

CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTE. DIRECCIÓN XERAL DE OBRAS PÚBLICAS.

Alegacións á actuación D.25: Variante Este de Gondomar, á actuación D.26: V.A.C. Gondomar-Tomiño e á actuación D.31: Variante de Vincios PO-331, do Plan Vigo Íntegra, Plan Viario Integral Área de Vigo, Clave PO/06/009.00.

Dona **Elida Durán Domínguez**, con DNI 77.000.144-P, en calidade de **Presidenta da Plataforma GONDOMAR VIVE**, con NIF G-27.717.263, **comparece e expón:**

Que unha vez consultados os documentos do Plan Sectorial Vigo Íntegra expostos ao público, presenta alegacións ao vial proposto **D.26: V.A.C. Gondomar-Tomiño**, Vía de Alta Capacidade que comunicaría a AG- 57 na altura de Vilaza coa estrada PO-340 ao sur de Gondomar (en Couso) onde se bifurca coa PO-344 que se dirixe a Tomiño, á actuación **D.25: Variante Este de Gondomar**, que parte da PO-340 en Gondomar e enlaza coa Autopista do Val Miñor AG-57 á altura do enlace de Nigrán, atravesando a PO-331 e circunvalando o núcleo polo Este e **D.31. Variante de Vincios PO-331**, que rodea polo Este a actual travesía de Vincios.

A alegación baséase **nos erros inadmisibles** detectados no proxecto, **nas carencias de información dos documentos** que segundo a lei teñen que se presentar ao público e, **finalmente, nos graves incumprimentos e a falta de axuste do proxecto á lexislación vixente** que regula os procedementos para a construción de estradas, á lexislación sobre ordenación do territorio, sobre protección da paisaxe e do medio ambiente.

A alegación desenvólvese seguindo os seguintes puntos que despois arguméntanse ao longo do documento

- I. SOBRE A FALTA DE XUSTIFICACIÓN DO INTERESE PÚBLICO DA ACTUACIÓN DESCRITA NO PLAN COMO D.26.**
- II. SOBRE COMO O PLAN, NOS SEUS FUNDAMENTOS, NON SEGUE AS DIRECTRICES EUROPEAS, TRASPOSTAS Á NOSA LEXISLACIÓN, EN MATERIA DE TRANSPORTE SUSTENTABLE E RESPETUOSO CO MEDIO AMBIENTE.**
- III. AO “INFORME DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL” (ISA) DO PLAN SECTORIAL VIGO ÍNTEGRA.**
- IV. SOBRE COMO A RELACIÓN CUSTES BENEFICIOS NON É AXEITADA NA ACTUACIÓN D.26.**
- V. SOBRE A FALTA DE CONCORDANCIA DO PLAN COA NOVA LEI DE PROTECCIÓN DA PAISAXE DA ACTUACIÓN D.26.**
- VI. SOBRE A ANÁLISE DO VIAL, E O ESTUDO DO TERRITORIO E OS NÚCLEOS DE POBOACIÓN AOS QUE AFECTA A INTERVENCIÓN D.26.**
- VII. AO IMPACTO DA ACTUACIÓN D.26 SOBRE O TERRITORIO, SOBRE A ECONOMÍA E A VIDA SOCIAL DO CONCELLO.**

VIII.AO PROXECTO DO VIAL D.25. VARIANTE DE GONDOMAR ESTE DO PLAN, CHAMADA CIRCUNVALACIÓN ESTE DE GONDOMAR.

IX. ALEGACIÓN AO PROXECTO VIAL D.31. VARIANTE DE VINCIOS D-31 PO-331.

E conta dos seguintes anexos:

ANEXO 1: Plano escala 1/20.000.

ANEXO 2: Plano escala 1/10.000.

ANEXO 3: Seis planos escala 1/5.000.

ANEXO 4: Fotos das vivendas afectadas dentro da franxa de estudo da D.26.

I. SOBRE A FALTA DE XUSTIFICACIÓN E DE INTERESE PÚBLICO DA ACTUACIÓN DESCRITA NO PLAN COMO D.26.

I.1. A memoria do Plan propón a actuación D.26. porque ***“na actualidade Baiona, Nigrán e Gondomar non teñen unha boa comunicación co sur e con Portugal”***. Xustifícase así, sen aportar máis datos, sen estudos o previsións concretas de demanda de mobilidade e necesidade de comunicación para ese traxecto, a ***“creación do vial de alta capacidade que saíndo da AG-57 a altura do enlace de Nigrán se dirixa a Portugal e á ponte internacional de Goián”***. **Esta no pode considerarse unha xustificación conforme a que esixe á lexislación vixente**, que obriga a expoñer razóns mais detalladas que avalien a utilidade e o interese público das infraestruturas que se proxectan, nos termos seguintes:

- A) **A Lei 10/1995 de 23 de novembro, de Ordenación do Territorio de Galicia, que no Artigo 23**, sobre documentación e determinacións, esixe ***“Xustificación do interese público ou utilidade social da infraestrutura, dotación ou instalación”***.
- B) **O Decreto 80/2000**, que desenvolve as características dos proxectos e plans sectoriais, no seu Capítulo II, **artigo 6.** sobre determinacións que dí: ***“ Os plans sectoriais conterán: c) Xustificación do interese público ou utilidade social da infraestrutura, dotación o instalación prevista”***.

Ademais, **o artigo 7** do Decreto esixe no apartado b) a seguinte documentación: ***“Memoria xustificativa do interese público ou utilidade social, de carácter supramunicipal, da infraestrutura... así como a idoneidade dos emprazamentos eleixidos, da viabilidade económico-financiera...”*** e de como o plan sectorial se axusta aos instrumentos de planificación territorial vixentes....

- C) **A Lei 9/2006, de 28 de abril, sobre avaliación dos efectos de determinados plans e programas no medio ambiente**, que define as características do **Informe de Sostenibilidade Ambiental** e di que deberá figurar na Memoria: ***“Un resumo das razóns da selección das alternativas previstas e unha descrición da maneira en que se realizou a avaliación, incluídas as dificultades (como deficiencias técnicas ou falla de coñecementos e experiencia) que poideran terse atopado á hora de recoller a información pedida”***.

Non se cumpre esta lexislación, xa que nos documentos publicados só hai referencias xenéricas sobre o territorio do entorno de Vigo e un estudo da situación do tráfico no cal se constata que a zona está ben comunicada (ver punto I. 2.), pero logo se propón a V.A.C. D-26, sen estudos, datos ou explicacións.

En ningún dos documentos do Plan (Memoria de Síntese, Informe de Sostenibilidade Ambiental, Memoria e Anexos) figura ningún estudo concreto da demanda de mobilidade e necesidade de novas infraestruturas nesta zona. Non se explica en ningún momento o porqué dos 8 Qm de V.A.C. propostos, dende Gondomar

ata Couso, que non figuran nin sequera nas proposta dos grupos sociais e institucións consultadas na fase previa do Plan, e recollidas nos documentos do Plan: O Concello non informa de ninguna necesidade para ese itinerario e sí propón, sen embargo, recuperar o tranvía Vigo-Ramallosa-Gondomar e abrir novos accesos as autopistas xa existentes na zona; a Zona Franca manifesta o interese das conexións entre o polígono de Porto do Molle con Porriño, pero non se fala en ningún momento da conexión Gondomar-Tomiño. No Documento de Síntese, no apartado 2 no que se realiza a diagnose do estado actual das comunicacións, a escasa información que se presenta sobre o Concello de Gondomar non fai referencia a este itinerario, Gondomar-Couso, para el que logo propón unha V.A.C. Na memoria, no apartado de análise de itinerario que precisan ser mellorados non hai ningunha referencia ao itinerario Gondomar-Tomiño. Tampouco se explica nada sobre a necesidade de novas comunicacións entre Gondomar e Tomiño nos Anexos sobre “Tráfico”, que estudan o estado e as necesidades de comunicacións por carretera no contorno e área periférica de Vigo.

A actuación D-26 non aparece mencionada tampouco entre as propostas para impulsar o desenvolvemento loxístico e industrial de Vigo; nin aparece entre as propostas de comunicacións e conexións de Vigo coas áreas para as que anteriormente se xustificó un incremento da demanda de mobilidade. Non aparece reflectido o incremento da demanda de mobilidade na zona para a que se proxecta a V.A.C. De feito, só aparece a proposta D-26 no apartado “*otras actuacións*” da memoria coa única xustificación e descrición que xa mencionamos no comezo deste apartado: “*na actualidade Baiona, Nigrán e Gondomar non teñen unha boa comunicación co sur e con Portugal*”. Ademais, como argumentamos nos puntos seguintes, esta aseveración considerámola totalmente falsa.

A proposta queda, pois, invalidada: **Non foi exposto nin o interese público da actuación nin a demanda da V.A.C.. Podemos engadir que as referencias feitas públicas acerca desta infraestrutura e as notas de prensa da Consellería que actúa como órgano promotor, non só non clarifican os obxectivos e a necesidade da V.A.C., senón que se incrementa a impresión de que esta é una infraestrutura proposta con moita lixereza e irreflexión.**

I. 2. A zona, por outra banda, está moi ben comunicada con Portugal e dispón xa de outras vías infrautilizadas que a comunican con Vigo. Non pode dicirse que a capacidade dos viais actuais que unen os concellos do Val Miñor estea esgotada; e así se desprende dos resultados que o mesmo Plan apunta no seu estudo: **As autoestradas e as estradas de Gondomar-Tomiño (PO-344 no Plan) e Gondomar-Tui (PO-340) están catalogadas no estudio cun nivel de servizo entre A, B e C dependendo dos tramos, nunha escala de A a F (que vai de óptima ata esgotada).**

Segundo a avaliación presentada na memoria do propio Plan, estes son niveis de servizo de moi bo a medio. O tramo de estrada Gondomar-Tomiño ten unha circulación estable, que está moi lonxe de acadar a insuficiencia na súa capacidade para absorber máis desprazamentos. A mesma memoria do Plan avalía “o valor % esgotamento” entre o 84 %- 81%, o que equivale a estar lonxe da saturación, pois hai que ter en conta que o esgotamento estaría no 1% da escala (a escala é inversa).

O estudo que presenta o Plan menciona un nivel de servizo cualificado como A e B (bo e moi bo) para as autoestradas AG-57 (autoestrada do Val Miñor) e AP-9 (no tramo que conecta con Tui), mentras que para a A-55 (Tramo Mos, Porriño e Tui ten niveis de F ao B) En concreto, a AP-9 pódese considerar unha das autoestradas menos

utilizada de todo o noso contorno, mentras que para a A-55 prevé obras de mellora para desconxestionar os tramos en categoría F. A estes viais teñen acceso os concellos do Val Miñor en cuestión de moi poucos minutos a través da AG-57, polo que non se pode dicir que na actualidade estes concellos non teñen viais de alta velocidade adecuados cara ao sur e Portugal, polo que non está xustificada a valoración que o Plan fai da rede de comunicación existente.

I.3. A V.A.C. descrita como D.26 seguiría un trazado moi semellante, case paralelo, e a unha distancia de uns 9 Qm da AP-9 , e a 1 Qm máis da A-55, ás dúas autoestradas que acabamos de mencionar e que comunican con Vigo, Porriño, Tui e que permiten achegarse á Portugal con celeridade. Trátase das autoestradas AP-9 e A-55, que no Eixo Atlántico, discorren pola outra vertiente da Serra do Galiñeiro. A V.A.C. D-26, discorrería pola vertiente oposta desfazendo o Val Miñor para percorrer 8 Qm dende Gondomar ata Couso, no que semellaría ser no futuro, simplemente, unha alternativa gratuita á autopista AP-9, que xa existe e que está infrautilizada, e a A-55 que xa é gratuíta, e que se arranxan terá capacidade dabondo. No ten sentido que para achegarnos a Portugal dispoñamos de tres viais de alta capacidade nunha franxa de 10 Qm, comunicadas con municipios de Baiona, Nigrán e Gondomar por medio da Ag-57, e con Tomiño e A Guarda por medio da futura V.A.C. Tui-A Guarda. Dispoñemos dunha rede de autopistas, que responden á necesidade de comunicación de mercancías e persoas da área industrial de Vigo, e que poden considerarse das mais desconxestionadas de Europa, capaces de asimilar unha demanda maior de vehículos, e que o único problema que teñen é que resultan moi caras. O que non ten sentido é duplicar estas vías de alta capacidade, de forma que as autopistas que xa temos queden totalmente valeiras.



AG-57

D.26

AP-9

A-55

O estudo non ten en conta na súa análise a situación da propiedade da concesión das autoestradas AG-57 e AP-9, e as posibles alternativas que poden mellorar a mobilidade e as comunicacións facilitando o uso e optimizando o rendemento destas autoestradas que, insistimos, están infrautilizadas. É un feito indiscutible que a característica de pago destas autoestradas diminúe o seu uso e provoca un aumento do tráfico no resto da rede viaria pública existente. Polo tanto, poderían estudarse distintas posibilidades de intervencións sobre a peaxe, dende o rescate da concesión por parte do estado ata axudas ou rebaixas en certas condicións ..., antes de facer ningunha formulación de novas actuacións na zona. Unha alternativa sustentable, que mellore o emprego das infraestruturas existentes, podería considerar a rebaixa ou a supresión das peaxes, o que levaría a aforrar novas infraestruturas e a mellorar o rendemento das

existentes. Resulta dramático desfacer un val como o Val Miñor para construír unha alternativa gratis ao que xa temos, que non esgotamos e que podemos xestionar mellor.

I. 4. Existen outras vías que non se analizan no estudo do Plan e que na actualidade non se consideran como alternativas de comunicación cara ao sur debido ao carácter local das mesmas. É o caso da estrada que une Baiona con Tomiño por Pinzás e Cristelos. Esta, unha vez mellorada podería constituír unha vía moi adecuada de comunicación entre ambas localidades, e por outro lado de gran fermosura paisaxística. Sería ademais unha intervención máis acorde coas propostas de sustentabilidade do transporte que nas declaracións das institucións europeas competentes se chama a promover, isto é: a mellora das infraestruturas locais xa existentes para diminuír o impacto da construción de novas. Polo tanto consideramos que é prioritario as actuacións sobre a rede existente tendendo á súa optimización.

I. 5. Non está xustificada, polo tanto, a necesidade presente nin futura de novos viais para mellorar a comunicación e a mobilidade na área para a que está proxectada a Vía de Alta Capacidade D.26, dado que os niveis de saturación das vías xa existentes están moi lonxe de aproximarse sequera ao seu esgotamento, como o propio Plan valora no estudio previo que presenta. Pódese dicir, polo tanto, que a situación dos viais existentes é das mellores de todo o sur da provincia na súa categoría de estradas secundarias. Ademais, hai que ter en conta que o estudio realizouse anteriormente ao arranxo da PO-344, polo que agora o resultado da análise melloraría substancialmente. A boa comunicación por estes viais constátase na práctica, xa que no seu uso percíbese un tráfico moi fluído. A única estrada que mostra indicadores de saturación é a PO-340 no seu tramo A Ramallosa-Gondomar. Sen embargo, a V.A.C. proposta non melloraría esta situación, pois non está deseñada para comunicar estas localidades.

De feito, no caso que se tivera que resolver unha demanda de mobilidade maior, o marco de actuación sobre o territorio que a lexislación vixente establece, e que o Documento de Referencia emitido pola Consellería de Medio Ambiente lembra, tende a “Priorizar as inversións que acondicionan ou melloran as infraestructuras e trazados preexistentes fronte as que requiren novas actuacións ou novas ocupacións de terreos”.

I. 6. A hipótese que de que calquera V.A.C. é boa para a mobilidade e supón progreso “*per se*” non pode ser aceptada. Tampouco pode ser aceptada, “*per se*”, a explicación que nos medios de comunicación estase a dar: a necesidade de conectar polígonos industriais. Os polígonos que existen na zona son o suficientemente pequenos como para resolver a súa comunicación empregando autoestradas existentes. Noutros casos aínda non existen e só son unha idea. Non pode pretendese que cada pequena área industrial dispoña de tres Vías de Alta Capacidade á porta para poder elixir unha delas.

I. 7. O altísimo custo económico, social e medioambiental dunha nova V.A.C., a D-26, esixe unha coidadosa xustificación, baseada no estudo en detalle das previsións de demanda de mobilidade de persoas e mercancías, baseada na avaliación das distintas modalidades de transporte que poden dar respostas alternativas, e toda unha serie de argumentos que non se atopan en ningún dos documentos feitos públicos do Plan.

II. SOBRE AS CONSIDERACIÓNS SOBRE TRANSPORTE E MOBILIDADE QUE FIGURAN NO PLAN E QUE NON SEGUEN AS DIRECTRICES EUROPEAS, TRASPOSTAS Á NOSA LEXISLACIÓN, EN MATERIA DE TRANSPORTE SUSTENTABLE E RESPETUOSO CO MEDIO AMBIENTE.

II. 1. Na Memoria, Anexos e Documento de Síntese do Plan Vigo Íntegra non se contemplan alternativas e sistemas intermodais para resolver as demandas de mobilidade. En concreto non se contempla a mellora do transporte público como elemento de mellora da comunicación na área de influencia de Vigo, polo tanto, o Plan, **incumpre as directrices da Unión Europea (Libro Branco da Política Europea de Transporte de cara ao 2010), e as do Documento de Referencia emitido pola Consellería de Medio Ambiente.** O plan promove un transporte baseado exclusivamente no uso do automóbil en detrimento dun transporte sustentábel. **Na actualidade as condicións do transporte público no Val Miñor-Tomiño pódense definir como moi deficiente, ou inexistente,** como é o caso da comunicación entre os concellos do Val Miñor. Esta limitación incide negativamente e incrementa o uso do automóbil nas comunicacións na zona. Non se debería deseñar un modelo de comunicacións para o futuro no cal non figure un transporte colectivo eficiente, pois constituiría un sesgo grave na proxección de futuro das necesidades viarias. Ademais tería consecuencias irreparables se a alternativa, como propón o Plan Íntegra, é a realización de infraestruturas de alta capacidade con gran impacto no territorio.

II. 2. Na mesma medida, a análise que fai o Plan das medidas para incrementar a comunicación e a mobilidade de persoas e mercancías está baseada nun modelo que hoxe xa está a dar síntomas de esgotamento, como queda plasmado na subida constante dos combustibles e a perentoria procura de solucións ao cambio climático. O Plan participa da espiral cara un maior consumo enerxético e polo tanto máis contaminación e emisións de CO₂, contrarias ao cumprimento dos compromisos adquiridos có Protocolo de Kioto, xa que basa a mellora das comunicacións nun incremento da velocidade e o volume de tráfico, co que se chegará a xerar un incremento das emisións; é dicir se promove con diñeiro público máis contaminación e emisións de CO₂. **As directrices en materia de transporte da Unión Europea e das administracións competentes chaman a reducir o volume de tráfico de mercancías e persoas e canalizar a necesidade de comunicación a través de outros sistemas ou a entender a mobilidade e a necesidade de desprazamento con outros criterios.**

II. 3. O plan non é consecuente coas directrices da **Unión Europea**, contidas na **Estratexia para O Desenvolvemento Sustentable**, e en concreto as explicitadas en materia de Transporte e Mobilidade, directrices reflectidas tamén no PEIT (**Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes do 2005**), que a propia memoria do Plan menciona como marco, sen que logo os proxectos concretos formulados sexan consecuentes con as citadas directrices que se resúmen no que segue:

- a) Establecer unha “disociación entre crecemento económico e crecemento do transporte”;
- b) Impulsar alternativas ao uso do vehículo privado e ao transporte de mercancías

por estrada.

c) Ser realistas no cálculo e importación exacta dos custes do transporte.

d) Mellorar a mobilidade de xeito sustentable. Concederlle prioridade as inversións para garantir modos de transporte máis ambientais.

e) Minimizar as externalidades negativas e establecer políticas de transporte que reduzan as emisións e a dependencia enerxética do petróleo.

As políticas para o transporte que a Estratexia Europea trata de impulsar, deben ter en conta que **máis inversións en infraestruturas non se traducen necesariamente ni automaticamente no crecemento do PIB**. Sen ter en conta outros aspectos de eficiencia, optimización e aforro do sistema, non se consegue o incremento do PIB, como os informes da Axencia Europea para Medio Ambiente (EAA) mostran comparando inversións en infraestruturas de transporte e PIB en Europa nos últimos 10 anos. Os documentos del Plan Vigo Íntegra, recollen textualmente a frase que propón esa “disociación”, para logo orientar todo o Plan nunha liña completamente antagónica.

Hai, ademais, que considerar as externalidades ou custes ocultos, non contabilizados inicialmente nos proxectos, pero que acaban aflorando en outras instancias; estes custes ocasionados pola contaminación, o deterioro da calidade do medio, as perdas económicas doutros sectores sociais que dependen da calidade do contorno, as perdas doutros cidadáns que non reciben o beneficio, o rendemento enerxético no sustentable, etc., deberían de reflectirse nas avaliacións dos proxectos.

Teríase que resolver a demanda crecente de mobilidade con outros sistemas como o ferrocarril, transporte polo mar...; tratando de fomentar a intermodalidade e o transporte público. Isto precisa, sobre todo no noso país onde estas políticas de transporte teñen moi pouco peso, un cambio respecto aos criterios empregados ata hoxe e reflectidos no Plan que discutimos. Insistimos na necesidade de intervir **incrementando a escasa oferta de transporte colectivo, mellorando a oferta de traxectos en bus ou estudando a proposta do Concello de Gondomar que figura na memoria de recuperar o tranvía para comunicar a Gondomar-A Ramallosa-Vigo**.

O Plan non é consecuente cos obxectivos da Comisión Europea relativos á participación do transporte rodado por estrada no conxunto da mobilidade de persoas e mercancías e que aspira a unha mobilidade por estrada non superior á rexistrada en 1998. Ademais tamén chama a vincular os instrumentos de planificación coas políticas de transporte, propoñendo, incluso, para materializar esta **planificación integral, unha Rede de Observatorios da Planificación Territorial Europea. Os obxectivos do Plan Vigo Íntegra non son solidarios con esta política integral**.

Como mostra da mentalidade que inspira o proxecto basta deterse na lixereza e brevedade coa que se trata a alternativa de intermodalidade nos Anexos da Memoria, concretamente no apartado 4.6., **que como único referencia en todo o Plan sobre REPARTO MODAL, se di:** *“La tercera de las fases del Modelo debería establecer las pautas de elección modal de los usuarios del sistema global de la movilidad. Como se indicó en el inicio del apartado, se ha considerado independientemente el sistema viario para el vehículo privado, **estimando en una proporción muy baja los usuarios de transporte público que realmente tienen la posibilidad de elegir y no son cautivos del mismo** (no disposición de carnet o vehículo, imposibilidad de estacionar en origen o destino, etc.)”*. **SIC**.

II. 4. A irreversibilidade dos cambios profundos no territorio no Concello afectado é un prezo moi alto para uns beneficios que non están ben definidos. Os viais previstos para Gondomar rompen a estrutura e a vida social do Concello, merman a calidade ambiental e degradan considerablemente a calidade da paisaxe e do medio natural. Pola contra, só prometen como beneficio unha suposta mellora da comunicación, que é dubidoso non poda ser acadada con outras intervencións e políticas de transporte máis sustentables. O plan, nas proposta D-25 e D-26, non se axusta as pautas en materia de transporte e sustentabilidade do PEIT, o cal di:

“El sector del transporte debe integrar progresivamente los objetivos ambientales y de desarrollo sostenible, de acuerdo con los compromisos en el ámbito europeo. Para ello se reforzarán y formalizarán los mecanismos de coordinación y cooperación con otros Departamentos, y en particular con el Ministerio de Medio Ambiente, competentes en materias relevantes en relación con la política de transporte”.

II. 5. O Plan na súa memoria di que ten como obxectivo mellorar a mobilidade e para iso publicita para os viais, en xeral, unha velocidade media de circulación de 100 Qm/hora, acortando deste xeito os tempos de desprazamentos ata un 32%. A idea que subxace a este planteamento é que máis velocidade tradúcese en máis eficiencia no transporte. Pero, esa óptica non é consecuente co **Plan de Acción 2008-2012 da Estratexia de Aforro e Eficiencia Enerxética en España (E4), aprobado en Consello de Ministros o pasado mes de Xulio, e que inclúe 15 medidas sobre Medidas de Mobilidade entre as que destacamos:**

- a) Presentarase unha proposta para reducir os límites de velocidade nun 20% de media no acceso ás grandes cidades e a súa circunvalación e nas vías de gran capacidade.
- b) Negociarase có Banco Europeo de Inversións unha liña específica de financiamento para o apoio dun número máis elevado de plans de mobilidade urbana sustentable e, deste xeito, facilitar que os concellos poidan mellorar os seus sistemas de transporte público, buscar rutas alternativas, ..etc.
- c) A Administración Xeral do Estado acordará plans de mobilidade de traballadores dos centros con máis de 100 traballadores, establecendo, entre outras medidas, rutas de autobuses .para que poidan acceder ao seu lugar de traballo sen empregar o vehículo privado.

O plan non considera este marco de sustentabilidade no que debe resolverse a demanda de mobilidade.

III. SOBRE O “INFORME DE SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL” (ISA) DO PLAN SECTORIAL VIGO ÍNTEGRA.

No texto que segueponse en evidencia algunhas das deficiencias do “Informe de Sustentabilidade Ambiental” (en adiante ISA), documento previsto na Lei 9/2006, **DE 28 DE ABRIL, SOBRE AVALIACIÓN DOS EFECTOS DE DETERMINADOS PLANS E PROGRAMAS NO MEDIO AMBIENTE**, que establece o sistema de acometer a Avaliación Ambiental Estratéxica mediante as directrices emanadas do Documento de Referencia que a Consellería de Medio Ambiente dirixiu con data 24 de outubro ao Órgano Promotor.

III. 1. O ISA presentado non é un instrumento axeitado para integrar os aspectos ambientais no Plan Sectorial Vigo Íntegra. Non se segue o procedemento que ven definido polo Documento de Referencia emitido pola Consellería de Medio Ambiente. Ese documento que ten o obxectivo de guiar ao Órgano Promotor no procedemento de Avaliación Ambiental Estratéxica, e moi claro establecendo o nivel de detalle e o grao de análise que debe ter o ISA.

O ISA non fai unha descrición das posíbeis alternativas para o caso da actuación D. 26, nin se contempla a alternativa cero. Incúmprese, polo tanto, a Lei **9/2006, DE 28 DE ABRIL, SOBRE AVALIACIÓN DOS EFECTOS DE DETERMINADOS PLANS E PROGRAMAS NO MEDIO AMBIENTE**, no seu Artigo 8 que define as características do Informe de Sostenibilidade Ambiental que debe acompañar á Memoria e di:

*“1. En el informe de sostenibilidad ambiental, el órgano promotor debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, **técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero**, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa. A estos efectos, **se entenderá por alternativa cero la no realización de dicho plan o programa**”.*

NON HAI ALTERNATIVA CERO, NIN OUTRAS ALTERNATIVAS, POLO QUE O PROXECTO NON É CONFORME Á LEI.

III. 2. O ISA non contén tampouco **unha análise do territorio, do espazo físico e natural que se vería afectado** e que é preceptivo para unha Avaliación Ambiental Estratéxica, **incumprindo de novo a** Lei 9/2006, no seu Artigo 8 (ver texto anteriormente citado)

A información que se presenta é xeral e serve igual para todas as preto de 65 intervencións propostas no Plan. Os documentos que se presentan, como o Plan Hidrolóxico de Galicia Costa, descripcións xeolóxicas, ou descripcións da fauna e flora son xerais non adaptadas ao territorio concreto sobre o que se traza a V.A.C. Gondomar-Tomiño. **Non existe en ningún punto do ISA a información referida ao territorio afectado pola actuación D-26. Por exemplo na descrición do medio físico só se**

menciona o Val Miñor e o Concello de Gondomar do seguinte xeito: “E o sur destaca o río Miñor, que conforma un val aberto para concluír na Ramallosa” e algunha que outra xeneralidade semellante, que non dan conta dos graos de vulnerabilidade e fragilidade deste territorio e a capacidade para soportar esta infraestrutura.

III. 3. O ISA pasa por alto importantes variables e criterios que establece o Documento de Referencia do Organo Ambiental, por exemplo:

a) Na variable “Ocupación do territorio” o Documento di: ***“As estradas planificadas deberán priorizar as inversións que utilizan, acondicionar ou mellorar as infraestruturas e trazados preexistentes fronte as que requiren novas actuacións ou novas ocupacións de terreos”.***

No caso da actuación da vía de alta capacidade Gondomar-Tomiño, o Plan non contempla en absoluto ningunha alternativa dese tipo, que podría ser moi factible como xa mencionamos no punto I desta alegación.

O documento de referencia dí ademais neste apartado: ***“As actuacións elexibles contemplarán un deseño adaptado á paisaxe na que se realizan, con especial atención as zonas con paisaxe de maior naturalidade...”***

O trazado preséntase sen ter en conta o medio natural e sen o coñecemento do territorio, empregando cartografía de mais de 12 anos, sen traballo de campo, sin ter en conta estudos existentes sobre os usos do solo e os valores naturais do Val Miñor.

b) Na variable sobre “Ecosistemas e biodiversidade” o Documento de Referencia establece: ***“Las construcciones e infraestructuras deberán evitar la fragmentación de los ecosistemas y no interrumpir las áreas que actúan como corredores biológicos, manteniendo la continuidad ecológica de los sistemas fluviales, los bosques y los ecosistemas montañosos conservando su funcionalidad”.***

Tampouco hai consideración algunha sobre estes aspectos no ISA.

c) Na variable “residuos” o documento de referencia solicita: ***“Realizar estudios para avaliar impactos de las emisiones. Seleccionar alternativas que minimicen las emisiones. Desarrollar una política que luche contra el cambio climático”.***

O ISA non presenta un estudio que cuantifique a contribución do Plan Sectorial da Rede Viaria do Concello de Vigo e a súa área de influencia á redución de emisións de GEI. Só argumenta que haberá menos atascos e consumirase menos combustible, en xeral. Pero a política de transportes que se está a fomentar co Plan, como logo se discutirá, non é solidaria coa loita contra as emisións de gases que incrementan o efecto invernadoiro.

No caso que aquí se discute é dubidoso o aforro de combustible para chegar de Gondomar ata a rotonda de Couso: a cuestión é que temos 4 Qm de boa estrada que permite circular á unha media de 80 Qm/h para facer ese percorrido, e na autovía percorreríamos 8 Qm a 100 Qm/h (90 Qm/h segundo as recomendacións

do goberno para aforrar enerxía). Todo o Plan confía o transporte aos vehículos privados e estimula o transporte por estrada de mercancías e persoas en medios que non son sostibles ni solidarios coas mediadas contra o cambio climático. **Un estudio que cuantifique a contribución do Plan Sectorial á redución de emisións de GEI, é requirido no Documento de Referencia á Consellería de Política Territorial Obras Públicas e Transporte no marco da política de loita contra o cambio climático.**

d) **Na variable “Transporte e mobilidade”** o Documento de Referencia refírese a *“complementariedade con outros medios de transporte procurando a intermodalidade e a máxima eficiencia”* así como *“prever alternativas para a integración do transporte público”*.

Estas directrices non se contemplan en absoluto na Memoria do Plan, como xa planteamos no apartado II desta alegación. Non se consideran alternativas nin fórmulas de intermodalidade para comunicar o Concello de Vigo e a súa área de influencia, e tampouco no ISA hai alternativas propostas para a D-26, nin argumentos que avalen esta proposta e nin outras que poderían facerse. A carencia deste punto fáise máis grave se temos en conta a precariedade e deficiencias do sistema de transporte público metropolitano e interurbano na área de influencia de Vigo.

Estas carencias dos estudos esenciais que enriba indicamos, con descrición das zonas concretas, dan como resultado que o ISA do Plan Vigo Íntegra resolva a avaliación do impacto empregando unha escala demasiado grosera, de tal xeito que non poden preverse os resultados reais sobre o territorio. Isto é un punto importante porque a avaliación dos impactos no medio ambiente pode variar dependendo das especificidades e fragilidade de cada zona.

III. 4. Fallos e carencias na estrutura do ISA:

a) Segundo o **Documento de Referencia** emitido pola Consellería de Medio Ambiente, no apartado **Definición de Obxectivos**, o ISA debería conter: *“Definición de obxectivos..... sinalando a coherencia cos obxectivos e criterios estratéxicos fixados nos plans, programas ou estratexias específicos no ámbito das infraestruturas viarias, transportes, mobilidade e medio ambiente a nivel internacional, comunitario ou estatal...”*

O Plan Vigo Íntegra carece totalmente do enfoque necesario para desenvolver un modelo de transporte sustentábel como indica o Documento de Referencia. Espuxemos xa a falla de consonancia do Plan cos criterios de sustentabilidade, e o ISA adolece da mesma inconsecuencia.

O ISA non relaciona a súa proposta de rede viaria con estratexias definidas noutros documentos de planificación e ordenación territorial ligados a políticas xerais de transporte e infraestruturas sustentábeis. O Documento de Referencia establece como marco a Estratexia Europea de Desenvolvemento Sostible e o Libro Branco do Transporte da Unión Europea, así como o “Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transporte” (PEIT) 2005-2020 do Ministerio de Fomento. Estes documentos teñen por obxectivo a procura da sustentabilidade do sistema de transporte establecendo que *“unha política de transporte sostible debería facer fronte ás crecentes intensidades de tráfico e ruído, fomentando o uso*

de transportes alternativos ao vehículo privado, e actuando cara unha disociación entre o crecemento do transporte e o do PIB, en particular mediante o cambio modal da estrada ao ferrocarril, o transporte marítimo e o transporte público de viaxeiros”.

A carencia de referencias no ISA a eses documentos é total e está en consonancia coa carencia de sustentabilidade da proposta de rede viaria que fai o Plan Sectorial, moi lonxe dos principios que eses documentos establecen como base. Aínda que o ISA describe o obxectivo fundamental do Plan Sectorial da seguinte maneira: *“definir unha estratexia de mobilidade sostible mediante a disociación entre o crecemento do transporte e o crecemento económico, o desenvolvemento de alternativas ao transporte de vehículo persoal, ao transporte de mercancías por estrada e a medición correcta dos seus custes”.*, este plantexamento queda limitado no Plan a pura retórica, convertíndose nunha exposición de principios que logo non son os rectores do Plan que describe proxectos de infraestruturas baseadas, case todas, na construción de novas estradas e vías de alta capacidade, sen estudar en ningún momento alternativas baseadas en transporte por ferrocarril ou transporte público de viaxeiros.

b) O Documento de Referencia no apartado **Análise de Alternativas** lembra a necesidade de contemplar alternativas, e formula os seguintes requerimentos que no se cumpren: ***“..cada unha das alternativas debe ser definida con precisión necesaria para permitir a avaliación...”***

Na análise de alternativas, segundo dito Documento de Referencia, **debe figurar como mínimo:**

- ***“Alternativa de non execución deste planeamento, ou alternativa cero, mantendo a rede actual viaria cos seus trazados e nivel de ocupación”***
- ***“Alternativa de aumento da oferta (novas infraestruturas) para satisfacer unha demanda crecente mediante a mellora da eficacia e a ampliación das infraestruturas xa existentes, construíndo novas vías ou aplicando modelos de xestión máis eficaces dende o punto de vista económico ambiental e social”***
- ***“Alternativas de definición dun modelo de mobilidade sostible, mediante actuacións sobre a demanda reducindo as necesidades de desprazamento e potenciando medios de transporte máis eficientes e respectuosos co medio ambiente”***

O ISA , sen embargo, no presenta alternativas para resolver a mobilidade entre Gondomar e Couso, cara a Tomiño, e polo tanto tampouco considera nin avalia a alternativa cero.

IV. SOBRE COMO A RELACIÓN CUSTES/BENEFICIOS DA D-26 NON É AXEITADA.

IV. 1. A relación **custes/beneficios da D-26 non esta ben avaliada na memoria do Plan**. Os beneficios da Vía de Alta Capacidade D-26 non son claros pois a memoria define só en xeral, beneficios que adxudica a todas as infraestructuras viarias e intervencións previstas no Plan; sen embargo os custes da D-26 son moi elevados, aínda que sexa complexo facer a súa avaliación.

No Anexo nº 5 do Plan, no que se presenta o Estudo Económico-Financeiro, se di:

“La realización de un ACB (Análisis Coste Beneficio) de un proyecto público, plantea algunas dificultades como prever el comportamiento futuro de los agentes económicos o valorar bienes que no tienen mercado. Sin embargo, a pesar de estas dificultades y de ciertas críticas, debería ser un ejercicio imprescindible para evaluar los efectos de cualquier actuación pública”.

Pero, de novo, esta declaración de principios non se materializa nos documentos que o Plan Sectorial presenta. Unha V.A.C. ten un impacto negativo que debe reflectirse nos análises coste/beneficio con seriedade. Na memoria este impacto califícase de xeito xeral, de forma que se aplica a todo o Plan xa sexa a ampliación da ponte de Rande como a autovía que aquí se discute, como impacto moderado (SIC). Non se pode considerar que as externalidades e custes de todas as infraestructuras, ao igual que os beneficios, sexan iguais.

IV. 2. O cálculo custes/beneficios que se realiza na memoria non SÓ NON contabiliza as externalidades negativas con rigor, como esixe a legislación vixente de referencia (pérdida de valor natural e paisaxe, perdas de valores sociais, alteración do territorio...), **SENÓN QUE TAMPOUCO presenta de forma concreta para este vial os custos de construción e de expropiación**, que están feitos sen ter en conta os núcleos de poboación que realmente existen e as expropiacións reais que hai que realizar. **No Plan non hai datos concretos dos núcleos de poboación afectados, dos usos do solo no territorio afectado, da calidade ambiental ou das actividades socio- económicas da zona, o que non permite facer a importación de custes o externalidades negativas.**

Sobre os beneficios o documento menciona só beneficios xenéricos: aforro de tempo, aforro de combustible e de custes de transporte, e polo tanto crecemento económico de xeito xenérico para todas as actuacións do Plan. Os beneficios dos que se fala na memoria son xerais, e se establecen seguindo un paradigma un tanto obsoleto, cunha idea de desenvolvemento allea aos novos plantexamentos da Economía Aplicada, que na liña da sustentabilidade, melloran a eficiencia do sistema económico de maneira máis respectuosa co medio; que estiman o custe económico que supón a perda de ecosistemas e a perda de calidade ambiental por mor de intervencións duras sobre o territorio.

IV. 3. O documento de Síntese da Memoria, no apartado de análise económico-financieiro, incluso chega a defender como beneficio certas “externalidades positivas”, pois di ***“en ocasiones, un proyecto puede originar de forma no deliberada sobre algunos grupos de no usuarios ciertas ventajas que no eran perseguidas por aquel. Cabe citar entre éstas las plusvalías recibidas por el suelo adyacente a causa de una mejor accesibilidad”***.

Imaxinamos que isto é en certas zonas, que non se especifican e que terían que definirse. No territorio atravesado pola V.A.C., é dicir o concello de Gondomar, que agora ten prezos moi cotizados no mercado inmobiliario, o valor da terra caería en picado. Este concello vería hipotecadas outras alternativas económicas que na liña da sustentabilidade podería desenvolver. Este concello recibiría sobre su territorio todo o impacto negativo da infraestrutura, sen que se vexan por ningún lado as vantaxes.

IV. 4. O plan considera que o gran beneficio é acortar os tempos de desprazamentos e de comunicación da área periférica de Vigo. A velocidade que o Plan prevé para o tramo de 8 Qm sería de 100 Qm/hora. **O plan considera de xeito acrítico que unha autovía para circular a 100 Qm/h é xa unha vantaxe.** Pero, sostemos aquí, que esta é unha mellora relativa na comunicación, se temos en conta as recomendacións dos expertos, e que as administracións europeas e estatais xa publicitan: propostas encamiñadas ao aforro de combustible, á redución das emisións dos gases do efecto invernadoiro, e en consecuencia ao descenso na velocidade á que se desprazan os vehículos. Sendo así que no futuro próximo teremos que limitar a velocidade, entón o aforro de tempo en un tramo de 8 Qm non se avista como unha gran vantaxe, xa que o tramo actual da PO-340 que cobre o percorrido é de 4 Qm e pódese alcanzar unha velocidade fluída e respectuosa co medio ambiente e con niveis óptimos de seguridade vial como a propia memoria reconece. **Pola contra o custes son graves e irreparables:**

- a) O tramo de 8 Qm precisaría de desmontes e recheos constantes ao longo do seu percorrido, preto de 20 intervencións, e mais catro ponte, o que suporía unha obra de gran envergadura e impacto, ademais dun custo económico considerable, á que engadir os gastos de restauración posteriores e as indemnizacións para os veciños, tendo en conta que nun tramo de 8 Qm estarían afectadas 141 vivendas dentro da franxa de estudo.
- b) O custe social sería moi alto polas moitas vivendas que destrúe e polo efecto barreira que supón para a vida social e afectiva dos veciños das parroquias de Vilaza, Chaín, Morgadáns, Peiteiros e Couso.
- c) O impacto que suporía fragmentar o Val en dúas partes é un deterioro da calidade ambiental e da paisaxe. Destruiríase unha das poucas zonas da periferia de Vigo que aínda conserva o carácter rural e natural, co que de riqueza esto conleva.
- d) A contaminación acústica do Val que transformaría radicalmente a tranquilidade da vida de moitos veciños das parroquias de Vilaza, Chaín, Morgadáns, Peiteiros e Couso, zonas densamente poboadas que quedarían practicamente pegadas ou atravesadas pola V.A.C..
- e) Impacto para os Montes e os espazos forestais que a vía destruíría e fragmentaría, dificultando o seu aproveitamento e xestión futura.
- f) Impacto para os sistemas de rego tradicionais que se empregan nas parroquias afectadas e impacto nas canalizacións das augas de escorrenta no val.
- g) Impacto sobre os fenómenos de ladeira e deslizamentos que sempre van parellos a estas obras.

f) Non podemos esquecer o impacto para a vida cotián dos veciños das parroquias afectadas durante os anos que duraran as obras.

IV. 5. No Plan adóitase recorrer a tópicos sobre os beneficios dunha autovía, entre os que se inclúen :

- a vertebración do territorio.
- a seguridade vial.

En relación coa **vertebración territorial**, non está demostrado que as V.A.C. contribúan a mellorar as condicións de vida da maioría da poboación asentada no territorio afectado polo trazado. Pola contra, a enorme cantidade de fondos públicos que devoran obras como a da pretendida V.A.C. limita os recursos que poden destinarse á rede secundaria, na que apenas se inviste en mantemento. Moitas veces, as vías de alta capacidade só favorecen a desvertebración do territorio, promovendo un estilo de vida nas áreas periféricas moito máis dependente da cidade, e reducindo os concellos e vilas a áreas dormitorio, áreas onde non prospera o sector servizos xa que se artella o traballo, vida social e os beneficios económicos cara a gran cidade.

Ademais, existe unha gran desproporción entre os presupostos de construción e os de mantemento, de xeito que **unhas poucas vías sobredimensionadas conviven con estradas e corredoiras degradadas, con camiños en mal estado que son o único acceso para dúcias de núcleos de poboación e vilas**. A meirande parte dos accidentes teñen lugar na rede secundaria, que comunica as parroquias entre elas, e nos desprazamentos curtos, que no concello de Gondomar non melloran co plan. O Plan afecta a este concello, que recibe todo o impacto da V.A.C., sen mellorar a comunicación dentro do mesmo nin a comunicación con outras áreas.

IV. 6. As obras públicas de gran impacto só son aceptables socialmente se mostran una relación custe/beneficio que avale claramente a súa conveniencia. Sen importar os custes ocultos e sen considerar as externalidades sociais, económicas e ambientais negativas, non se pode intervir no territorio de xeito irreversible provocando un grave impacto como o que infraestruturas viarias de alta capacidade ocasionan. **Nas novas tendencias da economía aplicada hai sistemas para intentar importar os custes negativos e visualizar a perda de valores sen prezo que teñen que ser considerados nas análises das intervencións duras sobre o territorio.**

V. O PLAN NON É CONSECUENTE COA NOVA LEI DE PROTECCIÓN DA PAISAXE.

V. 1. A proxectada intervención D26 non é consecuente cos principios que a Xunta de Galicia está a empregar na xestión e na ordenación do territorio, criterios que en parte foron recollidos pola nova **Lei de Protección da Paisaxe de Galicia (Lei 7/2008 do 7 de xullo)**. A lei plasma a crecente sensibilidade na valoración da paisaxe nos países do noso contorno, que agora compartimos en Galicia, e establece unhas obrigas que este Plan desobedece :

*“A Comunidade Autónoma de Galicia é hoxe consciente da importancia das nosas paisaxes e do deber que temos en preservalas, porque se trata dun recurso patrimonial incuestionable que participa do interese xeral nos aspectos ecolóxicos, culturais, económicos e sociais. A paisaxe proporciona o marco idóneo na súa concepción holística para abordar a comprensión e a análise do territorio, das políticas de desenvolvemento sostible necesarias para a súa posta en valor e dos procesos ecolóxicos que nel teñen lugar. Porque a paisaxe é un elemento fundamental **da calidade de vida das persoas** e por iso tamén debe ser o reflexo fiel dun territorio e dun medio ambiente de calidade, dunha sociedade moderna e consciente da importancia do seu patrimonio natural e cultural, dunha sociedade en relación harmónica co medio onde primen o uso racional do territorio, o aproveitamento sostible dos seus recursos, un desenvolvemento urbanístico respectuoso e o **recoñecemento das funcións principais que xogan os ecosistemas naturais**. Por todo o exposto, esta lei, conforme as disposicións do Convenio europeo **da paisaxe**, aprobado en Florencia o 20 de outubro de 2000 por proposta do Consello de Europa, e cuxa entrada en vigor tivo lugar o 1 de marzo de 2004, pretende recoñecer xuridicamente a paisaxe e promover políticas de paisaxe, **entendendo a paisaxe como «elemento esencial para o benestar individual e social**, cuxa protección, xestión e planeamento comporta dereitos e obrigas para todos», tal e como así a define o devandito convenio pretende servir de marco de referencia para todas as **outras lexislacións sectoriais e os seus plans e programas que poidan influír dalgún xeito na modificación, alteración ou transformación das paisaxes**, a Xunta de Galicia promoverá a debida coordinación e cooperación entre aquelas consellerías con competencia en materia territorial, ambiental e cultural e os concellos como responsables da aplicación das políticas de planeamento nos seus territorios” (Lei 7/2008, do 7 de xullo, de protección da paisaxe de Galicia). Os principios que inspiran esta lei e que deben rexer as actuacións dos poderes públicos en materia de paisaxe baséanse nos contidos do Convenio europeo da paisaxe, asinado en Florencia por proposta do Consello de Europa o 20 de outubro de 2000, e demais convenios internacionais vixentes na materia.*

V. 2. O Plan carece dunha diagnose da calidade da paisaxe e dunha avaliación dos principais compoñentes da paisaxe que se verían afectados pola construción da V.A.C.. Na lei establécese a obriga de facer avaliacións de impacto sobre a paisaxe máis esixentes que as realizadas no Plan que discutimos: Unha obra con dúas calzadas de 7 metros de ancho, con dous carrís de 3,50 metros, beiravías exteriores de 2,5 metros, e 1,00 m interiores ao longo de 8 Qm que parten a cabeceira do Val Miñor en dúas metades, non pode ser cualificada de impacto moderado.

V. 3. O trazado destrúe o val polo que discorre, ameaza irreversiblemente unha zona que é candidata a engrosar o catálogo de unidades de paisaxe que a nova lei contempla: o Val Miñor é unha das paisaxes máis características da zona sur de Pontevedra, **a zona afectada está na base do futuro Parque Natural da Serra do Galiñeiro e é un dos camiños para ir ao que agora xa é o Parque Natural do Monte Aloia.** As parroquias de Vilaza, Chaín, Morgadáns, Peitieiros e Couso conforman unha unidade de paisaxe que é un dos maiores valores e riquezas da zona: penedos, fontes, petroglifos, regatos, camiños, corredoiras, masas forestais e vivendas rurais conforman un conxunto e teñen unha unidade é un carácter que debe ser recoñecido.

V. 4. A lexislación no noso contorno europeo é sensible ao valor natural e cultural da paisaxe, e a transposición desta sensibilidade é a nova lei da paisaxe de Galicia. Baixo esta nova lei é difícil dar cobertura a semellante obra pública de tanto impacto e de tan dubidoso interese público.

VI. ANÁLISE DO VIAL D-26 E NÚCLEOS DE POBOACIÓN TRADICIONAIS SOBRE O QUE SE PROXECTA O SEU TRAZADO.

Da lectura do Plan Sectorial conséntase o máis absoluto descoñecemento do territorio no que se propón a construción da V.A.C. O principio legal de que calquera actuación sobre o territorio debe partir do coñecemento do mesmo, non foi seguido aquí (art.2 del Decreto 80/2000 que regula os plans e proxectos sectoriais que di textualmente “El Plan Sectorial debe contener un estudio de la incidencia territorial de la infraestructura, dotación o instalación prevista, “especialmente sobre los núcleos de población,...”).

Nos documentos que presenta o Plan Sectorial, non se definen ben os núcleos de poboación afectados incluídos na franxa de estudio. É, polo tanto, dubidoso que os cálculos de custes do proxecto sexan os axeitados, dada a multitude de vivendas, nunha zona que é moi cotizada, que terán que ser indemnizadas.

Sorprende a falta de rigor en aspectos moi relevantes que sulñamos de seguido:

- Tanto no Documento de Síntese como na Memoria do Plan Sectorial se define a actuación D-26 Gondomar-Tomiño coma *“unha vía con características de autovía con dúas calzadas de 7 metros de ancho con dous carrís de 3,50 m, arcenes exteriores de 2,50 m e 1 m interiores”*. Sen embargo, no apartado que describe o trazado viario, baixo o título “Esquemas Viais”, preséntanse mapas e fotografías aéreas sobre os que se debuxa a V.A.C. **coma unha estrada convencional de 2 carrís e de 10 m de ancho**. Isto reduce sustancialmente a superficie de solo afectado e o número de vivendas sobre as que se construíría a vía proposta. Por outra banda, **nos mapas que figuran no apartado de “Planeamento Urbanístico”, grupo de 5 planos, o debuxo é dunha vía de 25 m, pero o trazado non se axusta ao que presentan os planos e as fotos anteditas**. Este feito que se pon de manifesto claramente nos mapas adxuntos a esta alegación no anexo 1, ten dificultado enormemente a comprensión do grao de afección que sofren os veciños.
- A cartografía empregada, por outro lado, non está actualizada pois ten máis de 10 anos, e non reflexa os núcleos de poboación hoxe existentes. **Non aparecen en ela todas as vivendas e núcleos afectados**.

Unha Administración Pública, non pode presentar ao público un plan con semellante carencia de rigor e seriedade. Estes erros están a crear alarma social e incerteza entre a poboación e sementan dúbidas sobre a solvencia da nosa administración á hora de planificar o futuro das comunicacións.

Presentamos no Anexo nº 1 o estudio da afección da V.A.C. D-26 sobre os núcleos de poboación das parroquias de Vilaza, Chaín, Morgadáns, Peitierios e Couso, sobre planos do ano 2005 e actualizados con traballo de campo que a Plataforma ten realizado nos días anteriores a presentar esta alegación, que permite:

- a) avaliar o número real de vivendas afectadas, que no plano están numeradas e das que se presenta unha fotografía recente.

- b) Ver o impacto real da V.A.C. sobre os núcleos tradicionais de poboación que nomeamos, así como as igrexas, cemiterios e outros datos de interese, que mostran a afección total desta infraestrutura.
- c) Visualizar o tipo de territorio sobre o que se proxecta a D-26 : orografía, masas forestais, hidrografía da zona.

A V.A.C. destruíría as vivendas dos veciños afectados das parroquias de Vilaza, Chaín e Peiteiros, que son as únicas vivendas que posúen. Debido a duplicidade do trazado, segundo a serie de planos número 05 Planeamento Urbanístico e a serie número 08 Esquemas Viais, presentados no Plan Integra , fai que as vivendas afectadas sexan 141, das cuales. Esta é a cantidade que nós tivemos en conta. A D-26 desprazaría a moitos veciños estreitamente vinculados á terra, con lazos afectivos moi fortes co lugar.

Sorprenden os cálculos que o Plan Sectorial presenta no documento de Estudio Economico e Financiero, o cal constitúe unha das poucas referencias a esta vía de todo o Plan. Nel fanse as previsión de custes dos viais e preséntase a estimación das expropiacións necesarias para a construción da V.A.C. Trátase do Anexo 1.5 que mostra os seguintes datos sobre as actuacións en Gondomar:

	Valoración das expropiacións	Superficie afectada
V.A.C. Gondomar-Tomiño	202.000 €	400.000 m ²
Circunvalación Gondomar Este	26.576 €	85.000 m ²

Destas cifras dedúcese que a valoración dos terreos (sen incluír ás 83 casas afectadas) é de 0,51 €/m² (85 pts/ m²) no vial Gondomar-Tomiño, e de 0,31 €/ m² (52 pts/ m²) na circunvalación Gondomar Este. As vivendas unifamiliares que estanse a construír na zona, con unha superficie de terreo de 700 m, e difícil que baixen dos 400.000 euros. Non son precisos máis comentarios para deducir que a valoración de custes de expropiación son impresentables.

VII. IMPACTO SOBRE O TERRITORIO, SOBRE A ECONOMIA E A VIDA SOCIAL DO CONCELLO.

Moitos aspectos da realidade física, natural e da vida social do Concello estarían a ser **afectados de xeito que a proposta D-26 impediría a sustentabilidade social, económica e ambiental da zona, é dicir hipoteca o futuro do Concello, como argumentamos a continuación:**

VII. 1. Calquera proposta que se realice no municipio de Gondomar debería ter en conta os seguintes aspectos: a extensa superficie do monte comunal, a presenza do sistema fluvial Zamáns-Miñor coa cabeceira da Serra do Galiñeiro, o modelo de asentamentos, a pervivencia do modelo parroquial, que xunto a explotación dos seus recursos naturais fai que Gondomar se caracterice pola **oferta de calidade dende o punto de vista medio ambiental**, o cal é practicamente **o único activo de cara ó seu futuro**. Este futuro posiblemente basearase no potencial de calidade de vida como atractivo para fixar a poboación e para o seu crecemento, xunto o potencial de turismo de calidade e a oferta de servizos, así como o pequeno e ampliable polígono industrial da Pasaxe.

Todo isto fai que entendamos O NOSO TERRITORIO **como o motor económico do noso futuro**, co que esperamos que calqueira actuación sexa moi respetuosa con estes principios.

A V.A.C. D-26 Gondomar-Tomiño co trazado polo fondo do Val Miñor, discorrendo por tódalas parroquias e núcleos tradicionais principais asentados a media ladeira dende fai moitísimos anos, pasando por riba do sistema fluvial Zamáns-Miñor en forma de cunca, etc., é todo o contrario o que nos pensamos que ten que ser o futuro desenvolvemento de Gondomar.

CALQUERA INFRAESTRUCTURA DESTA DIMENSIÓN OU CARACTERÍSTICA TRAZADO NO FONDO DO VAL, DESTRUIRÍA O PRINCIPAL ACTIVO E O FUTURO DE GONDOMAR.

VII. 2. A V.A.C. que formaría unha barreira ao longo de toda a ladeira norte-este do val, **alteraría a intrincada rede de cursos de auga superficiais e subterráneos**. Modificaría as augas de escorrenta, que durante todo o ano circulan en maior ou menor intensidade polo val, e alteraría o perfil do equilibrio hídrico no Val Miñor. A experiencia de outras obras similares indica que unha obra de estas dimensións induce cambios irreversibles e non sempre controlables da escorrenta nos períodos de choivas intensas e que, no caso de Gondomar **probablemente acabarían incrementando os asolagamentos que xa ocorren na vila**. Por moitas intervencións correctoras que se fixeran: as augas sempre reclaman o seu.

O Plan sectorial non fai ningunha descrición da Hidrografía da zona. A conca do Val Miñor está formada pola confluencia dos ríos Zamáns e outros de menor caudal como O Rasas, O Pieteros e O Morgadáns así como multitude de regatos e fontes que xeran unha intensa escorrenta polas ladeiras da serra do Galiñeiro ao logo das parroquias de Vilaza,

Morgadáns, Peitieiros, Chaín e Couso. A V.A.C. proxectada interrompe completamente esta rede complexa de drenaxe que alimenta o río Miñor. Non hai nos documentos presentados ningunha descrición nin referencia concreta a esta rede, e polo tanto non se analiza o posible impacto da autovía sobre ela, **como esixe a Lei 9/2006**. As accións de extracción, deposición e compactación das obras da V.A.C. suporían un enorme arrastre de terras que xerarían sedimentos que rematarían maiormente no río Miñor, dadas as características deste val. As obras de construción incrementarían, en gran medida, a cantidade de materiais facilmente erosionables que finalmente se depositarían na conca do río, previsiblemente no percorrido desde Gondomar á Foz do Miñor, zonas que xa teñen problemas de asolagamentos. A obra precisa de desmontes, e recheos que modifican substancialmente o perfil xeomorfolóxico do val. A perda de masa arbórea nos montes circundantes produciría un incremento do arrastre de terras nos períodos de choivas intensas que non esta suficientemente avaliado. Ver a complexa rede hidrogáfica no Anexo 1.

VII. 3. A V.A.C. circunvalaría o val na base das ladeiras (con pendentes de ata o 30%), nas vertentes do Galiñeiro e os montes circundantes nas que se sitúan Vilaza, Chaín, Morgadáns, Peitieiros e Couso. A vía seguiría practicamente unha mesma cota de nivel cunha pendente máxima do 5.40%. En moitos tramos, como ocorrería na parroquia de Chain, a vía elevárase sobre taúdes, formando unha barreira na metade da ladeira pola que dicorrería a auga das moitas fontes, manantiais e multitude de regatos en todas as épocas do ano, incluso nos anos con baixas precipitacións. Se as obras chegaran a cortar este fluxo de escorrenta superficial da conca do Miñor, a autovía actuaría de barreira para a multiplicidade de pequenas correntes que circulan por toda a ladeira. Aínda que se constrúan aliviadoiros e canalizacións novas para as augas de escorrenta, a cantidade de auga que circula na zona semella non ser doada de controlar. Ademais, a escorrenta durante os anos de choivas especialmente intensas, pode incrementar os asolagamentos que xa son frecuentes. **En certas zonas do val, danse as condicións de pendente, tipo de solo e precipitacións que definen zonas de risco.** É preciso ter en conta que o Val Miñor ten un total de precipitación anual media de 1.474 L/m², con anos hidrolóxicos como o 2000/2001 que rexistrou 2.490 L/m², excesos hídricos que producen a saturación de auga no solo, asolagamentos, e movementos de terras nos cortes das estradas. Exemplo deste risco foron os derrubos nas estradas no citado ano 2000-2001 no sur de Pontevedra.

VII. 4. Os cursos de auga naturais foron aproveitados convenientemente pola poboación para efectuar o rego dos seus campos de cultivo. Desta maneira, aínda hoxe, no municipio existe unha densa rede de canles polas que circula o auga de escorrenta, así como todo un conxunto de elementos arquitectónicos relacionados coa auga, como son os muíños, lavadoiros, pozas, levadas, fontes, etc. A V.A.C. modificaría os sistemas de captación e distribución de augas para os regos tradicionais dos que se serven os veciños da zona para regar os seus campos, práctica que é de relevancia social e cultural para toda unha xeración que vive no val e aínda desenvolve actividades agrícolas importantes para a súa economía doméstica, as cales dependen dos regos tradicionais. Ademais, a V.A.C. proposta no Plan Sectorial **modificaría os sistemas de abastecemento de augas das diferentes Comunidades de Augas afectadas: Vilaza, Chaín, Morgadáns, Peitieiros e Couso.** Ademais tamén cambiaría a organización xa existente dos sistemas de mantementos que estas Comunidades teñen. Aínda que en teoría o plan posúe unha memoria para solventar estes problemas, a experiencia indica que non sempre quedan

solucionados.

VII. 5. Dado que o trazado discorrería polo val, as pendentes das ladeiras obrigarían a realizar grandes desmontes nalgúns tramos, e recheos noutros ata un tal de 20 intervencións. Romperíase así o perfil de equilibrio das ladeiras, polo que, inevitablemente, pódense prever desprazamentos de terras e alteracións como fenómenos de ladeira. Nos terreos afectados por unhas longas obras son frecuentes estes incidentes así coma outros fenómenos de erosión do solo; estas modificacións poden ocasionar enormes danos as moitas vivendas e campos próximos ao vial.

As enormes cicatrices que ocasionaría esta vía no territorio, os moitos desmontes e os recheos, producirían un enorme impacto na vida e nos hábitos dos veciños das parroquias de Vilaza, Chaín, Peitieiros, Morgadáns e Couso. Mais de dous tercios do municipio encóntrase por enriba dos 100 m. de altitude e cerca dun 50% supera os 200 m., o que pon de manifesto o carácter lixeiramente montañoso de Gondomar. Pendentes moderadas, situadas entre un 10% e un 20%, atópanse en importantes sectores do municipio, en xeral en zonas de ladeira de os rebordos montañosos do val, do río Zamáns, Peitieiros e Miñor, encontrándose con frecuencia entre áreas de forte e suave pendente. Aquelas ladeiras de maior pendente, ocupadas en xeral por masas forestais arboradas ou de matogueira, asentadas sobre solos pouco potentes, poden resultar fortemente inestabilizadas como consecuencia das actividades da maquinaria pesada para as obras de construción da infraestrutura proxectada. Os demontes e noiros son outros elementos difícilmente compatibles coa integridade deste territorio.

VII. 6. Ás persoas que viven nesta zona de especial interese paisaxístico non se lles recoñece o dereito a un desenvolvemento económico, cultural e social, equilibrado e sostible como recoñece a lei vixente (Lei 7/2008 da protección da paisaxe de Galicia, 2008). A V.A.C. destruíría moitas vivendas dos veciños das parroquias de Vilaza, Chaín e Peitieiros. Estarían afectadas un total de 141 vivendas localizadas na franxa de estudo. Desprazaría a moitos veciños estreitamente vinculados á terra, con lazos afectivos moi fortes co lugar. Desfaría a rede de comunicación e a vida social nas parroquias, dificultaría as relacións que a rede de camiños existente posibilita agora, pero que quedaría destruída coa V.A.C..

VII. 7. A contaminación acústica provocada pola V.A.C. no val transformaría radicalmente a tranquilidade da vida de moitos veciños que quedarían coas súas casas practicamente pegadas á vía. As parroquias atravesadas pola V.A.C. verían mermada a calidade de vida, xa que os niveis de ruído asociados ao tráfico sobrepasarían en moitas ocasións os límites que establece a Organización Mundial da Saúde: 65 dB no día e 55 dB pola noite. **Tendo en conta a topografía da zona pola que discurriría a V.A.C., que ten a forma de anfiteatro e que é unha verdadeira caixa de resonancia, é difícil pensar que a contaminación acústica puidera atenuarse polos medios convencionais de mamparas.**

VII. 8. O trazado destruíría os montes e a masa forestal do Concello de Gondomar. A construción da V.A.C. propiamente dita e máis os terreos que serían precisos para os movementos de maquinaria pesada e movementos de terras, suporían un enorme impacto para os montes veciñais nas parroquias de Vilaza, Morgadáns, Peiteiros e Couso.

Dentro da vexetación arborada é de salientar á que se forma en torno ó leito dos distintos cursos fluviais, dos que destacan o Zamáns, o Miñor e un dos seus principias afluentes que é o Morgadáns. Esta é unha vexetación de orixe natural que ten importantes funcións ecolóxicas e medioambientais. Sirve para fixar a terra ao leito e ó mesmo tempo fai de filtro ecolóxico que depura de modo natural a auga que discurre polo río, tamén é aproveitada como refuxio tanto por aves como por especies acuáticas. A todo iso debemos engadir o seu extraordinario valor paisaxístico e como xerador de espazos con alto interese para o lecer. As principias especies son os ameneiros, os salgueiros, os freixos e o mesmo castiñeiro.

VII. 9. A autovía fragmentaría o medio e impediría o desenvolvemento integrado das funcións tradicionais do monte, e, polo tanto, hipotecaría e condicionaría gravemente as súas actividades. Unha mellora na xestión, que por outra banda estase a promover entre as Comunidades de Montes en Man Común, revélase máis difícil en terreos divididos e nas explotacións forestais fragmentadas.

Os montes, como zonas arboradas, explotadas ou non, desempeñan unha importante función medioambiental que redunda en beneficios para o conxunto da sociedade:

- a) Teñen un papel determinante na protección do solo contra a erosión, actúan no control das augas de escorrenta superficial e na protección fronte ás inundacións.
- b) Son importantes na moderación do clima.
- c) Son imprescindibles para a regulación da economía hídrica da zona e para a retención e almacén de auga no chan.
- d) As masas forestais actúan como sumidoiro de dióxido de carbono.
- e) Son importantes para o mantemento da biodiversidade
- f) Son un elemento fundamental na definición da paisaxe e da súa calidade.

VII. 10. A fragmentación das masas forestais e a destrución da cobertura vexetal que produciría a V.A.C. dificultaría a futura xestión sostible dos montes, na liña que o **Plan Forestal de Galicia sinala**: "*O bosque nas sociedades avanzadas está adquirindo un valor crecente polo seu carácter de recurso escaso de alta calidade. E iso é así tanto pola súa aportación a mellora da calidade de vida, á estabilidade dos ecosistemas xerais e á xeración de actividades de ocio, así como pola produción de materias primas renovables con posibilidades de alto valor engadido que requiren tecnoloxías punta na súa transformación*" (P.F.G.,1992). O bosque é con diferencia o principal expoñente da superficie non cultivada con masa vexetal; en concreto falamos de aproximadamente o 55% do municipio. A súa importancia afecta a diversos ordes que non podemos perder de vista; "*ademais deste potencial económico, ó monte constitúe un dos determinantes fundamentais do medio natural. Por esta razón, da súa mellora e xestión correcta dependen en gran medida a calidade ambiental, a diversidade da paisaxe, a conservación da flora e a fauna e a satisfacción das crecentes demandas sociais de actividades de ocio*" (P.F.G., 1992).

Para manter eses beneficios, as administracións con competencias na ordenación do territorio deben velar para que os usos do monte e o seu desenvolvemento se fagan dun xeito integral e sustentable. A construción da V.A.C. só se xustifica en aras dun modelo de desenvolvemento e dunha idea do progreso e de transporte alleo aos criterios de sustentabilidade.

VII.11. O trazado previsto para a V.A.C. **atraviesa zonas de interese arqueolóxico**, que están protexidas pola lexislación vixente, e que figuran nos mapas topográficos empregados na memoria do Plan. É de destacar, por exemplo, unha zona de restos arqueolóxicos no barrio da Mourisca, en Chaín, que mesmo figuran nos mapas empregados na Memoria do Plan Sectorial. Esta é unha zona de interese arqueolóxico, que está amparada pola lei, a cal define unha distancia mínima onde non se pode realizar ningunha construción e que no caso da autovía proxectada non se respecta. Este é un dato mais do descoñecemento do territorio sobre o que se pretende actuar.

A Plataforma presenta outra alegación, distinta á presente, en relación ás afeccións que as actuacións previstas no Plan Sectorial Vigo Íntegra en Gondomar exercerían sobre o patrimonio cultural do concello.

VII. 12. A V.A.C. **supón a destrución de gran parte do patrimonio natural e cultural do concello de Gondomar**. Existen un número importante de restos prehistóricos, históricos e de arquitectura popular como petroglifos, castros, mámoas muíños, sistemas de regadíos, valados e toda unha rede de camiños que se foron configurando ao longo dos anos e que se verán seriamente danados pola construción da autovía. Moitas destas riquezas están aínda por catalogar e corren o risco de ser destruídas. A tendencia en moitos países do noso contorno e que está en línea co que expón a **Estratexia Europea de Desenvolvemento Sostible**, é a de conservar e recuperar estes aspectos da vida rural tradicional e a mellorar os usos dos montes e espazos forestais, pois, hoxe en día, xa non pode cuestionarse que os danos destas infraestruturas non se limitan á destrución dos elementos históricos senón que merman as posibilidades de desenvolvemento das zonas afectadas. O patrimonio destas parroquias é o patrimonio histórico, o patrimonio arquitectónico e o patrimonio natural. **Esta é a riqueza que pode garantir no futuro o desenvolvemento da economía da zona, que posibilitará un futuro sustentable como xa ocorre noutras zonas do noso contorno europeo.**

VII. 13. O Plan Sectorial non analiza, nin ten en conta, a vocación socio-económica da zona en profundidade. Abordar unha política de comunicacións efectiva que active economicamente a zona das parroquias afectadas, de vocación agrícola e residencial, require considerar a mellora das comunicacións pola redes secundarias que relacionan as parroquias con Gondomar e entre elas, o que activaría o comercio e o sector servizos asentado no Concello. **A V.A.C. atravesaría o Concello de Gondomar pero non o comunica mellor, non suporía un só beneficio para o comercio e actividade económica do mesmo. Pola contra, o modelo está articulado para promover e dirixir cara a Vigo toda a actividade económica e o crecemento, en detrimento do desenvolvemento da actividade nos concellos periféricos.** Hai sobradas experiencias (como a Fundación Ecoloxía e Desenvolvemento explica) nas que a comunicación empregando grandes vías relega e marxina ás vilas atravesadas, que ven decaer o comercio e a economía local e o valor do seu territorio.

VII.14. A V.A.C. rompe a unidade que ten a paisaxe do Val Miñor, rincón que posúe petroglifos, castros, mámoas, penedos, muíños, levadas, fontes e corredoiras próximos ao trazado e que, aínda que non sexan directamente destruídos, conforman unha atmosfera característica.

Entre todos os elementos presentes no municipio destacan con claridade os granitos, rochas de gran dureza que xunto con gneis e esquistos foron tradicionalmente empregados como material de construción nos mais destacados e diversos elementos do habitat humano. Así, é perfectamente perceptible en Gondomar a presenza da pedra en toda a arquitectura e manifestacións tradicionais: casas, alpendres, muíños, hórreos, lavadoiros, igrexas, pontes, pazos, cruceiros, valados, canles e camiños, etc. Poderíase afirmar neste sentido que Gondomar é un dos municipios da zona suroccidental de Galicia onde a pedra autóctona mantivo unha maior presenza e protagonismo na arquitectura e o medio, o que lle dota dunha forte personalidade, así como dun gran valor patrimonial e paisaxístico.

Un dos elementos máis característicos da paisaxe do fondo do Val Miñor son os cotos, moi abundantes na Parroquia de Chaín. Aínda que en Galicia non é unha rareza a presenza de formacións graníticas en forma de grandes bolos emerxindo na paisaxe, en Chaín estes outeiros rochosos acadan unha gran singularidade debido ao elevado número deles, e pola súa disposición sobre as ladeiras da Serra do Galiñeiro. As paisaxes rochosas como a que describimos son especialmente vulnerables. Os cotos de Abade , do Castelo, Outeriro de Cans, da Moura, do Aceiro-Morxón, da Rega Niño do Corvo, da Gandra, das Mercedes, da Teixugueira e outros máis, permiten un percorrido e actividades ligadas ao medio natural de calidade que está agora comprometida **pois a V.A.C. rompería a unidade da paisaxe, merma a vistosidade da ruta a través destes outeiros, algúns deles como o da Gandra, o do Aveiro-Morxón e o da Moura teñen interese arqueolóxico pois conteñen petroglifos.** A destrución desta paisaxe supón unha hipoteca para o desenvolvemento do turismo vinculado á vida rural e ao desenvolvemento sustentable, alternativa para o desenvolvemento económico florecente en moitos lugares cunha natureza ben conservada e cun modo de vida máis tranquilo que o das cidades.

VII. 15. No Concello de Gondomar, sobre todo na parroquia de Vilaza, as infraestruturas viais xeraron xa un conxunto de transformacións na superficie terrestre, como a corrección de pendentes, a modificación do relevo, excavacións, etc. que como consecuencia puideron incrementar os procesos de erosión e destruír solos e degradar o territorio. O Plan Sectorial. proposta non avalía os novos problemas que poden engadirse coa construción da V.A.C, e redobra a degradación da riqueza natural.

VII. 16. Os cidadáns teñen dereito a recibir toda a información e explicacións que xustifiquen a construción dunha V.A.C. Esta xustificación debe mostrar claramente a súa conveniencia para o conxunto da sociedade e convencer deste xeito da necesidade de asumir as cargas negativas derivadas. Sen considerar as externalidades negativas, os danos sociais, ambientais e económicos para outros sectores distintos dos que reciben os beneficios, non está xustificado intervir no territorio de xeito irreversible. Non se pode provocar un impacto tan grave como o que sempre ocasiona unha vía de alta capacidade cunha información tan endeble: o territorio é a nosa riqueza e onde vivimos importa.

VIII. ALEGACIÓN AO PROXECTO VIAL D-25. VARIANTE DE GONDOMAR ESTE DO PLAN, CHAMADA CIRCUNVALACIÓN ESTE DE GONDOMAR.

VIII. 1. O Proxecto, mostra un total descoñecemento da realidade do territorio por onde traza a suposta circunvalación de Gondomar. Supón un descoñecemento imperdoable do núcleo de poboación no que discorrería a vía. Ese descoñecemento é unha falta de rigor que non se pode admitir nunha obra pública deste calado. O proxecto utiliza unha cartografía que ao menos debe ter uns 13 anos, sen ter en conta os usos do solo e do territorio na actualidade, e que a zona está densamente poboada. O proxecto ignora que a maior parte do trazado discorrería por terreo que é parte da vila, concretamente un barrio tradicional de Gondomar. Calquera actuación sobre o territorio debe partir do perfecto coñecemento do mesmo e dunha análise rigorosa e consciente do que se propón.

VIII. 2. O vial non pode considerarse unha circunvalación senón unha estrada convencional que atravesará un barrio de Gondomar, O Picoto, destruindo as rúas e as vivendas do este da vila. Non pode xustificarse unha obra destas características que atravesa a vila e que se presenta como unha circunvalación. O novo vial sería unha estrada convencional, con unha calzada de 7 metros de ancho con carrís de 3,50 metros e unhas beiras de 1.50 m. A súa velocidade de proxecto sería 60 km/h. O que significa atravesar a vila a máis velocidade da que está permitida nos núcleos de poboación.

VIII. 3. O sentido común chama a rexeitar un trazado destas características que percorrería 1,6 Km por un barrio da vila e derruía numerosos edificios particulares e de interese público, entre eles a Escola Infantil, que vai ser inaugurada proximamente, o cuartel da Garda Civil, o adro da igrexa de Gondomar, a Fonte de San Bieito, etc. A chamada circunvalación atravesaría o corazón da vila, discorrería no contorno da igrexa que é un espazo de gran actividade social. No antedito adro da igrexa desaparecerían un cruceiro e unha fonte, referentes históricos da zona, ademais dunha zona de lecer infantil, con randeiras.

O trazado destruiría as vivendas do casco urbano, algunhas das cales son parte da historia e do patrimonio cultural da vila. Derrubaríanse tres edificacións de pedra, recentemente rehabilitadas, con mais de cen anos de antigüidade da que polo menos unha está catalogada por patrimonio. Afecta seriamente a unha urbanización de 53 vivendas unifamiliares, que aínda está sen rematar, pero que xa conta con habitantes, nalgúns casos ditas vivendas perden a totalidade do seu xardín, coa perda de valor que supón para todas elas o paso por diante de dita circunvalación que aílla o barrio do Picoto do centro do casco urbano. O vial continuaría, logo, cercando e asfixiando a vila polo este por onde xa hai edificios e xardíns de recente construción. Esta zona que se vería moi afectada, estase actualmente convertindo nun núcleo de novo e racional urbanismo, que incorpora zonas verdes e de lecer para a vila.

VIII. 4. A vía non presta servizo para os veciños de Gondomar que xa teñen accesos á autopista e comunicacións recentemente melloradas, así como unha circunvalación que pode ser mellorada. O proxecto destrúe a vila e hipoteca o futuro desenvolvemento económico de Gondomar pois unha vila que perde a súa integridade e identidade, perde os seus valores e riqueza.

VIII. 5. A circunvalación este de Gondomar proposta no Plan Sectorial diminuiría o valor das propiedades, terreos e casas, próximas á vía proxectada, xa que a vía ten as características dunha estrada convencional que iría por diante das nosas vivendas. Produciría unha perda da calidade ambiental do contorno que repercutiría no valor dos bens da zona.

VIII. 6. A vida social da vila veríase truncada pola radical transformación dun dos seus barrios máis tradicionais, barrio que queda illado do resto de Gondomar. Ás persoas que vivimos na zona debe recoñecérsenos o dereito a un desenvolvemento económico, cultural e social, equilibrado e sostible. Os veciños que mantivemos a nosa residencia nas parroquias do concello ou as que decidimos asentarnos no val, valoramos a calidade ambiental da vida rural e temos dereito a defender e manter este estilo e modo de vida. Os moitos veciños que poderían incorporarse como residentes á vila, son unha fonte de prosperidade para o comercio e a vida económica da zona, e esta expansión queda hipotecada coa destrución da vila e o seu contorno.

IX. ALEGACIÓN AO PROXECTO VIAL D-31. VARIANTE DE VINCIOS D-31 PO-331.

IX.1. O plan propón unha variante que rodee polo Este a actual Travesía de Vincios. No Plan non aparece o trazado concreto pero si determina que sexa polo Este. Como non aporta moita máis información sobre o territorio **non** se entende que se determine unha dirección á variante, pois presupoñemos o mesmo coñecemento territorial que nos casos anteriores e o manexo do mesmo nivel de información cartográfico, polo tanto, dubidamos que coñezan ben as necesidades, a topografía, as novas construcións, a hidrografía, o patrimonio, os núcleos, etc.

IX.2. Outro tema de importante nesta vía é o tema da **supramunicipalidade**, que como no caso da D.25 Variante Este de Gondomar, e moito máis que dudosa, xa que se trata dun vial que circunvala o núcleo de Vincios, incidido claramente na competencia municipal de ordenar o seu termo municipal. Se o vial non ten máis sentido que circunvalar Vincios, se a utilidade do vial non trascende do término municipal, é totalmente incorrecto tratar este vial dentro dun plan sectorial. O lóxico sería que o estudo desta variante se fixera dende a autonomía municipal, estudando as posibles variantes cos seus costes e beneficios, dende un coñecemento profundo do territorio, cuns obxetivos claros, cos necesarios estudos ambientais e estudando a alternativa cero. Dende a xestión municipal sería mais doado buscar á mellor solución para unha variante a Vincios, se fose necesaria.

En resumo e para rematar estas alegacións:

A vía de alta capacidade D-26 e a circunvalación D-25 proxectadas non se entenden nin xustifican. Non se pode intervir deste xeito irreversible sobre o territorio de forma tan irresponsable, ocasionando este grave impacto ás nosas vidas e á terra onde vivimos.

Calquera intervención sobre o territorio debe ser máis pensada, máis coidadosa, máis xustificada. As admistracións e os representantes que nos gobernan deben velar pola utilidade e beneficios públicos das intervencións sobre o territorio que definen e aproban; deben garantir que os cambios dos usos do solo e a ocupación do territorio sexan sustentables e no degraden a riqueza que temos, que é este territorio que agora vemos ameazado. Onde vivimos sí importa.

Por todo o aquí exposto, a Plataforma GONDOMAR VIVE, solicita a retirada das actuacións **D.25: Variante Este de Gondomar, á actuación D.26: V.A.C. Gondomar-Tomiño e á actuación D.31: Variante de Vincios PO-331** do Plan Vigo Integra que afectan ao Concello de Gondomar.

Gondomar, 17 de setembro de 2008.

Asdo: Elida Durán Domínguez.
Presidenta da Plataforma Gondomar Vive.

ANEXO 1: Plano escala 1/20.000.

Neste plano pódese apreciar a estrutura territorial de Gondomar, destacando:

- **A presenza do sistema fluvial Zamáns-Miñor** , coa **Serra do Galiñeiro** como fondo do Val Miñor, coa súa foma de cunca e a complexa red hídrica que a percorre. As vías proxectadas cortan toda esta red constituíndo unha barreira. No caso do río Zamáns, na parroquia de Vilaza isto ocorre dúas veces, coa D.25 e coa D.26.
- A pervivencia do modelo parroquial e **o modelo de asentamentos**, situados maiormente a media ladeira, entre as terras productivas e a riqueza forestal. Aprécianse os núcleos, comprendendo estes o caserío, as construcións auxiliares, os equipamentos (igreja, cemiterios, centros culturais, colexios, equipamentos deportivos, etc.), as terras de labor, os camiños, as sendas, os sistemas de regadíos, etc.
- No caso do fondo do val **estes asentamentos forman un continuo** coas parroquias de Vilaza, Gondomar, Chain, Morgadáns e Peitieiros, o que fai deste Val unha paisaxe característica. Calquer proxecto da envergadura da vía D.26 ou calquer variante, trazada neste fondo de val, destruíría esta gran riqueza natural e o modelo de asentamento, cercenando o territorio como motor do futuro económico e de calidade ambiental do Concello de Gondomar.
- A extensa superficie do monte comunal, que fai que teñamos unha gran riqueza de paisaxe forestal.
- Os proxectos da D.25 e D.26 atravesan e parten o concello e as súas parroquias esdous, destruíndo un modelo de vida e futuro baseado na calidade de vida e ambiental.

ANEXO 2: Plano escala 1/10.000.

Neste plano observase con maior detalle os trazados da D.25 e da D.26.

No proxecto Plan Viario Integral da Área de Vigo proporcionase información debuxada sobre unha cartografía de fai máis de 10 anos, e en dous grupos de planos:

- 05. Planeamento Urbanístico.
- 08. Esquemas Viais. 8.3. Trazado.

En cada grupo de planos, en ambal as dúas vías, a representación sobre a cartografía non coincide, existindo dous trazados. Observase que se atopa desplazado un respecto do outro, polo tanto a banda de afección de reserva de solo é distinta en cada trazado, afectando a distintas propiedades según se vexa un grupo de planos o outro.

No caso da D.26 é máis complexo, porque mentres nos plano e fotos aéreas do grupo 08. Esquemas Viais traça unha vía de dous carrís con un ancho total de 10 metros, no grupo de planos 05. Planeamento urbanístico debuxa unha vía de catro carrís con mediana dun ancho total de 25 metros, coincidente coa sección viaria e descripción da vía en tódalas memorias.

Para a representación destes planos utilizouse a última cartografía de Gondomar, feita no ano 2005, completándoa co traballo de campo nos percorridos das dúas vías. Sobre esta cartografía debuxouse os dous trazados distintos que aparecen nos dous grupos de planos do Plan Integra. No caso da D.26 debuxouse nos dous caso cun ancho de vía de 25 metros, para ver realmente a súa afección.

Nestes planos tamén pódese observar a proximidade dos centros parroquiais, coas igrexas, cemiterios, colexios, etc.

ANEXO 3: Seis planos escala 1/5.000.

Neste grupo de seis planos observase con maior detalle, a escala 1/5.000, os trazados da D.25 e da D.26., numerándose as vivendas situadas na franxa de afección das vías.

No proxecto Plan Viario Integral da Área de Vigo proporcionase información debuxada sobre unha cartografía de fai máis de 10 anos, e en dous grupos de planos:

- 05. Planeamento Urbanístico.
- 08. Esquemas Viais. 8.3. Trazado.

En cada grupo de planos, en ambal as dúas vías, a representación sobre a cartografía non coincide, existindo dous trazados. Observase que se atopa desplazado un respecto do outro, polo tanto a banda de afección de reserva de solo é distinta en cada trazado, afectando a distintas propiedades según se vexa un grupo de planos o outro.

No caso da D.26 e mais complexo, porque mentres nos plano e fotos aéreas do grupo 08. Esquemas Viais traza unha vía de dous carrís con un ancho total de 10 metros, no grupo de planos 05. Planeamento urbanístico debuxa unha vía de catro carrís con mediana dun ancho total de 25 metros, coincidente coa sección viaria e descripción da vía en tódalas memorias.

Para a representación destes planos utilizouse a última cartografía de Gondomar, feita no ano 2005, completándoa co traballo de campo nos percorridos das dúas vías. Sobre esta cartografía debuxouse os dous trazados distintos que aparecen nos dous grupos de planos do Plan Integra. No caso da D.26 debuxouse nos dous caso cun ancho de vía de 25 metros, para ver realmente a súa afección.

Nestes planos tamén pódese observar a proximidade dos centros parroquiais, coas igrexas, cemiterios, colexios, etc., así como as afeccións sobre determinados edificios singulares (geriátrico, galescola, edificios de vivenda colectiva, cuartel da garda civil, etc.).

ANEXO 4: Fotos das vivendas afectadas dentro da franxa de estudo da D.26.
