

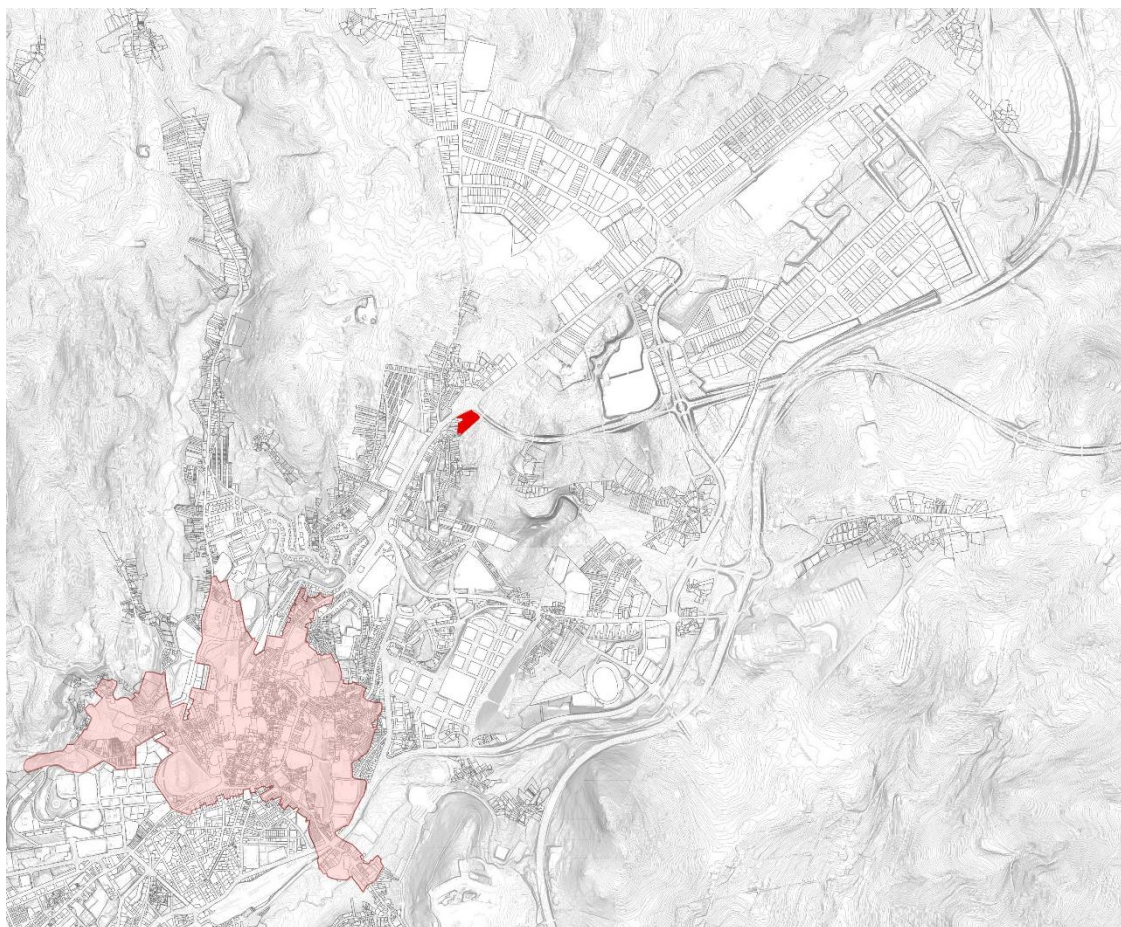
AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA

CARPETA 07.AAE

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉXICO

15708_PEID_IA.8_202202_B_AAE_01DAE

1. Motivación do procedemento simplificado	3
2. Obxectivos da planificación.....	3
3. Xustificación da non consideración de distintas alternativas de ordenación	3
4. Alcance e contido do plan	4
5. Caracterización do medio antes do desenvolvemento do plan	4
6. Desenvolvemento previsible do plan.....	12
7. Efectos ambientais previsibles do desenvolvemento do plan	12
8. Efectos previsibles sobre plans sectoriais e territoriais concorrentes	14
9. Medidas para previr, reducir ou corrixir os posibles efectos negativos do plan.....	15
10. Descrición das medidas previstas para o seguimento ambiental do plan	15



1. MOTIVACIÓN DO PROCEDEMENTO SIMPLIFICADO

O plan que se tramita é un plan especial de infraestruturas e dotacións (PEID), dos previstos no artigo 177.1.c) do Regulamento da Lei do solo de Galicia, que desenvolve as previsións do Plan xeral de ordenación municipal vixente en Santiago.

O plan define as condicións concretas de implantación dun equipamento nunha parcela de reserva para dotacións do sistema xeral de equipamentos públicos da cidade.

Aos efectos do previsto na Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, establece o uso, a nivel municipal nunha zona de reducida dimensión.

En consecuencia, e de acordo coas determinacións do artigo 46 da Lei do solo de Galicia e 81 do seu regulamento, nos que se establecen as condicións da tramitación ambiental estratéxica dos instrumentos de planeamento urbanístico en concordancia co artigo 6 da Lei 21/2013, o plan tramítase polo procedemento de avaliación ambiental estratéxica simplificada.

2. OBXECTIVOS DA PLANIFICACIÓN

O PEID ten por obxecto planificar a implantación dunha plataforma loxística para a distribución de mercancías ao servizo da Cidade Histórica de Santiago de Compostela, nunha parcela de titularidade municipal, cualificada polo PXOM vixente como reserva do sistema xeral de equipamentos públicos da cidade, coa denominación IA-8.

A tal fin o PEID define os espazos e usos concretos a implantar na parcela de reserva, e establece as medidas necesarias para a súa adecuada integración no territorio, a súa correcta conexión co sistema viario xeral da cidade, con especial atención á resolución dos problemas que poda xerar a mobilidade inducida pola nova implantación.

Defínense tamén, a nivel xeral, as condicións de implantación da nova edificación en relación co terreo e as súas características volumétricas principais, que servirán de marco para a elaboración do proxecto de edificación e urbanización do conxunto do ámbito, nunha fase posterior.

3. XUSTIFICACIÓN DA NON CONSIDERACIÓN DE DISTINTAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Como se vén de explicar, o plan define as condición de implantación dun edificio dotacional, nunha parcela de reserva de equipamento, prevista para tal fin. Estas condicións concréntanse basicamente na definición das rasantes e no establecemento dunha área de movemento da edificación, ademais de nas medidas de integración urbana e de axeitada conexión aos sistemas viario e de infraestruturas de servizos existentes.

As determinacións de ordenación da parcela teñen, polo tanto, o alcance propio dun Estudo de detalle de ordenación de volumes, e as posibles variantes desta ordenación dentro da parcela resultan irrelevantes en termos de avaliación ambiental estratéxica da planificación urbana.

En consecuencia, enténdese xustificado neste caso non propoñer distintas alternativas de ordenación na elaboración do planeamento.

4. ALCANCE E CONTIDO DO PLAN

O plan especial é un plan urbanístico que desenvolve as previsións do plan xeral vixente, e o seu contido é o previsto nos artigos 70 da Lei do solo de Galicia e 177 do seu Regulamento.

Como dixemos o plan define as condicións de implantación dunha edificación na parcela dotacional IA-8, cualificada como parte do sistema xeral de equipamentos da cidade.

A edificación albergará a plataforma loxística de distribución de mercancías á cidade histórica de Santiago. As mercancías chegarán a esta plataforma loxística nos vehículos convencionais de reparto e desde esta plataforma distribuiranse ao centro histórico en vehículos lixeiros e non contaminantes.

A elaboración do plan especial intégrase, polo tanto, nun conxunto de actuacións que está levando a cabo o Concello, coa colaboración do Consorcio da cidade de Santiago, encamiñadas a establecer un novo modelo de distribución de mercancías máis sostible e con menor impacto ambiental na cidade histórica.

5. CARACTERIZACIÓN DO MEDIO ANTES DO DESENVOLVEMENTO DO PLAN

DELIMITACIÓN DO ÁMBITO

O ámbito do plan especial ten unha superficie de 13.511 m², dos que uns 11.550 m² corresponden á parcela cualificada IA-8.

O seu borde norte defíneo a rotonda de Meixonfrío, na que conflúen a avenida do Cruceiro da Coruña (antiga N-634), que define o límite noroeste do ámbito, e a avenida de Asturias (prolongación da autovía da Lavacolla), que define o límite nordeste.



MEDIO FÍSICO E NATURAL

O ámbito do plan especial presenta unha topografía suave, cunha pendente descendente na dirección de oeste cara ao leste. As cotas máis altas do terreo - en torno a cota 330 m- están no extremo noroeste, na avenida do Cruceiro da Coruña, na zona próxima á zona residencial de Mallou. As cotas máis baixas da parcela -en torno á cota 319 m- están no extremo leste da parcela, punto onde presenta o maior desnível respecto da avenida de Asturias, que discorre nunha rasante máis elevada, preto da zona onde se sitúa o paso inferior situado baixo esta avenida.

No borde norte-nordeste do ámbito, entre a zona cualificada polo PXOM como IA-8 e a avenida de Asturias acondicionouse un camiño peonil, apto para bicicletas todo terreo que se integra na ruta denominada o Xiro dos Montes, que enlaza os distintos montes que arrodean a cidade a través de sendas e camiños conectados entre si.

Nesta zona do ámbito, a carón do camiño descrito discorre tamén un rego de auga, que recolle as augas da escorrenta que, canalizadas por baixo da avenida de A Coruña, chegan á zona.

O conxunto configura dentro do ámbito unha pequena zona con certo interese, xa que concentra practicamente todo o arboredo da parcela, constituído principalmente por arbores de ribeira.

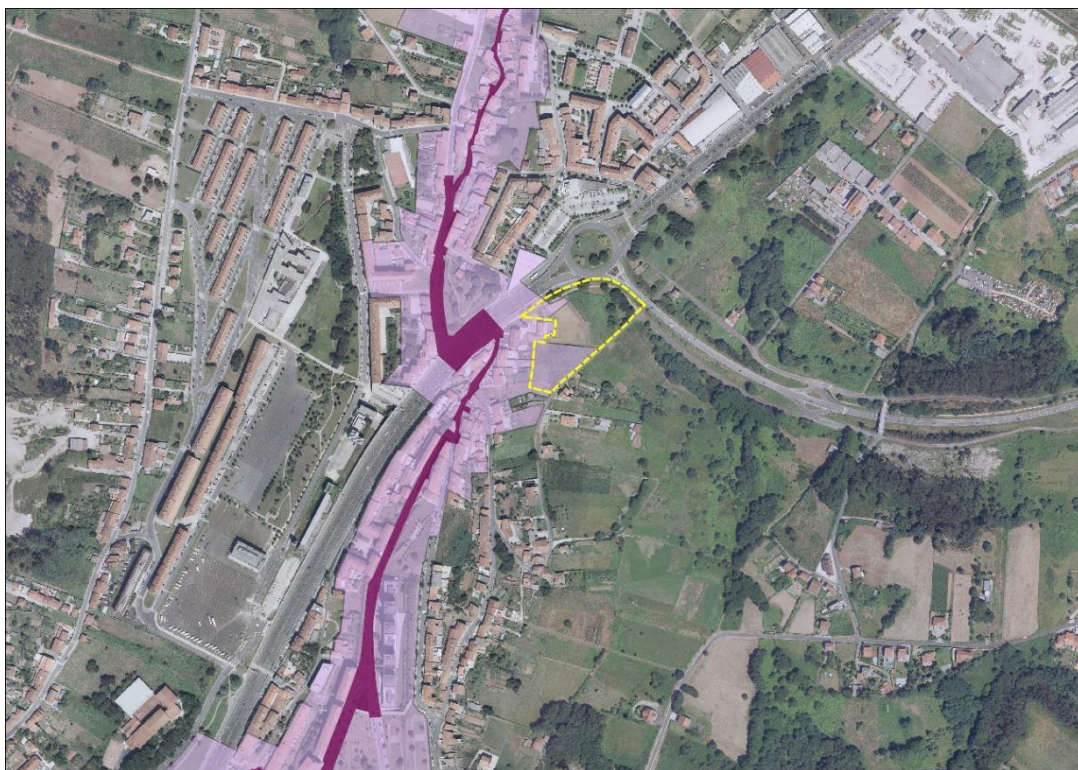
En contacto co ámbito, polo oeste, atópanse varias edificacións de carácter residencial, en tipoloxía de vivenda unifamiliar que se serven pola rúa de Mallou.

Trátase, en resumo, dun ámbito moi antropizado, bordeado por vías urbanas de gran capacidade, que non conta con elementos bióticos singulares e relevantes que requiran medidas de cautela ou protección específicos, máis alá das propios do tratamento e acondicionamento coidadoso da parcela.

No Estudo da paisaxe que forma parte deste borrador do plan especial (Anexo 1) desenvólvese con máis pormenor este apartado.

PATRIMONIO CULTURAL

O trazado do Camiño Inglés discorre pola rúa de Mallou a uns 30 metros do vértice oeste do ámbito. A zona territorial de protección asociada ao trazado deste camiño inclúe boa parte da zona oeste do ámbito do plan especial.



Tamén cabe sinalar, fóra do ámbito, ao outro lado da avenida, a referencia ao denominado Castro do Cruceiro da Coruña ou do Pozo da Neve (GA15078127), situado no parque do mesmo nome. O nome vénlle dado polos pozos ou buratos onde se gardaba a neve e que servían de neveira natural onde se conservaba o xeo entre os meses de setembro e maio. Do dito castro e do pozo da neve apenas quedan vestixios, por mor das obras de ampliación da estrada N-634.

Na edificación situada no núm. 110 da avenida do Cruceiro da Coruña apréciase a existencia dun hórreo, disposto sobre un baseamento de ladrillo e postes de formigón e inserido entre outras construcións auxiliares de carácter non tradicional. Pola súa situación descontextualizada do entorno, hoxe de carácter eminente urbano, e polas súas propias características non se aprecia que deba ter a consideración de BIC.



Con independencia dos elementos sinalados parece oportuno lembrar a incidencia directa que a actuación vai ter sobre a Cidade Histórica de Santiago de Compostela, declarada Patrimonio da Humanidade. O plan ten por obxecto implantar unha plataforma loxística directamente relacionada coa mellora do modelo de distribución de mercancías na cidade histórica e que pretende solucionar moitas das eivas que presenta o modelo actual, que inclúen danos ao patrimonio monumental, deteriore de firmes e pavimentos, e tamén e moi principalmente un empobrecemento da calidade de vida na cidade vella (contaminación do aire e acústica)

No Estudo da paisaxe que como anexo se xunta ao borrador do plan, desenvólvese con máis pormenor este apartado.

INFRAESTRUTURAS E SERVIZOS URBANOS

As infraestruturas de servizos existentes no ámbito son os que se recollen nos planos de información.

No documento urbanístico incluírase o informe das compañías subministradoras, acreditando a capacidade das infraestruturas existentes para dar servizo ás futuras actuacións.

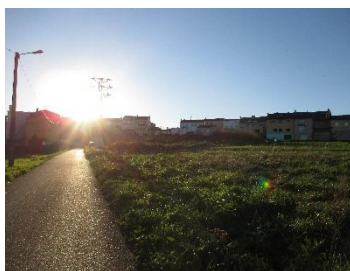
No borde do ámbito que coincide coa rúa de Nogueira de Mallou discorre un tramo aéreo da liña de media tensión que vai desde a subestación das Cancelas ata os solos industriais do norte.



REPORTAXE FOTOGRÁFICA









6. DESENVOLVEMENTO PREVISIBLE DO PLAN

O plan define as condición de implantación da futura plataforma loxística para centralizar a distribución de mercancías á cidade histórica de Santiago de Compostela.

Unha vez aprobado definitivamente o plan especial, e licitadas o proxecto e as obras de execución, tanto da edificación como da urbanización (interior e exterior) poderá implantarse na parcela o centro loxístico de distribución.

A data de remate prevista para a execución do edificio e a urbanización do ámbito é setembro de 2024.

7. EFECTOS AMBIENTAIS PREVISIBLES DO DESENVOLVEMENTO DO PLAN

Os efectos ambientais do plan poden analizarse con dous enfoques diferentes:

Análise xeral ou *macro*

Neste enfoque a actuación enténdese como unha parte necesaria para a execución dun proxecto máis amplo, que opta a financiación con fondos europeos, precisamente pola súa contribución

á implantación de zonas de baixas emisións e a transformación dixital e sostible do transporte urbano.

O dito proxecto, de acordo coa memoria técnica e financeira presentada na convocatoria de axudas, ten, entre outros obxectivos, os seguintes:

- Reducir o volume de emisións vinculadas ao transporte de mercancías, coa restrición no casco histórico a vehículos de cero emisións.
- Racionalizar o acceso á zona histórica, tendendo a cero vehículos
- Reducir o impacto do tráfico de mercancías no casco histórico en termos de impacto sobre o patrimonio e a vida no casco (liberación de espazo público, redución de accidentes, deterioro do patrimonio ...)
- Xerar sinerxías cos operadores de reparto actuais, optimizando rutas e incorporando tipoloxías de produtos ao reparto centralizado
- Actuar como piloto para a progresiva incorporación de modelos centralizados de loxística urbana no resto da cidade, reducindo a presión sobre o tráfico e estacionamento, así como as emisións asociadas ao transporte.

Na mesma memoria técnica (apartado 4.1) analízase o posible impacto das actuacións, e indícase o seguinte:

A actuación está aliñada e contribúe a consecución dos obxectivos establecidos na compoñente 1 do Plan de recuperación transformación e resiliencia. En concreto, dos obxectivos xerais, impacta positivamente nunha mellora da calidade do aire nas entornas urbanas e no impulso da descarbonización da mobilidade urbana. De entre os obxectivos específicos a actuación encadrase no fomento da transformación do transporte público de viaxeiros e mercadorías cara unha actividade de cero emisións, mellorando a accesibilidade do sistema.

A actuación non causa prexuízo ningún aos obxectivos medioambientais. Enmárcase na medida 048 -medidas da calidade do aire e redución do ruído- e contribúe aos obxectivos climáticos da unión europea en, ao menos, un 40 %.

Análise específica ou *micro*

Neste enfoque valoraríanse os posibles efectos ambientais ligados a concreta actuación no ámbito territorial do plan especial, é dicir, na parcela de equipamento IA-8, na que se vai centralizar o almacenamento das mercancías que antes se distribuían pola cidade histórica.

Considérase que o impacto producido pola afluencia dos camións non vai ser significativo. En primeiro lugar, pola posición da parcela, afastada da cidade máis consolidada e densa, pero ben conectada coas principais vías de distribución urbana. En segundo lugar, pola propia dimensión da parcela, capaz de albergar comodamente as funcións propias do centro loxístico e absorber no seu interior a mobilidade xerada pola actuación.

A elaboración do plan especial vai establecer as condicións de implantación, garantindo a existencia de espazos reservados á circulación manobra e estacionamento dos distintos tipos de vehículos que accedan á parcela, no interior da mesma, así como a racionalización dos percorridos, o que vai supoñer un impacto mínimo no territorio, e sempre inferior ao que se produciría de manter a situación actual.

Considérase, en conclusión, que nun enfoque micro a actuación prevista é irrelevante en termos da súa contribución ao cambio climático, e que, pola contra, no enfoque macro da actuación, vai supoñer un efecto ambiental positivo.

8. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANS SECTORIAIS E TERRITORIAIS CONCORRENTES

O plan especial ordena un ámbito cualificado como parte do sistema xeral de equipamento, previsto polo plan xeral vixente, coa denominación IA-8. O equipamento está definido graficamente nos planos de ordenación do plan xeral, polo que, de acordo co previsto polo artigo 177.2 do Regulamento da Lei do solo de Galicia o plan especial que ordena a parcela IA-8 ten o carácter de plan especial que desenvolve planeamento xeral.

A reserva de equipamento IA-8 está incluída no ámbito do sector de solo urbanizable delimitado de Mallou, SUD-1, previsto polo plan xeral vixente, aínda sen desenvolver. A reserva de equipamento IA-8 foi obtida anticipadamente polo Concello polo procedemento de expropiación, co obxecto, no momento da expropiación, de implantar nela o cuartel da policía nacional, que finalmente non chegou a implantarse.

A parcela constitúe, polo tanto, unha reserva do sistema de equipamento de titularidade municipal, que se integrará no futuro desenvolvemento do sector SUD-1 atendendo ao previsto nos artigos 99.2 da LSG e 236 e 248 do Regulamento da lei do solo de Galicia.

O desenvolvemento deste sector de solo urbanizable no que se integra a parcela de equipamento é compatible e coherente co funcionamento do equipamento previsto, e facilitará a integración da plataforma loxística na trama viaria. Do mesmo xeito, a creación da plataforma tampouco vai interferir no futuro desenvolvemento deste sector nin dos solos urbanizables estremeiros.

As determinacións do plan especial son, en resumo, coherentes coas determinacións do planeamento de rango superior e se integran sen distorsión algunhas nas súas previsións.

Por outra banda, como xa se explicou, a actuación intégrase nun proxecto máis amplo que ten por obxectivo cambiar o modelo de xestión da distribución de mercadorías, nun primeiro momento, no ámbito da Cidade Histórica, pero extensíbel a outras zonas da cidade.

Como tal, contribúe a execución de distintos plans e estratexias que teñen como eixo a recuperación económica e a súa transición a modelos máis sostibles. Tales son, no ámbito estatal o *Plan para a recuperación transformación e resiliencia*, e a *Estratexia de mobilidade segura, sostible e conectada 2030*, que acaba de ser aprobada con data 10 de decembro de 2021.

As actuacións sinaladas incardínanse tamén na *Estratexia de loxística urbana sostible no casco histórico de Santiago de Compostela* recentemente aprobada e inclúense na Proposta estratéxica plurianual do Consorcio de Santiago para o período 2021-2027-2032, entidade que engloba as tres administracións públicas e que colabora co Concello de Santiago no impulso desta iniciativa.

9. MEDIDAS PARA PREVER, REDUCIR OU CORRIR OS POSIBLES EFECTOS NEGATIVOS DO PLAN

En coherencia co expresado no apartado 7 non se considera necesario establecer medidas para prever, reducir ou corrixir os posibles efectos negativos do plan, máis alá das propias medidas de carácter urbanístico establecidas polo plan especial para a adecuada inserción da actuación no seu entorno.

10. DESCRICIÓN DAS MEDIDAS PREVISTAS PARA O SEGUIMENTO AMBIENTAL DO PLAN

Tampouco se considera necesario establecer medidas para o seguimento ambiental do plan especial, polas razóns expostas.

Santiago de Compostela
A xefa da Sección de Planeamento do Concello
Esther Sánchez Espiñeira, arquitecta
Asinado electronicamente