

Dña Ana Oregi Bastarrika  
Concejala de Territorio y Acción por el Clima  
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

**Asunto: Irregularidades en el expediente de modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria Gasteiz, referente al paseo del aeródromo y la avenida 8 de marzo para la implementación del último tramo para ampliar a Salburua el Sistema General Tranviario.**

**EXPONE:**

Que recibida la respuesta con número 2020 511877, con orden de salida del 13 de noviembre 2020, firmada por el director general de territorio y acción por el clima Miguel Ángel García Fresca-Frías, a un escrito realizado por Gaden con fecha del **16 de octubre de 2020**, queremos señalar 2 puntos importantes:

- El escrito de Gaden registrado el 16 de octubre de 2020 fue un escrito registrado en dicha fecha por segunda vez al no obtener contestación a uno similar registrado por primera vez con fecha del 20 de julio de 2020
- De la respuesta recibida, se intuye que, en el escrito que presentamos, no expusimos con claridad las irregularidades que creímos haber observado en el expediente de modificación del PGOU y al parecer tampoco fue correcta la solicitud que realizamos.

Que dada la importancia de las irregularidades que creemos haber observado vamos a intentar realizar mejor la exposición y la solicitud de actuaciones:

- Que en el **apartado 2.3. Problemática** del documento **MEMORIA PARA APROBACIÓN INICIAL Modificación puntual estructural del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz para ampliar a Salburua el Sistema General Tranviario** fechado en junio de 2020, **se describe la Problemática que da lugar a esta modificación del PGOU**

“El trazado propuesto en el estudio informativo invade en varios lugares espacios calificados pormenorizadamente como espacios libres o zonas verdes, en que el uso de red tranviaria es incompatible. Estas invasiones obedecen a propuestas municipales para minimizar el impacto del tranvía o mejorar su trazado, por lo que, en consecuencia, resulta necesario adecuar las calificaciones urbanísticas al proyecto recogido en el estudio informativo aprobado.”

- Que en el **apartado 2.4. Ámbito y afecciones de la modificación**

“La mayor parte del trazado se desarrolla sobre suelos calificados globalmente como Sistema General de Comunicaciones y Transportes y pormenorizadamente como Red Viaria Urbana, donde el uso es compatible, en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.03.50.8 del vigente Plan General, pero invade suelos calificados como Espacios Libres y Zonas Verdes, en que el uso de red tranviaria no es compatible en los siguientes tramos del recorrido:

**1)** Al principio, **a lo largo de la calle Florida**, donde invade, primero, su mediana y la rotonda con la calle Angulema, calificadas globalmente como Sistema General de Transportes y Comunicaciones y pormenorizadamente como Espacio Libre.

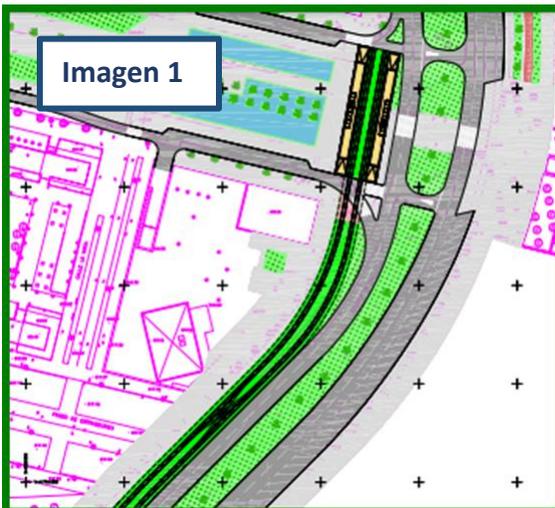
**2) En las rotondas con la calle Budapest y con la calle Valladolid**, calificadas globalmente como Residencial y pormenorizadamente como Zona Verde.

**3) Al final, donde se desarrolla a lo largo del parque construido sobre la traza del antiguo aeródromo Martínez de Aragón, y a lo largo de la mediana de la Avenida 8 de marzo**, calificadas globalmente como Residencial y pormenorizadamente como Zona Verde, excepto al final del todo, donde se ubica la última parada, sobre un espacio calificado como Sistema General de Espacios Libres y pormenorizadamente como Parque Urbano”.

➤ Que es en este punto donde radica las irregularidades dado que:

Se engloban en un mismo expediente y con un mismo tratamiento 3 modificaciones de espacios (puntos 1, 2 y 3) completamente distintas por varias circunstancias:

- Los **espacios referidos en los puntos 1 y 2**, se hallaban recogidos en el **estudio informativo** presentado por ETS que fue sometido a evaluación de impacto ambiental, a exposición pública y por lo tanto se pudieron realizar alegaciones.
- Los **espacios referidos en el punto 3**, sin embargo, no figuraban en el **estudio informativo** ya que derivan de una modificación del proyecto inicial resultado de unas alegaciones realizadas por una asociación vecinal y por el ayuntamiento, para alargar el trayecto del tranvía que en el proyecto inicial finalizaba al final de la avenida 8 de marzo, antes Juan Carlos I, (Imagen 1) y que, tras recoger las alegaciones, el tranvía se adentra en 160 metros de esta avenida a través de 200 metros del paseo del aeródromo (Imagen 2 y 3).
- Los **espacios referidos en los puntos 1 y 2**, son en su mayor parte medianas ajardinadas y rotondas entre carriles de circulación, de escasa o nula utilización peatonal.
- Los **espacios referidos en el punto 3** son espacios peatonales y parques con una alta utilización peatonal.



En el proyecto inicial el tranvía tenía su última parada en el final de la Avenida 8 de marzo con un trazado sobre red viaria.



Tras la alegación del ayuntamiento, el trazado definitivo invade una zona peatonal y verde del paseo del aeródromo (en un tramo de 200 m de largo) y terminando en la mediana de la avenida 8 de marzo que en la actualidad es un parque urbano (en un tramo de 160 m de largo).



- Que en el apartado **2.5. Alternativas de ordenación**, se enumeran y detallan las ventajas e inconvenientes de las alternativas del trazado del tranvía que figuran en el análisis del impacto ambiental **del estudio informativo** presentado por ETS (Imagen 4) y que por lo tanto puede que sirvan para el análisis de alternativas de ordenación al PGOU **de los espacios referidos en los puntos 1 y 2, pero no son en absoluto válidas para las alternativas de ordenación de los espacios del punto 3.**

Modificación puntual estructural del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz para ampliar a Salburúa el Sistema General Tranviario MEMORIA PARA APROBACIÓN INICIAL

### 2.5 Alternativas de ordenación

El estudio informativo ha valorado las siguientes alternativas de ordenación:

- Alternativa 0, de no ejecución, con la que se evitarían las molestias y otras afecciones esperables durante la fase de obras pero no se mejoraría el servicio de este sistema de transporte público, con el que se pretende favorecer el uso del tranvía en detrimento de otros sistemas de transporte más contaminantes, como el vehículo particular o los autobuses urbanos, sobre calles que ya tienen tráfico viario, con todas las molestias que ello conlleva (ruidos, contaminación atmosférica, etc.).
- Alternativa Benavente, en que el trazado se inicia en la calle Florida, en una amplia acera del lado norte de la calle tras el cruce con la calle Triana, continúa por la calle Federico Baraibar, con su recorrido sinuoso, hasta el cruce con la calle Jacinto Benavente. Poco después se produce un giro de 90º y se dirige hacia el lado este de la calle, discurrendo por la acera, en que se localiza la primera parada. Poco después de la parada y antes de llegar al cruce con la calle Florida, gira 90º para continuar por el lado norte de esta calle. El resto de su recorrido y paradas coinciden con los de la Alternativa Florida que es la adoptada. Esta Alternativa Benavente se ha considerado desechada debido a que el trazado resultante en algunos de sus tramos imposibilita la adecuada explotación de la línea y el paso de los vehículos en condiciones favorables.
- Alternativa Florida. Es la descrita en el apartado anterior y ha sido la finalmente adoptada, básicamente por razones de funcionalidad de la línea propuesta, desde la asunción de que su ejecución supone potenciar un medio de transporte público menos contaminante en detrimento de otros más contaminantes y del tráfico privado.

**Imagen 4**

**ESTUDIO INFORMATIVO DE LA PROLONGACIÓN A SALBURUA DEL TRANVÍA DE GASTEIZ. 2ª FASE**

ANEJO Nº 14: IMPACTO AMBIENTAL

INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	1
2. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	2
2.1. ASPECTOS GENERALES.....	2
2.2. TRAZADO Y SECCIONES TIPO.....	2
2.2.1. Secciones tipo.....	2
2.2.2. Trazado en planta.....	3
2.2.3. Trazado en alzado.....	3
2.3. EXPLOTACIÓN.....	3
2.3.1. Descripción del esquema de red.....	3
2.3.2. Flota de vehículos necesaria.....	3
2.4. PARADAS Y POBLACIÓN SERVIDA.....	4
2.5. AFECCIONES E INTEGRACIÓN URBANA.....	4
2.6. SUPERESTRUCTURA Y ELECTRIFICACIÓN DE VÍA.....	5
2.6.1. Superestructura y electrificación de vía.....	5
2.6.2. Electrificación de vía. Suministro y catenaria.....	5
2.7. PLAZO DE EJECUCIÓN.....	5
2.8. ASPECTOS RELACIONADOS CON EL MOVIMIENTO DE TIERRAS Y LA GESTIÓN DE SOBANTES.....	5
2.9. COCHERAS Y TALLERES.....	6
3. EXAMEN DE ALTERNATIVAS.....	8
3.1. SITUACIÓN ACTUAL.....	8
3.2. ALTERNATIVA DE NO EJECUCIÓN.....	8
3.3. ALTERNATIVA BENAVENTE (SOLUCIÓN DESECHADA).....	8
3.4. ALTERNATIVA FLORIDA (SOLUCIÓN ADOPTADA).....	10
3.5. ANÁLISIS AMBIENTAL DE ALTERNATIVAS.....	11
3.6. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS.....	18

- Que dado que en las alternativas de ordenación, la **alternativa 0** debe consistir en la no modificación del PGOU, para el caso de **los espacios recogidos en el punto 3**, paseo del aeródromo y avenida 8 de marzo, **la alternativa 0** consistente en la no modificación del PGOU da

como resultado el trayecto inicial recogido en el estudio informativo, es decir aquel en el que el trayecto sigue por el bulevar de Salburua hasta el final de la avenida 8 de marzo (Imagen 1) y la **alternativa 1** consistiría en la modificación del PGOU con el nuevo trayecto que se adentra en el paseo del aeródromo y en la avenida 8 de marzo (Imagen 2).

- Que estas alternativas para **los espacios referidos en el punto 3** no se hayan enumeradas ni detalladas en el expediente de modificación y por lo tanto no han podido ser evaluadas a la hora de la toma de decisiones.

Por todo ello

#### **SOLICITA:**

Que se realice de nuevo un informe de modificación en el que se detallen las alternativas de modificación para los espacios referidos en el punto 3: Paseo del aeródromo y Avenida 8 de marzo, con una descripción de ventajas e inconvenientes de cada una de las alternativas.

Que se realice de nuevo una toma de decisiones acorde con una descripción correcta de ventajas e inconvenientes de las alternativas de modificación ajustadas a los espacios referidos en el punto 3, Paseo del aeródromo y Avenida 8 de marzo.

Que se tenga en cuenta en la descripción de ventajas e inconvenientes de las alternativas de modificación para los espacios del punto 3, que tanto el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible alcanzado en 2007 como los planes de movilidad sostenible y espacio público de 2008 y de 2019, tienen **como principal objetivo destinar más espacio público y de mayor calidad para los peatones y crear una red funcional y segura y accesible de itinerarios peatonales con continuidad que se apoye en zonas verdes** y que en, la escala de prioridades de los principios sobre los que se basan los planes de movilidad sostenible y espacio público de 2008 y 2019 **siempre la movilidad peatonal está por encima de todos los demás modos**, incluido el Transporte Público.

Que se nos remita la información en formato digital a los correos electrónicos [info@benetakogreen.org](mailto:info@benetakogreen.org) y [gaden@faunadealava.org](mailto:gaden@faunadealava.org) en el plazo máximo de 1 mes como indica el artículo 3 del Reglamento Orgánico de Participación y el derecho de acceso a la información en materia de Medio Ambiente, previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio,

En Vitoria-Gasteiz a 21 de enero de 2021