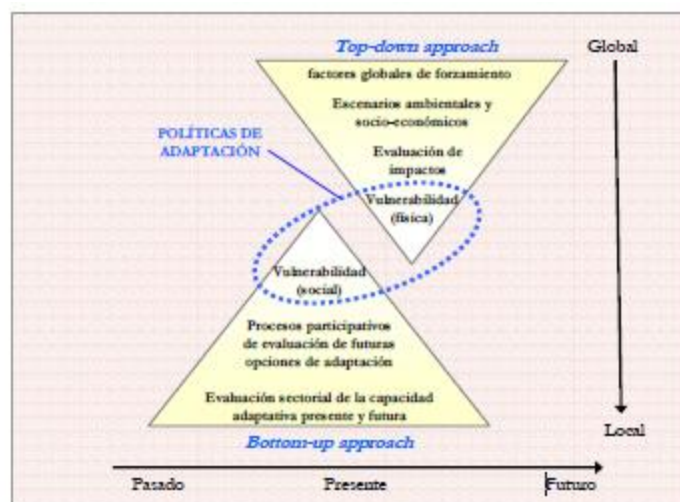


Figura nº 126. Enfoques contemplados en el PNACC.

(Fuente: adaptado de FINADAPT, Assessing the Adaptive Capacity of the Finnish Environment and Society under Climate Change, 2004)

A avaliación da vulnerabilidade de moitos sectores e sistemas ecolóxicos, económicos e sociais en España, en maior ou menor medida ao cambio climático, é un dos obxectivos do Plan Nacional de Adaptación. Os principais sectores e sistemas que se integran no Plan son: Biodiversidade, Recursos hídricos, Bosques, Sector agrícola, Zonas costeras, Caza e pesca continental, Zonas de montaña, Chan, Pesca e ecosistemas mariños, Transporte, Saúde humana, Industria e Enerxía, Turismo, Finanzas - Seguros, Urbanismo, Construción.

En canto ao Turismo, o Plan sinala que os impactos do cambio climático afectarán, en primeiro lugar, ao espazo xeográfico-turístico, e poden producir alteracións nos ecosistemas, xa en condicións de alta fragilidad, deixando de reportar os beneficios sociais, económicos e ambientais gozados ata o momento. As zonas máis vulnerables ao cambio climático localízanse no espazo litoral (cun alto grado de artificialización), que configura o principal produto turístico español.

Liñas de actuación do Plan Nacional de Adaptación no sector turístico

Entre as medidas, actividades e liñas de traballo para as avaliacións de impactos, vulnerabilidade e adaptación relativas ao sector turístico que se levarán a cabo no desenvolvemento do Plan Nacional de Adaptación, poden sinalarse as seguintes:

- Avaliación do papel do clima actual no sistema turístico español e os impactos que suporía o cambio climático por zonas e produtos máis vulnerables, integrando as diferentes escalas de manifestación do fenómeno.
- Cartografía de zonas críticas e vulnerables para o turismo, baixo distintos escenarios de cambio climático.
- Desenvolvemento de sistemas de indicadores sobre a relación cambio climático turismo para a súa medición e detección.
- Desenvolvemento de modelos de xestión para optimizar as principais opcións adaptativas e as implicacións nas políticas turísticas.
- Avaliación dos potenciais impactos do cambio climático no patrimonio cultural (tanxible e intangible) e o seu repercusión no turismo".

Especialmente, en canto ao relativo ao Urbanismo e a Construción, cabo sinalar o seguinte:

"As estratexias de ordenación do territorio e os plans urbanísticos deben prestar unha atención especial á información climática e aos efectos do cambio climático, de forma que as propostas de ocupación e distribución no territorio dos distintos usos e actividades: asentamientos humanos, actividades económicas, infraestruturas, etc., integren entre os seus obxectivos impedir e previr a degradación dos recursos naturais con influencia negativa sobre o clima, á vez que teñan en conta o mellor aproveitamento e adaptación ás características do clima e aos efectos do cambio climático.

O urbanismo extensivo que se está desenvolvendo no noso país suscita problemas de aumento do uso de recursos por vivenda, incluíndo auga, enerxía e maiores necesidades de transporte, polo que xera impactos en sinergia con outros sectores. Dentro do espazo urbano, as zonas que poden verse máis directamente afectadas polos cambios climáticos son as chamadas zonas verdes en xeral (parques e xardíns). Na edificación, o coñecemento dos datos climáticos relacionados co vento, a choiva a neve, a temperatura e humidade do aire, a radiación solar, descargas eléctricas, etc., resulta necesario tanto para a elaboración da normativa técnica sobre edificación como para unha adecuada realización dos proxectos que considere a situación climática da localidade onde se sitúan os edificios. Na edificación, a repercusión dos cambios climáticos conlleva novas necesidades para atender os aspectos de habitabilidade dos edificios, que requiren instalacións de climatización e ventilación que, á súa vez, repercuten sobre o microclima da localidade."

Entre as medidas, actividades e liñas de traballo para as avaliacións de impactos, vulnerabilidade e adaptación relativas ao sector urbanismo - construción que se levarán a cabo no desenvolvemento do Plan Nacional de Adaptación, poden sinalarse as seguintes:

"- Desenvolvemento de estudos que permitan a elaboración de normas que conduzan ao aproveitamento óptimo das condicións climáticas proxectadas nos sectores urbanístico e da construción

- Desenvolvemento e promoción da bioconstrución, especialmente en todos os edificios públicos.

- Avaliación das novas necesidades das especies e variedades vexetais de parques e xardíns baixo distintos escenarios de cambio climático

- Avaliación do impacto do urbanismo extensivo sobre os sectores de transporte, de recursos hídricos e consumo de enerxía por vivenda."

O desenvolvemento do Plan Nacional de Adaptación levarase a cabo mediante Programas de Traballo a proposta da Oficina Española de Cambio Climático.

Os Programas de Traballo conterán as actividades e proxectos a desenvolver, así como un calendario das mesmas, cuxa duración pode ser variable en función da súa natureza.

Como orientación xeral, os Programas de Traballo revisaranse anualmente e informaranse dos mesmos aos órganos principais de coordinación. O plan conta cun proceso de seguimento e avaliación continuada, de carácter anual.

11.4.6 ESTRATEXIA GALEGA CONTRA O CAMBIO CLIMÁTICO.

O cambio climático está afectando xa a Galicia ata o punto que segundo a Xunta de Galicia, prevese un 15% menos de choivas entre 2061 e 2090. Para tratar de mitigar o impacto do cambio climático, a Xunta de Galicia deseñou unha estratexia de choque, recollida no documento "Estratexia Galega Cambio Climático e Enerxía 2050", e márcase unha meta: lograr a neutralidade climática de Galicia antes do ano 2050.

Ademais da mitigación das emisións de gases de efecto invernadoiro, a Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050, prevé outros tres ámbitos de actuación: a adaptación para os efectos do cambio climático, a sensibilización da cidadanía e a investigación e innovación.

11.4.7 ESTRATEXIA 2020 DO TURISMO DE GALICIA

A Estratexia do Turismo de Galicia 2020 nace da necesidade de mellora da competitividade do noso turismo, que pretende situarse como sector crave da economía galega, sendo precisa a colaboración dos campos público e privado para o seu impulso, coordinación, xestión, promoción, ordenación, innovación e internacionalización.

Está liderada por Axencia de Turismo de Galicia, e conta coa colaboración do Clúster de Turismo de Galicia.

Recolle o marco de traballo en materia turística para o período 2017-2020, tendo en conta as necesidades dos axentes dos distintos ámbitos da cadea de valor do sector turístico galego.

Se alinea cos obxectivos do Plan Estratéxico de Galicia 2015-2020 (PEG) e, especificamente en materia de turismo, contribúe aos resultados que se pretenden

conseguir dentro da prioridade de actuación PA 3.3 "Potenciación do turismo en Galicia a partir dun medio ambiente e cultura privilexiados" e ao obxectivo estratéxico OE 3.3.01: "Reforzar o atractivo turístico e situar a Galicia como destino único a través dun modelo máis competitivo, sostenible e adaptado aos cambios do mercado".

A través desta estratexia se incidirá na necesidade de aumentar o número de turistas nacionais e internacionais, equilibrando os seus pesos, así como o número de noites en establecementos regulados. É preciso incrementar a ocupación hotelera e o gasto medio que deixa o turista.

Para facilitar a trazabilidade entre a Estratexia de Turismo de Galicia e o Plan Estratéxico de Galicia, nas diferentes fichas de actuación utilízanse preferentemente os indicadores de produtividade previstos no PEG 2015-2020: "Accións de promoción de produtos turísticos", "Accións de mellora sobre o Camiño de Santiago" e "Aumento do número de visitas previstas a lugares pertencentes ao patrimonio cultural e natural e atraccións subvencionadas".

Igualmente, se alinea coa estratexia de acción do Instituto de Turismo de España - Turespaña, organismo adscrito ao Ministerio de Enerxía, Turismo e Axenda Digital, que coa meta de contribuír ao aproveitamento do gran potencial xerador de benestar social que o turismo presenta e por iso, tomando sempre en consideración a sustentabilidade económica, social e medio ambiental dos nosos destinos turísticos, pretente contribuír á creación de valor para o sector turístico a través da implementación dun Plan Estratéxico de Marketing, orientado a mellorar a rendabilidade do turismo internacional que visita España. Con este obxectivo, o devandito Plan dirixese á captación de dous segmentos específicos de consumidores de alta rendibilidade: os viaxeiros cosmopolitas dos mercados europeos de proximidade, e os turistas de mercados afastados, ambos cunha contrastada capacidade de xerar un elevado nivel de ingresos por turismo en destino.

Esta nova Estratexia de Turismo de Galicia responde a:

- Un proceso de traballo conxunto, liderado por Turismo de Galicia, da man do Clúster de Turismo de Galicia.
- Un plan participativo que contou coa colaboración de toda a cadea de valor do sector, cun amplo traballo de campo que axudou a soportar a diagnosis realizada.
- Unha análise estratéxica sostido polo ámbito científico da nosa comunidade.
- A definición dun marco de traballo operativo para o período 2017-2020, revisado de forma periódica.

11.5 RELACIÓN DA ACTUACIÓN COS OBXECTIVOS DE DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE DA ONU (ODS).

En setembro de 2015, máis de 150 xefes de Estado e de Goberno se reuniron na histórico Cumio do Desenvolvemento Sostible e aprobaron a Axenda 2030. Esta Axenda contén 17 obxectivos de aplicación universal que, dende o 1 de xaneiro de 2016, rixen os esforzos dos países que conforman o sistema das Nacións Unidas, para lograr un mundo sostible no ano 2030.

Os Obxectivos de Desenvolvemento Sostible (ODS) da Axenda 2030 non son xuridicamente obrigatorios, pero se espera que os Gobernos os adopten como propios, utilizando para elo marcos nacionais axeitados.



Figura 127. ODS.

Nomeadamente, a proposta se acomoda fundamentalmente ao ODS 11:



De entre as metas do ODS 11, de seguido se xustifica o acoplamento do proxecto ás mesmas:

“11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales:”

A proposta plantea a execución dun novo vial para resolver o acceso seguro a un servizo básico como é o CEIP Párroco Don Camilo, mellorando ademáis as condicións do tráfico rodado na zona, reducindo intensidades circulatorias no Camiño Pedreira e na estrada Matamá-Pazó.

“11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad:”

A actuación plantea precisamente resolver unha problemática existente que afecta nomeadamente a persoas con maior vulnerabilidade, como son os nenos e as nenas que asisten ao CEIP Párroco Don Camilo. Ademáis, defínese unha zona específica na que realizar a operación de espera e subida e baixada dos escolares dos autocares de transporte, zona que se entende como antesala do centro e que se propón humanizar cun tratamento singularizado a eses efectos, realizando un guiño cara os seus maiores usuarios que serán os cativos a diario.

“11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países:”

A actuación prevé a aumentar a urbanización inclusiva e sostible, pois beneficiará a resolución da accesibilidade ao centro de educación infantil e primaria plurilingüe CEIP Párroco Don Camilo, planificando esta nova infraestrutura viaria que resolverá

igualmente a acesibilidade e a mobilidade asociada aos asentamentos residenciais existentes na contorna (Eixido e Igrexa)

"11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo:"

A actuación é sensible dende o inicio da súa redacción ao seu especial e estratéxico emprazamento, como elemento fundamental e vertebrador da parroquia:

- No entorno do ámbito existen certos elementos do patrimonio cultural, se ben, nin estes nin o seus respectivos ámbitos de protección inciden sobre o mesmo.

- Pola súa banda, en cuanto ao medio natural, a proposta busca, no posible, pasar desapercibida no entorno, que se atopa fortemente antropizado polas actuacións humanas desenvolvidas na zona durante as derradeiras décadas. Así, plantéase a naturalización perimetral da actuación, e en pequenos bosquetes, por medio da disposición de especies vexetais autóctonas, semellantes ás existentes na zona, propias do medio natural, adaptado á topografía, favorecendo a integración ambiental e paisaxística da actuación, así como a continuidade dos ecosistemas.

"11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per capita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo".

A proposta pretende a mellora das condicións do espazo onde se desenvolve a actuación dende unha perspectiva holística.

"11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad".

Propónse unha actuación sostible e integrada que favoreza unha proposta inclusiva, accesible e segura, e consecuentemente, asimismo, a mellora da calidade de vida e a cohesión social do entorno, así como o disfrute do medio natural por medio da mellora da accesibilidade ao mesmo para todos os usuarios, de forma segura, e preferentemente para os pequenos, que son os principais usuarios do CEIP.

"11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional"

A proposta pula por resolver o déficit existente na autonomía dunha dotación básica para a parroquia de San Andrés de Comesaña, como é a do CEIP Párroco Don Camilo. Polo tanto, se melloran as condicións ambientais e sociais da zona, así como a calidade de vida e a cohesión social do entorno do mesmo e dos seus usuarios.

12 MOTIVACIÓN DA APLICACIÓN DO PROCEDEMENTO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

De acordo coas determinacións do artigo 46.2.b) da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia, e 81 do Decreto 143/2016, do 22 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia, nos que se regula a tramitación ambiental estratéxica dos instrumentos de planeamento urbanístico, na tramitación deste Plan Especial de Infraestruturas procede a aplicación do procedemento de avaliación ambiental estratéxica simplificada.

Esta consideración é concordante co disposto no artigo 6 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental.

13 MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVIR, REDUCIR E, NA MEDIDA DO POSIBLE, CORRIXIR CALQUERA EFECTO NEGATIVO RELEVANTE NO MEDIO DA APLICACIÓN DO PLAN, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN O CAMBIO CLIMÁTICO.

A pesares de que se considera que a planificación do vial proposto de acceso ao CEIP non provocará efectos ambientais significativos no medio, considérase axeitado establecer unha previsión dunha serie de medidas ambientais, co obxecto de reducir, eliminar ou compensar os posibles efectos negativos que se puideran producir sobre o medio.

VARIABLE DE SOSTENIBILIDADE	MEDIDAS PREVISTAS	ACCÍONS
PAISAXE	Fomentar a protección da paisaxe	Preservar, protexer e poñer en valor os compoñentes e elementos de interese que configuran a paisaxe, aínda cando no se trata dunha zona de alta fragilidade paisaxística.
		Favorecer a creación de paisaxes urbanas de calidade.
		Adaptación do novo vial á topografía existente, tratando de minimizar os movementos de terras e a xeración de noiros de desmonte e terrapléns.
		A proposta resolve a naturalización e integración paisaxística da urbanización, por medio dunha proposta de axardinamento a base de especies arbóreas autóctonas, a cal se desenvolverá polo miúdo no proxecto de urbanización do vial.
		Para favorecer a resiliencia do medio respecto á actuación proposta, se integran na mesma solucións denominadas non estruturais, asociadas ao manexo dos compoñentes naturais como o relevo e a vexetación, así como tamén ferramentas de xestión normativa e de control do emprego de materiais e sistemas construtivos, fontes de enerxía a empregar, etc.
PATRIMONIO NATURAL	Fomentar a protección dos sistemas naturais	Naturalizar no posible a actuación, por medio da plantación de arboredo autóctono e a disposición de pasos inferiores para non distorsionar a continuidade dos hábitats existentes e a biodiversidade da zona. O Proxecto de urbanización detallará polo miúdo a disposición e selección das especies de sebes e arboredo autóctono a implementar.
		Disposición de pasos de fauna inferiores para garantir a continuidade ecolóxica e da biodiversidade.
PATRIMONIO CULTURAL	Fomentar a protección e conservación do Patrimonio Cultural	Contrástase o Catálogo de bens integrantes do patrimonio cultural do Concello de Vigo e o da Xunta de Galicia. Non se afecta a elementos do patrimonio cultural.
OCUPACIÓN DO TERRITORIO	Racionalizar o uso do solo	Favorecer a optimización do solo existente para dar servizo á comunidade, e procurar a súa perfecta integración na contorna
		Garantir a preservación e mantemento dos ecosistemas existentes e a conectividade ecolóxica na zona.

VARIABLE DE SOSTENIBILIDADE	MEDIDAS PREVISTAS	ACCIÓNS
		Simplificar as necesidades de mobilidade, ao plantear un vial de conexión directa entre a PO-552 e o CEIP Párroco Don Camilo, alixeirando o fluxo circulatorio no Camiño Pedreira e na Estrada Matamá-Pazó.
SOCIEDADE	Mellorar a calidade de vida	<p>Creación dun novo espazo público de interacción social, cultural e natural.</p> <p>Reforzo das dotacións existentes: os equipamentos e infraestruturas necesarias para garantir a mellora da calidade de vida e o benestar da cidadanía.</p>
MOBILIDADE	Novo acceso ao CEIP que conte con seguridade viaria para os usuarios do centro. Fomentar formas de mobilidade sostenible	<p>Fomentar a mobilidade peonil e alternativa, minorando o consumo enerxético e mellorando a calidade atmosférica e a saúde.</p> <p>Resolver o acceso rodado ao CEIP en condicións de seguridade viaria apropiadas, tendo en conta as particularidades do uso dotacional existente en cuestión, así como a complexidade da rede viaria capilar existente na zona, polo que éste enlaza directamente nun elemento de sistema xeral da rede viaria (PO-552).</p> <p>Mellorar a mobilidade da zona e a accesibilidade aos asentamentos residenciais próximos, por medio da execución dun novo vial que libere tráfico do Camiño Pedreira e a estrada Matamá-Pazó.</p> <p>Incorpórase reserva de prazas de aparcadoiro nas que se podrán definir zonas de estacionamento controlado para a entrega e recollida dos escolares durante os horarios correspondentes.</p>
ENERXÍA	Garantir o funcionamento do ciclo hídrico en todas as súas fases e procesos.	<p>Emprego no posible de materiais ecolóxicos para reducir o consumo enerxético.</p> <p>Se limitará o alumado do vial a valores que garantan a seguridade vial e que permitan o aforo de consumo enerxético, mediante a utilización de sistemas automáticos para a modulación da iluminación con equipos autónomos de recarga de enerxía.</p>
ATMÓSFERA E CAMBIO CLIMÁTICO	Redución das emisións contaminantes	<p>Se controlará o nivel de emisión de ruidos, que será equivalente ao existente na contorna, en virtude do tráfico previsto no vial proxectado, o cal se acomodará ás normativas municipal e sectorial vixentes.</p> <p>Nos movementos de terras, transporte de materiais, e en todas aquelas actividades e accións que poidan provocar a emisión de partículas á atmosfera, tomaranse as precaucións necesarias para reducir a contaminación ao mínimo posible, evitando a dispersión a unha micro ou mesoescala.</p> <p>Deste xeito, disporanse medidas preventivas como realizar as labores en condicións atmosféricas favorables: recubrir os materiais para transportar, regar as zonas e materiais afectados polas obras, etc.</p> <p>Se promoverá a mobilidade alternativa e o transporte colectivo, en aras a reducir as emisións e se potenciará a mobilidade peonil, definindo as beirarrúas e pasos de peons correspondentes, e conectando o trazado do novo vial coa rede existente na contorna.</p> <p>Preverase a incorporación do novo vial de acceso ao CEIP á rede municipal de recollida dos residuos sólidos urbanos.</p>

VARIABLE DE SOSTENIBILIDADE	MEDIDAS PREVISTAS	ACCIÓNS
		Como medida de control de ruído durante a fase de construción, se realizarán medicións do nivel de ruído por unha entidade homologada.
CICLO HÍDRICO	Fomentar o funcionamento sostenible do ciclo hídrico	Se dará continuidade ás redes de servizos existentes ao longo do novo vial proxectado
		Se realizarán controis da calidade das augas periódicamente, antes, durante e ao remate das obras.
		Se favorecerá a reciclaxe e reutilización das augas pluviais.
		As redes de saneamento se deseñarán e dimensionarán tendo en conta a normativa de aplicación ITOHG de Aguas de Galicia e se axustarán aos condicionantes propios dos terreos (capa freática, etc.)
		Se diseñarán as beirarrúas e os espazos exteriores pavimentados nos que non se almacenen ou manipulen substancias potencialmente contaminantes das augas e/os solos, de xeito que posibiliten unha redución da impermeabilización mediante o emprego de pavimentos drenantes, materiais porosos, tramas verdes de formigón, etc, que favorezan o filtrado natural no terreo, con obxecto de diminuír as augas de escorrentía.
		Se manterá o estado das redes en óptimas condicións, realizando os controis necesarios.

Cadro nº 8. Tabla de identificación das medidas previstas para prevenir os efectos negativos no medio ambiente. Elaboración propia.

14 DESCRICIÓN DAS MEDIDAS PARA O SEGUIMENTO AMBIENTAL DO PLAN

Elaborarase un Plan de Seguemento e Vixilancia dos principais efectos sobre o medio que garante o cumprimento das medidas protectoras e correctoras establecidas no presente Plan Especial de Infraestruturas.

No programa de seguemento ambiental, preverase o control do cumprimento de toda a normativa prevista.

Trátase de instrumentar un plan a medio e longo prazo, que estableza controis periódicos que permitan detectar as desviacións dos efectos previstos nas medidas protectoras, ou detectar impactos non previstos e, en consecuencia, redimensionar estas medidas ou adoptar outras novas, asegurando, deste xeito, a protección do medio ambiente e dos recursos naturais da zona que poidan verse afectados polo desenvolvemento do vial proxectado.

O seguemento ambiental do Plan é responsabilidade final do Concello de Vigo como promotor da actuación.

A tal efecto, dispóñense os seguintes indicadores de cara a avaliar o grao de desenvolvemento do plan, para cada unha das variables consideradas nos efectos do planeamento:



VARIABLE DE SOSTENIBILIDADE	ACCIÓNS	INDICADORES	MEDIDA	EVOLUCIÓN DESEXADA
PAISAXE	Preservar, protexer e poñer en valor os compoñentes e elementos de interese que configuran a paisaxe, aínda cando no se trata dunha zona de alta fraxilidade paisaxística.	Número de puntos do ámbito adecuados para o aproveitamento da paisaxe.	Valor	Aumento
	Favorecer a creación de paisaxes urbanas de calidade.	Nº de accións de integración paisaxística acometidas e inversión llevada a cabo.	Valor/ €	Aumento
PATRIMONIO NATURAL	Naturalizar no posible a actuación, por medio da prantación de arboredo autóctono e a disposición de pasas inferiores para non distorsionar a continuidade dos hábitats existentes e a biodiversidade da zona. Non se afecta espazos naturais protexidos.	Cantidade de exemplares de arboredo de valor	Ud.	Aumento
OCUPACIÓN DO TERRITORIO	Favorecer a optimización do solo existente para dar servizo á comunidade, e procurar a súa perfecta integración na contorna	Superficie de solo ao servizo da comunidade	m2	Aumento
	Garantir o mantemento dos ecosistemas existentes nas proximidades.	Espazos de conectividade ecolóxica.	Valor	Aumento
SOCIEDADE	Creación de espazos de interacción social, cultural e natural.	Superficie dotacións e equipamentos.	m2	Aumento
	Reforzar as dotacións existentes: os equipamentos e infraestruturas necesarias para garantir a mellora da calidade de vida e o benestar da cidadanía.			
MOBILIDADE	Fomentar a mobilidade peonil e alternativa, minorando o consumo enerxético e mellorando a calidade atmosférica e a saúde.	Superficie viaria exclusiva o prioritaria para uso ciclista y peatonal	m2	Aumento
	Resolver o acceso rodado ao CEIP en condicións de seguridade viaria	Nº de incidencias ocorridas nas operacións de chegada e saída ao CEIP	Valor	Descenso
	Mellorar a mobilidade da zona e a accesibilidade aos asentamentos residenciais próximos, por medio da execución dun novo vial que libere tráfico do Camiño Pedreira e a estrada Matamá-Pazó.	Fluxo viario no Camiño Pedreira e Estrada Matamá Pazó	Vehículos/día	Descenso
ATMÓSFERA E CAMBIO CLIMÁTICO	Se controlará o nivel de emisión de ruidos, que será menor ao existente na contorna, en virtude do tráfico previsto no vial proxectado, o cal se acomodará ás normativas	Niveis de ruído.	dB	Descenso

VARIABLE DE SOSTENIBILIDADE	ACCIÓNS	INDICADORES	MEDIDA	EVOLUCIÓN DESEXADA
	municipal e sectorial vixentes.			
	Se promoverá a mobilidade alternativa e o transporte colectivo, en aras a reducir as emisións e se potenciará a mobilidade peonil, definindo as beirarrúas e pasos de peons correspondentes, e conectando o trazado do novo vial coa rede existente na contorna.	Superficie viaria exclusiva o prioritaria para uso ciclista y peatonal	m2	Aumento

15 INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA

No presente Documento Ambiental Estratéxico (DAE) do PEI, inclúense todos os planos necesarios para a correcta descrición ambiental do ámbito e a súa contorna, en coherencia coa análise realizada no mesmo.

Así, ademais da cartografía esixida pola normativa urbanística, inclúese a das alternativas formuladas, a das características naturais do territorio e dos seus valores ambientais (considerando os elementos naturais ou xeolóxicos de interese, os hábitats de interese comunitario, os refuxios ou enclaves de fauna ameazada a protexer, etc.), a da zonificación acústica do territorio, etc.

Así mesmo, no presente DAE inclúese o plano da ordenación proposta, resultado da alternativa seleccionada, superposto cos valores ambientais e potencialidades do territorio. Por último, indícase que a documentación cartográfica elaborada axústase ás especificacións técnicas que figuran na apartado "Información xeográfica" da páxina web de avaliación ambiental estratéxica de plans e programas (https://cmatv.xunta.gal/seccion-tema/c/CMAOT_Avaliacion_ambiental?content= SX_Calidadde_Avaliacion_Ambiental/AAE/Avaliacion_ambiental_estrategica.html&sub=5- Informacion_cartografica/) da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda (CMATV).

A documentación gráfica dos planos elaborouse sobre a cartografía oficial municipal, de recente elaboración, a escalas 1/5000 e 1/1000, en sistema de referencia xeodésico local ETRS89, sistema de representación de coordenadas UTM.

Ademáis, mediante Orde do 10 de outubro de 2019 aprobáronse as Normas Técnicas de planeamento urbanístico de Galicia, entrando en vigor o pasado 25 de abril do pasado ano 2020.

No artigo 1.2.d da devandita Orde se recollen as especificacións respecto do formato dos documentos requiridos polo órgano ambiental para a tramitación da Avaliación Ambiental Estratéxica.

De acordo ao anterior, achéganse os datos xeográficos do plan (capas coa delimitación do ámbito de actuación e coa ordenación, segundo o indicado no anexo 3, e en función dos obxectivos e a proposta do plan) en formato

vectorial compatible cos sistemas de información xeográfica, axustado ás Normas Técnicas de Planeamento urbanístico de Galicia.

Ademáis, se achega declaración responsable (modelo do anexo 9 da Orde do 10 de outubro de 2019) do redactor do instrumento de planeamento, na que se acredita que a documentación do plan que se achega para a súa tramitación ambiental é coincidente nos diferentes formatos en que se formalice a entrega (PDF e soporte dixital editable).

Por último, a documentación en soporte dixital formato PDF se achega asinada dixitalmente polo redactor do plan.

16 CAPACIDADE TÉCNICA E RESPONSABILIDADE DO EQUIPO REDACTOR.

O presente traballo foi elaborado no mes de abril de 2021 polo seguinte equipo:

EQUIPO REDACTOR:

Ángel J. Santorio Cuartero. Arquitecto. Técnico Superior en Urbanismo. Coordinador do equipo.

Santos Vila González. Arquitecto. Máster en Urbanismo.

Laura Pena Porto. Arquitecta.

Paz Doblas Carrera. Licenciada en Dereito. Técnico Superior en Urbanismo.

Noemí López Rodríguez. Enxeñeira Medioambiental.

En Vigo, a abril de 2021.
O arquitecto,



Ángel J. Santorio Cuartero.