



Valedor do Cidadán

**ANÁLISE DAFO
DOS DISTRITOS DE VIGO**

DIRECCIÓN

Luis Espada Recarey

COORDENACIÓN

Víctor Manuel Martínez Cacharrón

José Iglesias Lema

DESEÑO E MAQUETACIÓN

Diego Durán

IMPRIME

Gráficas de Vigo

DEPÓSITO LEGAL

VG 1447-2009

ISBN

978-84-92425-14-3

ÍNDICE

Introdución	7
Razóns para a realización deste estudo	7
1. Análise DAFO	9
2. División administrativa do municipio en distritos	11
2.1 División da cidade en distritos	11
2.2 Marco legal	11
2.3 División da cidade en parroquias	13
2.4 Distritos da cidade	13
Metodoloxía	17
1. Disponibilidade de servizos básicos	17
2. Mobilidade local e transporte de pasaxeiros	18
3. Transporte escolar	19
4. Satisfacción do cidadán que reside no seu distrito como un lugar para vivir e traballar	20
5. Consumo de produtos e sustentabilidade	21
6. Boas prácticas ambientais	21
7. Afectación por contaminación acústica	22
Parte I	
Análise das variábeis que definen as características dun distrito	23
1. Disponibilidade de servizos básicos	25
1.1 Comparativo de datos por distrito en 2009	25
1.2 Número de servizos básicos por encima da media municipal	29
2. Mobilidade e transporte	30
2.1 Comparativo de datos por distrito no período de 2003-2007-2009	30
3. Transporte escolar (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade B6)	56
3.1 Comparativo de datos no período de 2003-2007-2009	56
4. Grao de satisfacción da cidadanía que reside no seu distrito como lugar para vivir e traballar (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade A1)	62
4.1 Comparativo de datos por distrito no período de 2003-2007-2009	62
4.2 Comparativo entre os parámetros analisados	64
5. Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade B10)	67
5.1 Resultados por distritos	67
5.2 Resultados globais	72
5.3 Táboas comparativas 2005-07	73

5.4 Tendencias.....	75
6. Boas prácticas ambientais	77
6.1 Comparación por distritos	77
7. Contaminación acústica	80
7.1 Ruído do tránsito	81
7.2 Ruído debido aos locais de pública concorrencia	85
7.3 Ruído proveniente das operacións de recolla nocturna de lixo	88

Parte II

Análise DAFO para cada un dos distritos	91
1. Fundamentación do tipo de variábel	93
2. Criterios de interpretación das variábeis	94
2.1 Disponibilidade de servizos básicos.....	94
2.2 Mobilidade e transporte de pasaxeiros	95
2.3 Transporte escolar	97
2.4 Grao de satisfacción cidadá que reside no seu distrito como lugar para vivir e traballar.....	98
2.5 Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade	99
2.6 Boas prácticas ambientais	99
2.7 Contaminación acústica	100
3. Análise DAFO para cada un dos distritos	101

Parte III

Reflexións e conclusións	133
1. Reflexións xerais (comparativo por distritos)	135
2. Reflexións específicas	141
3. Conclusións	169
3.1 Consolidar/explotar forzas	173
3.2 Minimizar/deter fraquezas	173
3.3 Reducir/eliminar ameazas.....	173
3.4 Aproveitar oportunidades.....	173

Bibliografía.....	175
--------------------------	------------

INTRODUCCIÓN

RAZÓNS PARA A REALIZACIÓN DESTE ESTUDO

O desenvolvemento dunha análise DAFO aplicada ao estado dos diferentes barrios e parroquias, conforme á actual definición dos distritos censuais existentes en Vigo, é considerado un paso previo para que a Administración Local poda realizar unha proposta de descentralización administrativa que permita promover o equilibrio territorial e social no campo da sustentabilidade, mellorar a participación cidadá e unha maior eficiencia no funcionamento dos servizos públicos.

Esa análise permitirá identificar as áreas territoriais do municipio con características e necesidades semellantes que xustifiquen a implementación de políticas comúns.

Para levar a cabo estes obxectivos tivéronse en conta, de forma practicamente exclusiva, os estudos realizados sobre o municipio de Vigo pola Oficina do Valedor do Cidadán relacionados cos Indicadores Comúns Europeos de Sustentabilidade desde o 2003 até o presente ano. Así pois, as reflexións e conclusións obtidas serán, portanto, dependentes dos datos utilizados a partir das Monografías editadas e que se pormenorizan na Bibliografía.

Unha vez perfilada a análise DAFO nas súas dúas ópticas, tanto interna (organización) como externa (ambiente), con delimitación das forzas, fraquezas, oportunidades e ameazas relacionadas con elas, analísanse as variábeis que definen as características dun distrito.

A análise DAFO circunscríbese a sete campos de actuación dos que se dispón información: dispoñibilidade de servizos básicos⁽¹⁾, mobilidade local e transporte de pasaxeiros⁽²⁾, transporte escolar⁽²⁾, grao de satisfacción da cidadanía que reside no seu distrito⁽²⁾, consumo de produtos que promoven a sustentabilidade⁽³⁾, boas prácticas ambientais⁽⁴⁾ e contaminación acústica⁽⁵⁾.

Definidos os criterios de interpretación das variábeis internas e externas como forza/fraqueza ou como oportunidade/ameaza, respectivamente, plásmase a análise DAFO por distritos. Finalmente, unha comparativa entre os distritos permite visualizarmos a distribución de potencialidades (forzas e oportunidades) e advertencias (fraquezas e ameazas).

Coa esperanza e a arela de que esta Monografía alcance os seus obxectivos, que se centran en dar a coñecer as peculiaridades relacionadas cos hábitos de comportamento

mostrados pola cidadanía viguesa e, desta forma, propor actuacións que nos sirvan para manter o necesario equilibrio económico, social e medioambiental que preside calquera desenvolvemento sustentábel.

Luis Espada Recarey

- (1) Datos ano 2009
- (2) Datos do período 2003-2007-2009
- (3) Datos do período 2005-07
- (4) Datos ano 2007
- (5) Datos ano 2004 e 2006.

1. ANÁLISE DAFO

A análise DAFO ou SWOT, do acrónimo de Forzas (Strengths), Debilidades/Fraquezas (Weaknesses), Oportunidades (Opportunities) e Ameazas (Threats) é un recurso creado no inicio dos anos setenta que produciu unha revolución no campo da estratexia empresarial. Antes de tomar calquera decisión estratéxica, é fundamental que cada organización realice un diagnóstico. É o método máis simple e eficiente para decidir sobre o futuro. Este irá axudar a formular as accións que se deberían implementar de modo a tirar proveito das oportunidades identificadas e prepararse contra as ameazas estando conscientes das nosas fraquezas e puntos fortes.

O principal obxectivo desta análise DAFO é axudar unha institución, como pode ser a municipal, a encontrar os seus factores estratéxicos críticos relativos á delimitación dos Distritos para, unha vez identificados, os usar e apoiar neles as mudanzas necesarias: consolidar os puntos fortes, minimizando as fraquezas, aproveitando vantaxes das oportunidades e eliminando ou reducindo as ameazas.

A partir da análise DAFO poderase dar resposta a cada unha das seguintes cuestións:

- Como explotar cada forza?
- Como aproveitar todas as oportunidades?
- Como parar cada fraqueza?
- Como defenderse de cada ameaza?

Esta análise de cenario divídese en ambiente interno (Forzas e Fraquezas) e ambiente externo (Oportunidades e Ameazas).

Ambiente externo

Toda organización non pode existir fora dun ambiente, nen do entorno que a rodea, polo que a análise externa permite fixar as Oportunidades e Ameazas que o contexto pode presentar a unha organización.

O proceso de determinación desas oportunidades ou ameazas pode ser feito da seguinte forma:

- Establecendo os principais feitos ou eventos do ambiente que teñan ou podan ter sido ligados coa organización. Estes poden ser políticos, xurídicos, sociais, tecnolóxicos,...

- Determinar cales deses factores poden influenciar a organización en termos de facilitar ou restrinxir o alcance dos obxectivos. Isto é, existen feitos ou circunstancias no ambiente que, por veces, representan unha Oportunidade aproveitábel quer para se desenvolver máis quer para para resolver un problema. Tamén pode haber situacións que representan Ameazas e poden agravar os problemas.

- Oportunidades

As Oportunidades son as situacións externas, positivas, que son xeradas no entorno e que, unha vez identificadas poden ser explotadas.

- Ameazas

As Ameazas son situacións negativas fora do programa ou proxecto que poden atentar contra este, polo que pode ser necesario elaborar unha estratexia adecuada para as evitar.

Ambiente interno

Os elementos internos a seren analisados durante a análise DAFO corresponden aos puntos fortes e fracos que se teñen con respecto á dispoñibilidade de recursos. A análise interna permite fixar os puntos fortes e fracos, realizando un estudo que permite saber a cantidade e a calidade dos recursos e procesos dispoñíbeis para a institución.

Para realizar a análise interna dunha organización deben aplicarse diferentes técnicas para identificar, dentro dela, os atributos que permiten obter unha vantaxe competitiva sobre outros concorrentes.

- Puntos fortes

Puntos fortes ou Forzas son os elementos internos e positivos que diferencian o programa ou proxecto doutros da mesma clase.

- Puntos fracos:

As Fraquezas, no entanto, están referidas a todos eses elementos, recursos, habilidades e actitudes que constitúen barreiras para o bo funcionamento da organización.

As Fraquezas ou puntos fracos son problemas internos que, unha vez identificados e desenvolvendo unha estratexia adecuada, poden e deben ser removidos.

MATRIZ DAFO

Análise DAFO	FORZAS	FRAQUEZAS
Análise interna (organización)	<ul style="list-style-type: none"> - Diferentes capacidades - Vantaxes naturais - Recursos superiores 	<ul style="list-style-type: none"> - Recursos e capacidades escasas - Resistencia á mudanza - Problemas de motivación do persoal.
	OPORTUNIDADES	AMEAZAS
Análise externa (ambiente)	<ul style="list-style-type: none"> - Novas tecnoloxías - Enfraquecemento dos concorrentes. - Posicionamento estratéxico 	<ul style="list-style-type: none"> - Altos riscos: mudanzas no entorno.

Da combinación de forzas coas oportunidades surxen as potencialidades, que identifican as liñas de acción máis prometedoras para a organización.

As limitacións, determinadas por unha combinación de fraquezas e ameazas indican unha seria advertencia.

Alén diso, os riscos (combinación de puntos fortes e fracos) e os desafíos (combinación de fraquezas e oportunidades), determinados pola combinación de factores, requiren unha análise cuidadosa á hora de marcar o curso que, neste caso, a institución debe ter para lograr o futuro desexábel.

Cos resultados desta análise, a organización está en condicións de definir unha estratexia.

2. DIVISIÓN ADMINISTRATIVA DO MUNICIPIO EN DISTRITOS

2.1 División da cidade en distritos

O Municipio de Vigo está actualmente dividido en nove distritos. Esta división é unha articulación da cidade usada para fins eleitorais e estatísticos.

Os criterios para esa configuración son marcados pola Lei Orgánica 5/1985 do Rexime Eleitoral Xeral (BOE 20/6/1985) no seu artigo 23.2 que determina como distribuír os electores dun municipio por Seccións Censuais. O número de electores pode variar entre 500 e 2000 por cada sección electoral. Iso fai con que estas seccións sexan variábeis no tempo de acordo coas mudanzas que ocorren na distribución da poboación en todo o territorio. A partir do agrupamento destas seccións, surxiron os Distritos Censuais, mais ao contrario dos primeiros, estes son estábeis ao longo do tempo, permitindo formar series de informacións referidas a un mesmo espazo territorial.

Da mesma forma, a Lei Básica de Rexime Local estableceu o número de tenencias de alcaldía en función do número de distritos censuais. Até agora a división en distritos foi utilizada como referencia para o establecemento de áreas de delegación política. Actualmente non é referente o número de distritos para determinar o número de tenencias de alcaldía, así que o distrito é utilizado apenas como división electoral/censual.

Os institutos de estatística (nomeadamente o IEE, o IGE e os servizos municipais de estatística) publican anualmente os resultados do movemento natural da poboación. No caso das cidades do tamaño de Vigo, a información, en vez de ser ofrecida en nivel municipal, é dada en forma de unidades territoriais menores. A información é presentada de forma agregada por Distritos Censuais para permitir unha observación máis detallada.

Así, a atribución do Distrito Censual a cada evento demográfico (nacementos, óbitos e casamentos) é feita a partir do enderezo postal da morada.

2.2 Marco legal

Unha das áreas onde se reflectiu o maior impacto na organización democrática representada pola Constitución de 1978 foi na da Administración Local e a necesidade de se adaptar á nova realidade, existindo actualmente moitas teorías para definir o alcance da autonomía recoñecida a estas entidades. A autonomía local é un dos principios orientadores para a regulamentación de cada entidade e o criterio para evitar conflitos con outras instancias reside na determinación dos seus intereses.

A Lei 7/1985, de 2 de abril, Reguladora das Bases do Rexime Local (LRBRL), como regra que desenvolve a garantía constitucional da autonomía local, define o municipio como o elemento básico da organización territorial do Estado e canal inmediato de participación da cidadanía na *res pública* (asuntos públicos), garantindo o dereito de intervir en cuestións que afectan directamente os seus intereses, en conformidade cos principios da xestión descentralizada e de máxima proximidade da xestión administrativa á cidadanía, alén de fornecer ás autoridades locais unha serie de competencias para atinxiren os seus fins. A LRBRL define como elementos do municipio o territorio, a poboación e a organización, recoñecendo, así, plena capacidade a estes para cumprir as súas finalidades. Desta maneira o municipio configúrase como a organización xurídica do casco urbano e do seu entorno xeográfico.

O Regulamento de Poboación de Demarcación Territorial das Entidades Locais, aprobado polo Real Decreto 1960/1986, de 11 de Xullo, afirma no seu artigo primeiro que é competencia municipal a división do territorio municipal en distritos e barrios así como a súa alteración. Esa responsabilidade cabe aos municipios, de acordo coa potestade de auto-organización que o art. 4.1 a) da LRBRL lle confere.

A Lei 57/2003 de 16 de Decembro, relativa a Medidas de Modernización do Goberno Local e coñecida como a “Lei de Grandes Cidades” introduce unha serie de reformas na lexislación local vigorante contidas na LRBRL. Dentre estas alteracións destaca a adición dun novo Título X na LRBRL no establecemento dun novo sistema de organización e funcionamento dos municipios de grande poboación, regulando os seus órganos necesarios (Pleno, Comisións de Pleno, Alcalde, Tenencias de Alcaldía e Xunta de Goberno Local), a división territorial en distritos, os órganos de dirección e de xestión, mecanismos de participación cidadá, o Consello Social da Cidade, ...

Especificamente, o art. 128 da Lei sobre Distritos dispón:

“1. Os Municipios deberán crear distritos, como divisións territoriais propias, dotados de órganos de xestión desconcentrada, para promover e desenvolver a participación cidadá na xestión dos asuntos municipais e a súa melloría, sen prexudicar a unidade de Goberno e de Xestión do municipio.

2. Corresponde ao Pleno da Corporación a creación dos distritos e a súa regulamentación, nos termos e co alcance previsto no art. 123, así como determinar, nunha norma de carácter orgánico, a percentaxe mínima de recursos orzamentarios da corporación a seren xeridos polos distritos, no seu conxunto.

3. A presidencia do distrito corresponderá, en calquera caso, a un concelleiro”.

Pola súa parte, a Lei 5/1997 de 22 de Xullo, Reguladora da Administración Local de Galicia, prevé a posibilidade para o Municipio de descentralizar no seu favor todas aquelas atribucións que permitan unha aproximación da Administración á cidadanía e a coexistencia da participación destes nas decisións que máis directamente lles afectan. Canto á descentralización funcional, a Lei introduce unha regulamentación aberta e flexible das Entidades Locais Menores que permita a súa creación, sempre que se acrediten os recursos suficientes e a súa constitución non represente unha diminución significativa na capacidade económica do municipio.

2.3 División da cidade en parroquias

A cidade de Vigo ten un grande centro urbano no que predomina a división administrativa alicerzada nos barrios. Mais tamén posúe unha grande área rural en que a tradicional división galega en parroquias, formada por aldeas e lugares, aínda está moito viva.

As parroquias do municipio de Vigo son: Alcabre, Beade, Bembrive, Cabral, Candeán, Castrelos, Comesaña, Coruxo, Lavadores, Matamá, Navia, Oia, Saiáns, Sárdoma, Teis, Valadares e Zamáns.

Apesar de Bouzas, Coia, Freixeiro, San Paio e San Xoán do Monte non seren parroquias administrativas, pola súa tradición histórica serán consideradas para efectos da presente análise.

2.4 Distritos da cidade

A partir dos diferentes barrios e parroquias, o Municipio de Vigo está configurado polos seguintes Distritos:

Distrito 1:

AREAL, BARRIO DO CURA, BERBÉS, CENTRO, CÍES, ESTACIÓN, FERRARÍA, GARCÍA OLLOQUI E SANTIAGO DE VIGO.

Distrito 2:

A ROLA, AREOSA, CASABLANCA, FÁTIMA, FERNANDO O CATÓLICO, MARÍA BERDIALES, O CASTRO, PR DE ESPAÑA, RAVISO, RIBADAVIA E SAN ROQUE.

Distrito 3:

BARCELONA, BEIRAMAR, CAMELIAS, HISPANIDADE, INDEPENDENCIA, INDUSTRIA, PENICHE, PICACHO, POVISA, PR DE ESPAÑA, REGUEIRO, SEARA E TRAVESAS.

Distrito 4:
BALAÍDOS, BOUZAS, COIA E ESPEDRIGADA.

Distrito 5:
CASTRELOS E SÁRDOMA.

Distrito 6:
TEIS.

Distrito 7:
CABRAL, CANDEÁN E LAVADORES.

Distrito 8:
BEADE, BEMBRIVE, MATAMÁ, VALADARES E ZAMÁNS.

Distrito 9:
ALCABRE, COMESAÑA, CORUXO, NAVIA, OIA E SAIÁNS.

Distribución da poboación dos distritos de Vigo:

Distrito	Poboación	%
1	20973	7,01
2	35862	11,98
3	45234	15,11
4	53468	17,86
5	15960	5,33
6	30029	10,03
7	58671	19,60
8	20176	6,74
9	19000	6,35



Tomando como base estes nove distritos da cidade, poderían determinarse tres distintos entornos:

Zona urbana: Distritos 1, 2, 3 e 4.

Zona semiurbana: Distritos 5, 6 e 7.

Zona rural: Distritos 8 e 9.

METODOLOXIA

A Análise DAFO aplicada aos Distritos vigueses requir unha avaliación previa dunha serie de parámetros que axudan a conformar o estudo.

Especificamente, entre outros, os principais parámetros para esta análise son:

1. Disponibilidade de servizos básicos (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade A4)
2. Mobilidade local e transporte de pasaxeiros (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade A3)
3. Transporte Escolar (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade B6)
4. Grao de satisfacción da cidadanía que reside no seu distrito como un lugar para vivir e traballar (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade A1).
5. Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade B 10).
6. Boas prácticas ambientais.
7. Contaminación acústica.

1. Disponibilidade de servizos básicos

O parámetro “disponibilidade de servizos básicos” dá unha medida da accesibilidade da cidadanía a un número de áreas e servizos.

En primeiro lugar, deben ser claramente definidos os conceptos involucrados na definición deste parámetro, para clarificar o ámbito da definición e aplicabilidade.

“Disponibilidade”: É referido ao acceso a determinados servizos.

“Zonas verdes públicas”: Son considerados todos os parques, prazas e espazos.

“Servizos básicos”: Consideráronse os seguintes:

- Os servizos públicos de saúde (ambulatorios, hospitais ou centros de saúde)
- Paradas de transporte público.
- Escolas e centros de ensino obrigatorio.
- Comercios e puntos de venda de alimentación.
- Centros cívicos e sociais
- Puntos de recolla selectiva de residuos.
- Entidades financeiras (bancos ou caixas)
- Espazos deportivos (pavillóns,...)

Un parámetro recoñecido internacionalmente como esencial da calidade de vida dos cidadáns é a accesibilidade aos servizos básicos. Na verdade, é un indicador adoptado por un número crecente de cidades europeas.

A dispoñibilidade é considerada como a accesibilidade a servizos públicos básicos, nun raio de 300 metros da vivenda do cidadán.

Naturalmente, a ausencia duns servizos básicos adecuados, así como parques, prazas e zonas de propiedade pública para uso e gozo dos veciños, reduce a calidade de vida, con impacto no número de viaxes, provocando diferenzas sociais (coa falta de servizos básicos de saúde ou educación próximos ás vivendas), e a falta de transportes públicos.

Por todas estas razóns, as autoridades locais desempeñan un papel decisivo na facilitación do acceso a estas zonas e servizos por medio do planeamento ou nos planos de ordenamento urbano.

2. Mobilidade local e transporte de pasaxeiros

No desenvolvemento deste estudo realizouse unha análise pormenorizada da mobilidade no municipio de Vigo, analisando os diferentes medios de transporte utilizados, o número de viaxes, viaxes per capita e outros parámetros que permiten unha mellor comprensión da natureza dos traslados no municipio de Vigo.

Este parámetro visa unha representación da mobilidade da cidadanía a partir de dúas ópticas principais: o número de viaxes, ou sexa, a frecuencia de viaxes e tempo que estas viaxes traen consigo. Ambos son discutidos nunha harmonía constante con outros parámetros, como a causa ou a natureza das viaxes, ou medios de transporte utilizados.

Os diferentes aspectos e unidades de medida relacionadas que contribúen para a definición xeral do modelo de mobilidade de cada cidadán inclúen:

- O número de viaxes que, en media, cada cidadán fai durante un día, en que o traslado é un desprazamento para un punto de partida e de destino.
- A razón para os traslados e a súa duración regular durante unha semana, que poden ser clasificados en "sistemáticos" e "non sistemáticos". A viaxe "sistemática" representa o desprazamento diario para o traballo/escola, encanto a "non sistemática" son todas as outras, realizadas de maneira (xeralmente) non diaria, e respondendo a razóns culturais, de lecer e tamén as compras e provisións.

- A distancia media percorrida por cada cidadán no día (km).
- O tempo empregado polos cidadáns neses traslados (minutos/desprazamento).

Os medios de transporte utilizados para os traslados e as distancias asociadas a cada traslado (% en relación aos diferentes medios de transporte utilizados). Os diferentes modos de transporte, foran incluídos nalgún destes grupos:

- A pé
- Bicicleta
- Coche / moto
- Taxi
- Transporte público.

Esta primeira clasificación dá lugar á seguinte distribución:

- Non motorizado: A pé ou de bicicleta
- Privado: coche / moto
- Público: taxi ou transporte público.

As diferentes clasificacións presentadas fundamentan os eixos nos que se estrutura a información presentada neste estudo.

3. Transporte Escolar

Usando o parámetro “TRANSPORTE ESCOLAR” pódese coñecer o modo de transporte utilizado polos alumnos no momento de ir para o centro do ensino obrigatorio, así como a xustificativa da utilización do automóbil privado, no caso de este ser o medio de locomoción escollido.

En primeiro lugar, deben ser claramente definidos os conceptos involucrados na definición deste parámetro, para esclarecer o seu alcance e aplicabilidade.

- “Modo de transporte”: os medios de transporte (coche privado, transporte escolar, bicicleta, a pé).
- “Estudantes”: Nenos/as en idade escolar obligatoria (6 a 16 anos)

O modo de transporte dos estudantes á súa escola é un indicador moito interesante para saber a calidade do transporte escolar, a confianza dos pais para a seguranza rodoviaria, a consciencia ambiental dos alumnos e da influencia destes desprazamentos no tránsito, calidade do ar, contaminación sonora e, finalmente, na calidade de vida na cidade.

4. Satisfacción do cidadán que reside no seu distrito como un lugar para vivir e traballar

Polo indicador “Satisfacción dos cidadáns coa comunidade local” obtense unha medida xeral dos cidadáns con respecto a varios aspectos do municipio.

En primeiro lugar, deben ser claramente definidos os conceptos involucrados nesta definición para clarificar o seu alcance e aplicabilidade.

- Cidadáns: reférese ás persoas que viven no territorio xeográfico no ámbito da Administración municipal en causa.
- Satisfacción: a satisfacción debe ser graduada en diferentes niveis, usando escalas 0-10 ou mediante seleccións “satisfeito”, “moito satisfeito” e así por diante.
- Comunidade local: reférese á área xeográfica administrativa asociada ao municipio.

Este indicador analiza o ben-estar xeral dos cidadáns, informa dos diferentes niveis de satisfacción (moito satisfeito, satisfeito, insatisfeito, moito insatisfeito, sen resposta), tanto na xeneralidade, “Satisfacción do cidadán co municipio como un lugar para vivir e traballar”, como en atención para as seguintes cuestións específicas:

- Accesibilidade e calidade da vivenda: a capacidade económica das familias ou individuos que viven nunha vivenda e da calidade desta.
- Saídas laborais: a capacidade para encontrar emprego.
- As zonas verdes, de lecer e esparecemento: locais de lecer, parques infantís, espazos públicos, ...
- Contorno litoral e praias: a calidade e preservación do contorno da costa, incluíndo os areas do municipio.
- Porto da cidade: explórase a opinión da cidadanía sobre o porto e as súas actividades.
- Limpeza e recolla de residuos: a recolla de lixo e limpeza das rúas.
- Calidade do espazo construído: rúas, espazos públicos, prazas, paseos e beirarrúas, accesibilidade, ...
- Servizos sociais e de saúde: hospitais, centros cívicos, residencias de idosos, ...
- Os servizos culturais, recreativos e de lecer: oferta cultural, deportiva, bibliotecas, ...
- Dotación de centros educativos e a calidade do ensino: escolas, institutos, universidade, ...
- Servizos de transporte público: autobuses e taxis, transporte de ría, ...

- Oportunidades de participación nos procesos de planeamento e na tomada de decisións a nivel local: a capacidade dos cidadáns de tomar parte na tomada de decisión a nivel local.
- A seguranza pública: o nivel de seguranza cidadá na cidade.

Alén diso, este indicador permite obter información sobre a importancia relativa de cada aspecto consultado.

5. Consumo de produtos e sustentabilidade

Actualmente, o consumo de bens e servizos a un ritmo insustentábel está a provocar graves consecuencias, afectando o ben-estar dos cidadáns e minando a estabilidade do planeta. Perante este consumo, o cidadán, através dos modelos de compra e investimento, ten unha ferramenta fundamental para mudar as normas sociais, promovendo o aforro ou un modelo de consumo responsable. Na Cimeira do Rio, en Joanesburgo (2002), considerouse imperioso alterar os padróns de consumo da sociedade para atinxir o desenvolvemento sustentábel do planeta. Daí que se deba adquirir unha responsabilidade para a compra de produtos e integrando os aspectos relacionados coa protección ambiental.

Estes parámetros din respecto a:

- Grao de preocupación co medio ambiente.
- Grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns no medio ambiente.
- Grao de importancia do medio ambiente na compra.
- Grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade.
- Frecuencia de compra de produtos sustentábeis.
- Influencia de varios aspectos na compra de produtos sustentábeis: prezo, dispoñibilidade, confianza e respecto ao medio ambiente.
- Grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos.
- Necesidade de campañas de sensibilización

6. Boas prácticas ambientais

Este parámetro é referido a cuestións relacionadas con:

- Consumo de enerxía e a súa relación co aforro responsable (aquecemento, ar condicionado, auga quente, iluminación, electrodomésticos, transportes, ...);
- Consumo de auga como un servizo público e avaliación tarifaria (custo por metro cúbico, os impostos, o comportamento de aforro, ...);
- Xeración de residuos, a fin de reducilos e aumentar a súa recolla selectiva

(separación dos residuos domésticos na orixe e a súa deposición correspondente, residuos perigosos, dos volumosos, do vidro);

- Consumo responsábel para discernir sobre a necesidade de adquirir certos produtos (vida útil e substitución de produtos, reutilización ...);
- Produtos que promoven a sustentabilidade para educar á cidadanía sobre os seus hábitos de consumo sustentábeis (etiquetaxes e logotipos destes produtos, os seus impostos e os impactos sobre os procesos medio-ambientais, ...).

7. Afectación por contaminación acústica

A contaminación sonora insírese no indicador universal de sustentabilidade B7, común, portanto, a todas as cidades que asinaron a Carta de Aalborg sobre sustentabilidade local.

Este parámetro refírese a cuestións relacionadas con:

- Análise da situación do ruído nocturno en zonas xeográficas da cidade de Vigo relacionadas con actividades de locais de lecer.
- Análise da situación de ruído en ambientes xeográficos derivada de operacións nocturnas de recolla de residuos urbanos.

O primeiro estudo visa avaliar a influencia inducida polo funcionamento de locais de lecer localizados en diferentes zonas xeográficas da cidade, na variación dos niveis de ruído ambiente durante a noite. A metodoloxía foi cuantificar os niveis de ruído de nove zonas cunha programación comprendida en tres faixas horarias (antes da abertura, 23-24h, após abrir 2-3 e 4-5) para o venres e sábados e en diferentes estacións do ano. Por outro lado, tamén foron analisados, tendo en vista unha comparación cos valores anteriores, outras catro zonas pertencentes outras áreas onde non se localizan locais de lecer nocturno nos arredores, co obxectivo de observar o seu comportamento acústico.

PARTE I

ANÁLISE DAS VARIÁBEIS QUE DEFINEN AS CARACTERÍSTICAS DUN DISTRITO

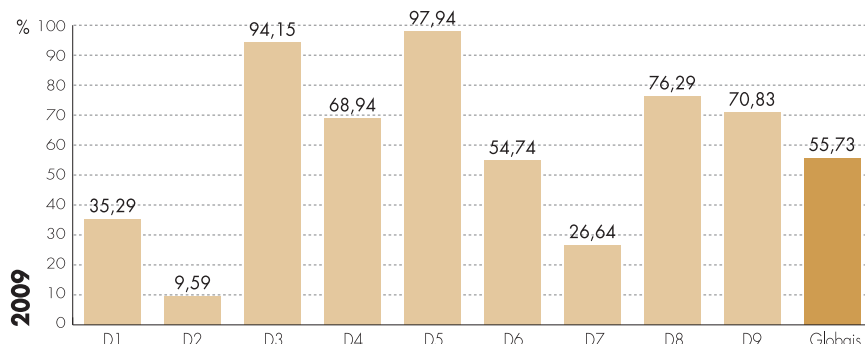
Variábeis do estudo:

1. Disponibilidade de servizos básicos (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade A4): Posibilidade de acudir aos servizos básicos públicos dentro dun raio de acción non superior a 300 metros, camiñando.
2. Mobilidade local e transporte de pasaxeiros (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade A3): Desprazamento da cidadanía que vive nunha determinada Administración pública.
3. Transporte Escolar (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade B6): Métodos utilizados por alumnos de 6-16 anos para desprazarse a un centro de ensino obrigatorio.
4. Grao de satisfacción da cidadanía que reside no seu distrito como un lugar para vivir e traballar (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade A1).
5. Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (Indicador Común Europeo de Sustentabilidade B10).
6. Boas prácticas ambientais.
7. Contaminación acústica (Indicador Universal de Sustentabilidade B7)

1. DISPONIBILIDADE DE SERVIZOS BÁSICOS

1.1 Comparativo de datos por distrito en 2009

1.1.1 Zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos)



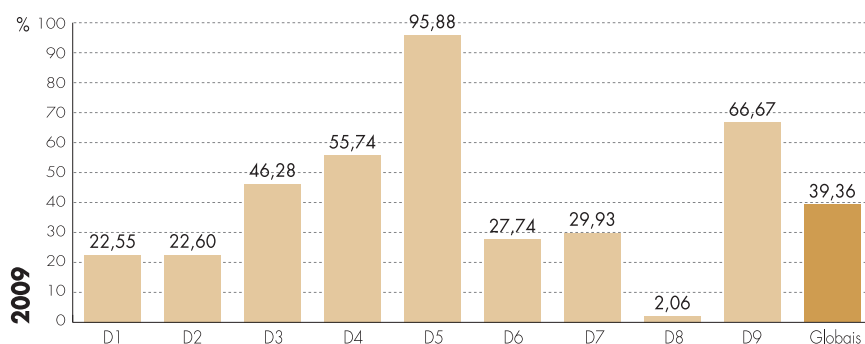
Comentarios:

Os servizos de áreas verdes e parques:

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 5 (97,94%), Distrito 3 (94,15%), Distrito 8 (76,26%), Distrito 9 (70,83%) e Distrito 4 (68,94%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 2 (9,59%), Distrito 7 (26,64%), Distrito 1 (35,29%) e Distrito 6 (54,74%).

1.1.2. Servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde)



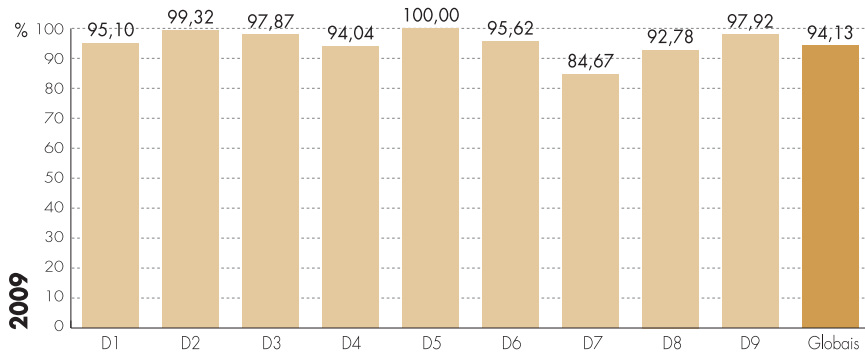
Comentarios:

Servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais, centros de saúde):

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 5 (95,88%), Distrito 9 (66,67%), Distrito 4 (55,74%) e Distrito 3 (46,28%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 8 (2,06%), Distrito 1 (22,55%), Distrito 2 (22,60%), Distrito 6 (27,74%) e Distrito 7 (29,93%),

1.1.3 Paradas de transporte público



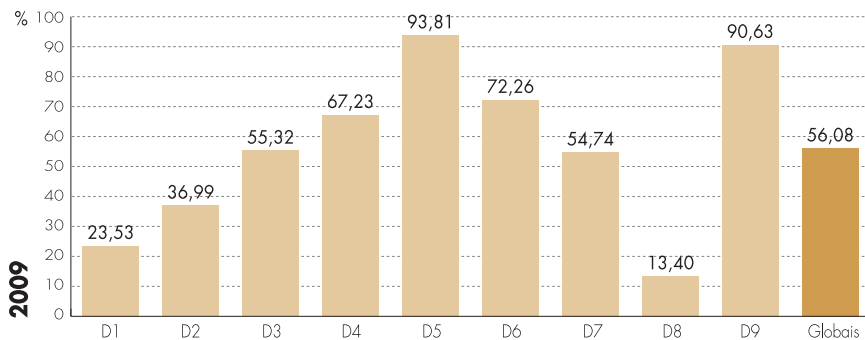
Comentarios:

Os servizos de paradas de transporte público:

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 5 (100,00%), Distrito 2 (99,32%), Distrito 9 (97,92%), Distrito 3 (97,87%), Distrito 6 (95,62%) e Distrito 1 (95,10%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 7 (84,67%), Distrito 8 (92,78%) e Distrito 4 (94,04%).

1.1.4 Escolas e Centros de Ensino obrigatorio



Comentarios:

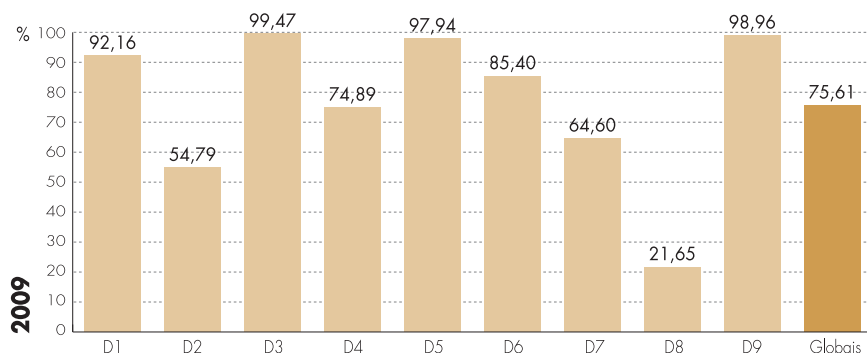
Os servizos de escolas e centros de ensino obrigatorios:

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 5 (93,81%), Distrito

9 (90,63%), Distrito 6 (72,26%) e Distrito 4 (67,23%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 8 (13,40%), Distrito 1 (23,53%), Distrito 2 (36,99%), Distrito 7 (54,74%) e Distrito 3 (55,32%).

1.1.5 Comercios e puntos de venda de alimentación



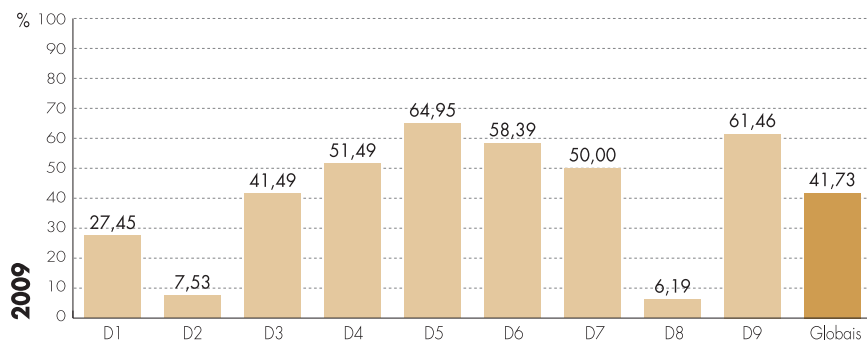
Comentarios:

Os servizos de puntos de venda de alimentación:

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 3 (99,47%), Distrito 9 (98,96%), Distrito 5 (97,94%), Distrito 1 (92,16%) e Distrito 6 (85,40%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 8 (21,65%), Distrito 2 (54,79%), Distrito 7 (64,60%) e Distrito 4 (74,89%).

1.1.6. Centros cívico-sociais



Comentarios:

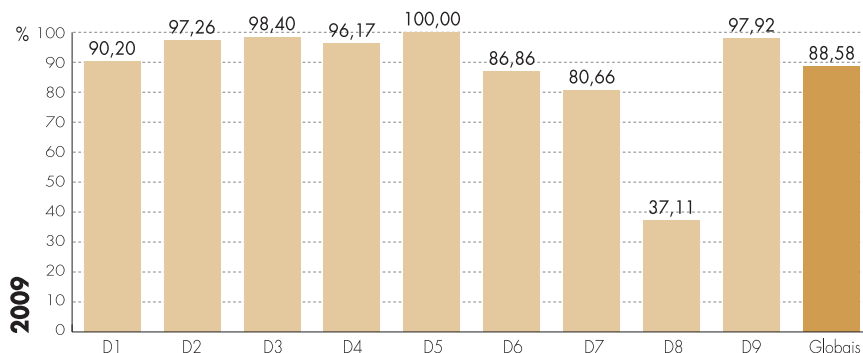
Os servizos de Centros cívico-sociais:

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 5 (64,95%), Distrito

9 (61,46%), Distrito 6 (58,39%), Distrito 4 (51,49%) e Distrito 7 (50,00%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 8 (6,19%), Distrito 2 (7,53%), Distrito 1 (27,45%) e Distrito 3 (41,49%).

1.1.7 Puntos de recolla selectiva de residuos



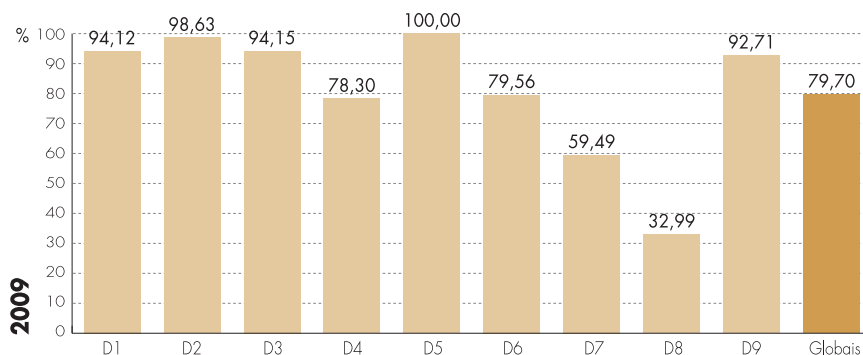
Comentarios:

Servizos de punto de recolla selectiva:

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 5 (100,00%), Distrito 3 (98,40%), Distrito 9 (97,92%), Distrito 2 (97,26%), Distrito 4 (96,17%) e Distrito 1 (90,20%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 8 (37,11%), Distrito 7 (80,66%) e Distrito 6 (86,86%)

1.1.8 Entidades financeiras (bancos ou caixas)



Comentarios:

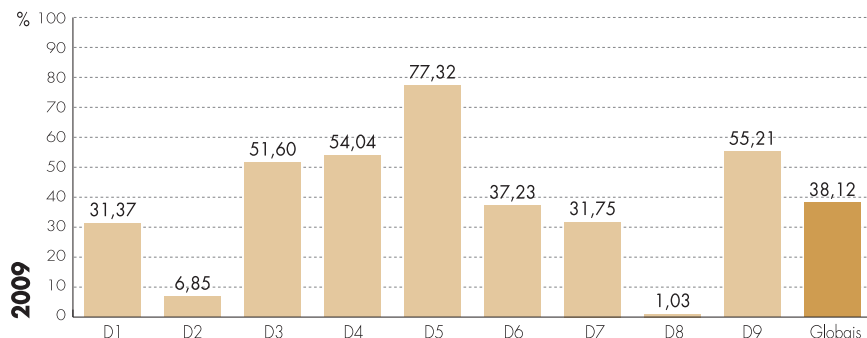
Os servizos de Entidades financeiras (bancos ou caixas):

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 5 (100,00%), Distrito

2 (98,63%), Distrito 3 (94,15%), Distrito 1 (94,12%) e Distrito 9 (92,71%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 8 (32,99%), Distrito 7 (59,49%), Distrito 4 (78,30%) e Distrito 6 (79,56%).

1.1.9 Espazos deportivos



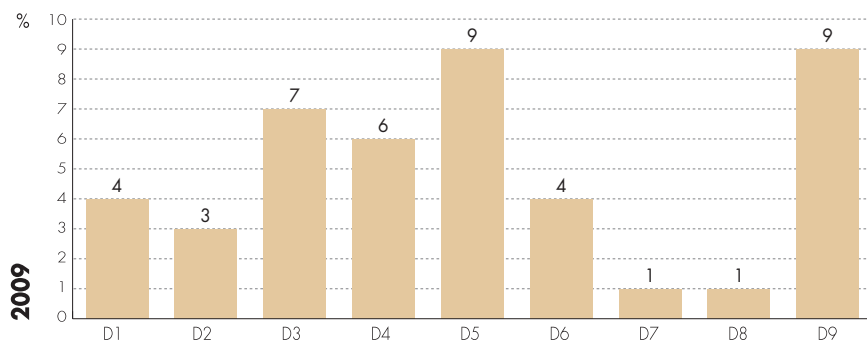
Comentarios:

Servizos de Espazos deportivos:

Posúen un valor nivel de servizo superior á media municipal: Distrito 5 (77,32%), Distrito 9 (55,21%), Distrito 4 (54,04%) e Distrito 3 (51,60%).

Os seguintes distritos presentan un nivel de servizo inferior á media municipal: Distrito 8 (1,03%), Distrito 2 (6,85%), Distrito 1 (31,37%), Distrito 7 (31,75%), Distrito 6 (37,23%)

1.2 Número de servizos básicos por en cima da media municipal



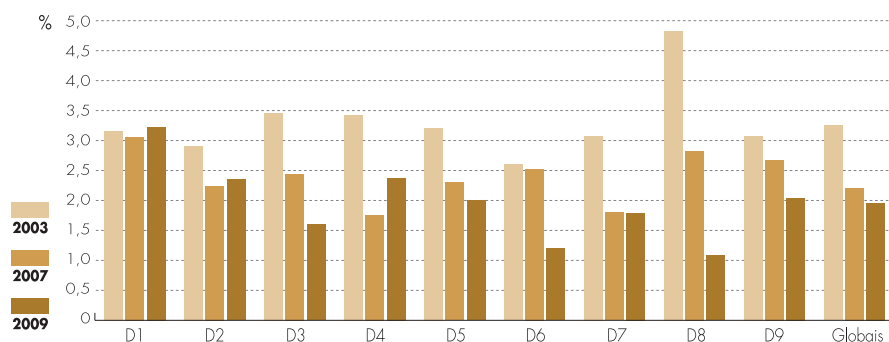
2. MOBILIDADE E TRANSPORTE

2.1 Comparativo de datos por distrito no período de 2003-2007-2009 (Evolución por distrito e ano)

Evolución:

- Viaxes diarias ao traballo.
- Tempo medio por viaxe ao traballo.
- A distancia media para o traballo.
- Medio de transporte para o traballo.

Viaxes diarias ao traballo



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	3,16	3,06	3,23	2,17%	sobe
Distrito 2	2,91	2,24	2,35	-23,83%	baixa
Distrito 3	3,46	2,44	1,6	-116,25%	baixa
Distrito 4	3,43	1,76	2,37	-44,73%	baixa
Distrito 5	3,21	2,30	2,00	-60,50%	baixa
Distrito 6	2,60	2,52	1,2	-116,67%	baixa
Distrito 7	3,08	1,80	1,79	-72,07%	baixa
Distrito 8	4,83	2,83	1,08	-347,22%	baixa
Distrito 9	3,08	2,67	2,04	-50,98%	baixa
Globais	3,25	2,21	1,96	-66,23%	baixa

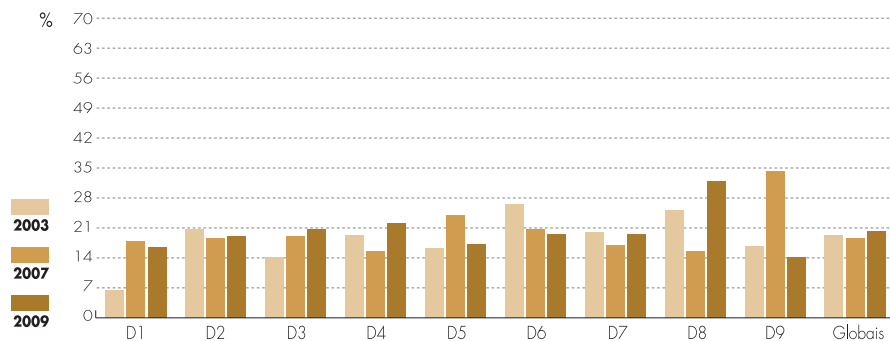
Comentarios:

Viaxes diarias para o traballo:

- Descende en 88,88% dos distritos.
- Diminúe nos Distritos 8, 3 e 6.

- Aumenta (2,17%) no Distrito 1.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 66,23%.

Tempo medio por viaxe ao traballo



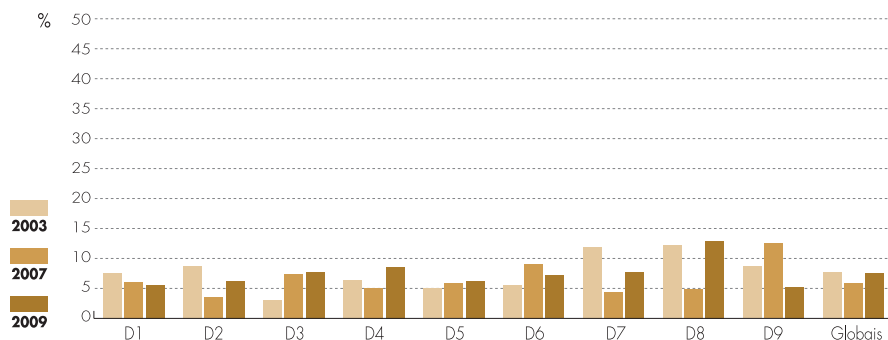
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	6,40	17,9	16,51	61,24%	sobe
Distrito 2	20,57	18,46	19,15	-7,42%	baixa
Distrito 3	14,15	19,14	20,58	31,24%	sobe
Distrito 4	19,32	15,43	22,05	12,38%	sobe
Distrito 5	16,21	23,96	17,23	5,92%	sobe
Distrito 6	26,41	20,79	19,45	-35,78%	baixa
Distrito 7	20,07	16,90	19,49	-2,98%	baixa
Distrito 8	25,00	15,42	31,81	21,41%	sobe
Distrito 9	16,74	34,33	14,02	-19,40%	baixa
Global	19,19	18,51	20,22	5,09%	sobe

Comentarios:

○ tempo medio por viaxe ao traballo:

- Aumenta no 55,55% dos distritos.
- Decrece drasticamente no Distrito 6.
- Aumenta drasticamente no distrito 1.
- Este parámetro está experimentando un aumento global de 5,09%.

Distancia media para o traballo



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	7,53	6,09	5,58	-34,95%	baixa
Distrito 2	8,68	3,50	6,30	-37,78%	baixa
Distrito 3	3,02	7,38	7,73	60,93%	sobe
Distrito 4	6,36	5,06	8,54	25,53%	sobe
Distrito 5	5,00	5,84	6,27	20,26%	sobe
Distrito 6	5,55	9,06	7,17	22,59%	sobe
Distrito 7	11,90	4,43	7,76	-53,35%	baixa
Distrito 8	12,29	4,89	12,91	4,80%	sobe
Distrito 9	8,66	12,50	5,28	-64,02%	baixa
Globais	7,78	5,86	7,62	-2,11%	baixa

Comentarios:

A distancia media para o traballo:

- Incrementase no 55,55% dos distritos.
- Decrece drasticamente no distrito 9.
- Aumenta drasticamente no distrito 3, mais con valores semellantes en 2007.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 2,11%.

Medio de transporte para o traballo

2003	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	6,00%	47,30%	47,20%	19,00%	21,20%	21,40%	32,80%	0,00%	7,70%
Privado	78,00%	34,30%	39,00%	55,60%	60,60%	64,30%	56,50%	72,20%	82,00%
Público	16,00%	18,40%	13,80%	25,40%	18,20%	14,30%	10,70%	27,80%	10,30%
2007	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	22,58%	36,14%	34,62%	23,74%	12,00%	30,23%	31,58%	12,50%	27,78%
Privado	62,90%	51,81%	58,65%	52,52%	74,00%	50,00%	45,61%	70,83%	55,56%
Público	14,52%	12,05%	6,73%	23,74%	14,00%	19,77%	22,81%	16,67%	16,66%
2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	36,17%	36,92%	16,95%	13,64%	23,21%	14,06%	10,30%	8,33%	17,86%
Privado	59,57%	55,38%	59,32%	68,18%	51,79%	62,50%	56,36%	72,22%	75,00%
Público	4,26%	7,69%	23,73%	18,18%	25,00%	23,44%	33,33%	19,44%	7,14%

Variación 2003-2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	502,84%	-21,94%	-64,09%	-28,23%	9,50%	-34,29%	-68,59%	0,00%	131,91%
Privado	-23,62%	61,47%	52,11%	22,63%	-14,55%	-2,80%	-0,24%	0,03%	-8,54%
Público	-73,40%	-58,19%	71,95%	-28,42%	37,36%	63,90%	211,53%	-30,06%	-30,65%

Tendencia	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	sobe	baixa	baixa	baixa	sobe	baixa	baixa	sobe	sobe
Privado	baixa	sobe	sobe	sobe	baixa	baixa	baixa	sobe	baixa
Público	baixa	baixa	sobe	baixa	sobe	sobe	sobe	baixa	baixa

Comentarios:

○ medio de transporte non motorizado para o traballo:

- Decrece en 55,55% dos distritos.
- Aumenta drasticamente nos Distritos 9 e 1.
- Diminúe drasticamente nos Distritos 3 e 7.

○ medios de transporte privado para o traballo:

- Decrece en 55,55% dos distritos.
- Aumenta considerabelmente nos Distritos 2 e 3.
- Descende moderadamente no Distrito 1.

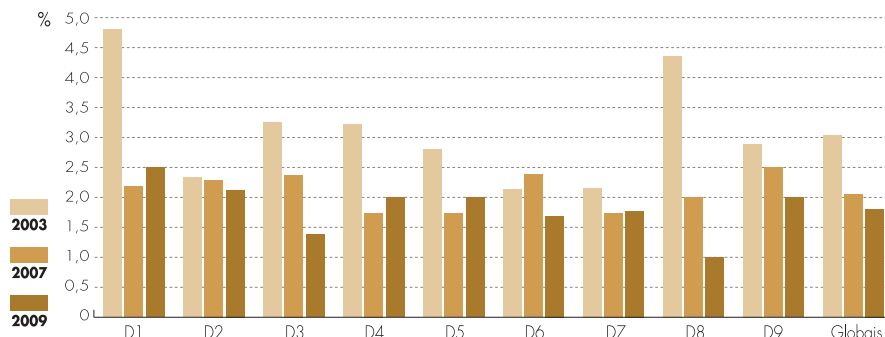
○ medio de transporte público para o traballo:

- Manifesta unha tendencia decrecente en 55,55% dos distritos.
- Aumenta considerabelmente no Distritos 3 7.
- Presenta unha tendencia moderadamente decrecente nos distritos 1 e 2.

Evolución de:

- Viaxes diarias ao centro de ensino.
- Tempo medio por viaxe para o centro de ensino.
- A distancia media para o centro de ensino.
- Medio de transporte para o centro de ensino.

Viaxes diarias ao centro de ensino



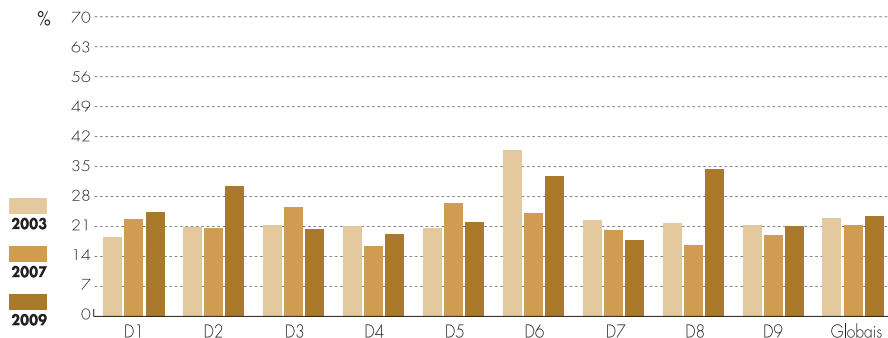
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	4,80	2,18	2,50	-92,00%	baixa
Distrito 2	2,33	2,29	2,12	-9,91%	baixa
Distrito 3	3,25	2,37	1,38	-135,51%	baixa
Distrito 4	3,22	1,74	2,00	-61,00%	baixa
Distrito 5	2,80	1,73	2,00	-40,00%	baixa
Distrito 6	2,13	2,38	1,69	-26,04%	baixa
Distrito 7	2,16	1,74	1,77	-22,03%	baixa
Distrito 8	4,36	2,00	1,00	-336,00%	baixa
Distrito 9	2,89	2,5	2,00	-44,50%	baixa
Globais	3,03	2,05	1,81	-67,20%	baixa

Comentarios:

As viaxes diarias ao centro de ensino:

- Decrece en todos os distritos.
- Diminúe drasticamente nos Distritos 3 e 8.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 67,20%.

Tempo medio por viaxe para o centro de ensino



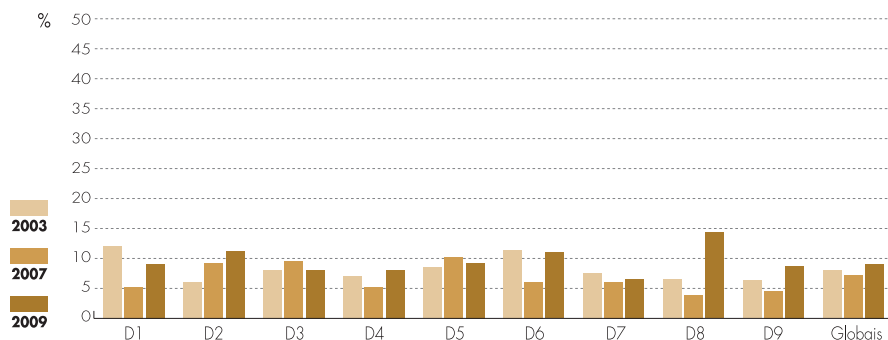
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	18,47	22,73	24,31	24,02%	sobe
Distrito 2	20,83	20,54	30,35	31,37%	sobe
Distrito 3	21,38	25,44	20,47	-4,45%	baixa
Distrito 4	21,03	16,52	19,32	-8,85%	baixa
Distrito 5	20,55	26,36	22,14	7,18%	sobe
Distrito 6	38,75	24,23	32,68	-18,57%	baixa
Distrito 7	22,48	20,06	17,84	-26,01%	baixa
Distrito 8	21,82	16,67	34,44	36,64%	sobe
Distrito 9	21,44	19,00	21,07	-1,76%	baixa
Globais	22,89	21,38	23,50	2,58%	sobe

Comentarios:

O tempo medio por viaxe para o centro de ensino:

- Decrece en 55,55% dos distritos.
- Descende moderadamente no Distrito 7.
- O parámetro está experimentando un aumento global de 2,58%

Distancia media para o centro de ensino



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	12,03	5,21	9,04	-33,08%	baixa
Distrito 2	6,04	9,19	11,21	46,12%	sobe
Distrito 3	8,04	9,59	8,09	0,62%	sobe
Distrito 4	7,06	5,18	8,05	12,30%	sobe
Distrito 5	8,50	10,20	9,23	7,91%	sobe
Distrito 6	11,41	6,07	10,99	-3,82%	baixa
Distrito 7	7,64	6,09	6,59	-15,93%	baixa
Distrito 8	6,50	3,89	14,35	54,70%	sobe
Distrito 9	6,31	4,54	8,78	28,13%	sobe
Globais	7,98	7,15	9,05	11,77%	sobe

Comentarios:

A distancia media para o centro de ensino:

- Aumenta en 66,66% dos distritos.
- Descende moderadamente nos Distritos 1 e 7.
- Sube drasticamente nos Distritos 8 e 2.
- Este parámetro está experimentando un aumento global de 11,77%.

Medio de transporte para o centro de ensino

2003	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	33,33%	50,00%	43,80%	30,60%	10,00%	6,20%	16,00%	18,20%	33,30%
Privado	33,33%	22,20%	43,70%	22,20%	40,00%	25,00%	40,00%	18,20%	22,20%
Público	33,33%	27,80%	12,50%	47,20%	50,00%	68,80%	44,00%	63,60%	44,50%
2007	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	18,18%	37,50%	40,74%	26,09%	27,27%	38,46%	25,71%	50,00%	0,00%
Privado	54,55%	37,50%	29,63%	17,39%	27,27%	7,69%	17,14%	0,00%	25,00%
Público	27,27%	25,00%	29,63%	56,52%	45,46%	53,85%	57,15%	50,00%	75,00%
2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	18,75%	17,65%	15,63%	0,00%	0,00%	42,86%	19,35%	0,00%	0,00%
Privado	31,25%	41,18%	15,63%	34,09%	14,29%	7,14%	58,06%	0,00%	7,14%
Público	50,00%	41,18%	68,75%	65,91%	85,71%	50,00%	22,58%	100,00%	92,86%

Variación 2003-2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	-43,74%	-64,71%	-64,33%	-100,00%	-100,00%	591,24%	20,97%	-100,00%	-100,00%
Privado	-6,24%	85,48%	-64,24%	53,56%	-64,29%	-71,43%	45,16%	-100,00%	-67,82%
Público	50,02%	48,12%	450,00%	39,64%	71,43%	-27,33%	-48,68%	57,23%	108,67%

Tendencia	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	baixa	baixa	baixa	baixa	baixa	sobe	sobe	baixa	baixa
Privado	baixa	sobe	baixa	sobe	baixa	baixa	sobe	baixa	baixa
Público	sobe	sobe	sobe	sobe	sobe	baixa	baixa	sobe	sobe

Comentarios:

○ medio de transporte non motorizado para o centro de ensino:

- Decrece en 77,77% dos distritos.
- Incrementase drasticamente no Distrito 6.
- Presenta un descenso drástico nos Distritos 4, 5, 8 e 9.

○ medio de transporte privado para o centro de ensino:

- Decrece en 66,66% dos distritos.
- Aumenta considerabelmente nos Distritos 2 e 4.
- Descende significativamente nos Distritos 6 e 8.

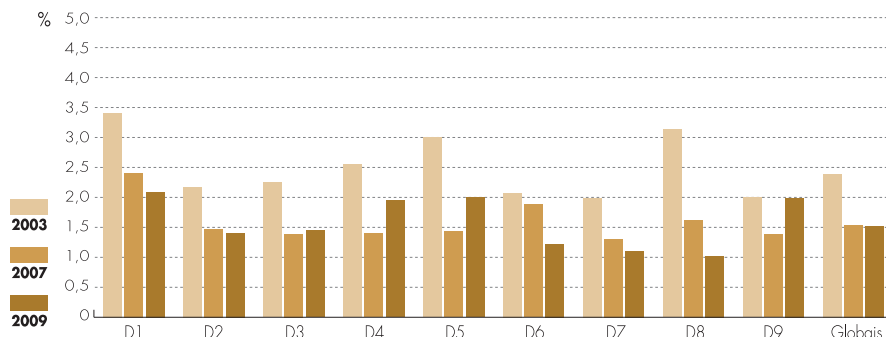
○ medio de transporte público para a o centro de ensino:

- Incrementase no 77,77% dos distritos.
- Aumenta drasticamente nos distritos 3 e 9.
- Descende moderadamente nos Distritos 6 e 7.

Evolución:

- Viaxes diarias ás compras diarias.
- Tempo medio por viaxe ás compras diarias.
- Distancia media para as compras diarias.
- Medio de transporte para as compras diarias.

Viaxes diarias ás compras diarias



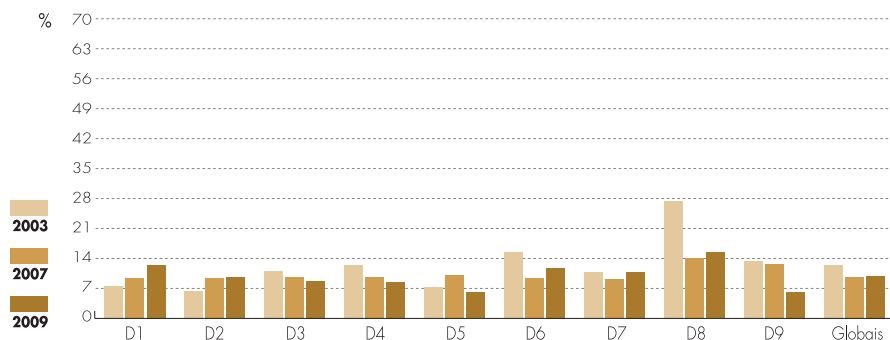
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	3,41	2,41	2,09	-63,16%	baixa
Distrito 2	2,17	1,47	1,41	-53,90%	baixa
Distrito 3	2,25	1,39	1,45	-55,17%	baixa
Distrito 4	2,55	1,40	1,95	-30,77%	baixa
Distrito 5	3,00	1,43	2,00	-50,00%	baixa
Distrito 6	2,07	1,88	1,22	-69,67%	baixa
Distrito 7	1,99	1,31	1,11	-79,28%	baixa
Distrito 8	3,13	1,62	1,02	-206,86%	baixa
Distrito 9	2,00	1,38	1,99	-0,50%	baixa
Globais	2,39	1,54	1,52	-56,85%	baixa

Comentarios:

Viaxes diarias ás compras diarias:

- Decrece en todos os distritos.
- Diminúe drasticamente no Distrito 8.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 56,85%.

Tempo medio por viaxe ás compras diarias



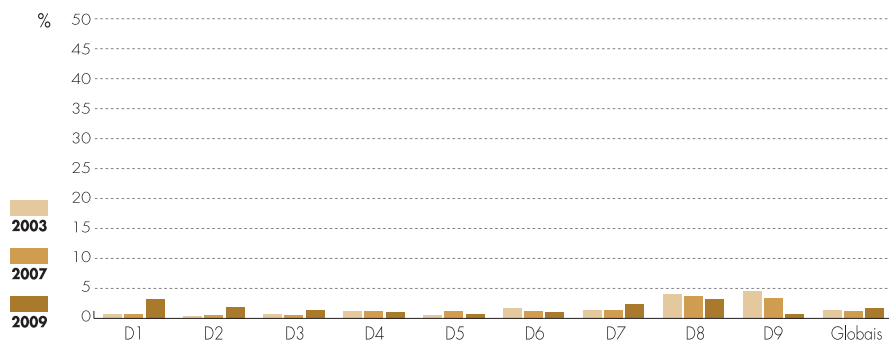
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	7,50	9,45	12,40	39,52%	sobe
Distrito 2	6,39	9,35	9,55	33,09%	sobe
Distrito 3	11,06	9,73	8,78	-25,97%	baixa
Distrito 4	12,49	9,61	8,48	-47,29%	baixa
Distrito 5	7,33	10,20	6,03	-21,56%	baixa
Distrito 6	15,58	9,33	11,73	-32,82%	baixa
Distrito 7	10,79	9,10	10,82	0,28%	sobe
Distrito 8	27,38	14,17	15,41	-77,68%	baixa
Distrito 9	13,39	12,74	6,21	-115,62%	baixa
Globais	12,39	9,70	9,90	-25,10%	baixa

Comentarios:

O tempo medio por viaxe ás compras diarias:

- Decrece no 66,66% dos distritos.
- Descende drasticamente no Distrito 9.
- Incrementase nos Distritos 1 e 2.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 25,1%.

Distancia media para as compras diarias



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	0,64	0,76	3,28	80,49%	sobe
Distrito 2	0,32	0,54	1,93	83,42%	sobe
Distrito 3	0,69	0,60	1,33	48,12%	sobe
Distrito 4	1,17	1,28	1,08	-8,33%	baixa
Distrito 5	0,50	1,24	0,74	32,43%	sobe
Distrito 6	1,79	1,28	1,00	-79,00%	baixa
Distrito 7	1,36	1,34	2,32	41,38%	sobe
Distrito 8	4,04	3,71	3,16	-27,85%	baixa
Distrito 9	4,52	3,41	0,80	-465,00%	baixa
Globais	1,46	1,16	1,78	18,03%	sobe

Comentarios:

Distancia media para as compras diarias:

- Aumenta no 55,55% dos distritos.
- Descende drasticamente no Distrito 9.
- Incrementábase drasticamente nos Distritos 1 e 2.
- Este parámetro está experimentando un aumento global de 18,03%.

Medio de transporte para as compras diarias

2003	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	91,50%	100,00%	49,50%	84,80%	95,00%	67,40%	73,30%	60,90%	34,10%
Privado	9,50%	0,00%	40,40%	14,20%	2,50%	23,20%	23,40%	23,40%	58,60%
Público	0,00%	0,00%	10,10%	1,00%	2,50%	9,40%	3,30%	15,70%	7,30%
2007	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	90,11%	94,23%	86,08%	80,91%	76,06%	86,44%	76,52%	40,00%	25,81%
Privado	9,89%	5,13%	11,86%	14,55%	23,94%	11,86%	17,41%	50,00%	64,52%
Público	0,00%	0,64%	2,06%	4,54%	0,00%	1,70%	6,07%	10,00%	9,67%
2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	56,04%	75,18%	87,65%	87,10%	92,78%	85,07%	68,38%	70,10%	86,46%
Privado	42,86%	23,40%	11,76%	11,98%	3,09%	14,18%	30,51%	20,62%	12,50%
Público	1,10%	1,42%	0,59%	0,92%	4,12%	0,75%	1,10%	9,28%	1,04%

Variación 2003-2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	-38,75%	-24,82%	77,06%	2,71%	-2,33%	26,22%	-6,71%	15,11%	153,54%
Privado	351,13%	0,00%	-70,88%	-15,62%	23,71%	-38,88%	30,40%	-11,89%	-78,67%
Público	0,00%	0,00%	-94,18%	-7,83%	64,95%	-92,06%	-66,58%	-40,90%	-85,73%

Tendencia	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	baixa	baixa	sobe	sobe	baixa	sobe	baixa	sobe	sobe
Privado	sobe	sobe	baixa	baixa	sobe	baixa	sobe	baixa	baixa
Público	sobe	sobe	baixa	baixa	sobe	baixa	baixa	baixa	baixa

Comentarios:

○ medio de transporte non motorizado para as compras diarias:

- Aumenta no 55,55% dos distritos.
- Incrementase drasticamente nos Distritos 9 e 3.
- Descende moderadamente no Distrito 2.

○ medio de transporte privado para as compras diarias:

- Aumenta en 55,55% dos distritos.
- Crece drasticamente no Distrito 1.
- Rexistra unha tendencia descendente significativa nos Distritos 3 e 9.

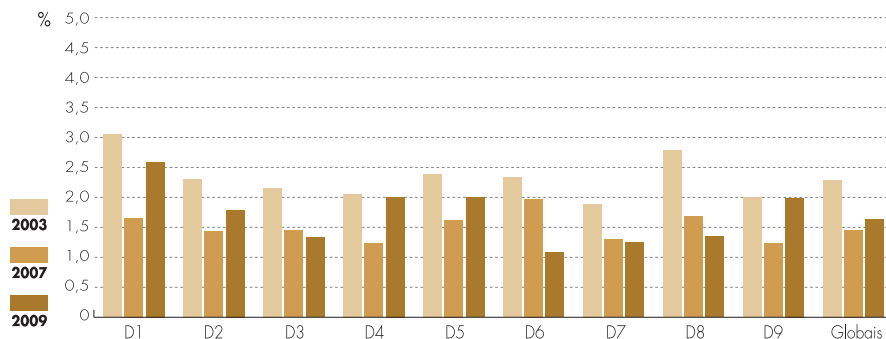
○ medio de transporte público para ir ás compras diarias:

- Incrementase no 66,66% dos distritos.
- Presenta un incremento drástico no Distrito 5.
- Descende drasticamente nos Distritos 3 e 9.

Evolución:

- Viaxes diarias para o lecer semanal.
- Tempo medio por viaxe para o lecer semanal.
- Distancia media para o lecer semanal.
- Medio de transporte para o lecer semanal.

Viaxes diarias para o lecer semanal



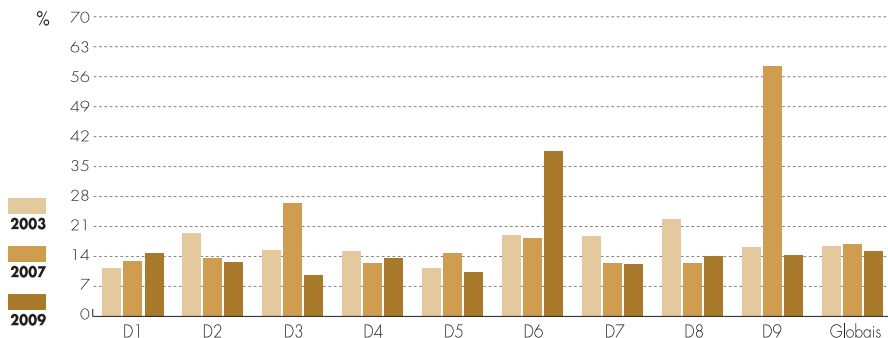
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	3,05	1,66	2,59	-17,76%	baixa
Distrito 2	2,31	1,43	1,79	-29,05%	baixa
Distrito 3	2,16	1,45	1,33	-62,41%	baixa
Distrito 4	2,06	1,23	2,01	-2,49%	baixa
Distrito 5	2,39	1,62	2,00	-19,50%	baixa
Distrito 6	2,33	1,97	1,08	-115,74%	baixa
Distrito 7	1,89	1,30	1,25	-51,20%	baixa
Distrito 8	2,78	1,68	1,35	-105,93%	baixa
Distrito 9	2,00	1,23	1,99	-0,50%	baixa
Globais	2,29	1,46	1,63	-40,22%	baixa

Comentarios:

Viaxes diarias para o lecer semanal:

- Descende en todos os distritos.
- Diminúe drasticamente nos Distritos 8 e 6.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 40,22%.

Tempo medio por viaxe para o lecer semanal



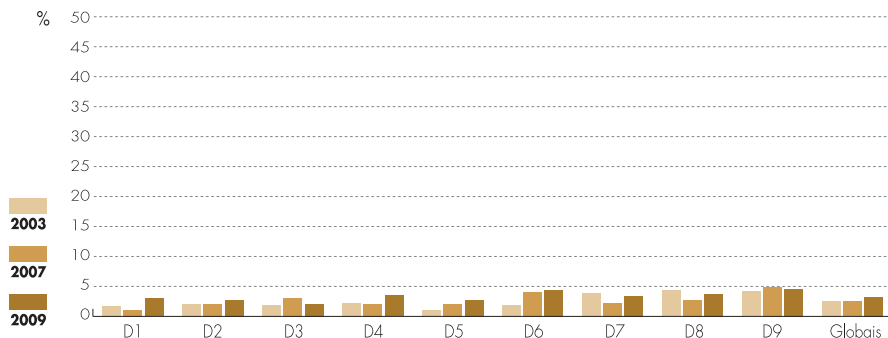
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	11,34	12,94	14,89	23,84%	sobe
Distrito 2	19,46	13,69	12,7	-53,23%	baixa
Distrito 3	15,41	26,37	9,56	-61,19%	baixa
Distrito 4	15,15	12,38	13,70	-10,58%	baixa
Distrito 5	11,23	14,84	10,46	-7,36%	baixa
Distrito 6	18,97	18,34	38,67	50,94%	sobe
Distrito 7	18,74	12,39	12,33	-51,99%	baixa
Distrito 8	22,78	12,50	13,98	-62,95%	baixa
Distrito 9	16,15	58,55	14,38	-12,31%	baixa
Globais	16,52	16,93	15,16	-8,95%	baixa

Comentarios:

O tempo medio por viaxe para o lecer semanal:

- Diminúe en 77,77% dos distritos.
- Descende drasticamente nos Distritos 8 e 3.
- Aumenta dasticamente no Distrito 6.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 8,95%.

Distancia media para o lecer semanal



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	1,67	1,13	2,98	43,96%	sobe
Distrito 2	2,07	2,08	2,70	23,33%	sobe
Distrito 3	1,87	3,03	2,04	8,33%	sobe
Distrito 4	2,19	2,02	3,50	37,43%	sobe
Distrito 5	1,00	2,10	2,77	63,90%	sobe
Distrito 6	1,93	4,10	4,47	56,82%	sobe
Distrito 7	3,93	2,18	3,42	-14,91%	baixa
Distrito 8	4,32	2,79	3,77	-14,59%	baixa
Distrito 9	4,17	4,96	4,55	8,35%	sobe
Globais	2,55	2,48	3,27	22,13%	sobe

Comentarios:

A distancia media para o lecer semanal:

- Aumenta no 77,77% dos distritos.
- Decrece moderadamente nos Distritos 7 e 8.
- Aumenta drasticamente nos Distritos 5 e 6.
- Este parámetro está experimentando un aumento global de 22,13%.

Medio de transporte para lecer semanal

2003	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	69,90%	69,90%	49,50%	70,50%	68,20%	57,30%	50,80%	50,80%	39,00%
Privado	25,30%	25,30%	40,40%	23,60%	24,20%	26,70%	40,50%	36,50%	53,70%
Público	4,80%	4,80%	10,10%	5,90%	7,60%	16,00%	8,70%	12,70%	7,30%
2007	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	80,90%	43,81%	71,02%	64,36%	60,27%	50,00%	66,70%	50,00%	62,07%
Privado	15,73%	16,19%	17,67%	14,85%	28,77%	27,68%	19,51%	26,67%	17,24%
Público	3,37%	40,00%	11,37%	20,79%	10,96%	22,32%	13,82%	23,33%	20,69%
2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	71,57%	69,18%	70,41%	52,42%	50,52%	75,00%	50,38%	49,48%	40,63%
Privado	17,65%	24,66%	17,75%	31,28%	15,46%	17,24%	42,86%	25,77%	45,83%
Público	10,78%	6,16%	11,83%	16,30%	34,02%	7,76%	6,77%	24,74%	13,54%

Variación 2003-2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	2,39%	-1,03%	42,25%	-25,64%	-25,93%	30,89%	-0,83%	-2,59%	4,17%
Privado	-30,25%	-2,54%	-56,06%	32,53%	-36,10%	-35,43%	5,82%	-29,39%	-14,65%
Público	124,67%	28,42%	17,17%	176,26%	347,64%	-51,51%	-22,22%	94,82%	85,50%

Tendencia	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	sobe	baixa	sobe	baixa	baixa	sobe	baixa	baixa	sobe
Privado	baixa	baixa	baixa	sobe	baixa	baixa	sobe	baixa	baixa
Público	sobe	sobe	sobe	sobe	sobe	baixa	baixa	sobe	sobe

Comentarios:

○ medio de transporte non motorizado para o lecer semanal:

- Diminúe en 55,55% dos distritos.
- Crece moderadamente no Distrito 3.
- Decrece moderadamente nos Distritos 4 e 5.

○ medio de transporte privado para o lecer semanal.

- Decrece en 77,77% dos distritos.
- Aumenta moderadamente no Distrito 4.
- Descende drasticamente no Distrito 3.

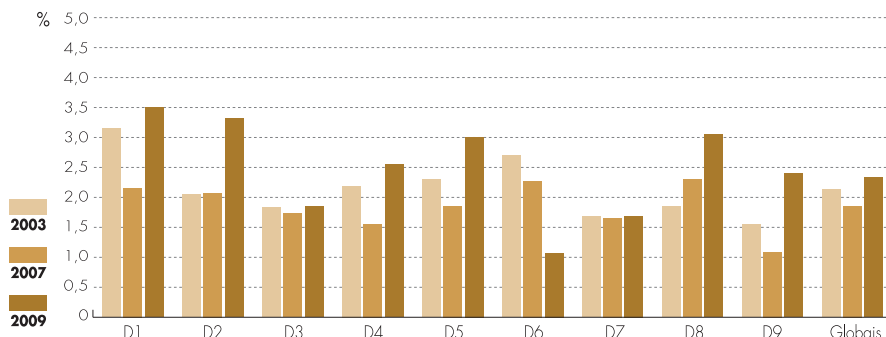
○ medio de transporte público para o lecer semanal:

- Aumenta no 77,77% dos distritos.
- Sobe drasticamente nos Distritos 1 e 4.
- Descende drasticamente no Distrito 6.

Evolución de:

- Viaxes diarias para o lecer de fin de semana.
- Tempo medio por viaxes para lecer de fin de semana.
- Distancia media para o lecer de fin de semana.
- Medio de transporte para o lecer de fin de semana.

Viaxes diarias para o lecer de fin de semana



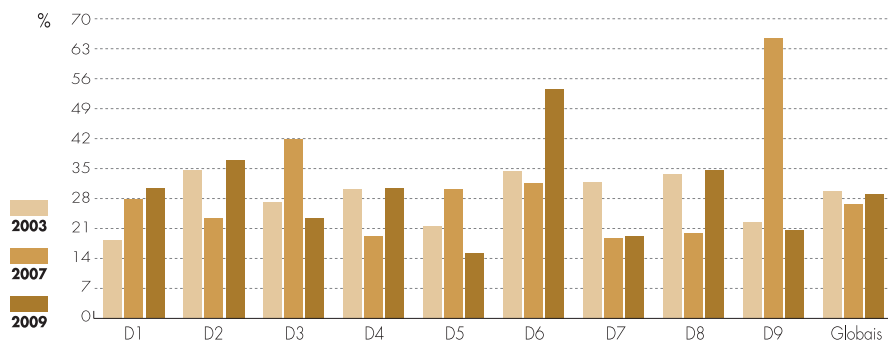
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	3,15	2,16	3,50	10,00%	sobe
Distrito 2	2,05	2,07	3,32	38,25%	sobe
Distrito 3	1,83	1,73	1,85	1,08%	sobe
Distrito 4	2,19	1,56	2,55	14,12%	sobe
Distrito 5	2,30	1,86	3,01	23,59%	sobe
Distrito 6	2,70	2,27	1,07	-152,34%	baixa
Distrito 7	1,68	1,66	1,69	0,59%	sobe
Distrito 8	1,85	2,30	3,05	39,34%	sobe
Distrito 9	1,55	1,09	2,40	35,42%	sobe
Globalis	2,13	1,86	2,33	8,75%	sobe

Comentarios:

As viaxes para o lecer de fin de semana:

- Diminúe en 88,88% dos distritos.
- Decrece drasticamente no distrito 6.
- Aumenta considerabelmente nos Distritos 2 e 8.
- Este parámetro está experimentando un aumento global de 8,75%.

Tempo medio por viaxe para o lecer de fin de semana



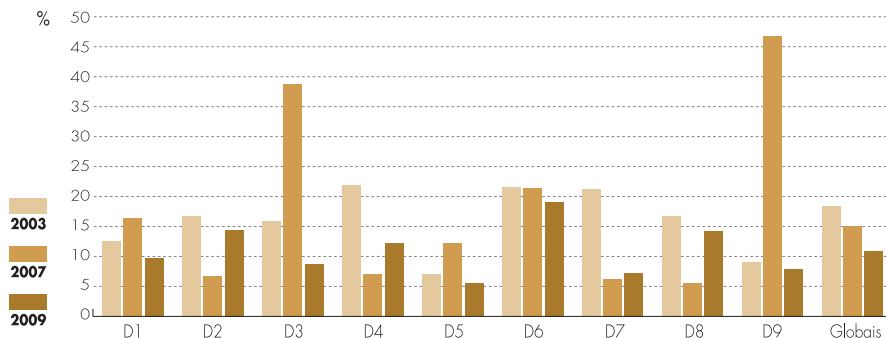
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	18,40	27,77	30,33	39,33%	sobe
Distrito 2	34,57	23,34	36,95	6,44%	sobe
Distrito 3	27,19	41,89	23,47	-15,85%	baixa
Distrito 4	30,32	19,18	30,45	0,43%	sobe
Distrito 5	21,66	30,14	15,15	-42,97%	baixa
Distrito 6	34,46	31,53	53,63	35,74%	sobe
Distrito 7	31,95	18,71	19,33	-65,29%	baixa
Distrito 8	33,62	20,00	34,54	2,66%	sobe
Distrito 9	22,58	65,42	20,68	-9,19%	baixa
Globais	29,78	26,75	29,15	-2,16%	baixa

Comentarios:

O tempo medio por viaxe para o lecer de fin de semana:

- Decrece no 44,4% dos distritos.
- Diminúe drasticamente nos Distritos 7 e 5.
- Aumenta significativamente no Distrito 1.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 2,16%.

Distancia media para o lecer de fin de semana



2003	2007	2009	Evolución 2003-2009		
Distrito 1	12,60	16,46	9,73	-29,50%	baixa
Distrito 2	16,70	6,77	14,38	-16,13%	baixa
Distrito 3	15,93	38,82	8,72	-82,68%	baixa
Distrito 4	21,87	7,06	12,19	-79,41%	baixa
Distrito 5	7,00	12,19	5,48	-27,74%	baixa
Distrito 6	21,55	21,44	19,04	-13,18%	baixa
Distrito 7	21,18	6,26	7,21	-193,76%	baixa
Distrito 8	16,70	5,56	14,16	-17,94%	baixa
Distrito 9	9,13	46,83	7,85	-16,31%	baixa
Globais	18,47	14,99	10,97	-68,41%	baixa

Comentarios:

A distancia media para o lecer de fin de semana:

- Diminúe en todos os distritos.
- Descende drasticamente nos Distritos 7 e 3.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 68,41%.

Medios de transporte para o lecer de fin de semana.

2003	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	37,50%	37,50%	23,00%	10,80%	31,40%	16,70%	15,00%	12,20%	18,90%
Privado	53,80%	53,80%	68,10%	81,80%	59,70%	63,50%	72,70%	77,00%	73,60%
Público	8,70%	8,70%	8,90%	7,40%	8,90%	19,80%	12,30%	10,80%	7,50%
2007	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	29,79%	14,01%	22,29%	28,44%	16,22%	15,91%	45,45%	33,33%	8,33%
Privado	64,89%	59,24%	69,88%	46,79%	67,57%	73,48%	37,94%	56,67%	79,17%
Público	5,32%	26,75%	7,83%	24,77%	16,21%	10,61%	16,61%	10,00%	12,50%
2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	38,24%	13,01%	17,22%	10,68%	27,84%	13,39%	20,22%	3,09%	20,83%
Privado	47,06%	72,60%	61,67%	72,65%	29,90%	69,64%	72,06%	68,04%	64,58%
Público	14,71%	14,38%	21,11%	16,67%	42,27%	16,96%	7,72%	28,87%	14,58%

Variación 2003-2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	1,96%	-65,30%	-25,12%	-1,08%	-11,35%	-19,80%	34,80%	-74,65%	10,23%
Privado	-12,53%	34,95%	-9,45%	-11,19%	-49,92%	9,67%	-0,88%	-11,63%	-12,25%
Público	69,03%	65,33%	137,20%	125,23%	374,92%	-14,32%	-37,23%	167,28%	94,44%

Tendencia	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Non motorizado	sobe	baixa	baixa	baixa	baixa	baixa	sobe	baixa	sobe
Privado	baixa	sobe	baixa	baixa	baixa	sobe	baixa	baixa	baixa
Público	sobe	sobe	sobe	sobe	sobe	baixa	baixa	sobe	sobe

Comentarios:

○ medio de transporte non motorizado para o lecer fin de semana:

- Decrece no 66,66% dos distritos.
- Aumenta moderadamente no Distrito 7.
- Diminúe drasticamente nos Distritos 2 e 8.

○ medio de transporte privado para o lecer de fin de semana:

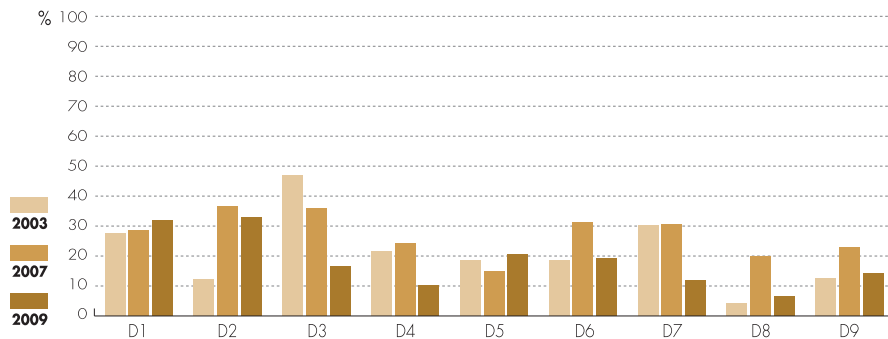
- Diminúe en 77,77% dos distritos.
- Aumenta moderadamente no Distrito 2.
- Descende drasticamente no Distrito 5.

○ medio de transporte público para o lecer fin de semana:

- Crece en 77,77% dos distritos.
- Sobe drasticamente nos Distritos 3, 4 e 8.
- Descende moderadamente no Distrito 7.

Viaxes sistemáticas

Transporte non motorizado



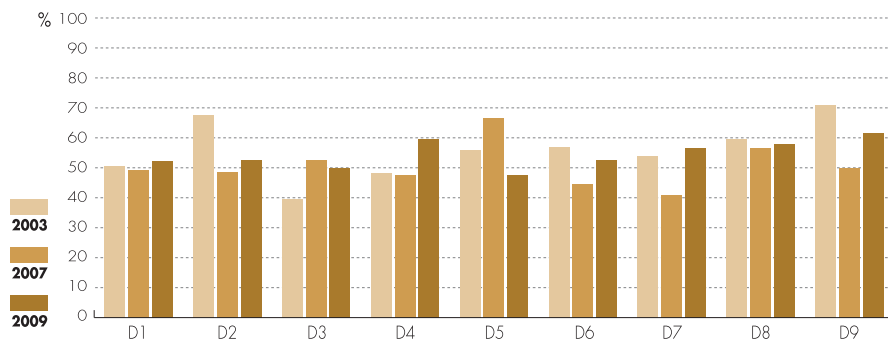
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	27,62%	28,62%	31,75%	13,01%	sobe
Distrito 2	12,30%	36,45%	32,93%	62,65%	sobe
Distrito 3	46,76%	35,88%	16,67%	-180,50%	baixa
Distrito 4	21,60%	24,07%	10,23%	-111,14%	baixa
Distrito 5	18,60%	14,70%	20,63%	9,84%	sobe
Distrito 6	18,60%	31,31%	19,23%	3,28%	sobe
Distrito 7	30,13%	30,58%	11,73%	-156,86%	baixa
Distrito 8	4,25%	20,00%	6,67%	36,28%	sobe
Distrito 9	12,50%	22,73%	14,29%	12,53%	sobe

Comentarios:

○ medio de transporte non motorizado:

- Crece en 66,66% dos distritos.
- Aumenta considerablemente no Distrito 2.
- Diminúe drsticamente nos Distritos 7, 3 e 4.

Transporte privado



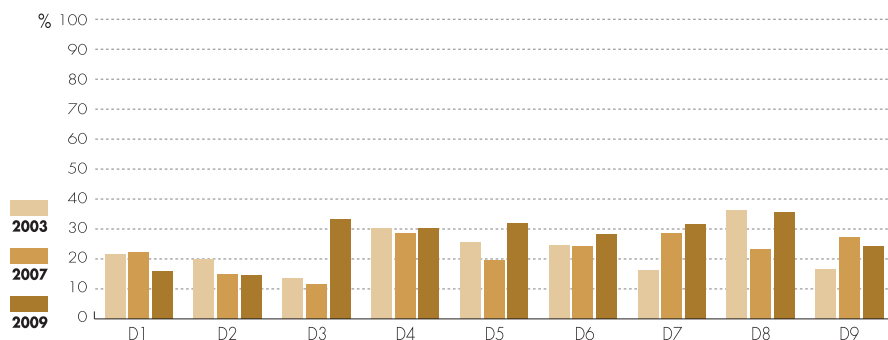
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	50,71%	49,27%	52,38%	3,19%	sobe
Distrito 2	67,69%	48,60%	52,44%	-29,08%	baixa
Distrito 3	39,57%	52,67%	50,00%	20,86%	sobe
Distrito 4	48,15%	47,53%	59,66%	19,29%	sobe
Distrito 5	55,81%	66,57%	47,62%	-17,20%	baixa
Distrito 6	56,98%	44,44%	52,56%	-8,41%	baixa
Distrito 7	53,85%	40,78%	56,63%	4,91%	sobe
Distrito 8	59,57%	56,67%	57,78%	-3,10%	baixa
Distrito 9	70,83%	50,00%	61,43%	-15,30%	baixa

Comentarios:

○ medio de transporte privado:

- Descende en 55,56% dos distritos.
- Aumenta moderadamente nos Distritos 3 e 4.
- Descende moderadamente no Distrito 2.

Transporte Público



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	21,67%	22,11%	15,87%	-36,55%	baixa
Distrito 2	20,01%	14,95%	14,63%	-36,77%	baixa
Distrito 3	13,67%	11,45%	33,33%	58,99%	sobe
Distrito 4	30,25%	28,40%	30,11%	-0,46%	baixa
Distrito 5	25,59%	19,68%	31,75%	19,40%	sobe
Distrito 6	24,42%	24,25%	28,21%	13,43%	sobe
Distrito 7	16,02%	28,64%	31,63%	49,35%	sobe
Distrito 8	36,18%	23,33%	35,56%	-1,74%	baixa
Distrito 9	16,67%	27,27%	24,29%	31,37%	sobe

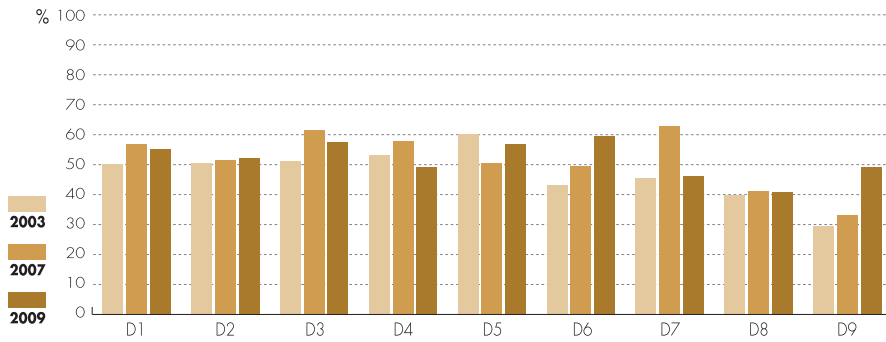
Comentarios:

○ medio de transporte público:

- Descende no 55,56% dos distritos.
- Aumenta drasticamente nos Distritos 3 e 7.
- Presenta unha tendencia moderadamente descendente nos Distritos 1 e 2.

Viaxes non sistemáticas

Transporte non motorizado



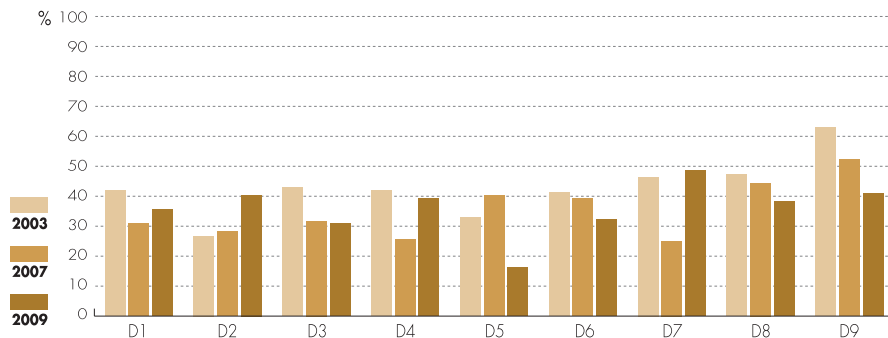
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	50,20%	56,95%	55,25%	9,14%	sobe
Distrito 2	50,39%	51,44%	52,19%	3,45%	sobe
Distrito 3	51,07%	61,38%	57,61%	11,35%	sobe
Distrito 4	53,16%	57,81%	49,12%	-8,22%	baixa
Distrito 5	60,12%	50,46%	57,04%	-5,40%	baixa
Distrito 6	43,24%	49,45%	59,67%	27,53%	sobe
Distrito 7	45,44%	62,73%	46,30%	1,86%	sobe
Distrito 8	39,80%	41,11%	40,89%	2,67%	sobe
Distrito 9	29,63%	33,33%	49,31%	39,91%	sobe

Comentarios:

Medio de transporte non motorizado:

- Aumenta en 77,77% dos distritos
- Sobe considerabelmente nos Distritos 3 e 6.
- Descende moderadamente nos Distritos 4 e 5.

Transporte Privado



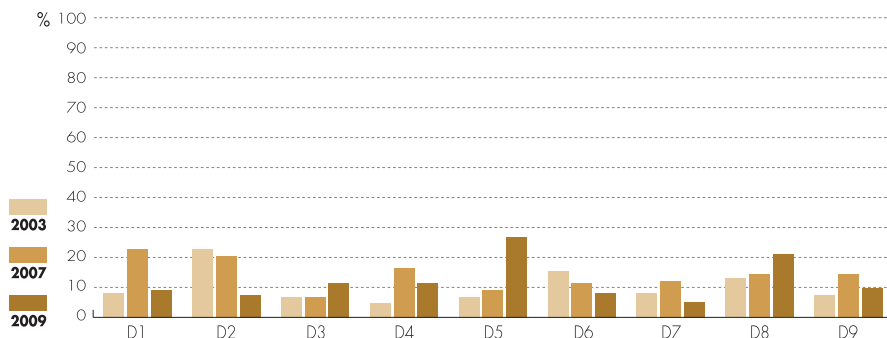
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	41,84%	30,79%	35,59%	-17,56%	baixa
Distrito 2	26,77%	28,23%	40,42%	33,77%	sobe
Distrito 3	42,85%	31,72%	31,02%	-38,14%	baixa
Distrito 4	41,93%	25,63%	39,38%	-6,48%	baixa
Distrito 5	32,95%	40,37%	16,15%	-104,02%	baixa
Distrito 6	41,22%	39,23%	32,32%	-27,54%	baixa
Distrito 7	46,45%	25,07%	48,52%	4,27%	sobe
Distrito 8	47,26%	44,44%	38,14%	-23,91%	baixa
Distrito 9	62,96%	52,38%	40,97%	-53,67%	baixa

Comentarios:

○ medio de transporte privado:

- Descende en 77,78% dos distritos.
- Diminúe drasticamente no Distrito 5.
- Aumenta moderadamente no Distrito 2.

Transporte Público



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	7,96%	22,84%	9,15%	13,01%	sobe
Distrito 2	22,84%	20,33%	7,39%	-209,07%	baixa
Distrito 3	6,68%	6,90%	11,37%	41,25%	sobe
Distrito 4	4,91%	16,56%	11,50%	57,30%	sobe
Distrito 5	6,93%	9,17%	26,80%	74,14%	sobe
Distrito 6	15,54%	11,32%	8,01%	-94,01%	baixa
Distrito 7	8,11%	12,20%	5,19%	-56,26%	baixa
Distrito 8	12,94%	14,45%	20,96%	38,26%	sobe
Distrito 9	7,41%	14,29%	9,72%	23,77%	sobe

Comentarios:

○ medio de transporte público:

- Incrementase no 66,67% dos distritos.
- Aumenta drasticamente no Distrito 5.
- Descende drasticamente no Distrito 2.

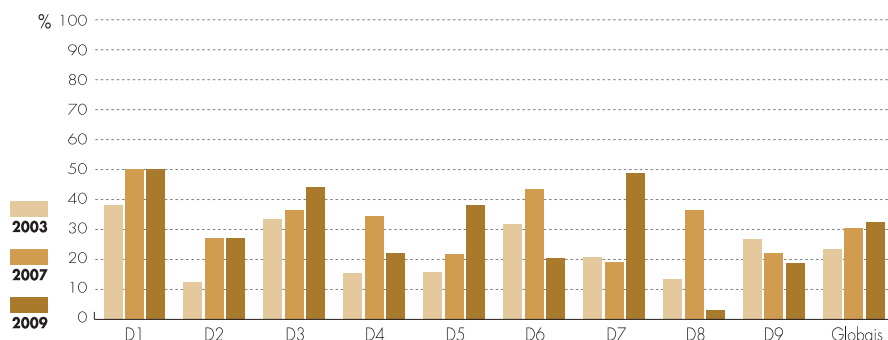
Conclusiones:

○ comportamento dos desprazamentos sistemáticos e non sistemáticos durante o período de 2003/07/09 evolúe de forma semellante.

3. TRANSPORTE ESCOLAR (INDICADOR COMÚN EUROPEO DE SUSTENTABILIDADE B 6)

3.1 Comparativo datos no período de 2003-2007-2009

Viaxe en automóbil particular para a escola



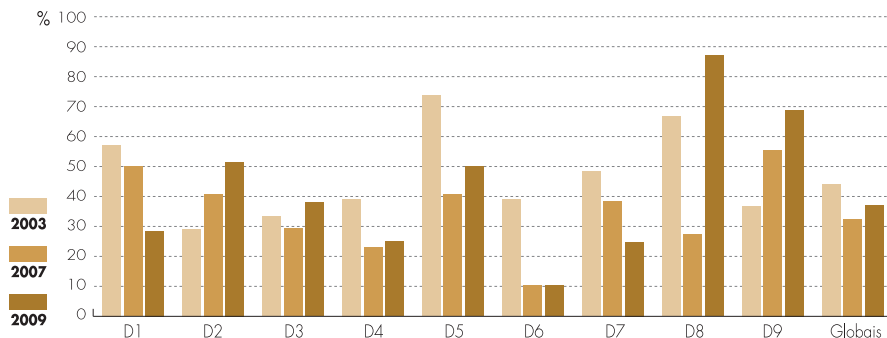
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	38,10%	50,00%	50,00%	23,80%	sobe
Distrito 2	12,50%	27,27%	27,27%	54,17%	sobe
Distrito 3	33,33%	36,59%	44,00%	24,25%	sobe
Distrito 4	15,60%	34,62%	22,22%	29,80%	sobe
Distrito 5	15,80%	21,88%	38,24%	58,68%	sobe
Distrito 6	31,70%	43,59%	20,51%	-54,54%	baixa
Distrito 7	20,70%	19,18%	48,67%	57,47%	sobe
Distrito 8	13,30%	36,36%	3,23%	-312,30%	baixa
Distrito 9	26,80%	22,22%	18,75%	-42,93%	baixa
Globais	23,50%	30,48%	32,43%	27,54%	sobe

Comentarios:

A viaxe en automóbil particular para ir á escola:

- Incrementábase no 66,67% dos distritos.
- Aumenta considerablemente nos Distritos 2, 5 e 7.
- Diminúe drasticamente no Distrito 8.
- Este parámetro está experimentando un aumento global de 27,54%.

Viaxe en transporte escolar para a escola



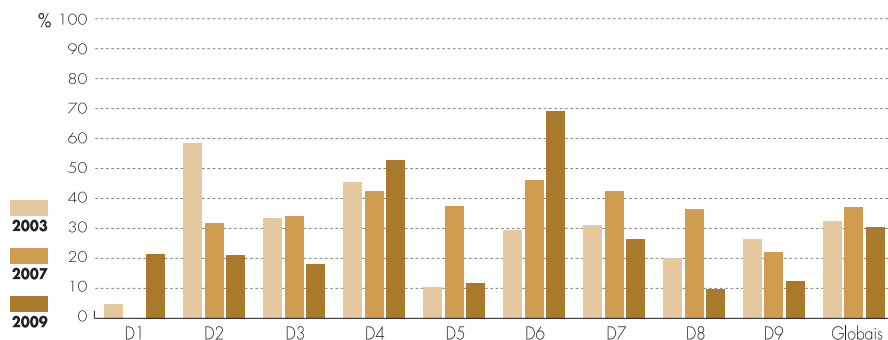
	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	57,10%	50,00%	28,57%	-99,85%	baixa
Distrito 2	29,20%	40,91%	51,52%	43,32%	sobe
Distrito 3	33,33%	29,27%	38,00%	12,29%	sobe
Distrito 4	39,10%	23,08%	25,00%	-56,40%	baixa
Distrito 5	73,70%	40,62%	50,00%	-47,40%	baixa
Distrito 6	39,00%	10,26%	10,26%	-280,25%	baixa
Distrito 7	48,30%	38,36%	24,78%	-94,93%	baixa
Distrito 8	66,70%	27,28%	87,10%	23,42%	sobe
Distrito 9	36,80%	55,56%	68,75%	46,47%	sobe
Globais	44,20%	32,38%	37,16%	-18,95%	baixa

Comentarios:

O desprazamento en transporte escolar para a escola:

- Descende no 55,56% dos distritos.
- Diminúe drasticamente nos Distritos 1 e 6.
- Aumenta considerablemente nos Distritos 2 e 9.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 18,95%.

Viaxe a pé para a escola



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Distrito 1	4,80%	0,00%	21,43%	77,60%	sobe
Distrito 2	58,30%	31,82%	21,21%	-174,84%	baixa
Distrito 3	33,33%	34,14%	18,00%	-85,17%	baixa
Distrito 4	45,30%	42,30%	52,78%	14,17%	sobe
Distrito 5	10,50%	37,50%	11,76%	10,75%	sobe
Distrito 6	29,30%	46,15%	69,23%	57,68%	sobe
Distrito 7	31,00%	42,46%	26,55%	-16,77%	baixa
Distrito 8	20,00%	36,36%	9,68%	-106,67%	baixa
Distrito 9	26,30%	22,22%	12,50%	-110,40%	baixa
Globais	32,30%	37,14%	30,41%	-6,22%	baixa

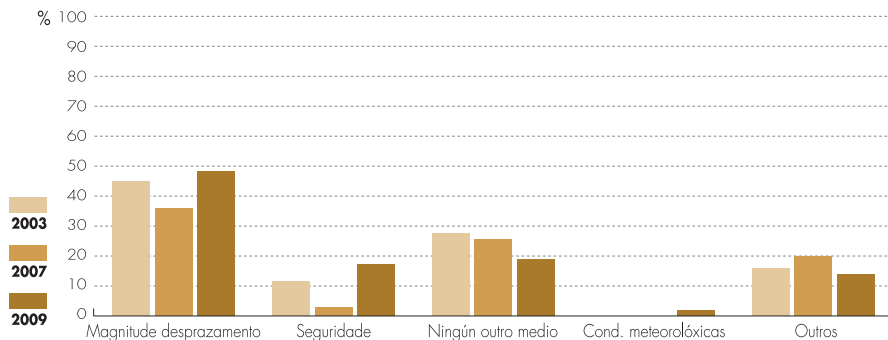
Comentarios:

Desprazamento camiñando para a escola:

- Diminúe en 55,56% dos distritos.
- Descende drasticamente nos Distritos 8, 2 e 9.
- Aumenta considerablemente no Distrito 1.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 6,22%.

Razóns para a utilización do automóbil particular para a escola

Resultados globais



	2003	2007	2009	Evolución 2003-2009	
Magnitude do desprazamento					
/falta de tempo	44,94%	35,85%	48,29%	6,94%	sobe
Seguranza	11,61%	2,83%	17,19%	32,46%	sobe
Ningún outro medio	27,53%	25,46%	18,96%	-45,20%	baixa
Condicións meteorolóxicas	0,00%	0,00%	1,83%	100,00%	sobe
Outros	15,92%	19,81%	13,73%	-15,95%	baixa

Comentarios:

Os motivos de utilización do automóbil particular que aumentan son: Magnitude do desprazamento / falta de tempo, seguranza e condicións meteorolóxicas.

Os motivos de utilización do automóbil particular que manifestan unha tendencia descendente son: ningún outro medio e outros.

Evolución dos resultados por distritos no período de 2003-2009

Motivos 2007	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Ningún outro medio	0,00%	50,00%	19,05%	23,81%	0,00%	27,78%	35,71%	25,00%	50,00%
Falta de tempo	85,71%	25,00%	33,33%	47,62%	57,14%	33,32%	14,29%	0,00%	0,00%
Condic. meteorolóxicas	0,00%	0,00%	9,52%	0,00%	0,00%	5,56%	0,00%	0,00%	0,00%
Seguranza	14,29%	0,00%	14,29%	9,52%	28,57%	5,56%	35,71%	75,00%	0,00%
Outros	0,00%	25,00%	23,81%	19,05%	14,29%	27,78%	14,29%	0,00%	50,00%
Motivos 2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Ningún outro medio	28,57%	11,11%	9,09%	31,25%	7,69%	22,22%	20,00%	0,00%	33,33%
Falta de tempo	50,00%	55,56%	36,36%	56,25%	0,00%	44,44%	52,73%	100,00%	16,67%
Condic. meteorolóxicas	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	11,11%	3,64%	0,00%	0,00%
Seguranza	0,00%	0,00%	45,45%	12,50%	92,31%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%
Outros	21,43%	33,33%	9,09%	0,00%	0,00%	22,22%	23,64%	0,00%	0,00%

Variación 2003-2009	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Ningún outro medio	100,00%	-350,00%	-109,52%	23,81%	100,00%	-25,00%	-78,57%	0,00%	-50,00%
Falta de tempo	-71,43%	55,00%	8,33%	15,34%	0,00%	25,03%	72,91%	100,00%	100,00%
Condic. meteorolóxicas	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	0,00%	0,00%
Seguranza	0,00%	0,00%	68,57%	23,81%	69,05%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Outros	100,00%	25,00%	-161,90%	0,00%	0,00%	-25,00%	39,56%	0,00%	0,00%

Tendencia	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Ningún outro medio	sobe	baixa	baixa	sobe	sobe	baixa	baixa	no varia	baixa
Falta de tempo	baixa	sobe	sobe	sobe	no varia	sobe	sobe	sobe	sobe
Condic. meteorolóxicas	no varia	no varia	no varia	no varia	no varia	sobe	sobe	no varia	no varia
Seguranza	no varia	no varia	sobe	sobe	sobe	no varia	no varia	no varia	sobe
Outros	sobe	sobe	baixa	no varia	no varia	baixa	sobe	no varia	baixa

Comentarios:

Os motivos de uso do automóbil particular debido á magnitude do desprazamento ou por falta de tempo:

- Diminúe drasticamente nos Distritos 1 e 5.
- Aumenta drasticamente nos Distritos 8 e 9.
- Este parámetro está experimentando un aumento global de 6,94%.

Os motivos de uso do automóbil particular por causa de seguranza:

- Experimenta unha subida acentuada nos Distritos 3 e 9.
- Este parámetro está experimentando un aumento global de 32,46%.

Os motivos de utilización do automóbil particular debido ás condicións meteorolóxicas:

- Sobe considerabelmente nos Distritos 6 e 7.

Os motivos de uso do automóbil particular debido á que non existe outro medio:

- Diminúe drasticamente nos Distritos 2 e 3.
- Aumenta drasticamente nos Distritos 1 e 5.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 45,2%.

Os motivos de uso do automóbil particular debido a outras razóns:

- Diminúe drasticamente nos Distritos 3 e 6.
- Aumenta considerabelmente no Distrito 1.
- Este parámetro está experimentando unha diminución global de 15,95%.

4. GRAO DE SATISFACCIÓN DA CIDADANÍA QUE RESIDE NO SEU DISTRITO COMO LUGAR PARA VIVIR E TRABALLAR (INDICADOR COMÚN EUROPEO DE SUSTENTABILIDADE A1)

4.1. Comparativo de datos por distrito no período de 2003-2007-2009

Variación no grao de satisfacción “Vigo como un lugar para vivir e traballar”

Global: 5,5%

Distritos:

Incrementos (%): D3 (25,5), D6 (22,8), D9 (15,0), D4 (6,6), D2 (2,0), D5 (1,5).

Diminucións (%): D8 (-15,1), D1 (-9,6), D7 (-0,5).

Variación no grao de satisfacción por parámetros analisados:

GLOBAL

Incrementos	%
Calidade do espazo construído	89,4
Zonas verdes, lecer e esparecemento	52,9
Servizo de limpeza e recolla de lixo	41,3
Seguranza cidadá	32,6
Porto da cidade	27,2
Servizos públicos de transporte	24,5
Entorno litoral e praias	17,7
Dotación de centros educativos e calidade do ensino	16,3
Servizos culturais, recreativos e de lecer	12,2
Mobilidade e tránsito	11,5
Servizos sociais e de saúde	1,1
Diminucións	%
Oportunidades de emprego	-51,7
Accesibilidade e calidade da vivenda	-6,0
Oportunidades de participación local	-3,0

POR DISTRITOS (%)

	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
Accesibilidade e calidade da vivenda	4,2	-37,2	-20,3	13,3	27,6	90,4	-3,5	-62,4	-30,7
Oport. de emprego	-55,6	-11,4	-83,8	-77,7	-96,7	-27,4	-7,3	-71,2	-44,5
Zonas verdes, lecer e esparecemento	-73,8	168,6	140,2	6,5	20,6	-1,4	56,0	110,5	149,7
Entorno litoral e praias	11,1	22,4	38,3	2,0	15,6	-6,7	23,7	19,7	29,2
Porto da cidade	-49,4	26,9	82,5	12,5	17,6	9,7	17,9	132,4	55,2
Servizo de limpeza e recolla de lixo	22,1	48,3	88,3	24,4	50,9	69,0	36,5	-42,8	68,4
Calidade do espazo construído	-18,4	112,1	96,7	82,3	73,7	319,5	123,0	16,4	81,4
Serv. sociais e de saúde	-58,9	31,5	15,0	-11,0	41,1	0,0	-8,4	2,5	15,7
Servizos culturais, recreativos e de lecer	-53,7	44,8	43,7	-8,3	51,2	27,9	-14,7	-0,6	78,8
Dotación de c. educativos e calidade do ensino	-38,5	61,0	-10,8	7,3	62,9	5,7	5,2	32,8	74,3
Servizos públicos de transporte	-65,2	48,9	59,9	-15,9	36,4	61,8	28,6	-26,5	90,2
Mobilidade e tránsito	-79,8	2,5	-80,7	-38,1	-74,1	188,7	239,4	-15,9	-44,2
Oportunidades de participación local	-95,5	253,2	114,5	-37,9	1,9	175,5	-43,7	-46,9	23,4
Seguranza cidadá	-54,3	59,9	141,2	-4,0	-27,6	14,1	85,7	35,6	-4,5

Comentarios

1. A evolución do grao de satisfacción dos cidadáns de Vigo co seu municipio como un lugar para vivir e traballar experimenta unha tendencia positiva (de 77,9% para 82,2%) no período analizado (2003-09).

2. Ningún distrito experimenta un aumento no nivel de satisfacción en todos e cada un dos catorce parámetros analizados. No entanto, no Distrito 2 ten vindo a aumentar en doce deles fronte apenas dous onde diminúe (acceso e calidade da vivenda e oportunidades de emprego). Os distritos 5 e 6 mostran un aumento en once e diminúe en tres (oportunidades de emprego, mobilidade e tránsito, seguranza cidadá; e en oportunidades de emprego, o litoral e as praias e espazos verdes, de lecer e exparecemento, respectivamente).

En contrapartida, no Distrito 1, hai un pioramento máis acusado, con once parámetros onde diminúe a satisfacción fronte ao aumento que se produce só en tres (servizo de limpeza e recolla de lixo, litoral e praias acceso e calidade da vivenda).

4.2. Comparativo entre os parámetros analisados

Accesibilidade e calidade da vivenda

Este parámetro experimenta unha diminución global de 6,0%.

A diminución na satisfacción ocorre nos Distritos 8 (-62,4%), 2 (-37,2%), 9 (-30,7%), 3 (-20,3%) e 7 (-3,5%). En contrapartida, houbo un aumento nos Distritos 6 (+90,4%), 5 (+27,6%), 4 (+13,3%) e 1 (+4,2%).

Oportunidades de emprego

Este factor diminuíu o nivel de satisfacción cidadá global en 51,9%. Esta diminución ocorre en todos os distritos analisados.

Por distritos, estas diminucións no grao de satisfacción distribúense, en orde decrecente: 5 (-96,7%), 3 (-83,8%), 4 (-77,7%), 8 (-71,2%), 1 (-55,6%), 9 (-44,5%), 2 (-37,2%), 6 (-27,4%) e 7 (-7,3%).

Zonas verdes, lecer e esparecemento

O grao de satisfacción dese parámetro experimenta un aumento global de 52,9%.

Por distritos, este factor experimenta aumentos en sete deles: Distritos 2 (+168,6%), 9 (+149,7%), 3 (+140,2%), 8 (+110,5%), 7 (+56,0%), 5 (20,6%) e 4 (+6,5%). No entanto, nos Distritos 1 e 6 confirman unha queda de 77,8% e 1,4%, respectivamente.

Entorno litoral e praias

Ese factor experimenta un aumento no nivel de satisfacción global de 17,7%.

Por distritos, excepto no 6, cunha diminución de 6,7%, este factor experimentou un aumento xeral en: Distritos 3 (38,3%), 9 (29,2%), 7 (23,7%), 2 (22,4%), 8 (19,7%), 5 (15,6%), 4 (2,0%) e 1 (11,1%).

Porto da cidade

A valorización do porto da cidade mostra un aumento global de 27,2%.

Todos os distritos, á excepción do 1 (-49,4%), aumentan o grao de satisfacción: Distritos 8

(132,4%), 3 (82,5%), 9 (55,2%), 2 (26,9%), 7 (17,9%), 5 (17,6%), 4 (12,5%) e 6 (9,7%). Nótese que é precisamente nos distritos onde se achán as instalacións portuarias que se produce unha diminución no grao de satisfacción (Distrito 1: Área do Areal) ou a máis baixa taxa de aumento (Distrito 6: Teis).

Servizos de limpeza e recolla de lixo

Este servizo experimentou un aumento global do grao de satisfacción en 41,3%. En todos os distritos, excepto o 8 (unha queda de 42,8%), hai un aumento do nivel de satisfacción que, en orde decrecente, están así distribuídas: Distritos 3 (88,3%), 6 (69,0%), 9 (68,4%), 5 (50,9%), 2 (48,3%), 7 (36,5%), 4 (24,4%) e 1 (22,1%).

Calidade do espazo construído

Este parámetro rexistra un aumento global na satisfacción cidadá 89,4%. Para os distritos, excepto o 1 (-18,4%), este factor experimenta un aumento do seguinte modo: Distritos 6 (319,5%) 7 (123,0%) 2 (112,1%) 3 (96,7%), 4 (82,3%), 9 (81,4%), 5 (73,7%) e 8 (16,4%).

Servizos sociais e de saúde

O aumento da satisfacción global deste factor é de apenas o 1,1%. En cinco distritos que rexistra un aumento que, na orde decrecente, son: Distrito 5 (41,1%), 2 (31,5%), 9 (15,7%), 3 (15,0%) e 8 (2,5%). En contrapartida, no Distrito 6 non se produce unha alteración do grao de satisfacción e nos Distritos 1, 4 e 7, no entanto, ten habido unha diminución de 58,9%, 11,0% e 8,4%, respectivamente.

Servizos culturais, recreativos e de lecer

Este parámetro experimenta un aumento global de 12,2% no grao de satisfacción. Salvo nos Distritos 1 e 3, con quedas de 38,5% e 10,8%, respectivamente, hai un aumento xeneralizado no grao de satisfacción que, en orde decrecente, é distribuído da seguinte forma: Distritos 9 (74,3%), 5 (62,9%), 2 (61,0%), 8 (32,8%), 6 (5,7%) e 7 (5,2%).

Dotación de centros educativos e calidade do ensino

Este parámetro mostra un aumento global de 16,3%. Por distritos, excepto en 1 e 3, con diminucións de 38,5% e 10,8%, respectivamente,

este parámetro sofre un aumento xeral. En orde decrecente, seguen o seguinte padrón: Distritos 9 (74,3%), 5 (62,9%), 2 (61,0%), 8 (32,8%), 4 (7,3%), 6 (5,7%) e 7 (5,2%).

Servizos de transporte público

Os servizos municipais de transporte público rexistraron un aumento na satisfacción cidadá de 24,1%.

Os Distritos 1, 8 e 4 mostran unha diminución dese parámetro con percentaxes de 65,8%, 26,5% e 15,9%, respectivamente. Outros distritos aumentan o grao de satisfacción: Distritos 9 (90,2%), 6 (61,8%), 3 (59,9%), 2 (48,9%), 5 (36,4%) e 7 (28,6%).

Mobilidade e transito

Este parámetro mostra un aumento global do nivel de satisfacción de 11,5%.

Por distritos, os aumentos producidos no 7, 6 e 2 (con 239,4%, 188,7% e 2,5%, respectivamente) compensan os descenso observados nos outros. Así, en orde decrecente, esta queda segue o seguinte padrón: Distritos 1 (-95,5%), 3 (-80,7%), 5 (-74,1%), 9 (-44,2%), 4 (-38,1%) e 8 (-15,9%).

Oportunidades de participación local

Ese factor está experimentando unha diminución global de satisfacción de 3,0%.

En catro Distritos prodúcese unha diminución na satisfacción en relación a este factor. Por orde decrecente estes son: Distrito 1 (-95,5%), 7 (-43,7%), 8 (-46,9%) e 4 (-37,9%). No entanto, hai un aumento nos Distritos 2 (253,2%) 6 (175,5%) 3 (114,5%), 9 (23,4%) e 5 (1,9%).

Seguranza pública

O grao de satisfacción dos cidadáns aumentou 32,6% para este parámetro.

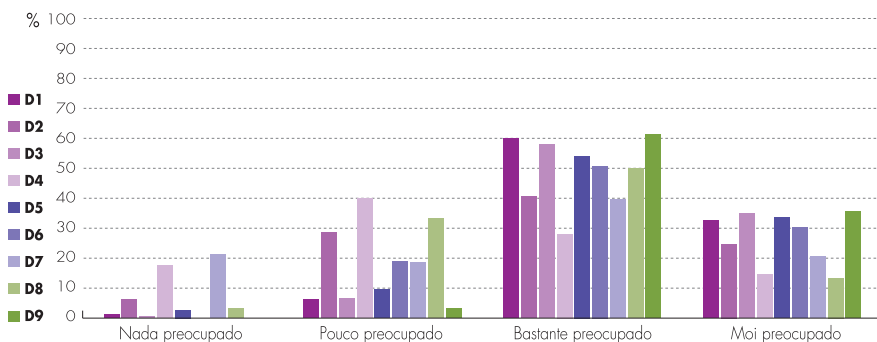
Por distritos, vemos un aumento do nivel de satisfacción nos Distritos 3 (141,2%) 7 (85,7%), 2 (59,9%) e 6 (14,1%). No entanto, hai reducións nos Distritos 1 (-54,3%), 8 (-46,9%), 5 (-27,6%), 9 (-4,5%) e 4 (-4,0 %).

5. CONSUMO DE PRODUTOS QUE PROMOVEN A SUSTENTABILIDADE (INDICADOR COMÚN EUROPEO DE SUSTENTABILIDADE B 10)

5.1 Resultados por distritos

- Grao de preocupación co medio ambiente.
- Grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns no ambiente.
- Grao de importancia do medio ambiente na compra.
- Grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade.
- Grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos.

Grao de preocupación co medio ambiente

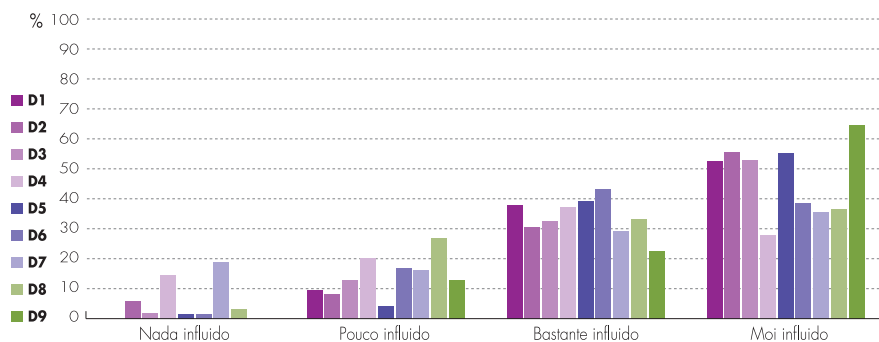


	Nada preocupado	Pouco preocupado	Nada + pouco	Bastante preocupado	Moi preocupado	Bastante + moi
Distrito 1	1,10%	6,30%	7,40%	60,00%	32,60%	92,60%
Distrito 2	6,30%	28,50%	34,80%	40,50%	24,70%	65,20%
Distrito 3	0,50%	6,60%	7,10%	57,90%	35,00%	92,90%
Distrito 4	17,50%	39,90%	57,40%	28,10%	14,50%	42,50%
Distrito 5	2,70%	9,50%	12,20%	54,10%	33,70%	87,80%
Distrito 6	0,00%	18,90%	18,90%	50,80%	30,30%	81,10%
Distrito 7	21,30%	18,60%	39,90%	39,50%	20,60%	60,10%
Distrito 8	3,30%	33,30%	36,60%	50,00%	13,40%	63,40%
Distrito 9	0,00%	3,20%	3,20%	61,30%	35,50%	96,80%

Do nivel máis alto ao máis baixo de "bastante + moito consciente", a distribución por distritos segue a seguinte tendencia:

Distrito 9 (96,80%) - Distrito 3 (92,90%) - Distrito 1 (92,60%) - Distrito 5 (87,80%) - Distrito 6 (81,10%) - Distrito 2 (65,20%) - Distrito 8 (63,40%) - Distrito 7 (60,10%) - Distrito 4 (42,50%).

Grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns no ambiente

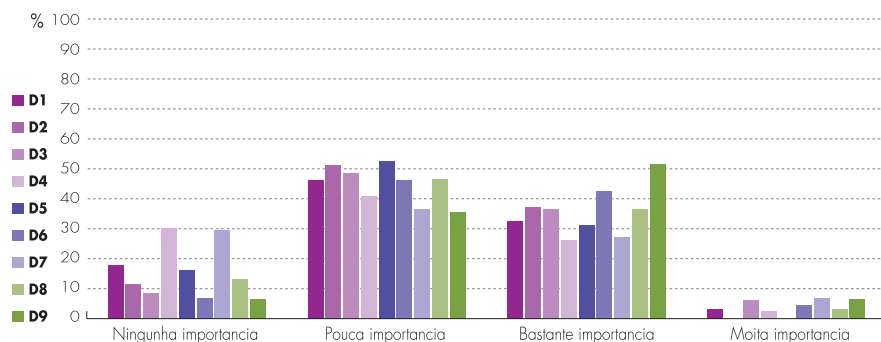


	Nada influenciado	Pouco influenciado	Nada + pouco	Bastante influenciado	Moi influenciado	Bastante + moi
Distrito 1	0,00%	9,50%	9,50%	37,90%	52,60%	90,50%
Distrito 2	5,70%	8,20%	13,90%	30,40%	55,70%	86,10%
Distrito 3	2,00%	12,70%	14,70%	32,50%	52,80%	85,30%
Distrito 4	14,50%	20,20%	34,70%	37,30%	28,00%	65,30%
Distrito 5	1,40%	4,10%	5,50%	39,20%	55,30%	94,50%
Distrito 6	1,50%	16,70%	18,20%	43,20%	38,60%	81,80%
Distrito 7	19,00%	16,20%	35,20%	29,20%	35,60%	64,80%
Distrito 8	3,30%	26,70%	30,00%	33,30%	36,70%	70,00%
Distrito 9	0,00%	12,90%	12,90%	22,60%	64,50%	87,10%

Do nivel máis alto ao máis baixo de “bastante + moito influenciado”, a distribución por distritos segue a seguinte tendencia:

Distrito 5 (94,50%) - Distrito 1 (90,50%) - Distrito 9 (87,10%) - Distrito 2 (86,10%) - Distrito 3 (85,30%) - Distrito 6 (81,80%) - Distrito 8 (70,00%) - Distrito 4 (65,30%) - Distrito 7 (64,80%).

Grao de importancia do medio ambiente na compra

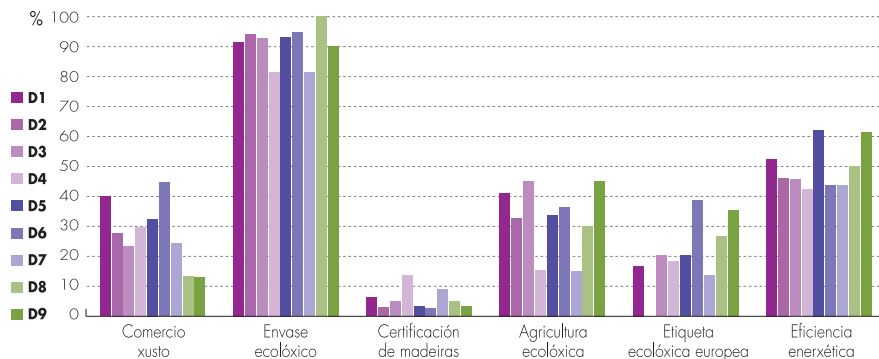


	Nada importancia	Pouca importancia	Nada + pouca	Bastante importancia	Moita importancia	Bastante + moita
Distrito 1	17,90%	46,30%	64,20%	32,60%	3,20%	35,80%
Distrito 2	11,40%	51,30%	62,70%	37,30%	0,00%	37,30%
Distrito 3	8,60%	48,70%	57,30%	36,50%	6,20%	42,70%
Distrito 4	30,30%	40,80%	71,10%	26,30%	2,60%	28,90%
Distrito 5	16,20%	52,70%	68,90%	31,10%	0,00%	31,10%
Distrito 6	6,80%	46,20%	53,00%	42,40%	4,60%	47,00%
Distrito 7	29,60%	36,40%	66,00%	27,30%	6,70%	34,00%
Distrito 8	13,30%	46,70%	60,00%	36,70%	3,30%	40,00%
Distrito 9	6,50%	35,50%	42,00%	51,60%	6,40%	58,00%

Do nivel máis alto ao máis baixo de "bastante + moita importancia", a distribución por distritos segue a seguinte tendencia:

Distrito 9 (58,00%) - Distrito 6 (47,00%) - Distrito 9 (42,70%) - Distrito 8 (40,00%) - Distrito 2 (37,30%) - Distrito 1 (35,80%) - Distrito 7 (34,00%) - Distrito 5 (31,10%) - Distrito 4 (28,90%).

Grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade.

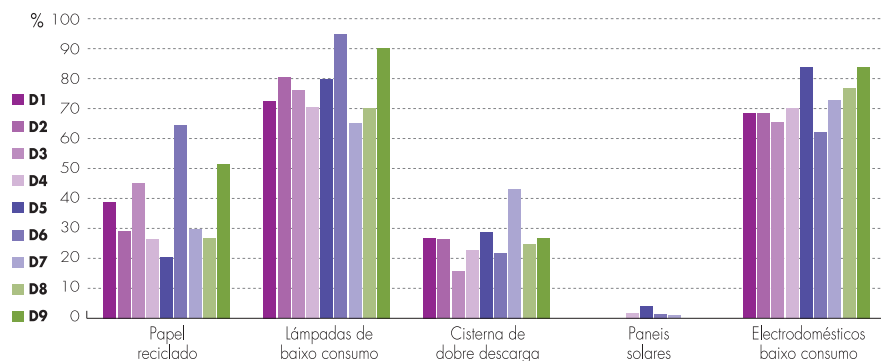


	Comercio xusto	Envase ecolóxico	Certificación madeiras	Agricultura ecolóxica	Etiqueta ecolóxica europea	Eficencia enerxética
Distrito 1	40,00%	91,60%	6,30%	41,10%	16,80%	52,60%
Distrito 2	27,80%	94,30%	3,20%	32,90%	9,50%	46,20%
Distrito 3	23,40%	92,90%	5,10%	45,20%	20,30%	45,70%
Distrito 4	29,80%	81,60%	13,70%	15,40%	18,40%	42,50%
Distrito 5	32,40%	93,20%	3,50%	33,80%	20,30%	62,20%
Distrito 6	44,70%	94,70%	2,70%	36,40%	38,60%	43,90%
Distrito 7	24,50%	81,40%	9,10%	15,00%	13,80%	43,90%
Distrito 8	13,30%	100,00%	5,10%	30,00%	26,70%	50,00%
Distrito 9	12,90%	90,30%	3,30%	45,20%	35,50%	61,30%

Comentarios:

- Os produtos que promoven a sustentabilidade, ordenados de maior a menor grao de coñecemento, son: Envase ecolóxico, Eficencia enerxética, Agricultura ecolóxica, Comercio xusto, Etiqueta ecolóxica e Certificación de madeira europea
- De maior a menor nivel de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade, a distribución por distritos segue a seguinte tendencia: Distrito 6, Distrito 9, Distrito 1, Distrito 5, Distrito 3, Distrito 8, Distrito 2, Distrito 4 e Distrito 7.

Grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos



	Papel reciclado	Lámpadas de baixo consumo	Cisterna de dobre descarga	Paneis solares	Electrodomésticos baixo consumo
Distrito 1	38,90%	72,60%	26,70%	0,00%	68,40%
Distrito 2	29,10%	80,40%	26,30%	0,00%	68,40%
Distrito 3	45,20%	76,10%	15,80%	0,00%	65,50%
Distrito 4	26,30%	70,60%	22,80%	1,80%	70,20%
Distrito 5	20,30%	79,70%	28,90%	4,10%	83,80%
Distrito 6	64,40%	94,70%	21,60%	1,50%	62,10%
Distrito 7	29,60%	65,20%	43,20%	1,00%	72,70%
Distrito 8	26,70%	70,00%	24,90%	0,00%	76,70%
Distrito 9	51,60%	90,30%	26,70%	0,00%	83,90%

Comentarios:

- Da presenza de produtos ecolóxicos nas vivendas dos cidadáns de Vigo, ordenados de maior e menor grao de coñecemento, a clasificación sería: Lámpadas de baixo consumo, Electrodomésticos de baixo consumo, Papel reciclado, Cisterna dupla e Paineis Solares
- De maior a menor nivel de presenza de produtos ecolóxicos, a distribución por distritos segue a seguinte tendencia: Distrito 9 Distrito 6, Distrito 5, Distrito 7, Distrito 1, Distrito 2, Distrito 3, Distrito 8 e Distrito 4.

5.2 Resultados globais

A percentaxe de cidadáns de Vigo preocupados co medio ambiente é de 70,4% do total dos entrevistados. Alén diso, 77,3% consideran que os hábitos de consumo inflúen bastante ou moito sobre o medio ambiente e 37,1% dan bastante ou moita importancia ao respecto polo medio ambiente das súas compras.

Dos produtos considerados sustentábeis pola Unión Europea, o máis coñecido na cidade de Vigo é o Envase ecolóxico, con unha taxa de coñecemento de 88,7%, fronte ao 6,3% da Certificación ecolóxica para a madeira, o menos coñecido.

A frecuencia na compra de produtos sustentábeis é a seguinte:

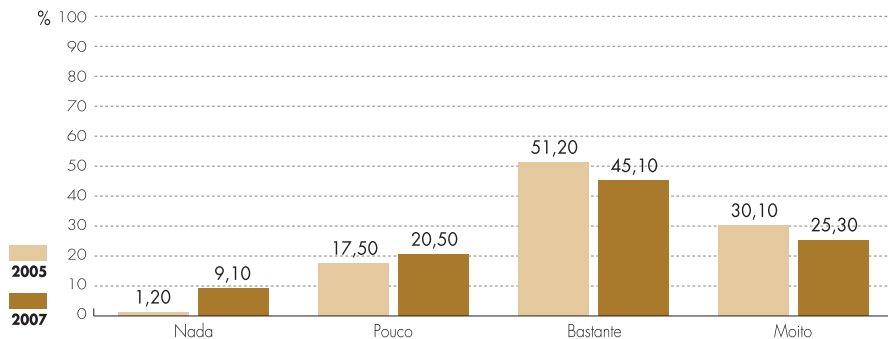
- Comercio Xusto	3,20%
- Envase ecolóxico	45,9%
- Certificación para a madeira	0,50%
- Agricultura ecolóxica	6,90%
- Etiqueta ecolóxica europea	2,30%
- Eficiencia enerxética	10,30%

Canto á presenza de diversos produtos ecolóxicos nas casas de Vigo, é a seguinte:

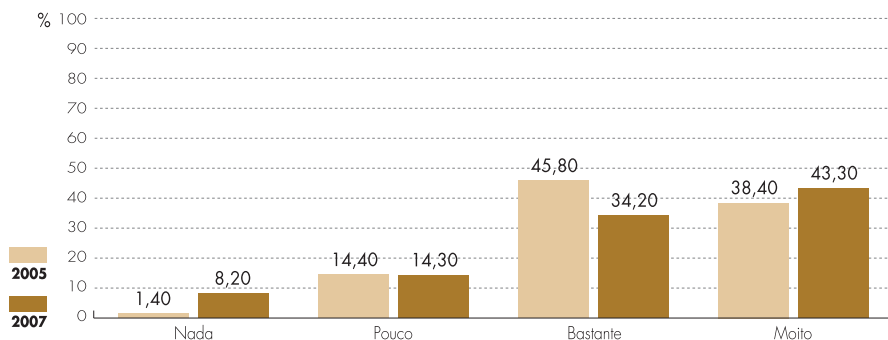
- Papel reciclado	36,0%
- Economía de enerxía luzes	75,5%
- Cisterna de descarga dupla	26,7%
- Paineis Solares	1,20%
- Electrodomésticos de baixo consumo	70,0%

5.3 Tabelas comparativas 2005-07

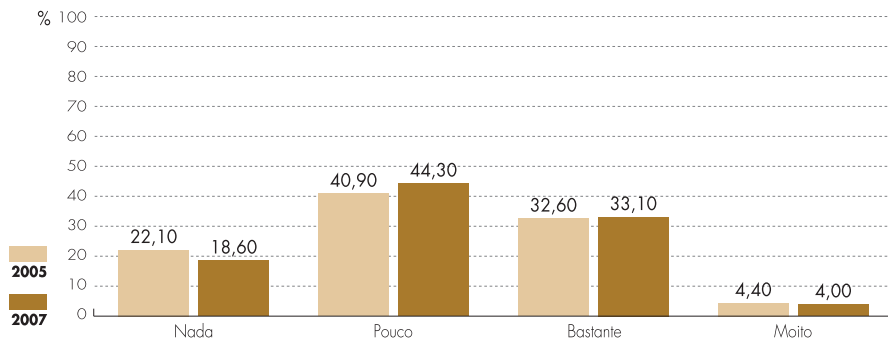
Grao de preocupación co medio ambiente



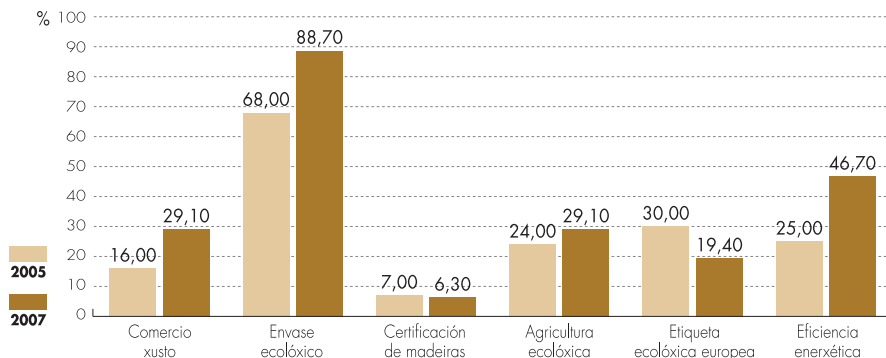
Grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns no ambiente



Grao de importancia do medio ambiente na compra



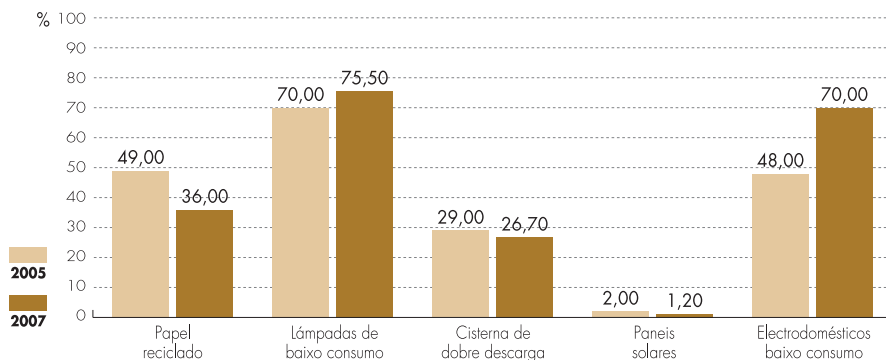
Grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade



Comparativa por produto (Frecuencia de compra)

	Nunca		Ocasionalmente		Frecuentemente		Sempre	
	2005	2007	2005	2007	2005	2007	2005	2007
Comercio xusto	30,7%	27,2%	49,2%	57,9%	18,3%	10,9%	1,8%	4,0%
Envase ecolóxico	19,4%	8,9%	39,3%	19,2%	35,4%	51,7%	5,9%	20,2%
Certificación de madeiras	47,3%	60,5%	30,1%	28,9%	19,4%	7,9%	3,2%	2,7%
Agricultura ecolóxica	27,8%	18,3%	43,5%	56,4%	25,2%	23,8%	3,5%	1,5%
Etiqueta ecolóxica europea	30,7%	36,5%	41,9%	49,4%	24,9%	11,6%	2,5%	2,5%

Grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos



5.4 Tendencias

Grao de preocupación co medio ambiente

Aumenta a proporción de persoas con pouca ou ningunha preocupación co medio ambiente de 1,2% para 9,1% e de 17,5% para 20,5%, respectivamente.

Con relación aos máis conscienciados (níveis bastante e moito) prodúcese unha diminución na sensibilidade de 51,2% para 45,1% dos bastante conscienciados e de 30,1% para 25,3% nos moi conscienciados.

Grao de influencia dos hábitos de consumo

Aumenta o nivel de consciencia do grao de influencia dos hábitos de consumo no medio ambiente de 38,4% para 43,3%. Da mesma forma, a porcentaxe de persoas que acreditan que a influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns é nula no medio ambiente (de 11,4% para 8,2%).

Nótese que mentres diminúe o grao de preocupación co medio ambiente, aumenta a porcentaxe de entrevistados que acreditan que é maior a influencia dos hábitos de consumo no medio ambiente.

Grao de influencia do medio ambiente nas compras

Aumenta a porcentaxe de persoas que acreditan que ten pouco efecto (de 40,9 para 44,3%) encanto diminúe a dos que achán que inflúe moito (de 4,4 para 4,0%). Alén diso, increméntase a proporción de entrevistados que acreditan que esa influencia é bastante (de 32,6% para 33,1%) e diminúe significativamente a daqueles que acreditan que esa influencia é nula (de 22,1% para 18,6%).

Estas variacións nas taxas de avaliación mostran a crecente conscientización dos cidadáns sobre a influencia que os hábitos de consumo diarios teñen sobre o medio ambiente.

Grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade.

Aumentan o nivel de coñecemento:

- Comercio Xusto (de 16,0% para 29,11%).
- Envase ecolóxico (de 68,0% para 89,7%).
- A agricultura ecolóxica (de 24,0% para 29,1%)
- Eficiencia enerxética (de 25% para 46,7%).

Diminúe o grao de coñecemento:

- Certificación de madeiras FSC (de 7,0% para 6,3%).
- Etiqueta ecolóxica europea (de 30,0% para 19,4%).

Frecuencia de compra

Aumenta o consumo de produtos con envase ecolóxico, que pasa dunha taxa de consumo frecuente de 35,4% para 51,7% e sempre de 5,9%, para 20,2%.

Redúcese a percentaxe dos que din nunca consumir produtos de comercio xusto (de 30,7% para 27,2%), envase ecolóxico (de 19,4% para 8,9%) e produtos de agricultura ecolóxica (27,8% para 18,3%).

Presenza de produtos ecolóxicos

Os produtos ecolóxicos que aumentan a súa presenza:

- Lámpadas de baixo consumo (de 70,0% para 75,5%)
- Electrodomésticos de baixo consumo (de 48% para 70%).

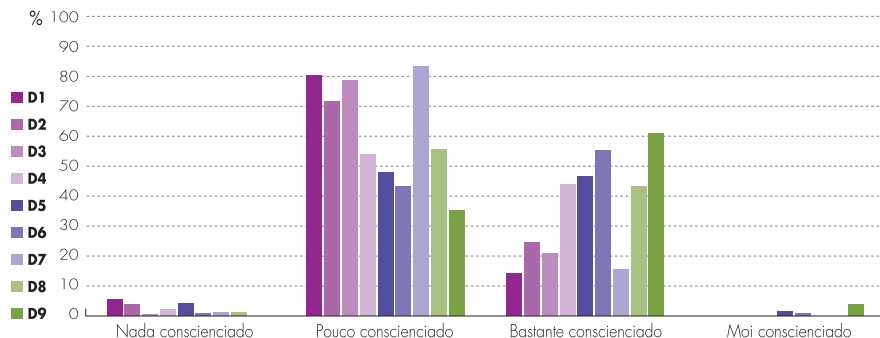
Os produtos ecolóxicos que reducen a súa presenza:

- Papel reciclado (de 49% para 36%)
- Cisterna de descarga dupla (de 29,0% para 26,7%)
- Paineis solares (de 2% para 1,2%).

6. BOAS PRÁCTICAS AMBIENTAIS

6.1. Comparación por distritos

Comparativo grao de conscienciación por distritos



	Nada conscienciado	Pouco conscienciado	Nada + pouco	Bastante conscienciado	Moi conscienciado	Bastante + moi
D1	5,40%	80,40%	85,80%	14,20%	0,00%	14,20%
D2	3,80%	71,70%	75,50%	24,50%	0,00%	24,50%
D3	0,50%	78,70%	79,20%	20,80%	0,00%	20,80%
D4	2,10%	54,00%	56,10%	43,90%	0,00%	43,90%
D5	4,20%	47,90%	52,10%	46,50%	1,40%	47,90%
D6	0,80%	43,10%	43,90%	55,30%	0,80%	56,10%
D7	1,20%	83,30%	84,50%	15,50%	0,00%	15,50%
D8	1,10%	55,60%	56,70%	43,30%	0,00%	43,30%
D9	0,00%	35,30%	35,30%	61,00%	3,70%	64,70%

Comentarios:

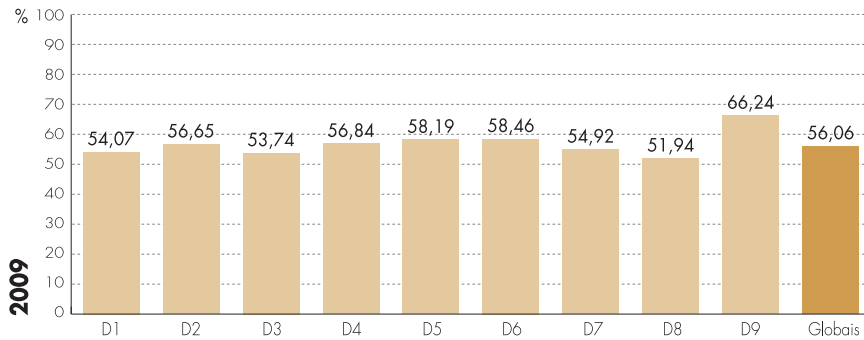
- Os 77,78% dos distritos demostraron estar pouco ou nada conscienciados.
- Os piores resultados son para o Distrito 1 (14,20%), Distrito 7 (15,50%), Distrito 3 (20,80%) e Distrito 2 (24,50%).
- Os únicos distritos que teñen valores positivos no grao de conscienciación (suma de bastante e moi conscienciado) son o Distrito 9 (64,70%) e Distrito 6 (56,10%).

De nivel máis alto ao máis baixo de “bastante + moi conscienciado”, a distribución por distritos segue a seguinte tendencia:

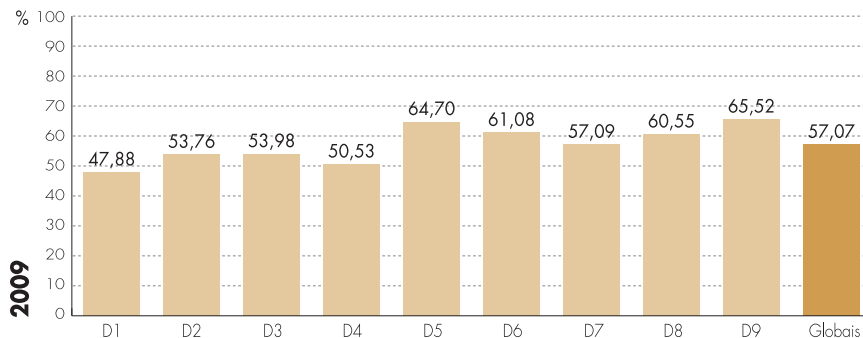
Distrito 9 (% 64,70) - Distrito 6 (56,10%) - Distrito 5 (47,90%) - Distrito 4 (43,90%) - Distrito 8 (43,30%) – Distrito 2 (24,50%) - Distrito 3 (20,80%) - Distrito 7 (15,50%) - Distrito 1 (14,20%).

RESULTADOS POR DISTRITOS EN FUNCIÓN DOS CONSUMOS

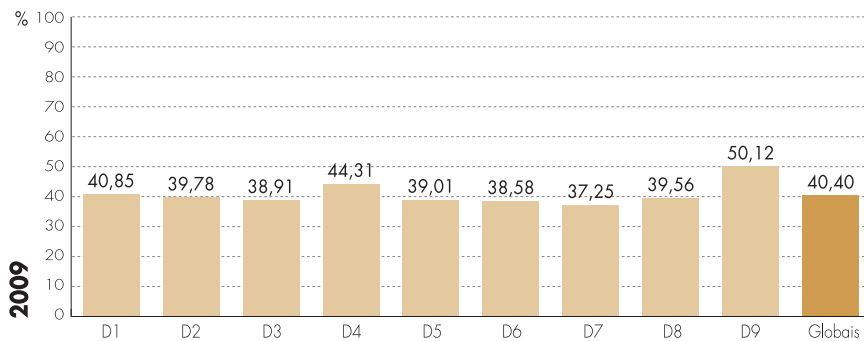
Consumo de enerxía - Frecuencia de actuacións responsábeis



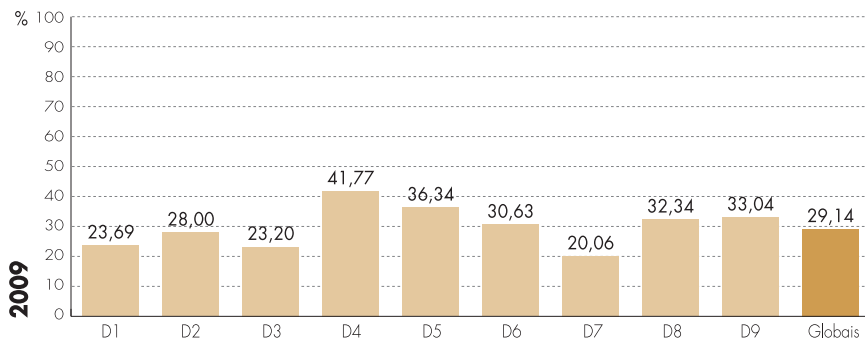
Consumo de auga - Frecuencia de actuacións responsábeis



Xeración de Residuos - Frecuencia de actuacións responsábeis



Outros tipos de consumo - Frecuencia de actuacións responsábeis



Comentarios:

- O Distrito 9 presenta o nivel de frecuencia de actuacións responsábeis máis elevadas nas áreas de consumo de enerxía (66,24%), consumo de auga (65,52%) e residuos (50,12%), sendo apenas a superado polo Distrito 4 no contexto de outros tipos de consumo (41,77%).
- Na área do consumo de enerxía foi maior do que a media (56,08%) o Distrito 9 (88,24%), Distrito 6 (58,46%) e Distrito 5 (58,19%). En contrapartida, os rexistros máis baixos corresponden ao Distrito 8 (51,94%), Distrito 3 (53,74%) e Distrito 1 (54,07%).
- No consumo de auga, os distritos con maiores índices son: Distrito 9 (65,52%), Distrito 5 (64,70%) e Distrito 8 (60,55%). As menores taxas son: Distrito 1 (47,88%), Distrito 4 (50,53%) e Distrito 3 (53,98%).
- Na xeración de residuos teñen valores acima da media (40,40%) o Distrito 9 (50,12%), Distrito 4 (44,31%) e Distrito 1 (40,85%). Os valores máis baixos son encontrados no Distrito 7 (37,25%), Distrito 6 (38,58%) e Distrito 3 (38,91%).
- Noutros tipos de consumo, os distritos que presentan unha taxa máis elevada de prácticas responsábeis son: Distrito 4 (41,77%), Distrito de 5 (36,34%), Distrito 9 (33,04%). Os distritos coas taxas máis baixas son: Distrito 7 (20,06%), Distrito 3 (23,20%) e Distrito 1 (23,69%).

7. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

7.1. Ruído do tránsito

1. RESULTADOS POR DISTRITO

DISTRITO 1

PUNTOS DE MOSTRAXE	LEq verán	LEq outono	LEq inverno	LEq primavera	MAX	MIN	LEq Med	Tipo de zona(*)		
Nº 3 – AREAL / COLÓN		71,1	70	70,3	71,1	OUTONO	70	3		
Nº 37 – PASEO DE AFONSO XII	73,7	74,6	73,6	71,1	74,6	OUTONO	71,1	PRIMAVERA	73	4
Nº 8 – URZÁIZ / VÁZQUEZ VARELA	72,7	74,1	74,7	73,9	74,7	INVIERNO	72,7	VERÁN	74	5
Nº 5 – URZÁIZ / MANUEL NÚÑEZ	74,4	76,	75	75	76	OUTONO	74,4	VERÁN	75	5
Nº 4 – COLÓN / POLICARPO SANZ	74,4	75,7	75,6	75,2	75,7	OUTONO	74,4	VERÁN	75	5
Nº 11 – NÓ DE ISAAC PERAL	75,1	75,8	74,5	76	76	PRIMAVERA	74,5	INVIERNO	75	5
Nº 10 - AREAL / R. do PORTO	76	74,1	76,8	74,7	76,8	INVIERNO	74,1	OUTONO	75	5
MAX	76	76	76,8	76						
MIN	72,7	71,1	70	70,3						

*NOTA: A determinación do nivel afección sonora baséase no seguinte criterio consoante a Ordenanza municipal de contaminación acústica:

- 1- Zona contaminada: Leq medio <68 dBA
- 2- Zona pouco contaminada: 68 dBA <= Leq medio <70 dBA
- 3- Zona levemente saturada: 70 dBA <= Leq medio <72 dBA
- 4- Zona saturada: 72 dBA <= Leq medio <74 dBA
- 5- Zona moito saturada: 74 dBA <= Leq dBA medio <76
- 6- Zona extremadamente saturada: ambiente Leq > = 76 dBA

Comentarios:

- As zonas con maiores valores de ruído son: Areal / R. do Porto en verán e inverno, Urzáiz / Manuel Núñez en outono e NÓ Isaac Peral en primavera.
- As zonas con menores valores de ruído son: Areal / Colón en verán, inverno e primavera e Vázquez Varela no verán.
- Valores de maior contaminación acústica prodúcense no outono.
- Os valores de menor contaminación acústica ocorren no verán.
- O 85,7% das zonas de estudo son clasificadas como moito saturadas.

DISTRITO 2

PUNTOS DE MOSTRAXE	LEq verán	LEq outono	LEq inverno	LEq primavera	MAX		MIN		LEq Med	Tipo de zona(*)
Nº 25 – MARGUÉS ALCEDO / COUTO	69,9	69,5	68,1	68,5	69,9	VERÁN	68,1	INVERNO	69	2
Nº 12 – VENEZUELA / SIMON BOLIVAR	73	73,7	70,2	70,9	73,7	OUTONO	70,2	INVERNO	72	4
Nº 23 – AV DE MADRID / PR ESPAÑA	72,9	72,5	72,1	72,5	72,9	VERÁN	72,1	INVERNO	73	4
Nº 22 – SANXURJO BADÍA / GARCÍA BARBÓN	73		72,9	72,5	73	VERÁN	72,5	PRIMAVERA	73	4
Nº 15 – GREGORIO ESPINO	73,6	73,5	72,8	72	73,6	VERÁN	72	PRIMAVERA	73	4
Nº 16 – MARTÍNEZ GARRIDO	74,9	75,1	73,4	71,3	75,1	OUTONO	71,3	PRIMAVERA	74	5
Nº 14 – TR. DE VIGO / GR. ESPINO	74,3		73,9	73	74,3	VERÁN	73	PRIMAVERA	74	5
Nº 17 – ARAGÓN / URZÁIZ	74	74,7	73,2	73,7	74,7	OUTONO	73,2	INVERNO	74	5
Nº 24 – PR DE ESPAÑA (GASOLINEIRA)	74,5	74,4	73,8	73,8	74,5	VERÁN	73,8	PRIMAVERA	74	5
Nº 18 – ARAGÓN / XENARO DE LA FUENTE	74	75,1	74,8	73,2	75,1	OUTONO	73,2	PRIMAVERA	74	5
Nº 7 – URZÁIZ / GRAN VÍA (SENTIDO BAIXADA)	75	74,3	74,2	73,8	75	VERÁN	73,8	PRIMAVERA	74	5
Nº 13 – PIZARRO / VÁZQUEZ VARELA	73,8	75,2	74,4	75,2	75,2	OUTONO	73,8	VERÁN	75	5
Nº 2 – GRAN VÍA / VENEZUELA (SENTIDO BAIXADA)	74,4	75,3	74,9	75,2	75,3	OUTONO	74,4	VERÁN	75	5
Nº 9 – URZÁIZ / PIZARRO	75,8	75,6	75,6	75,8	75,8	VERÁN	75,6	INVERNO	76	6
Nº 1 – GRAN VÍA / VENEZUELA (SENTIDO SUBIDA)	79,3	76,1	75,3	75,3	79,3	VERÁN	75,3	INVERNO	77	6
Nº 6 – URZÁIZ / GRAN VÍA (SENTIDO SUBIDA)	76,2	77,3	76,6	76,8	77,3	OUTONO	76,2	VERÁN	77	6
MAX	79,3	77,3	76,6	76,8						
MIN	69,9	69,5	68,1	68,5						

*NOTA: A determinación do nivel afección sonora baséase no seguinte criterio consoante a Ordenanza municipal de contaminación acústica:

- 1- Zona contaminada: Leq medio <68 dBA
- 2- Zona pouco contaminada: 68 dBA <= Leq medio <70 dBA
- 3- Zona levemente saturada: 70 dBA <= Leq medio <72 dBA
- 4- Zona saturada: 72 dBA <= Leq medio <74 dBA
- 5- Zona moito saturada: 74 dBA <= Leq dBA medio <76
- 6- Zona extremadamente saturada: ambiente Leq >= 76 dBA

Comentarios:

- As zonas con maiores valores de ruído son: Gran Vía (sentido baixada) /

Venezuela no outono, inverno e primavera; Gran Vía (sentido ascendente) / Venezuela no verán.

- A zona con menor valor de ruído é: Marqués de Alcedo.
- Os valores máis elevados de ruído ocorren no verán e outono.
- Os valores de de menor contaminación acústica prodúcense na Primavera.
- O 93,75% das zonas de estudo son clasificadas como saturadas, moi saturadas e extremadamente saturadas.

DISTRITO 3

PUNTOS DE MOSTRAXE	LEq verán	LEq outono	LEq inverno	LEq primavera	MAX	MIN	LEq Med	Tipo de zona(*)		
Nº 36 - TORRECEDEIRA / LORENTE	70,5	68,8	68,4	69	70,5	VERÁN	68,4	INVERNO	69	2
Nº 26 - BARCELONA / SALAMANCA	71,7	70,4	69,9	69,7	71,7	VERÁN	69,7	PRIMAVERA	70	3
Nº 28 - GRAN VÍA / TARRAGONA (SENTIDO BAIXADA)	73,5	74,1	72,1	73,7	74,1	OUTONO	72,1	INVERNO	73	4
Nº 39 - BEIRAMAR (ALTURA PRAZA)	74,2	73,3	73,8	74,1	74,2	VERÁN	73,3	OUTONO	74	5
Nº 31 - CASTELAO / PR AMÉRICA	74,3	73,8	74,1	74,2	74,3	VERÁN	73,8	OUTONO	74	5
Nº 32 - FRAGOSO / PR AMÉRICA	74,6	74,7	74,4	73,3	74,7	OUTONO	73,3	PRIMAVERA	74	5
Nº 34 - PI I MARGALL / T. A. ALONSO	74,2	74,4	74,4	74,4	74,4	INVERNO	74,2	VERÁN	74	5
Nº 41 - PR INDUSTRIA	74,3	75,8	73,7	74	75,8	OUTONO	73,7	INVERNO	74	5
Nº 35 - CAMELIAS / ROMIL	74,6	75	74,4	74,2	75	OUTONO	74,2	PRIMAVERA	75	5
Nº 29 - GRAN VÍA / PR AMÉRICA	75,8	74,3	74,1	74,2	75,8	VERÁN	74,1	INVERNO	75	5
Nº 30 - CORUÑA / PR AMÉRICA	75,2	75,1	74,3	75	75,2	VERÁN	74,3	INVERNO	75	5
Nº 40 - BEIRAMAR / CORUÑA	76,3	74,7	74,7	74,8	76,3	VERÁN	74,7	OUTONO	75	5
Nº 33 - LÓPEZ MORA / CAMELIAS	75,3	75,9	75,3	74,8	75,9	OUTONO	74,8	PRIMAVERA	75	5
Nº 27 - GRAN VÍA / TARRAGONA (SENTIDO SUBIDA)	77,4	77,4	78,4	76,8	78,4	INVERNO	76,8	PRIMAVERA	78	6
Nº 38 - BEIRAMAR (ALTURA GASOLINEIRA)	79,2	79,8	79,6	79,9	79,9	PRIMAVERA	79,2	VERÁN	80	6
MAX	79,2	79,8	79,6	79,9						
MIN	70,5	68,8	68,4	69						

*NOTA: A determinación do nivel afección sonora baséase no seguinte criterio consoante a Ordenanza municipal de contaminación acústica:

- 1- Zona contaminada: Leq medio <68 dBA
- 2- Zona pouco contaminada: 68 dBA <= Leq medio <70 dBA
- 3- Zona levemente saturada: 70 dBA <= Leq medio <72 dBA
- 4- Zona saturada: 72 dBA <= Leq medio <74 dBA
- 5- Zona moito saturada: 74 dBA <= Leq dBA medio <76
- 6- Zona extremadamente saturada: ambiente Leq >= 76 dBA

Comentarios:

- As zonas con maiores valores de ruído son: Beiramar (altura gasoleira) e Gran Vía / Tarragona (sentido ascendente).
- As zonas con menores valores de ruído son: Torrecedira / Llorente e Barcelona / Salamanca.
- Os valores máis elevados de ruído ocorren no verán.
- Os valores de menor contaminación sonora ocorren no outono e na primavera.
- O 86,67% das zonas de estudo son clasificadas como saturadas, moito saturadas e extremadamente saturadas.

DISTRITO 4

PUNTOS DE MOSTRAXE	Leq verán	Leq outono	Leq inverno	Leq primavera	MAX	MIN	Leq Med	Tipo de zona(*)		
Nº 50 – AV ATLÁNTIDA / T. PAREDES	71,2	70,3	69,4	70,1	71,2	VERÁN	69,4	INVERNO	70	3
Nº 42 – BOUZAS (PLAZA)	72,7	71,9	71,5	70,4	72,7	VERÁN	70,4	PRIMAVERA	72	4
Nº 44 – CASTELAO / AV. DE EUROPA	72,8	72	73,7	72,2	73,7	INVERNO	72	OUTONO	73	4
Nº 49 – FRAGOSO	73	74,6	73,2	70,8	74,6	OUTONO	70,8	PRIMAVERA	73	4
Nº 43 – CASTELAO (ALTURA ALCAMPO)	73,3	73,1	73	72,3	73,3	VERÁN	72,3	PRIMAVERA	73	4
Nº 48 – FLORIDA / M. ECHEGARAY	72,6	73,8	73,6	71,8	73,8	OUTONO	71,8	PRIMAVERA	73	4
Nº 47 – PORTANET / BALÁIDOS	73,8	74,4	72,6	71,7	74,4	OUTONO	71,7	PRIMAVERA	73	4
Nº 46 – CASTRELOS / PORTANET	76,3	75,6	75,1	74,2	76,3	VERÁN	74,2	PRIMAVERA	75	5
Nº 51 – CAMPOSANCOS	75	77,1	75,7	75,5	77,1	OUTONO	75	VERÁN	76	6
Nº 45 – CASTRELOS (ALTURA PARQUE)	75,7	77,3	78	76,9	78	INVERNO	75,7	VERÁN	77	6
MAX	76,3	77,3	78	76,9						
MIN	71,2	70,3	69,4	70,1						

*NOTA: A determinación do nivelafección sonora baséase no seguinte criterio consoante a Ordenanza municipal de contaminación acústica:

- 1- Zona contaminada: Leq medio <68 dBA
- 2- Zona pouco contaminada: 68 dBA <= Leq medio <70 dBA
- 3- Zona levemente saturada: 70 dBA <= Leq medio <72 dBA
- 4- Zona saturada: 72 dBA <= Leq medio <74 dBA
- 5- Zona moito saturada: 74 dBA <= Leq dBA medio <76
- 6- Zona extremadamente saturada: ambiente Leq >= 76 dBA

Comentarios:

- As zonas con maiores valores de ruído son: Castrelos (altura parque) no outono, inverno e primavera e Castrelos / Portanet no verán.
- As zonas con menores valores de ruído son: Av. Atlántida / Tomás Paredes.

- Os valores máis elevados de ruído ocorren no verán e outono.
- Os valores de menor contaminación sonora prodúcense na Primavera.
- O 90,00% das zonas de estudo son clasificadas como saturadas, moito saturadas e extremadamente saturadas.

DISTRITO 6

PUNTOS DE MOSTRAXE	LEq verán	LEq outono	LEq inverno	LEq primavera	MAX	MIN	LEq Med	Tipo de zona[*]		
Nº 20 - TRAVESÍA / BUENOS AIRES	73,5	74,9	72,4	72,7	74,9	OUTONO	72,4	INVERNO	73	4
Nº 19 - ARAGÓN / TRAVESÍA	75,4	75,4	74,1	72,7	75,4	OUTONO	72,7	PRIMAVERA	74	5
Nº 21 - BUENOS AIRES / S. BADÍA	76,5	74,4	74,6	74,3	76,5	VERÁN	74,3	PRIMAVERA	75	5
MAX	76,5	75,4	74,6	74,3						
MIN	73,5	74,4	72,4	72,7						

*NOTA: A determinación do nivel afección sonora baséase no seguinte criterio consoante a Ordenanza municipal de contaminación acústica:

- 1- Zona contaminada: Leq medio <68 dBA
- 2- Zona pouco contaminada: 68 dBA <= Leq medio <70 dBA
- 3- Zona levemente saturada: 70 dBA <= Leq medio <72 dBA
- 4- Zona saturada: 72 dBA <= Leq medio <74 dBA
- 5- Zona moito saturada: 74 dBA <= Leq dBA medio <76
- 6- Zona extremadamente saturada: ambiente Leq > = 76 dBA

Comentarios:

- As zonas con maiores valores de ruído son: Buenos Aires / Sanxurxo Badía, no verán, primavera e inverno e Aragón / Travesía no Outono.
- As áreas con menores valores de ruído son: Travesía / Buenos Aires .
- Valores de maior contaminación acústica prodúcense no outono.
- Os valores de menor contaminación sonora son producidas na Primavera.
- O 100% das áreas de estudo son clasificadas como saturadas e moito saturadas.

Para o Distrito 5, Distrito 7, Distrito 8 e Distrito 9 (sen datos)

7.2. Ruído debido aos locais de pública concorrencia

DISTRITO 1

Zona 1: R. Pontevedra con Ines Perez de Ceta

A situación sonora non está a ter, unha vez abertos os locais de lecer, unha variación significativa do Nivel continuo equivalente aos 65 dBA. Por volta das 04:00 horas, nomeadamente a madrugada do sábado, detectouse un aumento na afección sonora ambiental.

Zona 2: Rosalía de Castro, esquina con República Arxentina

A situación sonora non experimenta unha mudanza significativa a madrugada dos venres após a abertura dos locais de lecer nocturno, e detectouse un lixeiro aumento na madrugada dos sábado, alcanzando ás 2:00h 69 dBA.

Zona 3: Areal, fronte aos xardíns

A situación sonora experimenta unha mudanza significativa após a abertura dos locais de lecer nocturno, cun incremento do Nivel continuo equivalente entre 4 e 7 decibels, pasando, por exemplo, para o período de inverno, de 64,1 para 69,3 dBA no venres e de 64,4 para 71,4 dBA, no sábado. Este valor, medido a 03:50 horas, pode ser visto como problemático para o período nocturno, tendo en conta tamén que o valor máximo atinxido durante a medida foi de 84,7 dBA

Zona 4: Montero Ríos - Pablo Morillo

Esta é unha das localizacións xeográficas onde se vén maiores variacións do ruído ambiental nocturno. A título de exemplo, o Nivel continuo equivalente aumenta 14,6 dBA a noite de sábado no inverno. Así, este parámetro pasa de 59,9 dBA (que pode ser considerada unha situación relativamente desprovista de contaminación sonora) para outra de 74,5 dBA (extremamente saturada), tendo tamén en conta que a última medición tivo lugar ás 2:38 horas e que o valor máximo atinxido durante a medición foi de 91,0 dBA. Na madrugada do venres, tamén no inverno, os niveis de ruído aumentaron en 9,6 dBA (54,3-63,9 dBA).

Zona 5: Praza de Portugal

Trátase dunha localización xeográfica que sofre unha das maiores variacións na situación acústica ambiental en horario nocturno, aumentando durante a madrugada do venres en 15,5dBA e na noite do sábado en 16dBA. Así, o Nivel continuo equivalente incrementase durante esta última madrugada de 61,8 dBA (o que se pode considerar unha situación relativamente carente de contaminación acústica) para 77,8dBA (situación

extremamente saturada por ruído); tendo en conta, alén diso, que a medición foi realizada ás 4:10 horas.

Zona 6: Churruca con Cervantes

A situación sonora experimenta unha mudanza significativa após a abertura dos locais de lecer nocturno. Durante o inverno, o nivel continuo equivalente aumenta 13,7 dBA durante a madrugada de sábado (60,8-74,5dBA) e 9 dBA durante a madrugada do venres (63,5-72,5 dBA). Tamén na primavera este parámetro alcanza o valor de 78,3 dBA ás 04:30 AM, o que representa unha situación extremadamente saturada de ruído (comparábel a unha vía de tráfico rodoviario con alto fluxo de tráfico e altas velocidades).

Zona 7: Lepanto

A recolla da información acústica reflecte no Inverno que se trata dunha localización xeográfica en que se detectou a maior mudanza na situación de ruído ambiente á noite na madrugada do venres. Prodúcese un aumento de 12,3 dBA (51,9-64,2 dBA), se ben o nivel sonoro de partida pertencía a unha situación desprovista de contaminación sonora (ás 23:20 horas), encanto o nivel final, se corresponde cunha situación acústica levemente saturada, de forma semellante ao que acontece con outras localizacións antes da abertura dos locais de lecer nocturno.

Zona 8: Roxelio Abalde

Durante o inverno, a recolla de información acústica realizada identifica esta localización xeográfica como a segunda das analizadas en que se detectou a maior mudanza na situación de ruído ambiente nocturno na madrugada de sábado, elevando o Nivel continuo equivalente 13,9 dBA (59,3-73,7 dBA), ou sexa, unha situación que pode ser considerado falta de contaminación sonora para outra en que o Nivel continuo equivalente medido revela unha situación extremadamente saturada de ruído (comparábel ao dunha vía rodoviaria urbana, cun fluxo de tráfico elevado durante o día).

Zona 9: Eduardo Chao

Non se detectou un aumento do ruído ambiente co estado de funcionamento dos locais de lecer.

DISTRITO 2

Zona 10: Venezuela con Simón Bolívar

A situación sonora realmente non sofre mudanzas significativas após a abertura dos locais de lecer (tanto para venres como sábado). A título de exemplo, durante o inverno,

o Nivel continuo equivalente permanece en torno de 68 dBA, o que mostra que a situación depende crucialmente do son do tráfico. En calquera caso, os niveis sonoros recollidos mostran unha situación que é considerada acusticamente saturada para a noite.

Zona 12: Marqués de Alcedo con Couto

Na falta de locais de lecer nas inmediacións, e que, en principio, pode ser considerada como unha localización desprovista de contaminación sonora durante a noite, a situación sonora, dependente do tráfico rodoviario mantense, tanto para venres como sábado, cerca de 61 dBA, o que identifica unha situación non contaminada por ruído.

DISTRITO 3

Zona 11: Barcelona con Salamanca

Na falta de locais de lecer nas inmediacións, e que, en principio, pode ser considerada como unha localización desprovista de contaminación sonora durante a noite, a situación sonora, dependente do tráfico rodoviario mantense, tanto para venre como sábado, en torno de 62 dBA, o que identifica unha situación non contaminada por ruído.

DISTRITO 4

Zona 13: Tomás Paredes con Camilo Veiga

Na falta de locais de lecer nas inmediacións, e que, en principio, pode ser considerada como unha localización desprovista de contaminación sonora durante a noite, a situación sonora, dependente do tráfico rodoviario mantense, tanto para venre como sábado no inverno, en torno de 54 dBA, o que identifica unha situación non contaminada por ruído. Porén, debido a este foco sonoro nos períodos de primavera e no verán os niveis de ruído atinxen valores máis elevados.

Para os Distrito 5, 6, 7, 8 e 9 (sen datos)

7.3. Ruído proveniente das operacións de recolla nocturna de lixo

DISTRITO 1

Zona 1: Urzáiz con R República Argentina

As medicións feitas durante a descarga dun contedor de lixo reflicte un aumento de 6 dBA a respecto da situación acústica da localización xeográfica (avaliada co Nivel continuo equivalente) neste período horario. A información acústica mostra tamén que durante o 90% do tempo do proceso operacional o nivel do son estaba acima de 78,6 dBA (este parámetro só atinxe o valor de 65,7 dBA en situación normal) .

Zona 9: R Rosalía de Castro con R do Porto.

A situación de ruído ambiental nesta zona varía en 10 dBA durante o proceso de esvaciamento dun contedor de lixo.

Zona 10: R. Rosalía de Castro

As medicións feitas durante a descarga dun contedor de lixo reflicten un aumento de 6 dBA a respecto da situación acústica da localización xeográfica (avaliada co Nivel continuo equivalente) neste período horario. Os datos acústicos, mostran tamén que durante o 90% do tempo do proceso operacional o nivel sonoro estaba acima de 78,6 dBA (este parámetro só atinxe o valor de 65,7 dBA en situación normal) .

Zona 11: R. do Porto

Este contorno xeográfico mostra un aumento de 14 dBA, como resultado da recolla de lixo (proceso que durou dous minutos), de acordo coas mostras realizadas ás 23:58 horas.

Zona 12: R. Eduardo Chao

A información acústica mostra como o Nivel continuo equivalente se incrementa de 60 dBA para 71,2 dBA, para unha operación de esvaciamento de 1 minuto e 40 segundos.

Zona 13: R. García Barbon

A información acústica reflicte como o Nivel continuo equivalente, se sitúa nos 70,5 dBA e 74,0 dBA para dúas operacións separadas, durante a recolla de lixo, atinxindo un nivel de ruído instantáneo máximo de 78,1 dBA, encanto, en ausencia de tais operacións o nivel equivalente do medio xeográfico analizado se sitúa en 63,4 dBA.

DISTRITO 2

Zona 3: R. Venezuela con Gran Vía

A información acústica reflecte como o Nivel continuo equivalente supera 75 dBA durante a recolla de lixo, atinxindo un nivel de ruído instantáneo máximo de 82 dBA, encanto na ausencia de tais operacións, o Nivel equivalente do ambiente xeográfico analizado é de 67 dBA.

Zona 4: R. Bolivia con R. Padre D. Rúa

O proceso de esvaciamento dun contentor do lixo orgánico leva a unha maior variación na situación de ruído existente na ausencia desa operación, pois o Nivel continuo equivalente (medido a 5 metros de distancia do contentor), aumenta de 56 dBA para 76 dBA. Alén diso, durante o 90% do proceso de movimentación de contentores os niveis de ruído sitúanse acima de 73 dBA e durante máis de 10%, ultrapásáronse os 82 dBA.

Zona 4: R. Romil

A información sonora ambiental recollida a 6 metros de distancia dun contentor de lixo orgánico reflecte como durante o seu esvaciamento (realizado ás 01:33 horas), o Nivel continuo equivalente increméntase 8,2 dBA. Igualmente, durante o 90% dos 53 segundos de operación, os niveis de ruído superaron os 82,3 dBA. É notábel o xa considerábel Nivel continuo equivalente existente sen o proceso de recolla de lixo.

Zona 16: R. Sanxurxo Badía

Os datos acústicos recollidos durante o proceso reflecten como durante o proceso de esvaciamento de lixo o Nivel continuo equivalente dunha medición de 1 minuto e 37 segundos se sitúa en 77,4 dBA, 12 dBA superior ao valor que ese parámetro ten nesa localización xeográfica analizada na ausencia da operación de recolla de lixo. Alén diso, a análise da situación acústica mostra como durante o 10% dese intervalo de tempo o valor mínimo é de 79,2 dBA.

DISTRITO 3

Zona 2: R. Zamora con R. Tarragona.

As medicións realizadas reflecten que no proceso de esvaciamento do contentor de lixo o Nivel continuo equivalente (dunha medición de 1 minuto e 55 segundos) é de 71'9 dBA, superando en 13,5 dBA o valor que adopta ese parámetro nesa mesma zona analizada na ausencia da operación de recolla de lixo. Alén diso, a análise mostra que durante o 90% do tempo da operación supéranse os 70,1 dBA e que no 10% dese intervalo de tempo o valor mínimo é de 80,6 dBA.

Zona 5: R. Hispanidade con R. Zamora

Na localización avaliada, a información sonora recollida mostra unha mudanza moi importante na situación de ruído existente, xa que o Nivel continuo equivalente aumenta por cerca de 20 dBA (de 59 dBA para 77,8 dBA), durante o proceso de esvaciamento do contentor, atinxindo durante a operación (desenvolvída ás 00:40 horas) un nivel instantáneo máximo de 85 dBA.

Zona 6: R. Alvaro Cunqueiro con R. Xirona

Nesta área o proceso de esvaciamento dun contentor de lixo ás 01:00 horas induce un aumento de 9 dBA no Nivel continuo equivalente. Durante o 90% do tempo da operación (1 minuto e 18 segundos) superáronse os 80,5 dBA.

Zona 6: R. Zaragoza

Nas localizacións xeográficas analizadas acusticamente, a situación sonora sofre unha mudanza realmente importante, xa que o Nivel continuo equivalente increméntase 20 dBA para esvaciar un contentor (de 58 dBA para 78 dBA). Alén diso, a información acústica recollida (entre 01:15 - 01:25 horas) reflicte como o nivel máximo instantáneo é 87,4 dBA e como durante o 90% do período de esvaciamento (medido en 1 minuto e 32 segundos) sitúase por acima de 79,8 dBA.

Zona 14: R. Coruña

Nesta localización xeográfica o Nivel continuo equivalente pasa de 63,4 dBA a 73,1 dBA, encanto se produce o proceso operacional de recolla de lixo, de acordo coas mostraxes realizadas ás 02:00 horas.

Zona 15: R. Xacinto Benavente

Nesta localización xeográfica o Nivel continuo equivalente varía de 65,8 dBA a 72,8 dBA, de acordo coas mostraxes sonoras realizadas ás 00:24 horas.

Zona 17: R. Zamora

Avaliada esta localización xeográfica, detectouse que a súa situación acústica, sen contaminación sonora, varía considerabelmente durante o esvaciamento dun contentor de lixo (o Nivel continuo equivalente aumenta 22,2 dBA), de acordo coas mostraxes realizadas a 01:41 horas.

Para os Distritos 4, 5, 6, 7, 8 e 9 (sen datos).

PARTE II

ANÁLISE DAFO PARA CADA UN DOS DISTRITOS

- 1. Fundamentación do tipo de variábel**
- 2. Criterios de interpretación de variábeis**
- 3. Análise DAFO por distrito**

1. FUNDAMENTACIÓN DO TIPO DE VARIÁBEL

Variábeis internas

As variábeis internas son aquelas que mostran disponibilidades propias de cada distrito, incluíndo nesta clasificación ás seguintes variábeis:

- Disponibilidade de servizos básicos: Analisa a accesibilidade dos cidadáns a un número de áreas e servizos, que están presentes nun distrito.
- Nivel de satisfacción cidadá: Analisa o ben-estar xeral dos cidadáns, informa dos diferentes niveis de satisfacción, tanto a nivel xeral (satisfacción cidadá co municipio como un lugar para vivir e traballar) como a nivel específico.
- Contaminación sonora: Analisa a situación de ruído en zonas con instalacións de lecer, zonas con vivendas perto de locais de lecer e efectos sonoros das operacións de recolla de lixo propias dun distrito.
- Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade: Analisa a responsabilidade de todos os cidadáns perante a adquisición de produtos e o grao de preocupación sobre as cuestións relacionadas coa protección ambiental.
- Boas prácticas ambientais: Analisa os aspectos de Consumo de enerxía e a súa relación co aforro responsábel, a Xeración de residuos co obxectivo de os reducir e potenciar a súa recolla selectiva, o Consumo responsábel para discernir a necesidade de adquirir determinados bens e Produtos que promoven a sustentabilidade para educar á cidadanía sobre os seus hábitos de consumo sustentábeis.

Todos estes aspectos son considerados internos a un distrito.

Variábeis externas

Un distrito non existe nen pode existir fora do ambiente que o rodea. Existen factores no ambiente que, por veces, representan unha boa Oportunidade que o distrito podería usar tanto para o seu desenvolvemento futuro como para resolver un problema. Tamén pode haber situacións que supoñan Ameazas para o distrito e que poden agravar os seus problemas. Nesta clasificación inclúense as seguintes variábeis:

- Mobilidade local e transporte de pasaxeiros: Analisa os movementos no municipio, a fin de coñecer a natureza dos traslados existentes.
- Transporte escolar: Analisa a natureza do transporte de alumnos para súa escola, e a razón para a utilización do automóbil privado para avaliar a calidade de vida na cidade.

2. CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN DAS VARIÁBEIS

Para catalogar as variábeis como forza/ fraqueza ou como oportunidade/ameaza, defíñonse os seguintes criterios:

2.1. Disponibilidade de servizos básicos

A partir dos datos do ano 2009 defínense os seguintes criterios:

Parámetro analisado	Grao	Interpretación
Zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos).	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA
Servizos sanitarios públicos (ambulatorios, hospitais, centros de saúde).	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA
Paradas de transporte público.	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA
Escolas e Centros de Ensino Obrigatorio.	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA
Comercios e puntos de venda de alimentación.	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA
Centros cívico-sociais.	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA
Puntos de recolla selectiva de residuos.	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA
Entidades financeiras (bancos ou caixas).	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA
Espazos deportivos.	Valor inferior á media municipal >	FRAQUEZA
	Valor superior á media municipal >	FORZA

2.2. Mobilidade e transporte de pasaxeiros

Das tendencias ao longo do período de estudo (período plurianual de 2003-07-09):

Parámetro analisado	Evolución plurianual 2003-07-09	Interpretación
Viaxes diarias ao traballo	Fan máis viaxes xa que está máis perto da casa ▶	OPORTUNIDADE
	Fan menos viaxes xa que está afastado da casa ▶	AMEAZA
Tempo medio por viaxe ao traballo.	○ tempo aumenta xa que o traballo está afastado da casa ▶	AMEAZA
	○ tempo diminúe xa que o traballo está máis perto da casa ▶	OPORTUNIDADE
Distancia media ao traballo.	A distancia aumenta xa que o traballo está afastado da casa ▶	AMEAZA
	A distancia diminúe xa que o traballo está máis perto da casa ▶	OPORTUNIDADE
Medio de transporte non motorizado ao traballo .	Aumento ▶	OPORTUNIDADE
	Descenso ▶	AMEAZA
Medio de transporte privado ao traballo.	Descenso ▶	OPORTUNIDADE
	Aumento ▶	AMEAZA
Medio de transporte público ao traballo.	Aumento ▶	OPORTUNIDADE
	Descenso ▶	AMEAZA
Viaxes diarias ao centro de ensino.	Fan máis viaxes xa que está máis perto de casa ▶	OPORTUNIDADE
	Fan menos viaxes xa que está afastado de casa ▶	AMEAZA
Tempo medio por viaxe ao centro de ensino.	○ tempo aumenta xa que o centro está afastado de casa ▶	AMEAZA
	○ tempo diminúe xa que o centro está máis perto de casa ▶	OPORTUNIDADE
Distancia media ao centro de ensino.	A distancia aumenta xa que o está afastado de casa ▶	AMEAZA
	A distancia diminúe xa que o centro está máis perto de casa ▶	OPORTUNIDADE
Medio de transporte non motorizado ao centro de ensino.	Aumento ▶	OPORTUNIDADE
	Descenso ▶	AMEAZA
Medio de transporte privado ao centro de ensino.	Descenso ▶	AMEAZA
	Aumento ▶	OPORTUNIDADE
Medio de transporte público ao centro de ensino.	Aumento ▶	OPORTUNIDADE
	Descenso ▶	AMEAZA
Viaxes diarias ás compras diarias.	Fan máis viaxes xa que está máis perto de casa ▶	OPORTUNIDADE
	Fan menos viaxes xa que está afastado de casa ▶	AMEAZA
Tempo medio por viaxe á compra diaria.	Aumenta xa que a compra diaria está afastada de casa ▶	AMEAZA
	Diminúe xa que a compra diaria está máis perto de casa ▶	OPORTUNIDADE
Distancia media para a compra diaria.	Aumenta xa que a compra diaria está afastada de casa ▶	AMEAZA
	Diminúe xa que a compra diaria está máis perto de casa ▶	OPORTUNIDADE
Medio de transporte non motorizado para a compra diaria.	Aumento ▶	OPORTUNIDADE
	Descenso ▶	AMEAZA
Medio de transporte privado para a compra diaria.	Descenso ▶	OPORTUNIDADE
	Aumento ▶	AMEAZA

Parámetro analisado	Evolución plurianual 2003-07-09	Interpretación
Medio de transporte público para a compra diaria.	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Viaxes diarias para lecer semanal.	Fan máis viaxes xa que está máis perto de casa ► Fan menos viaxes xa que está afastado de casa ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Tempo medio por viaxe para lecer semanal.	○ tempo aumenta xa que o lecer está afastado de casa ► ○ tempo diminúe xa que o lecer está máis perto de casa ►	AMEAZA OPORTUNIDADE
Distancia media para lecer semanal.	Aumenta xa que o lecer semanal está afastado de casa ► Diminúe xa que o lecer semanal está máis perto de casa ►	AMEAZA OPORTUNIDADE
Medio de transporte non motorizado para lecer semanal.	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Medio de transporte privado para lecer semanal.	Descenso ► Aumento ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Medio de transporte público para lecer semanal.	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Viaxes diarias para lecer fin de semana.	Fan mais viaxes xa que está máis perto de casa ► Fan menos viaxes xa que está afastado de casa ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Tempo medio por viaxe para lecer fin de semana.	Aumenta xa que está afastado de casa ► Diminúe xa que está máis perto de casa ►	AMEAZA OPORTUNIDADE
Distancia media para lecer de fin de semana	Aumenta xa que está afastado de casa ► Diminúe xa que está máis perto de casa ►	AMEAZA OPORTUNIDADE
Medio de transporte non motorizado para lecer fin de semana.	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Medio de transporte privado para lecer fin de semana.	Descenso ► Aumento ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Medio de transporte público para lecer fin de semana.	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Transporte non motorizado (sistemáticos).	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Transporte privado (sistemáticos).	Descenso ► Aumento ►	AMEAZA OPORTUNIDADE
Transporte público (sistemáticos).	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Transporte non motorizado (non sistemáticos).	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA
Transporte privado (non sistemáticos).	Descenso ► Aumento ►	AMEAZA OPORTUNIDADE
Transporte público (non sistemáticos).	Aumento ► Descenso ►	OPORTUNIDADE AMEAZA

2.3. Transporte escolar

Das tendencias ao longo do período de estudo (período plurianual de 2003-07-09):

Parámetro analizado	Evolución plurianual 2003-07-09	Interpretación
Uso de automóbil particular para a escola.	Aumento ►	AMEAZA
	Descenso ►	OPORTUNIDADE
Uso de transporte público para a escola	Aumento ►	OPORTUNIDADE
	Descenso ►	AMEAZA
Uso de transporte a pé para a escola.	Aumento ►	OPORTUNIDADE
	Descenso ►	AMEAZA

2.4. Grao de satisfacción cidadá que reside no seu distrito como lugar para vivir e traballar

Das tendencias ao longo do período de estudo (período plurianual de 2003-07-09):

Parámetro analizado	Evolución plurianual 2003-07-09	Interpretación
Variación do grao de satisfacción "Vigo como lugar para vivir e traballar"	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Accesibilidade e calidade da vivenda.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Oportunidades de emprego.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Zonas verdes, lecer e esparecemento.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Entorno litoral e praias.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Porto da cidade.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Servizo de limpeza e recolla de lixo.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Calidade do espazo construído.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Servizos sociais e de saúde.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Servizos culturais, recreativos e de lecer.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Dotación de centros educativos e calidade do ensino.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Servizos públicos de transporte.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Mobilidade e tránsito.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Oportunidade de participación local.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA
Seguranza cidadá.	Descenso ►	FRAQUEZA
	Aumento ►	FORZA

2.5. Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade

A partir dos datos do ano 2005 defínense os seguintes criterios:

Parámetro analisado	Grao	Interpretación
Grao de preocupación polo medio ambiente.	Valor moi + bastante preocupado > 50% ➤	FORZA
	Valor moi + bastante preocupado < 50% ➤	FRAQUEZA
Grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadanos no medio ambiente.	Valor moi + bastante influido > 50% ➤	FORZA
	Valor moi + bastante influido < 50% ➤	FRAQUEZA
Grao de importancia do medio ambiente na compra.	Valor moita + bastante importancia >50% ➤	FORZA
	Valor moita + bastante importancia <50% ➤	FRAQUEZA
Grao de coñecemento de produtos que promoven a sustentabilidade.	Valor > 50% ➤	FORZA
	Valor <50% ➤	FRAQUEZA
Grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos.	Valor >50% ➤	FORZA
	Valor <50% ➤	FRAQUEZA

2.6. Boas prácticas ambientais

A partir dos datos do ano 2005 defínense os seguintes criterios:

Parámetro analisado	Grao	Interpretación
Grao de conscienciación polo medio ambiente.	Valor moi + bastante conscienciado > 50% ➤	FORZA
	Valor moi + bastante conscienciado < 50% ➤	FRAQUEZA
Consumo de enerxía - Frecuencia de actuacións responsábeis.	Valor >50% ➤	FORZA
	Valor <50% ➤	FRAQUEZA
Consumo de auga - Frecuencia de actuacións responsábeis.	Valor >50% ➤	FORZA
	Valor <50% ➤	FRAQUEZA
Xeración de residuos - Frecuencia de actuacións responsábeis.	Valor >50% ➤	FORZA
	Valor <50% ➤	FRAQUEZA
Outros tipos de consumo - Frecuencia de actuacións responsábeis.	Valor >50% ➤	FORZA
	Valor <50% ➤	FRAQUEZA

2.7. Contaminación acústica

Parámetro analizado	Grao	Interpretación
Ruido de tránsito.	Leq medio \leq 68 dBA ➤	Zona non contaminada
	68 dBA \leq Leq medio \leq 70 dBA ➤	Zona pouco contaminada
	70 dBA \leq Leq medio \leq 72 dBA ➤	Zona levemente saturada
	72 dBA \leq Leq medio \leq 74 dBA ➤	Zona saturada
	74 dBA \leq Leq medio \leq 76 dBA ➤	Zona moito saturada
	Leq medio \geq 76 dBA ➤	Zona extremamente saturada
Ruído debido ás actividades de lecer nocturno.	Non afectado polo “botellón” ➤	FORZA
	Afectado polo “botellón” ➤	FRAQUEZA
Ruído debido aos locais de pública concorrencia.	Valor \leq 65 dBA ➤	FORZA
	Valor \geq 65 dBA ➤	FRAQUEZA
Ruído debido ás operacións de recolla nocturna do lixo.	Valor \leq 65,7 dBA ➤	FORZA
	Valor \geq 65,7 dBA ➤	FRAQUEZA

3. ANÁLISE DAFO PARA CADA UN DOS DISTRITOS

DISTRITO 1

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un nivel de servizo superior á media municipal en: paradas de transporte público, comercios e puntos de venda de alimentación, puntos de recolla selectiva de lixo e entidades financeiras (bancos e caixas).

Grao de satisfacción (A1)

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: entorno litoral e praias, Servizo de limpeza e recolla de lixo, Acceso e calidade da vivenda.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta o máis alto nivel do grao de preocupación co ambiente, 92,6% dos cidadáns son moi e bastante preocupados.

É o 2º distrito na influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns no medio ambiente, ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis do 90,5%.

Boas prácticas ambientais

Na área de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 54,07%, mesmo abaixo da media (57,07%).

Outros:

É a zona economicamente máis activa con alta concentración de funcións administrativas, comerciais e de servizos.

Patrimonio histórico valioso a ser protexido e mellorado.

Principal centro cultural e de lecer da cidade.

FRAQUEZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Presenta un nivel de servizo inferior á media municipal en: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), escolas e centros de ensino obrigatorio, centros cívico-sociais e espazos deportivos.

Grao de satisfacción (A1)

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009: Porto da cidade, a calidade do espazo construído, Servizos sociais e de saúde, Oportunidades de emprego, Mobilidade e tráfico, Servizos culturais, recreativas e de lecer, Seguraza pública, Servizos de transporte público, Zonas verdes, lecer e esparecemento e Dotación de centros educativos e calidade do ensino.

É o distrito que ten a peor evolución durante o período debido a unha diminución de 78,57% dos parámetros estudados.

Diminución do grao de satisfacción nun 9,6% de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta o menor grao de importancia do medio ambiente para facer a compra (35,8%).

Mostra baixos valores do grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade (41,4%).

Presenta baixos valores do grao de presenza de produtos ecolóxicos (41,32%).

Boas prácticas ambientais

No dominio da enerxía ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis do 47,88% e abaixo da media (56,06%).

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis do 40,85%, mesmo acima da media (40,40%).

Noutros tipos de consumo ten a menor taxa de frecuencia de prácticas responsábeis de 23,69%, mesmo abaixo da media (29,14%).

O grao de consciencia ambiental é o menor de todos os distritos, apenas 14,2% dos cidadáns do distrito son moi ou bastante concienciados.

Contaminación sonora (B8)

É o que presenta máis áreas saturadas debido ao ruído do tráfico.

É o distrito que presenta máis áreas contaminadas acusticamente debidas ao botellón.

É o distrito que ten máis zonas que alcanzan situacións extremadamente saturadas causadas polo ruído debido aos locais de pública concorrencia.

Presenta zonas acusticamente contaminadas causadas polo ruído das operacións de recolla nocturna de lixo.

Outros

Envellecemento da poboación.

Excesiva concentración de actividades de lecer en relación ao resto da cidade.

Decadencia arquitectónico-urbanística da escena urbana, e perda de identidade de zonas como o Casco Vello por falta de relacionamento co medio orixinal.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e Transporte (A3)

As viaxes diarias ao traballo e para o lecer do fin de semana aumentou no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo, ao centro de ensino e lecer de fin de semana diminúen no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado para o traballo, o lecer semanal e fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para o traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana, diminúe no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado para viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para as viaxes non sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos para viaxes non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

As viaxes a pé para escola aumentan durante o período de 2003-2009.

Outros

A recuperación do centro histórico através dos esforzos coordinados do sector público (as tres administracións) e do sector privado é unha grande oportunidade para a revitalización económica e social, recuperación e adecuación arquitectónica do distrito, xa visíbel nalgúns zonas.

AMEAZAS

Mobilidade e Transporte (A3)

As viaxes diarias para o centro de ensino, compras diarias e ao lecer semanal diminúen no período de 2003-2009.

O tempo medio por viaxe para o traballo, o centro de ensino, as compras diarias, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

A distancia media para as compras diarias e lecer semanal aumentan no período de 2003-2009.

O uso do transporte non motorizado para as compras diarias e o centro de ensino diminúe no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para as compras diarias aumenta no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos para o traballo diminúe no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para as viaxes sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos para as viaxes sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

As viaxes en automóbil particular para a escola aumentan no período de 2003-2009.

As viaxes en transporte público para a escola diminúen durante o período 2003-2009.

A principal razón para o uso do automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a falta doutro medio.

Outros

Éxodo da mocidade debido ao custo da vivenda.

DISTRITO 2

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Presenta un grao de servizo superior á media municipal en: paradas de transporte público, puntos de recolla selectiva de lixo e entidades financeiras (bancos e caixas),

Nível de satisfacción (A1)

Aumento do nivel de satisfacción en 2% de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: Porto da cidade, a calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, da mobilidade e do tráfico, os servizos culturais, recreativas e de lecer, dotación de centros educativos e calidade do ensino, o litoral e praias, servizo de limpeza e recolla de lixo, oportunidades de participación local, a seguranza pública, zonas verdes e de esparecemento, servizos públicos de transporte.

É o distrito que ofrece a mellor evolución durante o período analizado debido a un aumento no 85% dos parámetros estudados.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta un alto grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns no medio ambiente (86,1%).

Ten un alto grao de preocupación co medio ambiente: 65,2% dos cidadáns do distrito son moito e bastante preocupados.

Boas prácticas ambientais

En materia de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia actuacións responsábeis de 53,76%, mesmo abaixo da media (57,07%).

No dominio da enerxía ten unha taxa de frecuencia de accións responsábeis de 56,65%, acima da media (56,06%).

FRAQUEZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un nivel de servizo inferior á media municipal en: zonas verdes públicas (parques, prazas e espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros

de saúde), escolas e centros de ensino obrigatorios, comercios e puntos de venda de alimentación, centros cívico-sociais e espazos deportivos.

Nível de satisfacción (A1)

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros para o período 2003-2009: Acceso e calidade da vivenda e oportunidade de emprego.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B 10)

Presenta un baixo grao de importancia do medio ambiente para facer a compra (37,30%).

Ten un baixo nivel de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade (35,65%)

Presenta un baixo grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos (40,84%).

Boas prácticas ambientais

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 39,78%, mesmo por baixo da media (40,40%).

Noutros tipos de consumo ten o menor índice de actuacións responsábeis, 39,78%, mesmo superior á media (29,14%).

O grao de conscientización ambiental é moito baixo, apenas 24,5% dos cidadáns do distrito son moito e bastante concienciados.

Contaminación acústica

Trátase do distrito que presenta maior número de zonas catalogadas como saturadas, moito saturadas e extremadamente saturadas debidas ao ruído do tránsito.

Está afectada acusticamente polo botellón.

Presenta unha zona (R.Venezuela-Simón Bolívar) atinxindo condicións saturadas causadas polo ruído debido aos locais de pública concorrencia.

Presenta zonas acusticamente contaminadas causadas polo ruído das operacións de recolla de lixo durante a noite.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e Transporte (A3)

As viaxes para o lecer do fin de semana aumentan no período de 2003-2009.

O tempo medio da viaxe para o traballo e lecer semanal diminúe no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo e o lecer do fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para o lecer semanal diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizados en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado en viaxes sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

Aumentan as viaxes en transporte escolar para a escola durante o período de 2003-2009.

AMEAZAS

Mobilidade e transporte (A3)

As viaxes diarias para as compras diarias, traballo, centro de ensino e lecer semanal diminúen no período de 2003-2009.

○ tempo medio da viaxe para as compras diarias, o centro de ensino e o lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

A distancia media para as compras diarias, centro de ensino e lecer semanal aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para o traballo, compras diarias, centro de ensino e para o lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para o centro de ensino, traballo, compras diarias, lecer semanal e lecer de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público para o traballo diminúe no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos en viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminúe durante o período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado en viaxes non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

○ modo de transporte a pé para ir á escola diminúe durante o período de 2003-2009.

A viaxe en automóbil particular como medio de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

A principal razón de uso do automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a falta de tempo/magnitude do desprazamento.

DISTRITO 3

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Presenta un grao de servizo superior á media municipal en: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), paradas de transporte público, comercios e puntos de venda de alimentación, puntos de recolla selectiva de residuos, entidades financeiras (bancos e caixas) e espazos deportivos.

Grao de satisfacción (A1)

É o distrito que presenta un maior aumento da satisfacción (25,5%) de “Vigo como un lugar para vivir e traballar” durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: Porto da cidade, a calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, servizos culturais, recreativos e de lecer, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla de lixo.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Ten un elevado grao de preocupación co medio ambiente: 92,9% dos cidadáns do distrito son moito e bastante preocupados.

Ten un alto grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns en materia de ambiente (85,3%).

Boas prácticas ambientais

En materia de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia de accións responsábeis de 53,98%, mesmo abaixo da media (57,07%).

No dominio do consumo de enerxía ten unha taxa de frecuencia de 53,74%, mesmo abaixo da media (56,06%).

Contaminación acústica

Non presenta zonas acusticamente afectadas polo ruído debido aos locais de pública concorrencia.

Outros

Posúe o barrio d’As Travesas como área economicamente activa e con alta concentración de actividades administrativas (Xulgados e Facenda), sectores comerciais e de servizos.

FRAQUEZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un nivel de servizo inferior á media municipal en: escolas e centros de ensino obrigatorio e centros cívico-sociais.

Nível de satisfacción (A1)

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de de 2003-2009: Acceso e calidade da vivenda, dotación de centros educativos e calidade do ensino, mobilidade e tránsito e oportunidades de emprego.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Ten un baixo grao de importancia do medio ambiente para facer a compra (42,7%).

Ten un baixo nivel de coñecemento de produtos que promoven a sustentabilidade (38,77%).

Posúe un baixo nivel de presenza dalgúns produtos ecolóxicos (40,52%).

Boas prácticas ambientais

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 38,91%, mesmo abaixo da media (40,40%).

Noutros tipos de consumo ten a menor frecuencia de prácticas responsábeis, 39,78%, superior á media (29,14%).

O grao de consciencia ambiental é un dos máis baixos de todos os distritos: apenas 20,8% dos cidadáns do distrito están moito e bastante concienciados.

Contaminación acústica

86,7% das zonas de estudo de ruído debido ao tránsito están catalogadas como saturadas, moi saturadas e extremadamente saturadas.

Presenta zonas acusticamente contaminadas causadas polo ruído das operacións de recolla de lixo durante a noite.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e Transporte (A3)

O número de viaxes para o lecer do fin de semana aumentou no período de 2003-2009.

A distancia media para o lecer de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

O uso de medio de transporte non motorizado para ir ao traballo, centro de ensino e lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e lecer de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do medio de transporte público para ir ao traballo, centro de ensino, lecer semanal e lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e lecer de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado en viaxes non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado en viaxes non sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

A viaxe en transporte escolar como un modo de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

AMEAZAS

Mobilidade e Transporte (A3)

○ número de viaxes diarias para as compras diarias, traballo, centro de ensino e lecer de fin de semana diminúen no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo, compras diarias, centro de ensino e lecer semanal aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para as compras diarias e de lecer semanal diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao traballo aumentou no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos para ir ás compras diarias diminúe no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe ao traballo aumentou no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos en viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminuiu durante o período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado en viaxes sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

A utilización de transporte privado nas viaxes sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

○ modo de transporte a pé para a escola diminúe durante o período de 2003-2009.

○ uso do automóbil particular como medio de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 son a seguranza e a falta de tempo.

DISTRITO 4

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Presenta un nivel de servizo superior á media municipal en: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), escolas e centros de ensino obrigatorio, centros cívico-sociais, puntos de recolla selectiva de lixo e espazos deportivos.

Grao de satisfacción (A1)

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: accesibilidade e calidade da vivenda, porto da cidade, calidade do espazo construído, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla do lixo, zonas verdes, lecer e esparecemento e dotación de centros educativos.

Mostra un aumento de satisfacción (6,6%) de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Oferece un alto grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns en materia de ambiente (65,3%).

Boas prácticas ambientais

En materia de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 50,53%, mesmo abaixo da media (57,07%).

No dominio do consumo de enerxía ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 56,84% e acima da media (56,06%).

Contaminación acústica

Non presenta zonas acusticamente afectadas polo ruído debido a locais de pública concorrencia.

Outros

A parroquia de Bouzas mantén certa personalidade social de vila residencial, con patrimonio histórico de grande valor.

Existencia de áreas industriais: Zona Franca de Balaídos e o Polígono Industrial do Camiño do Caramuxo.

FRAQUEZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un nivel de servizo inferior á media municipal en: paradas de transporte público, comercios e puntos de venda de alimentación e entidades financeiras (bancos e caixas).

Grao de satisfacción (A1)

Diminución do grao de satisfacción nos seguintes parámetros no período de 2003-2009: servizos públicos de transporte, as oportunidades de participación local, a seguranza pública, servizos sociais e de saúde, servizos culturais, recreativos e de lecer, mobilidade e tránsito e oportunidades de emprego.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta o menor valor no grao de importancia do medio ambiente para facer a compra (28,9%).

Ten un baixo nivel de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade (33,57%).

Posúe o nivel máis baixo no grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos (38,34%).

Ten o valor máis baixo no grao de preocupación co medio ambiente, apenas 42,5% dos cidadáns do distrito se senten moito ou bastante preocupados.

Boas prácticas ambientais

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis (44,31%), mesmo acima da media (40,40%).

Noutros tipos de consumo ten a menor taxa de frecuencia prácticas responsábeis, 39,78% superior á media (29,14%).

Presenta un valor de grao de conscientización ambiental baixo, 43,9% dos cidadáns do distrito son moito e bastante conscienciados.

Contaminación acústica

86,7% das zonas de estudo de ruído debido ao tránsito están catalogadas como saturadas, moito saturadas e extremadamente saturadas.

Outros

Existencia en Bouzas de extensos aterramentos portuarios que afastaron esta parroquia do mar.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e Transporte (A3)

Aumentan as viaxes para o lecer do fin de semana no período de 2003-2009.

A distancia media para o lecer de fin de semana e compras diarias diminúe no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para as compras diarias, centro de ensino e lecer semanal diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do medio de transporte non motorizado para ir ás compras diarias aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ás compras diaria e lecer de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos para o centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público en viaxes non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado en viaxes non sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

○ modo de transporte coma viaxe a pé para a escola aumentou durante o período 2003-2009.

AMEAZAS

Mobilidade e Transporte (A3)

As viaxes diarias para as compras diarias, ao traballo, centro de ensino e lecer de fin de semana diminúe no período de 2003-09.

A distancia media para o traballo, centro de ensino e o lecer semanal aumenta no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe ao traballo e lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para ir ao traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao traballo, centro de ensino e o lecer semanal aumenta no período de 2003-2009.

○ uso dos transportes públicos para ir ás compras diarias e ao traballo diminúe no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado nas viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

A utilización de transporte privado en viaxes sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público en viaxes sistemáticas redúcese no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

○ transporte escolar como medio para ir á escola diminúe durante o período de 2003-2009.

○ automóbil particular como medio de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a seguranza, a falta de tempo e non posuír outro medio.

DISTRITO 5

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un nivel de servizo superior á media municipal nos nove parámetros analisados: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), paradas de transporte público, escolas e centros de ensino obrigatorio, comercios e puntos de venda de alimentación, centros cívico-sociais, puntos de recolla selectiva de lixo, entidades financeiras (bancos e caixas) e espazos deportivos.

Grao de satisfacción (A1)

Mostra un aumento de satisfacción (1,5%) de 'Vigo como un lugar para vivir e traballar' durante o período de 2003-2009.

Aumento no grao de satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: accesibilidade e calidade da vivenda, porto da cidade, calidade do espazo construído, servizos culturais, recreativos e de lecer, dotación de centros educativos e calidade do ensino, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla do lixo, oportunidades de participación local, servizos sociais e de saúde, zonas verdes e de espaiemento e servizos públicos de transporte.

Presenta unha boa evolución durante o período debido a un aumento de 78% dos parámetros estudados.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta o valor máis elevado no grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns en materia do medio ambiente (94,5%).

Posúe un alto valor no grao de preocupación co ambiente, apenas 87,8% dos cidadáns deste distrito están moito e bastante preocupados.

Boas prácticas ambientais

En materia de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 64,7% e acima da media (57,07%).

No dominio do consumo de enerxía ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 58,19%, acima da media (56,06%).

Outros

Na parroquia de Castrelos áchase a maior extensión de zona verde da cidade (Parque Quiñones de León con 22.000 m²).

FRAQUEZAS

Nível de satisfacción (A1)

Diminución da satisfacción dos seguintes parámetros no período de 2003-2009: oportunidades de emprego, mobilidade e tránsito e seguraza pública.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Rexistra o valor máis baixo do grao de importancia do ambiente para facer a compra (31,1%).

Posúe un baixo nivel de coñecemento dos produto que promoven a sustentabilidade (40,9%).

Presenta o nivel máis baixo no grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos (43,36%).

Boas prácticas ambientais

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 39,01%, mesmo abaixo da media (40,40%).

Noutros tipos de consumo ten a menor taxa de frecuencia de prácticas responsábeis de 36,34%, mais acima da media (29,14%).

Presenta un grao de conscientización ambiental baixo, 47,9% dos cidadáns do distrito séntense moi ou bastante concienciados.

Outros

Na parroquia de Sárdoma áchanse polígonos industriais isentos de infraestruturas.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e transportes (A3)

Aumentan as viaxes para o lecer do fin de semana no período de 2003-2009.

Diminúe a distancia media para o lecer de fin de semana e para a compra diaria no período de 2003-2009.

Diminúe o tempo medio por viaxe para as compras diarias, lecer semanal e de fin de semana no período de 2003-2009.

Aumenta o uso de medio de transporte non motorizado para ir ao traballo no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para ir ao traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

Aumenta a utilización dos transportes públicos para ir traballar, compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana no período de 2003-2009.

Aumenta o uso dos transportes públicos en viaxes sistemáticas e non sistemática no período de 2003-2009.

Diminúe a utilización do transporte privado en viaxes sistemáticas e non sistemáticas no período de 2003-2009.

O uso do transporte non motorizado en viaxes non sistemáticos aumenta no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

Incrementouse o modo de transporte a pé para ir á escola durante o período 2003-2009.

AMEAZAS

Mobilidade e transporte (A3)

Diminúen as viaxes diarias ás compras diarias, ao traballo, centro de ensino e lecer de fin de semana no período de 2003-2009.

Aumenta a distancia media das viaxes para o traballo, centro de ensino e lecer semanal no período de 2003-2009.

O tempo medio por viaxe ao traballo e centro de ensino aumenta no período de 2003-2009.

O uso do medio de transporte non motorizado para ir ás compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para ir ás compras diarias aumenta no período de 2003-2009.

O uso de transporte non motorizado en viaxes sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

As viaxes en transporte escolar como un modo de transporte para ir á escola diminuíu durante o período de 2003-2009.

As viaxes en automóbil particular como medio de transporte para ir á escola aumenta durante o período de 2003-2009.

As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumentan no período de 2003-2009 son a seguraza e non ter outros medios.

DISTRITO 6

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un grao de servizo superior á media municipal en: paradas de transporte público, escolas e centros de ensino obrigatorio, comercios e puntos de venda de alimentación e centros cívico-sociais.

Grao de satisfacción (A1)

Mostra un aumento de satisfacción (22,8%) de “Vigo como un lugar para vivir e traballar” durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: accesibilidade e calidade da vivenda, porto da cidade, calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, servizos culturais, recreativos e de lecer, dotación de centros educativos e calidade do ensino, o entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla de lixo, oportunidades de participación local, servizos públicos de transporte, mobilidade e tránsito e seguranza cidadá.

Este distrito presenta unha boa evolución durante o período debido a un aumento de 78% dos parámetros estudados.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta un elevado valor no grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns en materia de ambiente (81,8%).

Ten un alto valor do grao de preocupación co ambiente, 81,1% dos cidadáns do distrito maniféstanse moito e bastante preocupados.

Boas prácticas ambientais

En materia de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia de accións responsábeis de 61,08% e acima da media (57,07%).

No dominio do consumo de enerxía ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 58,46% e acima da media (56,06%).

Ten un valor moderado no grao de consciencia ambiental, 56,1% dos cidadáns do distrito séntense moito e bastante concienciados.

FRAQUEZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Manifesta un nivel de servizo inferior á media municipal en: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), puntos de recolla selectiva de residuos, entidades financeiras (bancos e caixas) e espazos deportivos.

Grao de satisfacción (A1)

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009: oportunidades de emprego, entorno litoral e praias e zonas verdes, de lecer e esparecemento.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta o valor máis baixo do grao de importancia do ambiente para facer a compra (47,0%).

Ten un baixo nivel de coñecemento dos produtos que fomentan a sustentabilidade (43,5%), aínda que sexa o valor máis alto de todos os distritos.

Presenta un dos menores valores do grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos (48,86%).

Boas prácticas ambientais

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 30,63%, mesmo abaixo da media (40,40%).

Noutros tipos de consumo ten a menor taxa de frecuencia de prácticas responsábeis 36,34%, mais acima da media (29,14%).

Contaminación acústica

O 66,67% das zonas de estudo debido ao ruído do tránsito son clasificadas como zonas saturadas.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e transporte (A3)

A distancia media para ir ás compras diarias, centro de ensino e lecer de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

O tempo medio por viaxe para as compras diarias, centro de ensino e traballo diminúen no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para as compras diarias, lecer semanal e centro de ensino aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao traballo, centro de ensino, lecer semanal e compra diaria diminúen no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos para ir ao traballo aumentou no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado en viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminuiu no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos en viaxes sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

As viaxes a pé como modo de transporte para a escola aumentou durante o período 2003-2009.

A viaxe en automóbil particular como medio de transporte para a escola diminuiu durante o período de 2003-2009.

AMEAZAS

Mobilidade e transporte (A3)

As viaxes diarias para o traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminúen no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo e lecer semanal aumenta no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para o lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para o traballo e lecer semanal diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para o lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público en viaxes non sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

As viaxes en transporte escolar como modo de transporte para a escola diminuiu durante o período de 2003-2009.

As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumentan no período de 2003-2009 son a falta de tempo e condicións meteorolóxicas.

DISTRITO 7

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Presenta un nivel de servizo superior á media municipal no parámetro centros cívico-sociais.

Grao de satisfacción (A1)

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: Porto da cidade, calidade do espazo construído, dotación de centros educativos e calidade do ensino, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla de lixo, servizos de transportes públicos, mobilidade e tránsito e seguranza pública.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta un valor baixo no grao de influencia sobre os hábitos de consumo dos cidadáns en materia de ambiente (64,8%), o menor de todos os distritos. Rexistra un baixo valor sobre o grao de preocupación co ambiente, apenas 60,1% dos cidadáns do distrito se senten moito e bastante preocupados.

Boas prácticas ambientais

En materia de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia de accións responsábeis de 57,09% e acima da media (57,07%).

No dominio do consumo de enerxía ten unha taxa de frecuencia de accións responsábeis de 54,92%, mesmo abaixo da media (56,06%).

Outros

O barrio do Calvario é unha das zonas máis activas e con alta concentración de actividades comerciais e de servizos.

É o distrito máis poboado do municipio (58671 habitantes).

FRAQUEZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un nivel de servizo inferior á media municipal en: zonas verdes públicas (parques, prazas e espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), paradas de transporte público, escolas e centros de ensino obrigatorio,

comercios e puntos de venda de alimentación, puntos de recolla selectiva de residuos, entidades financeiras (bancos e caixas) e espazos deportivos.

Grao de satisfacción (A1)

Diminuíu o grao de satisfacción (0,5%) de “Vigo como un lugar para vivir e traballar” durante o período de 2003-2009.

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009: oportunidades de emprego, accesibilidade e calidade da vivenda, oportunidades de participación local, servizos de transportes públicos e espazos verdes, de lecer e de esparecemento.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta o valor máis baixo no grao de importancia do ambiente para facer a compra (34,0%).

Rexistra un valor baixo no grao de coñecemento dos produtos que fomentan a sustentabilidade (31,28%), aínda que sexa o valor máis alto de todos os distritos.

Posúe o nivel máis baixo na presenza dalgúns produtos ecolóxicos (42,34%)

Boas prácticas ambientais

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de accións responsábeis de 37,25%, mesmo abaixo da media (40,40%). Este é o menor valor entre todos os distritos.

Noutros tipos de consumo ten a menor frecuencia de prácticas responsábeis de 20,06% inferior á media (29,14%). Este é o menor valor entre todos os distritos.

Presenta un baixo grao de consciencia ambiental, apenas 15,5% dos cidadáns do distrito se manifestan moito ou bastante concienciados.

Outros

Existencia de zonas de industria contaminante na parroquia de Candean.

Na parroquia de Cabral existen puntos isolados de infravivendas así como se teñen producido vertidos ao río Lagares asociados co estado de manutención dos coletores.

Na parroquia de Lavadores conviven zonas industriais pouco integradas no entorno.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e transporte (A3)

Aumentan as viaxes para o lecer do fin de semana no período de 2003-2009.

Diminúe a distancia media para as compras diarias no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para ir ao traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminuíu no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para o centro de ensino e lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para o traballo e lecer de fin de semana diminuíu no período de 2003-2009.

○ uso dos transportes públicos para ir ao traballo aumentou no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado en viaxes non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos en viaxes sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

AMEAZAS

Mobilidade e transporte (A3)

Diminúen as viaxes ás compras diarias, traballo, centro de ensino e lecer semanal no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo, lecer de fin de semana, centro de ensino, lecer de fin de semana e semanal aumenta no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para ir ás compras diarias aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para o traballo, compras diarias e lecer semanal diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao centro de ensino, lecer semanal e compras diarias aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado en viaxes non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado diminúe nas viaxes sistemáticas no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público en viaxes non sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

As viaxes en transporte escolar como un modo de transporte para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009.

As viaxes a pé para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009

A viaxe en automóbil particular como medio de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumentan no período de 2003-2009 son a falta de tempo e condicións meteorolóxicas.

DISTRITO 8

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un nivel de servizo superior á media municipal en zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos).

Nível de satisfacción (A1)

Creceamento no grao de satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: zonas verdes, lecer e esparecemento, entorno litoral e praias, porto da cidade, a calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, dotación de centros educativos e calidade do ensino e seguranza pública.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta un valor baixo no grao de influencia sobre os hábitos de consumo dos cidadáns en materia de ambiente (70%).

Posúe un baixo valor sobre o grao de preocupación co ambiente, apenas 63,4% dos cidadáns do distrito se senten moito e bastante preocupados.

Boas prácticas ambientais

En materia de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 60,55% e acima da media (57,07%).

No dominio do consumo de enerxía ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 51,94%, mesmo abaixo da media (56,06%).

Outros

Entre as parroquias de Beade e Valadares áchase o Parque Tecnolóxico e Loxístico.

Na parroquia de Zamáns, o entorno do encoro, foi declarado como zona de "especial interese paisaxístico de flora e fauna".

FRAQUEZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Presenta un nivel de servizo inferior á media municipal en: servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), paradas de transporte público, escolas e centros de ensino obrigatorio, comercios e puntos de venda de alimentación, centros cívicos

co-sociais, puntos de recolla selectiva de residuos, entidades financeiras (bancos e caixas) e espazos deportivos.

Grao de satisfacción (A1)

Diminúe o grao de satisfacción (15,1%) de “Vigo como un lugar para vivir e traballar” durante o período de 2003-2009. É o nivel máis baixo de todos os distritos.

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009: oportunidades de emprego, accesibilidade e calidade da vivenda, oportunidades de participación local, limpeza e recolla de lixo, servizos culturais, recreativos e de lecer, servizos públicos de transporte e mobilidade e tránsito.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Ten o valor máis baixo no grao de importancia do medio ambiente para facer a compra (40%). Posúe un valor baixo no grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade (39,66%).

Presenta o nivel máis baixo na presenza dalgúns produtos ecolóxicos (42,34%).

Boas prácticas ambientais

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 39,56%, mesmo abaixo da media (40,40%).

Noutros tipos de consumo ten a menor taxa de frecuencia de prácticas responsábeis de 32,34%, mais acima da media (29,14%).

Rexistra un baixo grao de consciencia ambiental, apenas 43,3% dos cidadáns do distrito se senten moito e bastante concienciados.

Outros

Na parroquia de Matamá existen focos de contaminación acústica debido á proximidade das actividades industriais existentes na zona.

O río Barxa á súa pasaxe pola parroquia de Valadares sofre a polución debida á concentración de actividade industrial existente na zona.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e Transporte (A3)

Aumentan as viaxes para o lecer do fin de semana no período de 2003-2009.

A distancia media para as compras diarias, lecer semanal e de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para ir ás compras e lecer semanal diminúe no período 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para ir ás compras e traballo aumentou no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana e compras diarias diminúe no período de 2003-2009.

○ uso dos transportes públicos para ir ao centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado nas viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminuíu no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público en viaxes non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

A viaxe en automóbil particular como medio de transporte para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009.

A viaxe en transporte escolar como modo de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

AMEAZAS

Mobilidade e transporte (A3)

As viaxes diarias para as compras diarias, traballo, centro de ensino e lecer semanal diminúen no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo e centro de ensino aumenta no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para ir ao traballo, centro de ensino e lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para ir ao centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao traballo aumentou no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos para ir ás compras diarias e traballo diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público nas viaxes sistemáticas diminuíu no período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

○ modo de transporte a pé para ir á escola diminuiu durante o período de 2003-2009. A principal razón para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a falta de tempo.

DISTRITO 9

AMBIENTE INTERNO

FORZAS

Disponibilidade de servizos básicos (A4)

Posúe un nivel de servizo superior á media municipal en todos os parámetros analisados: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), paradas de transporte público, escolas e centros de ensino obrigatorio, comercios e puntos de venda de alimentación, centros cívico-sociais, puntos de recolla selectiva de residuos, entidades financeiras (bancos e caixas) e espazos deportivos.

Grao de satisfacción (A1)

Presenta un aumento do grao de satisfacción (15%) de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: zonas verdes, de lecer e esparecemento, entorno litoral e praias, porto da cidade, servizo de limpeza e recolla de lixo, calidade do espazo construído, servizos sociais saúde, servizos culturais, recreativos e de lecer, dotación de centros educativos e calidade do ensino, servizos públicos de transporte e as oportunidades de participación local.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Presenta un elevado valor no grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns en materia de ambiente (87,1%).

Ten o valor máis elevado do grao de preocupación co ambiente, 96,8% dos cidadáns do distrito son moito ou bastane preocupados.

Ten o valor máis elevado o grao de importancia do medio ambiente para facer a compra (58%) de todos os distritos.

Ten o valor máis elevado do grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos (50,5%) de todos os distritos.

Boas prácticas ambientais

En materia de consumo de auga ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 65,52% e acima da media (57,07%).

No dominio do consumo de enerxía ten unha taxa de frecuencia de accións responsábeis de 66,24% e acima da media (56,06%).

Ten un alto valor do grao de conscientización ambiental, co 64,57% dos cidadáns do distrito moito e bastante conscienciados.

Na xeración de residuos ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis de 50,12% e acima da media (40,40%).

Outras

As parroquias de Coruxo, Saians e Oia posúen areas.

○ PAU de Navia é unha zona ben planeada e espazosa.

FRAQUEZAS

Nível de satisfacción (A1)

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009: oportunidades de emprego, accesibilidade e calidade da vivenda, mobilidade e tránsito e seguranza pública.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade (B10)

Ten un valor baixo no coñecemento de produtos que promoven a sustentabilidade (41,41%).

Boas prácticas ambientais

Noutros tipos de consumo posúe a menor taxa de frecuencia de prácticas responsábeis 33,04%, acima da media (29,14%).

Outros

Na parroquia de Alcabre existe construción en altura (Av. Atlántida)

A parroquia de Comesaña está situada nunha ampla zona industrial.

A parroquia de Saiáns carece de estacionamentos.

AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

Mobilidade e Transporte (A3)

Aumentan as viaxes para o lecer de fin de semana no período de 2003-2009.

A distancia media para o centro de ensino diminúe no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para ir ás compras diarias, traballo, centro de ensino, ao lecer semanal e de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para ir ás compras, lecer de fin de semana e semanal e ao traballo diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao centro de ensino, lecer semanal, compras diarias, ao traballo e lecer de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

○ uso do medio de transporte público para ir para o centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado en viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminúe no período de 2003-2009.

A utilización do transporte público en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumenta durante o período de 2003-2009.

Transporte Escolar (B6)

○ traslado en automóbil particular como medio de transporte para a escola diminúe durante o período de 2003-2009.

○ traslado en transporte escolar como modo de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

AMEAZAS

Mobilidade e transporte (A3)

As viaxes ás compras diarias, ao traballo, centros de ensino e lecer semanal diminúen no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo, compras diarias, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do medio de transporte non motorizado para ir ao centro de ensino diminúe no período de 2003-2009.

A utilización do transporte público para ir ás compras diarias e traballo diminúe no período de 2003-2009.

Transporte escolar (B6)

○ modo de transporte a pé para a escola diminúe durante o período de 2003-2009.

A principal razón para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a seguraza.

PARTE III

REFLEXIÓNS E CONCLUSIÓNS

1 Reflexións xerais (Comparativo por distritos)

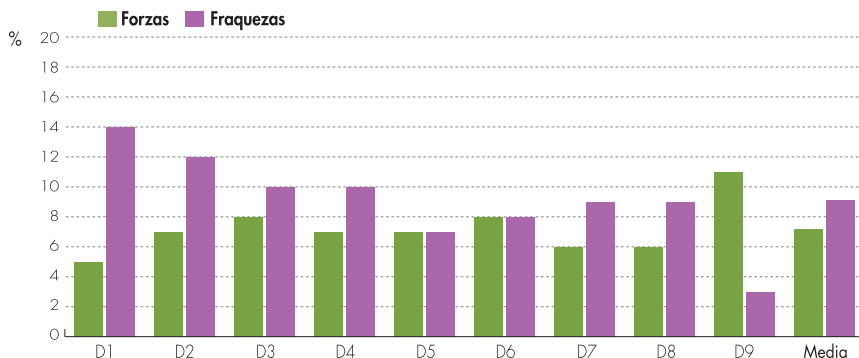
2 Reflexións específicas

3 Conclusións

- 3.1 Consolidar/explotar forzas
- 3.2 Minimizar/deter fraquezas
- 3.3 Reducir/eliminar ameazas
- 3.4 Aproveitar oportunidades

1. REFLEXIÓNS XERAIS (COMPARATIVO POR DISTRITOS)

O resultado gráfico da análise DAFO do ambiente interno é o seguinte:



A clasificación ordenada de maior a menor por número de forzas presentadas é a seguinte:

Nº de Forzas

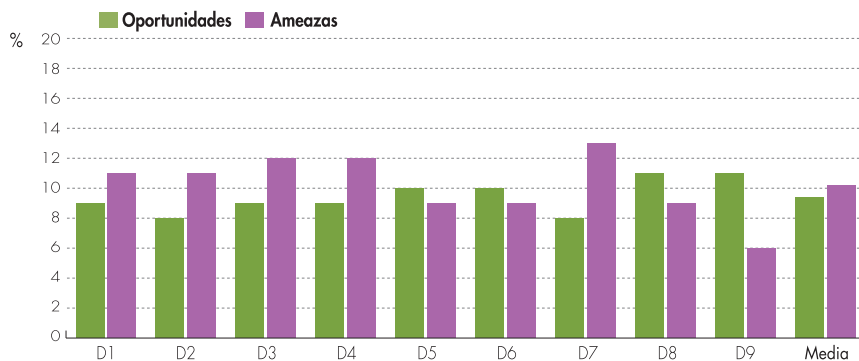
DISTRITO 9	11
DISTRITO 3	8
DISTRITO 6	8
DISTRITO 2	7
DISTRITO 4	7
DISTRITO 5	7
DISTRITO 7	6
DISTRITO 8	6
DISTRITO 1	5

A clasificación ordenada de maior a menor, por número de fraqueza presentadas é a seguinte:

Nº de fraquezas

DISTRITO 1	14
DISTRITO 2	12
DISTRITO 3	10
DISTRITO 4	10
DISTRITO 7	9
DISTRITO 8	9
DISTRITO 6	8
DISTRITO 5	7
DISTRITO 9	3

O resultado gráfico da análise DAFO do ambiente externo é o seguinte:



A clasificación ordenada de maior a menor por número de oportunidades presentadas é a seguinte:

Nº de oportunidades	
DISTRITO 8	11
DISTRITO 9	11
DISTRITO 5	10
DISTRITO 6	10
DISTRITO 4	9
DISTRITO 1	9
DISTRITO 3	9
DISTRITO 2	8
DISTRITO 7	8

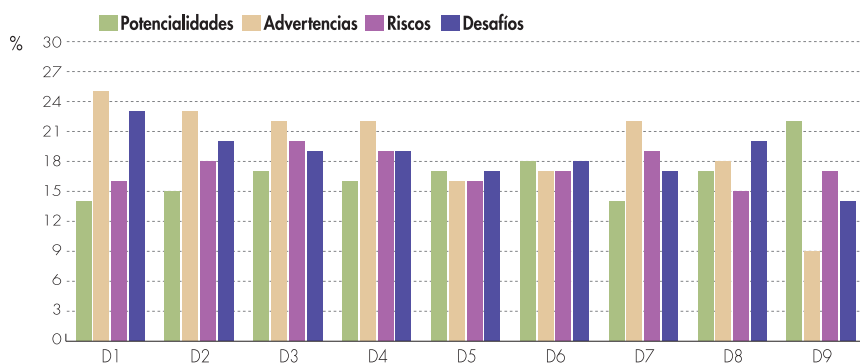
A clasificación ordenada de maior a menor por número de ameazas presentadas é a seguinte:

Nº de ameazas	
DISTRITO 7	13
DISTRITO 3	12
DISTRITO 4	12
DISTRITO 1	11
DISTRITO 2	11
DISTRITO 5	9
DISTRITO 6	9
DISTRITO 8	9
DISTRITO 9	6

O desenvolvemento práctico da matriz complétase analisando de forma isolada cada un dos cuadrantes. Ou sexa, de escollermos o primeiro (1-1, Forzas e Ameazas) terán de identificarse cada unha das forzas que cada distrito en cuestión ten e cada unha das ameazas externas, de modo que cada intersección deberá ser analisada para estudar as implicacións e as accións decorrentes desta situación. Con esta información ao noso alcance poderase orientar a futura formulación da estratexia.

Matriz DAFO	AMEAZAS	OPORTUNIDADES
FORZAS	Estratexias Defensivas Riscos (F + A)	Estratexias Ofensivas Potencialidades (F + O)
FRAQUEZAS	Estratexias de sobrevivencia Advertencias (D + A)	Estratexias de reorientación Desafíos (D + O)

Resultados da combinación das variábeis da análise DAFO



	F + O				D + A		F + A		D + O	
	F	D	O	A	POTENCIALIDADES	ADVERTENCIAS	RISCOS	DESAFÍOS		
DISTRITO 1	5	14	9	11	14	25	16	23		
DISTRITO 2	7	12	8	11	15	23	18	20		
DISTRITO 3	8	10	9	12	17	22	20	19		
DISTRITO 4	7	10	9	12	16	22	19	19		
DISTRITO 5	7	7	10	9	17	16	16	17		
DISTRITO 6	8	8	10	9	18	17	17	18		
DISTRITO 7	6	9	8	13	14	22	19	17		
DISTRITO 8	6	9	11	9	17	18	15	20		
DISTRITO 9	11	3	11	6	22	9	17	14		

F= Forzas • D= Debilidades (Fraquezas) • O= Oportunidades • A= Ameazas

A clasificación ordenada de maior a menor por número de potencialidades presentadas é a seguinte:

Nº de potencialidades	
DISTRITO 9	22
DISTRITO 6	18
DISTRITO 3	17
DISTRITO 8	17
DISTRITO 5	17
DISTRITO 4	16
DISTRITO 2	15
DISTRITO 1	14
DISTRITO 7	14

As potencialidades marcan as liñas de acción máis prometedoras para cada un dos Distritos. Os Distritos con maiores potencialidades deben adoptar estratexias ofensivas.

A clasificación ordenada de maior a menor por número de advertencias presentadas é a seguinte:

Nº de advertencias	
DISTRITO 1	25
DISTRITO 2	23
DISTRITO 3	22
DISTRITO 4	22
DISTRITO 7	22
DISTRITO 6	17
DISTRITO 8	18
DISTRITO 5	16
DISTRITO 9	9

As advertencias marcan as limitacións de cada un dos Distritos. Os Distritos deben adoptar estratexias de sobrevivencia. Cada distrito enfróntase a ameazas externas sen as fortalezas internas necesarias para loitar contra a concorrência.

A clasificación ordenada de maior a menor por número de riscos presentados é a seguinte:

Nº de riscos	
DISTRITO 3	20
DISTRITO 4	19
DISTRITO 7	19
DISTRITO 2	18
DISTRITO 6	17
DISTRITO 9	17
DISTRITO 1	16
DISTRITO 5	15
DISTRITO 8	15

Os riscos marcan as ameazas ás que se expón un Distrito. Os Distritos deberán adoptar estratexias defensivas.

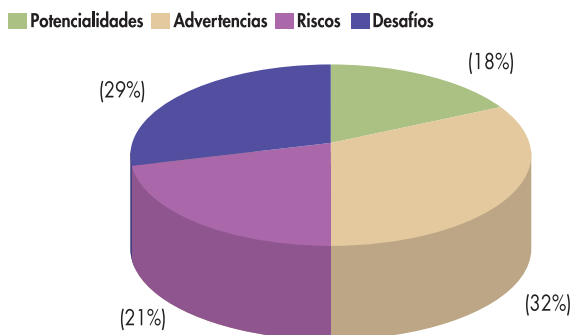
A clasificación ordenada de maior a menor por número de desafíos presentados é a seguinte:

Nº de desafíos	
DISTRITO 1	23
DISTRITO 2	20
DISTRITO 3	19
DISTRITO 4	19
DISTRITO 8	20
DISTRITO 6	18
DISTRITO 7	17
DISTRITO 5	17
DISTRITO 9	14

Os desafíos colocan oportunidades que cada Distrito pode aproveitar mais carece da preparación adecuada. Os Distritos deberán adoptar estratexias de reorientación, no que cada un deles debe establecer un programa de accións específicas e reorientar as súas estratexias anteriores.

2. REFLEXIÓNS ESPECÍFICAS

DISTRITO 1



Comentarios:

Potencialidades:

Presenta un dos menores valores polo número de potencialidades (combinación de forzas e oportunidades) por causa das poucas forzas (é o distrito que ten menos forzas).

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Presenta a taxa máis elevada no grao de preocupación co ambiente: 92,6% dos cidadáns do distrito se manifestan moito e bastante preocupados.

É o segundo distrito polo grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns no ambiente.

As oportunidades máis significativas son :

A distancia media para o traballo, centro de ensino e lecer de fin de semana diminuíu no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado para o traballo, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para o traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminuíu no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumentou no período de 2003-2009.

A viaxe a pé para a escola aumentou durante o período 2003-2009.

A recuperación do centro histórico através dos esforzos coordinados do sector público

(as tres administracións) e do sector privado é unha grande oportunidade para a revitalización económica e social, recuperación e adecuación arquitectónica do barrio xa visíbel nalgunhas zonas.

Advertencias:

Presenta o maior valor de número de advertencias (combinación de ameazas e fraquezas), debido á elevada presenza de fraquezas (é o distrito que ten máis puntos fracos) e ameazas.

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009: é o distrito que ten a peor evolución durante o período debido a unha diminución de 78,57% dos parámetros para o grao de satisfacción.

A satisfacción diminuíu 9,6% de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

No ámbito do consumo de produtos que promoven a sustentabilidade presenta valores moito baixos dos parámetros: grao de importancia do ambiente para facer a compra (que ten o valor máis baixo de todos os distritos), o parámetro que mede o grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade e o grao de presenza de produtos ecolóxicos.

Entre as boas prácticas ambientais, presenta valores baixos no dominio do consumo de enerxía cunha taxa de frecuencia de actuacións responsábeis, na de xeración de residuos ten unha baixa taxa de frecuencia de actuacións responsábeis, noutros tipos de consumo ten a menor taxa de frecuencia de prácticas responsábeis. Para alén disto, no grao de consciencia ambiental é o menor de todos os distritos, apenas 14,2% dos cidadáns do distrito son moito e bastante concienciados.

No que di respecto á contaminación sonora trátase do distrito que ten máis zonas saturadas debido ao ruído do tránsito. É o distrito que presenta máis zonas contaminadas acusticamente debido ao Botellón. É o distrito que ten máis zonas que alcanzan situacións extremadamente saturadas provocadas polo ruído debido aos locais de pública concorrencia. Presenta zonas acusticamente contamiandas provocadas polo ruído das operacións de recolla de lixo durante a noite.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

As viaxes diarias para o centro de ensino, compras diarias e lecer semanal diminúen no período de 2003-2009.

O tempo medio por viaxe para o centro de ensino, as compras diarias, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

As viaxes en automóbil particular para a escola aumentan durante o período 2003-2009.

As viaxes en transporte público para a escola diminúen durante o período 2003-2009.

A principal razón para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a falta doutros medios.

Éxodo de poboación xoven debido ao custo da vivenda.

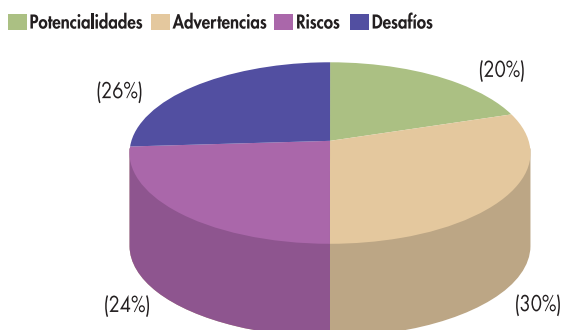
Riscos:

Presenta un dos menores valores polo número de riscos debido á escasez dos puntos fortes presentados.

Desafíos:

Presenta o maior valor polo número de desafíos debido á elevada presenza de fraquezas e oportunidades de mellora.

DISTRITO 2



Comentarios:

Potencialidades:

Presenta un dos menores valores polo número de potencialidades (este é o terceiro valor máis baixo), debido á baixa presenza de forzas.

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Aumento do nivel de satisfacción de 2% de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: Porto da cidade, calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, mobilidade e tránsito, servizos culturais, recreativos e de lecer, dotacións educativas e calidade do ensino, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla do lixo, oportunidades de participación local, a seguranza pública, servizos sociais e de saúde, zonas verdes e de esparecemento e transportes públicos.

É o distrito que ofrece a mellor evolución durante o período debido a un aumento de 85,71% dos parámetros estudados.

Ten un alto grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns en materia de ambiente (86,1%).

No dominio do consumo de enerxía ten unha taxa de frecuencia de actuacións responsables de 56,65% e acima da media (56,06%).

As oportunidades máis significativas son:

OPORTUNIDADES

○ uso do transporte público para compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumentan no período de 2003-2009.

○ uso do modo de transporte non motorizado en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

A viaxe en transporte escolar como un modo de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

Advertencias:

Presenta o maior valor polo número de advertencias (após o Distrito 1), debido á elevada presenza de fraquezas e ameazas.

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

Canto ao consumo de produtos que promoven a sustentabilidade: Presenta baixos valores do grao de importancia do ambiente para facer a compra, sobre o nivel de coñecemento do produtos que promoven a sustentabilidade e o grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos.

No que respecta ás boas prácticas ambientais na xeración de residuos ten unha frecuencia moito baixa de actuacións responsábeis, noutros tipos de consumo ten a menor frecuencia de prácticas responsábeis e no grao de sensibilización para o ambiente.

No que di respecto á contaminación acústica: É o que presenta máis zonas catalogadas como saturadas, moi saturadas e extremadamente saturadas debido ao ruído do tránsito, afectado polo botellón, ten unha zona (R. Venezuela, R. Simón Bolívar) con situacións provocadas por ruído debido a locais de pública concorrencia e presenta zonas acusticamente contaminadas provocadas polo ruído procedente das operacións de recolla de lixo durante a noite.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

As viaxes diarias ás compras diarias, ao centro de ensino, ao traballo e ao lecer semanal diminúen no período de 2003-2009.

○ tempo medio para facer as compras diarias, ir ao centro de ensino e para o lecer do fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

A distancia media das viaxes ás compras diarias, centros de ensino e lecer semanal aumentou no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para o traballo, as compras diarias, o centro de ensino e o lecer no fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

O uso de medio de transporte non motorizado para o centro de ensino, traballo, compras diarias, lecer semanal e de fin de semana diminúen no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos en viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminúe durante o período de 2003-2009.

O modo de transporte a pé para a escola diminúe durante o período de 2003-2009.

A viaxe en automóbil particular como modo de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

A principal razón para usar o transporte privado para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a falta de tempo/magnitude da viaxe.

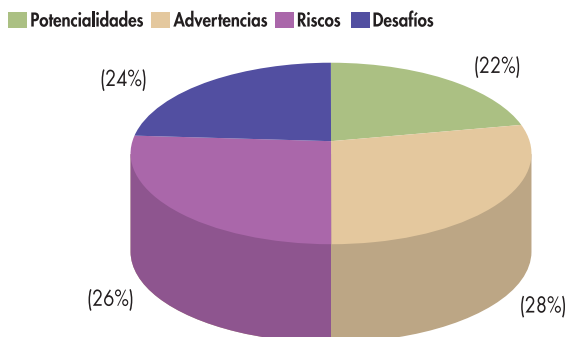
Riscos:

Posúe un dos valores máis elevados (en cuarto lugar entre todos os distritos) no número de riscos dado o número de ameazas rexistradas.

Desafíos:

Presenta o maior valor polo número de desafíos (en segundo lugar após o Distrito 1), debido á cantidade de fraquezas presentadas.

DISTRITO 3



Comentarios:

Potencialidades:

Posúe un dos máis altos valores polo número de potencialidades (o terceiro entre todos os distritos) debido á semellante presenza de puntos fortes e oportunidades.

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Posúe un nivel de servizos básicos superior á media municipal en sete dos parámetros analizados: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos públicos de saúde (ambulatorios, hospitais, centros de saúde), paradas de transportes públicos, comercios e puntos de venda de alimentación, puntos de recolla selectiva de lixo, entidades financeiras (bancos ou caixas) e espazos deportivos.

É o distrito que presenta un maior aumento da satisfacción (25,5%) de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: porto da cidade, a calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, servizos culturais, recreativos e de lecer, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla de lixo.

Non presenta zonas acusticamente afectadas polo ruído debido á concentración de locais de pública concorrencia.

As oportunidades máis significativas son :

OPORTUNIDADES

O uso de medio de transporte non motorizado para ir ao traballo e centro de ensino aumenta no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos para o traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

O tempo medio por viaxe ás compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminúe no período de 2003-2009.

Advertencias:

Presenta un dos maiores valores polo número de advertencias (após os Distritos 1 e 2) debido á elevada presenza de fraquezas e ameazas.

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

Posúe un nivel de servizo inferior á media municipal en escolas e centros de ensino obrigatorio.

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009: Acceso e calidade da vivenda, dotación de centros educativos e calidade do ensino, mobilidade e tránsito e oportunidades de emprego.

No ámbito do consumo de produtos que promoven a sustentabilidade presenta valores baixos no grao de importancia do ambiente para efectuar a compra de produtos, o grao de coñecemento de produtos que promoven a sustentabilidade e grao de coñecemento dalgúns produtos ecolóxicos.

No que respecta ás boas prácticas ambientais na produción de residuos posúe unha baixa frecuencia de actuacións responsábeis. Noutro tipo de consumos ten a menor frecuencia de prácticas responsábeis. O grao de consciencia ambiental é un dos máis baixos de todos os distritos.

No que di a respecto da contaminación sonora, 86,7% das zonas de estudo debido ao ruído do tránsito están catalogadas como saturadas, moito saturadas e extremadamente saturadas e tamén presenta zonas acusticamente contaminadas causadas polo ruído das operacións nocturnas de recolla de lixo.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

Diminúen as viaxes diarias ás compras diarias, traballo, centro de ensino e lecer de fin de semana durante o período 2003-2009.

A distancia media para o traballo, compras diarias, centro de ensino e lecer semanais aumentaron no período de 2003-2009.

O modo de transporte a pé para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009. A viaxe en automóbil particular como medio de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

As principais razóns para o uso do transporte privado para a escola que aumentan no período de 2003-2009 son a seguranza e a falta de tempo.

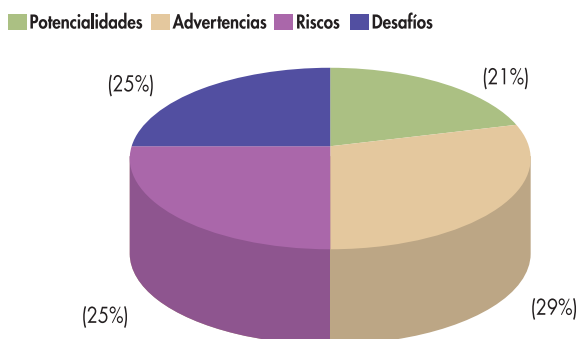
Riscos:

Presenta o maior valor polo número de riscos dado o número de ameazas detectadas.

Desafíos:

Presenta un elevado valor polo número de desafíos (o terceiro, após os Distritos 1 e 2) debido á cantidade de fraquezas presentadas.

DISTRITO 4



Comentarios:

Potencialidades:

Rexistra un dos menores valores polo número de potencialidades debido á baixa presenza de forzas.

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Mostra un aumento de satisfacción (6,6%) de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: accesibilidade e calidade da vivenda, porto da cidade, calidade do espazo construído, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla do lixo, zonas verdes, lecer e esparecemento e dotación de centros educativos.

Non presenta zonas acusticamente afectadas polo ruído debido á concentración de locais de pública concorrencia.

As oportunidades máis significativas son :

OPORTUNIDADES

O tempo medio por viaxe ás compras diarias, centro educativo e lecer semanal diminuiu no período de 2003-2009.

A utilización de transportes públicos para o centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumentou no período de 2003-2009.

O modo de transporte a pé para a escola aumentou durante o período de 2003-2009.

Advertencias:

Presenta un dos maiores valores polo número de advertencias (após os Distritos 1 e 2) debido á elevada presenza de fraquezas e ameazas.

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

Diminuíu o nivel de satisfacción cidadá nos seguintes parámetros no período de 2003-2009: servizos públicos de transporte, oportunidades de participación local, seguranza pública, servizos sociais e de saúde, servizos culturais, recreativos e de lecer, mobilidade e tránsito e oportunidades de emprego .

Canto ao consumo de produtos que promovan a sustentabilidade: posúe o valor máis baixo do grao de importancia do medio ambiente para facer a compra, ten un baixo grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade, a máis baixa taxa da presenza dalgún produto ecolóxico e o menor valor no grao de preocupación co medio ambiente. No que respecta ás boas prácticas ambientais, na xeración de residuos ten unha baixa taxa da frecuencia de actuacións resopnsábeis, noutros tipos de consumo ten a menor frecuencia de prácticas responsábeis e ten un baixo grao de conscientización ambiental . Contaminación sonora, o 86,7% das áreas de estudo debido ao ruído do tránsito están catalogadas como saturadas, moi saturadas e extremamente saturadas debidas ao ruído de tránsito.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

Diminuíron as viaxes diarias ao traballo, centro de ensino, compras diarias e lecer de fin de semana no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo, centro de ensino e lecer semanal aumentou no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para ir ao traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminuiu no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para o traballo, centro de ensino e o lecer semanal aumentou no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado nas viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminuiu no período de 2003-2009.

A viaxe en transporte escolar como un modo de transporte para a escola diminuiu durante o período de 2003-2009.

A viaxe en automóbil particular como medio de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 son a seguranza, a falta de tempo e a carencia doutros medios.

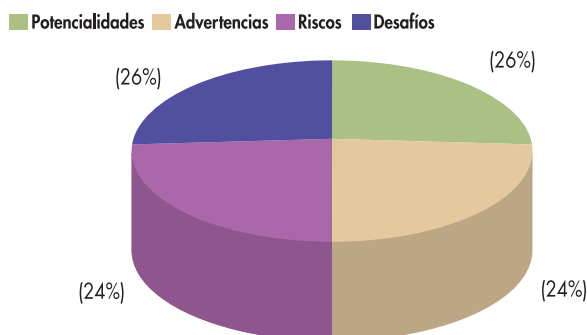
Riscos:

Presenta o segundo maior valor (após o Distrito 3) polo número de riscos, dado o número de ameazas detectadas.

Desafíos:

Presenta o maior valor polo número de desafíos (o terceiro, após os Distritos 1 e 8) debido á cantidade de fraquezas presentadas.

DISTRITO 5



Comentarios:

Potencialidades:

Presenta un dos máis altos valores polo número de potencialidades (é o terceiro valor para todos os distritos) debido á semellante presenza de puntos fortes e oportunidades.

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Trátase do distrito que presenta un nivel de servizos básicos superior á media municipal en todos os parámetros analizados: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos públicos de saúde (ambulatorios, hospitais, centros de saúde), paradas de transportes públicos, escolas e centros de ensino obrigatorio, comercios e puntos de venda de alimentación, centros cívico-sociais, puntos de recolla selectiva de residuos, entidades financeiras (bancos ou caixas) e espazos deportivos.

Mostra un aumento de satisfacción de (1,5%) de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Aumenta o grao de satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: accesibilidade e calidade da vivenda, porto da cidade, calidade do espazo construído, servizos culturais, recreativos e de lecer, dotación de centros educativos e calidade do ensino, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla do lixo, oportunidades de participación local, servizos sociais e de saúde, zonas verdes, recreativas e de esparecemento e transportes públicos. Posúe unha boa evolución durante o período debido a un aumento da satisfacción en 78,57% dos parámetros estudados.

OPORTUNIDADES

O tempo medio por viaxe para as compras diarias, lecer semanal e de fin de semana diminuíu no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para ir ao traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana recuou no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos para ir traballar, compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumentou no período de 2003-2009.

Aumenta a utilización dos transportes públicos nas viaxes sistemáticas e non sistemáticas no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminuíu no período de 2003-2009.

O modo de transporte a pé para a escola aumentou durante o período 2003-2009.

Advertencias:

Presenta o menor valor polo número de advertencias (despois do distrito 9) debido á baixa presenza de fraquezas e ameazas.

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

Canto ao consumo de produtos que promoven a sustentabilidade: posúe o valor máis baixo no grao de importancia do ambiente para facer a compra, polo baixo grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade e o máis baixo o grao de presenza dalgúns produtos ecolóxicos.

No que respecta ás boas prácticas ambientais na xeración de residuos ten unha taxa baixa frecuencia de actuacións responsábeis, noutros tipos de consumo ten a menor frecuencia de prácticas responsábeis e ten un baixo grao de conscientización ambiental.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

As viaxes ás compras diarias, ao traballo, centro de ensino e lecer de fin de semana diminúen no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo, centro de ensino e lecer semanal aumentou no período de 2003-2009.

O uso do medio de transporte non motorizado para ir ás compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminuíu no período de 2003-2009.

A viaxe en transporte escolar como un modo de transporte para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009.

A viaxe en automóbil particular como medio de transporte para a escola aumentou durante o período de 2003-2009.

As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 son a seguranza e non ter outros medios.

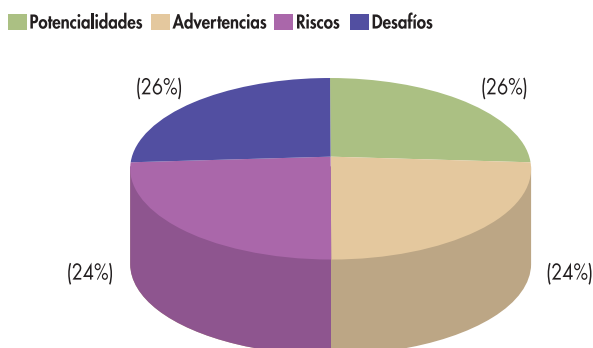
Riscos:

Presenta un dos menores valores polo número de riscos, dado o baixo número de ameazas e puntos fortes presentados.

Desafíos:

Posúe un dos menores valores debido ao baixo número de fraquezas e oportunidades presentadas.

DISTRITO 6



Comentarios:

Potencialidades:

Manifesta un dos máis altos valores polo número de potencialidades (este é o segundo valor dentre todos os distritos) debido á semellante presenza dos puntos fortes e oportunidades.

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Mostra un aumento de satisfacción de 22,8% de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: accesibilidade e calidade da vivenda, porto da cidade, calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, servizos culturais, recreativos e de lecer, dotación de centros educativos e calidade do ensino, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla de lixo, oportunidades para a participación local, servizos públicos de transporte, mobilidade e tránsito e seguranza pública. O distrito 6 presenta unha boa evolución durante o período debido a un aumento de satisfacción en 78% dos parámetros estudados.

No referente ás boas prácticas ambientais no consumo de auga ten unha alta frecuencia de actuacións responsábeis, no consumo de enerxía ten unha taxa elevada de frecuencia de accións responsábeis e presenta un valor moderado sobre o grao de consciencia ambiental.

As oportunidades máis significativas son :

OPORTUNIDADES

A distancia media para ir ás compras diarias, centro de ensino e lecer de fin de semana recúa no período de 2003-2009.

○ tempo medio por viaxe para as compras diarias, centro de ensino e traballo diminuíu no período de 2003-2009.

○ uso de medio non motorizado para as compras diarias, lecer semanal e centro educativo aumentou no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao traballo, centro de ensino, lecer semanal e compras diarias diminuíu no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado nas viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminuíu no período de 2003-2009.

○ uso de medio non motorizado en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

○ modo de transporte a pé para a escola aumentou durante o período 2003-2009.

A viaxe en automóbil particular como medio de transporte para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009.

Advertencias:

Posúe un dos menores valores polo número de advertencias debido á baixa presenza de fraquezas e ameazas.

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

No que respecta a boas prácticas ambientais na xeración de residuos posúe un nivel moito baixo de frecuencia de actuacións responsábeis e noutro tipo consumos presenta o menor índice de frecuencia de prácticas responsábeis.

No que di respecto á contaminación acústica, 66,67% das zonas de estudo de ruído debido ao tránsito son catalogadas como áreas saturadas.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

Experimenta unha diminución das viaxes ás compras diarias, ao traballo, ao centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana no período de 2003-2009.

○ uso do transporte público para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

A viaxe en transporte escolar como un modo de transporte para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009.

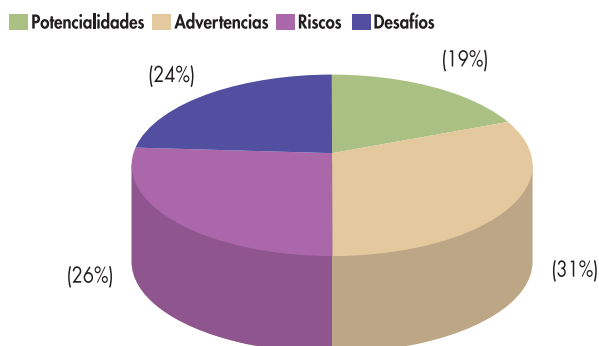
As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumentan no período de 2003-2009 son a falta de tempo e condicións meteorolóxicas.

Riscos:

Posúe un dos menores valores polo número de riscos dado o baixo número de ameazas e puntos fortes presentados.

Desafíos:

Presenta un dos menores valores polo baixo número de fraquezas e oportunidades presentadas.

DISTRITO 7

Comentarios:

Potencialidades:

Presenta o valor máis baixo polo número de potencialidades (este é o segundo valor para todos os distritos), debido á baixa presenza de forzas.

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: porto da cidade, calidade do espazo construído, dotación de centros educativos e calidade do ensino, entorno litoral e praias, servizo de limpeza e recolla de lixo, mobilidade e tránsito e seguranza pública. Prodúcese un aumento en 64,29% dos parámetros estudados.

As oportunidades máis significativas son :

OPORTUNIDADES

O tempo medio por viaxe para o traballo, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana recuou no período de 2003-2009.

Advertencias:

Presenta un dos máis altos valores polo número de advertencias (só sendo superado polos Distritos 1 e 2) debido á elevada presenza de ameazas (é o distrito co maior número de ameazas).

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

Presenta un nivel de servizos básicos inferior á media municipal en 8/9 dos parámetros analisados: zonas verdes públicas (parques, prazas e espazos públicos), servizos públicos de saúde (ambulatorios, hospitais, centros de saúde), paradas de transportes públicos, escolas e centros de ensino obrigatorio, comercios e puntos de venda de alimentación, puntos de recolla selectiva de residuos e entidades financeiras (bancos ou caixas). Trátase do Distrito con maior número de servizos básicos cun nivel inferior á media municipal.

Experimenta unha diminución do grao de satisfacción (0,5%) de “Vigo como un lugar para vivir e traballar” durante o período de 2003-2009.

Canto ao consumo de produtos que promoven a sustentabilidade, ten o valor máis baixo do grao de importancia do ambiente para facer a compra, ten un valor baixo no grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade, aínda que sexa o valor máis elevado de todos os distritos e ten o valor máis baixo do grao de presenza de algúns produtos ecolóxicos.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

Diminúen as viaxes diarias ás compras diarias, traballo, centro de ensino e lecer semanal no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo, lecer de fin de semana e semanal, centro de ensino aumentou no período de 2003-2009.

○ O uso de medio de transporte non motorizado para o traballo, compras diarias e lecer semanal diminuíu no período de 2003-2009.

○ O uso do transporte privado para o centro de ensino, lecer semanal e compras diarias aumentou no período de 2003-2009.

○ O uso do transporte público para as compras diarias, centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminuíu no período de 2003-2009.

○ O uso do transporte privado e para viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

As viaxes a pé e en transporte escolar como modos de transporte para a escola diminuíron durante o período de 2003-2009.

As viaxes en automóbil particular como medio de transporte para a escola aumentaron durante o período de 2003-2009.

As razóns para usar o automóbil particular para a escola que aumentan no período de 2003-2009 son a falta de tempo e condicións meteorolóxicas.

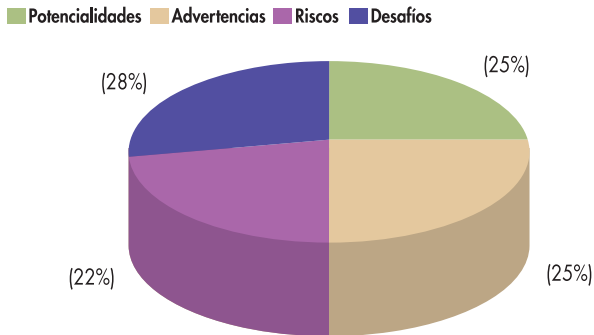
Riscos:

Posúe un dos máis altos valores polo número de riscos (apenas superado polo Distrito 1) debido ao elevado número de ameazas.

Desafíos:

Presenta un dos menores valores polo número de desafíos debido ao baixo número de fraquezas e oportunidades presentadas.

DISTRITO 8



Comentarios:

Potencialidades:

Ten un dos máis altos valores polo número de potencialidades dada a elevada presenza de oportunidades. Os distritos 8 e 9 son os que máis oportunidades de mellora posúen.

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: zonas verdes, de lecer e esparecemento, entorno litoral e praias, porto da cidade, calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, dotación de centros educativos e calidade do ensino e seguranza pública.

As oportunidades máis significativas son :

OPORTUNIDADES

Recuou a distancia media para as compras diarias, lecer semanal e de fin de semana no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado para o centro de ensino, compras diarias, lecer semanal e de fin de semana diminuiu no período de 2003-2009.

A utilización do transporte público para o centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumentou no período de 2003-2009.

O uso de transporte non motorizado para viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

O uso do transporte privado nas viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminuiu no período de 2003-2009.

O uso do transporte público en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumenta no período de 2003-2009.

As viaxes en automóbil particular como medio de transporte para a escola diminúe durante o período de 2003-2009.

A viaxe en transporte escolar como un modo de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

Advertencias:

Posúe un dos menores valores polo número de advertencias debido á baixa presenza de fraquezas e ameazas

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

Posúe un nivel de servizos básicos inferior á media municipal en 8/9 parámetros analizados.

Experimenta un descenso do nivel de satisfacción de 15,1% de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009. É a peor evolución de todos os distritos.

Diminuíu a satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009: oportunidades de emprego, accesibilidade e calidade da vivenda, oportunidades de participación local, limpeza e recolla de lixo, servizos culturais, recreativos e de lecer, servizos públicos de transporte e mobilidade e tránsito.

Canto ao consumo de produtos que promoven a sustentabilidade, posúe o valor máis baixo do grao de importancia do medio ambiente para facer a compra de todos os distritos, ten un valor baixo no grao de coñecemento dos produtos que promoven a sustentabilidade e presenta o menor valor pola presenza dalgún grao de produtos ecolóxicos de todos os distritos.

No que respecta ás boas prácticas ambientais, na xeración de residuos ten unha taxa baixa frecuencia de actuacións responsábeis, noutros tipos de consumo ten a menor frecuencia de prácticas responsábeis e presenta un baixo grao de consciencia ambiental.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

As viaxes diarias para as compras dirarias, traballo, centro de ensino e lecer semanal recúan no período de 2003-2009.

O tempo medio por viaxe para o traballo, centro de ensino e lecer no fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de transporte non motorizado para o centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana diminuíu no período de 2003-2009.

○ modo de transporte a pé para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009. A principal razón para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a falta de tempo.

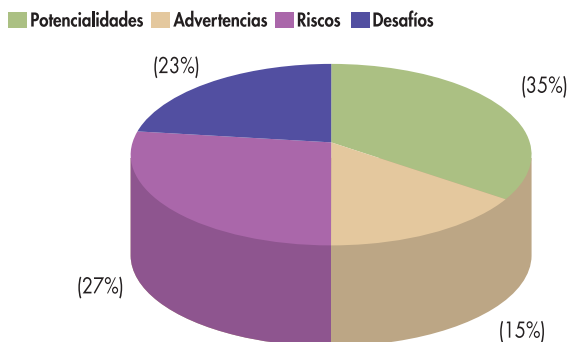
Riscos:

Presenta o valor máis baixo polo número de riscos debido ao baixo número de forzas.

Desafíos:

Manifesta un dos máis altos valores polo número de desafíos (só sendo superado polo Distrito 1) debido á elevada cantidade de oportunidades presentadas.

DISTRITO 9



Comentarios:

Potencialidades:

Presenta o maior valor polo número de potencialidades, debido á presenza elevada de oportunidades. Os distritos de 8 e 9 son os que máis oportunidades presentan.

As forzas máis notábeis son :

FORZAS

Posúe un nivel de servizos básicos superior á media municipal en 8/9 parámetros analizados: zonas verdes públicas (parques, prazas ou espazos públicos), servizos de saúde pública (ambulatorios, hospitais e centros de saúde), paradas de transportes públicos, escolas e centros de ensino obrigatorio, comercios e puntos de venda de alimentación, centros cívico-sociais, puntos de recolla selectiva de residuos, entidades financeiras (bancos e caixas) e espazos deportivos.

Rexistra un aumento no grao de satisfacción (15%) de "Vigo como un lugar para vivir e traballar" durante o período de 2003-2009.

Aumento da satisfacción dos seguintes parámetros para o período 2003-2009: zonas verdes, lecer e esparecemento, entorno litoral e praias, porto da cidade, servizos de limpeza e recolla de lixo, calidade do espazo construído, servizos sociais e de saúde, servizos culturais, recreativos e de lecer, dotación de centros educativos e calidade do ensino, servizos públicos de transporte e as oportunidades de participación local. Presenta un aumento no 71,43% de parámetros estudados.

Canto ao consumo de produtos que promoven a sustentabilidade presenta un elevado valor no grao de influencia dos hábitos de consumo dos cidadáns no ambiente, ten o valor máis elevado no grao de preocupación co ambiente, ten o valor máis elevado no grao de importancia do ambiente para facer a compra e presenta o

valor máis elevado do grao de presenza de algúns produtos ecolóxicos de todos os distritos.

No que di a respecto das boas prácticas ambientais: no consumo de auga, de enerxía e xeración de residuos presenta unha taxa elevada frecuencia de accións responsábeis. Tamén presenta un elevado valor sobre o grao de conscientización ambiental.

As oportunidades máis significativas son:

OPORTUNIDADES

○ tempo medio da viaxe para ir ás compras diarias, traballo, centro de ensino, lecer de fin de semana e semanal diminúe no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado para ir ás compras diarios, lecer de fin de semana, lecer semanal e traballo aumenta no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado para ir ao centro de ensino, lecer semanal, compras diarias, traballo e lecer de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

A utilización dos transportes públicos para ir ao centro de ensino, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

○ uso de medio de transporte non motorizado e do transporte público en viaxes sistemáticas e non sistemáticas aumentou no período de 2003-2009.

○ uso do transporte privado nas viaxes sistemáticas e non sistemáticas diminuíu no período de 2003-2009.

As viaxes en automóbil particular como medio de transporte para a escola diminuíu durante o período de 2003-2009.

A viaxe en transporte escolar como un modo de transporte para a escola aumenta durante o período de 2003-2009.

Advertencias:

Presenta o menor número de advertencias debido á baixa presenza de fraquezas e ameazas.

As deficiencias máis notábeis son :

FRAQUEZAS

Diminución da satisfacción cos seguintes parámetros no período de 2003-2009 en: oportunidades de emprego, accesibilidade e calidade da vivenda, mobilidade e tránsito e seguranza pública.

As ameazas máis significativas son :

AMEAZAS

As viaxes ás compras diarias, traballo, centro de ensino e lecer semanal diminuíron no período de 2003-2009.

A distancia media para o traballo, compras diarias, lecer semanal e de fin de semana aumenta no período de 2003-2009.

As viaxes a pé para a escola diminuíron durante o período de 2003-2009.

A principal razón para usar o automóbil particular para a escola que aumenta no período de 2003-2009 é a seguranza.

Riscos:

Presenta un dos menores valores polo número de riscos dado o baixo número de ameazas.

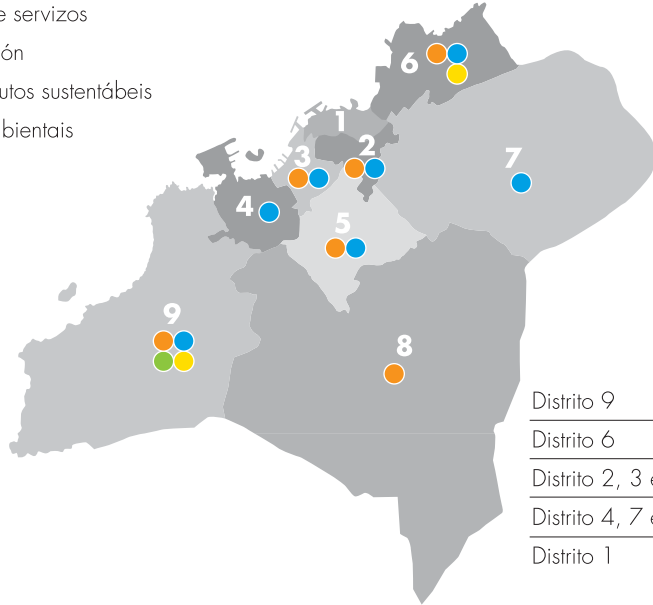
Desafíos:

Presenta o menor valor polo número de desafíos debido ao baixo número de fraquezas presentadas.

3. CONCLUSIÓNS

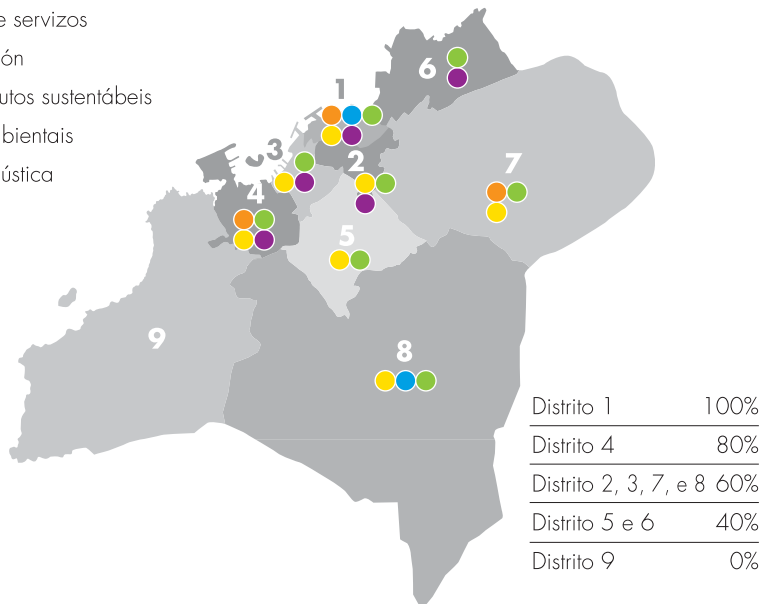
DISTRIBUCIÓN DE FORZAS

- Disponibilidade de servizos
- Grao de satisfacción
- Consumo de produtos sustentábeis
- Boas prácticas ambientais



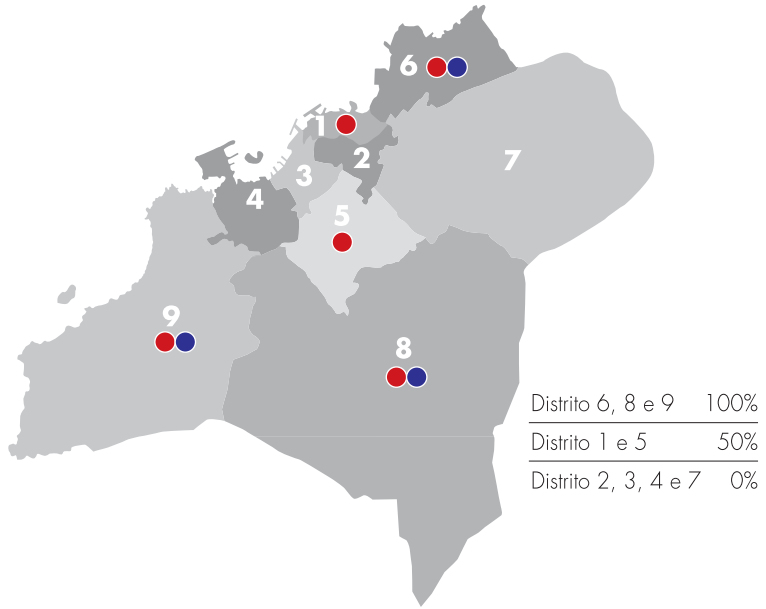
DISTRIBUCIÓN DE FRAQUEZAS

- Disponibilidade de servizos
- Grao de satisfacción
- Consumo de produtos sustentábeis
- Boas prácticas ambientais
- Contaminación acústica



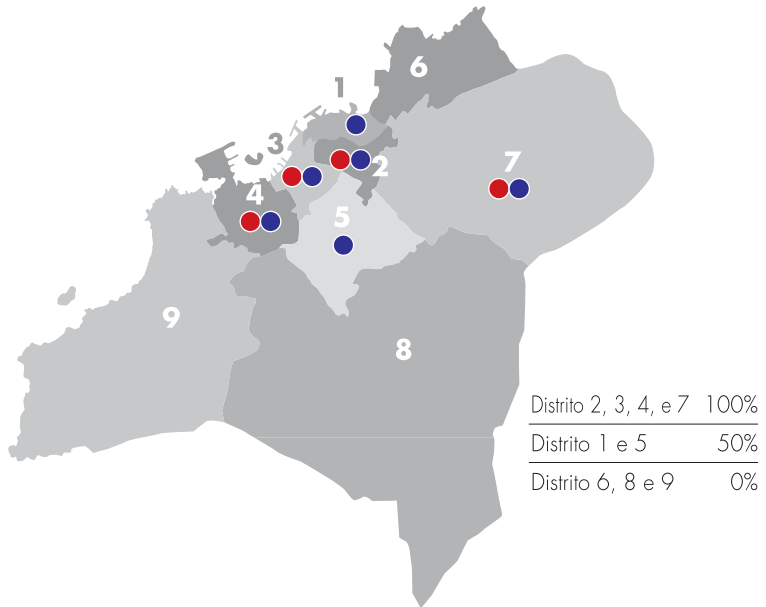
DISTRIBUCIÓN DE OPORTUNIDADES

- Mobilidade local
- Transporte escolar



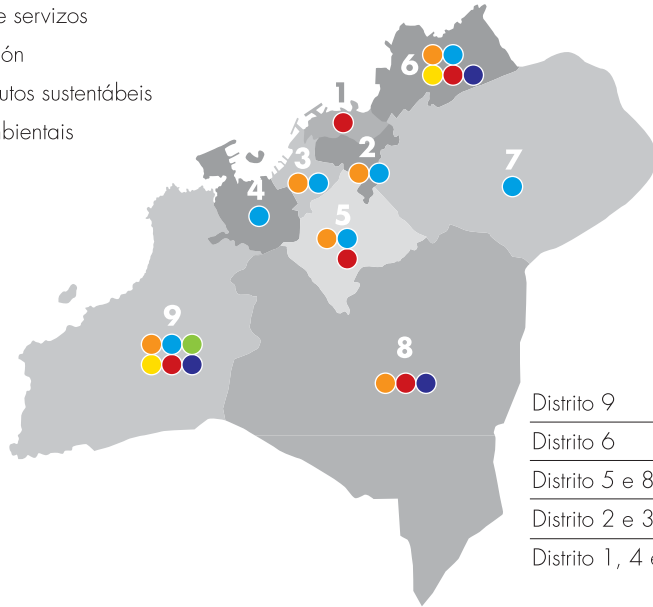
DISTRIBUCIÓN DE AMEAZAS

- Mobilidade local
- Transporte escolar



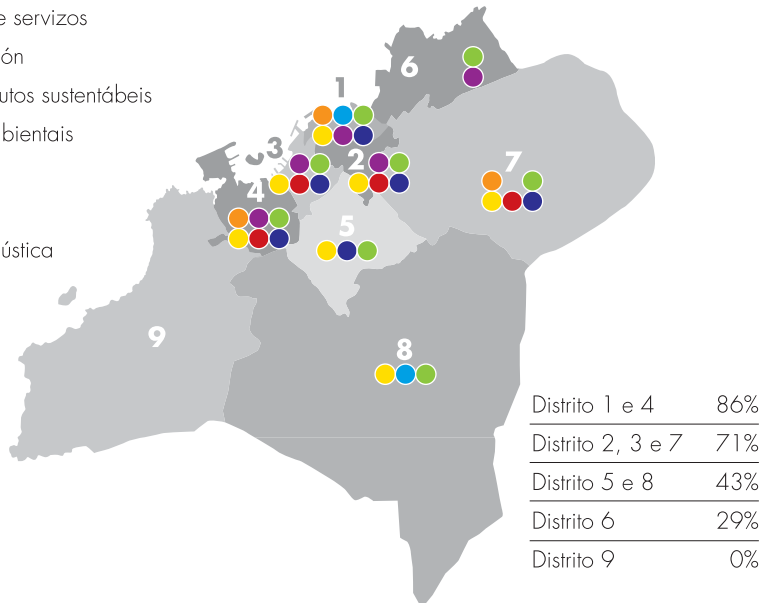
DISTRIBUCIÓN DE POTENCIALIDADES (FORZAS + OPORTUNIDADES)

- Disponibilidade de servizos
- Grao de satisfacción
- Consumo de produtos sustentábeis
- Boas prácticas ambientais
- Mobilidade local
- Transporte escolar



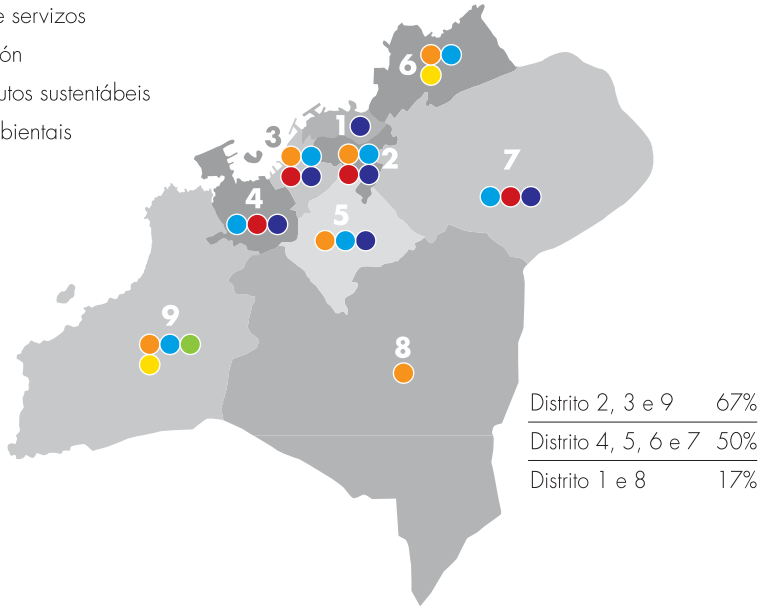
DISTRIBUCIÓN DE ADVERTENCIAS (FRAQUEZAS + AMEZAS)

- Disponibilidade de servizos
- Grao de satisfacción
- Consumo de produtos sustentábeis
- Boas prácticas ambientais
- Mobilidade local
- Transporte escolar
- Contaminación acústica



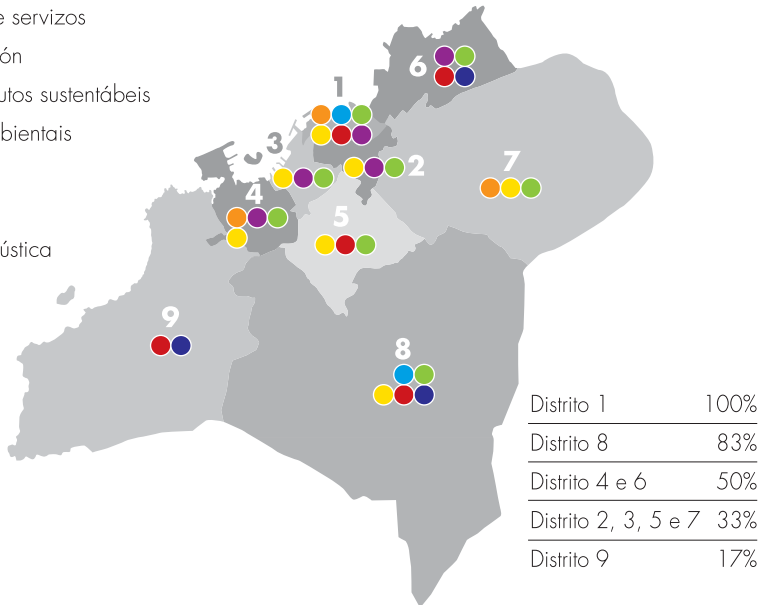
DISTRIBUCIÓN DE RISCOS (FORZAS + AMEZAS)

- Disponibilidade de servizos
- Grao de satisfacción
- Consumo de produtos sustentábeis
- Boas prácticas ambientais
- Mobilidade local
- Transporte escolar



DISTRIBUCIÓN DE DESAFÍOS (FRAQUEZAS + OPORTUNIDADES)

- Disponibilidade de servizos
- Grao de satisfacción
- Consumo de produtos sustentábeis
- Boas prácticas ambientais
- Mobilidade local
- Transporte escolar
- Contaminación acústica



3.1 CONSOLIDAR/EXPLOTAR FORZAS

Disponibilidade de servizos

Distrito 2, Distrito 3, Distrito 5, Distrito 6, Distrito 8 e Distrito 9.

Grao de satisfacción cidadá

Distrito 2, Distrito 3, Distrito 4, Distrito 5, Distrito 7 e Distrito 9.

3.2 MINIMIZAR/DETER FRAQUEZAS:

Contaminación Acústica

Distrito 1, Distrito 2, Distrito 3, Distrito 4 e Distrito 6.

Consumo de produtos que promoven a sustentabilidade

Distrito 1, Distrito 2, Distrito 3, Distrito 4, Distrito 5, Distrito 6, Distrito 7 e Distrito 8.

Boas prácticas ambientais

Distrito 1, Distrito 2, Distrito 3, Distrito 4, Distrito 5, Distrito 7 e Distrito 8.

3.3 REDUCIR/ELIMINAR AMEAZAS:

Mobilidade local

Distrito 2, Distrito 3, Distrito 4 e Distrito 7.

Transporte escolar

Distrito 1, Distrito 2, Distrito 3, Distrito 4, Distrito 5 e Distrito 7.

3.4 APROVEITAR OPORTUNIDADES:

Mobilidade local

Distrito 1, Distrito 5, Distrito 6, Distrito 8 e Distrito 9.

Transporte escolar

Distrito 6, Distrito 8 e Distrito 9.

Esta análise DAFO aplicada ao estado dos barrios e parroquias, no ámbito da actual definición dos Distritos Censuais existentes en Vigo, é considerada un paso para que a Administración local poda presentar unha proposta que permita a descentralización administrativa, promover o equilibrio territorial e social no dominio da sustentabilidade,

mellorar a participación cidadán e unha maior eficiencia no funcionamento dos servizos públicos.

Esta análise situou zonas do municipio con características semellantes e necesidades que xustifican a implementación de políticas comúns.

BIBLIOGRAFÍA

“Niveis de satisfacción dos cidadáns de Vigo coa súa comunidade local”. Ed Valedor do Cidadán. *Vigo (2003)*.

“Satisfacción de la ciudadanía con su comunidad local. Aplicación al municipio de Vigo”. Ed. Valedor do Cidadán. *Vigo (2007)*.

“Niveles de satisfacción de la ciudadanía con su comunidad local” Estudio aplicado al municipio de Vigo y comparado con otras ciudades europeas. Ed. Valedor do Cidadán e Concello de Vigo. *Vigo (2009)*.

“Hábitos de consumo sobre enerxía, auga, xeración de residuos e produtos que fomentan a sustentabilidade da cidadanía viguesa”. Ed. Valedor do Cidadán. *Vigo (2007)*.

“As accesibilidades aos aparcamentos en espacios libres e aos servizos básicos: Factores da mobilidade na cidade de Vigo”. Ed. Valedor do Cidadán. *Vigo (2004)*.

“Mobilidade local e transporte de viaxeiros no municipio de Vigo”, Ed. Valedor do Cidadán. *Vigo (2007)*.

“La movilidad local. Indicadores Comunes Europeos de Sostenibilidad A3 y B6. Aplicación al municipio de Vigo y comparación con otras ciudades europeas”. Ed. Valedor do Cidadán e Concello de Vigo *(2009)*.

“El ruido de tráfico rodado en la Ciudad de Vigo”. Ed. Consorcio Zona Franca de Vigo, Universidade de Vigo e Concello de Vigo *(2004)*.

“A contaminación acústica nocturna na cidade de Vigo” Ed. Valedor do Cidadán, Universidade de Vigo *(2006)*.

“Percepción social do fenómeno do botellón. Aplicación ao municipoi de Vigo”. Ed. Valedor do Cidadán e Concello de Vigo. *Vigo (2008)*.

Informacións extraídas do **Avance do Plan Xeral de Ordenamento Municipal (PXOM)**. Ed. Concello de Vigo *(2002)*.